

Rynek transportu w Polsce i na świecie

Zestawienie
Sierpień 2025

Biuro Analiz PFR S.A.:

pawel.dobrowolski@pfr.pl

adam.jagodziniski@pfr.pl

andrzej.kochman@pfr.pl

michal.kolasa@pfr.pl



Najważniejsze

Rekordowa ilość kontenerów przeładowanych w największych polskich portach morskich w I półroczu 2025 (1,89 mln TEU, +20,7% r-d-r):

- rekordowe wielkości przeładunków osiągnęły wszystkie najważniejsze polskie porty morskie (Port Gdańsk: 1,29mln TEU, Port Gdynia 0,54mln TEU, Port Szczecin- Świnoujście: 0,05 TEU)
- największy port morski w Polsce - Port w Gdańsku w 2024 zajmował 13 pozycję wśród największych portów kontenerowych w Europie, jednocześnie spośród piętnastu największych europejskich portów kontenerowych port w Gdańsku odnotował największy wzrost (2214%) przeładunku kontenerów od 2007 r (otwarcie terminalu DCT Gdańsk). Jest także największym portem kontenerowym zlokalizowanym na Morzu Bałtyckim.

Rekordowa sprzedaż w transporcie i magazynowaniu w Polsce w I półroczu 2025 (121 mld zł, +7,5% r-d-r)

- od I kw. 2024 sprzedaż w transporcie i magazynowaniu z lepszą dynamiką niż w przedsiębiorstwach ogółem - w przypadku których wzrost sprzedaży w II kw. 2025 następuje po siedmiu miesiącach spadków r-d-r
- jednocześnie wskaźnik rentowności ze sprzedaży w transporcie i magazynowaniu pozostaje niższy niż w przedsiębiorstwach ogółem (w okresie Q1-Q2 2025 odpowiednio 2,9 i 4,4), niezmiennie od dostępnych danych w 2010.

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](#)
- [Rynek transportowy w Polsce – kolej](#)
- [Rynek transportowy w Polsce – lotnictwo](#)
- [Rynek transportowy na świecie – fracht morski i lotniczy](#)
- [Rynek transportowy na świecie – benzyna i olej napędowy](#)

[Ważne](#)

[Dane podstawowe](#)

[Kolej](#)

[Lotnictwo](#)

[Fracht morski i lotniczy
na świecie](#)

[Benzyna i olej
napędowy](#)

Rynek transportowy w Polsce – dane podstawowe

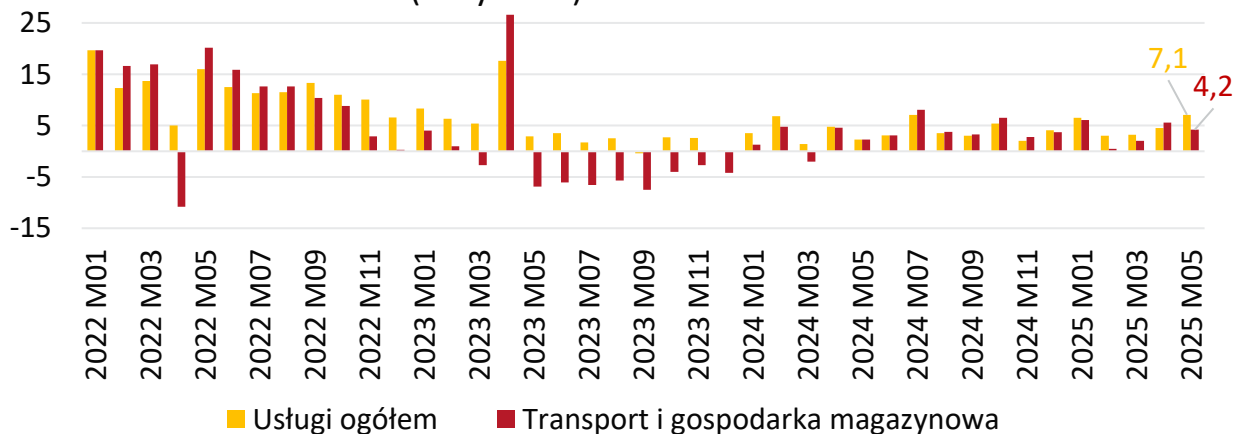


Produkcja usług transportowych i gospodarki magazynowej z pozytywną miesięczną dynamiką r-d-r od kwietnia 2024.

Produkcja usług w magazynowaniu z wyższym tempem wzrostu niż w transporcie lądowym w 2025 r.

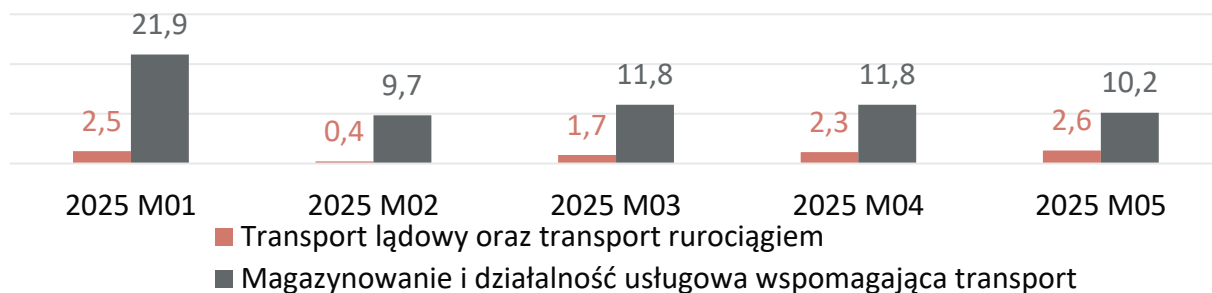
Dynamika r-d-r produkcji usług w %

(ceny stałe)



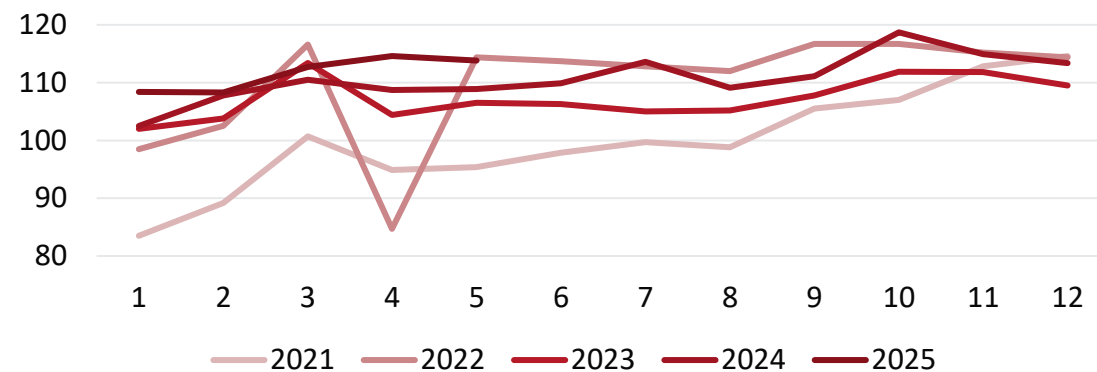
Dynamika r-d-r produkcji usług w %

(ceny stałe; dane niewyrównane)



Produkcja usług w kategorii Transport i gospodarka magazynowa

(ceny stałe; przeciętna miesięczna 2021=100; dane niewyrównane)



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,

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

Lotnictwo

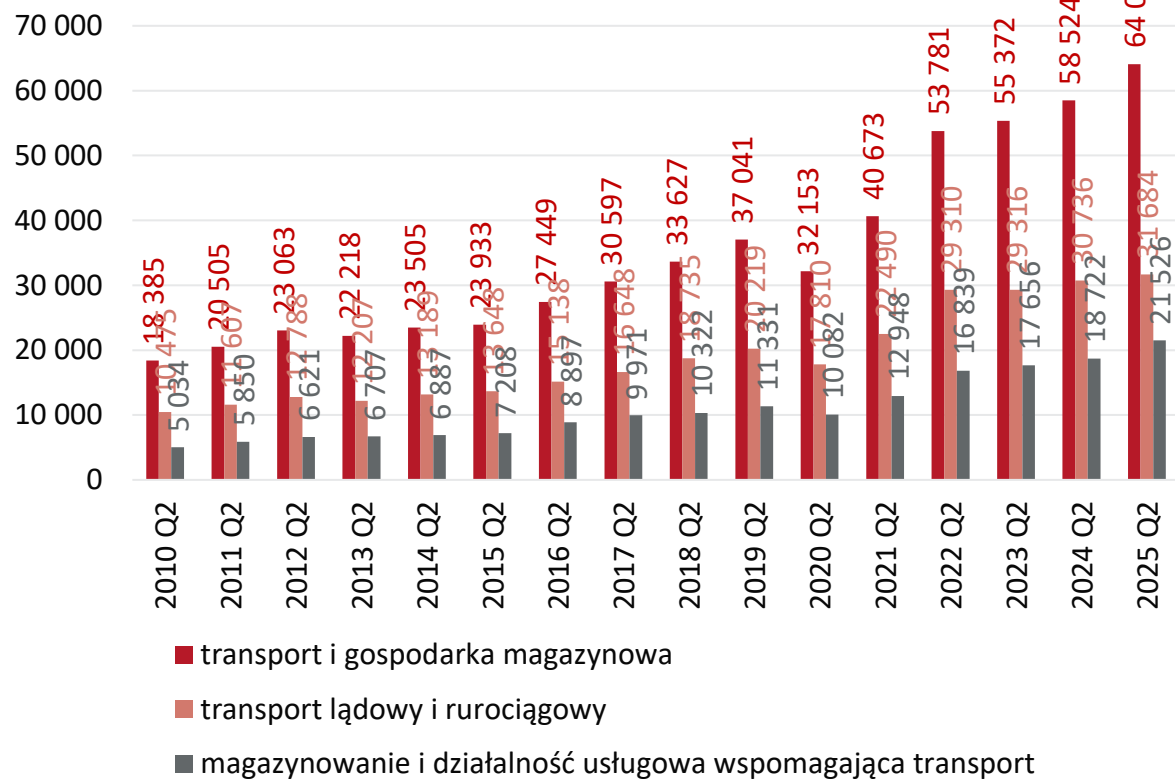
Fracht morski i lotniczy na świecie

Benzyna i olej napędowy

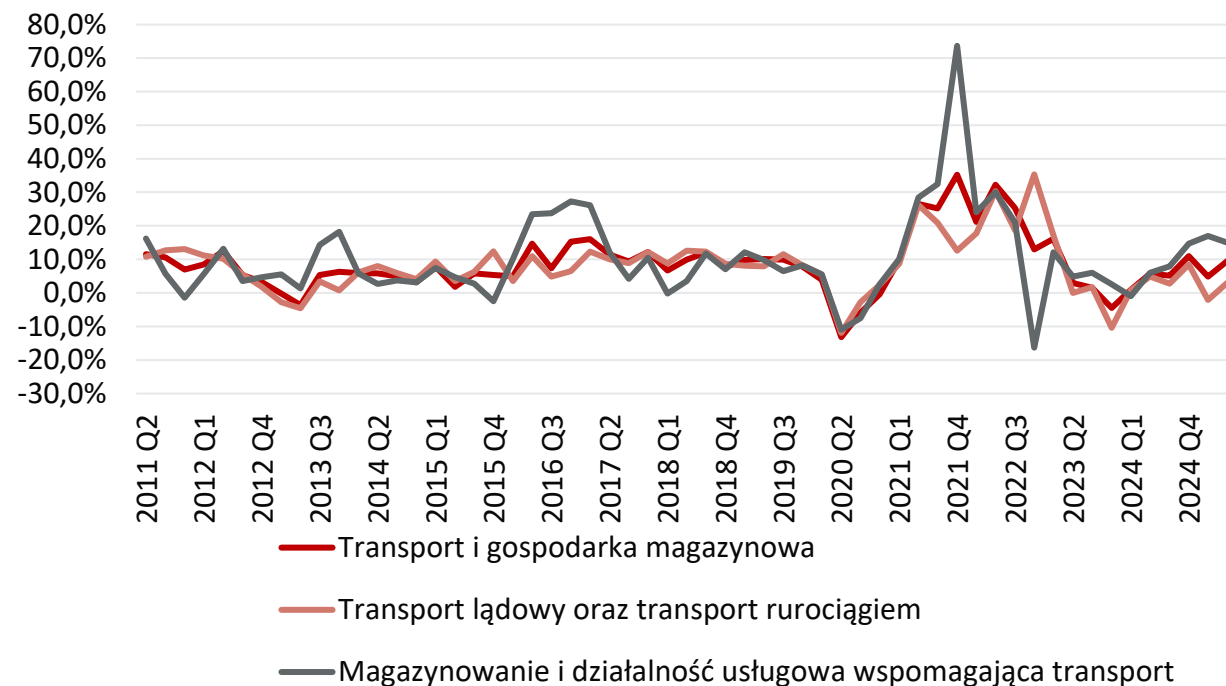
Przychody netto ze sprzedaży w przedsiębiorstwach z branży transportu i gospodarki magazynowej w Q2 2025 na rekordowym poziomie dla tego okresu roku, w porównaniu z poprzednimi latami (cenny zmienne).

Dynamika wzrostu w II kw. lepsza w magazynowaniu (+15,0% r/r) niż w transporcie lądowym (+3,1% r/r).

Przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów – wartości (w mln zł)



Przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów – dynamika r-d-r (w %)



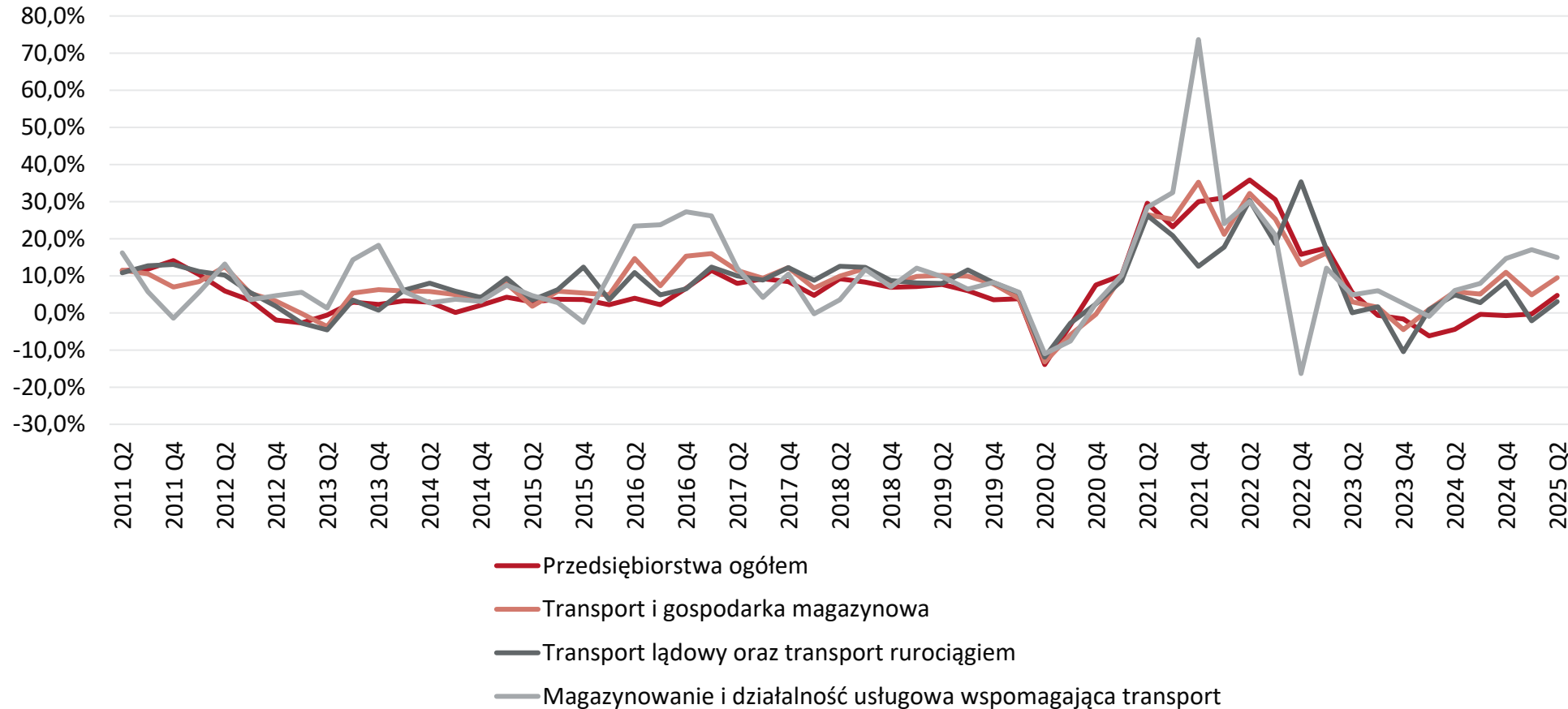
Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych GUS, dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.



Od I kw. 2024 przychody w branży transportu i gospodarki magazynowej z bardziej pozytywną dynamiką niż w przedsiębiorstwach ogółem.

W II kw. 2025 wzrost odpowiednio (9,5% r-d-r oraz 4,8% r-d-r – w przedsiębiorstwach ogółem to pierwszy wzrost po 7 kwartałach spadków).

Dynamika r-d-r przychodów netto ze sprzedaży



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

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

Lotnictwo

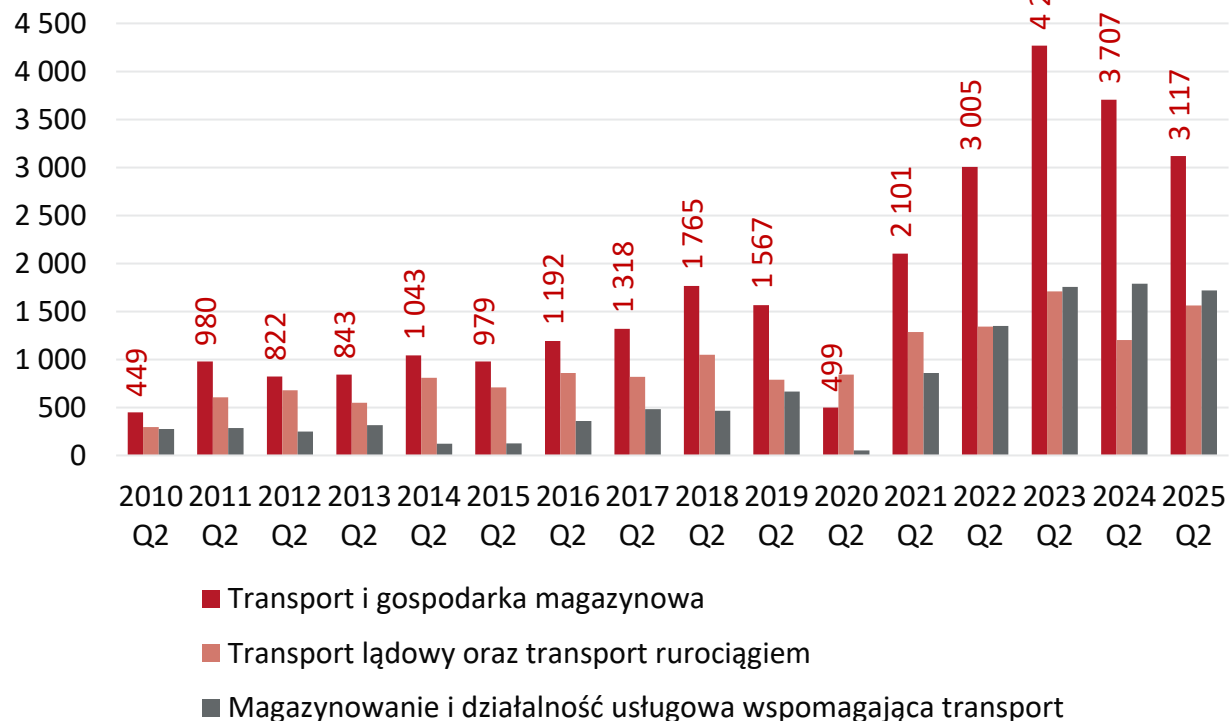
Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

Wyniki finansowe netto w transporcie i gospodarce magazynowej osiągnęły rekordowe wielkości w II kw. 2023.

