

Rynek transportu w Polsce i na świecie

Zestawienie
Październik 2026

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



Ważne w tym wydaniu

17-krotny wzrost kosztów transportu ropy naftowej drogą morską (z 2 dolarów za baryłkę w 2025 do ponad 35 dolarów za baryłkę we wrześniu 2026 r. na trasie z Arabii Saudyjskiej do Rotterdamu) – według analizy ING Research.

- Wzrost cen frachtu wynika z konieczności korzystania z alternatywnych (dłuższych) tras morskich, wysokich składek ubezpieczeniowych i konieczności działania w strefach wojennych. Dodatkowo sytuację utrudnia ograniczona dostępność statków, a większa część zamówionych tankowców ma wejść na rynek dopiero w latach 2028–2029.
- Rekordowe stawki frachtu tankowców oraz wysokie marże rafinerii mogą zwiększać cenę litra oleju napędowego o ponad 0,50 USD.
- Średnie dzienne przychody w przewozach ropy naftowej tankowcami przekroczyły 500 tys. dolarów, co oznacza około dziesięciokrotnie więcej niż średnia z 2025 r.

Wzrost przewozów towarów koleją w Polsce po latach gorszej koniunktury (od stycznia do sierpnia 2026 wzrost o +2,6% r/r), dzięki zwiększonemu przewozowi surowców energetycznych oraz transportowi intermodalnemu:

- Przewóz towarów koleją w Polsce maleje od kilku lat (poza okresem przejściowego odbicia w latach 2021–2022). Główną przyczyną tego zjawiska jest spadek przewozów węgla kamiennego, wynikający z ograniczenia popytu ze strony sektora energetycznego.
- W I półroczu 2026 r. przewóz surowców energetycznych (węgiel kamienny, brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny) wzrósł o +5,9% r/r, a udział tej grupy wzrósł do prawie 30% rynku wobec 28,9% rok wcześniej. Stanowi to największy udział w przewiezionej masie towarów.
- Jednocześnie transport intermodalny rośnie co najmniej od 2012 r. W I półroczu masa przewożonych towarów zwiększyła się blisko o +20% r/r, a udział przewozów intermodalnych w rynku przewozów towarowych utrzymał się na rekordowych poziomach i wyniósł 15% według masy towarów.

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 \(str. 4-31\)](#)
- [Rynek transportowy w Polsce – kolej \(str. 32-43\)](#)
- [Rynek transportowy w Polsce – lotnictwo \(str. 44-48\)](#)
- [Rynek transportowy na świecie – fracht morski i lotniczy \(str. 49-55\)](#)
- [Rynek transportowy na świecie – benzyna i olej napędowy \(str. 56-60\)](#)

[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

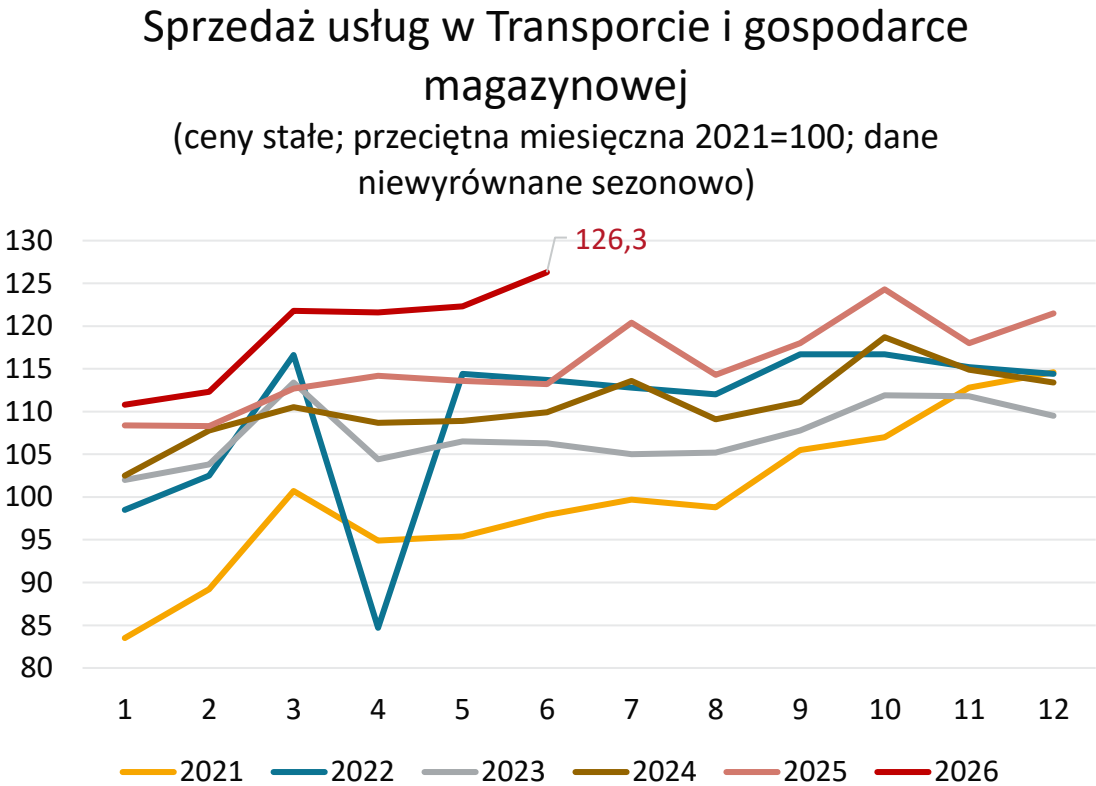
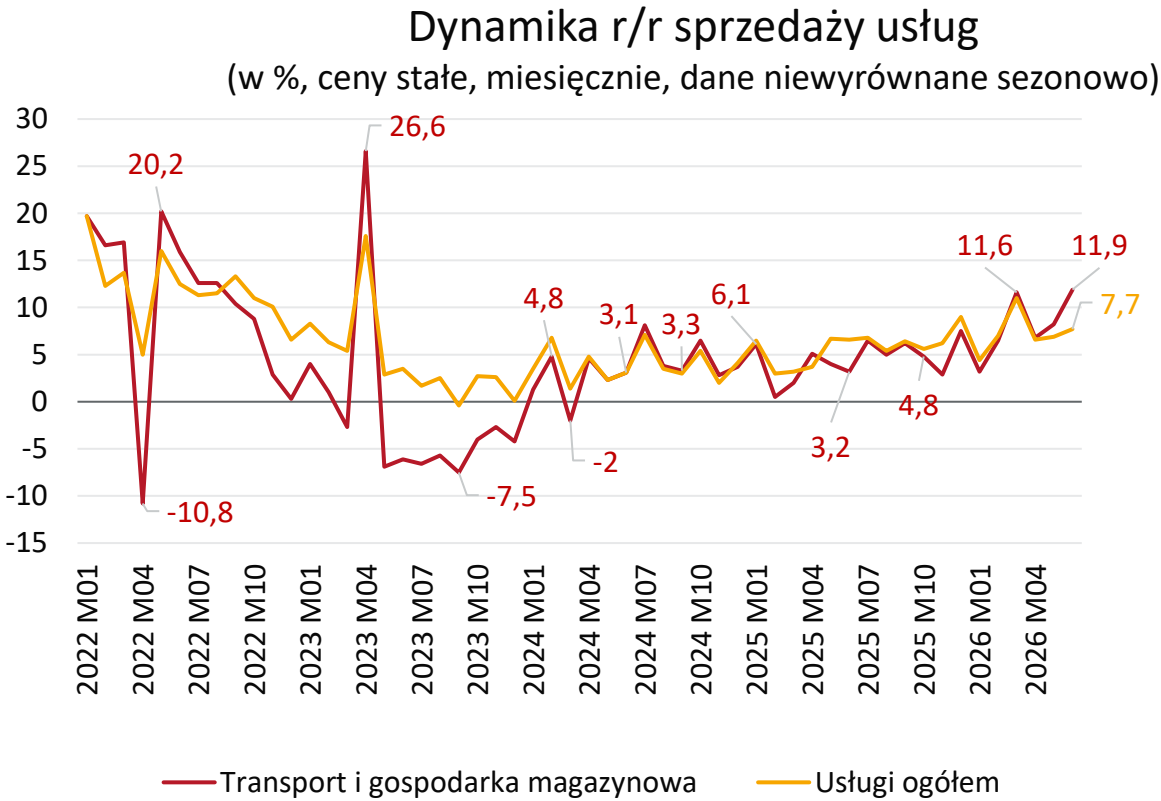
Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

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

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

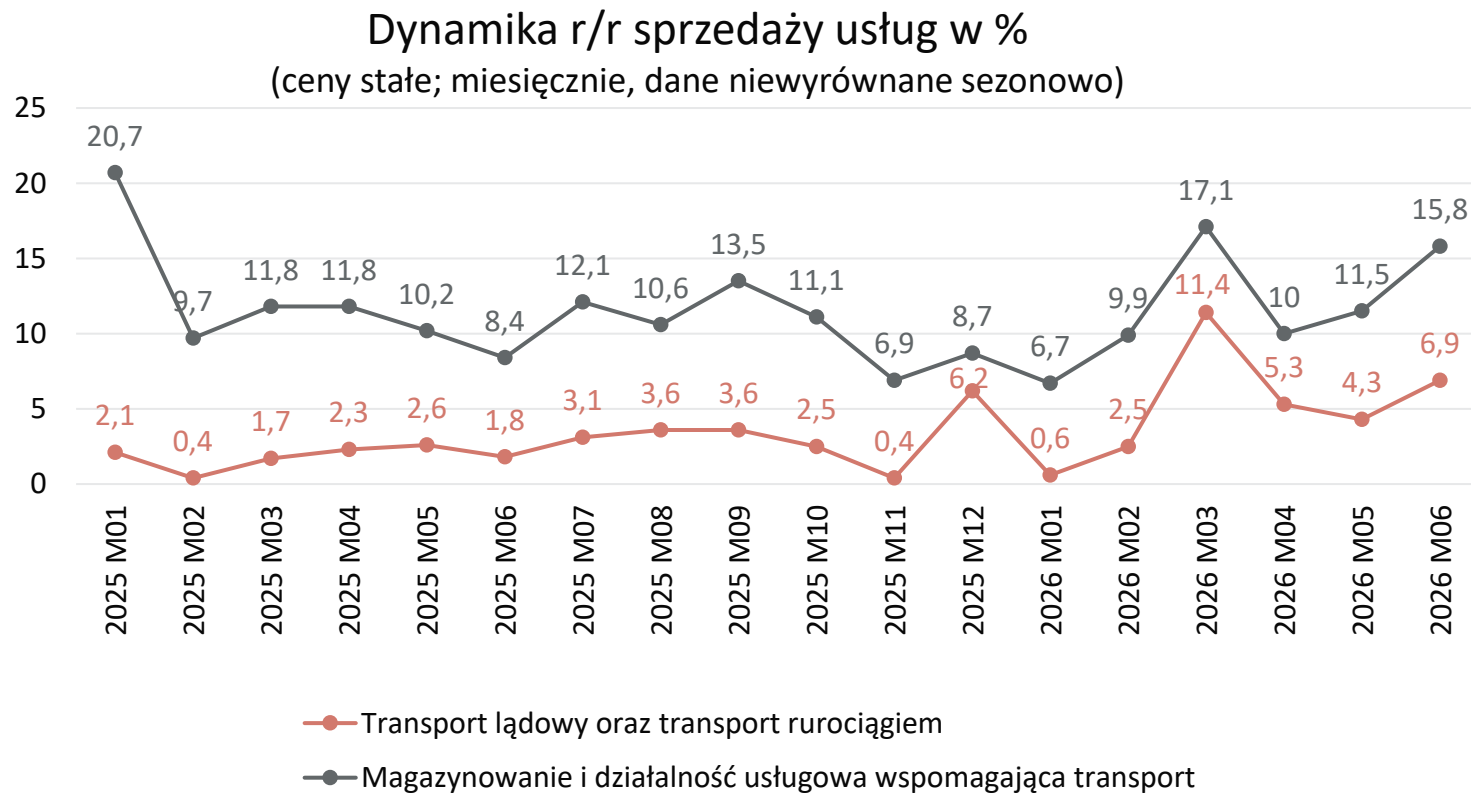


Źródło: GUS, wskaźnik mierzony miesięczne zmiany produkcji usług (z wyłączeniem usług finansowych i publicznych) skorygowanej wskaźnikiem cen, dotyczy podmiotów gospodarki zatrudniających 10 i więcej osób,

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

Średnie tempo wzrostu sprzedaży usług w okresie styczeń 2025 - czerwiec 2026 wyniosło:

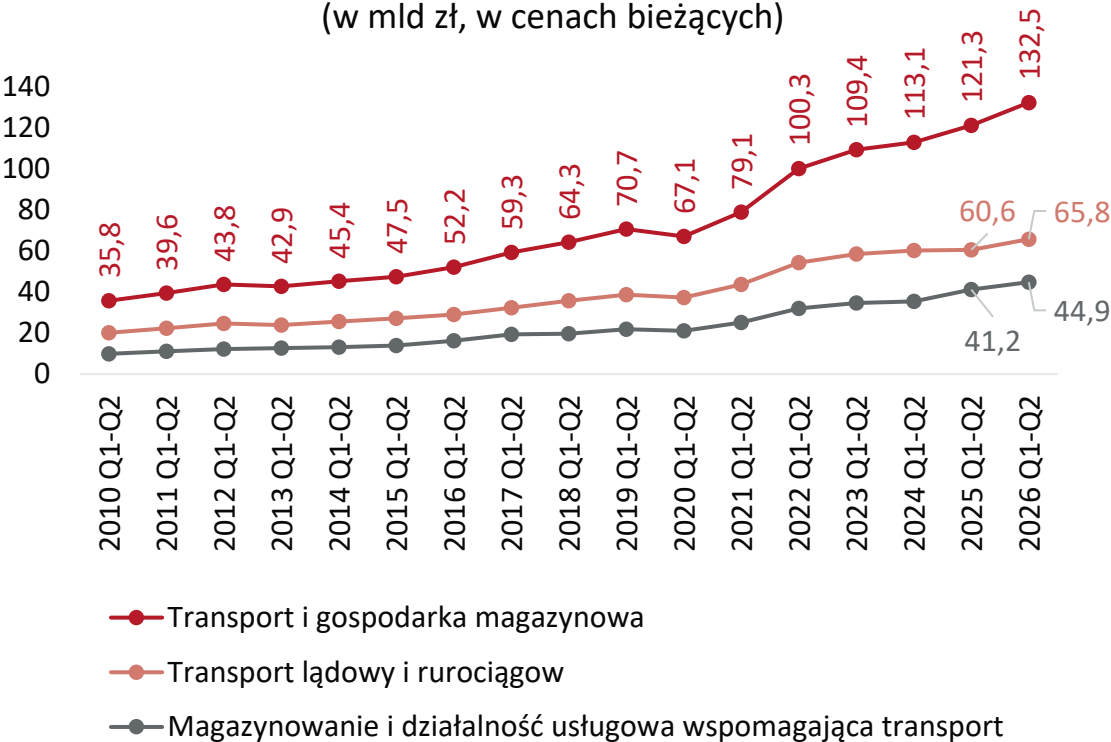
- 11,5% w Magazynowaniu i działalności usługowej wspomagającej transport
- 3,5% w Transporcie lądowym oraz rurociągowym



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,

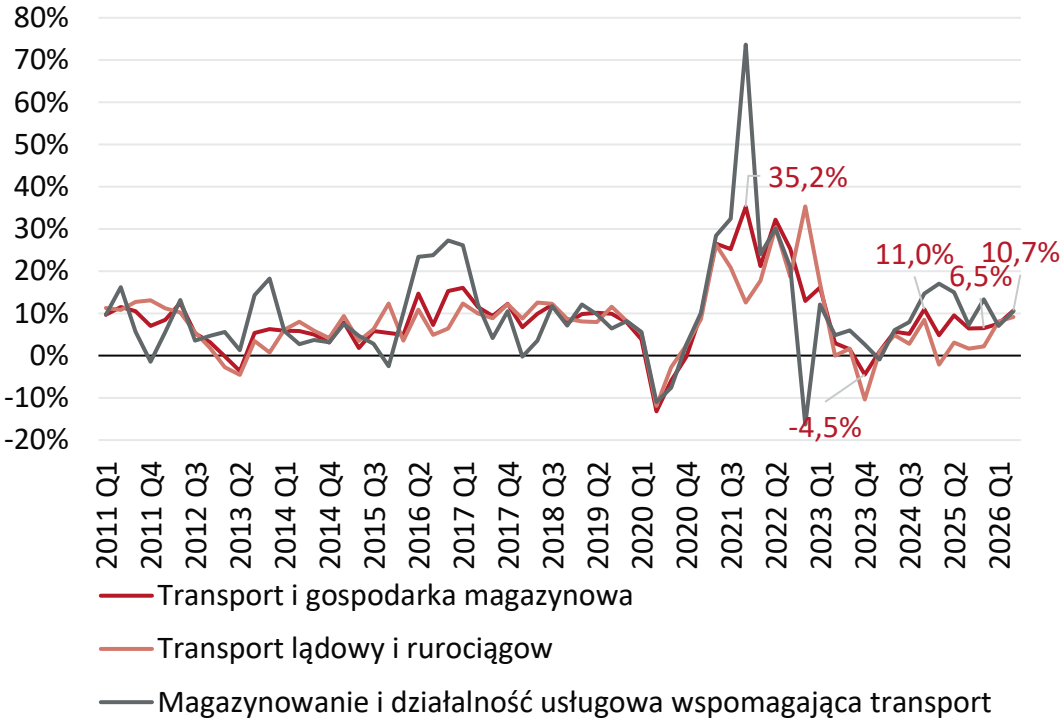
Rosną przychody netto ze sprzedaży w transporcie i magazynowaniu:
w Q1-Q2 2026 (o +9,2% r/r) szybciej niż w analogicznym okresie 2025 (o +7,3% r/r) – w cenach bieżących.

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.

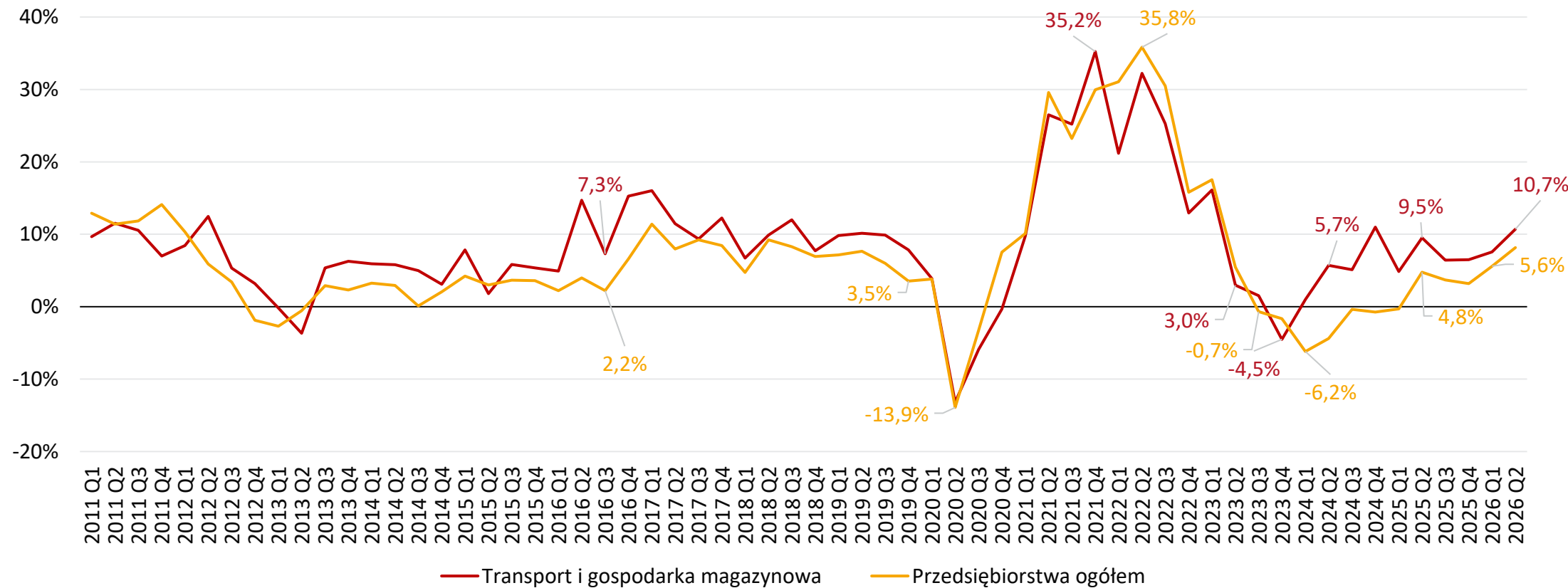
Przychody netto ze sprzedaży produktów,
towarów i materiałów – dynamika r/r
(w %, w cenach bieżących, kwartalnie)



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

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

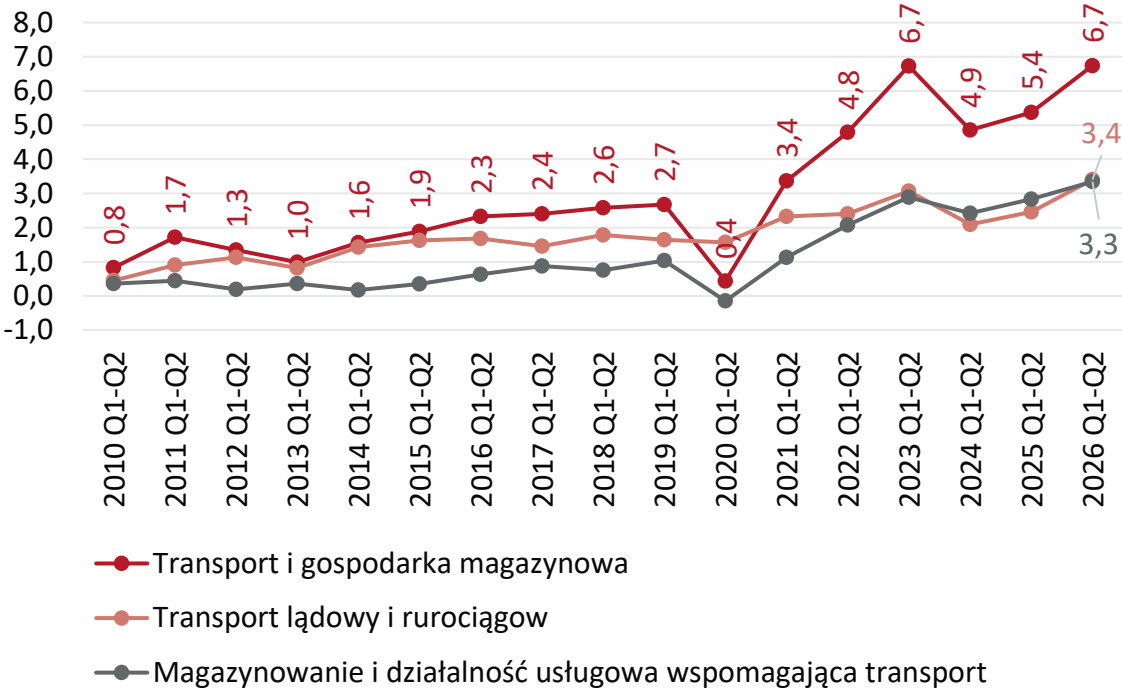
Dynamika r/r przychodów netto ze sprzedaży produktów, kwartalnie, w %, w cenach bieżących



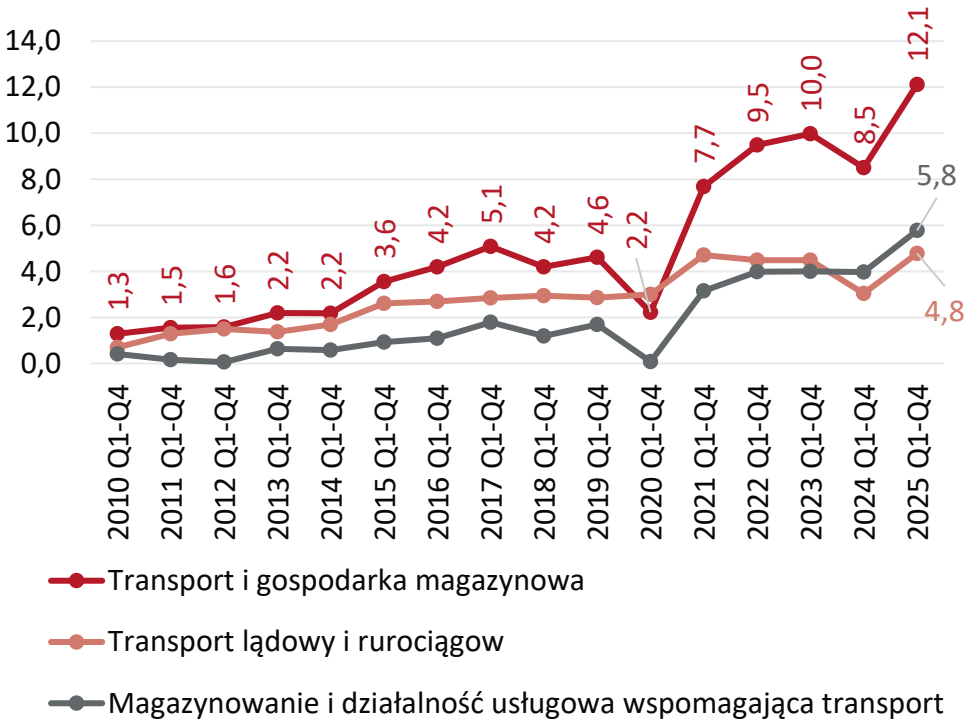
Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych GUS; dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw niefinansowych (jednostek prawnych) prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

W Q1-Q2 2026 wyniki finansowe netto w przedsiębiorstwach transportu i gospodarki magazynowej wzrosły szybciej niż przychody netto ze sprzedaży: (+25,5% r/r vs 9,2% r/r) – w cenach bieżących.

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



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



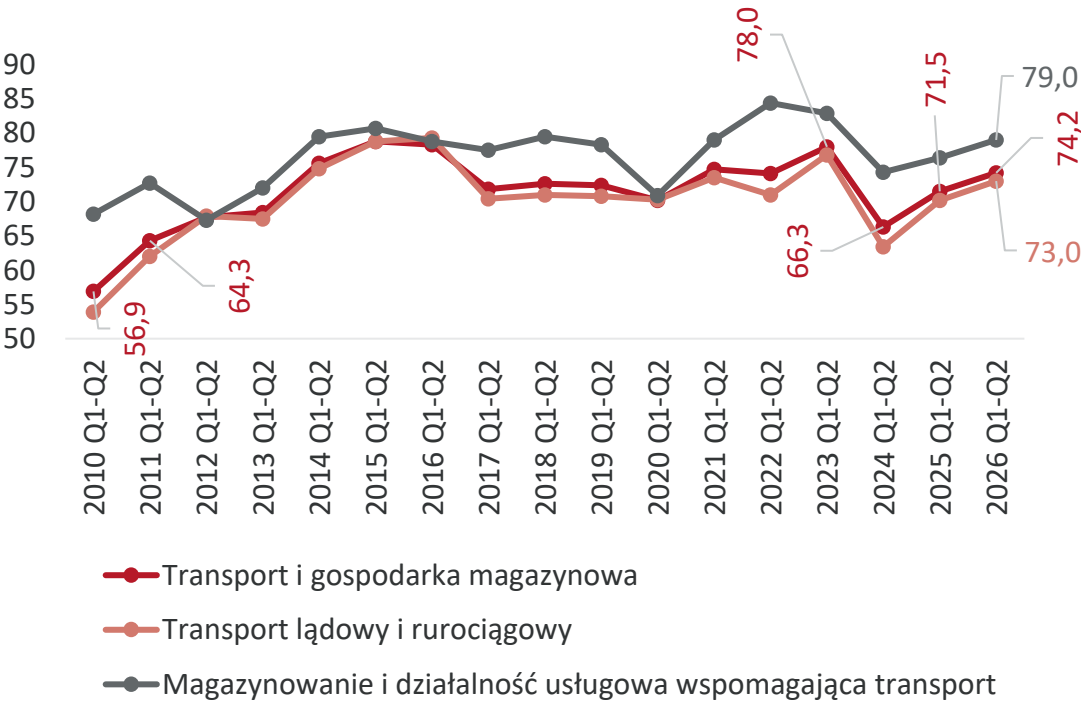
Źródło: GUS, dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

W Q1-Q2 2026 wzrósł udział przedsiębiorstw wykazujących zysk netto w ogólnej liczbie przedsiębiorstw w branży transportu i gospodarki magazynowej do 74,2% po kryzysowym 2024 (66,3% w Q1-Q2).

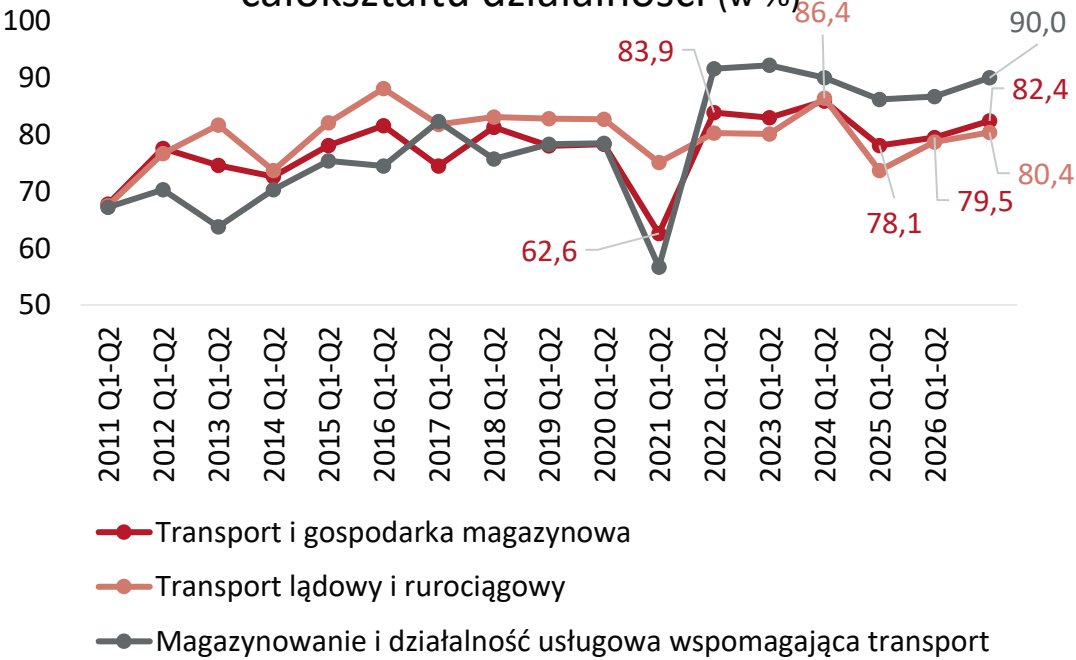
Po trudnym 2024 udział liczby przedsiębiorstw wykazujących zysk netto wraca do wieloletniej średniej.

Po trudnym 2024 wzrasta udział przychodów przedsiębiorstw wykazujących zysk netto w przychodach z całokształtu działalności.