W II kw. 2025 spadek wyniósł -15% r-d-r.

Wyniki finansowe netto w transporcie i gospodarce magazynowej (w mln zł)



Wyniki finansowe netto w transporcie i gospodarce magazynowej (w mln zł)



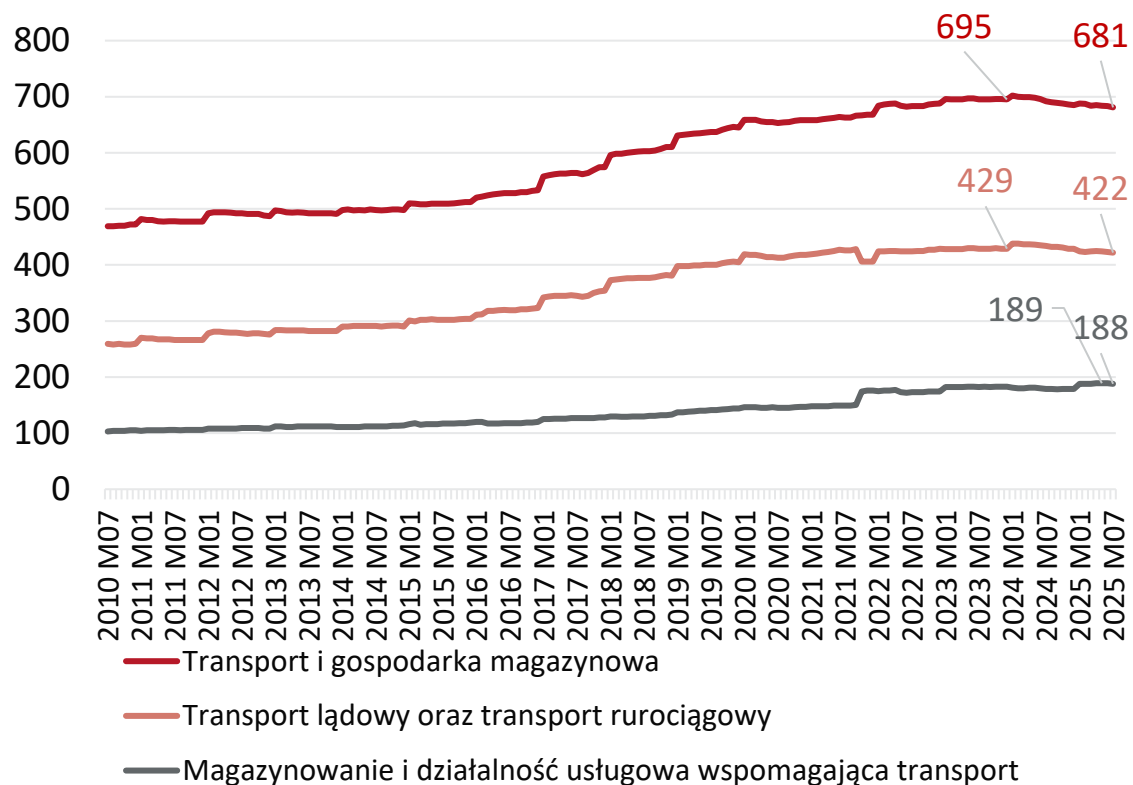
Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych GUS, dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.



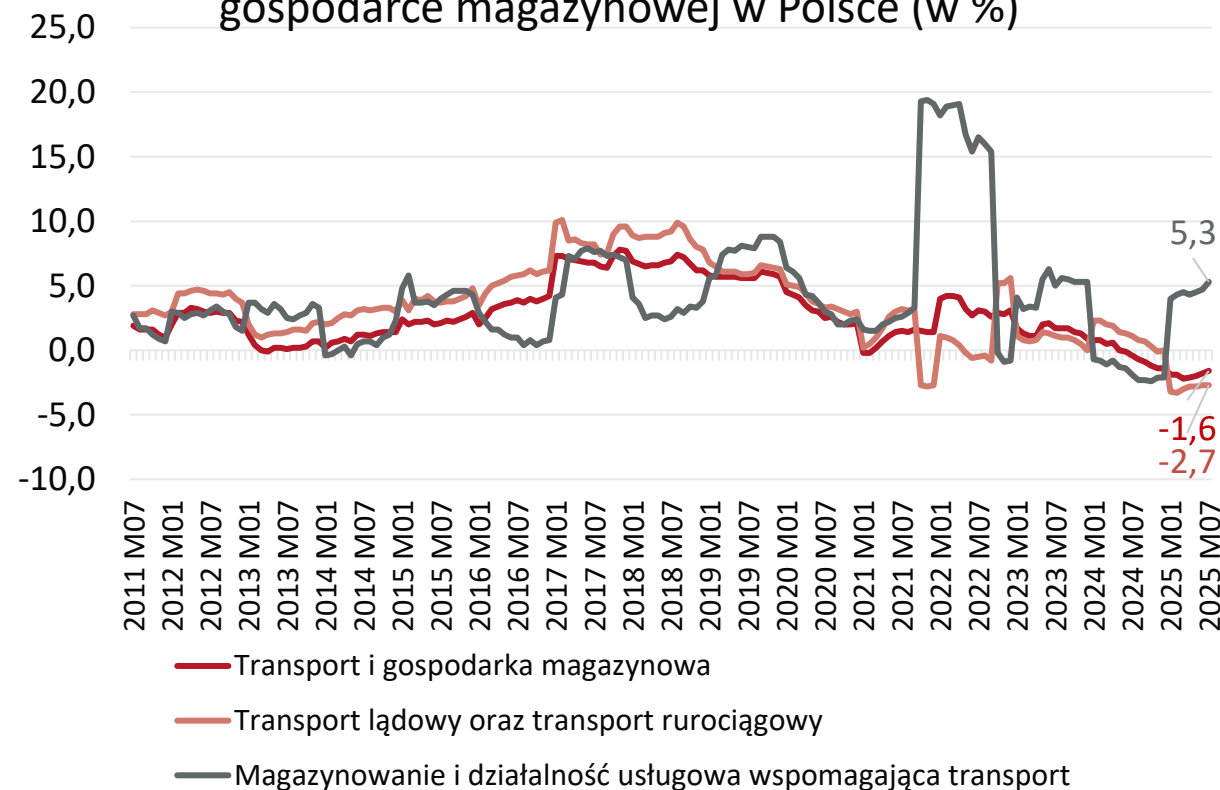
Zatrudnienie w transporcie i gospodarce magazynowej w Polsce z negatywną dynamiką r-d-r od czternastu miesięcy, po osiągnięciu rekordowego poziomu w 2024.

Podczas gdy w transporcie lądowym i rurociągowym negatywna dynamika r-d-r w 2025, po osiągnięciu rekordowych poziomów w 2024, w magazynowaniu dodatnia dynamika r-d-r i na rekordowo wysokim poziomie w 2025.

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



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

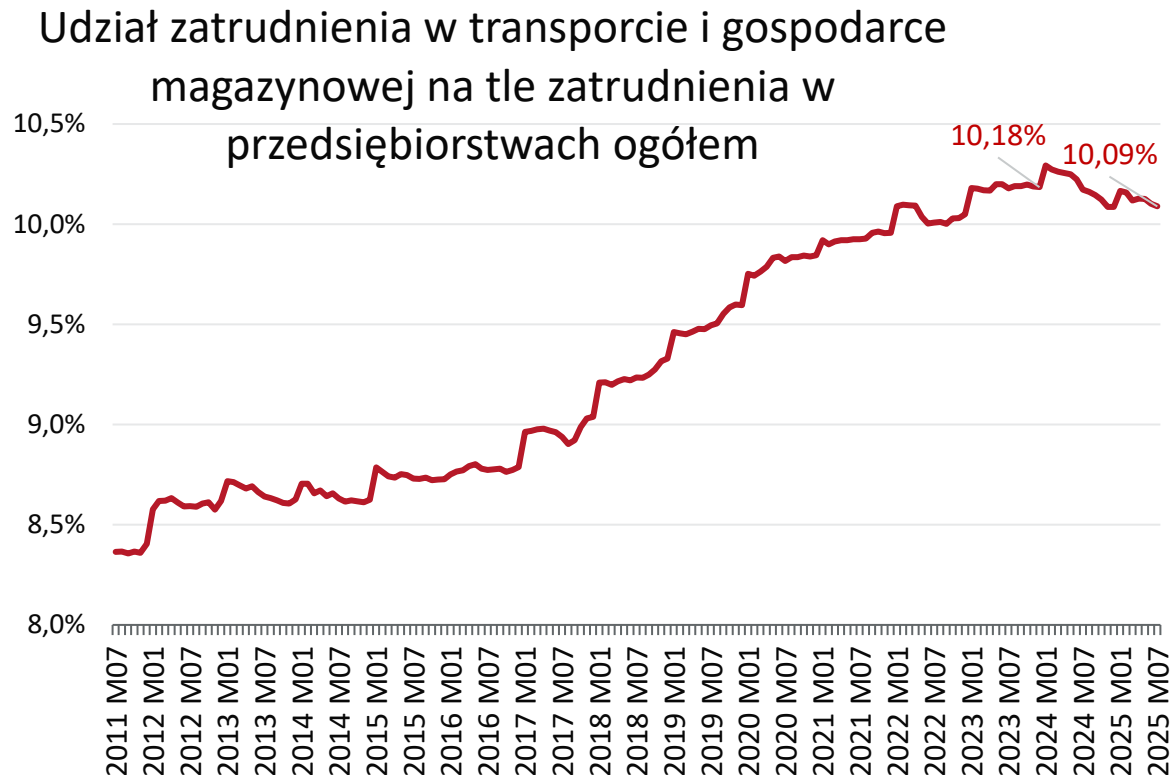
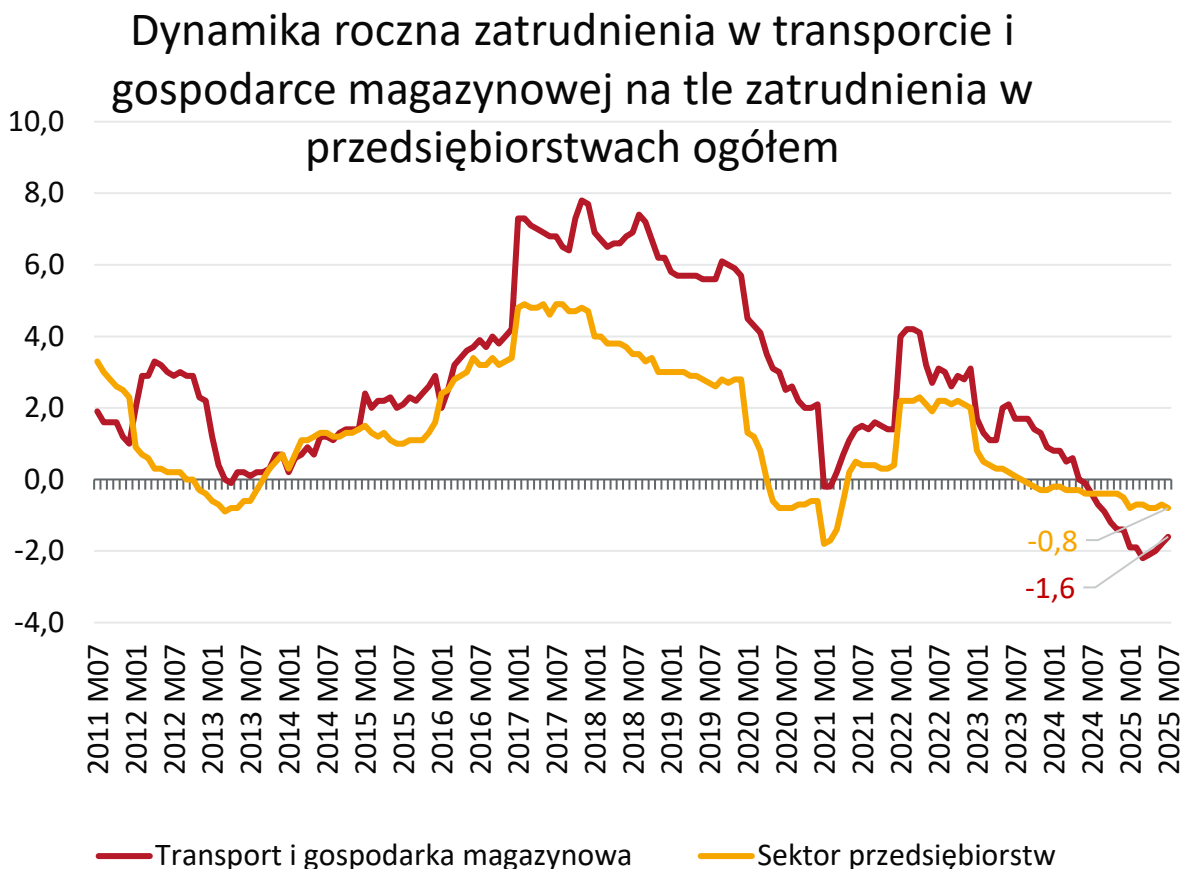


Zródło: GUS, zatrudnienie dotyczy podmiotów gospodarki zatrudniających 10 i więcej osób



Zatrudnienie w transporcie i gospodarce magazynowej spada w szybszym tempie niż w sektorze przedsiębiorstw ogółem od lipca 2024 r. (w lipcu br. spadki odpowiednio: -1,6% r-d-r oraz -0,8% r-d-r).

Udział zatrudnienia w transporcie i gospodarce magazynowej w sektorze przedsiębiorstw spadł ze szczytowego poziomu 10,29% w styczniu 2024 do 10,09% w lipcu 2025.



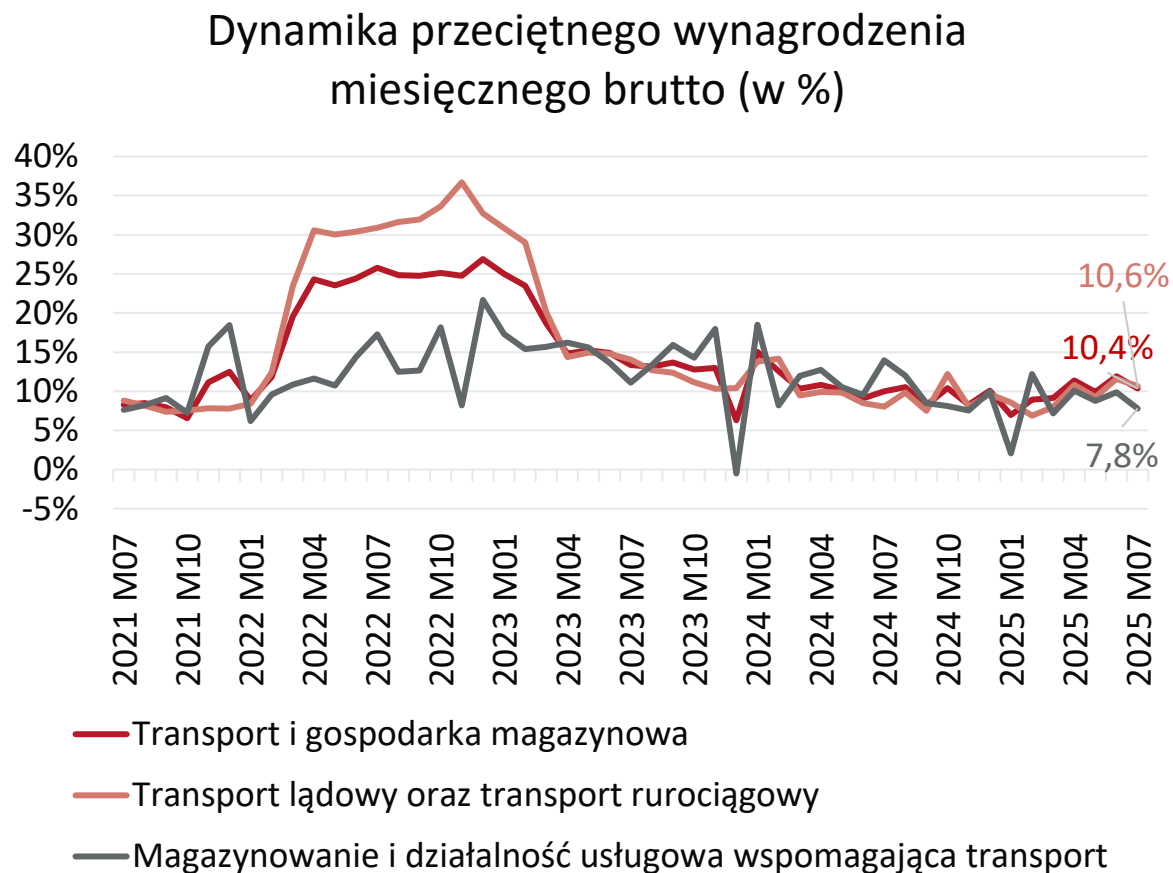
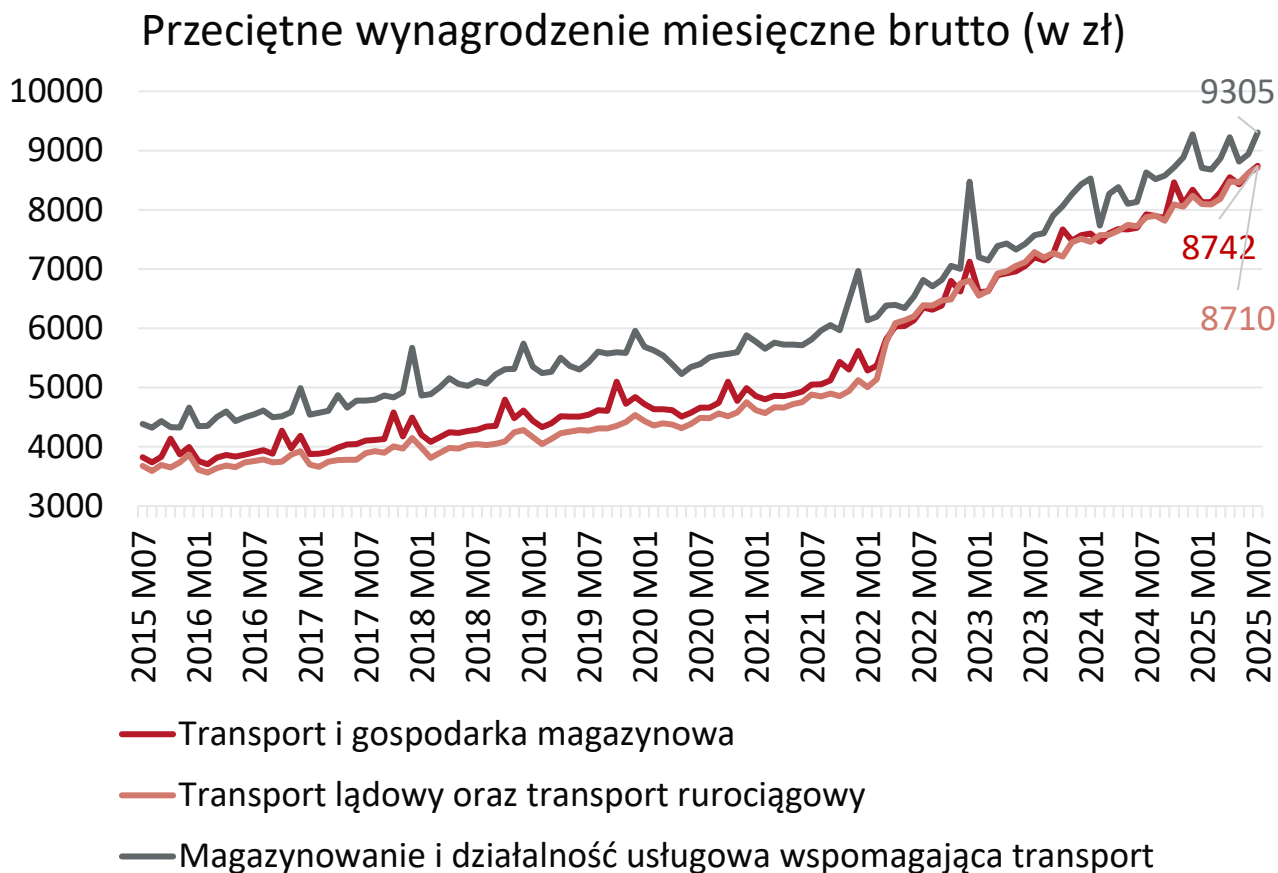
* - Poza gospodarstwami indywidualnymi w rolnictwie i jednostkami budżetowymi prowadzącymi działalność w zakresie obrony narodowej oraz bezpieczeństwa publicznego.