Udział liczby przedsiębiorstw wykazujących zysk netto w ogólnej liczbie przedsiębiorstw (w %)

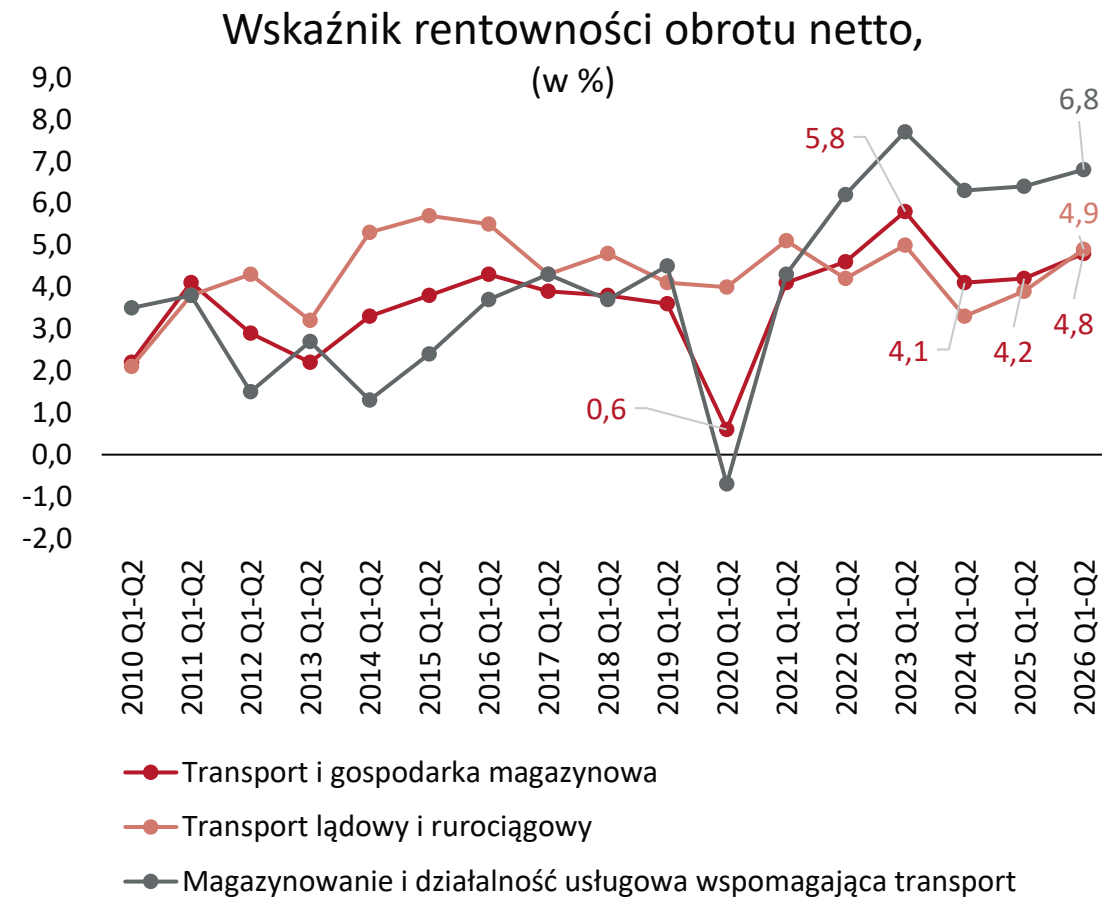
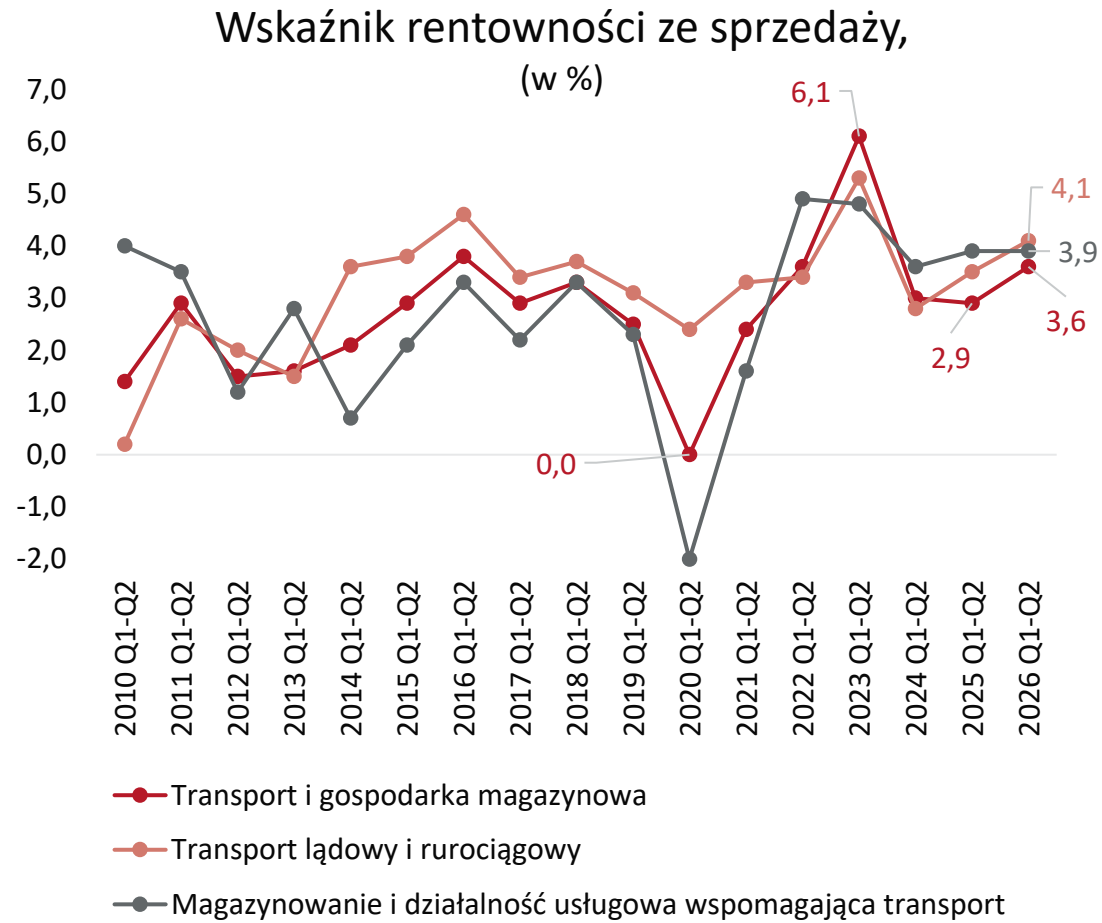


Udział przychodów przedsiębiorstw wykazujących zysk netto w przychodach z całokształtu działalności (w %)



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

W Q1-Q2 2026 rentowność ze sprzedaży w branży transportu i magazynowania wzrosła (do 3,6%) i jest już powyżej średniej rentowności dla tej branży w minionej dekadzie (3,3% liczona z wyłączeniem roku 2020).

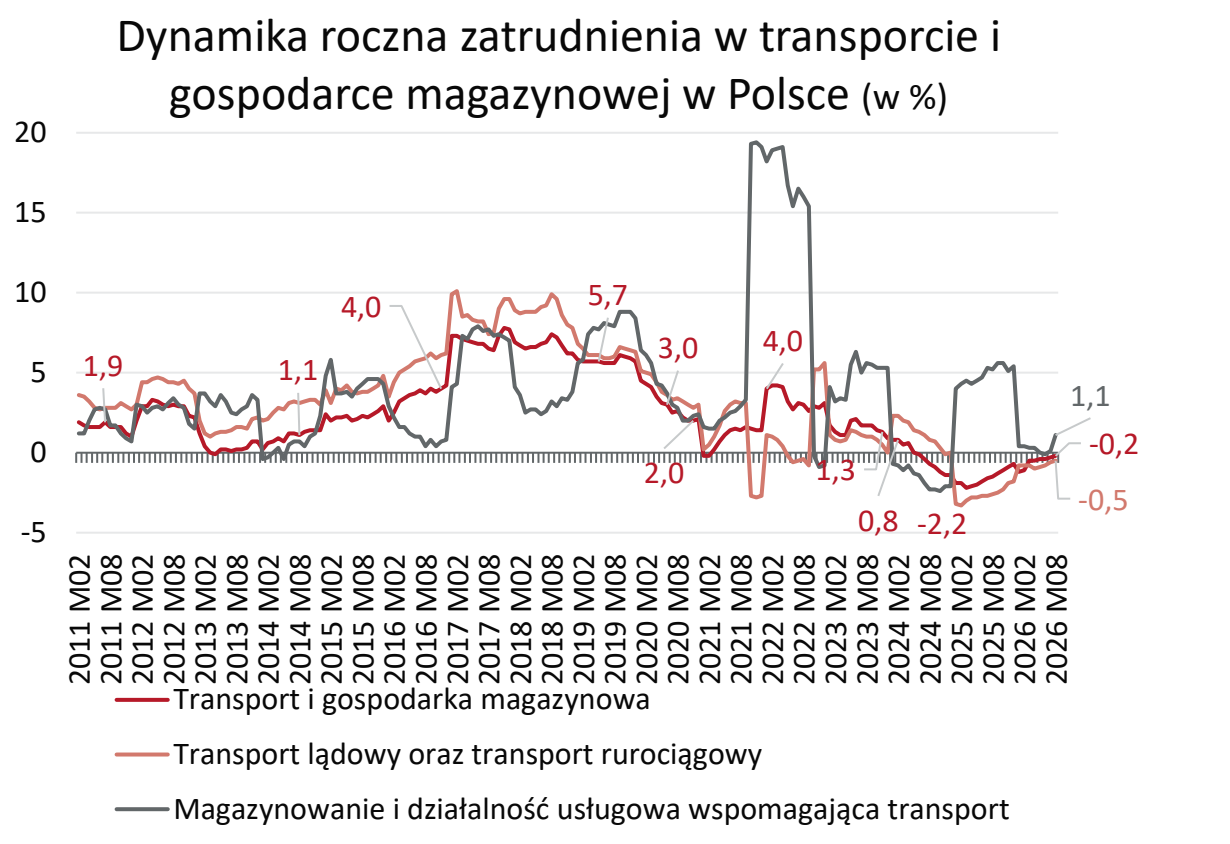
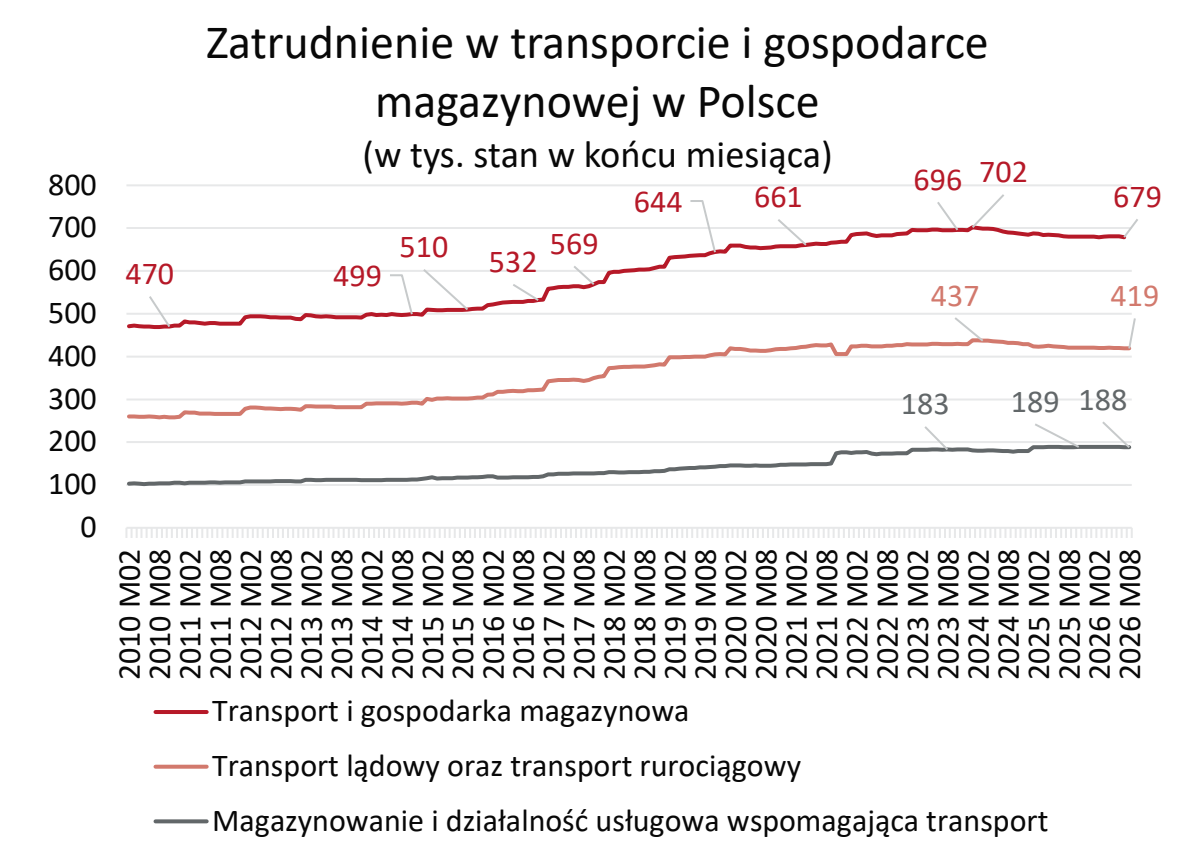


Źródło: GUS, dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

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

Za spadek zatrudnienia w transporcie odpowiada głównie spadek w transporcie lądowym, podczas gdy w magazynowaniu utrzymuje się na rekordowych poziomach.

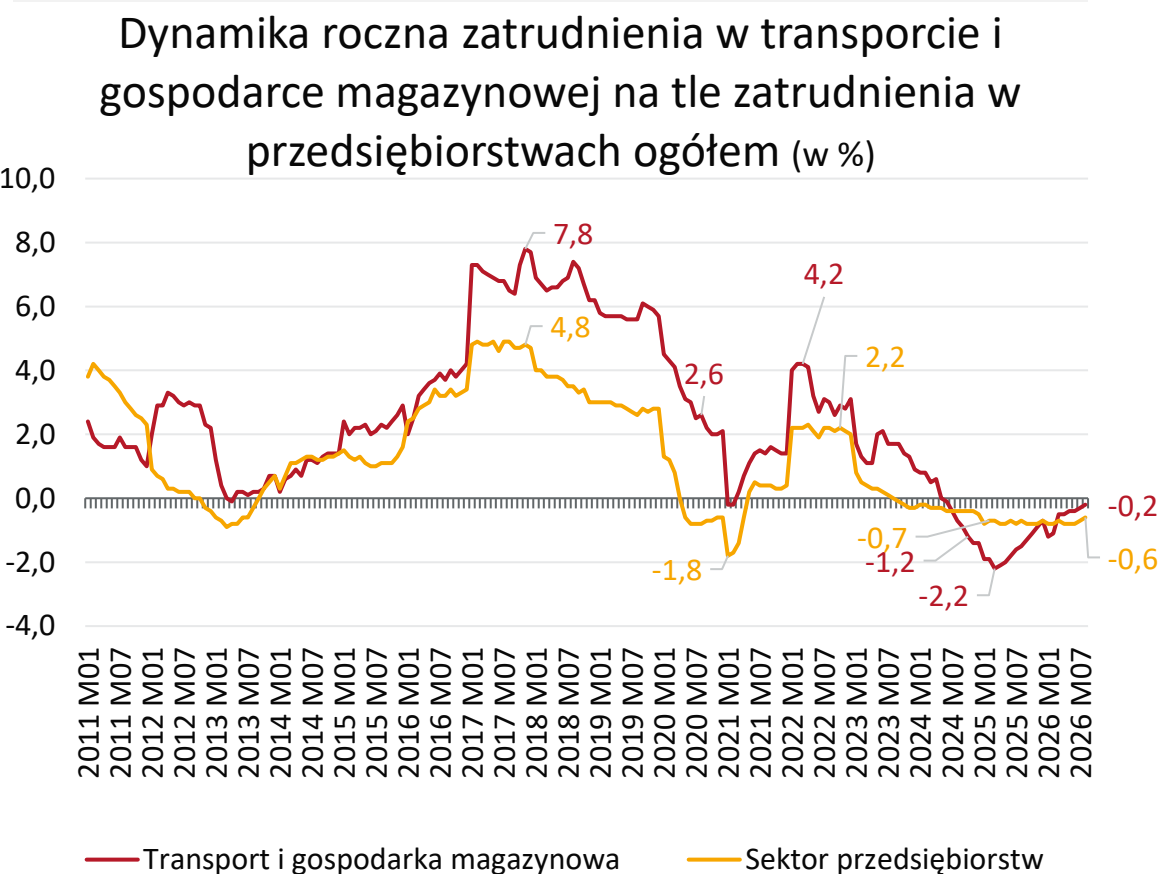
W 2026 spowolniło tempo spadku zatrudnienia w transporcie (-0,2% r/r w sierpniu) w porównaniu z 2025 (nawet -2,2% r/r w marcu), przy wolniejszym tempie spadku zatrudnienia w transporcie lądowym.



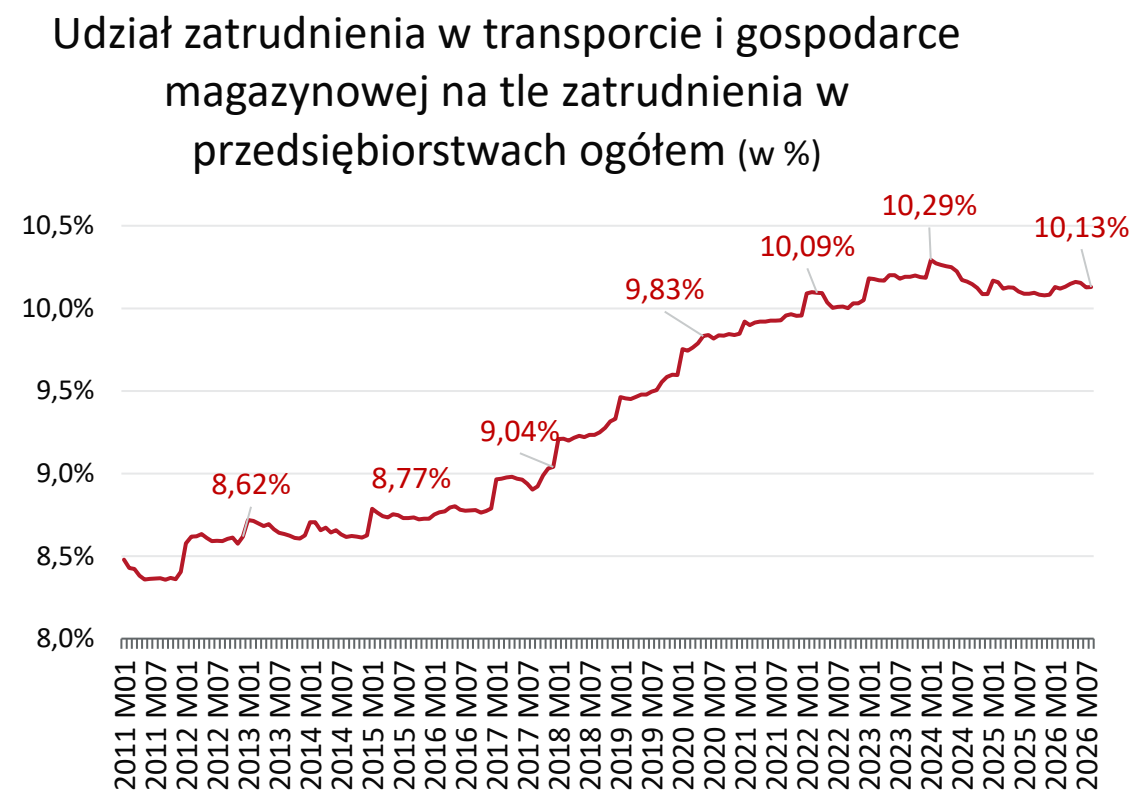
Źródło: GUS, zatrudnienie dotyczy podmiotów gospodarki zatrudniających 10 i więcej osób

W sierpniu 2026 spadek zatrudnienia w transporcie i gospodarce magazynowej (-0,2% r/r) był wolniejszy od spadku w sektorze przedsiębiorstw ogółem (-0,6% r/r), po tym jak w 2025 był wyraźnie głębszy.

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



10,29% w styczniu 2024 – to szczytowy udział zatrudnienia w transporcie i gospodarce magazynowej w sektorze przedsiębiorstw ogółem. W sierpniu 2026 udział ten wyniósł 10,13%.

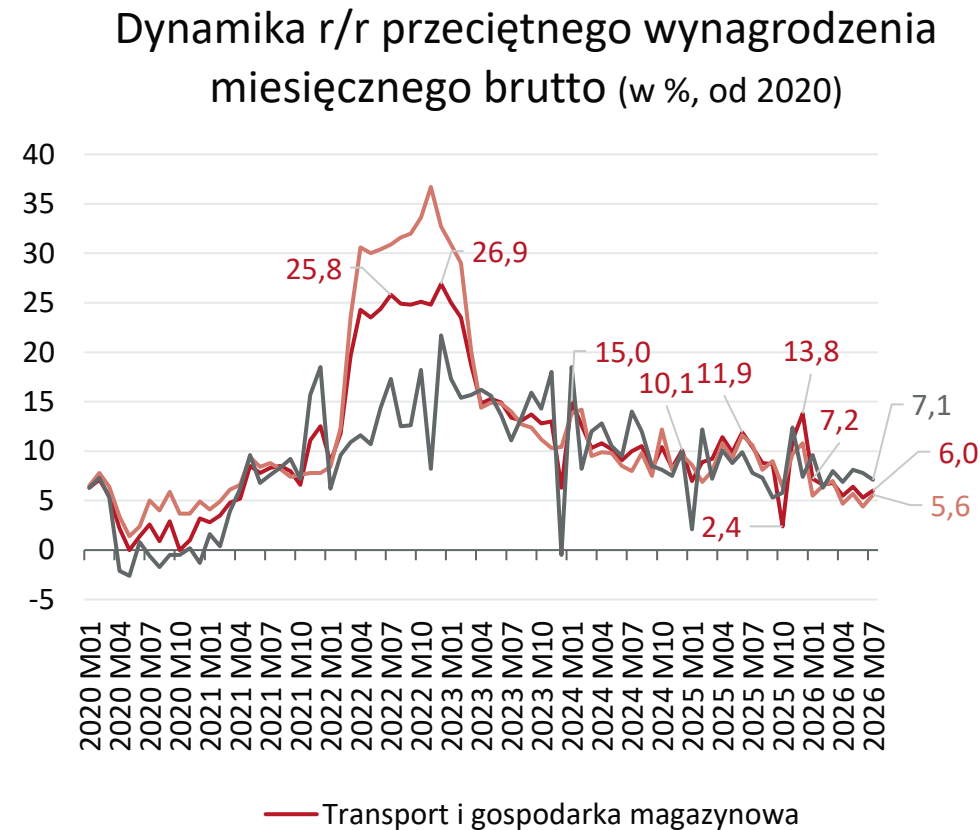
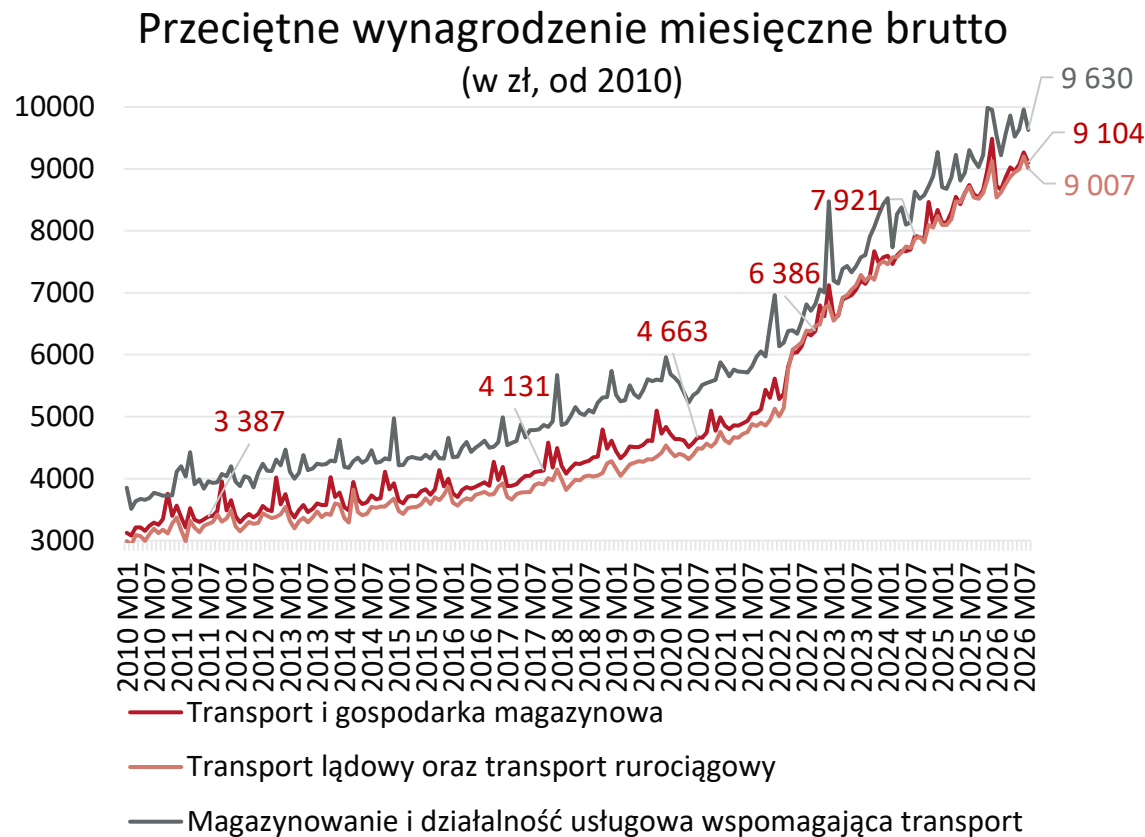


* - Poza gospodarstwami indywidualnymi w rolnictwie i jednostkami budżetowymi prowadzącymi działalność w zakresie obrony narodowej oraz bezpieczeństwa publicznego.

Źródło: GUS

Spada tempo wzrostu wynagrodzeń w sektorze transportu i gospodarki magazynowej (nominalnie):
+6,0% r/r w sierpniu 2026 wobec +8,8% r/r w sierpniu 2025.

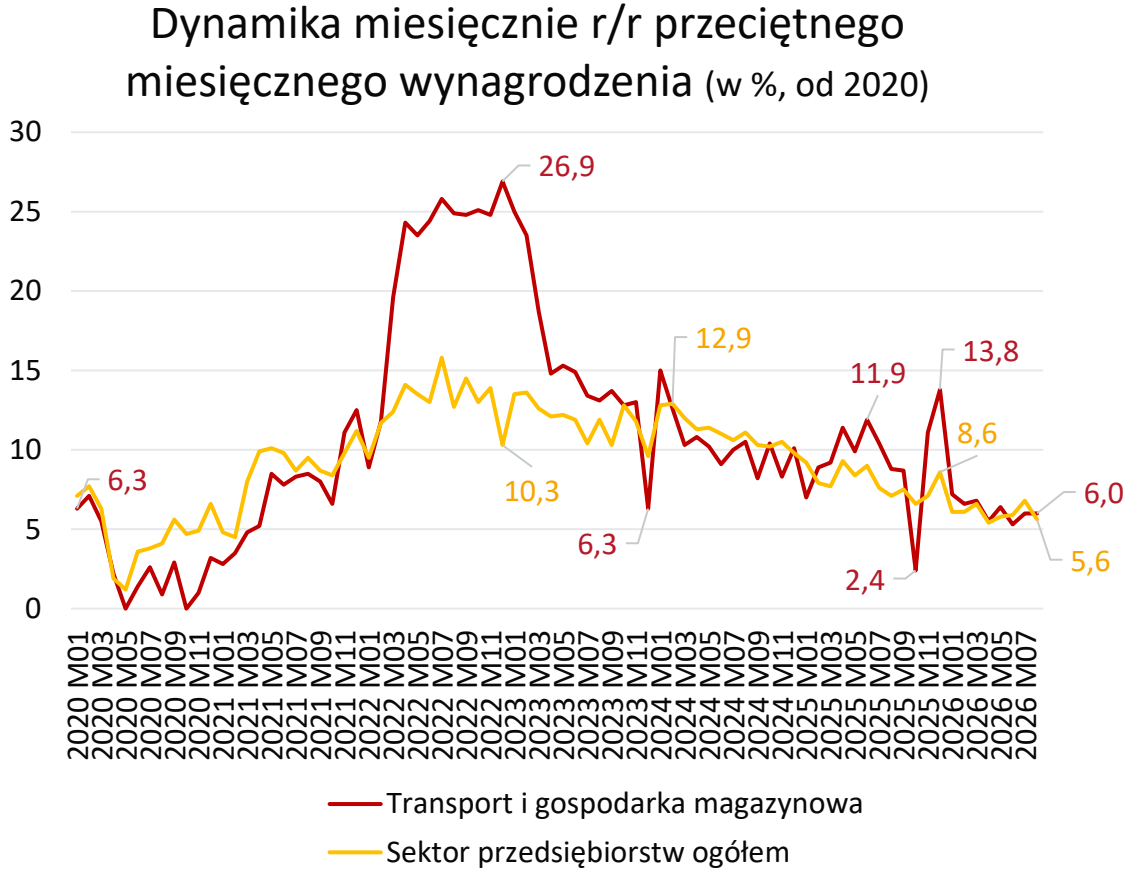
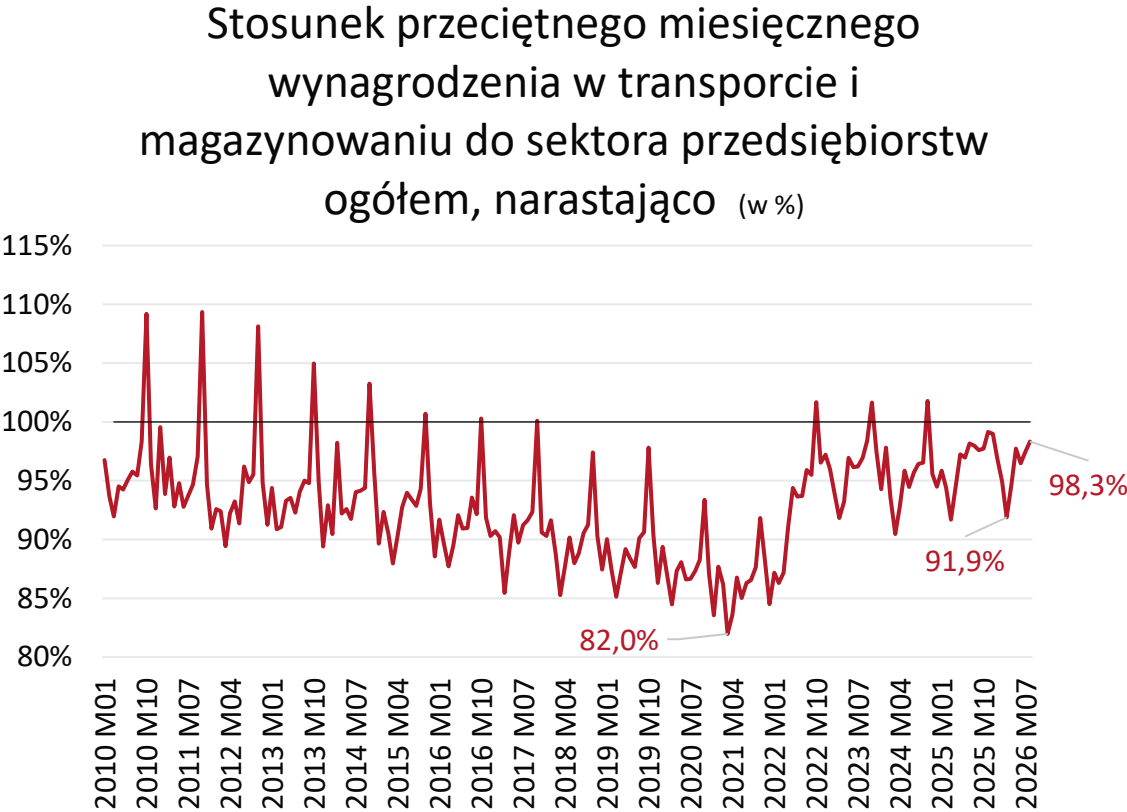
W 2026 miesięczne tempo wzrostu wynagrodzeń w transporcie i magazynowaniu kształtowało się w przedziale 7,2%-5,3% r/r.
W rekordowym 2022 wynosiło nawet ponad 26% r/r.



Źródło: GUS

Nadal niższe przeciętne miesięczne wynagrodzenie w transporcie i gospodarce magazynowej niż w sektorze przedsiębiorstw ogółem (w sierpniu 2026 udział stanowił 98,3%), ale po 2021 proporcje wzrosły.

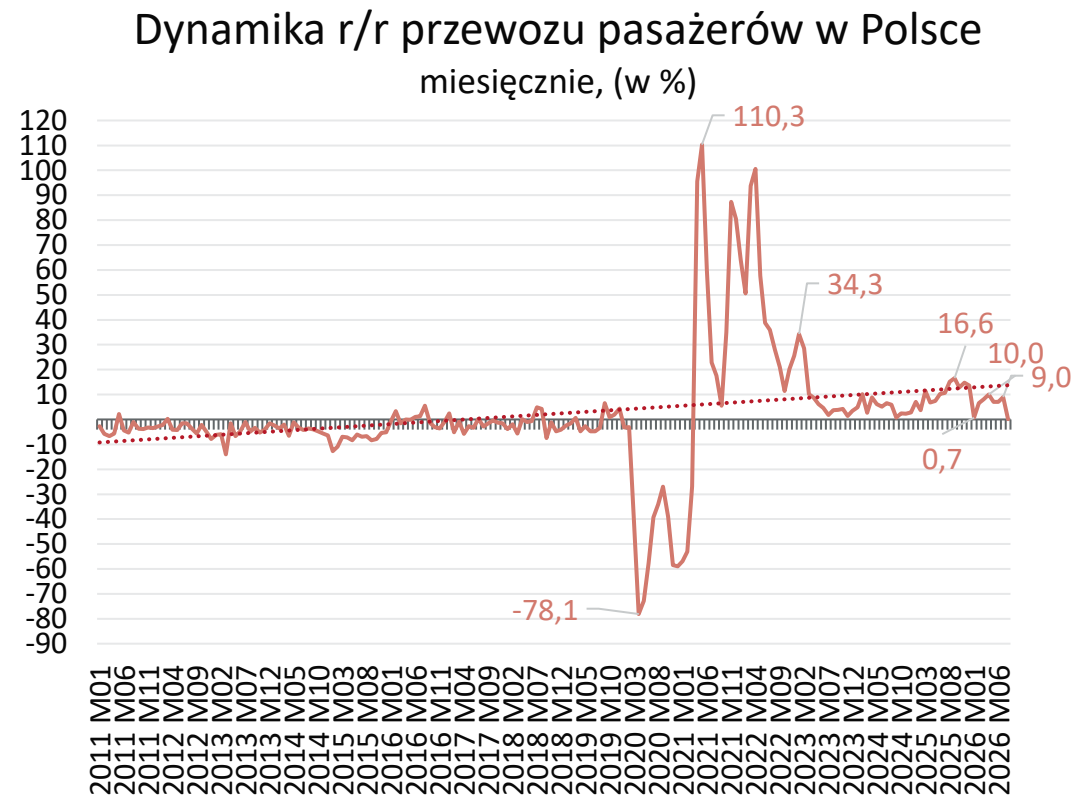
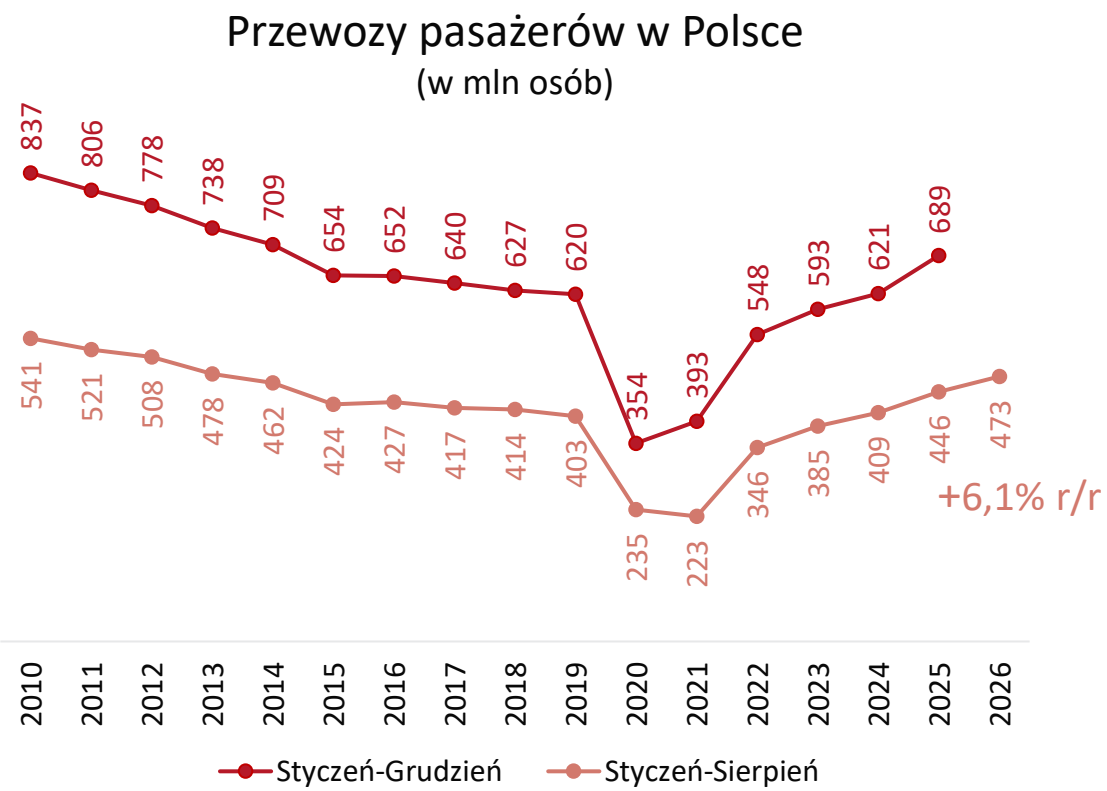
Wyższe tempo wzrostu wynagrodzeń r/r w transporcie i magazynowaniu niż w przedsiębiorstwach ogółem przez większość 2025 oraz 2026.