Źródło: GUS



Dynamika wzrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenie brutto w sektorze transportu i gospodarki magazynowej od ponad roku, ustabilizowała się w przedziale 8%-12% r-d-r miesięcznie.

Wynagrodzenie w magazynowaniu pozostaje wyższe niż w transporcie lądowym (w lipcu br. odpowiednio 9305 zł do 8710 zł).

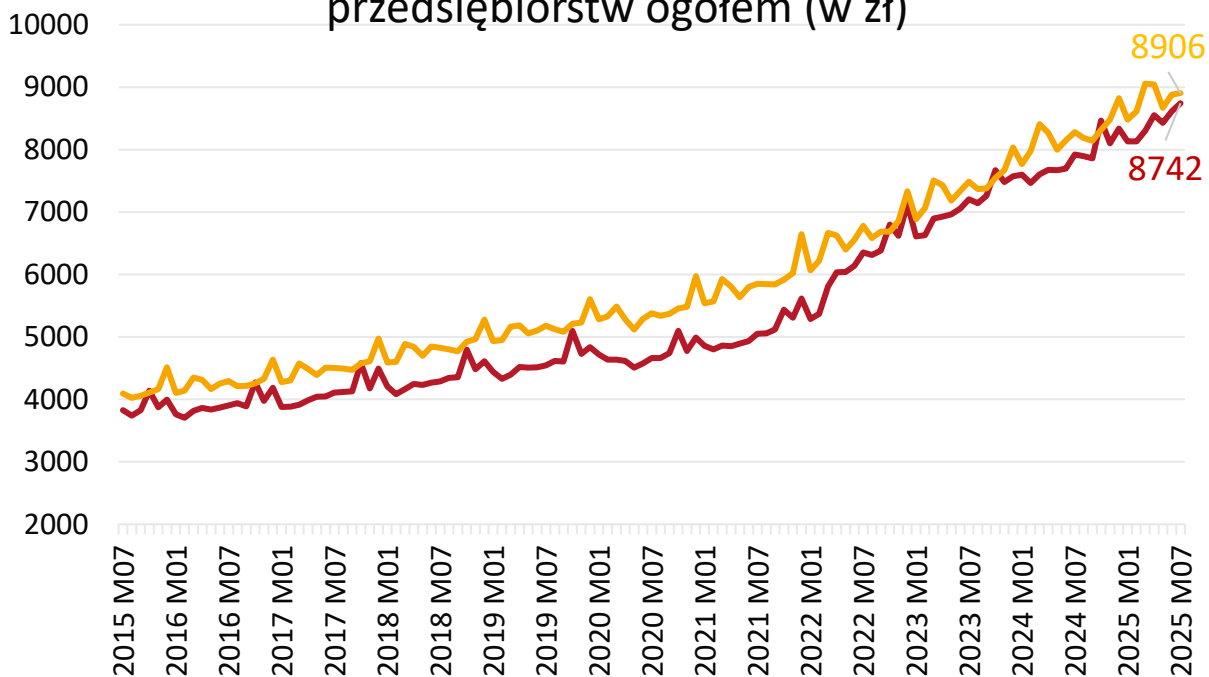


Źródło: GUS

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w transporcie i gospodarce magazynowej utrzymuje się na niższym poziomie niż w sektorze przedsiębiorstw ogółem (w lipcu stanowiło ich 98,2%).

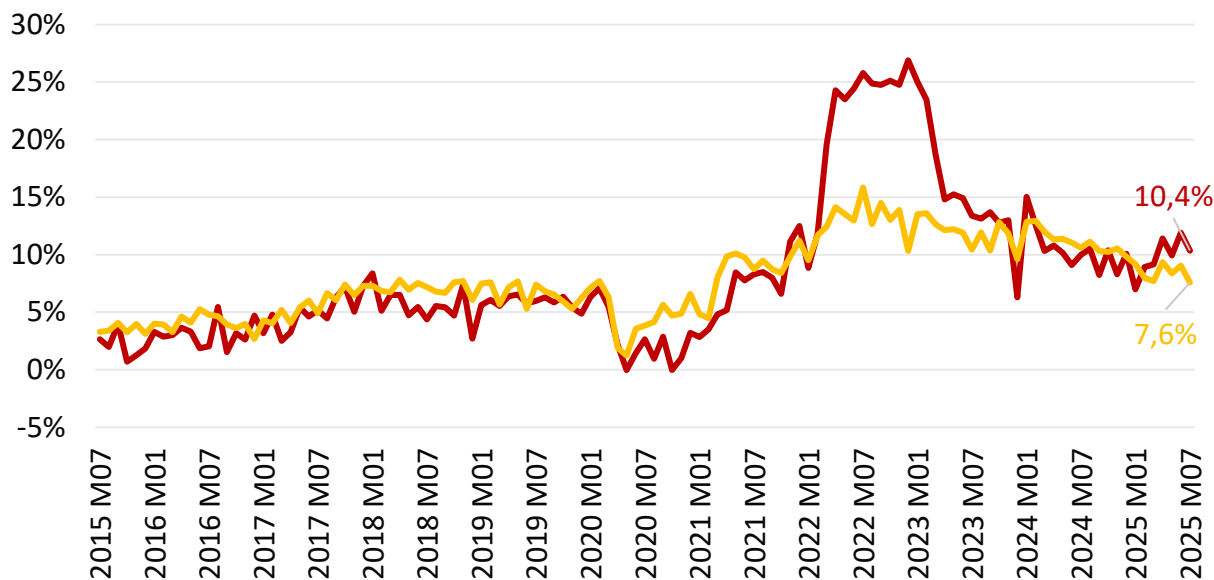
Jednocześnie od lutego br. dynamika r-d-r wzrostu ponownie większa w transporcie niż ogółem (w lipcu br. odpowiednio +10,4% oraz +7,6%).

Przeciętne wynagrodzenie w sektorze transportu i gospodarki magazynowej na tle sektora przedsiębiorstw ogółem (w zł)



— Transport i gospodarka magazynowa
— Sektor przedsiębiorstw ogółem

Dynamika roczna (w %) przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia



— Transport i gospodarka magazynowa
— Sektor przedsiębiorstw ogółem

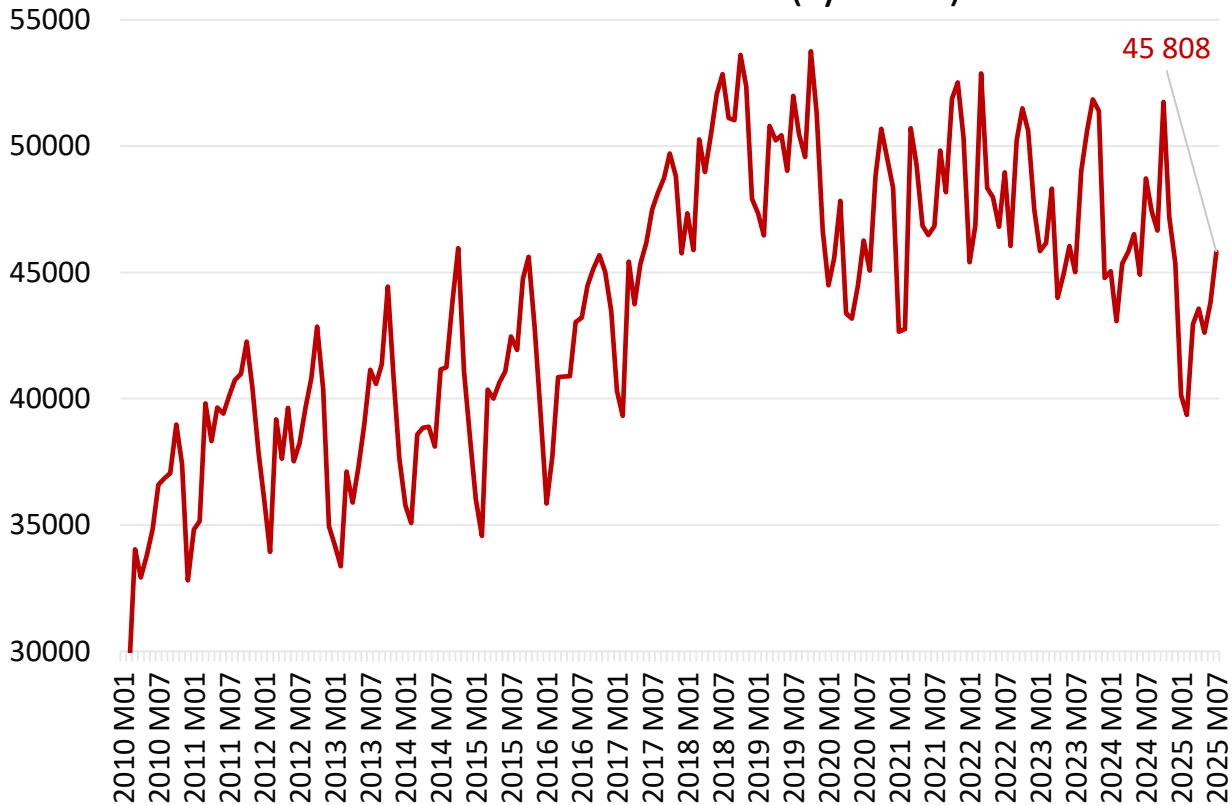
Źródło: GUS



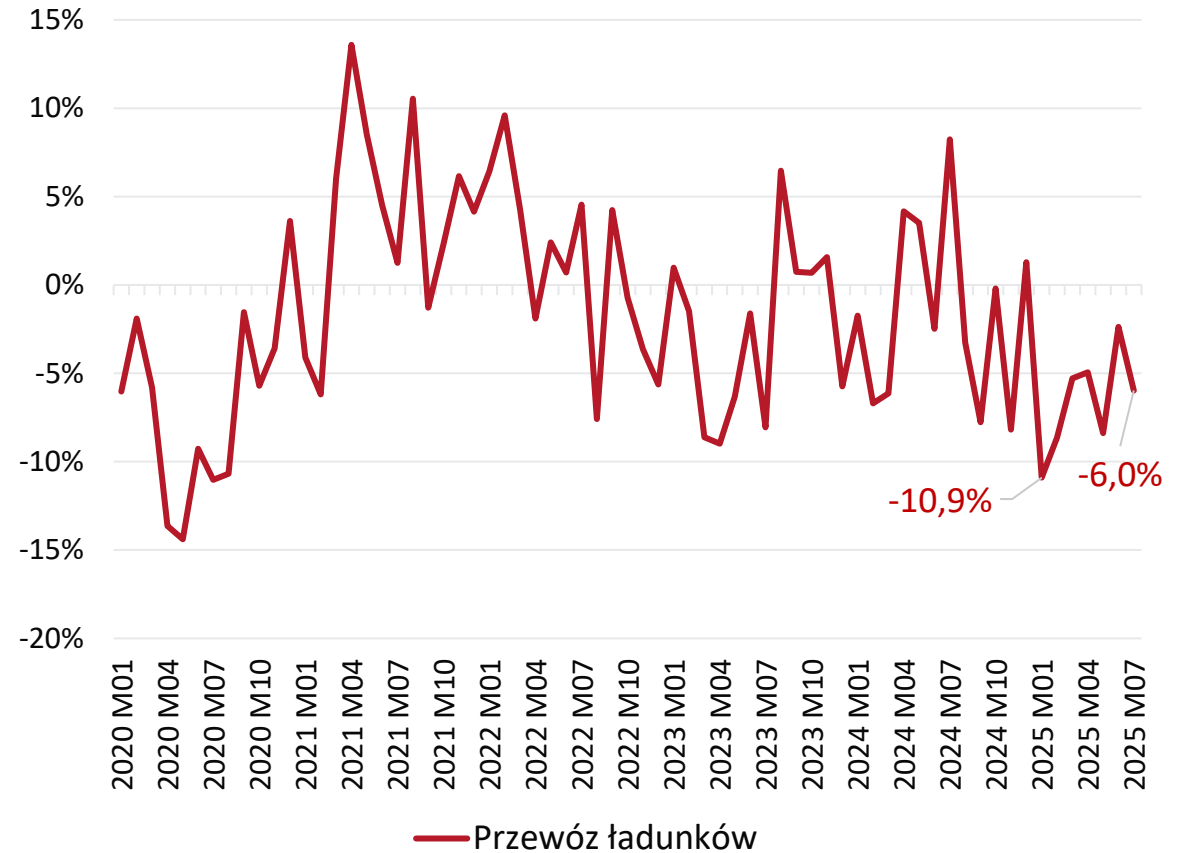
Od 2021 następuje spadek przewozu ładunków w Polsce (w tonach), w skali roku, pomimo wzrostu w niektórych miesiącach r-d-r.

W lipcu 2025 spadek przewozów (w tonach) wyniósł -6,0% r-d-r.

Przewóz ładunków w Polsce (tys. ton)



Dynamika r-d-r przewozu ładunków w Polsce

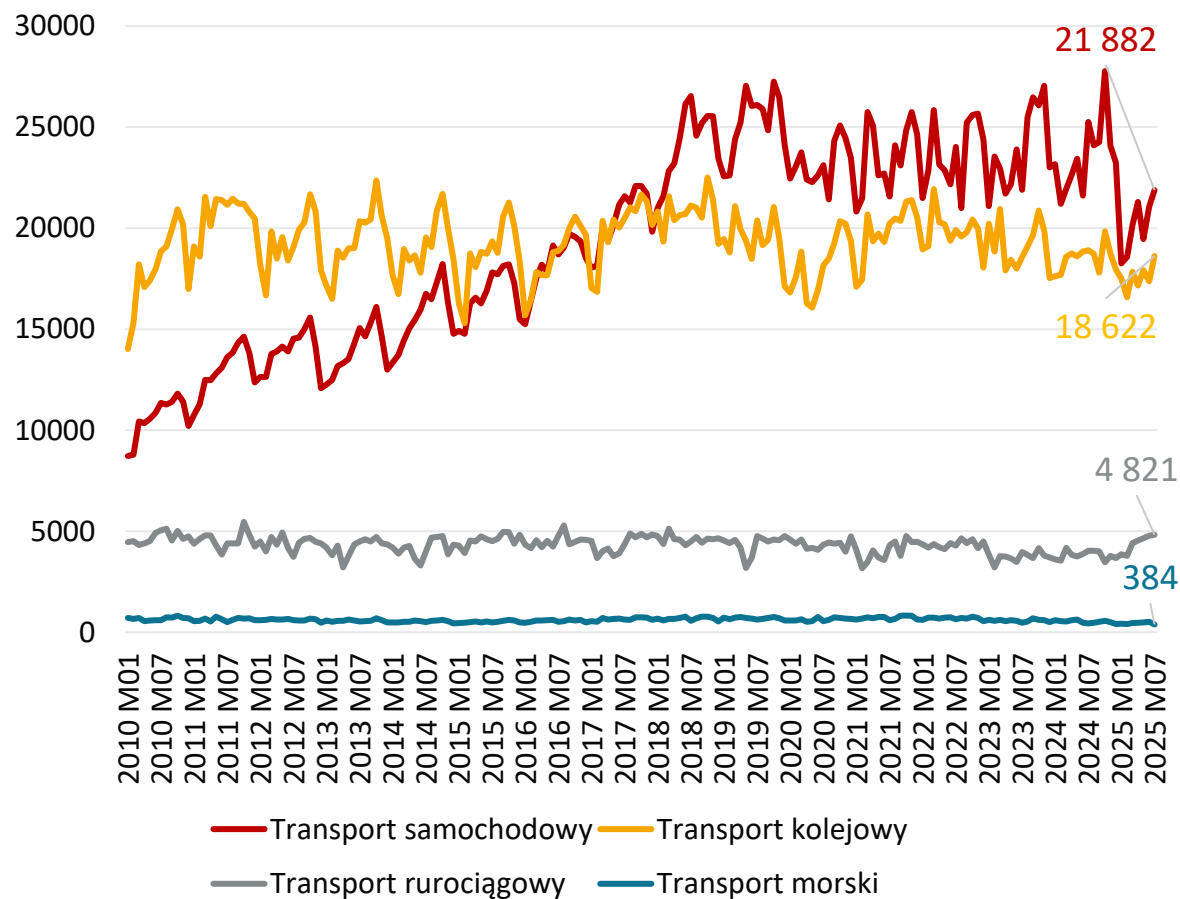


Źródło: GUS

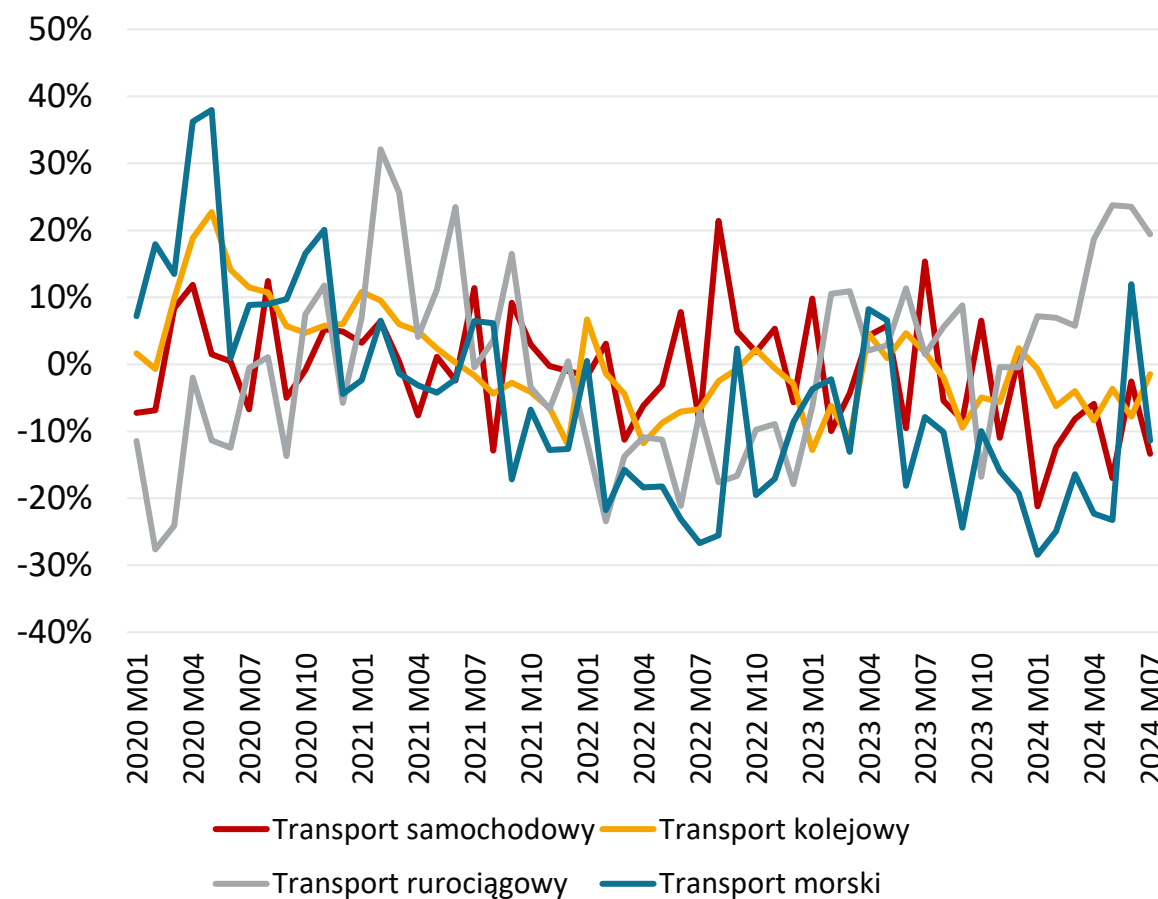
W 2025 r. spada r-d-r przewóz ładunków w każdym rodzaju transportu, za wyjątkiem transportu rurociągowego.

Szczególnie znaczący w 2025 jest spadek przewozów transportem samochodowym oraz morskim (w okresie styczeń-lipiec odpowiednio o: o -11,7% r-d-t oraz o -17,5% r-d-r)

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



Dynamika miesięczna r-d-r przewóz ładunków w Polsce w podziale na rodzaje transportu (w %)

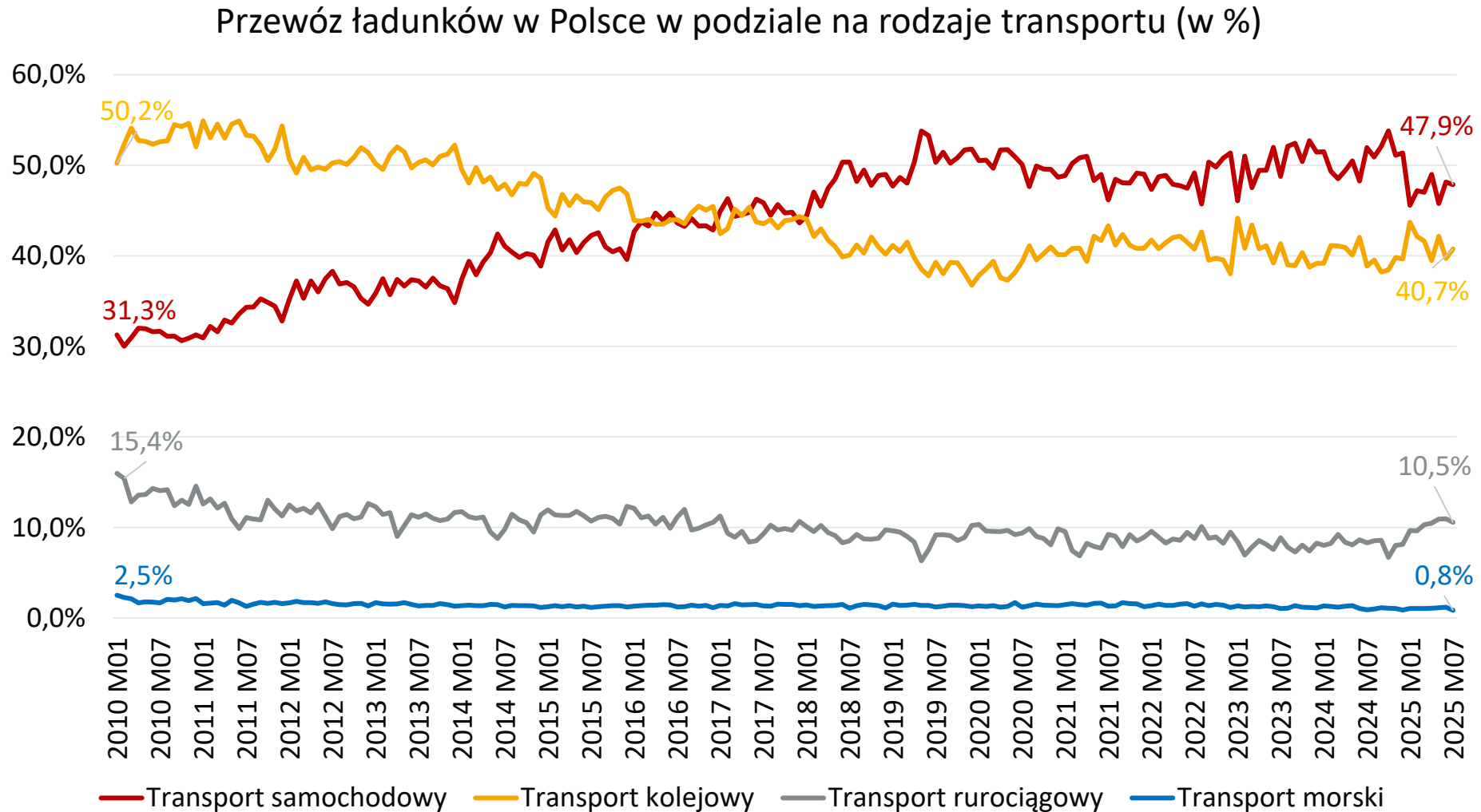


Źródło: GUS



W lipcu 2025 r. (nieprzerwanie od grudnia 2017 r.) największy udział w transporcie towarów w Polsce miał transport samochodowy (47,9%), następnie kolejowy (40,7%), rurociągowy (10,5%) oraz morski (0,8%).

W okresie styczeń-lipiec 2025 nastąpił spadek udziału transportu samochodowego do poziomu zbliżonego wcześniej w 2018 (47,2% oraz 42,7%).



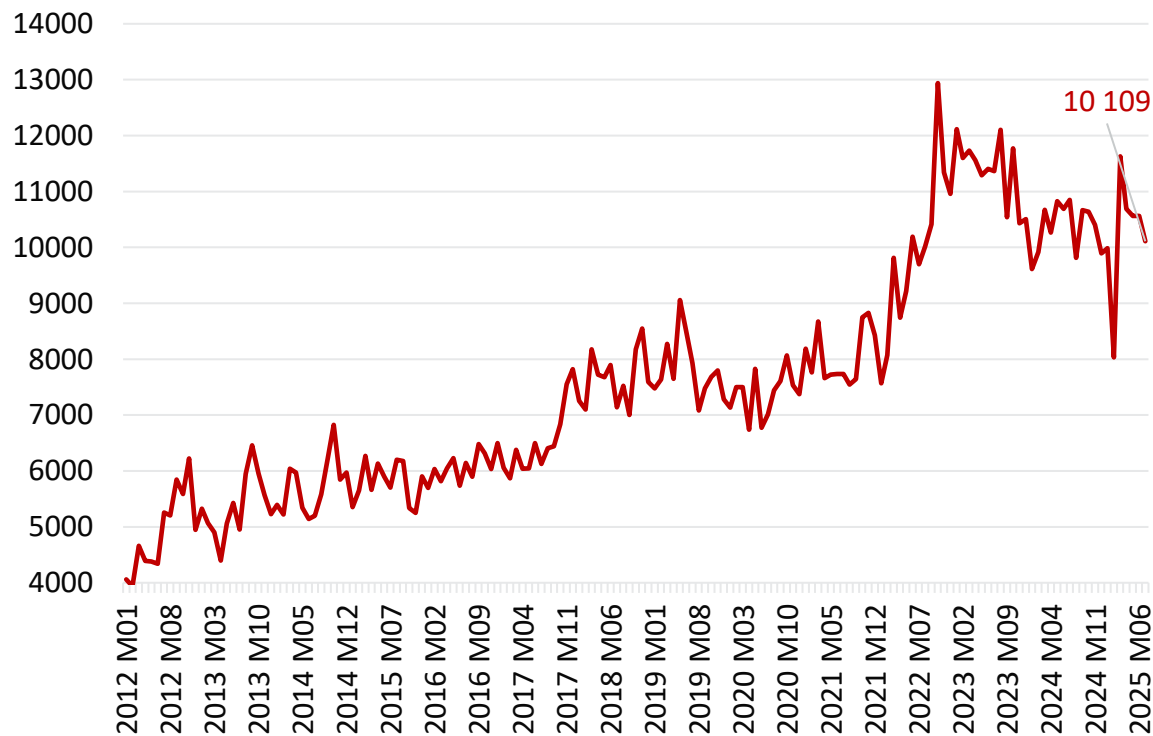
Źródło: Macrobond

Szczyt przeładunków (w tonach) w polskich portach przypada na rok 2023 głównie za sprawą wzrostu przeładunku ropy naftowej oraz węgla. W przypadku węgla od 2024 powrót do poziomów sprzed gwałtownych wzrostów po wybuchu wojny na Ukrainie.

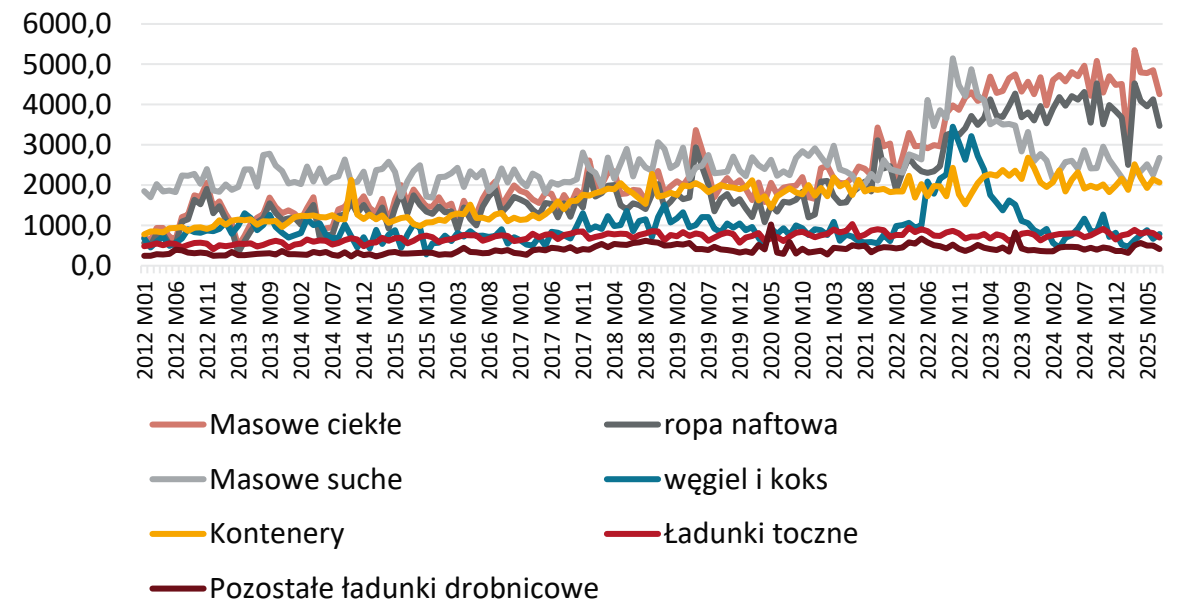
W okresie styczeń-lipiec 2025 przeładunki ogółem spadły o -1,7% r-d-r, głównie za sprawą spadków w ropie i węglu.

Pod względem rodzaju przeładowanych ładunków w 2025 r., największy udział stanowią masowe ciekłe (44,2%), następnie masowe suche (22,8%), kontenery (20,8%), ładunki tłoczne (7,8%), pozostałe ładunki drobnicowe (4,4%).

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



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

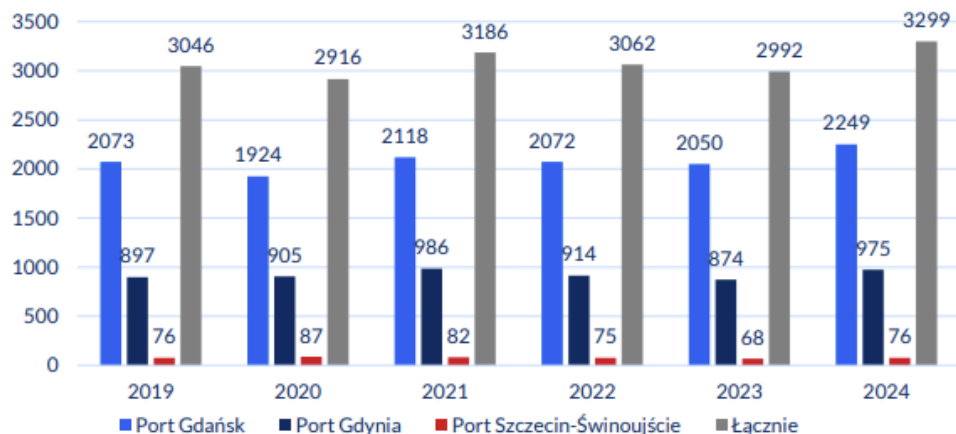


Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS, różne wydania

Przeładunki kontenerowe w polskich portach morskich w 2024 r. osiągnęły poziom 3,29 mln TEU (+10,3% r/r), co oznacza rekordowy wynik w ich historii.

W I półroczu 2025 wzrost był kontynuowany (+20,7%) i we wszystkich największych portach, co oznacza, że 2025 może przynieść kolejne rekordowe poziomy.

Przeładunki kontenerów w polskich portach morskich w latach 2019–2024 (tys. TEU)



Źródło: Przewozy intermodalne w 2024 r., Urząd Transportu Kolejowego

Przeładunki kontenerów w polskich portach morskich (TEU)

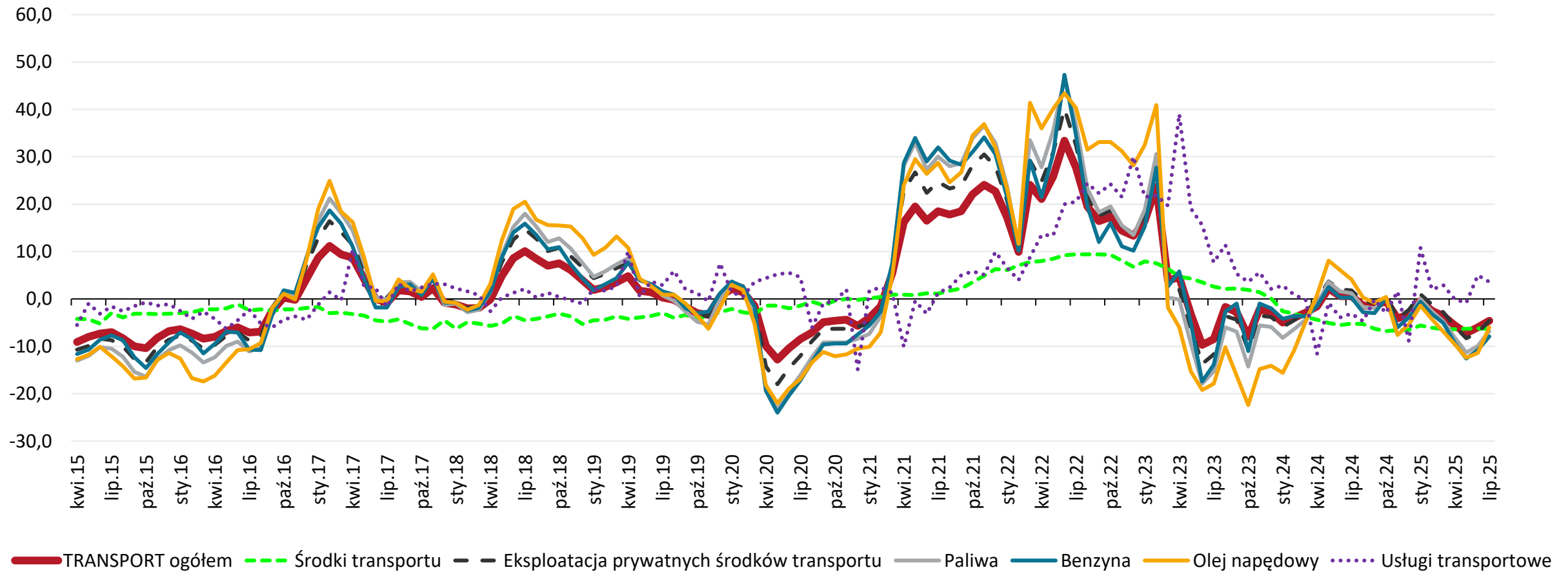
	I półrocze 2021	I półrocze 2022	I półrocze 2023	I półrocze 2024	I półrocze 2025	Zmiana 2025/2024
Port Gdańsk	1 043 174	1 075 638	992 714	1 073 464	1 294 150	20,6%
Port Gdynia	478 311	477 687	409 033	449 891	536 198	19,2%
Port Szczecin-Świnoujście	41 793	35 075	36 775	34 248	50 038	46,1%
Rzem	1 563 278	1 588 400	1 438 522	1 557 603	1 880 386	20,7%

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

Dynamika miesięczna cen detalicznych w transporcie jest ujemna od maja 2023 (za wyjątkiem: maj-lipiec 2024) i powiązana z ujemną dynamiką cen paliw.

W okresie styczeń-lipiec 2025 ceny w transporcie spadły o -4,3% r-d-r, paliw o -6,3% r-d-r., natomiast w usługach w transporcie wzrosły o +3,3% r-d-r.

Ceny detaliczne – dynamika r-d-r cen konsumpcyjnych w transporcie (od kwietnia 2015 r.)

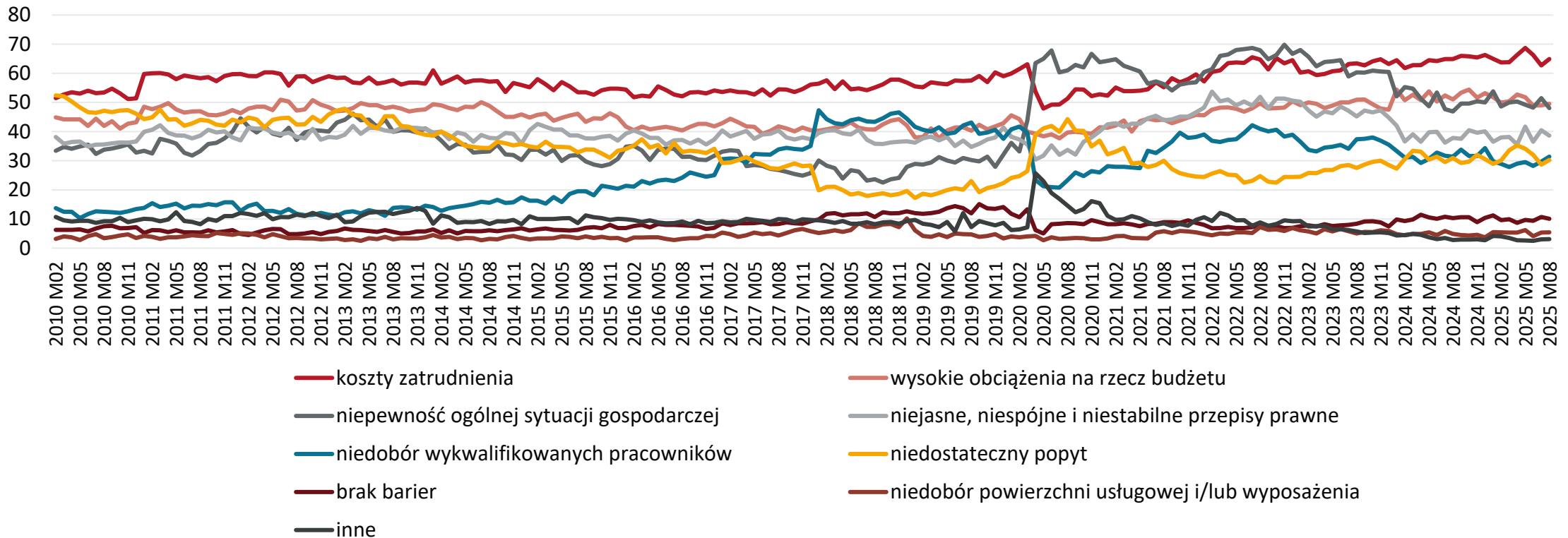


Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS,

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

W maju 2025 r. historycznie najwyższy odsetek (68,7%).