Źródło: GUS

Od stycznia do sierpnia 2026 r. kontynuacja wzrostu w transporcie pasażerów w Polsce (473 mln osób, +6,1% r/r), do najwyższego poziom od 2013 r. dla analogicznego okresu w roku.

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

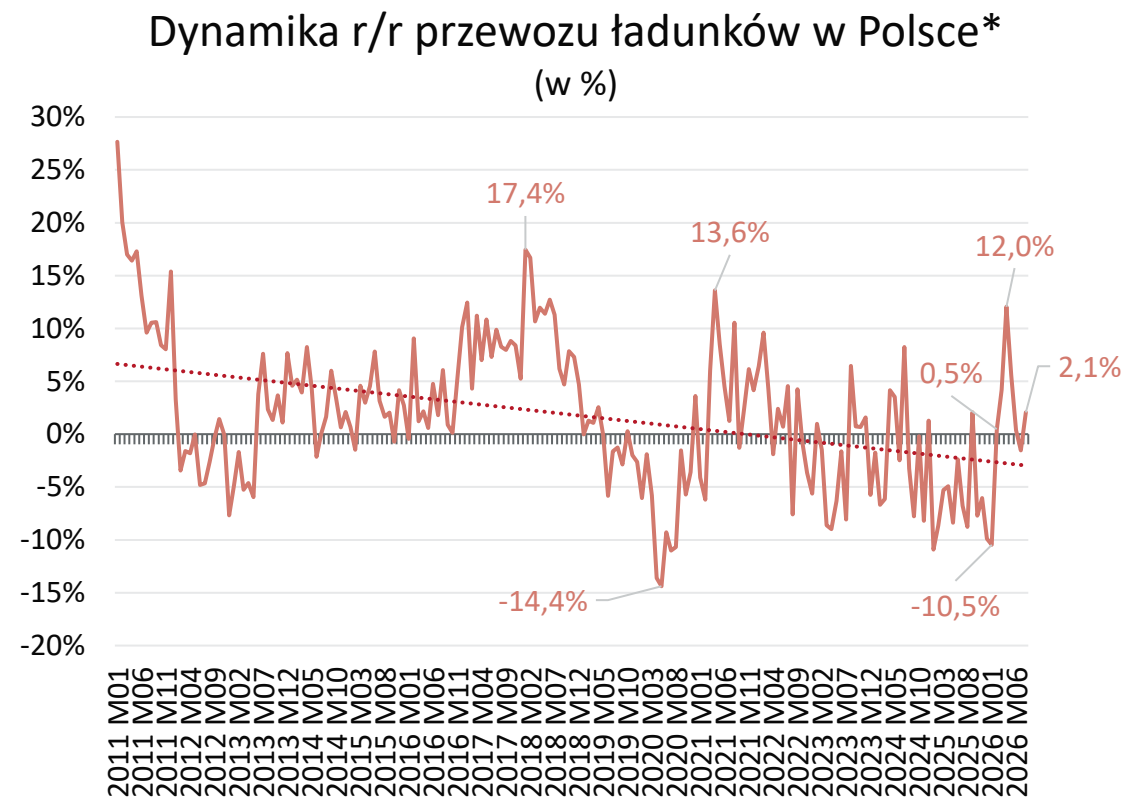
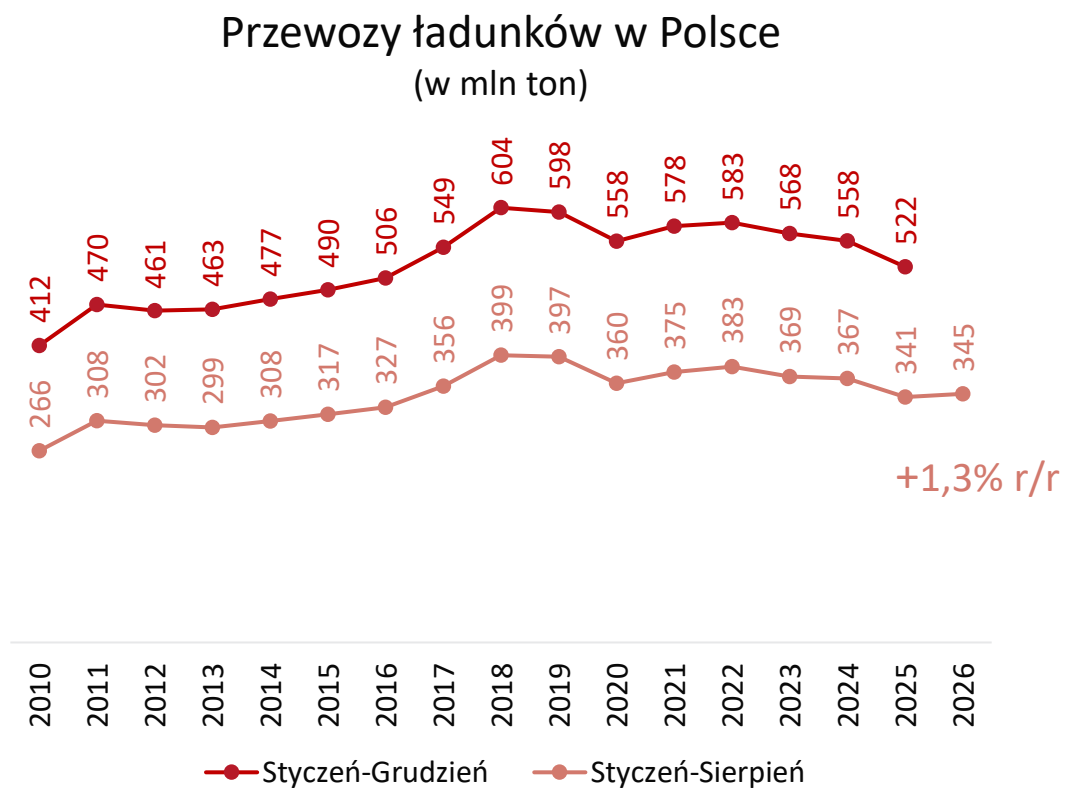


Źródło: GUS

Od stycznia do sierpnia 2026 r. wzrost transport ładunków w Polsce (345 mln ton, +1,3% r/r)*, po słabych na tle ostatniej dekady wynikach w 2025.

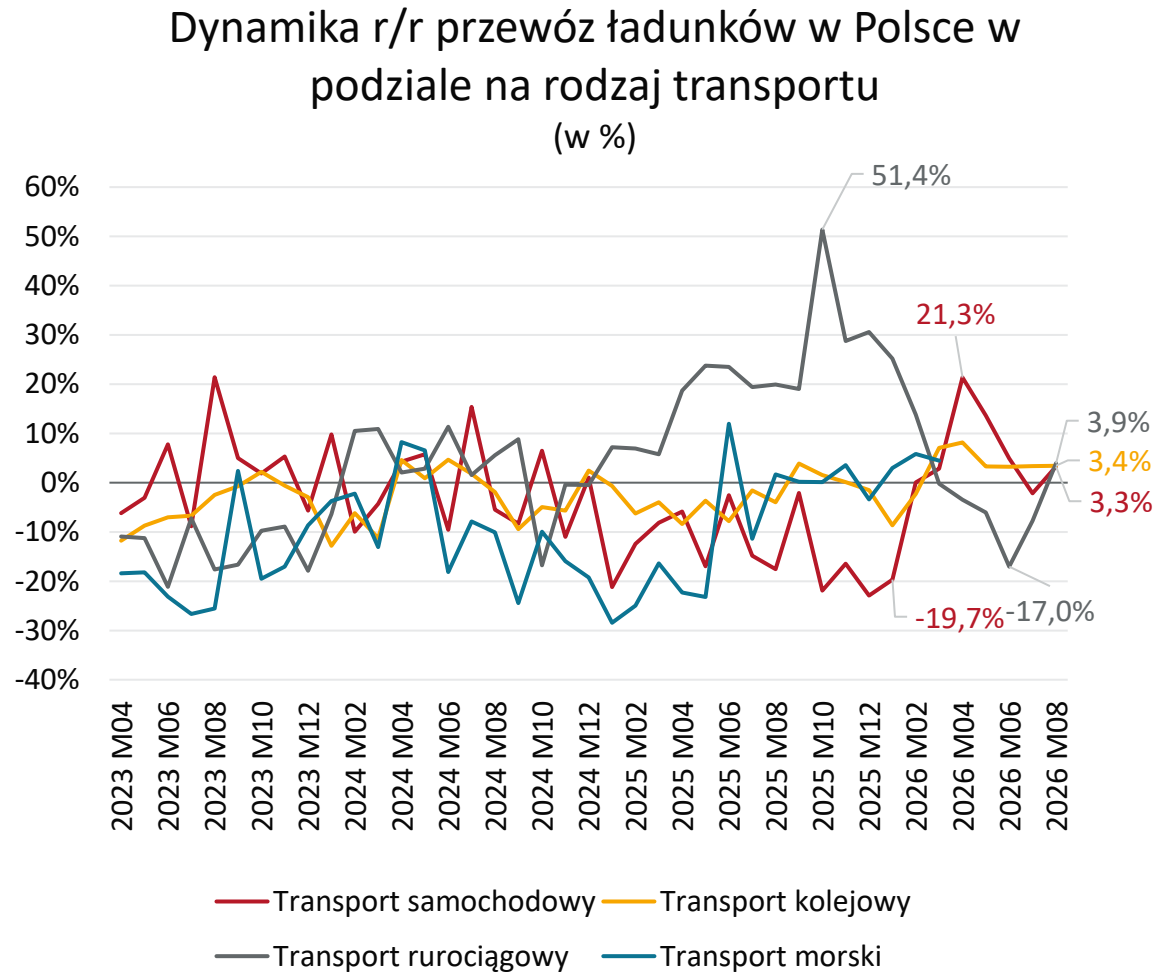
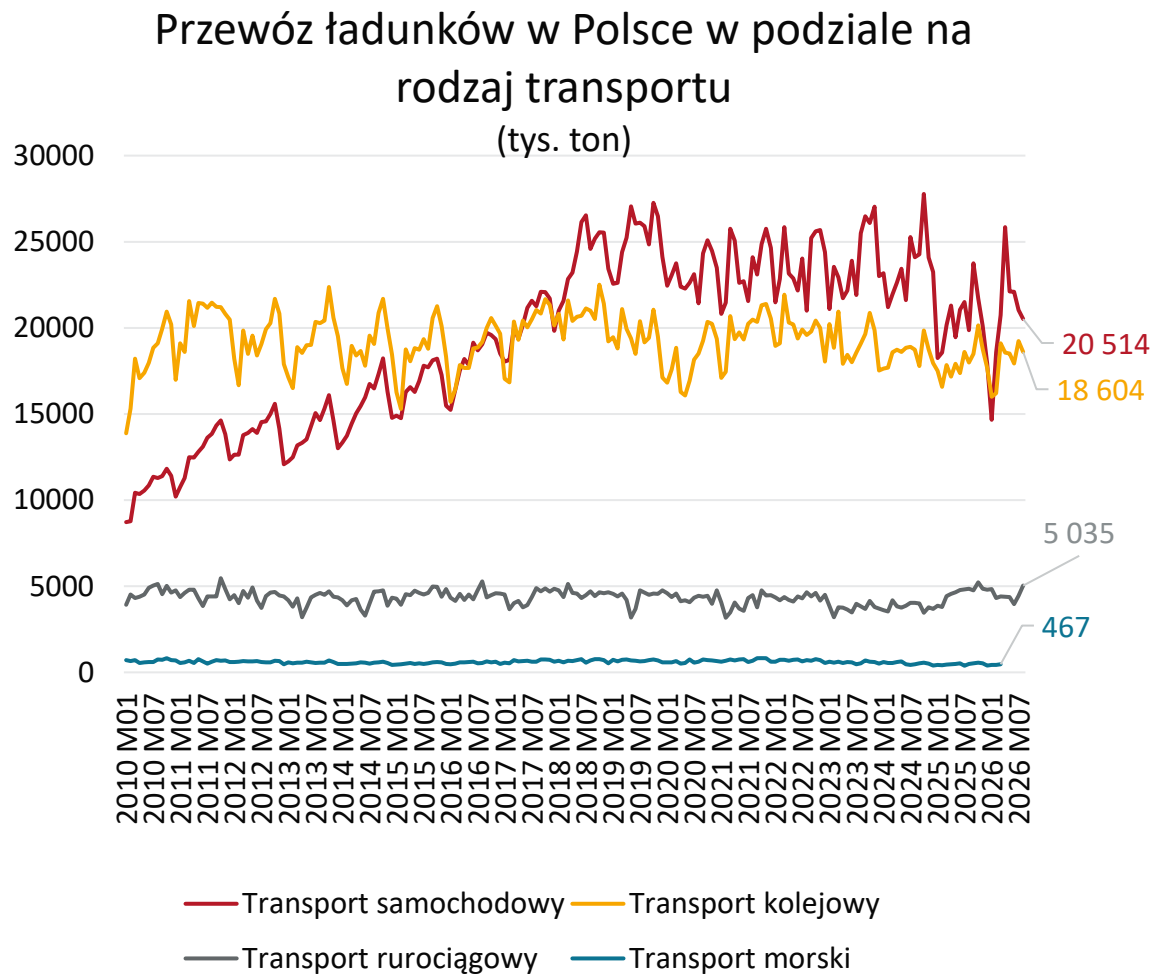
W 2025 przewozy ładunków w Polsce spadły (522 mln ton, -6,5% r/r) do najniższego poziomu od 2016.

Po wyjątkowo słabych wynikach w styczniu br. (-10,5% r/r) od lutego trwa ożywienie w przewozach ładunków w Polsce (w sierpniu br. +2,1% r/r*).



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

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

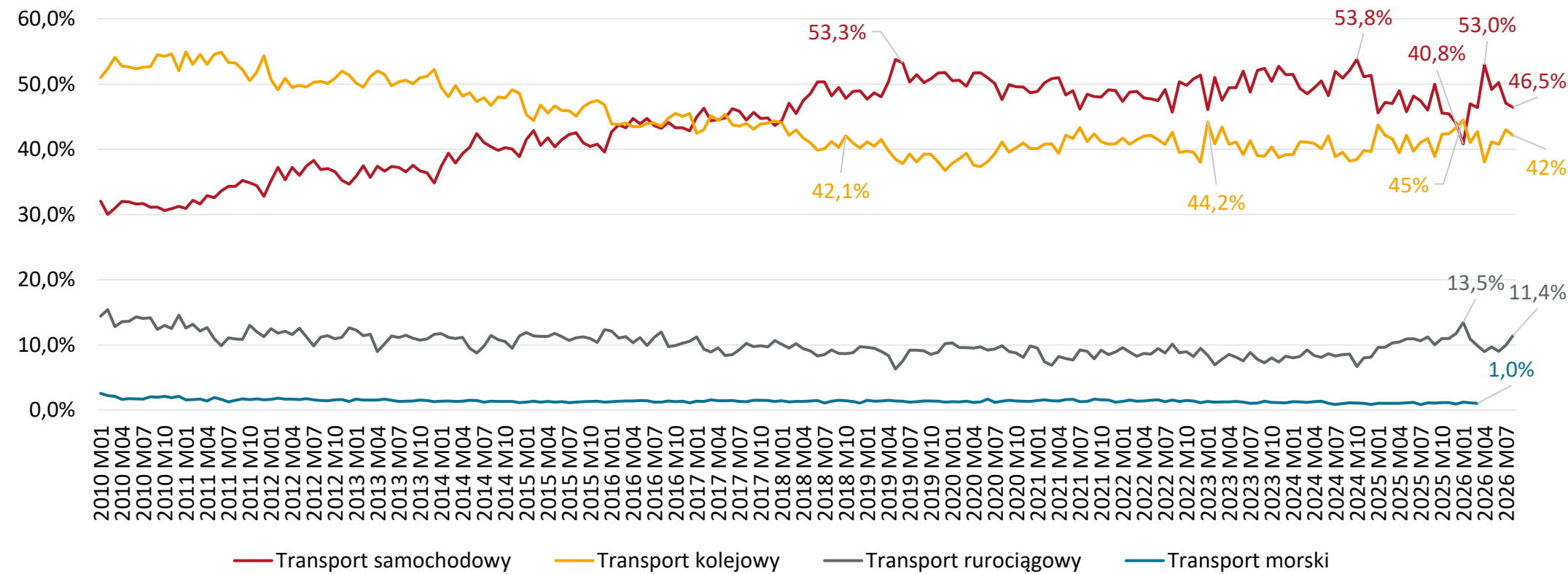


Źródło: GUS, * dane od kwietnia 2026 nie obejmują transportu morskiego (brak danych)

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%.*

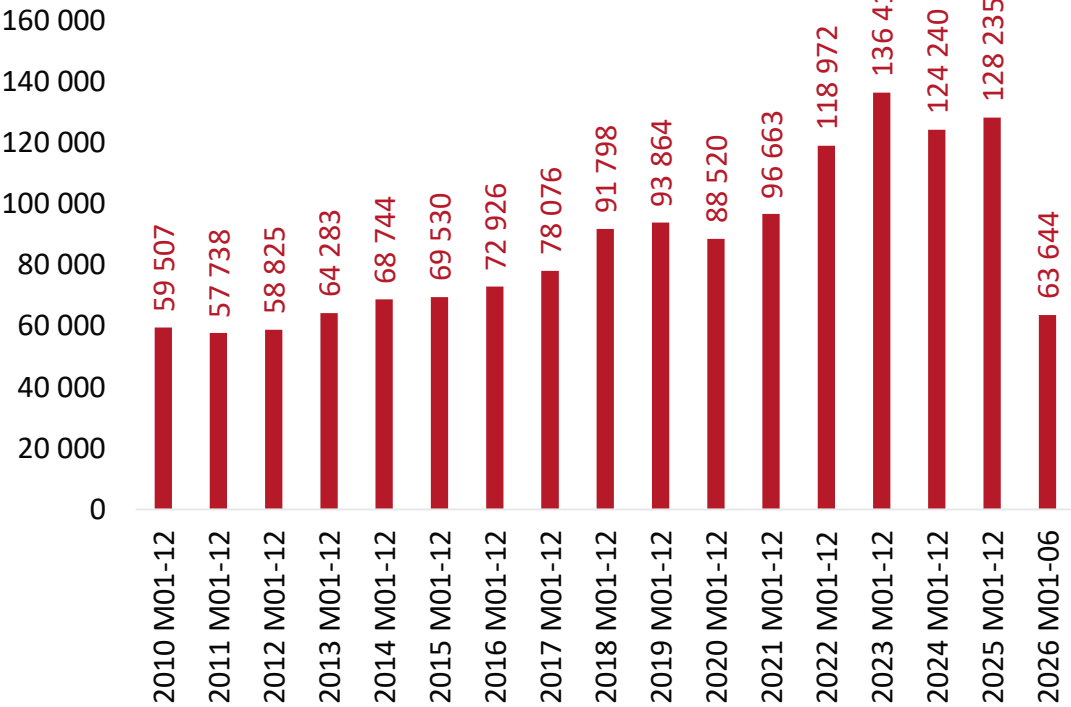
Przewóz ładunków w Polsce w podziale na rodzaje transportu
(w %)



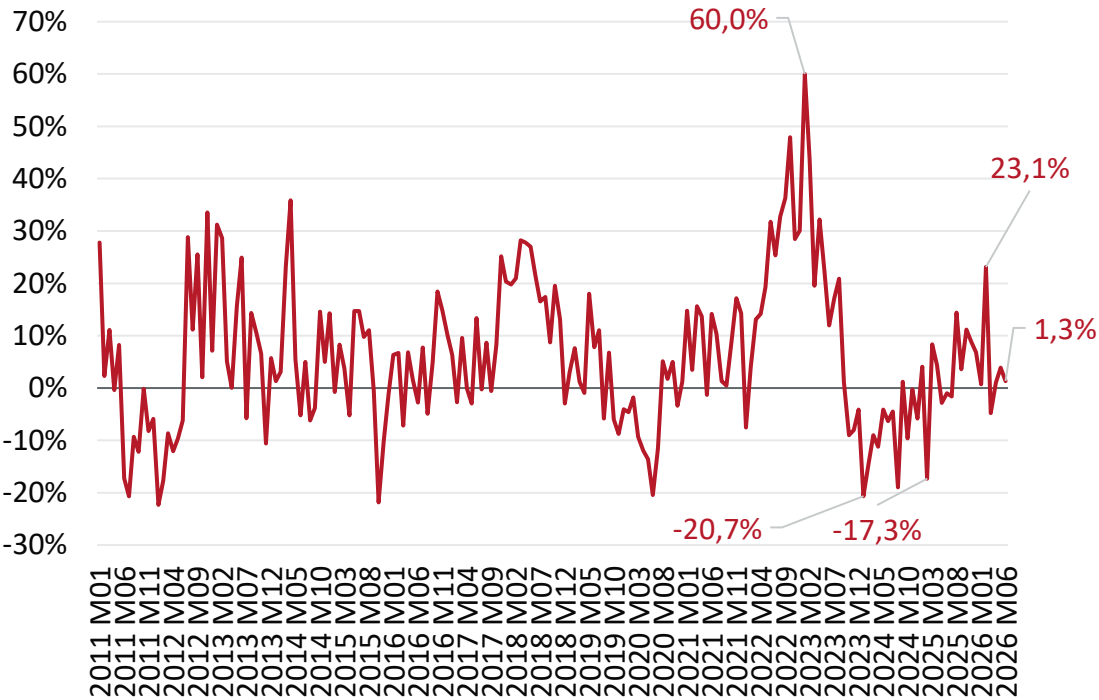
Źródło: * dane od kwietnia 2026 nie obejmują transportu morskiego (brak danych).

W I półroczu 2026 przeładunek ładunków w polskich portach morskich wzrósł (+3,4% r/r), pomimo spadku w dominującej kategorii tj. ropy naftowej (-6,2% r/r).

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



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

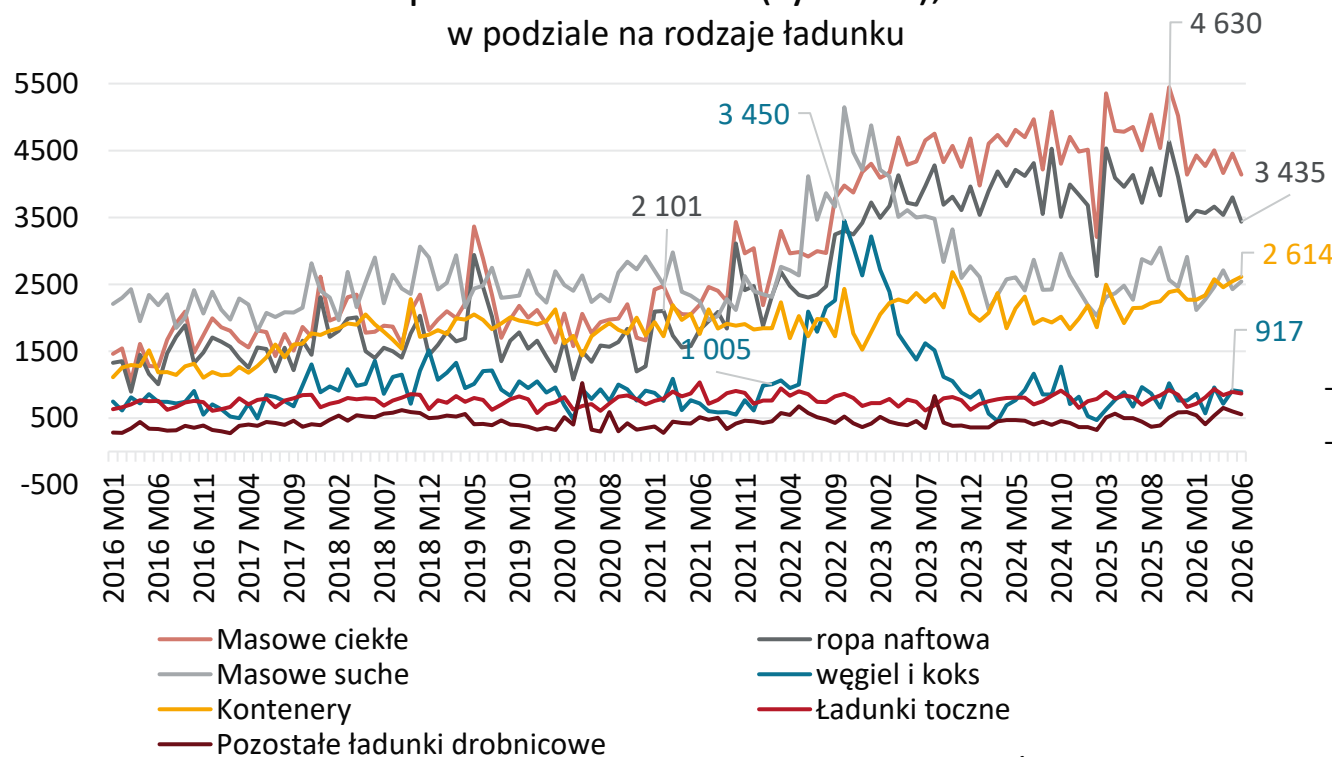


Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS

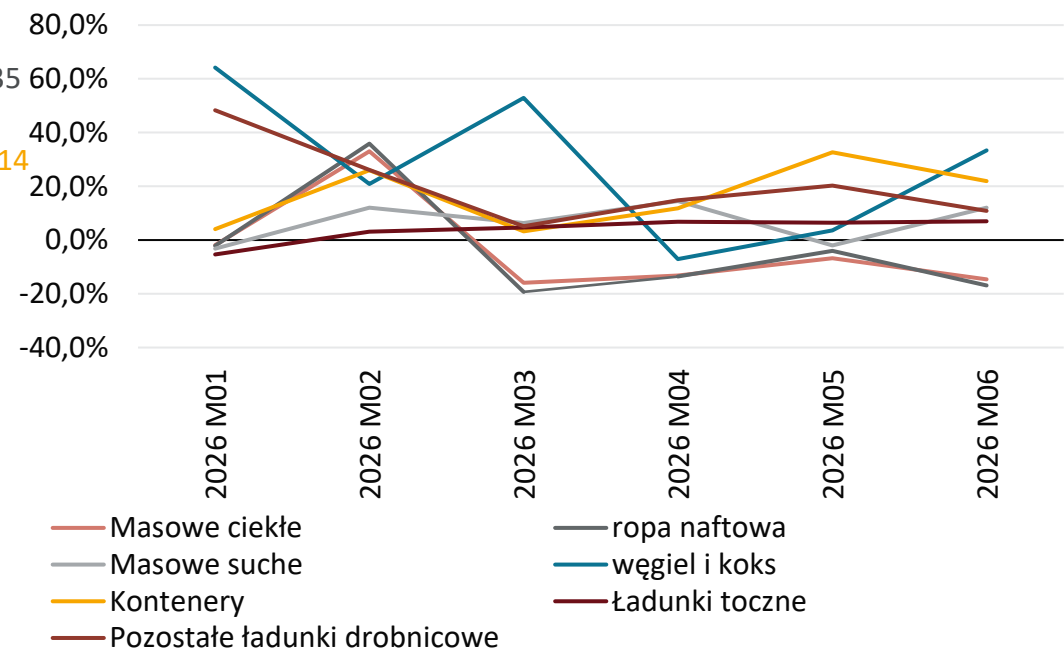
W I półroczu 2026 w polskich portach morskich spadł przeładunek ropy naftowej (-6,2% r/r), natomiast wzrósł węgla i koksu (+24,5% r/r), kontenerów (+15,7% r/r), ładunków tocznych (+3,9% r/r) oraz pozostałych ładunków drobnicowych (+19,0% r/r).

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 toczne (8%) i pozostałe ładunki drobnicowe (5%).

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



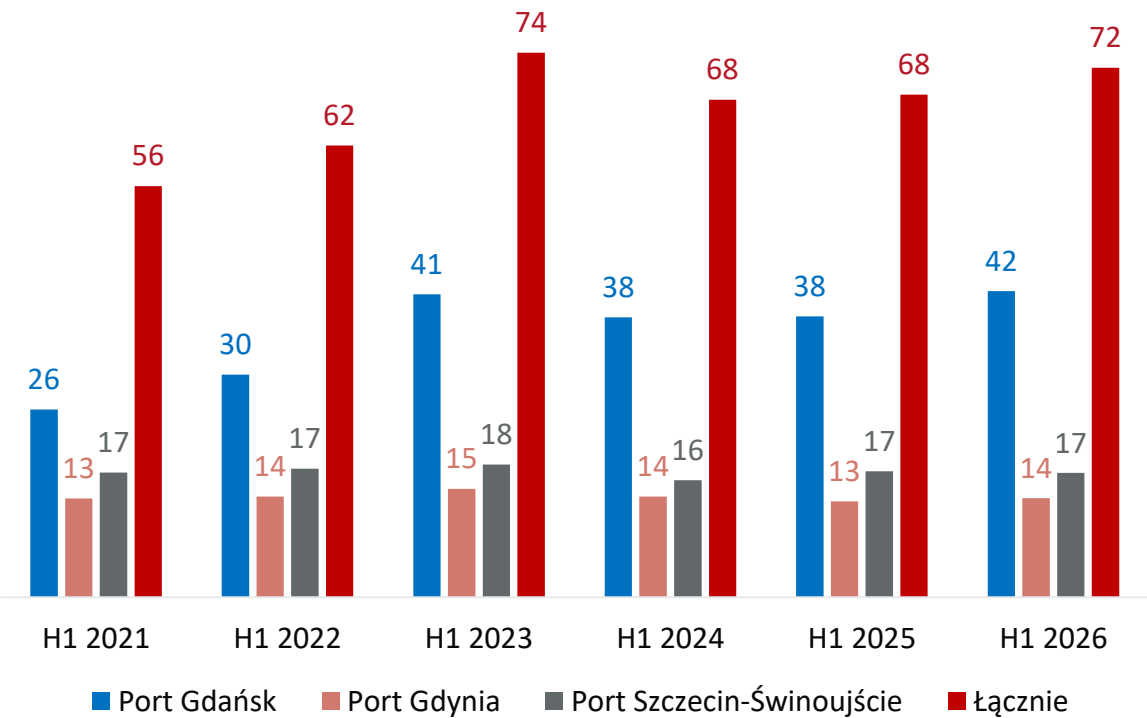
Dynamika r/r ładunków załadowanych i wyładowanych w polskich portach morskich w podziale na rodzaje ładunku w 2026



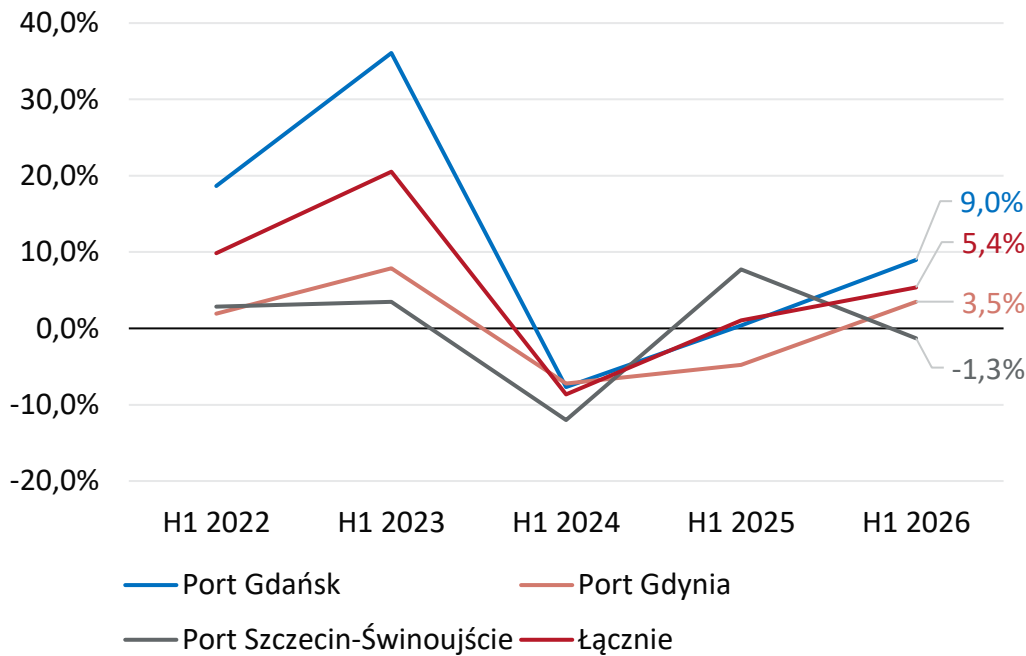
Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS

W I półroczu 2026 wzrosły przeładunki w głównych polskich portach morskich (72,1 mln ton, +5,4% r/r) i ustępowały jedynie rekordowemu pod tym względem 2023 (74,1 mln ton).