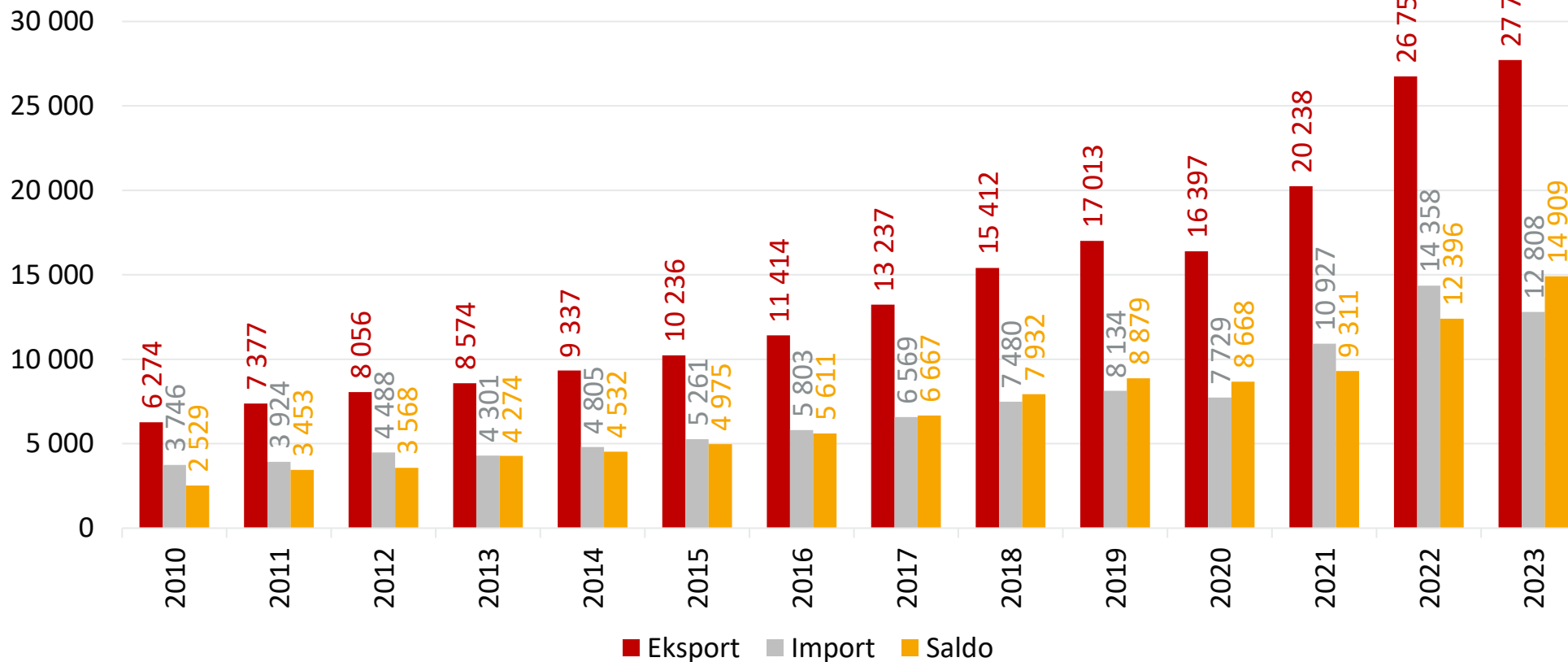
Bariery działalności w transporcie i gospodarce magazynowej (w %)



Źródło: GUS, dane na podstawie ankiet

Eksport usług transportowych z Polski przyrasta (za wyjątkiem 2020 r.) oraz notuje nadwyżkę nad importem (obecnie brak jeszcze danych za 2024 r.)

Eksport i import usługami transportowymi w Polsce (mln EUR)



Źródło: Eurostat 50

Rynek transportowy w Polsce – kolej

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

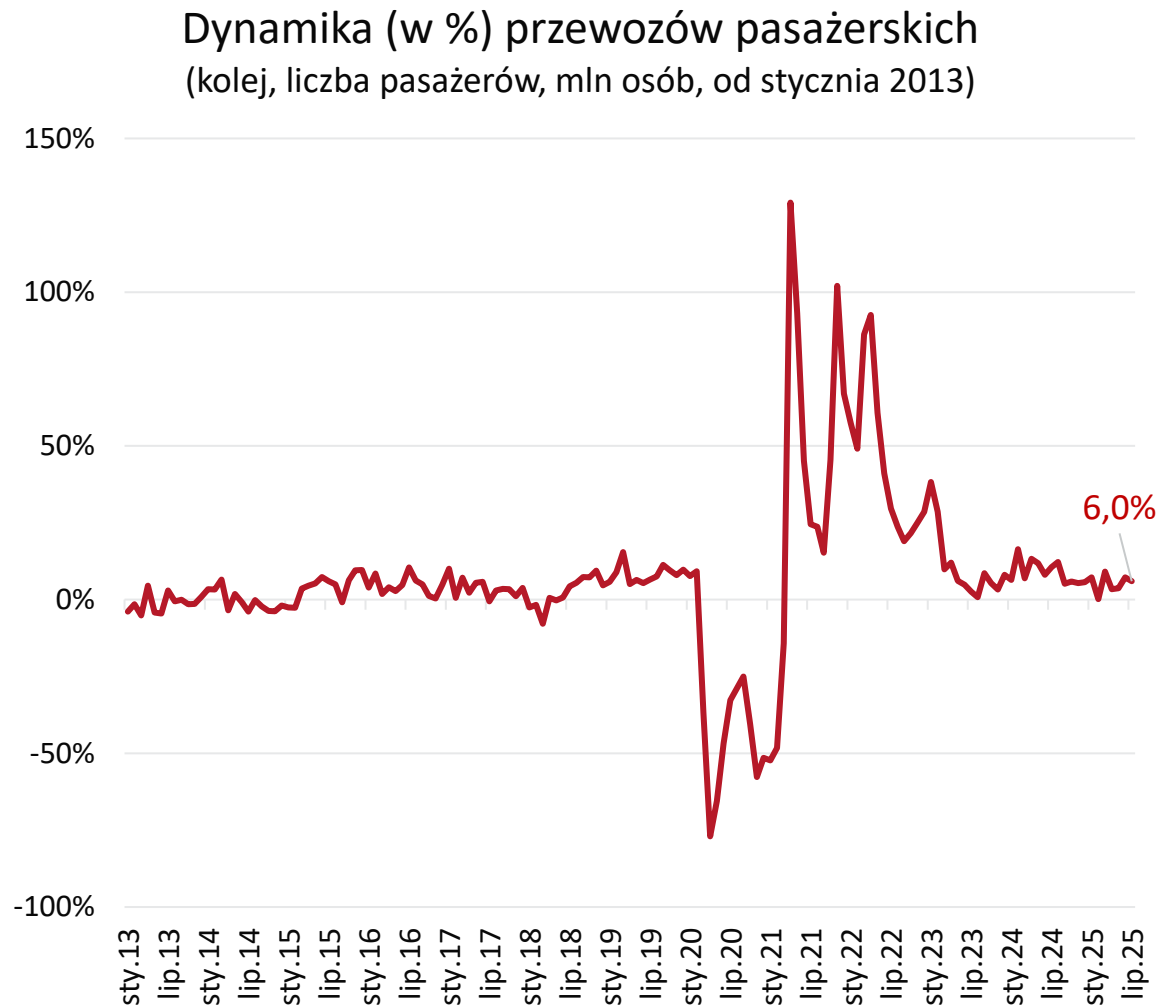
Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

Liczba pasażerów kolei w Polsce w każdym miesiącu (styczeń-lipiec) 2025 r. była na rekordowo wysokim poziomie w porównaniu z analogicznym okresem lat poprzednich (od danych dostępnych od 2012 r.)

Oznacza to także kontynuację miesięcznych wzrostów r-d-r nieprzerwanie od kwietnia 2021 r.

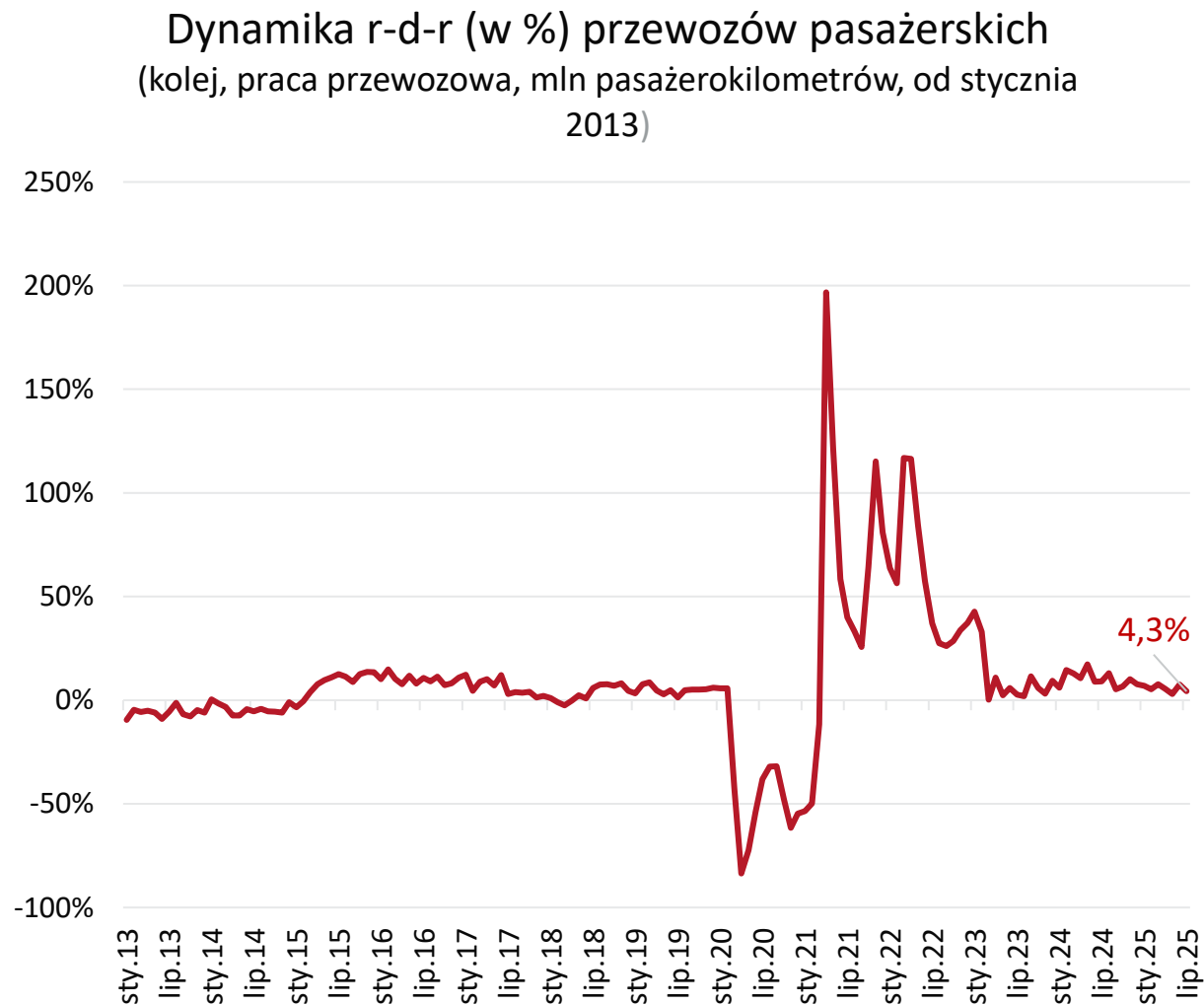


Źródło: Urząd Transportu Kolejowego



Liczba pasażerokilometrów w Polsce w każdym miesiącu (styczeń-lipiec) 2025 r. była na rekordowo wysokim poziomie w porównaniu z analogicznym okresem lat poprzednich (od danych dostępnych od 2012 r.)

Oznacza to także kontynuację miesięcznych wzrostów r-d-r nieprzerwanie od kwietnia 2021 r.



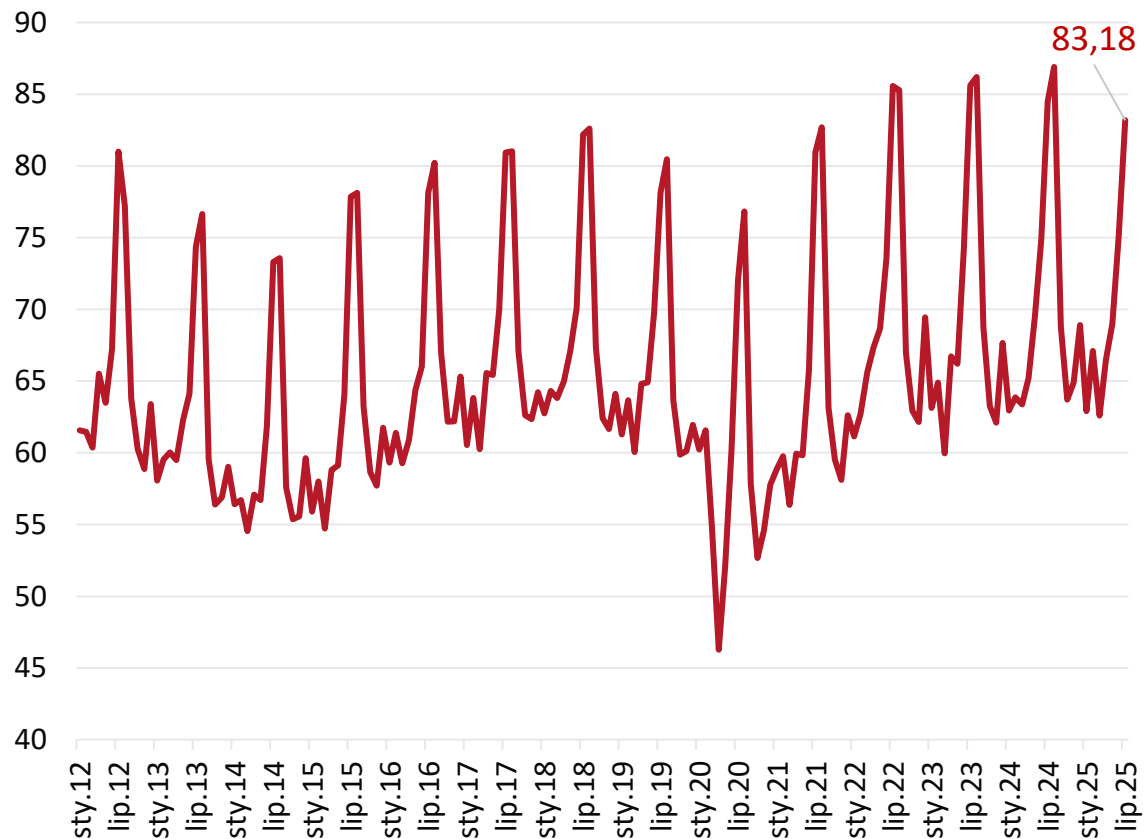
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Średnia odległość przejazdu 1 pasażera (km) w 2025 r. ze zmienną dynamiką r-d-r w poszczególnych miesiącach.

W lipcu 2025 dynamika r-d-r wyniosła -1,6%.

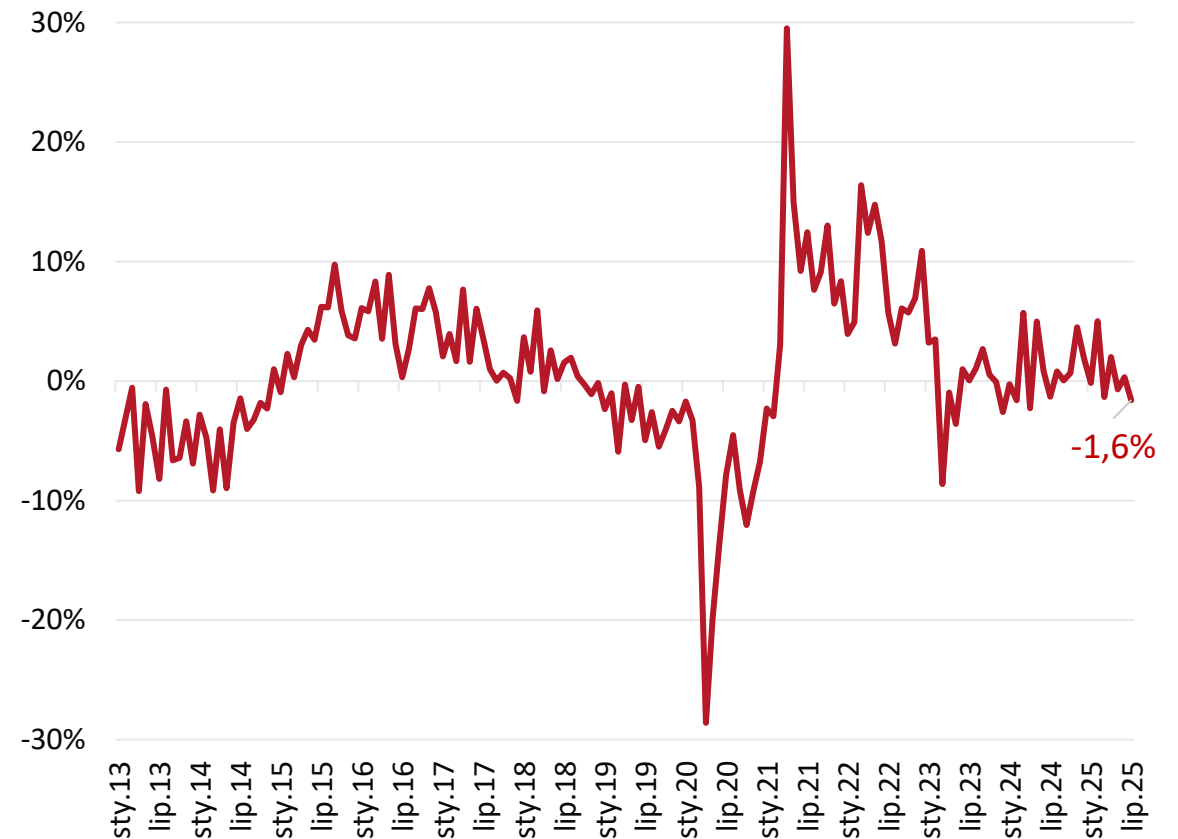
Przewozy pasażerskie

(kolej, średnia odległość przejazdu 1 pasażera, km, od stycznia 2012)



Dynamika (w %) przewozów pasażerskich

(kolej, średnia odległość przejazdu 1 pasażera, km, od stycznia 2013)



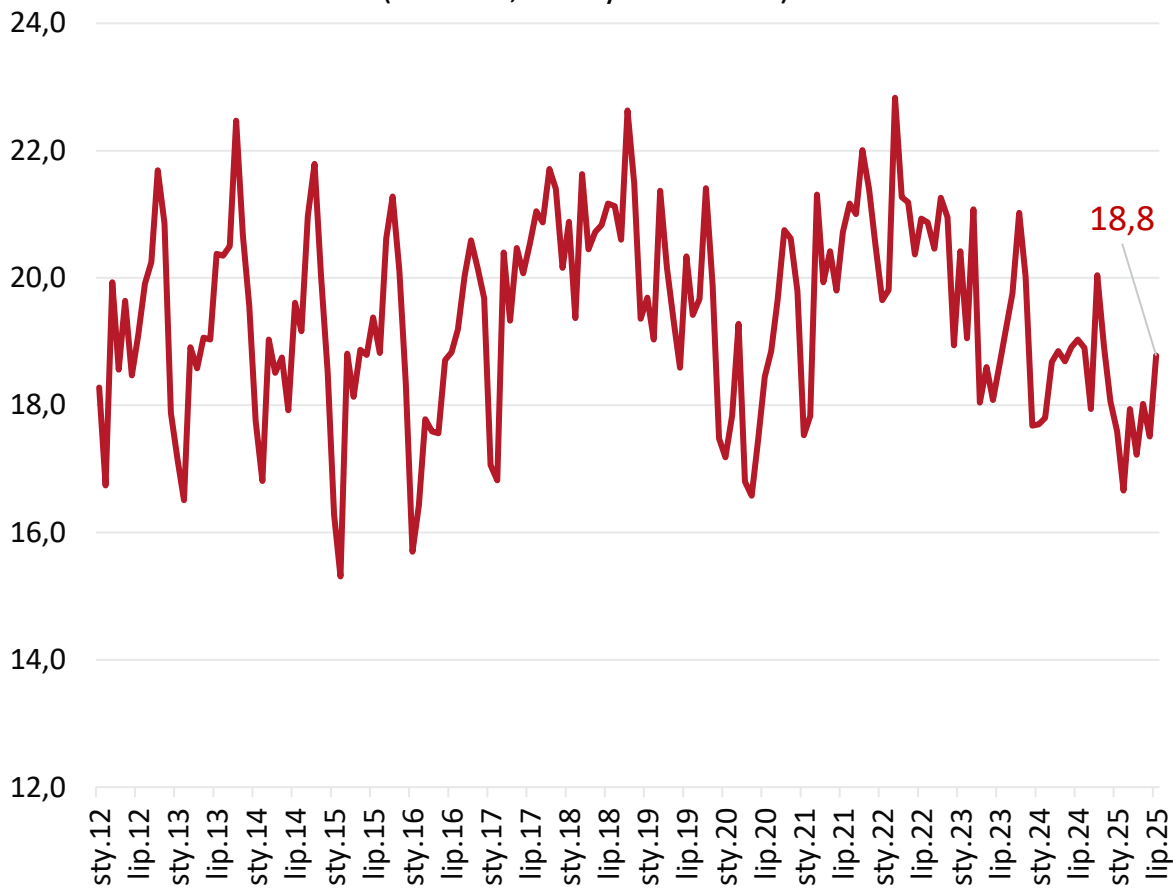
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego



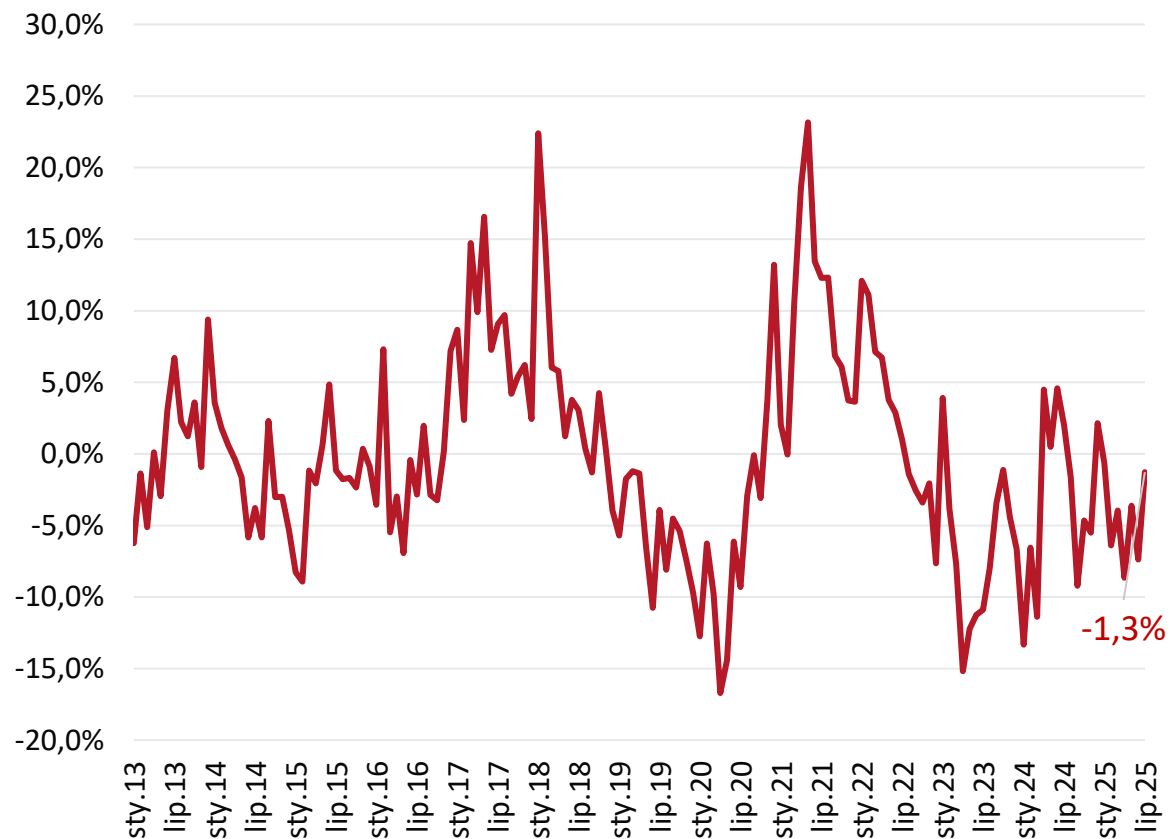
Masa przewiezionych towarów (w tonach) koleją w Polsce spada w całym 2025 r. (w lipcu -1,3% r-d-r).

Wpływ w długim horyzoncie wynika przede wszystkim ze spadku przewozu węgla (w 2024 najniższy poziom od dostępnych danych w 2012).

Przewozy towarowe koleją w Polsce
(mln ton, od stycznia 2012)



Dynamika r-d- przewozów towarowych koleją
w Polsce (w %, od stycznia 2013 r.)

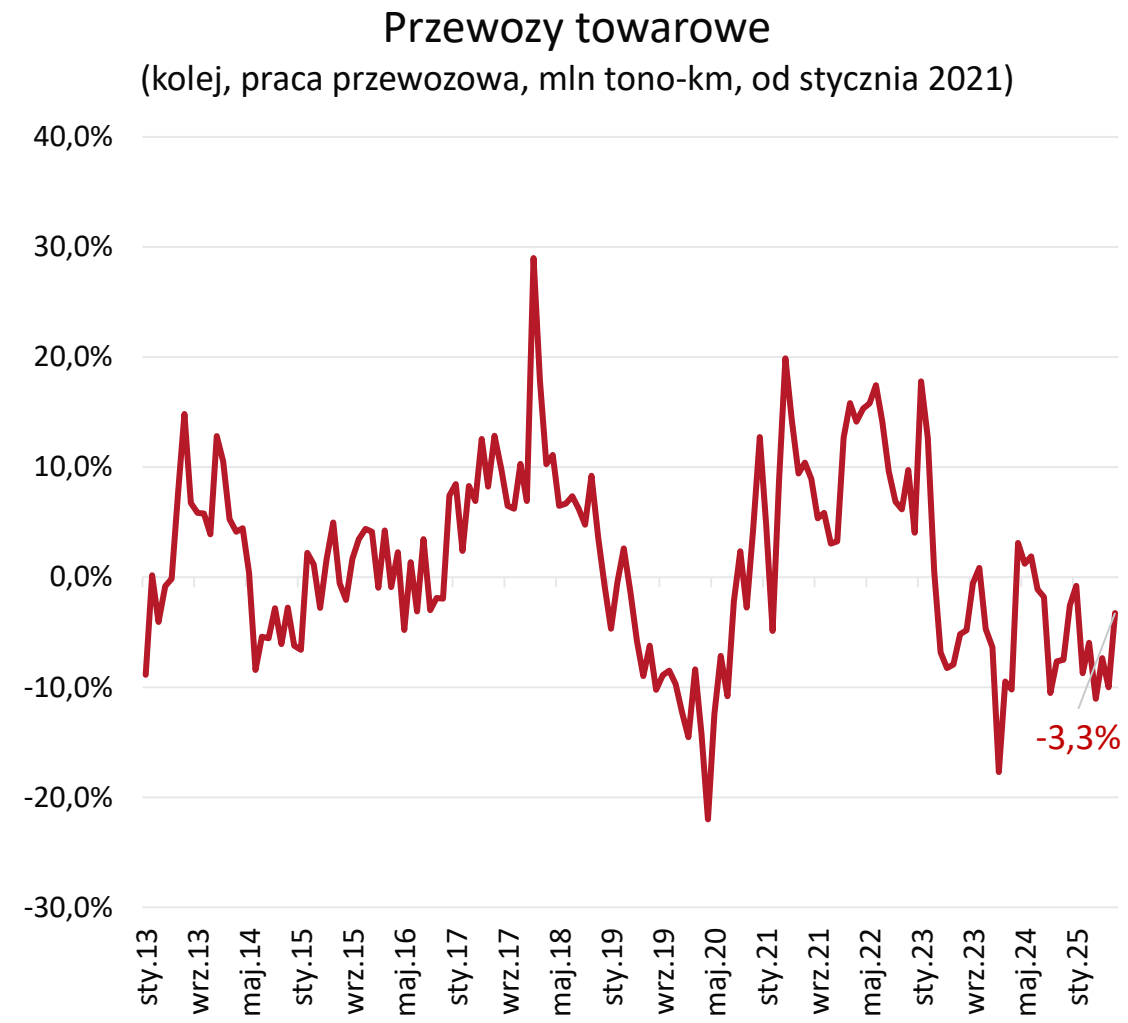
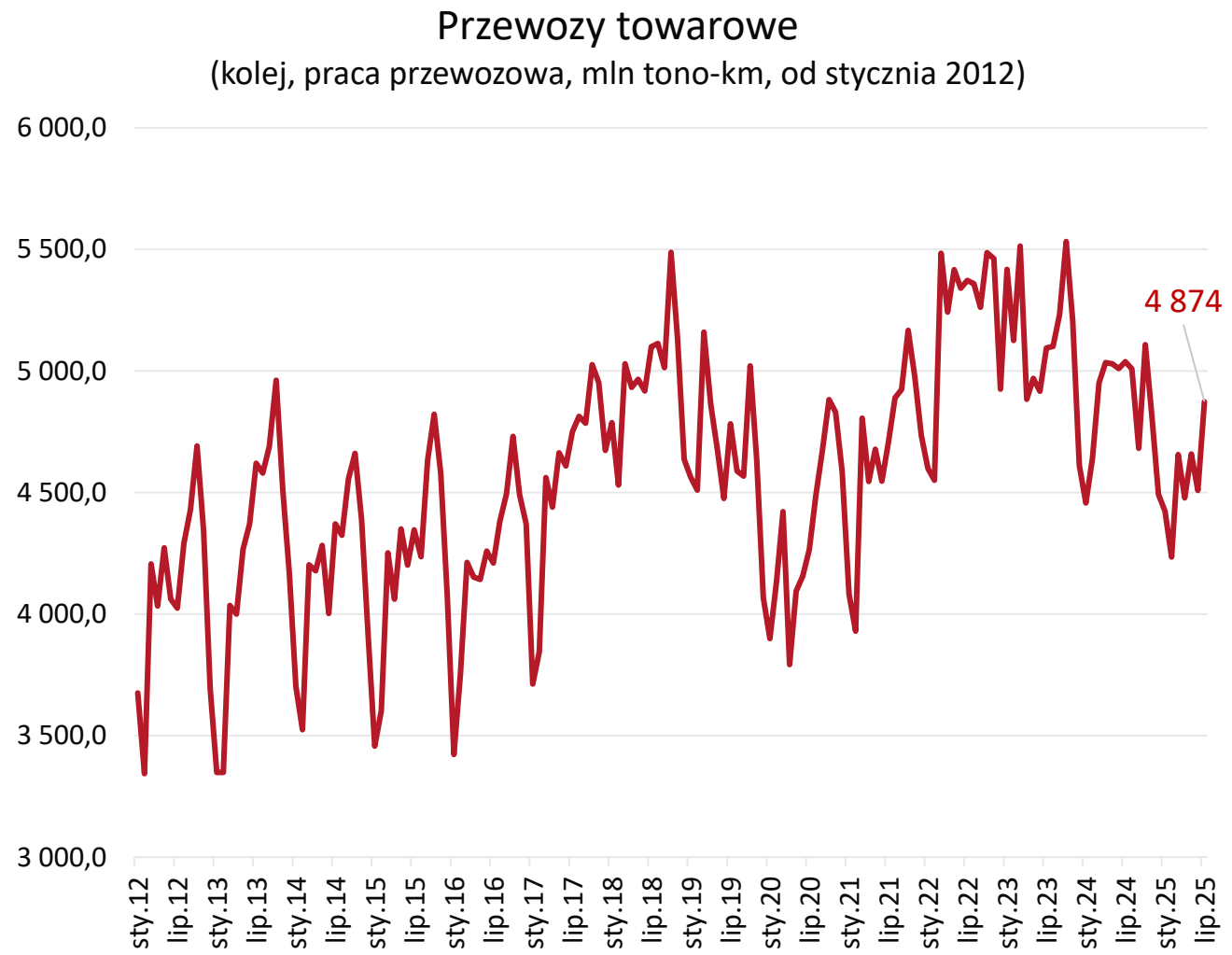


Źródło: Urząd Transportu Kolejowego



Praca przewozowa transportu kolejowego – liczona jako miliony tono-km – w Polsce w lipcu 2025 r. wyniosła najmniej od 2021 r. dla tego miesiąca - na co wpływ ma przede wszystkim strukturalny spadek przewozu węgla (w 2024 najniższy poziom od dostępnych danych w 2012).

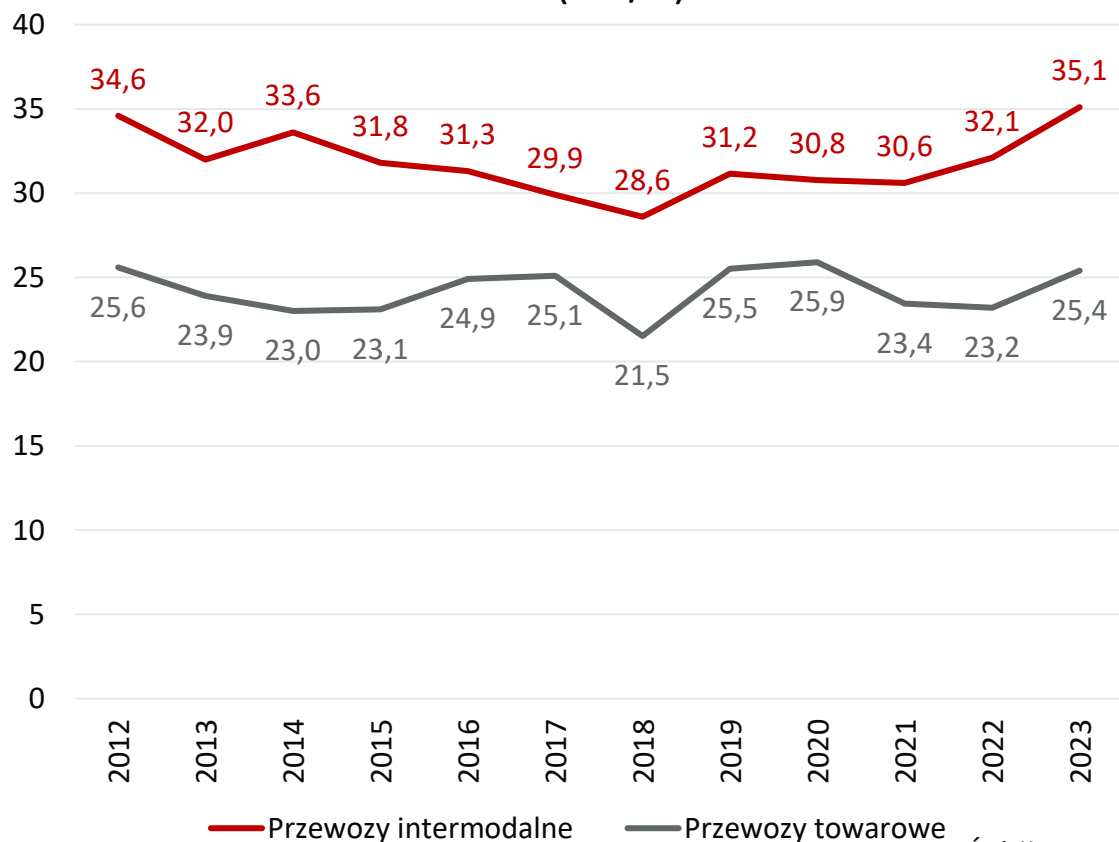
Spadek pracy przewozowej w lipcu br. wyniósł -3,3% r-d-r.



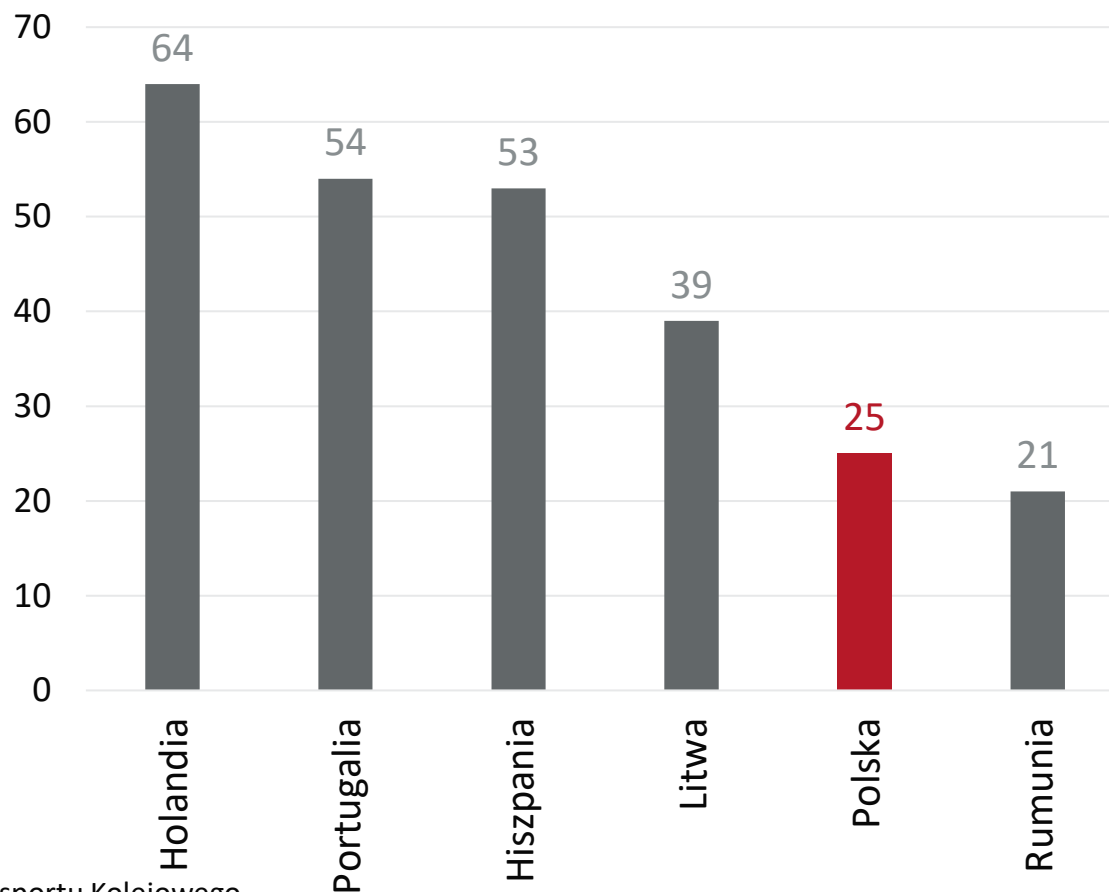
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Średnia prędkość przewozów towarowych w Polsce koleją wyniosła w 2023 r. 25,4 km/h, wobec 23,2 km/h w 2022 r. Nadal jest to jednak prędkość niższa niż w wielu europejskich krajach i negatywnie odbija się na konkurencyjności transportu kolejowego.