Przeładunki w największych polskich portach morskich w pierwszym półroczu w latach od 2021 (mln ton)



Dynamika r/r w przeładunkach w największych polskich portach morskich w pierwszym półroczu w latach od 2022 (mln ton)



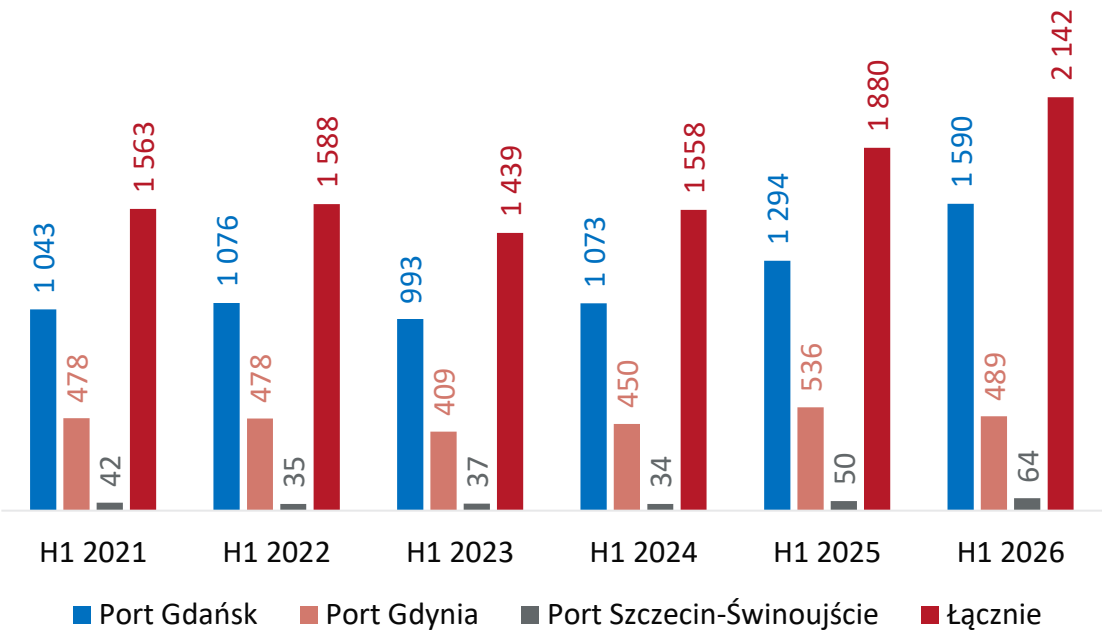
Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

W I półroczu 2026 odnotowano kolejny rekord w przeładunkach kontenerów w głównych polskich portach morskich (2,1 mln TEU*; +13,9% r/r).

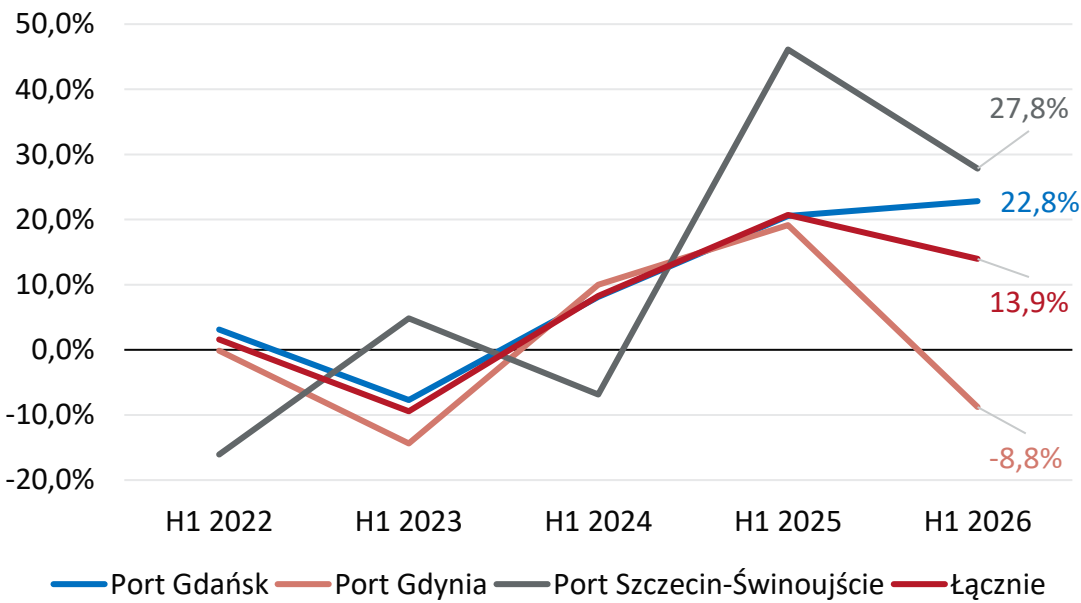
*TEU (ang. Twenty-foot Equivalent Unit) to standardowa jednostka miary stosowana w transporcie morskim i logistyce, odpowiadająca pojemności jednego kontenera o długości 20 stóp.

Przeładunek kontenerów w H1 2026 wzrósł w Porcie Gdańsk i Szczecin-Świnoujście, ale zanotował spadek w Porcie Gdynia.

Przeładunki kontenerów w największych polskich portach morskich w pierwszym półroczu od 2021 (w tys. TEU)



Dynamika r/r w przeładunkach kontenerów w największych polskich portach morskich w pierwszym półroczu od 2022 (w %)

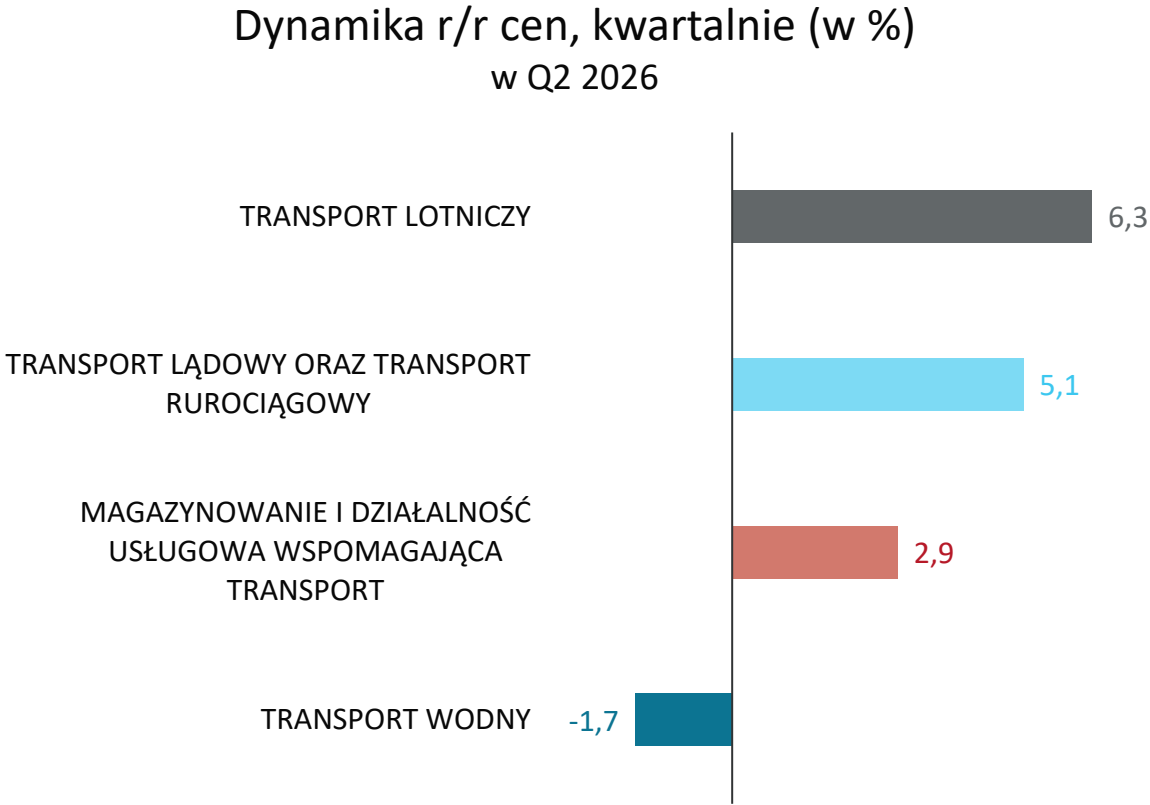
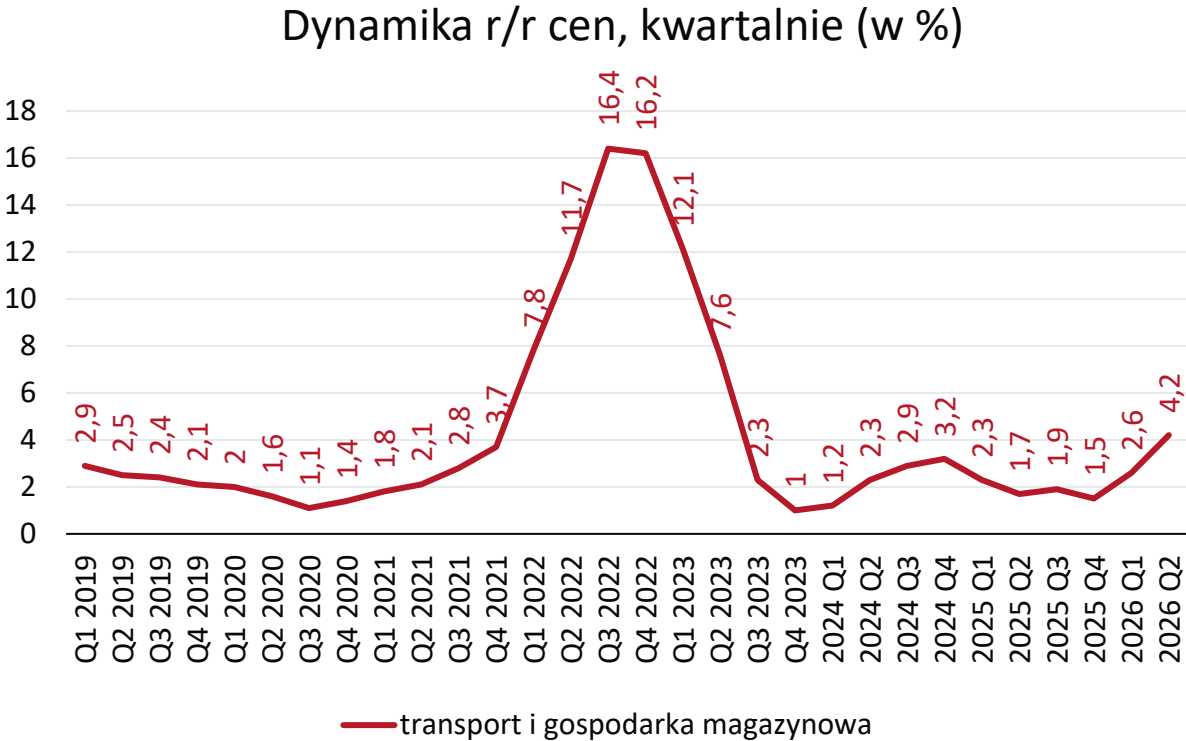


Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

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

Po rekordowych wzrostach w okresie 2022/2023, od III kw. 2023 nastąpił powrót do umiarkowanego wzrostu cen usług transportu i gospodarki magazynowej w Polsce.

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



Źródło: GUS

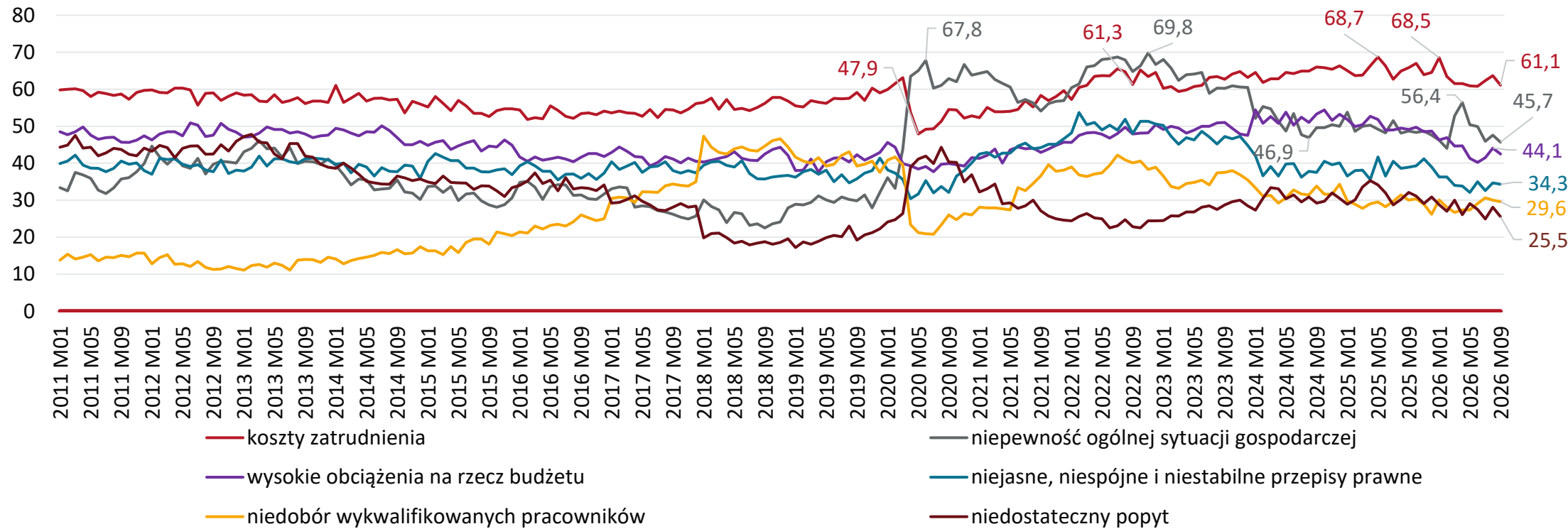
24

Koszty zatrudnienia najczęściej wskazywane jako bariera działalności w transporcie i gospodarce magazynowej (poza okresami w latach 2020-2023, gdy przeważała niepewność ogólnej sytuacji gospodarczej).

Problem ten był na historycznie najwyższym poziomie w maju 2025 i wyniósł 68,7%, a we wrześniu 2026 wyniósł 61,1%.

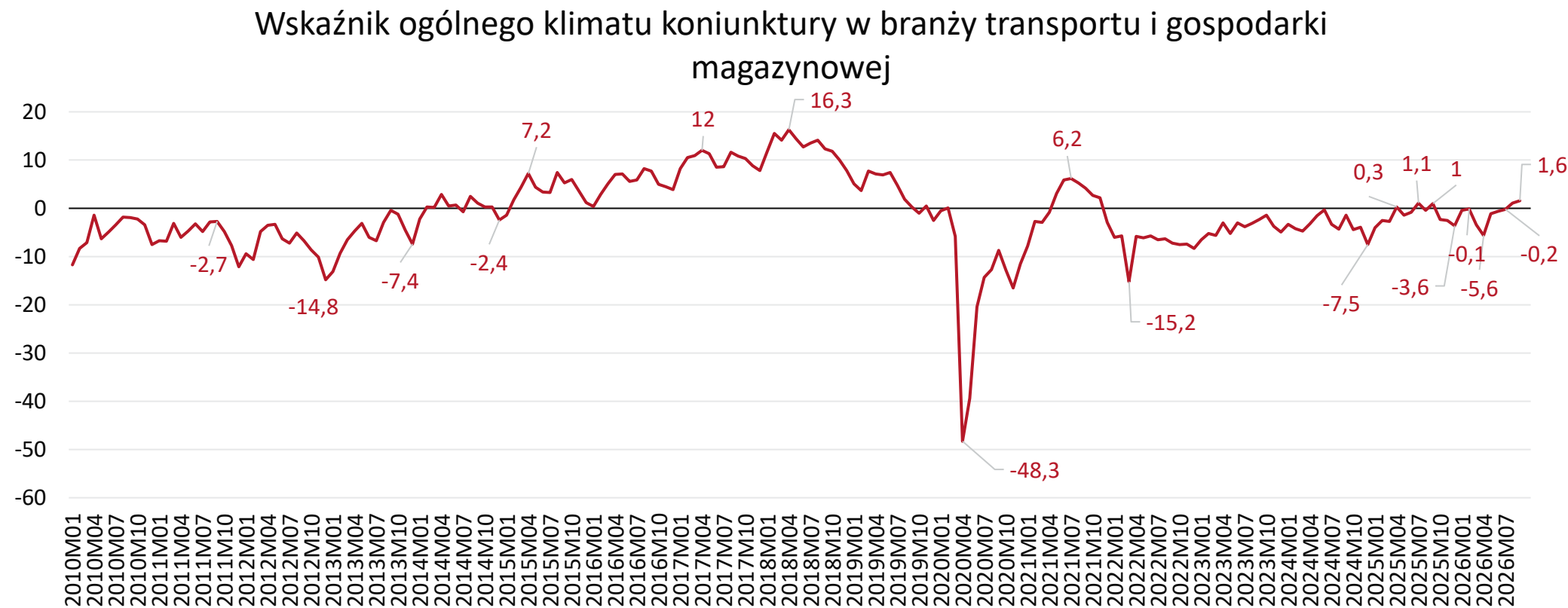
W kwietniu 2026 pogorszył się odczyt dot. niepewności ogólnej sytuacji gospodarczej (56,4), do najgorszego poziomu od grudnia 2023 (60,5), ale we wrześniu 2026 sytuacja była już oceniana lepiej (45,7).

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



Źródło: GUS, dane na podstawie ankiet

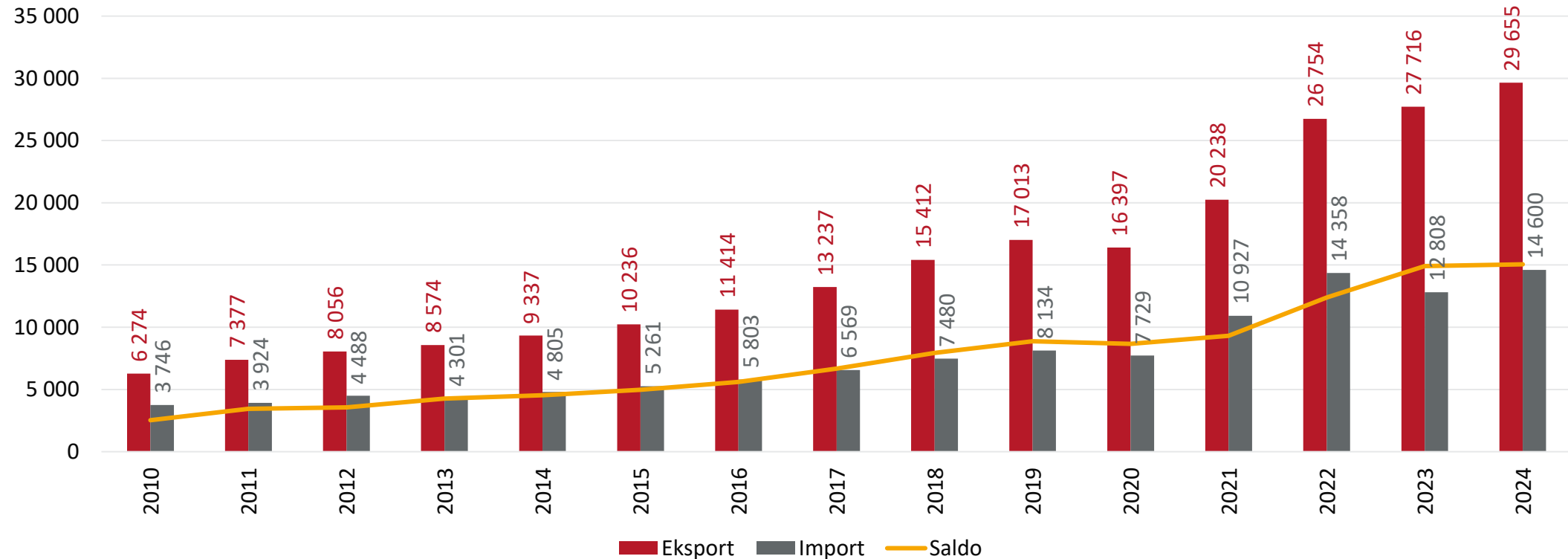
Klimat koniunktury w branży transportu i gospodarki magazynowej we wrześniu 2026 (+1,1) był pozytywny, co zdarzało się sporadycznie w ostatnich 5 latach.



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.

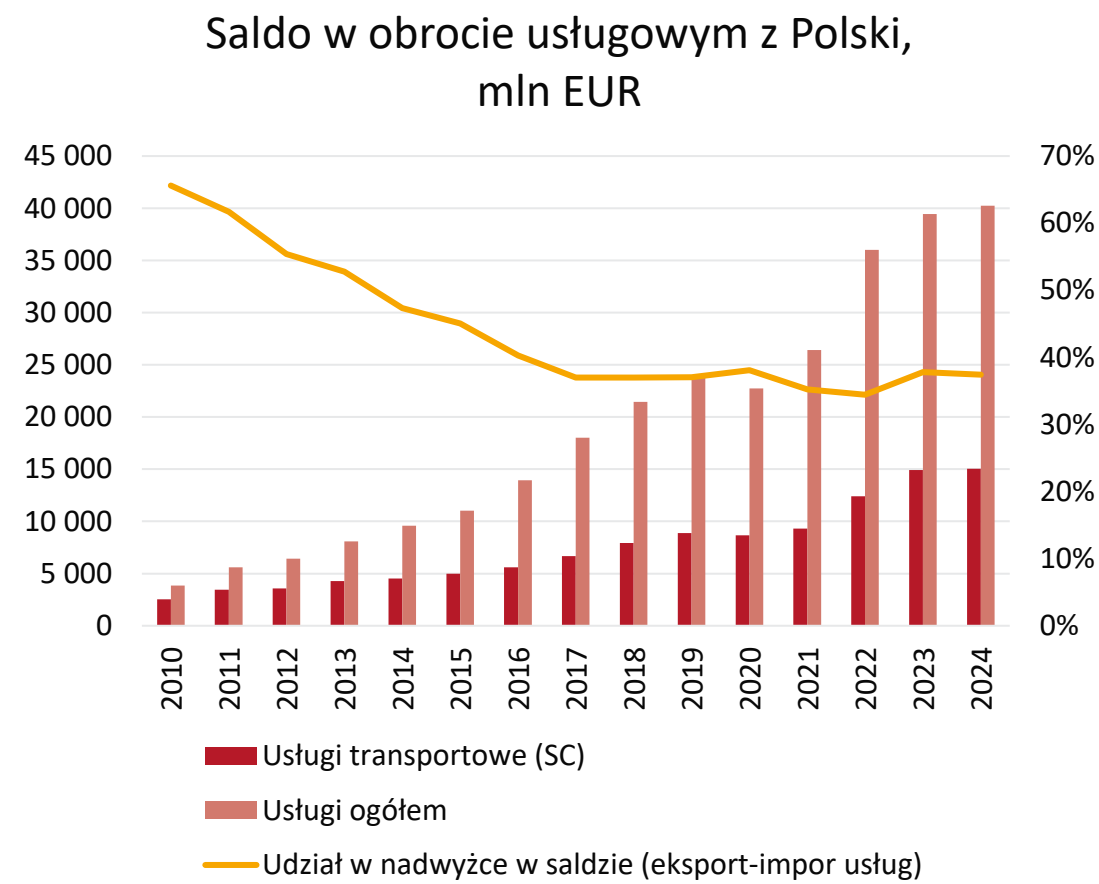
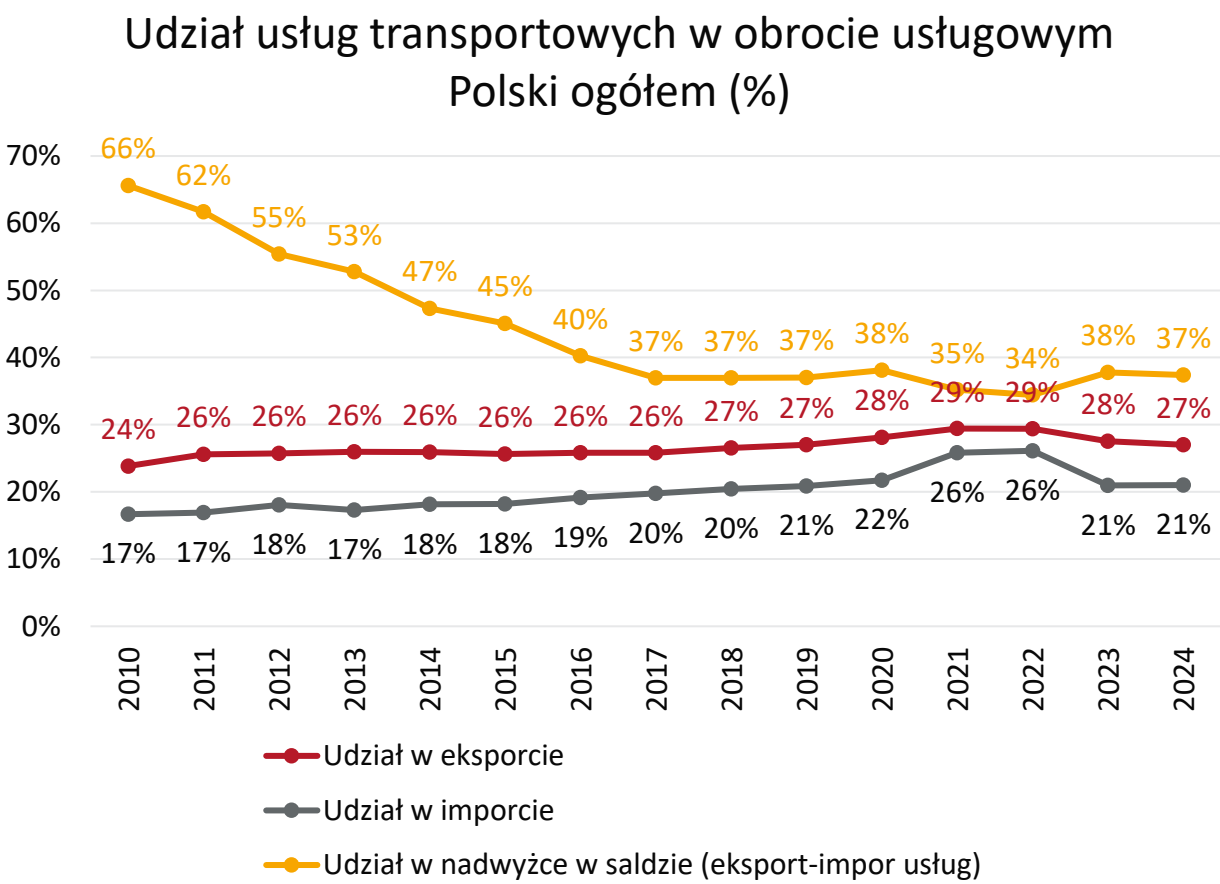
Obroty usług transportowych Polski, mln EUR



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

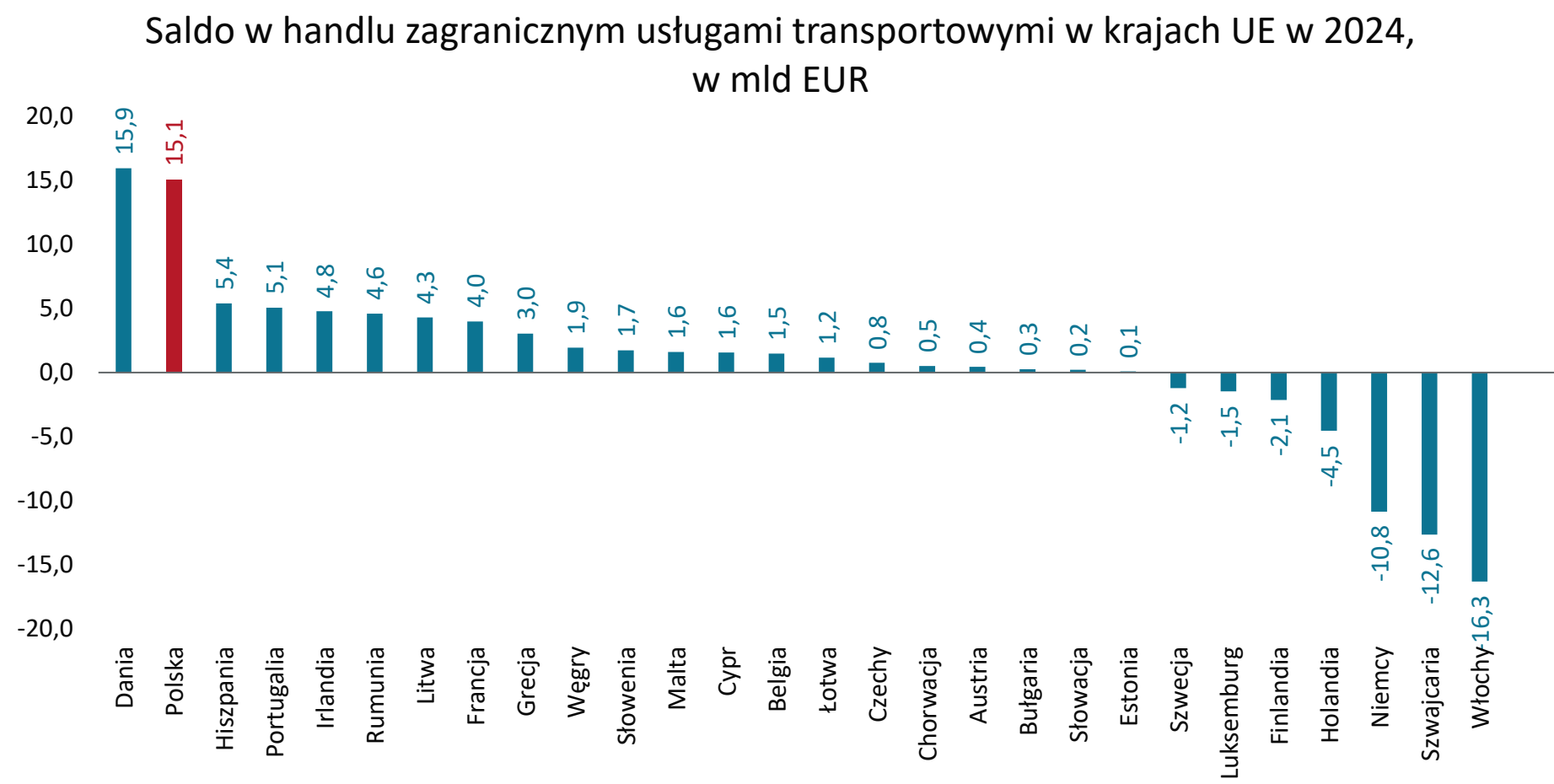
Duże znaczenie usług transportowych w eksporcie usług z Polski (27% w 2024).

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.