Średnia prędkość pociągów towarowych w Polsce (km/h)



Średnia prędkość pociągów towarowych w wybranych krajach Europy (2016, km/h)



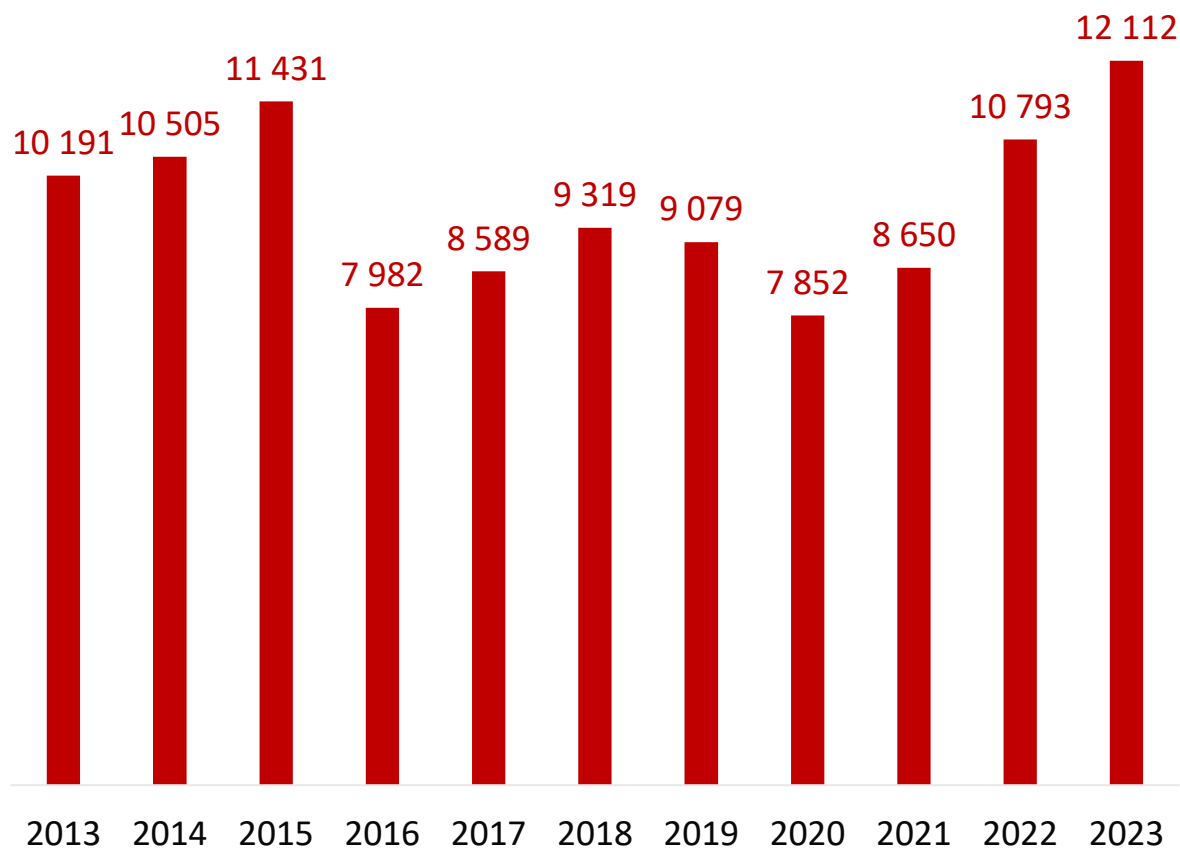
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego



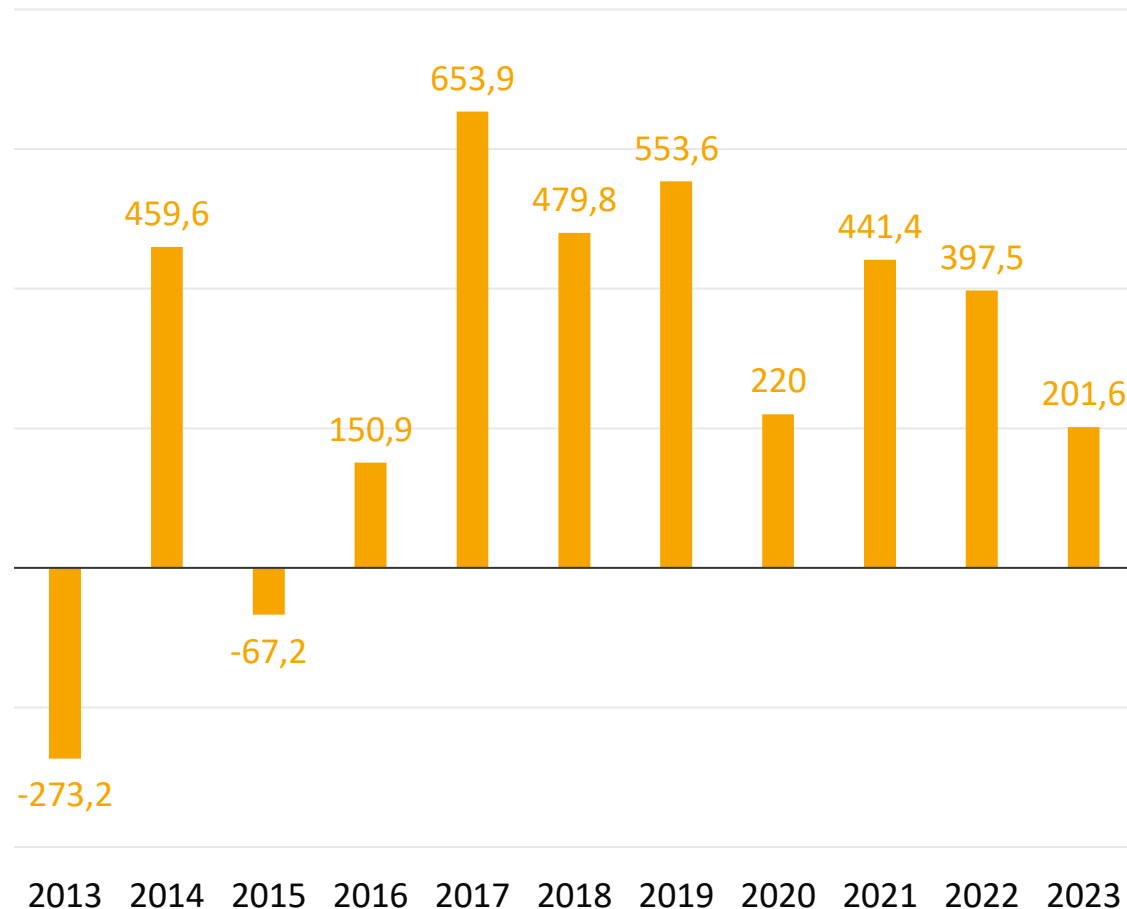
Przychody ze sprzedaży Grupy PKP w 2023 r. były na rekordowo wysokim poziomie.

Zysk z działalności podstawowej (zysk na sprzedaży) wyniósł 591, mln zł (+11,8% r/r), jednak całkowity zysku netto Grupy PKP był najniższy od 2016.

Przychody ze sprzedaży Grupy PKP (mln PLN)



Zysk (strata) netto Grupy PKP (mln PLN)



Źródło: Raporty roczne PKP, różne wydania

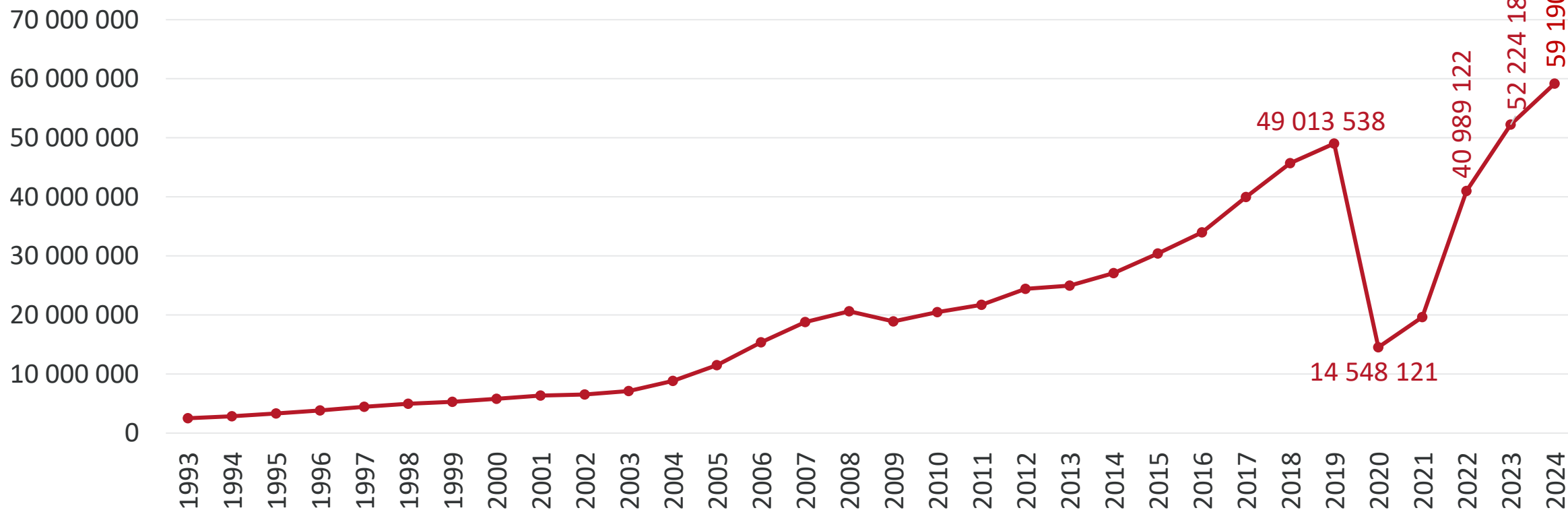


Rynek transportowy w Polsce – lotnictwo



Pasażerski ruch lotniczy w Polsce w 2024 r. osiągnął rekordowo wysoki poziom i wyniósł 59,2 mln obsłużonych pasażerów (+13,3% r/r).

Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w okresie 1993 - 2024

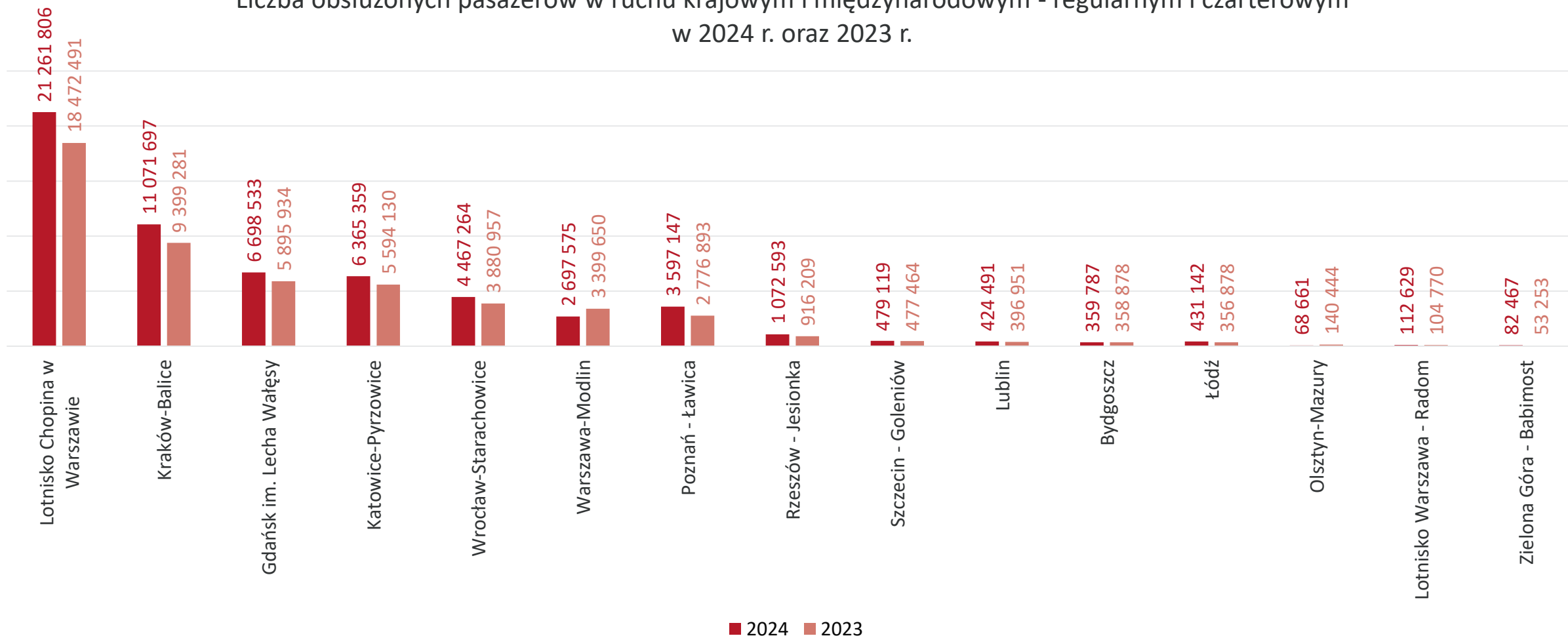


Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego



Wszystkie główne lotniska pasażerskie w Polsce (za wyjątkiem lotniska Warszawa-Modlin oraz Zielona Góra – Babimost) obsłużyły w 2024 r. więcej pasażerów niż w roku poprzednim.

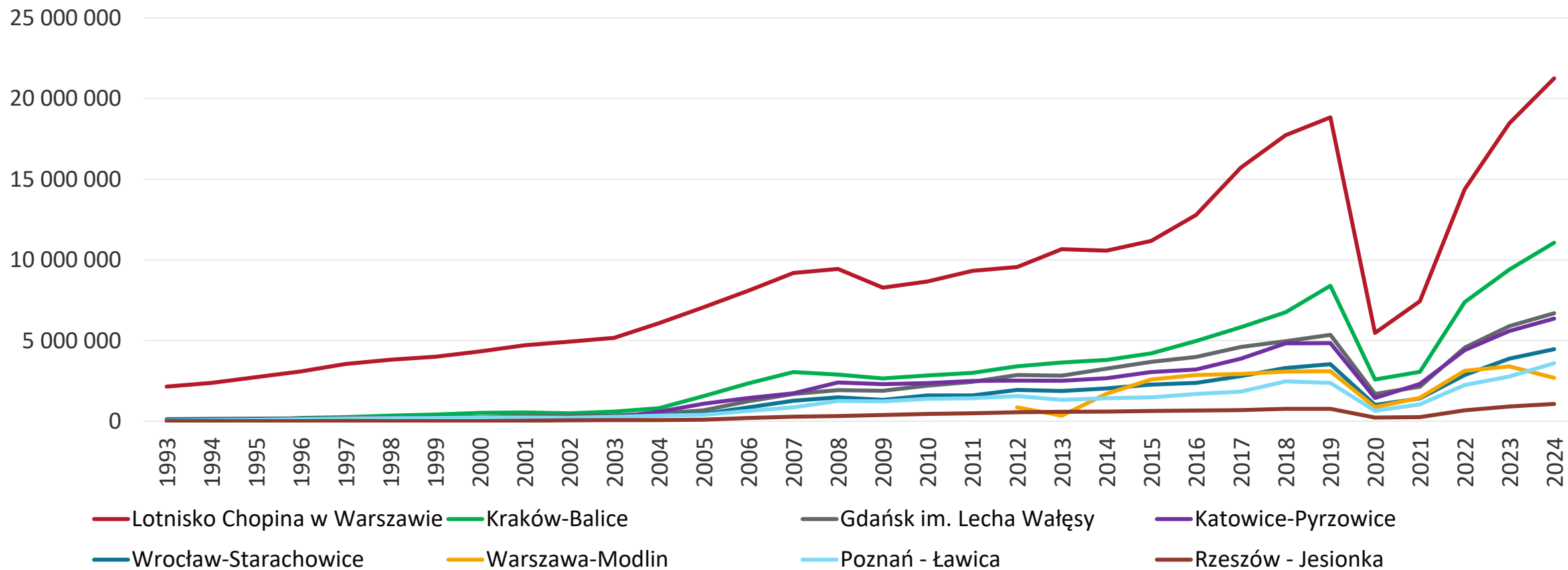
Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w 2024 r. oraz 2023 r.



Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

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

Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym
(lotniska, które w 2024 r. obsłużyły ponad milion pasażerów)

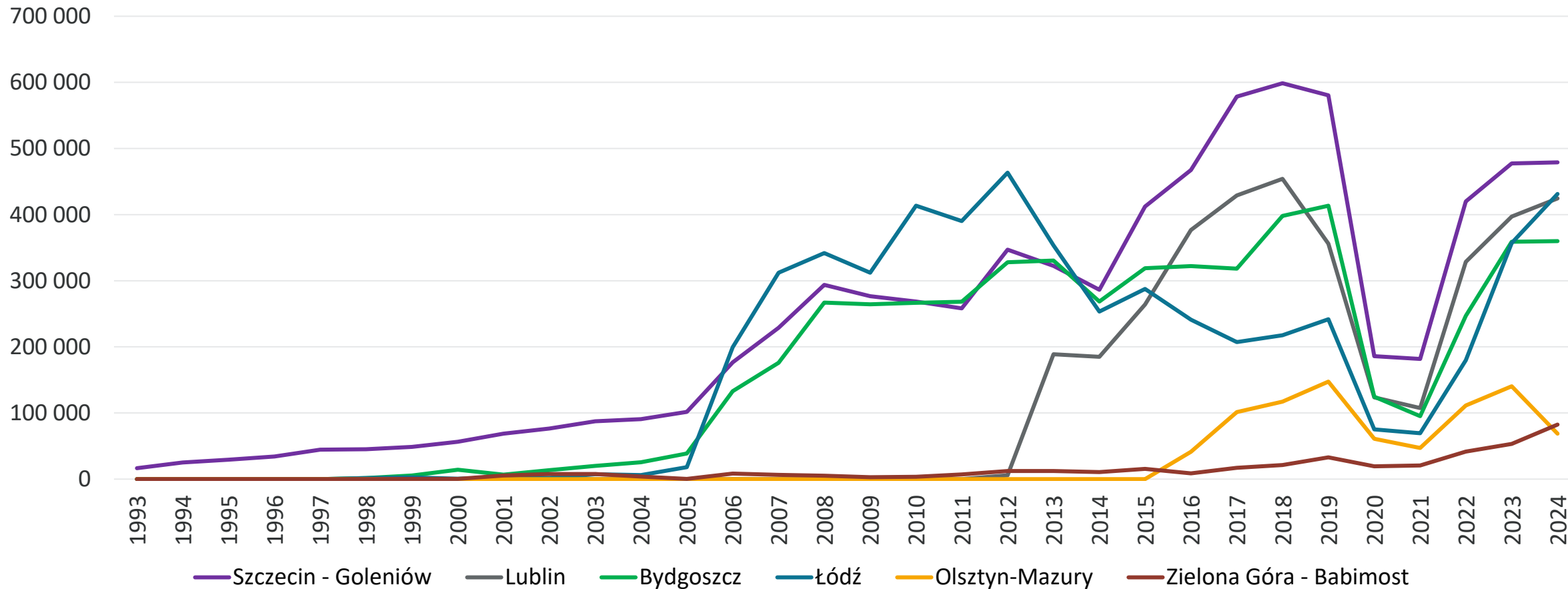


Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego



Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym na lotniskach, które w 2024 obsłużyły poniżej miliona pasażerów

Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym, które w 2023 obsłużyły poniżej miliona pasażerów



Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

W I kw. 2025 polskie lotniska z rekordową ilością pasażerów dla tego okresu w roku.

Jeśli wzrosty się utrzymają rok 2025 będzie kolejnym rekordowym rokiem po 2024, pod względem przewozu pasażerów (59,2 mln).

Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w pierwszym kwartale lat 2023 - 2025					
Nazwa portu lotniczego	pierwszy kwartał 2025	pierwszy kwartał 2024	pierwszy kwartał 2023	dynamika 2025/2024	dynamika 2025/2023
Lotnisko Chopina w Warszawie	4 827 093	4 292 654	3 527 208	12,5%	36,9%
Kraków - Balice	2 639 420	2 166 041	1 888 802	21,9%	39,7%
Gdańsk im. Lecha Wałęsy	1 375 755	1 228 835	1 028 367	12,0%	33,8%
Katowice - Pyrzowice	1 086 582	922 335	791 664	17,8%	37,3%
Wrocław - Strachowice	849 155	757 218	617 172	12,1%	37,6%
Poznań - Ławica	624 846	486 509	415 437	28,4%	50,4%
Warszawa/Modlin	330 678	592 986	651 457	-44,2%	-49,2%
Rzeszów - Jasionka	203 193	180 169	164 391	12,8%	23,6%
Łódź	87 248	87 349	67 371	-0,1%	29,5%
Szczecin - Goleniów	85 870	85 516	93 032	0,4%	-7,7%
Lublin	71 388	67 245	72 158	6,2%	-1,1%
Bydgoszcz	67 174	70 867	63 863	-5,2%	5,2%
Zielona Góra - Babimost	15 791	11 972	9 696	31,9%	62,9%
Lotnisko Warszawa - Radom	13 401	18 714	0	-28,4%	-
Olsztyn-Mazury	12 669	24 029	23 213	-47,3%	-45,4%
Suma	12 290 263	10 992 439	9 413 831	11,8%	30,6%

Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

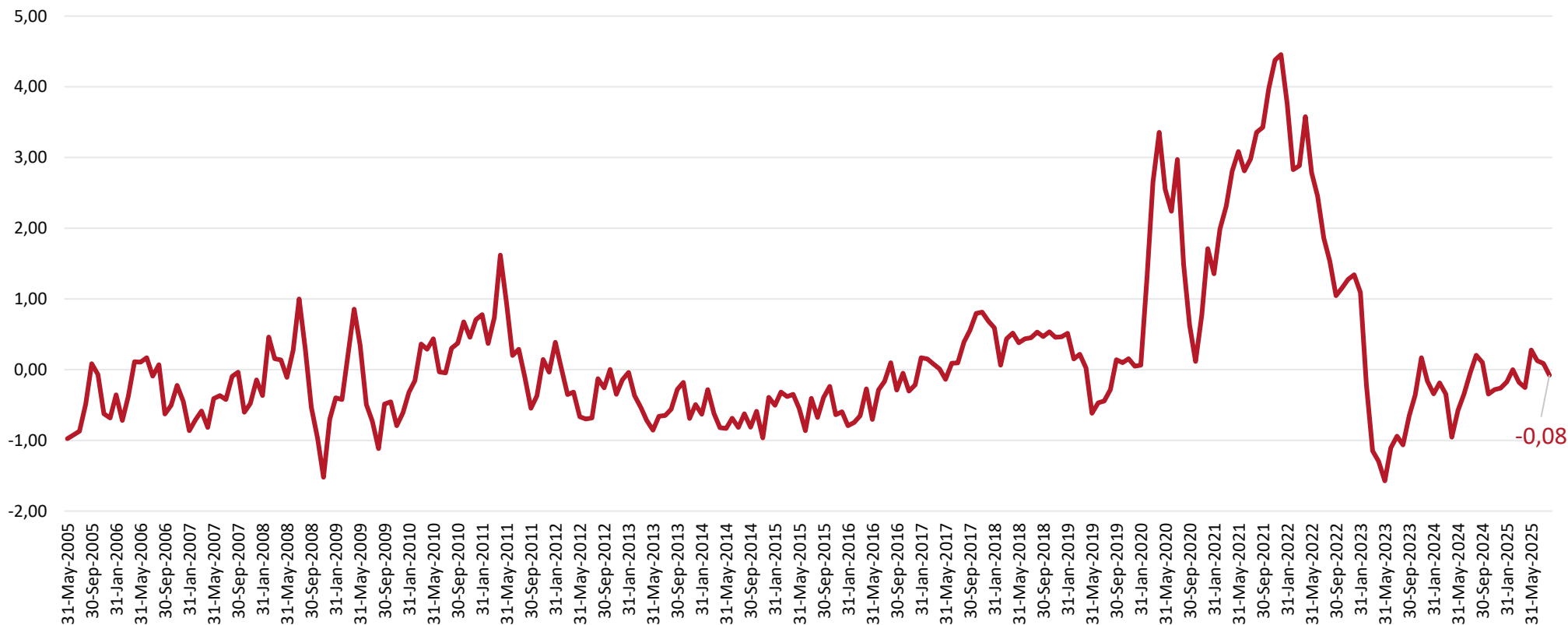


Rynek transportowy na świecie – fracht morski i lotniczy



Globalny Indeks Presji Łańcuchów Dostaw (*ang. Global Supply Chain Pressure Index, GSCPI*) w 2025 spada od szczytu osiągniętego w maju (0,28), poniżej zera w sierpniu (-0,08) – co oznacza złagodzenie presji w globalnych łańcuchach dostaw.