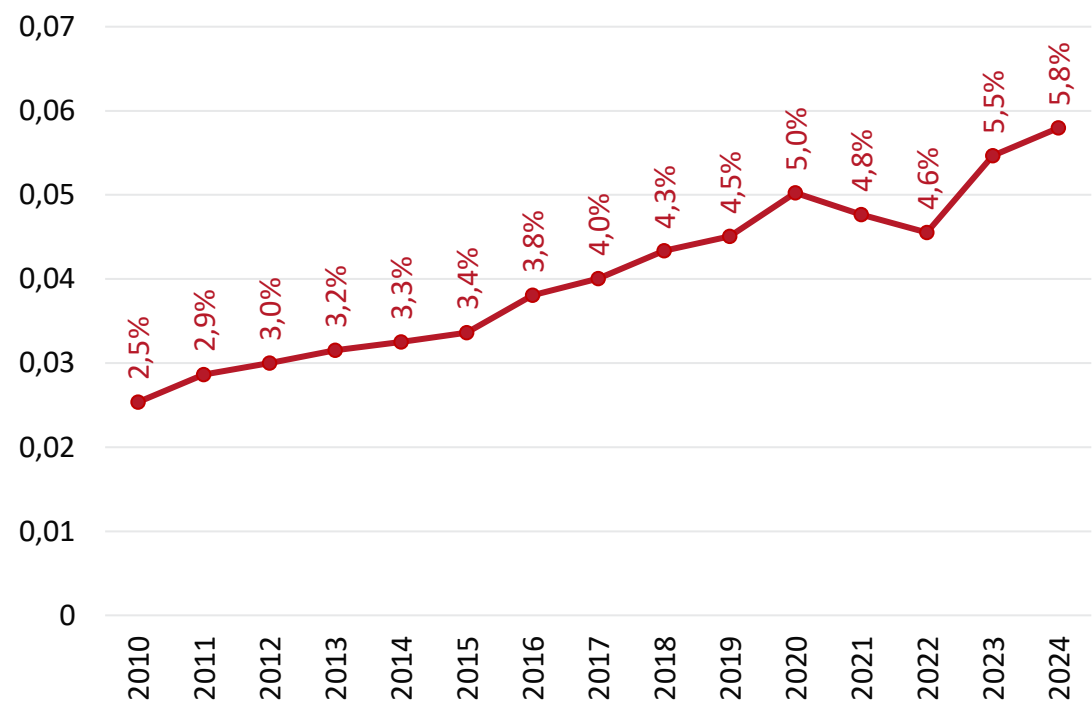
Źródło: Eurostat (dane mogą się nieznacznie różnić od danych GUS), Obroty usługowe w ujęciu rocznym według klasyfikacji EBOPS

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

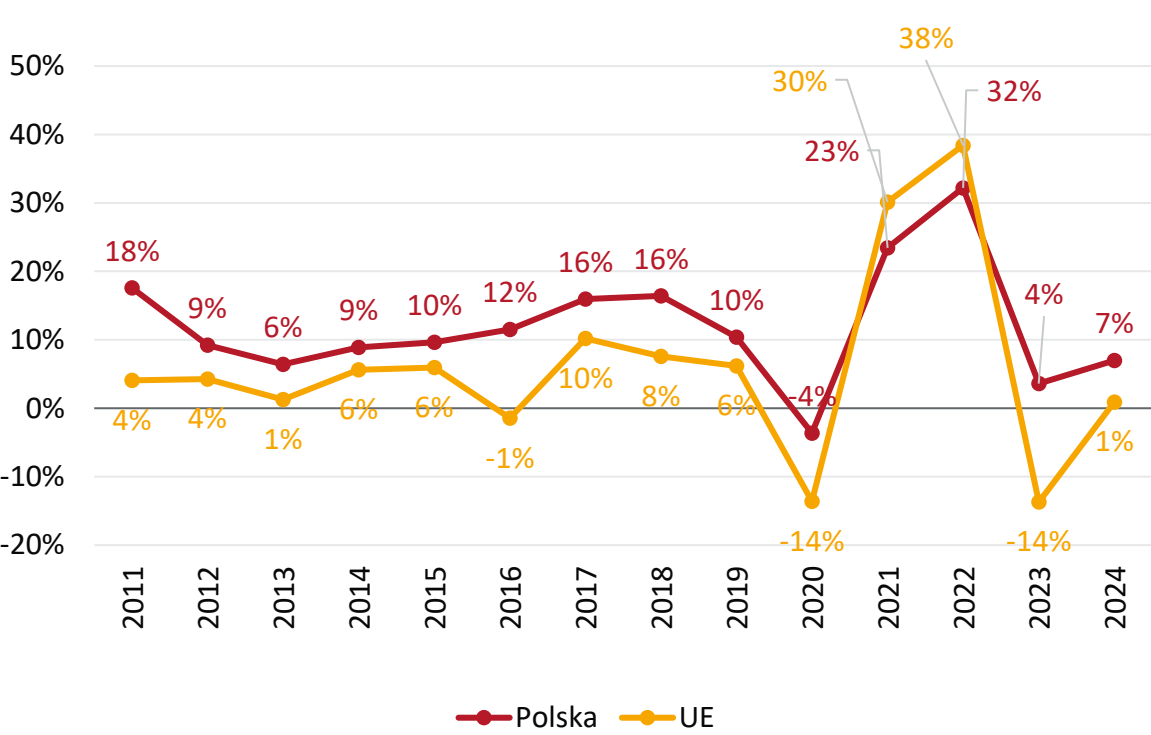
Ponad dwukrotny wzrost udziału Polski w eksporcie usług transportowych w UE ogółem w okresie 2010-2024.

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

Udział Polski w eksporcie usług transportowych w UE (%)



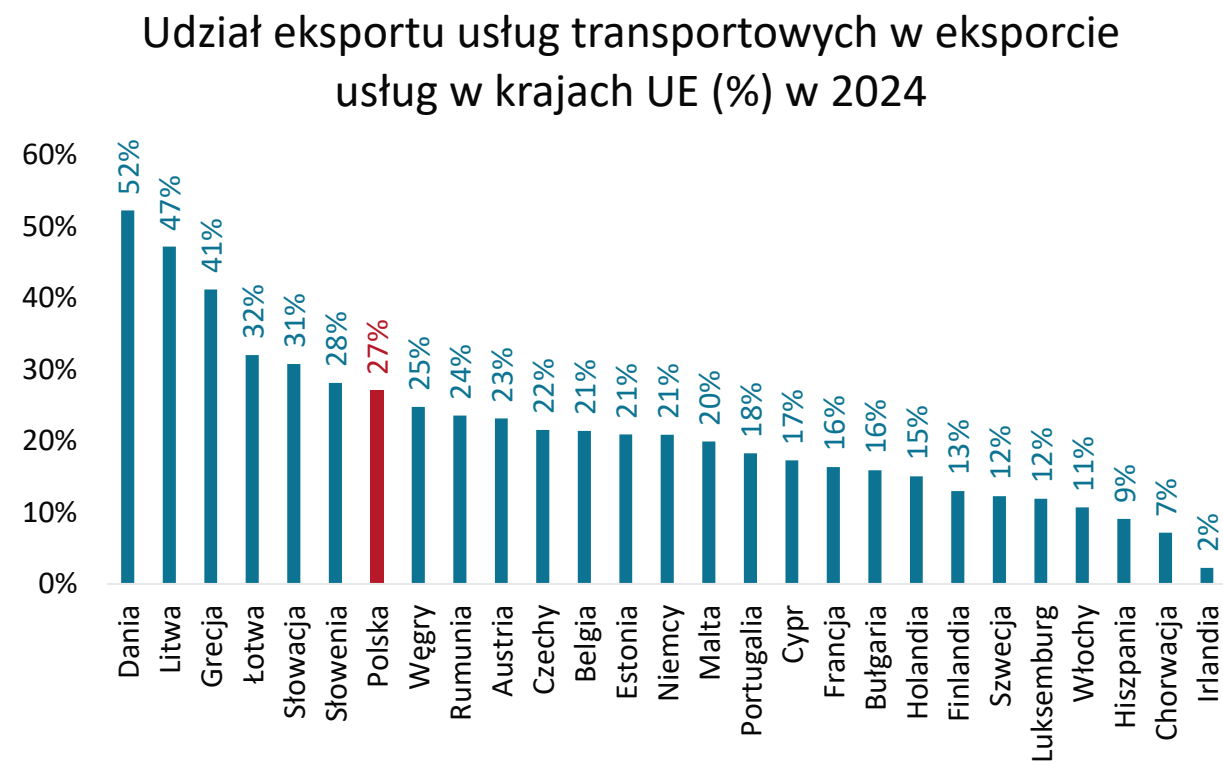
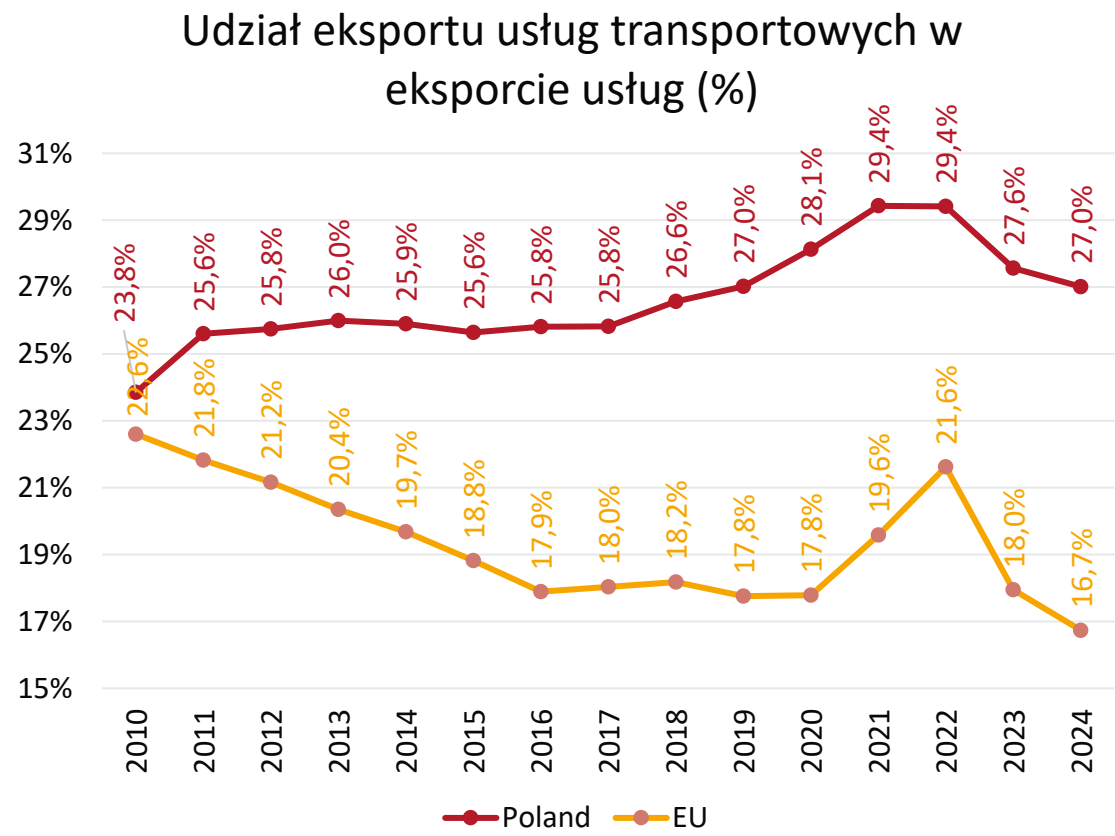
Dynamika r/r eksportu usług transportowych (%)



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

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

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



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

Rynek transportowy w Polsce – kolej

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

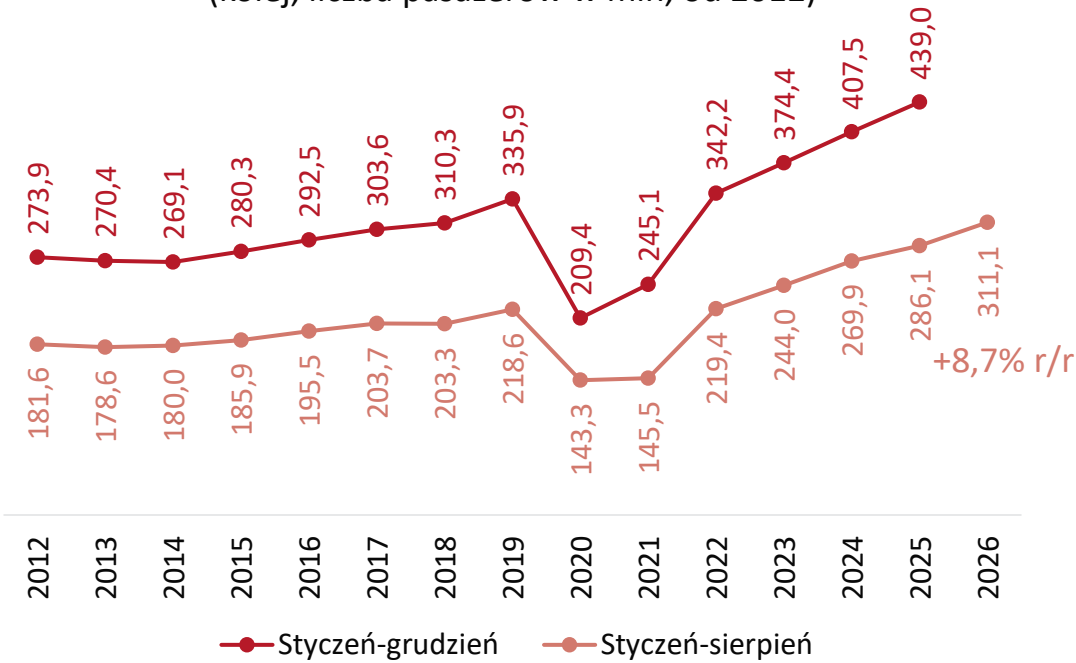
Benzyna i olej
napędowy

W 2026 dalszy wzrost liczby przewiezionych pasażerów na kolei w Polsce (od stycznia do sierpnia o +8,7% r/r).
W 2025 liczba pasażerów przewiezionych na kolei w Polsce była największa od 30 lat (439 mln, +7,7% r/r).

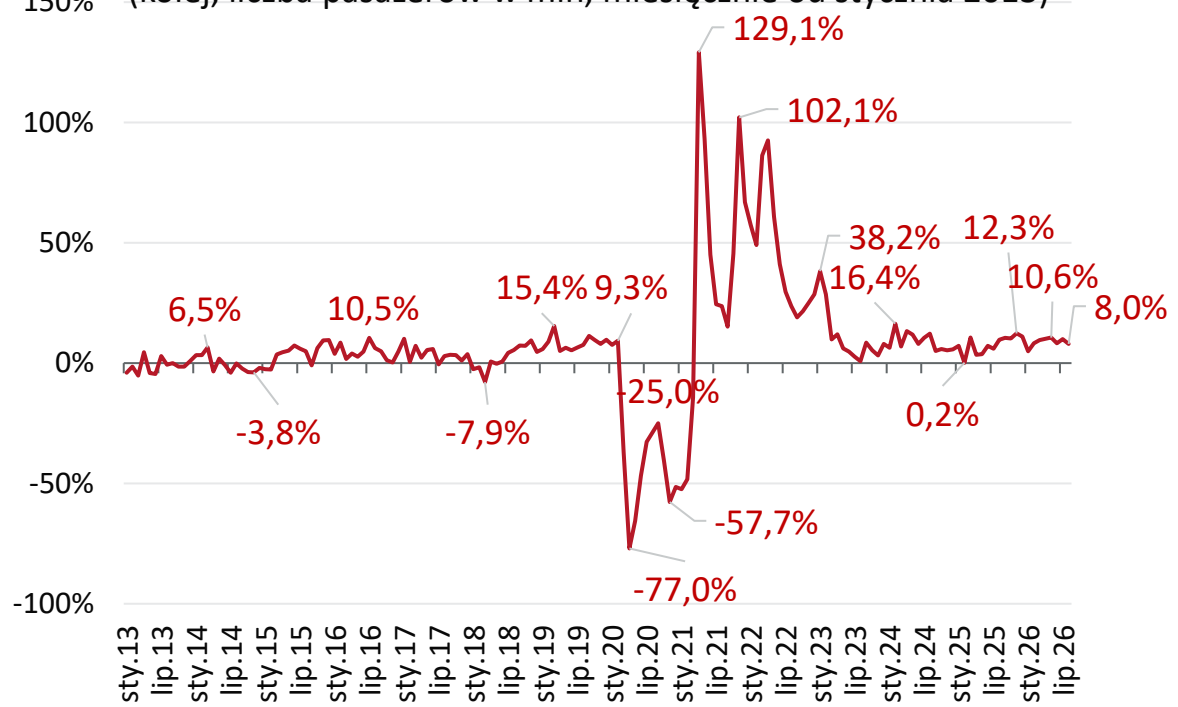
Na odbudowę przewozów pasażerskich po pandemii, w 2022 nałożył się ruch migracyjny wynikający z wybuchu wojny na Ukrainie. Od kwietnia 2021 trwa nieprzerwany miesięczny wzrost r/r liczby pasażerów na kolei.

W lipcu i sierpniu 2026 miesięczna liczba pasażerów wyniosła ponad 40 mln – pierwszy raz dla tych miesięcy.

Przewozy pasażerskie
(kolej, liczba pasażerów w mln, od 2012)



Dynamika r/r (w %) przewozów pasażerskich
(kolej, liczba pasażerów w mln, miesięcznie od stycznia 2013)



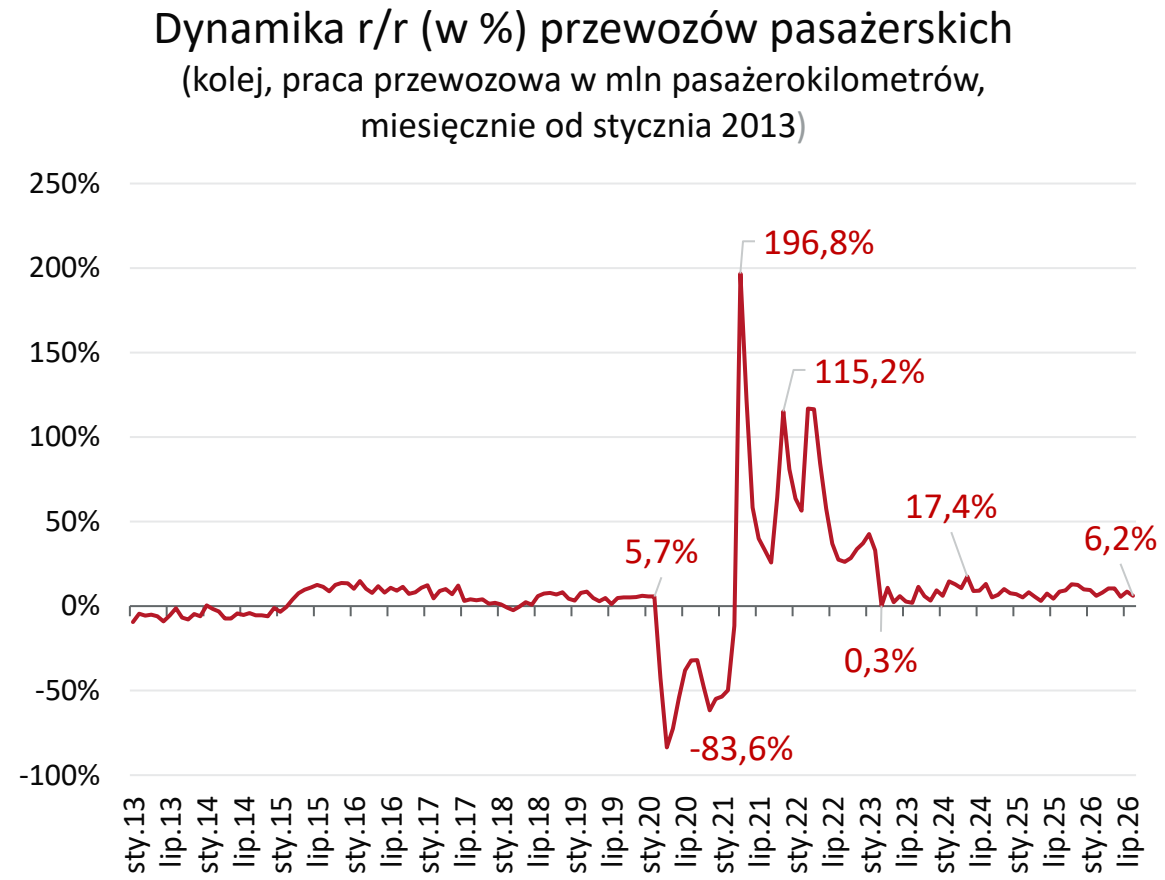
Źródło: GUS oraz Urząd Transportu Kolejowego

W 2026 dalszy wzrost pracy przewozowej (od stycznia do sierpnia o +8,0% 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 pas-km) w Polsce wzrasta r/r nieprzerwanie od kwietnia 2021, po załamaniu związanym z pandemią COVID-19.

W sierpniu 2026 dalszy wzrost pracy przewozowej (3,5 mld pas-km; +6,2% r/r).



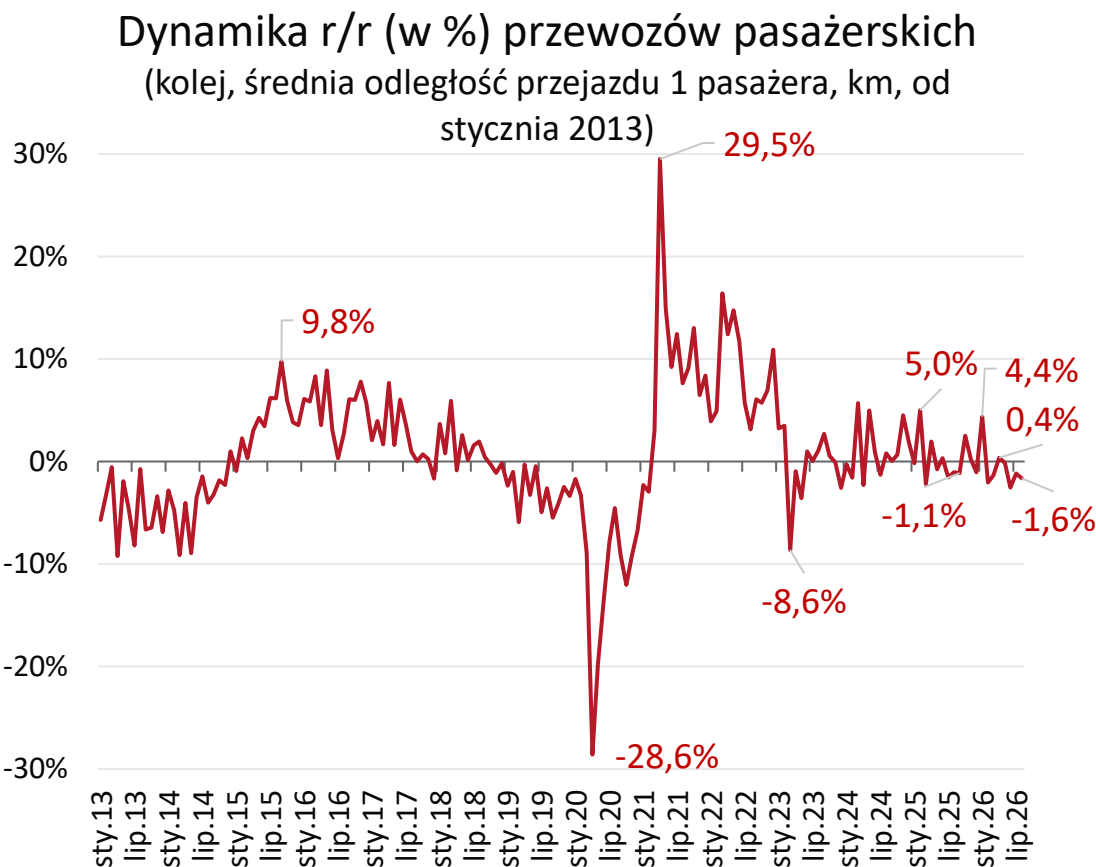
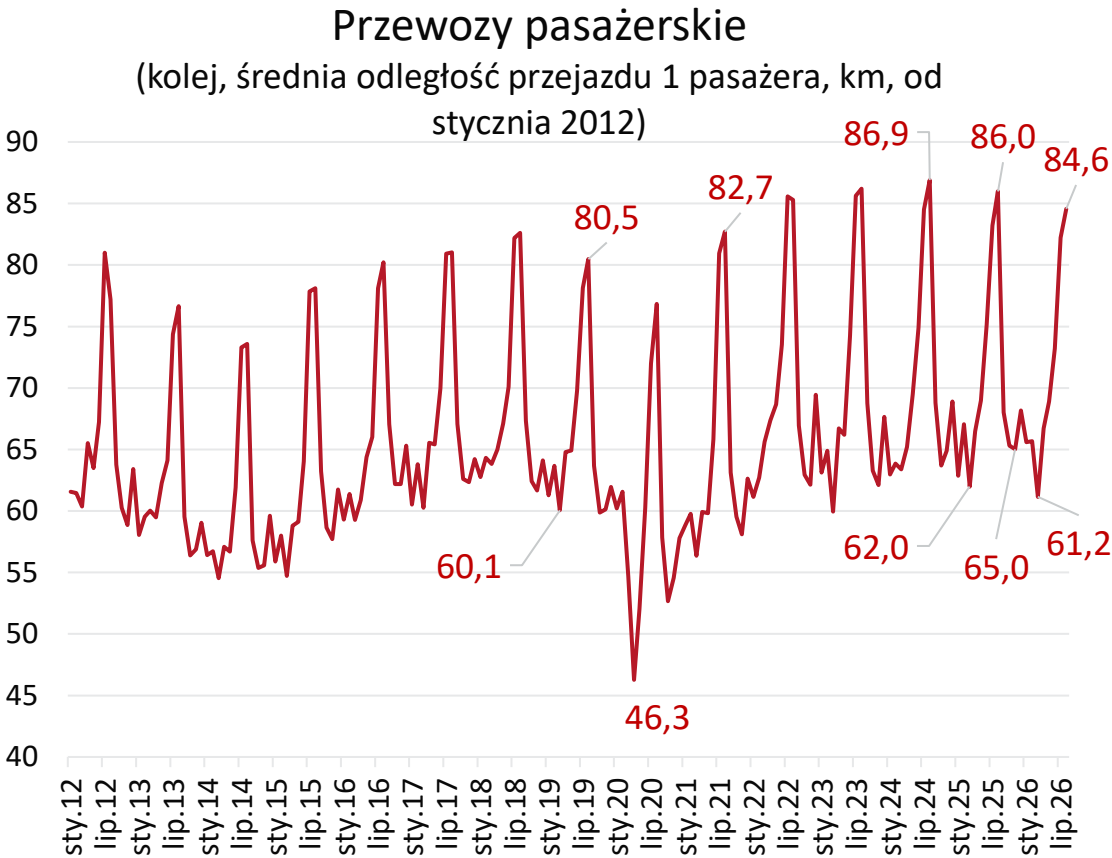
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

W 2026 nieznaczny spadek średniej odległości przejazdu 1 pasażera (od stycznia do sierpnia o -0,6% r/r).

W 2024 oraz 2025 (po 69,9 km) odnotowano największą od 2007 średnią odległość przejazdu 1 pasażera w skali roku.

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

W sierpniu 2026 spadek średniej odległości przejazdu 1 pasażera (84,6 km; -1,6% r/r).



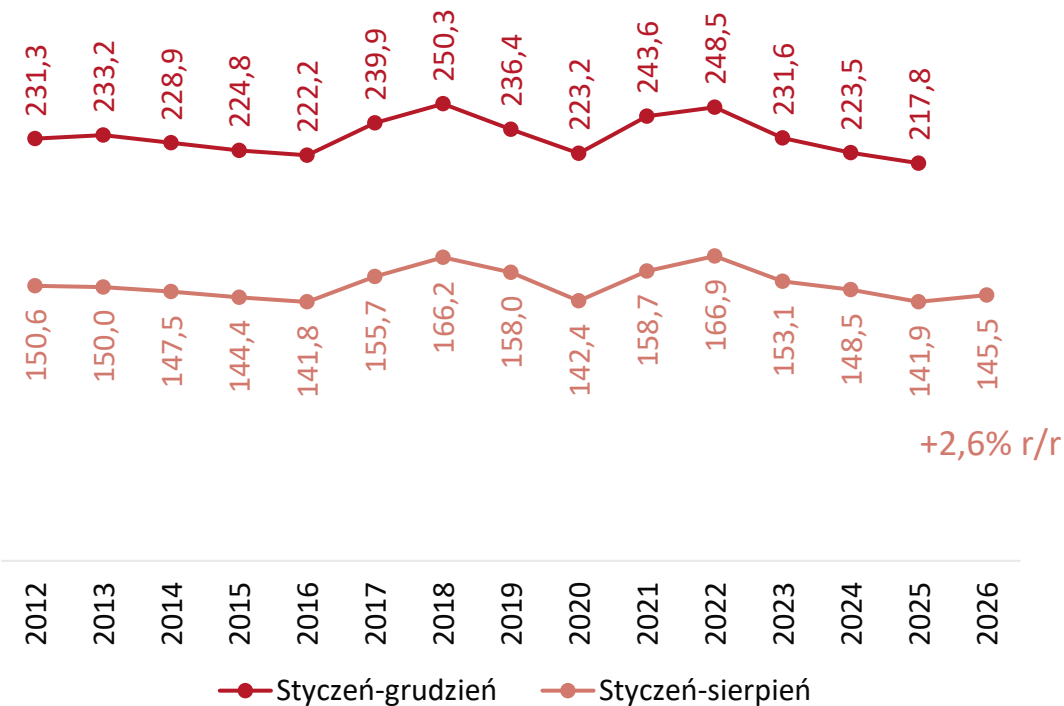
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Od stycznia do sierpnia 2026 r. w końcu ożywienie w przewozach towarowych na kolei w Polsce (+2,6% 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).

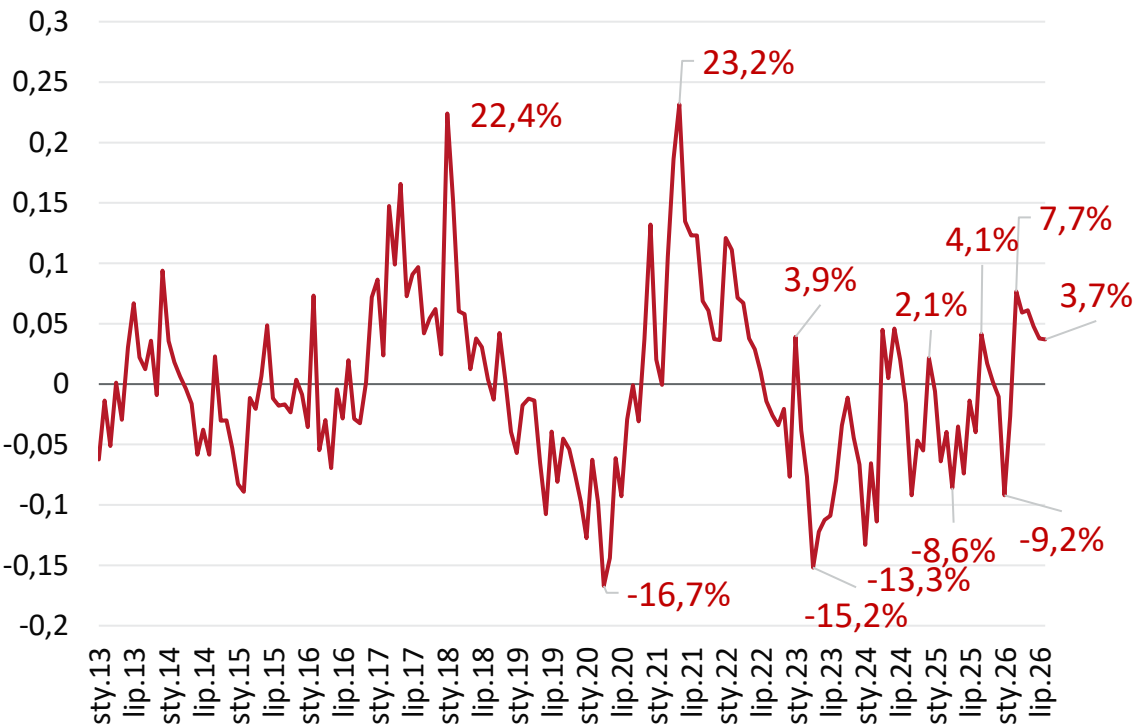
Spadek towarów przewożonych koleją powiązany jest ze strukturalnym spadkiem przewozu węgla.

Na słaby początek 2026, wpływ miały m.in. niekorzystne warunki pogodowe ograniczające transport kruszyw budowlanych, od marca br. odbicie (w sierpniu +3,7% r/r).

Przewozy towarowe Polsce
(kolej, mln ton, od 2012 r.)



Dynamika r/r (w %) przewozów towarowych
(kolej, od stycznia 2013 r.)



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego; *ostatnie 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%

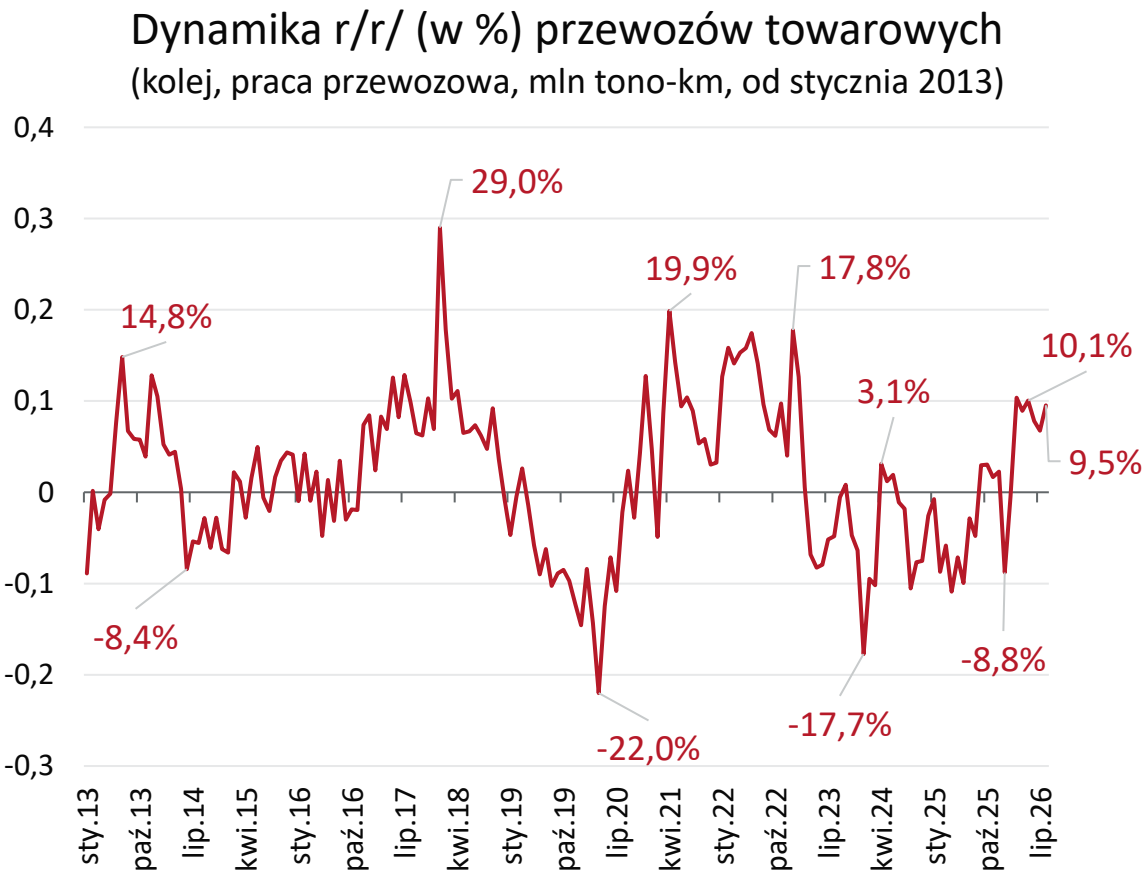
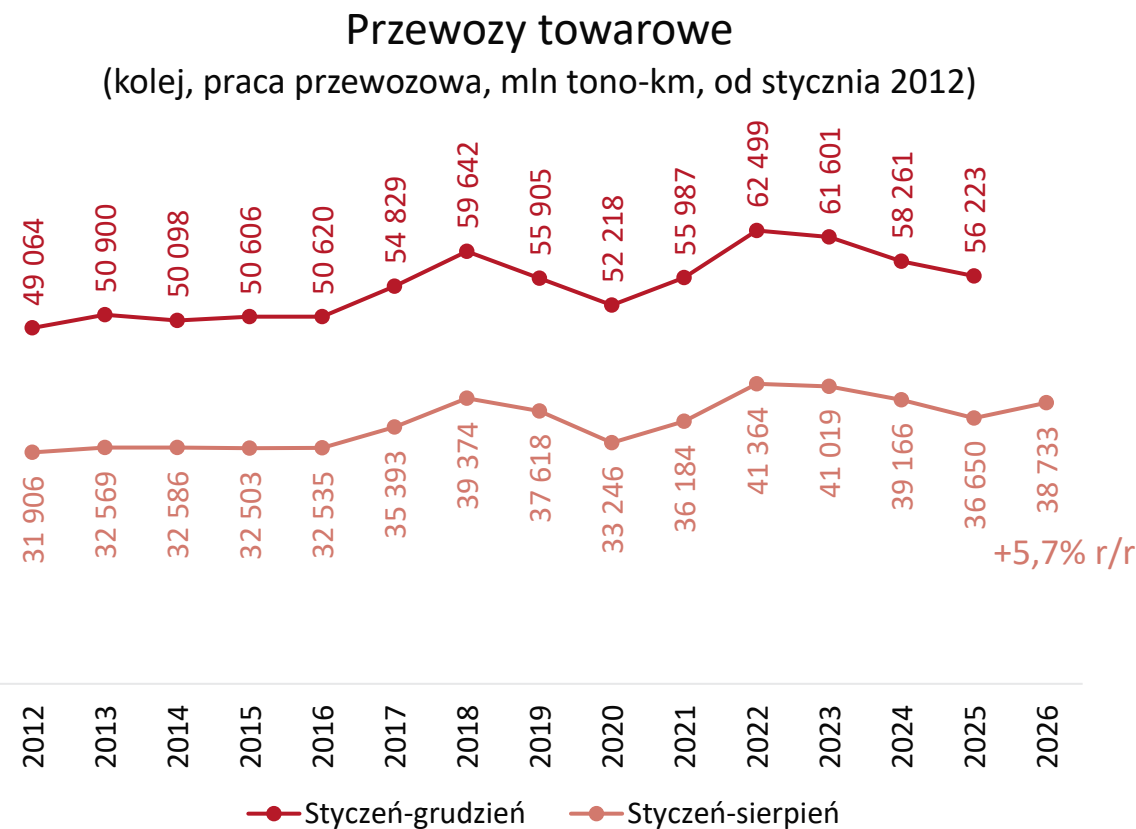


Źródło: Urząd Transportu Kolejowego



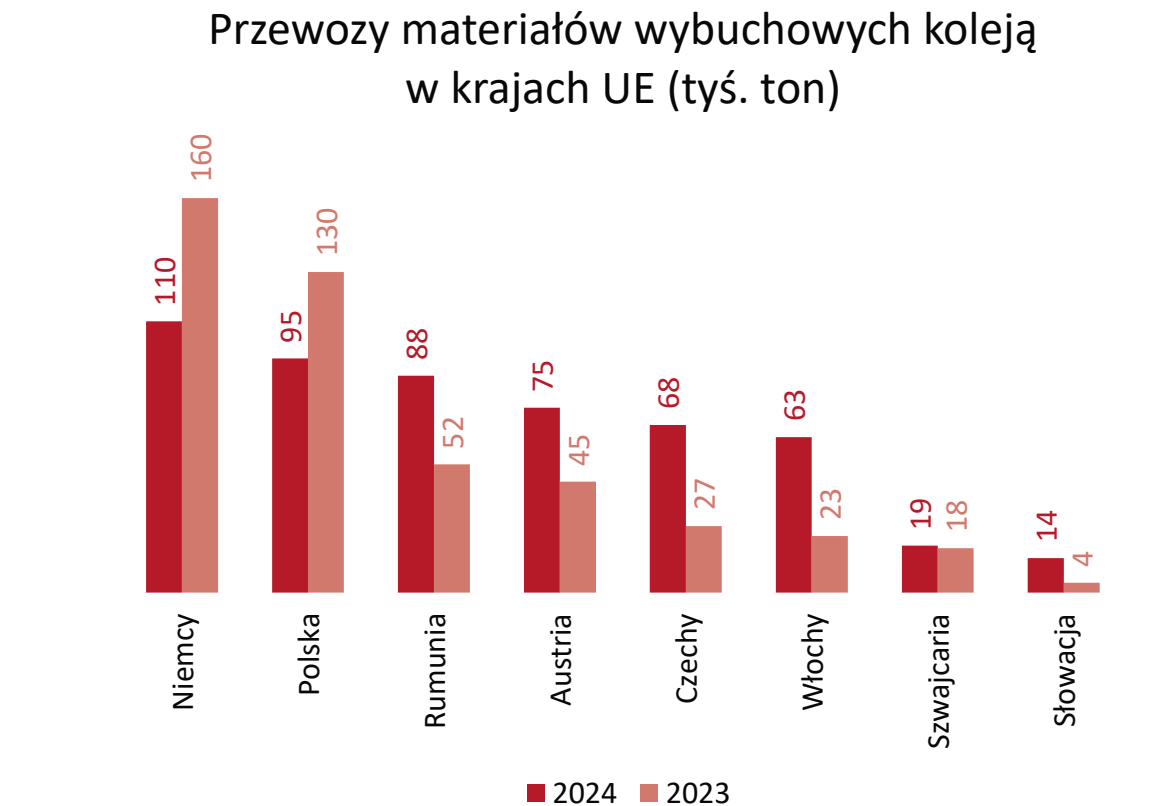
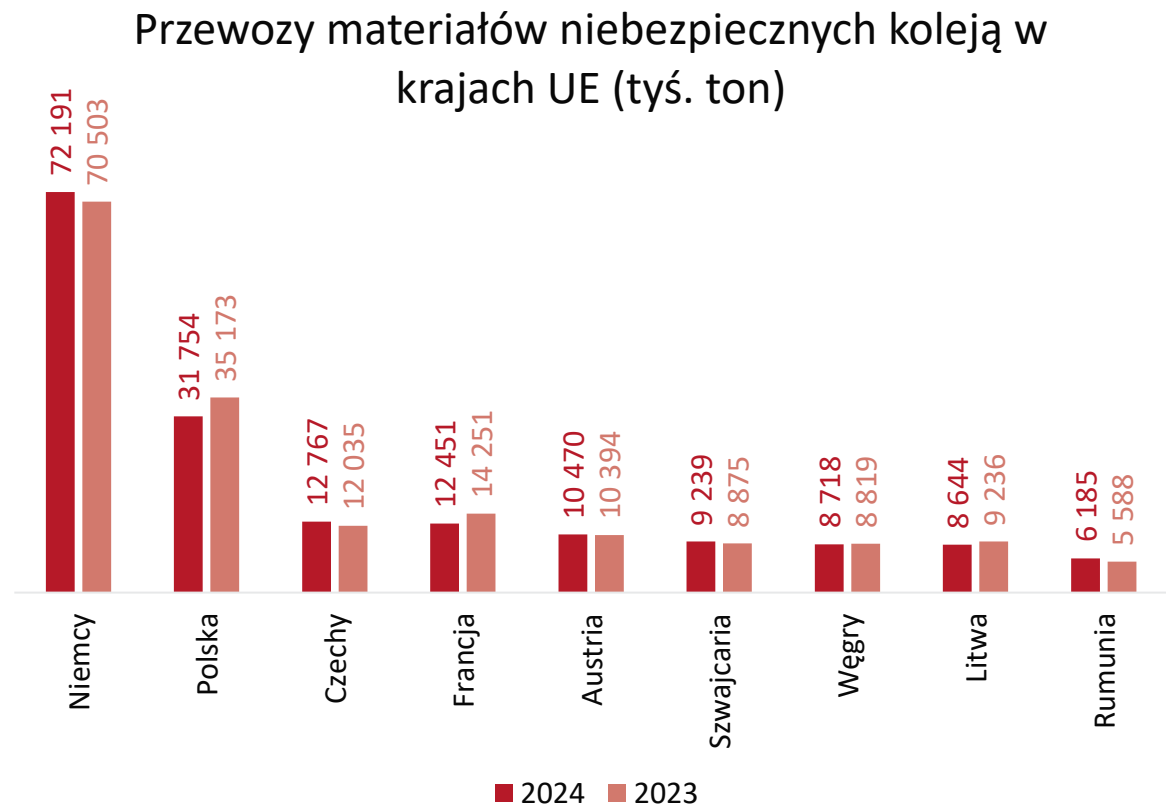
Od stycznia do sierpnia 2026 r. obserwowane ożywienie w pracy przewozowej na kolei w Polsce (+5,7% r/r).
W 2025 praca przewozowa na kolei spadła do poziomu zbliżonego w 2019, co było powiązane ze spadkiem przewozu węgla (56,2 mld tonokilometrów; -3,5% r/r) po okresie wzrostu w 2022-23.

Od marca 2026 trwa wzrost pracy przewozowej na kolei (w sierpniu 5,2 mld tono-km; +9,5% r/r).



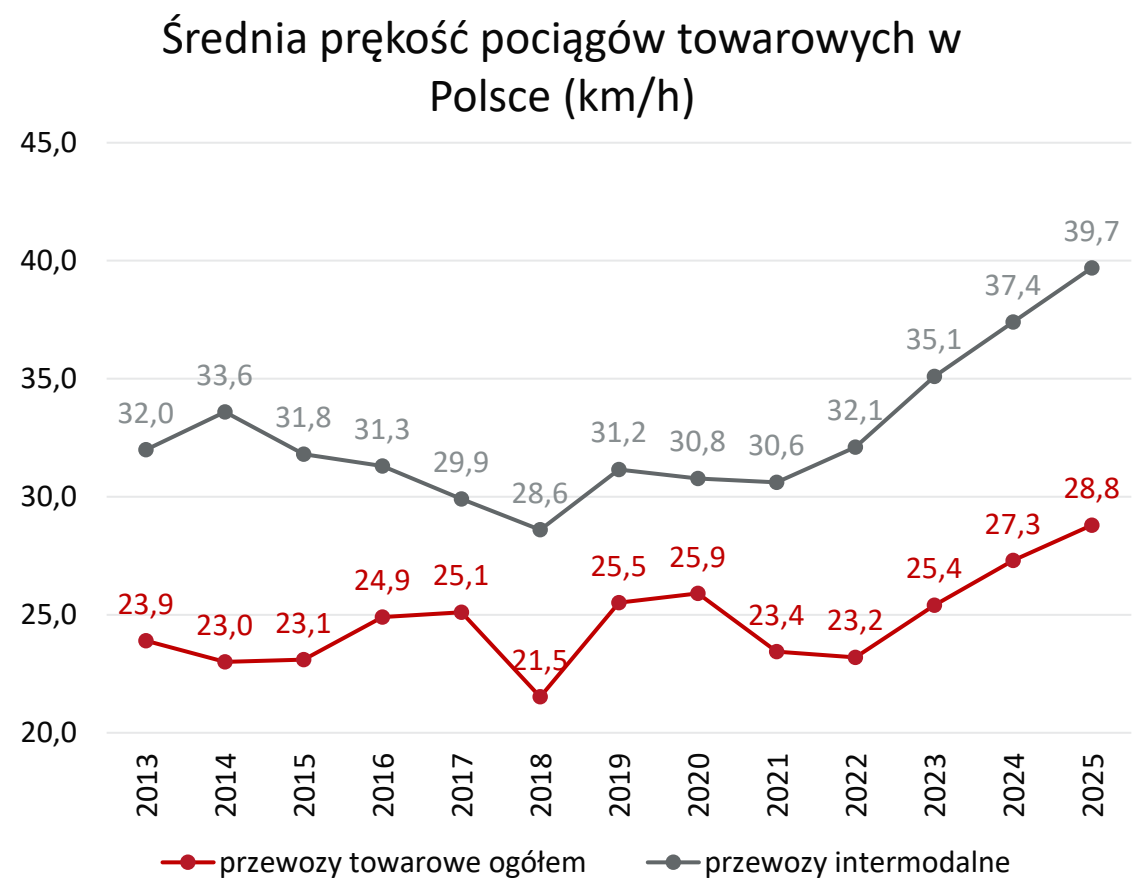
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

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

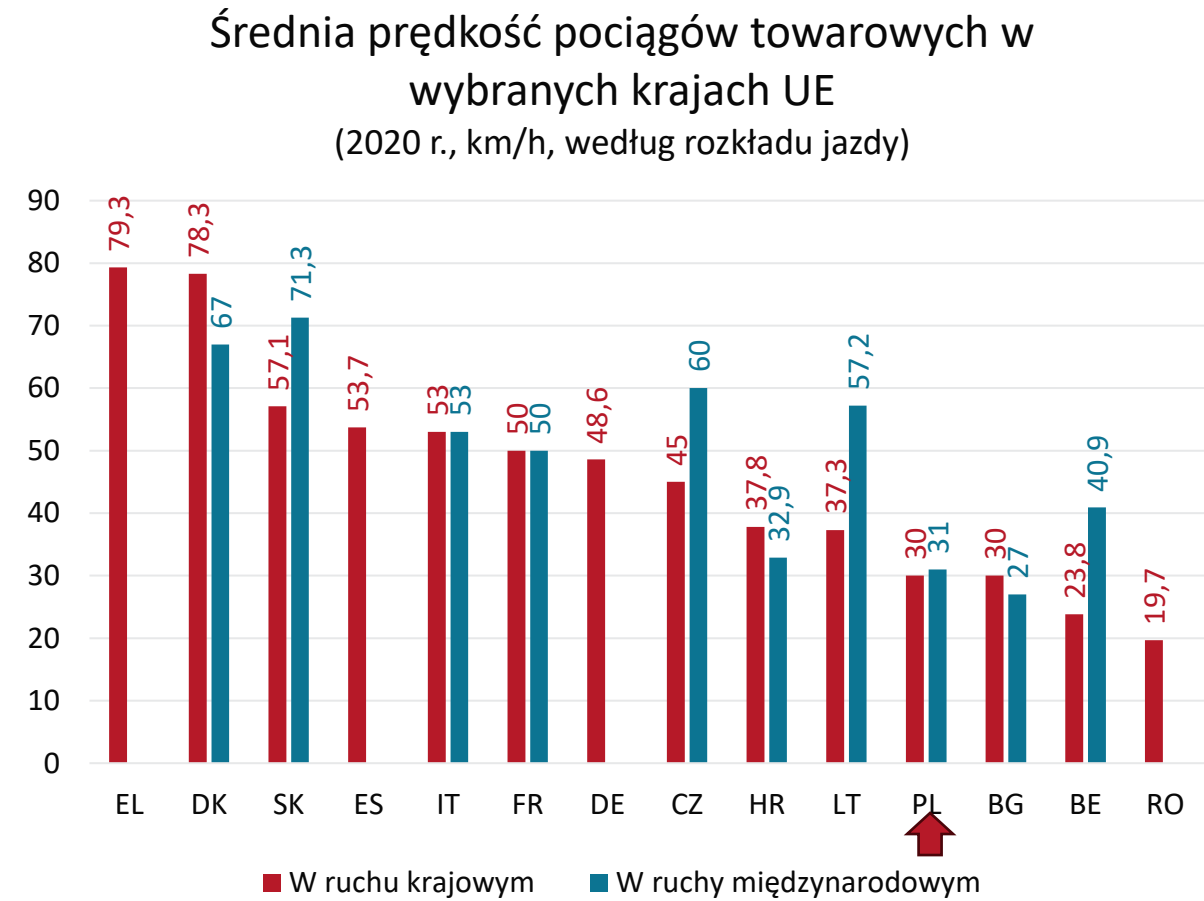


Źródło: Eurostat

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



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

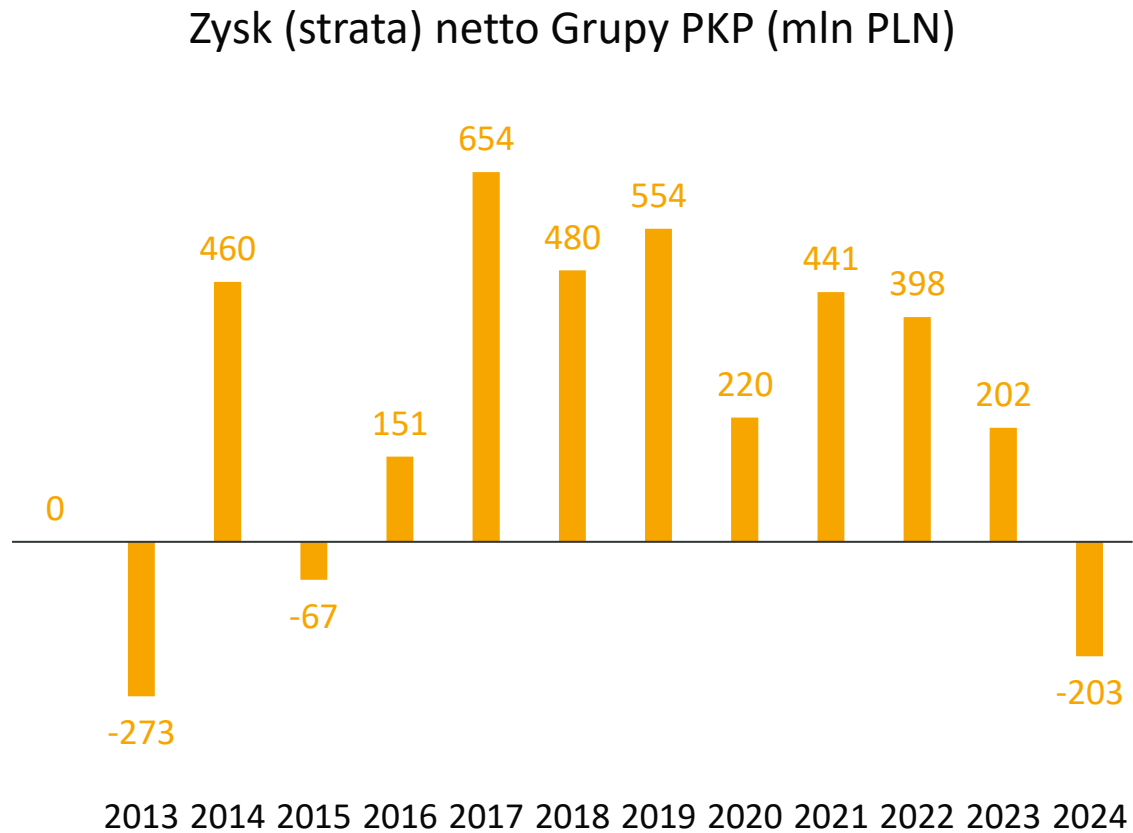
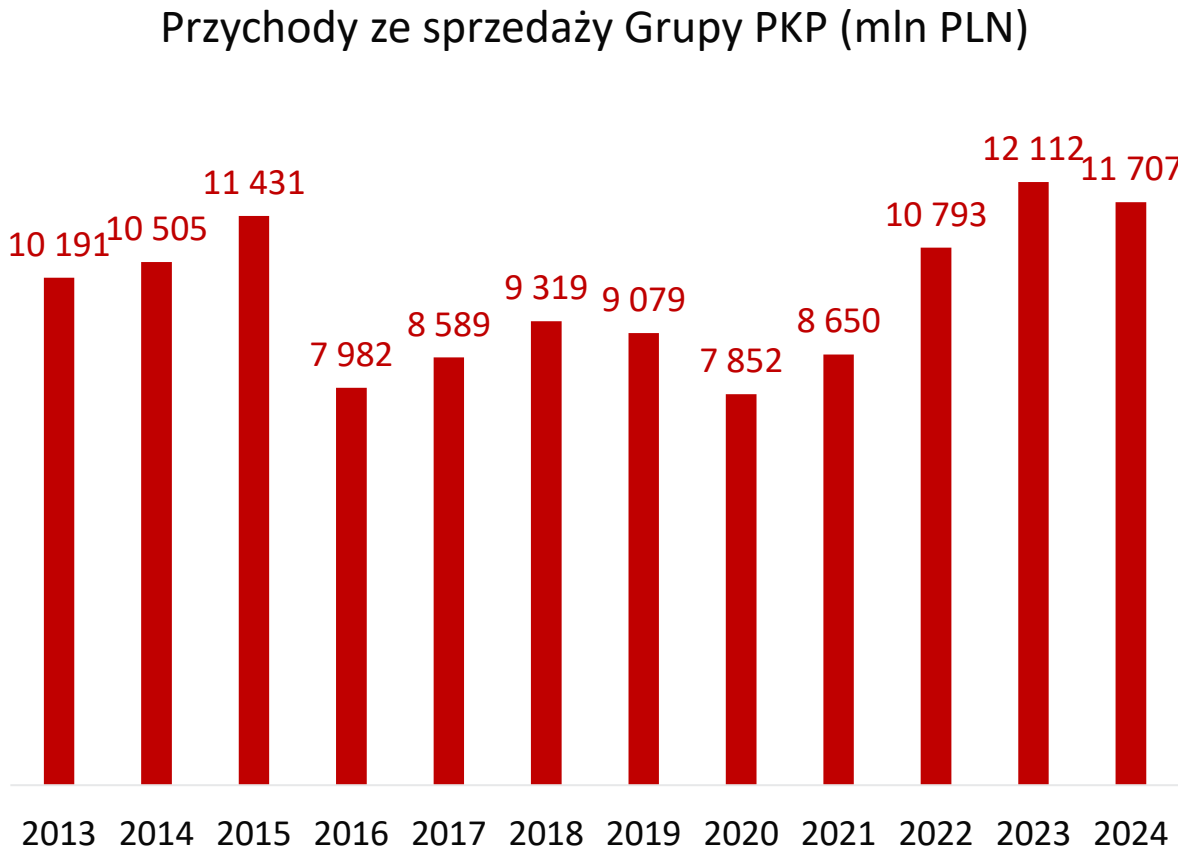


Źródło: Komisja Europejska, RMMS, W ruchu międzynarodowym brak danych dla: EL, ES, DE, RO

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).



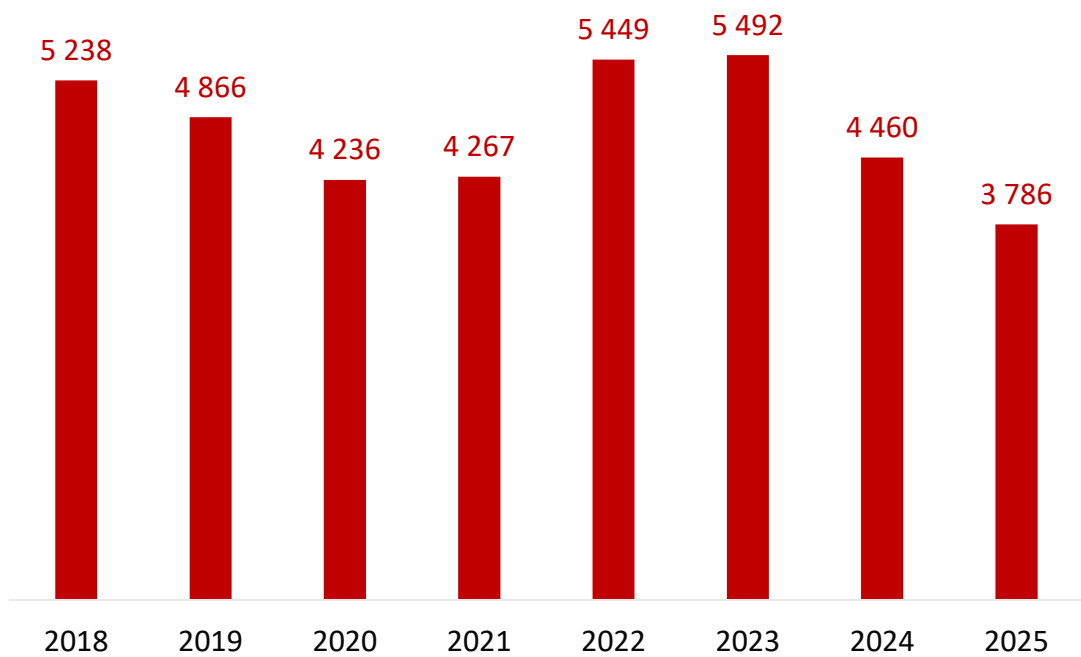
Źródło: Raporty roczne PKP, różne wydania

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).

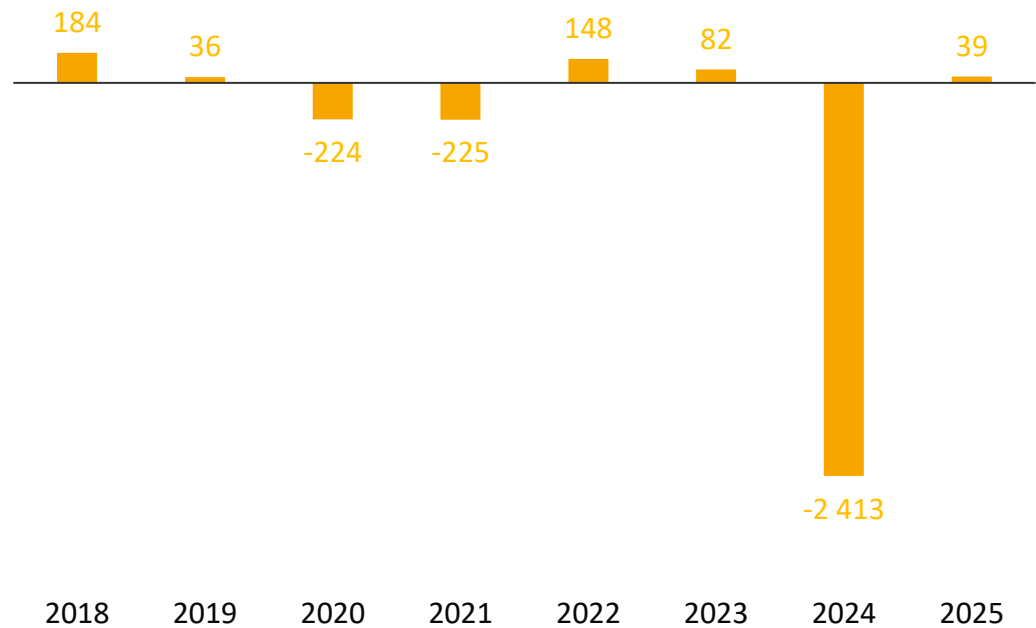
Spadek przychodów powiązany ze spadkiem przewozu węgla, który jest dominującą kategorią wśród przewozów PKP CARGO (odpowiada za ok. 40% masy przewozów).

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

Przychody operacyjne Grupy PKP CARGO
(w mln zł)



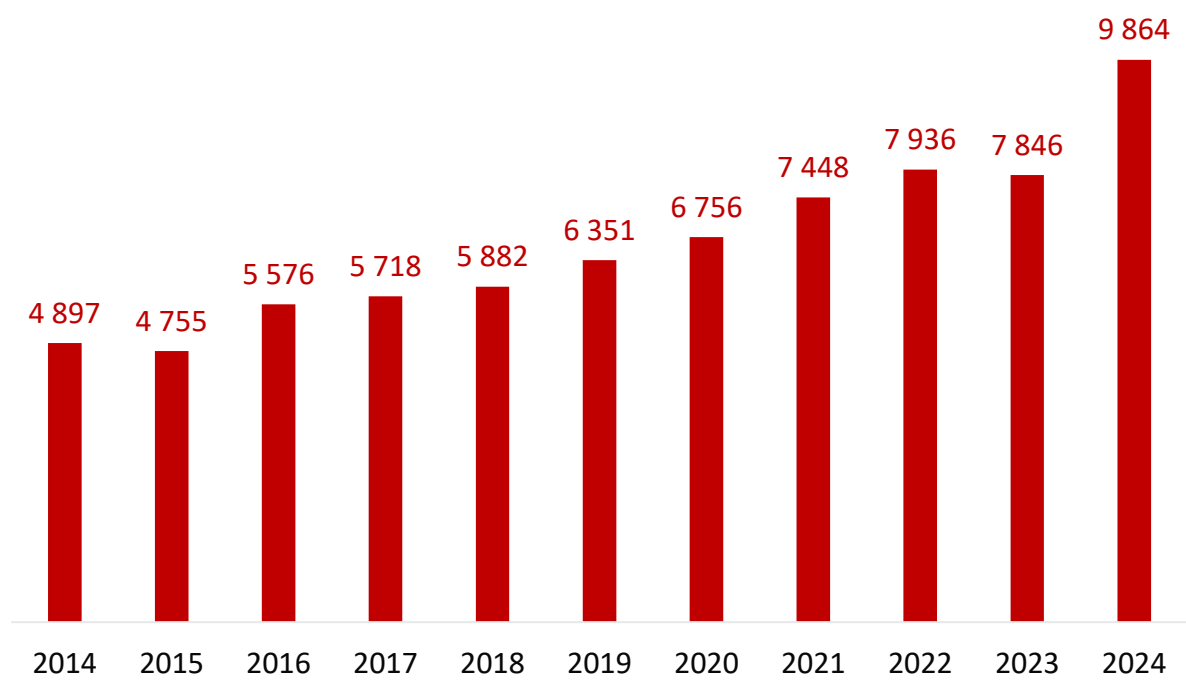
Zysk (strata) netto Grupy PKP CARGO
(w mln zł)



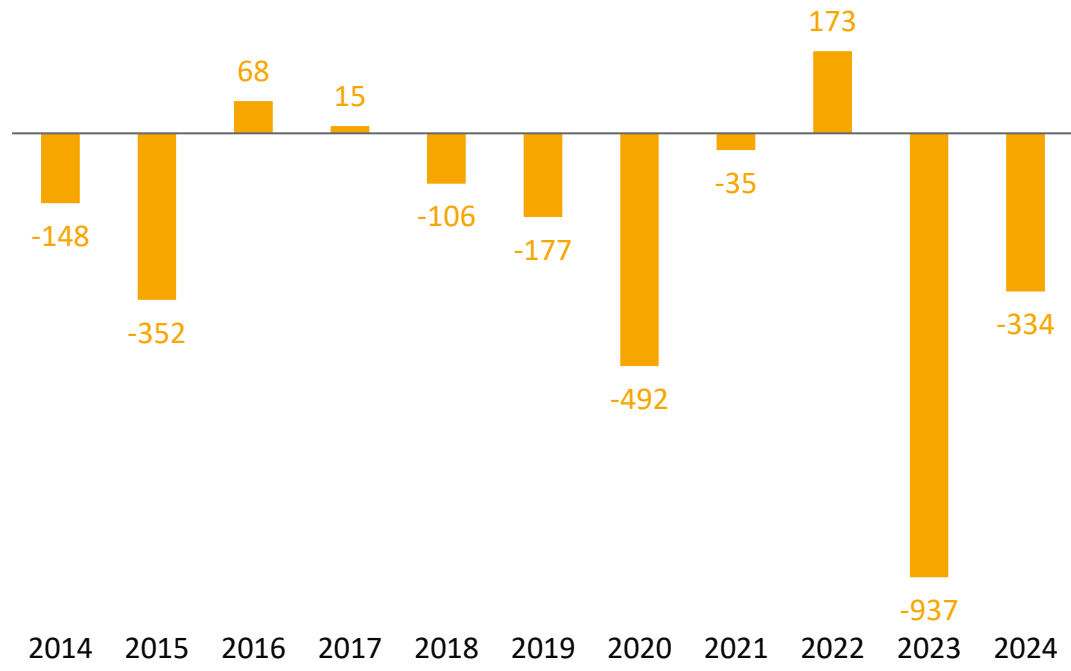
Źródło: <https://www.pkpcargo.com/relacje-inwestorskie/informacje-finansowe-i-operacyjne/>

Dwukrotny wzrost przychodów PKP PLK w okresie 2014-2024.
Jednocześnie PKP PLK notuje przeważnie straty finansowe 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

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

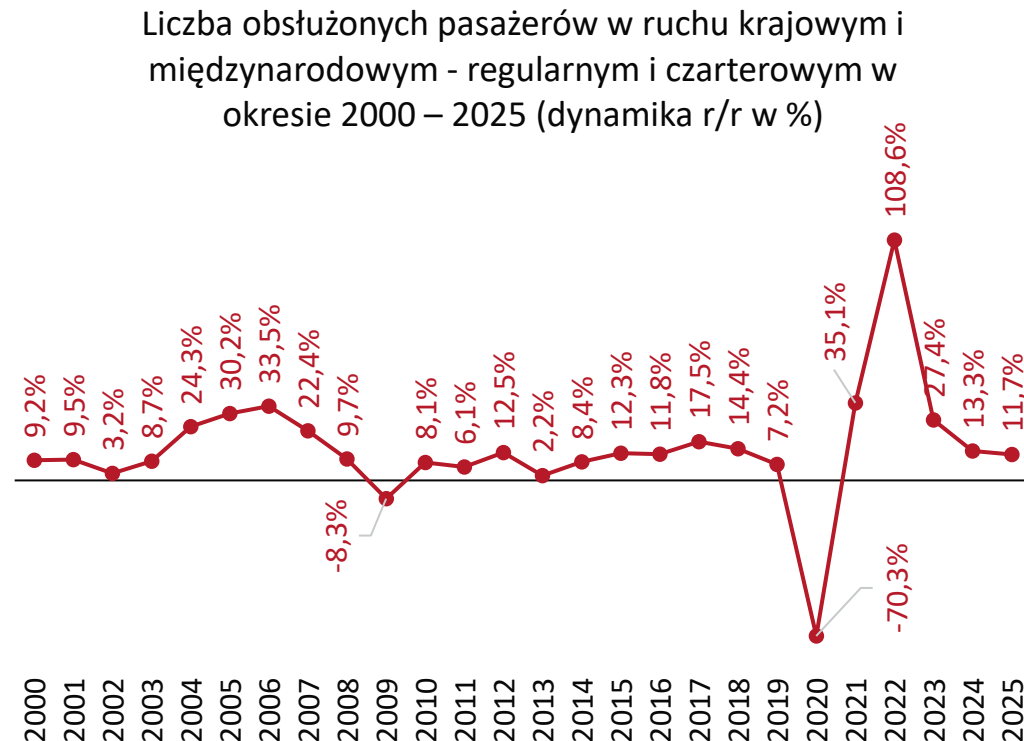
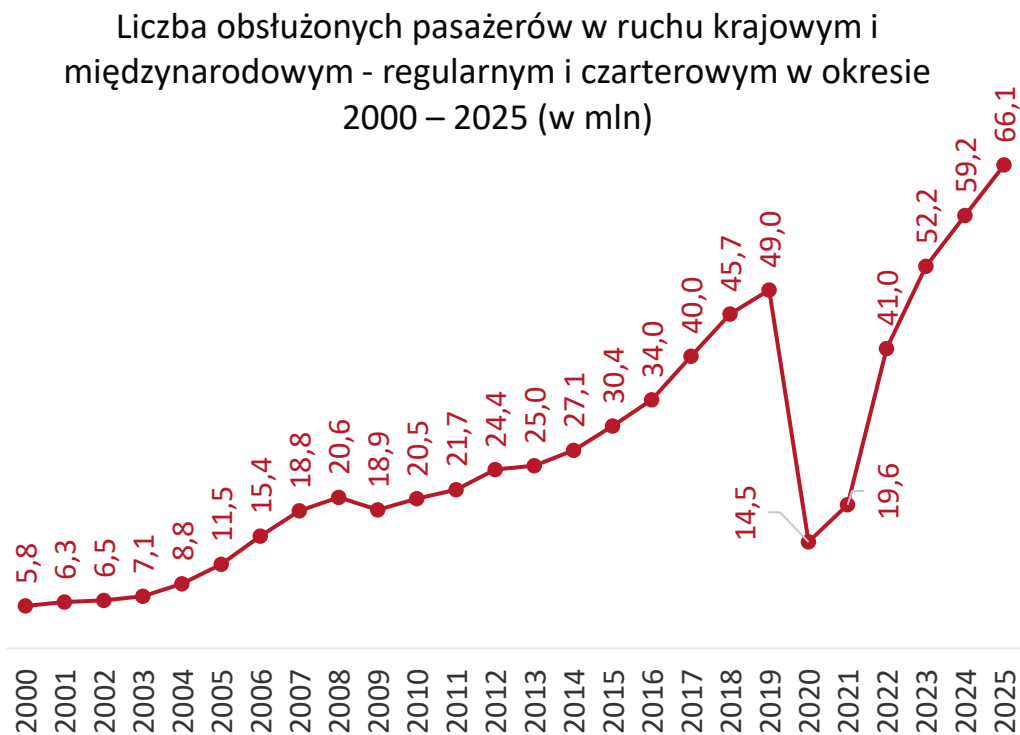
Lotnictwo

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).

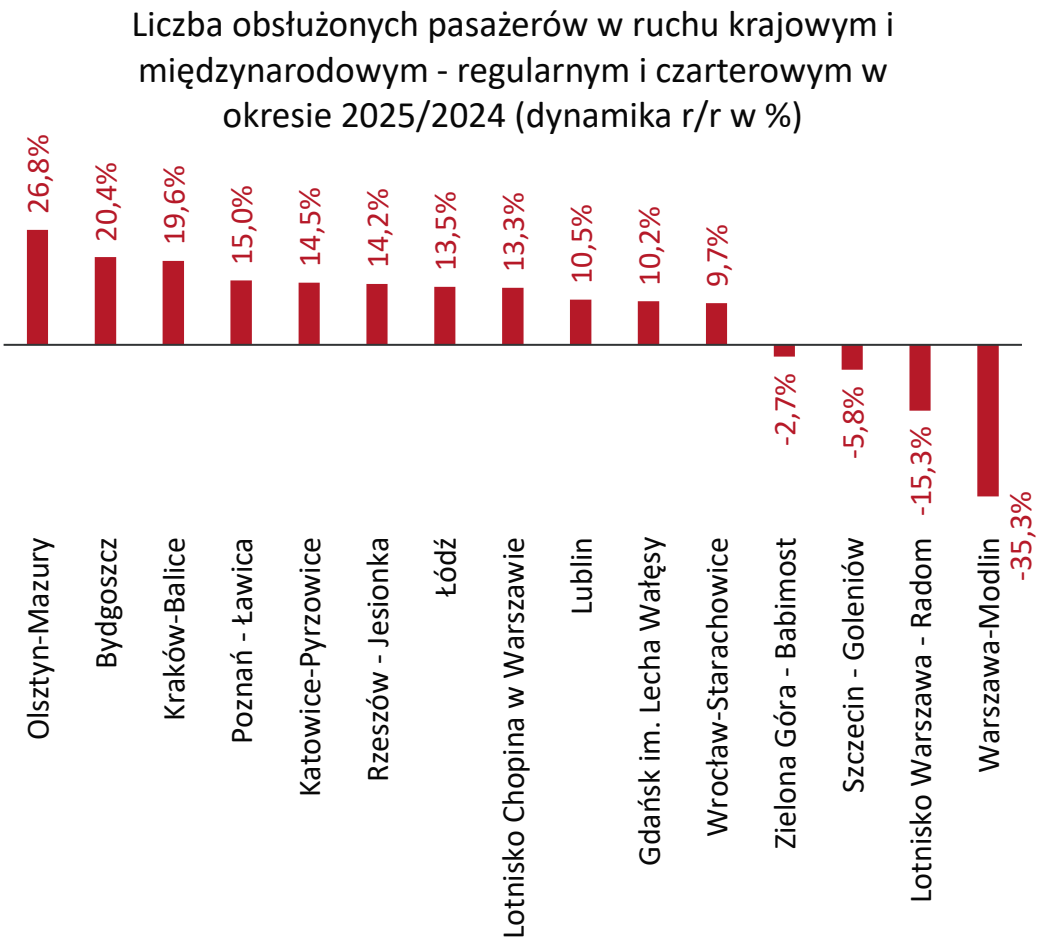
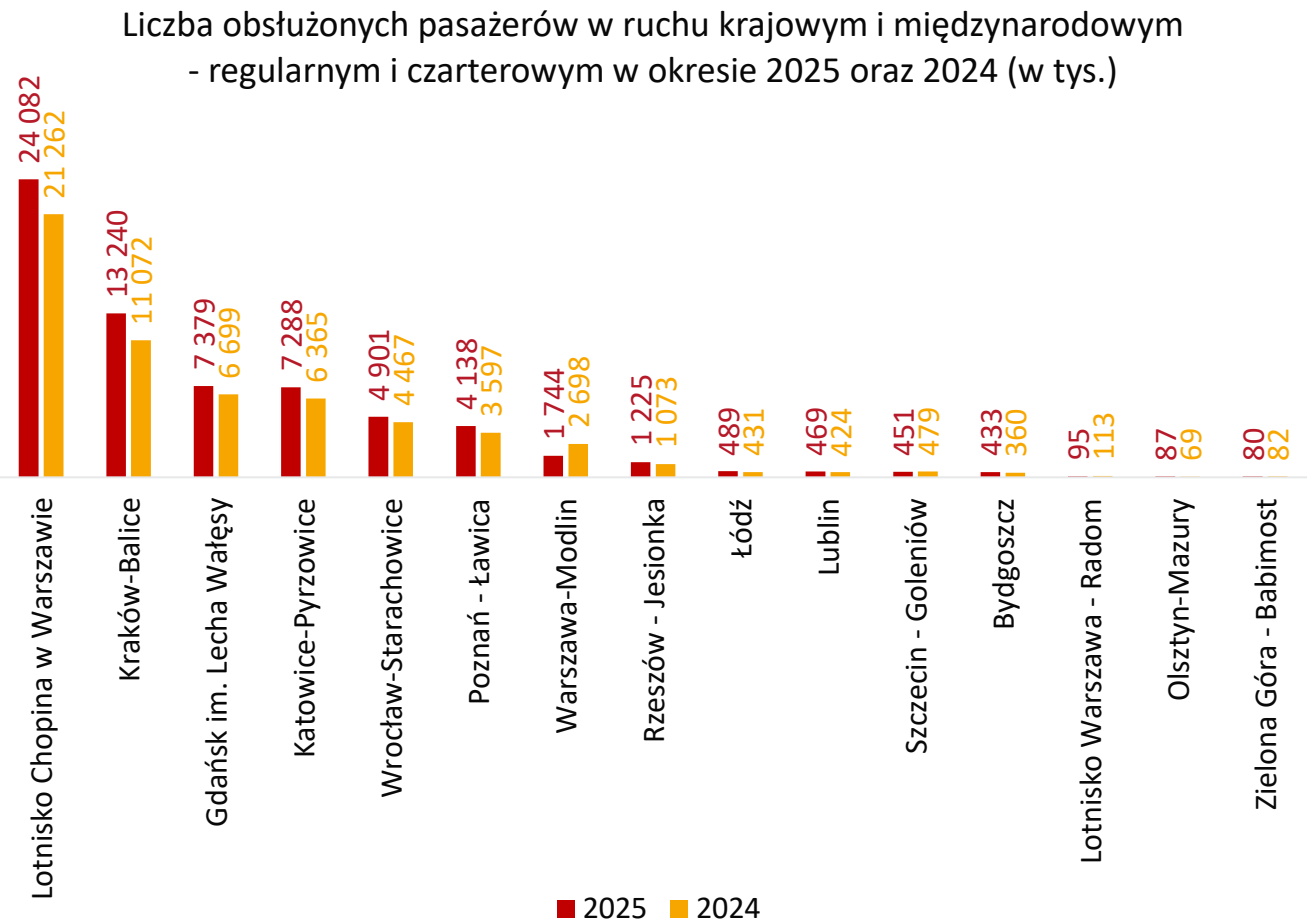
Trwały wzrost liczby obsłużonych pasażerów na polskich lotniskach został przerwany w 2020 przez wybuch pandemii COVID - 19. W 2023 liczba pasażerów przewyższyła poziom z 2019 (sprzed wybuchu pandemii).



Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

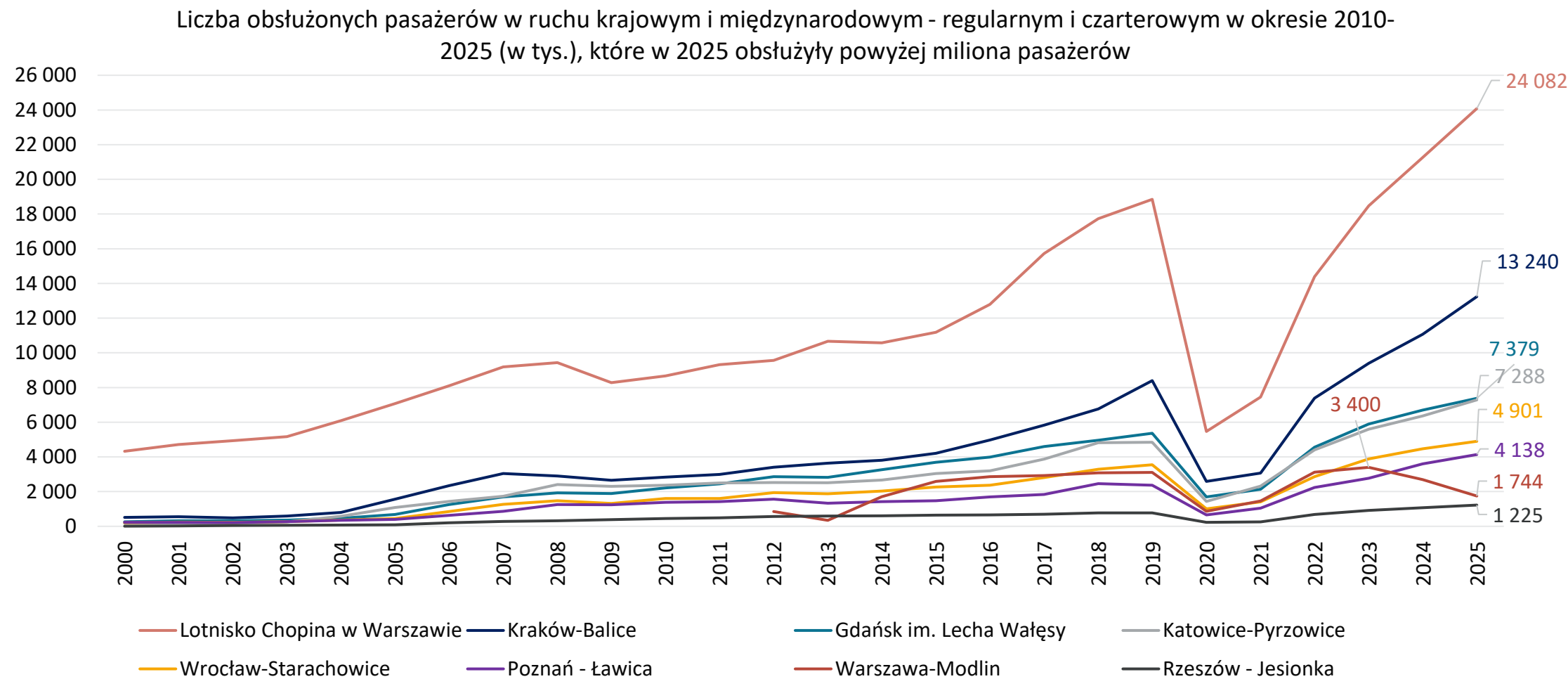
W 2025 liczba obsłużonych pasażerów wzrosła na 11 z 15 portów lotniczych w Polsce

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



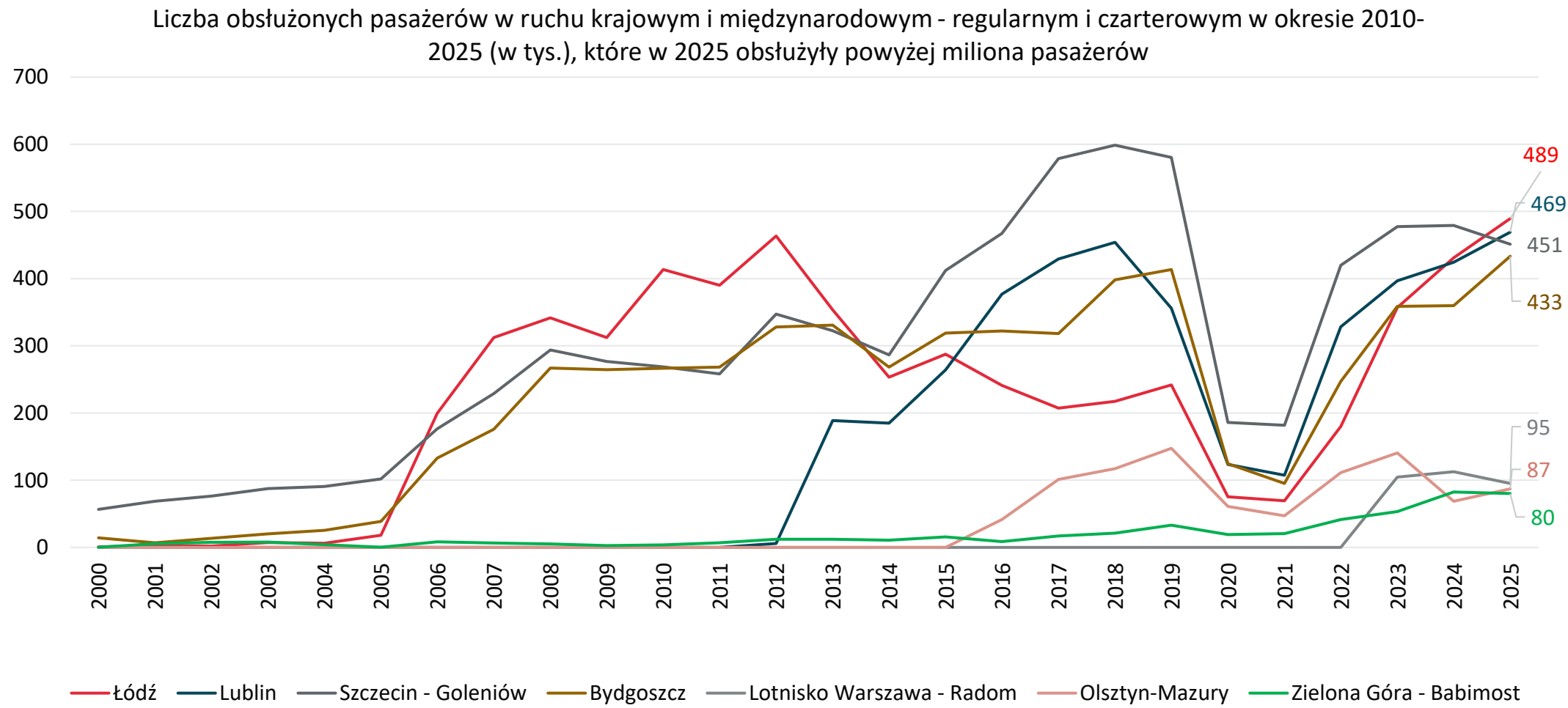
Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

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

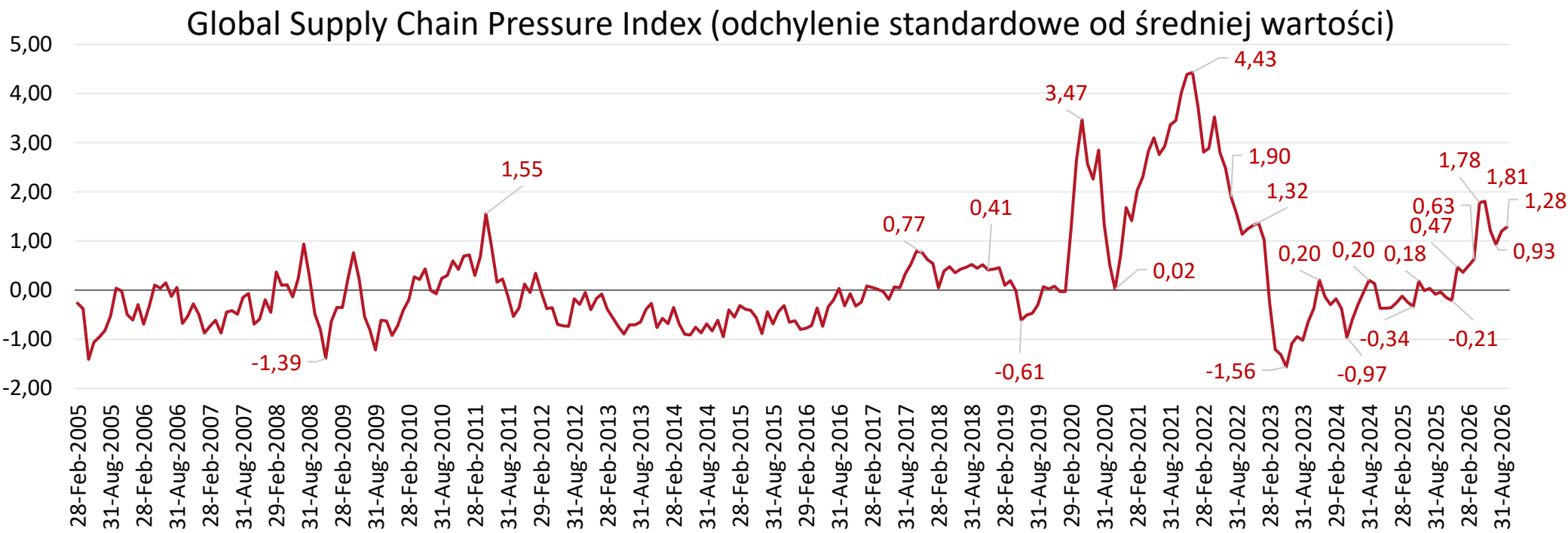
Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

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

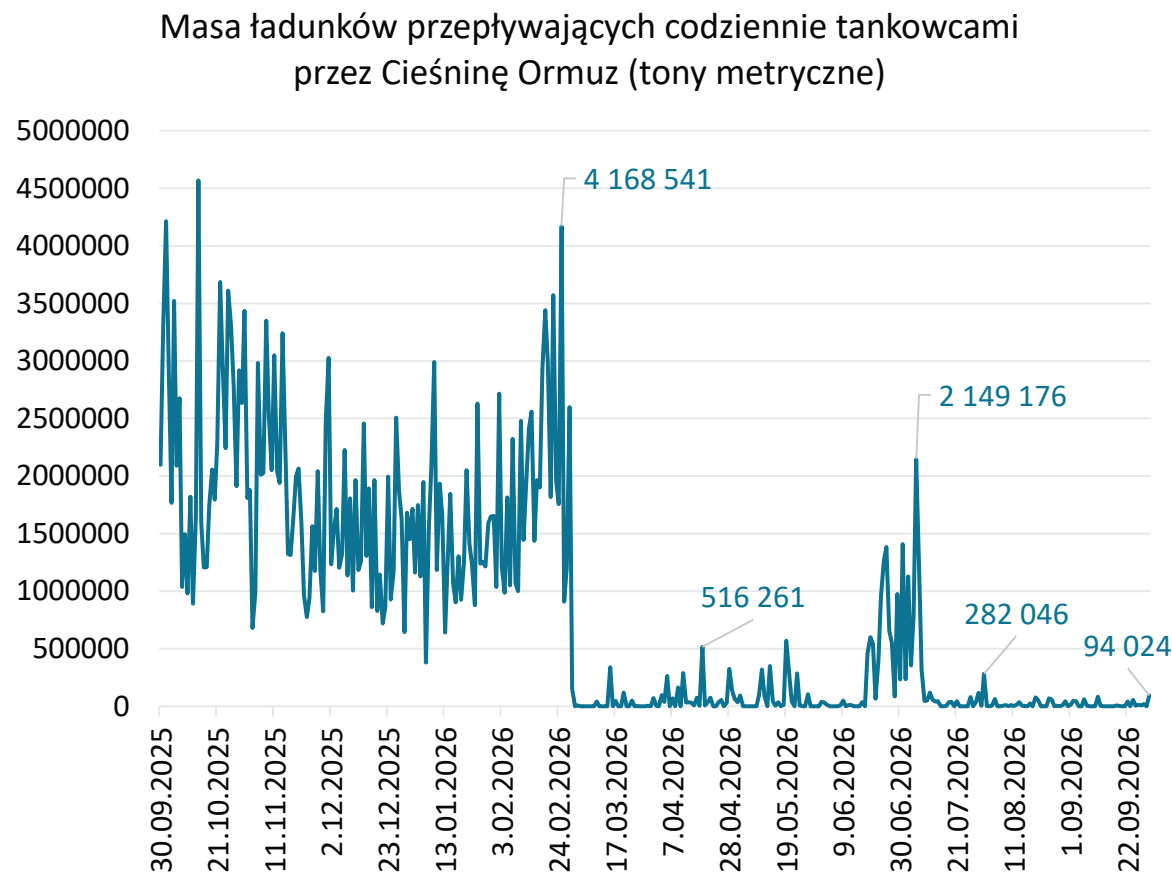
Jednocześnie w porównaniu z kwietniem br. (1,84 pkt) wskaźnik GSCPI w sierpniu br. był już nieco niższy (1,28 pkt).

Kryzys w Cieśninie Ormuz w 2026 nie wywołał tak poważnej presji w łańcuchu dostaw jak w latach 2020-2022, w konsekwencji pandemii COVID-19.



*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.**

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

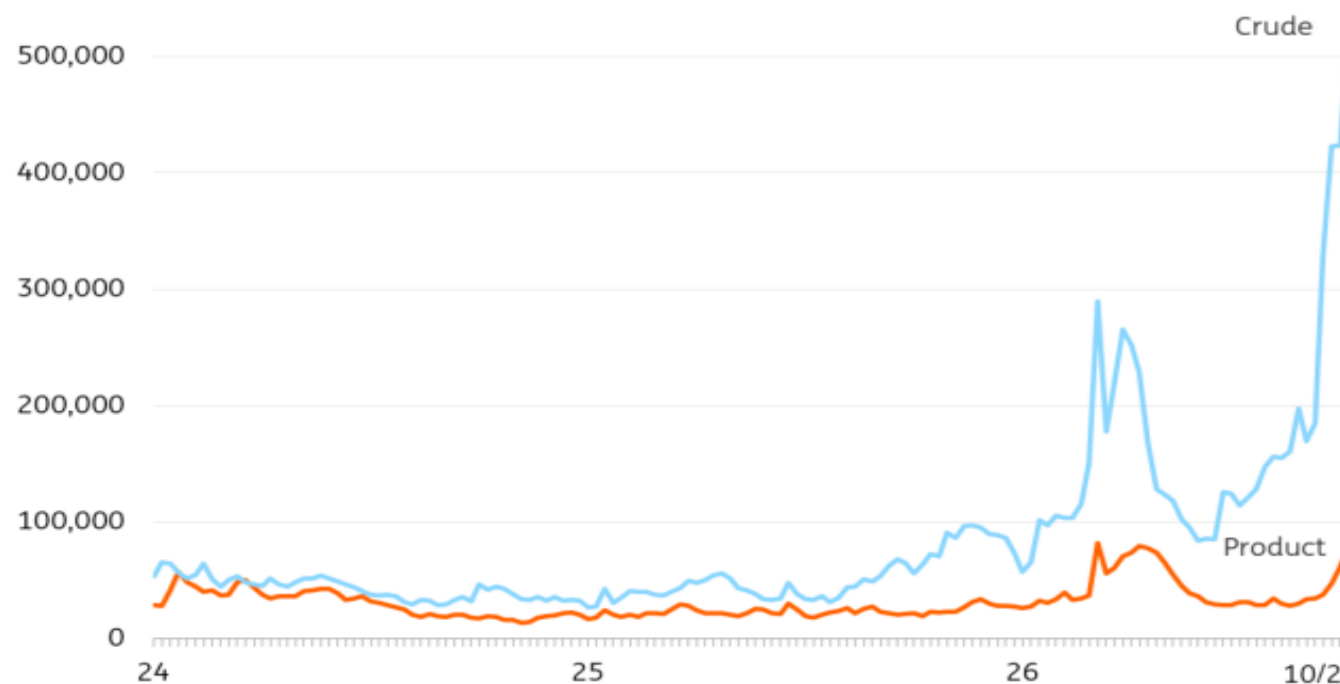


Źródło: IMF, Port Watch

Rekordowe zarobki w transporcie ropy naftowej drogą morską na początku października 2026 (500 tys. USD dziennie, tj. dziesięciokrotnie więcej niż średnia z 2025 roku).

Koszt transportu ropy naftowej z Arabii Saudyjskiej do Rotterdamu wzrósł z 2 USD za baryłkę w 2025 do ponad 35 USD we wrześniu 2026.

Średnie globalne zarobki tankowców w dolarach/dziennie

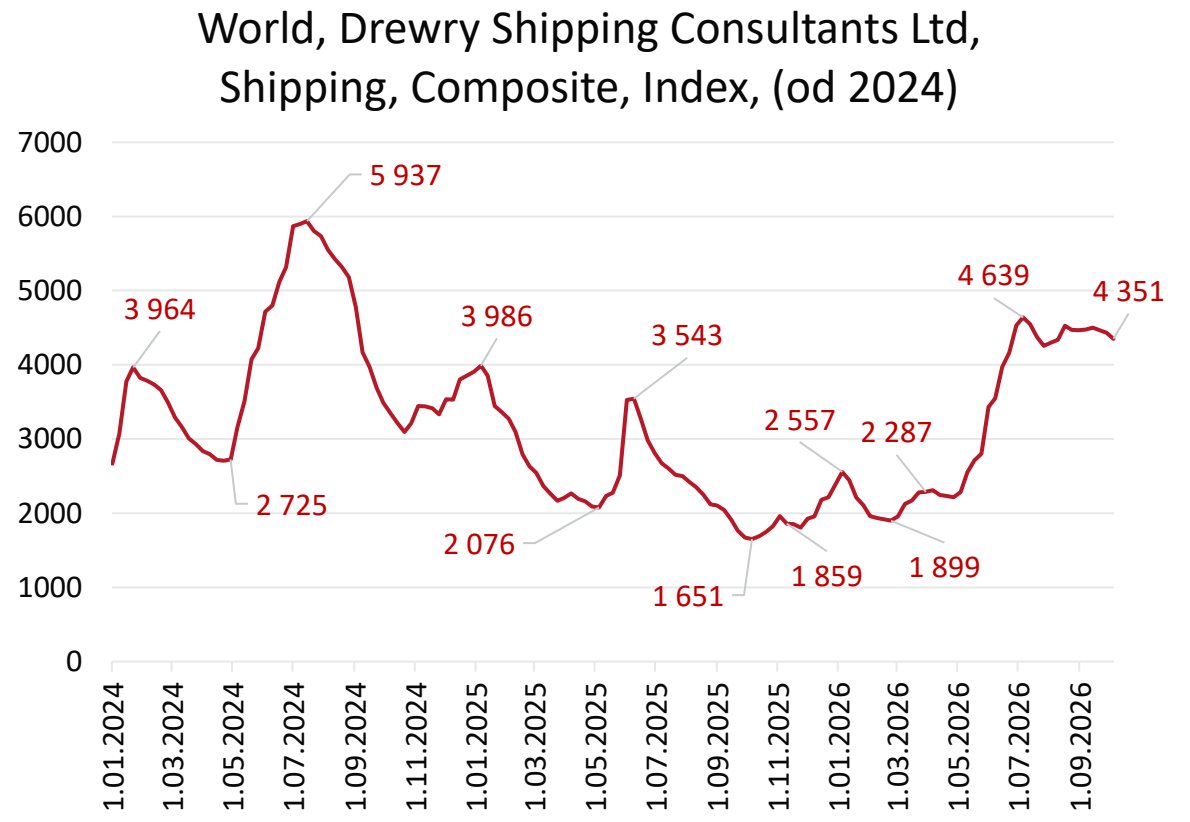


Źródło: ING Research, THINK Economic and financial analysis, 7 October 2026

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

Jednocześnie tempo wzrostu World Container Index przyspieszyło: od +3,4% r/r w kwietniu br. do +88,4% r/r we wrześniu br.

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

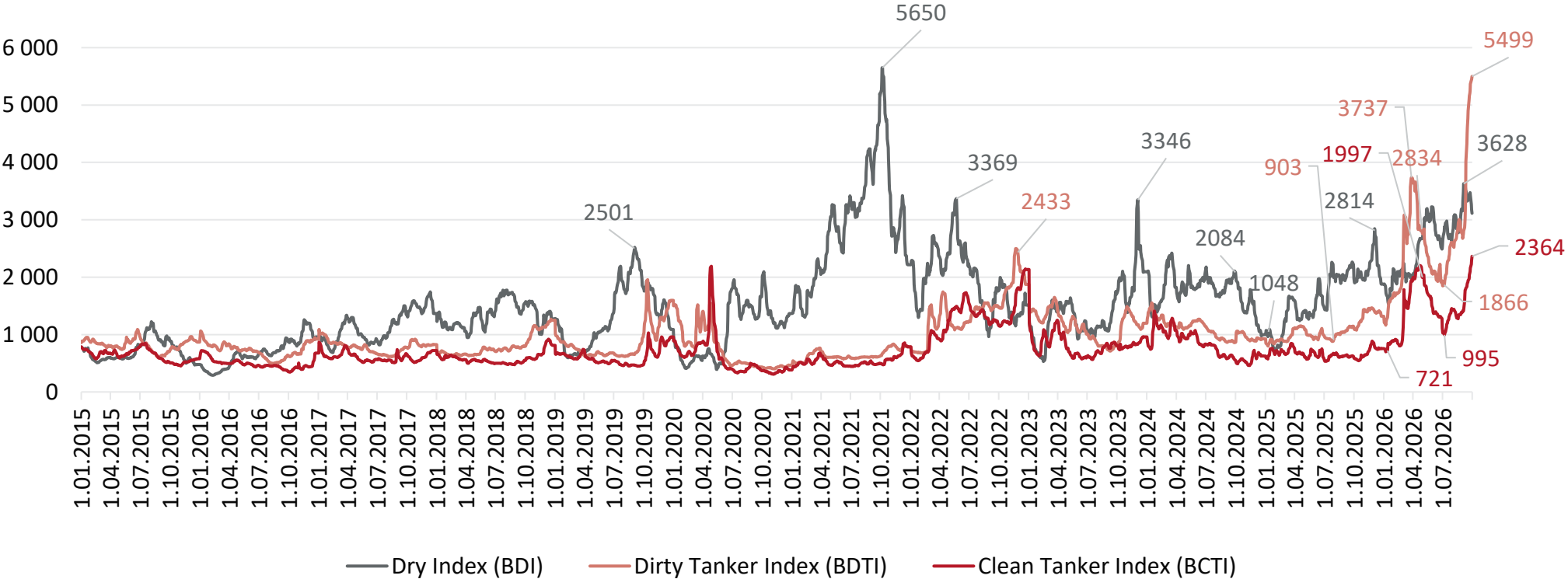


* World Container Index to tworzony przez firmę Drewry indeks mierzący wysokość cen transportu morskiego na głównych szlakach handlowych Wschód-Zachód. Indeks podawany jest w USD za kontener 40-stopowy (~12 m). Źródło: Macrobond → Drewry Shipping Consultants Ltd

Jesień 2026 roku przyniosła bezprecedensowy skok stawek frachtowych dla tankowców, windując je na historyczne maksima (ok. 5,5 tys. pkt pod koniec września).

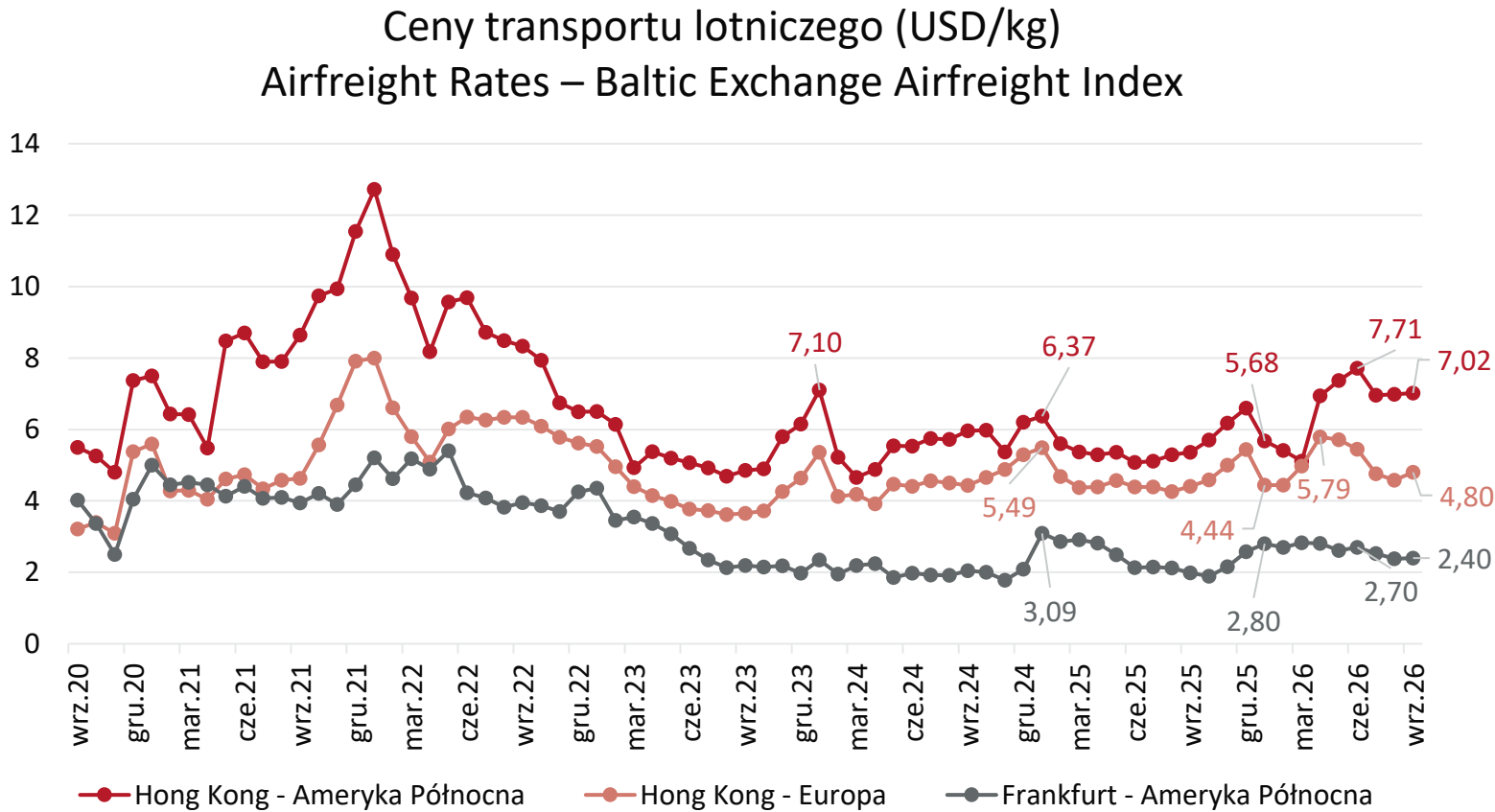
Wojna na Bliskim Wschodzie spowodowała, że ceny transportu ropy naftowej drogą morską (wg. indeksu BDTI) osiągają historyczne maksimum.

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



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

Wzrost cen transportu lotniczego we wrześniu 2026: na trasach Hong Kong-Ameryka Pół. (+31% r/r), Frankfurt-Ameryka Pół. (+21% r/r), Hong Kong-Europa (+9% r/r).



Źródło: AiRCargoNews / BalticExchange

Rynek transportowy na świecie – benzyna i olej napędowy

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

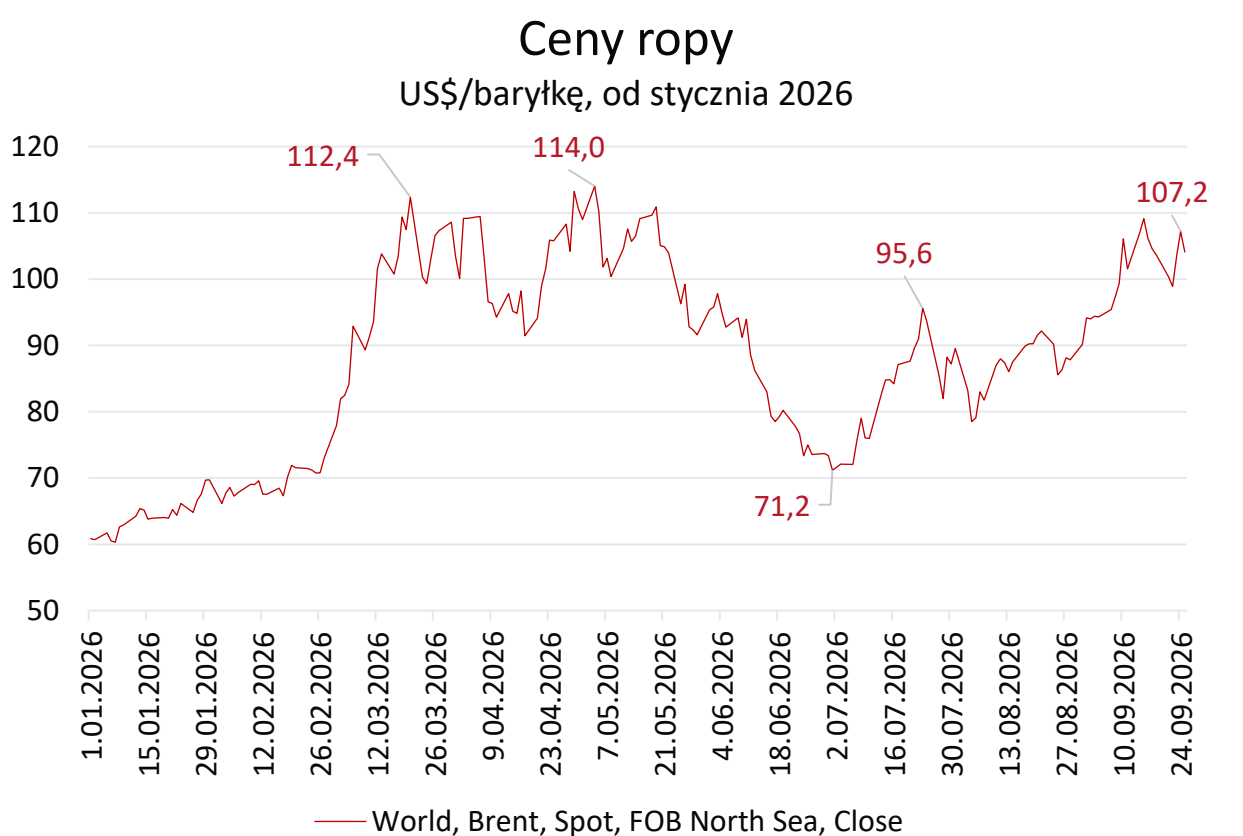
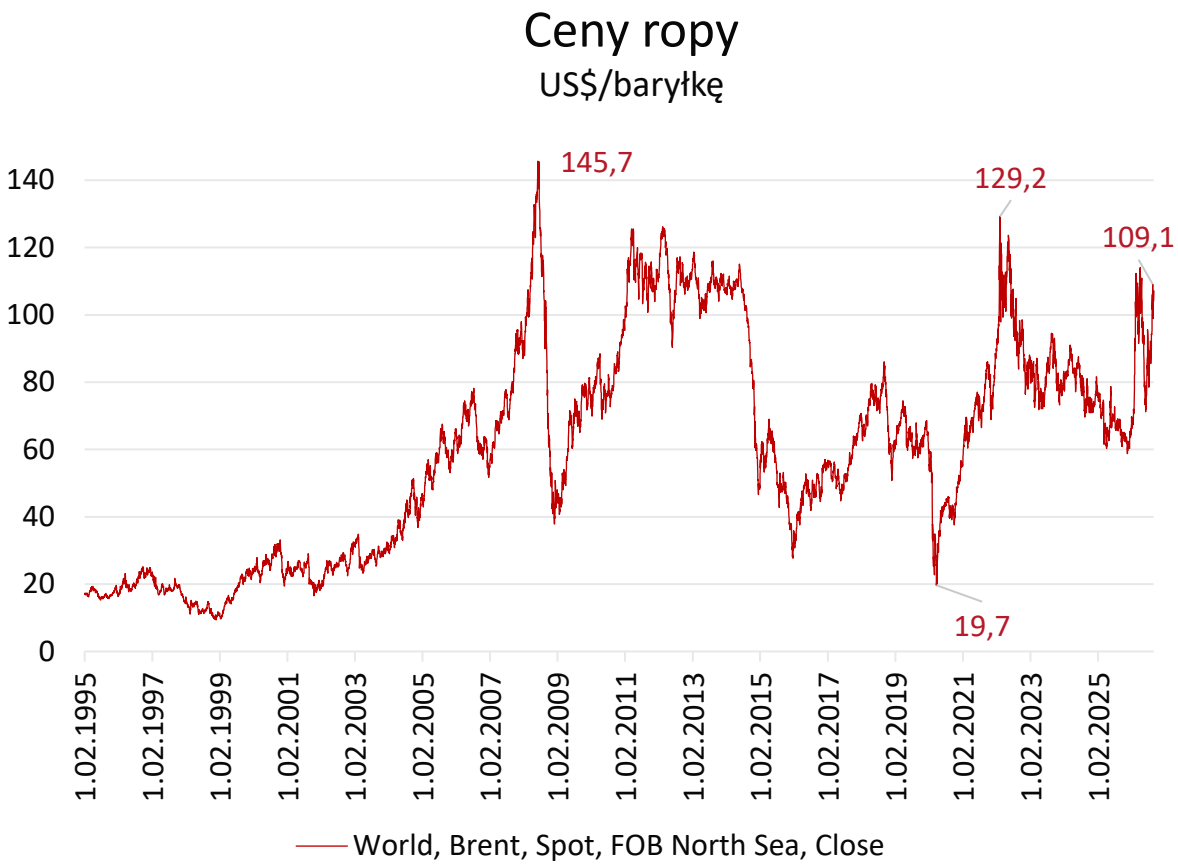
Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

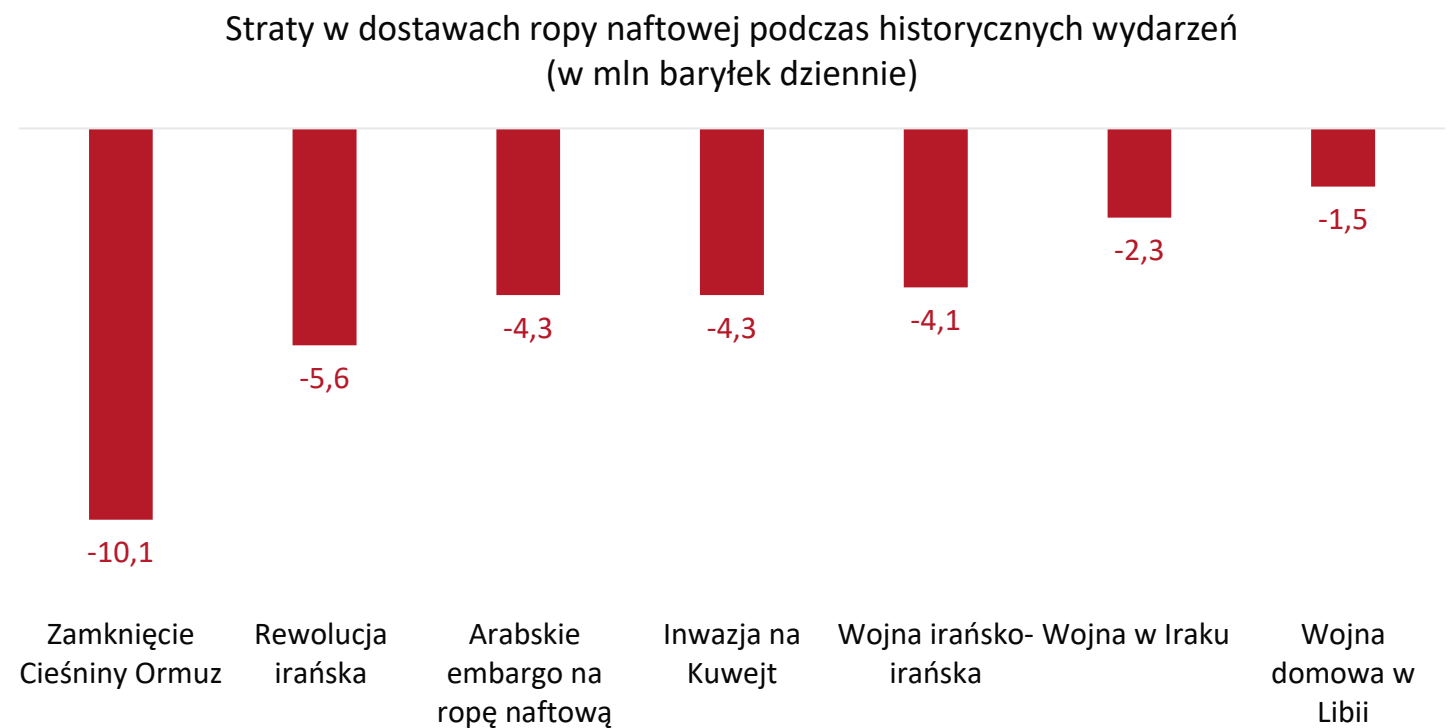
Ceny ropy naftowej wahają się w zależności od przewidywanego scenariusza wojny w Iranie.

Na początku maja 2026 r. ceny ropy Brent wzrosły do 114 USD/baryłkę, a pod koniec września br. wyniosły ok. 105 USD/baryłkę.



Źródło: Macrobond

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

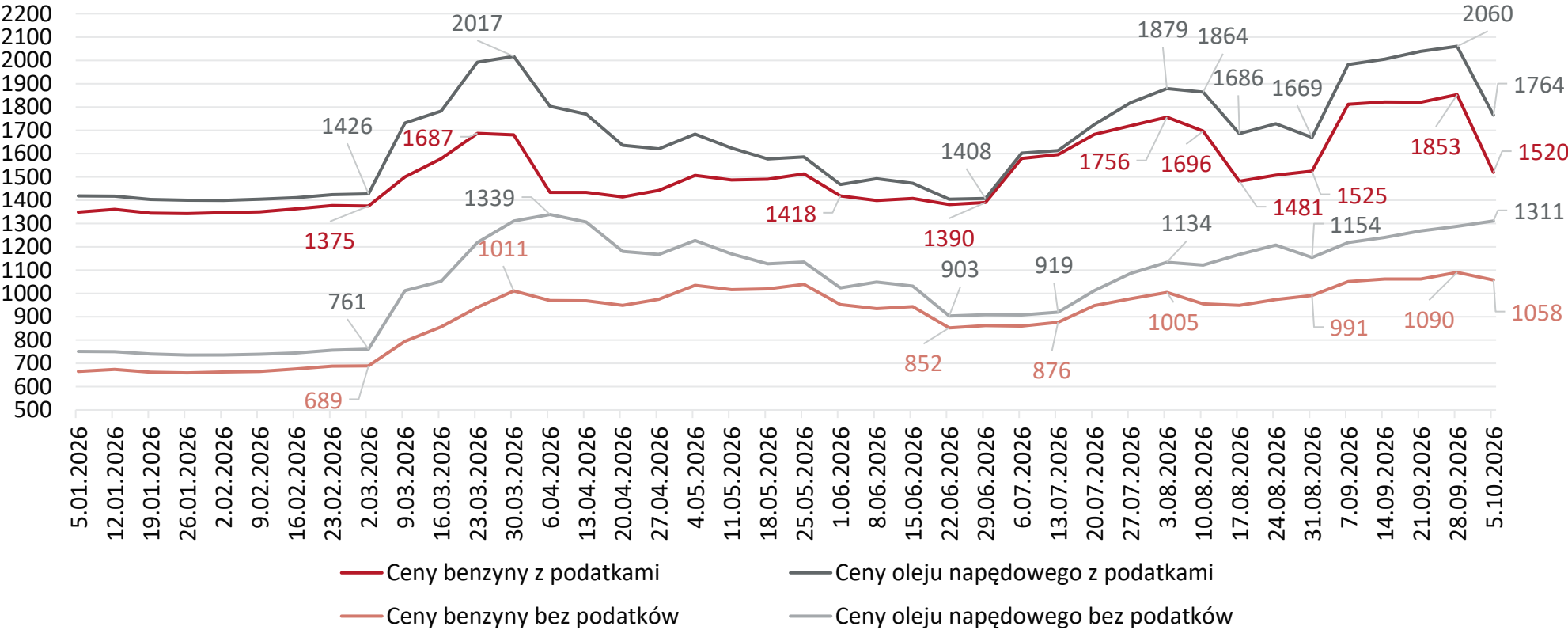


Zakłócenia w dostawach ropy podczas wydarzeń geopolitycznych, zdefiniowane przez Międzynarodową Agencję Energetyczną (IEA2014). Odpowiednie okresy dla każdego z nich obejmują: zamknięcie Cieśniny Ormuz (marzec 2026), rewolucję irańską (listopad 1978–kwiecień 1979), arabskie embargo na ropę naftową (październik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

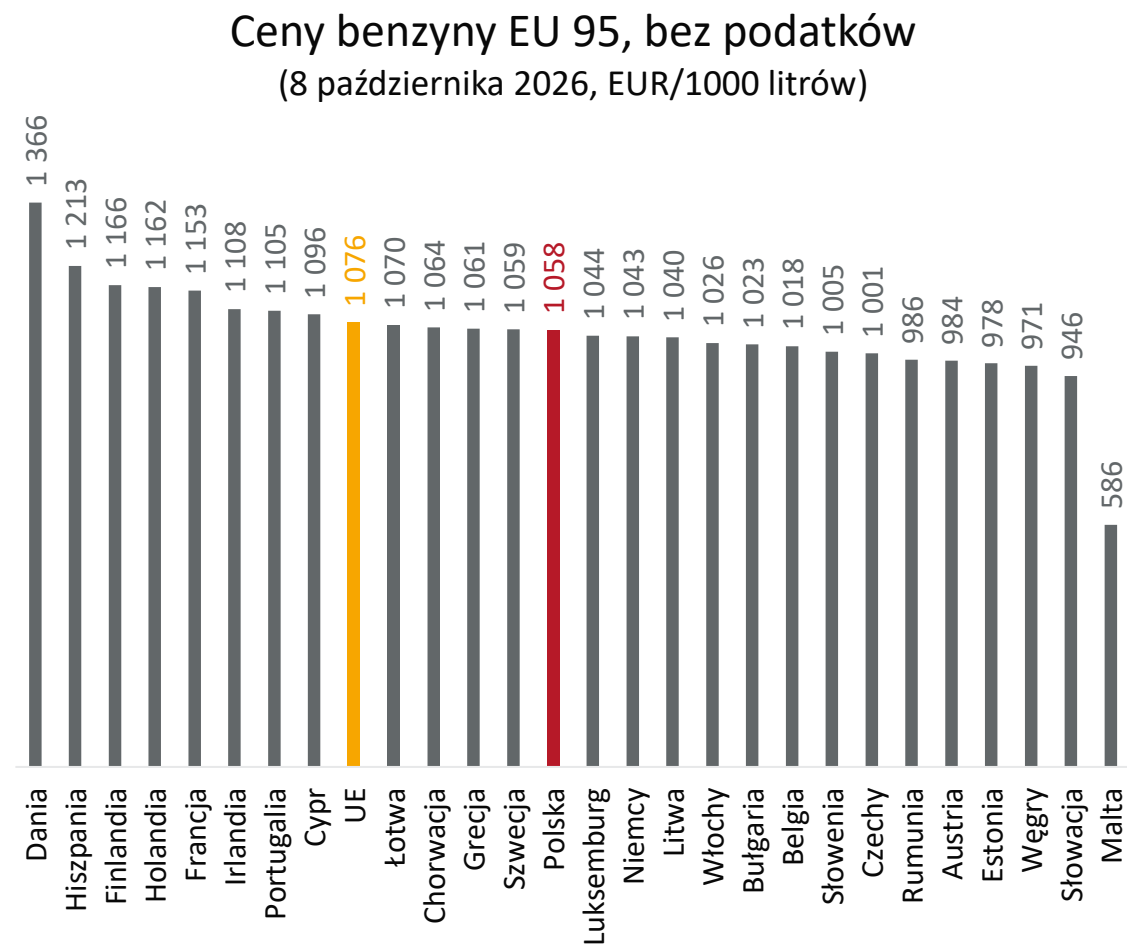
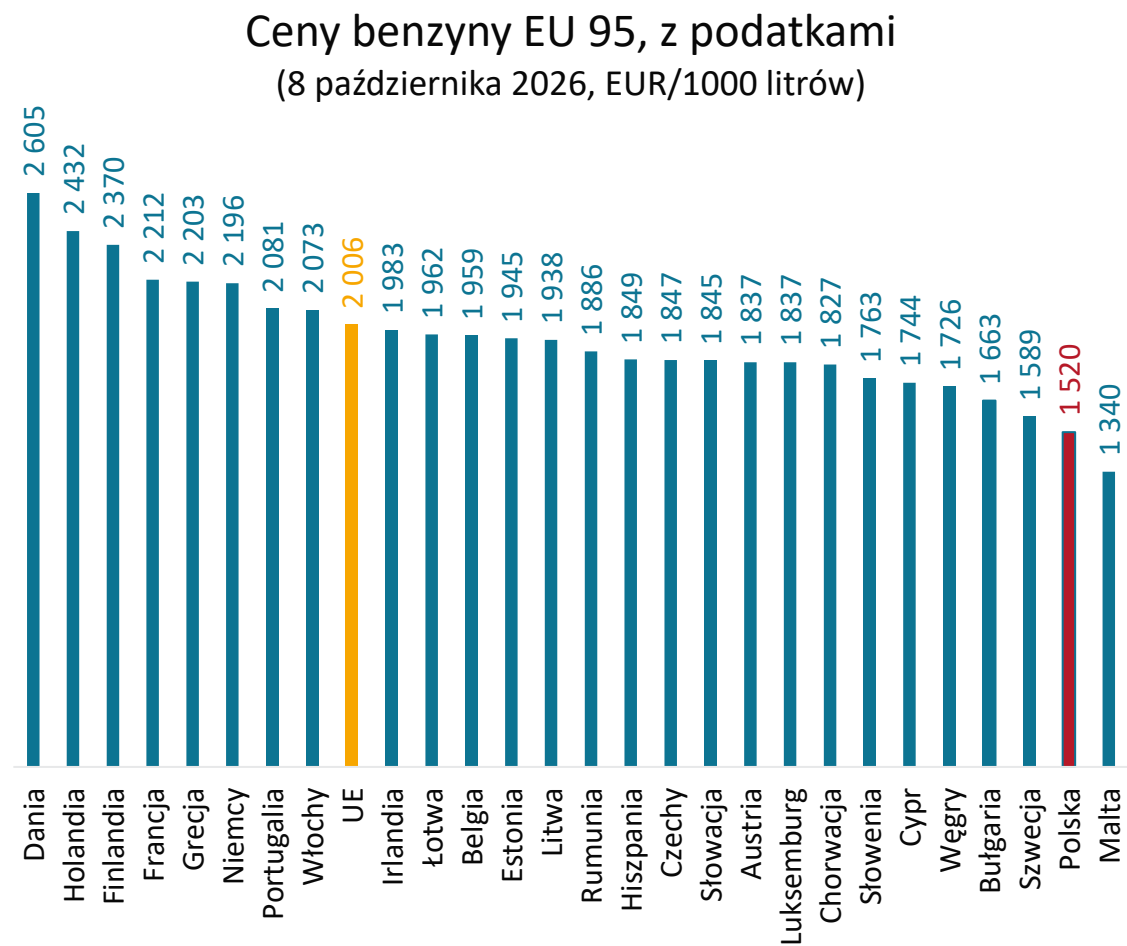
Przywrócenie programu „Ceny Paliwa Niżej” (CPN)” od 3 października 2026 r. spowodowało ponowne obniżenie cen paliw wraz z podatkami w Polsce.

Ceny benzyny EU 95 oraz oleju napędowego (EN 590) w Polsce,
(od stycznia 2026 do 8 października 2026, EUR/1000 litrów)



Źródło: Weekly Oil Bulletin

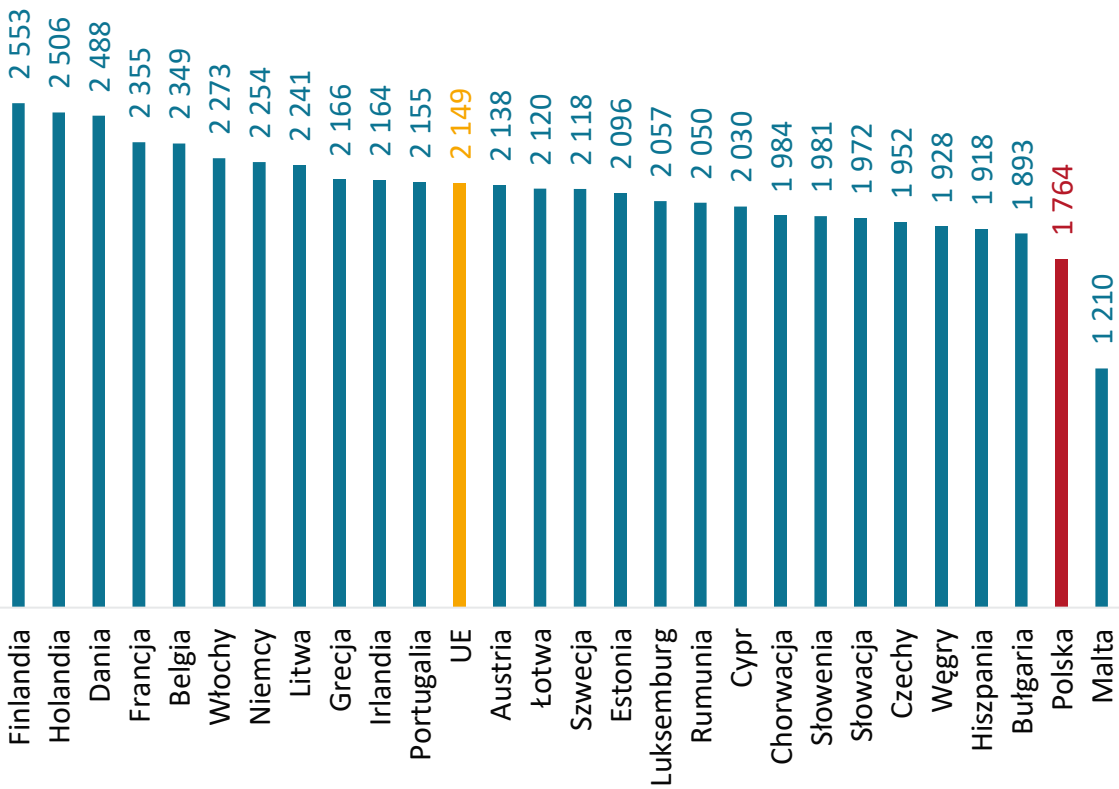
Ceny benzyny (w EUR) w Polsce na początku października 2026, wraz z podatkami były jednymi z najniższych w UE i stanowiły 76% średniej UE, a ceny bez podatków poniżej średniej UE (98%).



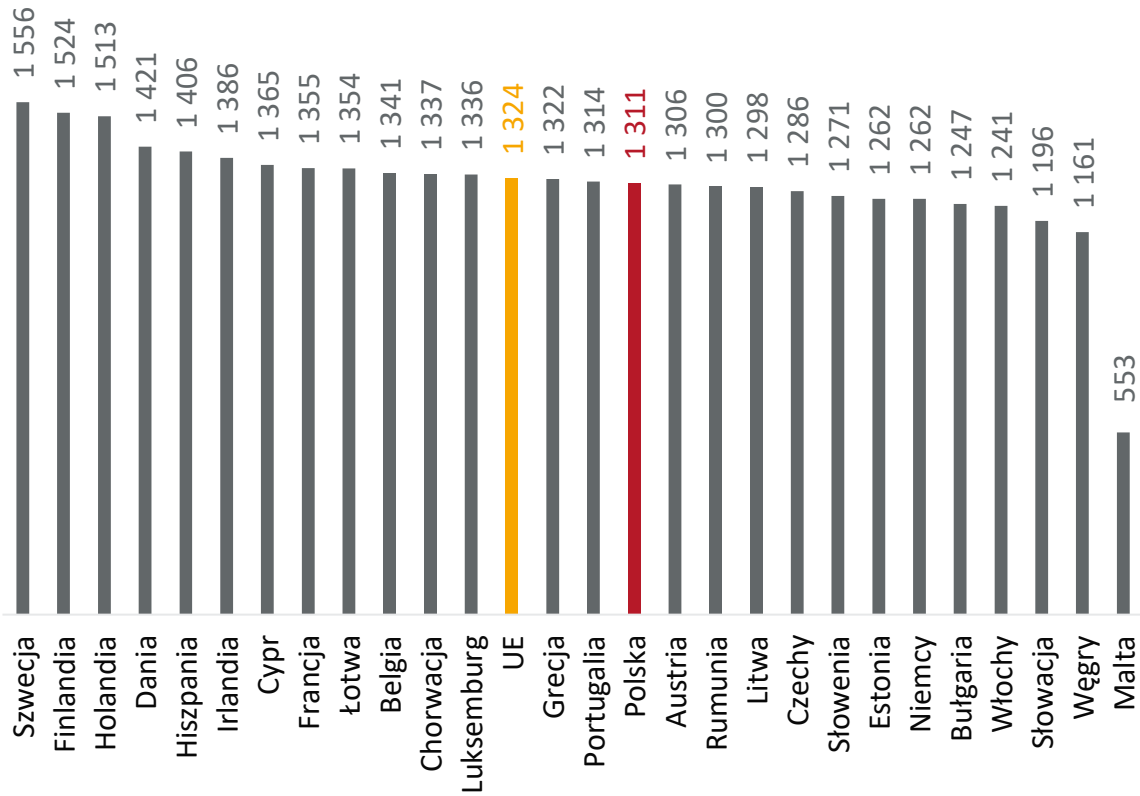
Źródło: Weekly Oil Bulletin

Ceny oleju napędowego (w EUR) w Polsce na początku października 2026, wraz z podatkami były drugimi najniższymi w UE i stanowiły 82% średniej UE, a ceny bez podatków stanowiły 99% średniej UE.

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



Ceny oleju napędowego (EN 590), bez podatków
(8 października 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