Global Supply Chain Pressure Index (odchylenie standardowe od średniej wartości)



Mierzony przez Bank Rezerwy Federalnej w Nowym Jorku GSCPI tworzony jest 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.**

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

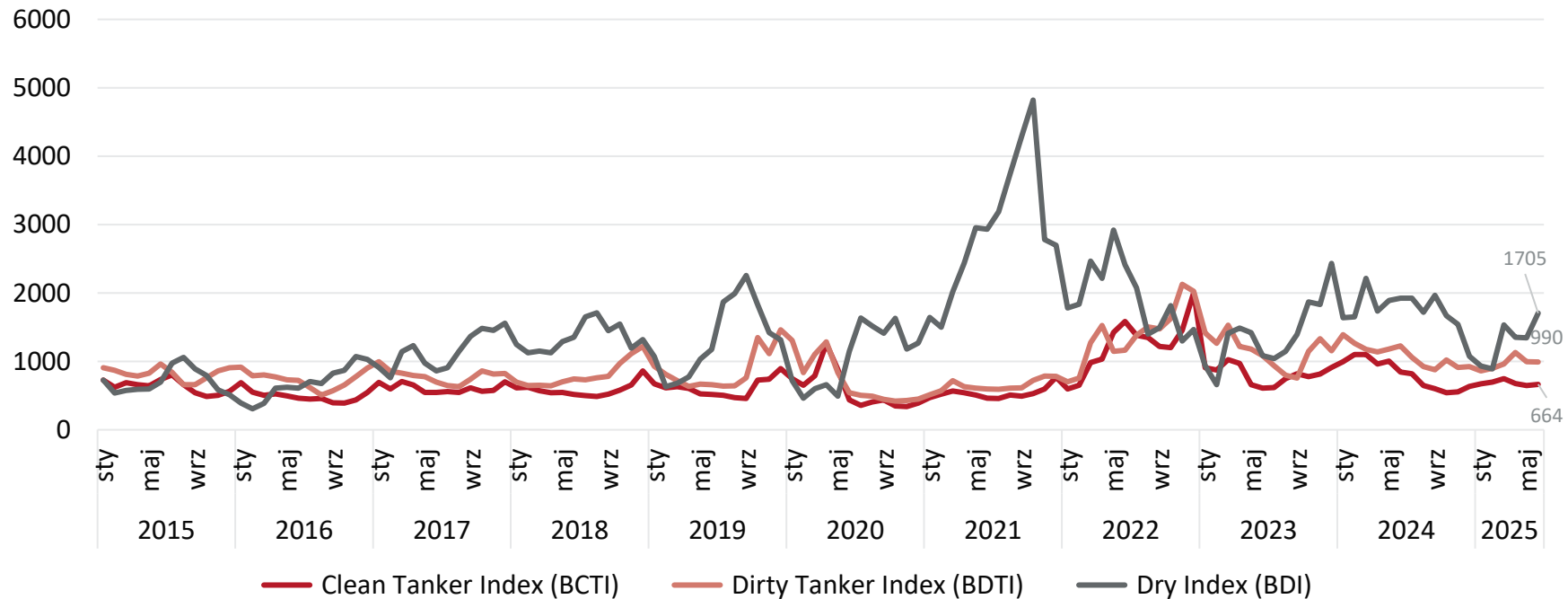
Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

Średnie ceny transportu surowców (indeks BDI) drogą morską w każdym miesiącu 2025 r., są niższe niż w analogicznym okresie roku poprzedniego.

Ceny frachtu morskiego od stycznia 2015 r.
(średnie miesięczne, USD)

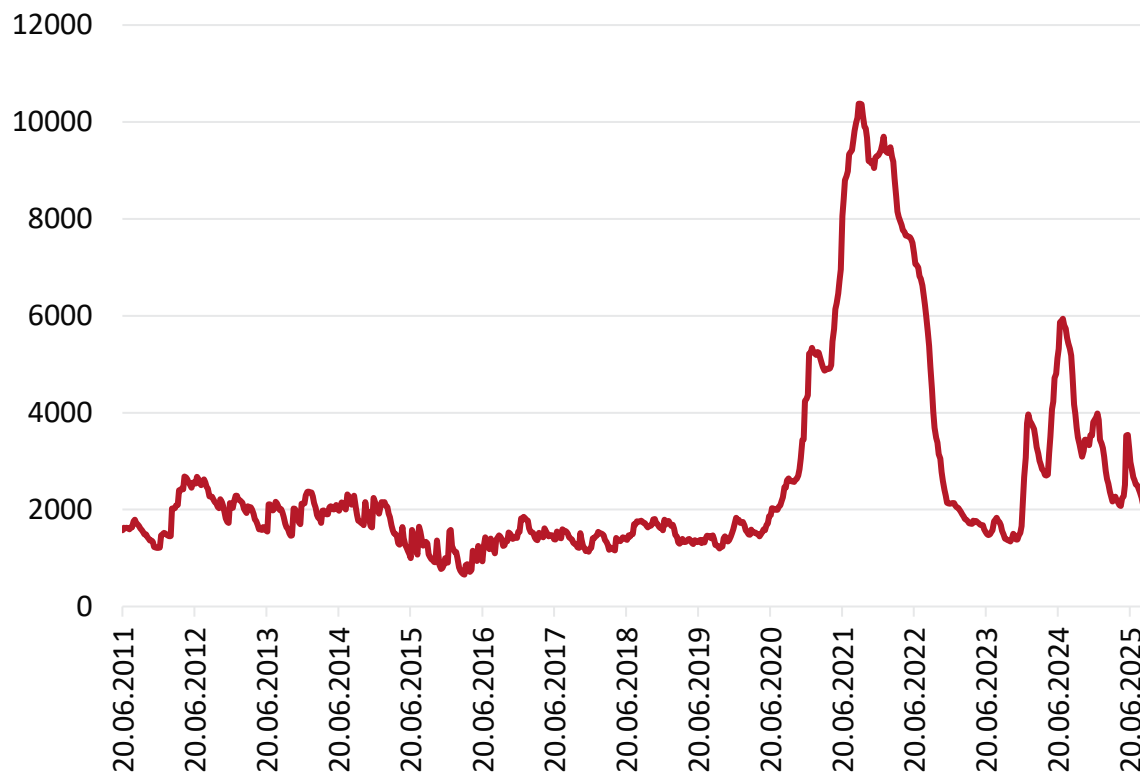


Źródło: Macrobond, BDI – średnie ceny transportu surowców, BCTI – produkty naftowe, BDTI – ropa naftowa

Sporządzany przez firmę Drewry światowy indeks cen transportu* morskiego wskazuje na panującą zmienność na rynku frachtu morskiego w 2025.

Od połowy 2025 roku ceny na transport morski spadają ponownie w okolice 2,1 tys. USD., po nagłych wzrostach w okresie maj-czerwiec 2025.

World, Drewry Shipping Consultants Ltd,
Shipping, Composite, Index



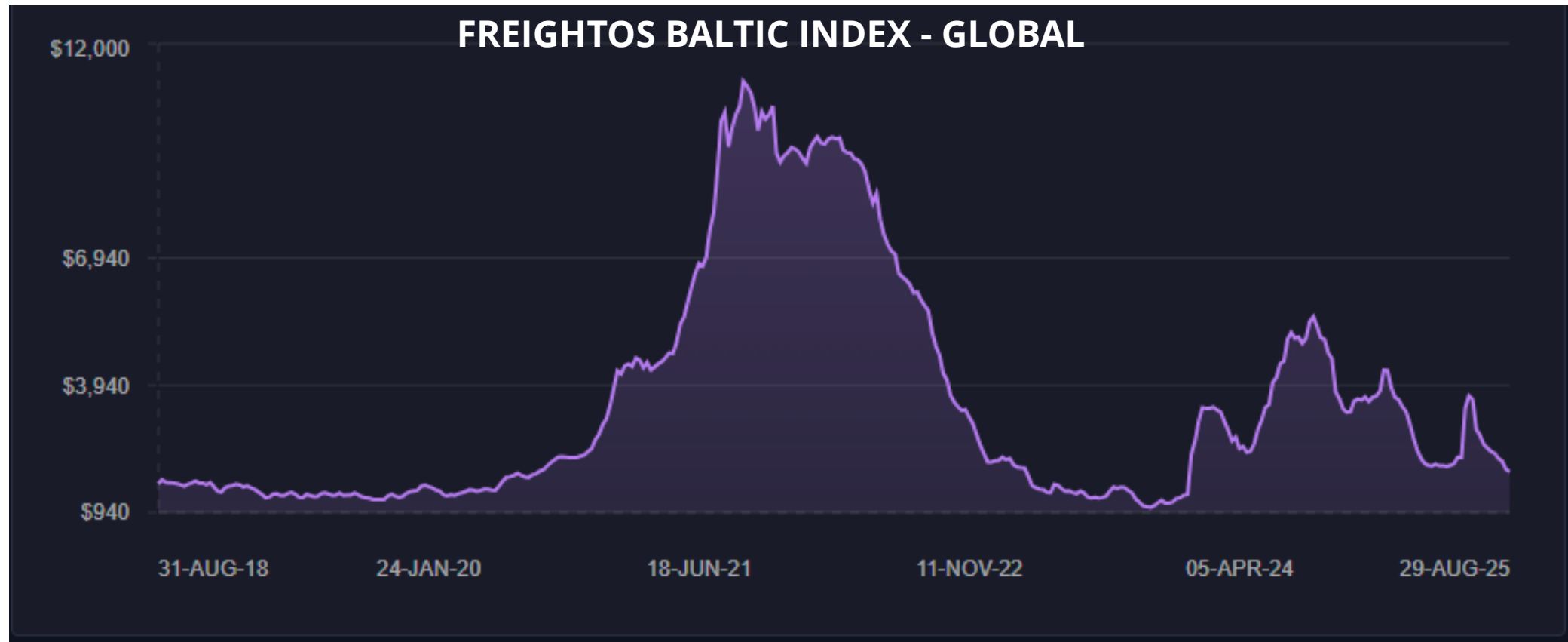
World, Drewry Shipping Consultants Ltd,
Shipping, Composite, Index



* 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

W 2025. r. globalny wskaźnik cen frachtu morskiego (FBX) – sprawozdawany przez firmę Freightos, doświadczał zmienności.

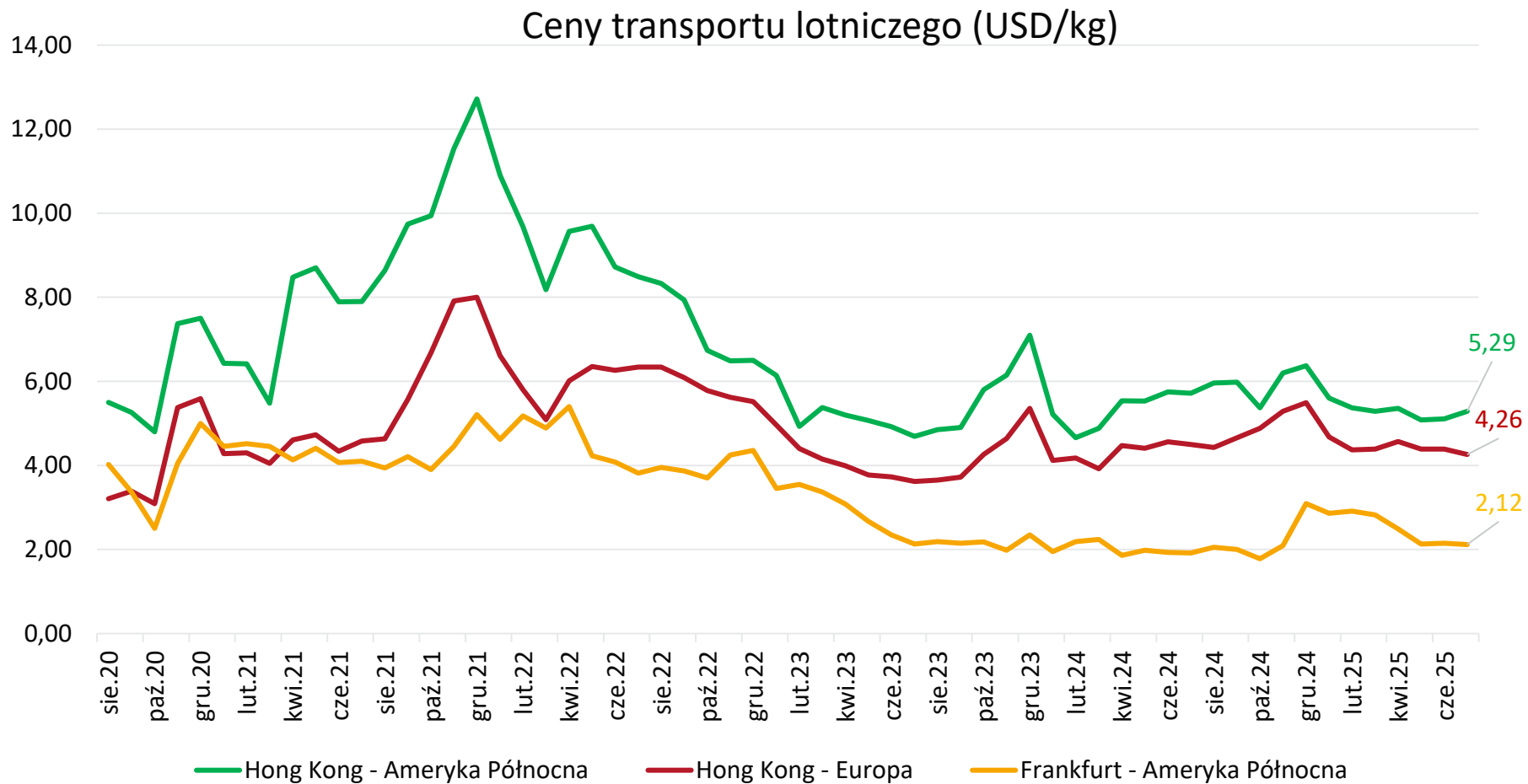
W połowie czerwca wzrósł do 3,7 tys. USA, by kod koniec sierpnia spaść do około 1,9 tys. USD najniższego poziomu od 2024 r.



Źródło: Freightos

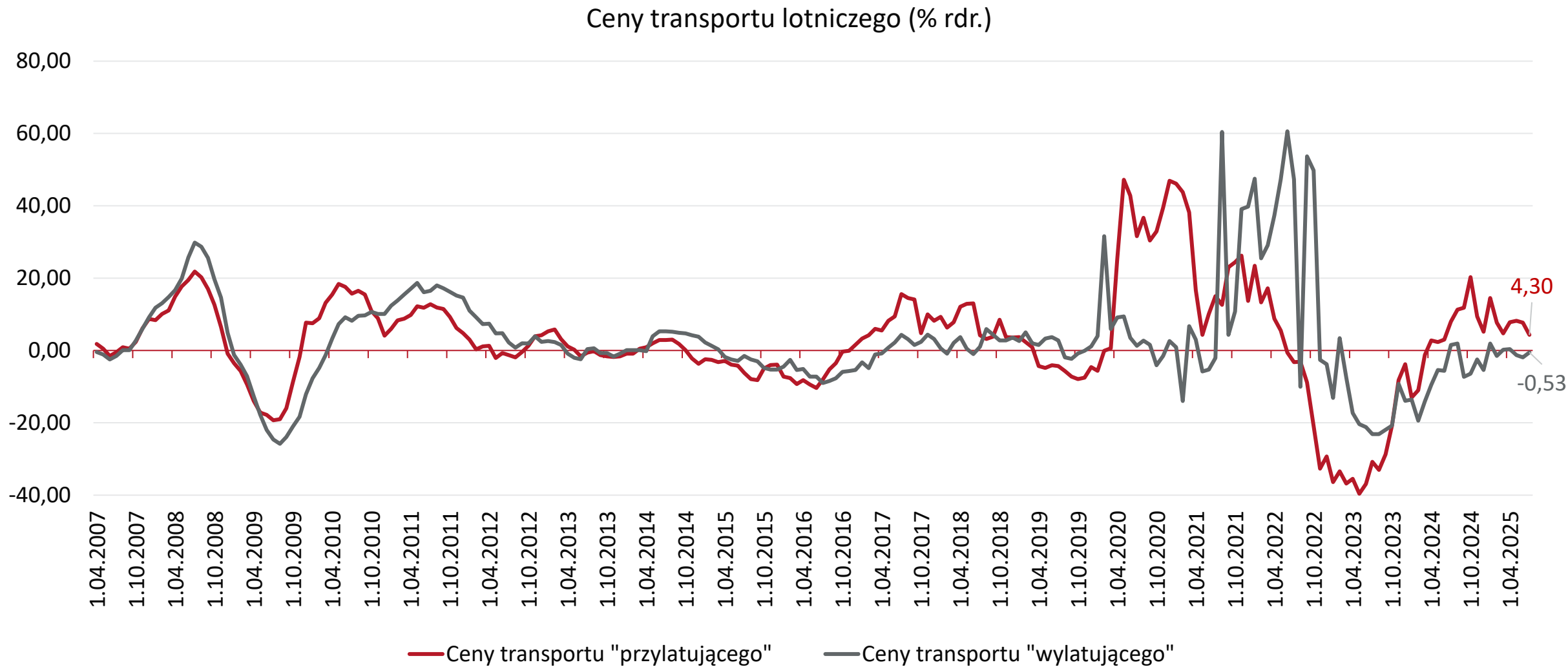


Ceny transportu lotniczego w sierpniu 2025 r. wskazują na stabilizację na rynku frachtu lotniczego, z umiarkowanymi stawkami.



Źródło: AiRCargoNews / BalticExchange

Dynamika cen transportu lotniczego w 2025 r. dla transportu przylatującego do USA jest dodatnia (w lipcu ok. 4,3%), natomiast wylatującego z USA blisko zeru.



Źródło: FRED (IC 131)/(IS 231)



Rynek transportowy na świecie – benzyna i olej napędowy

Ważne

Dane podstawowe

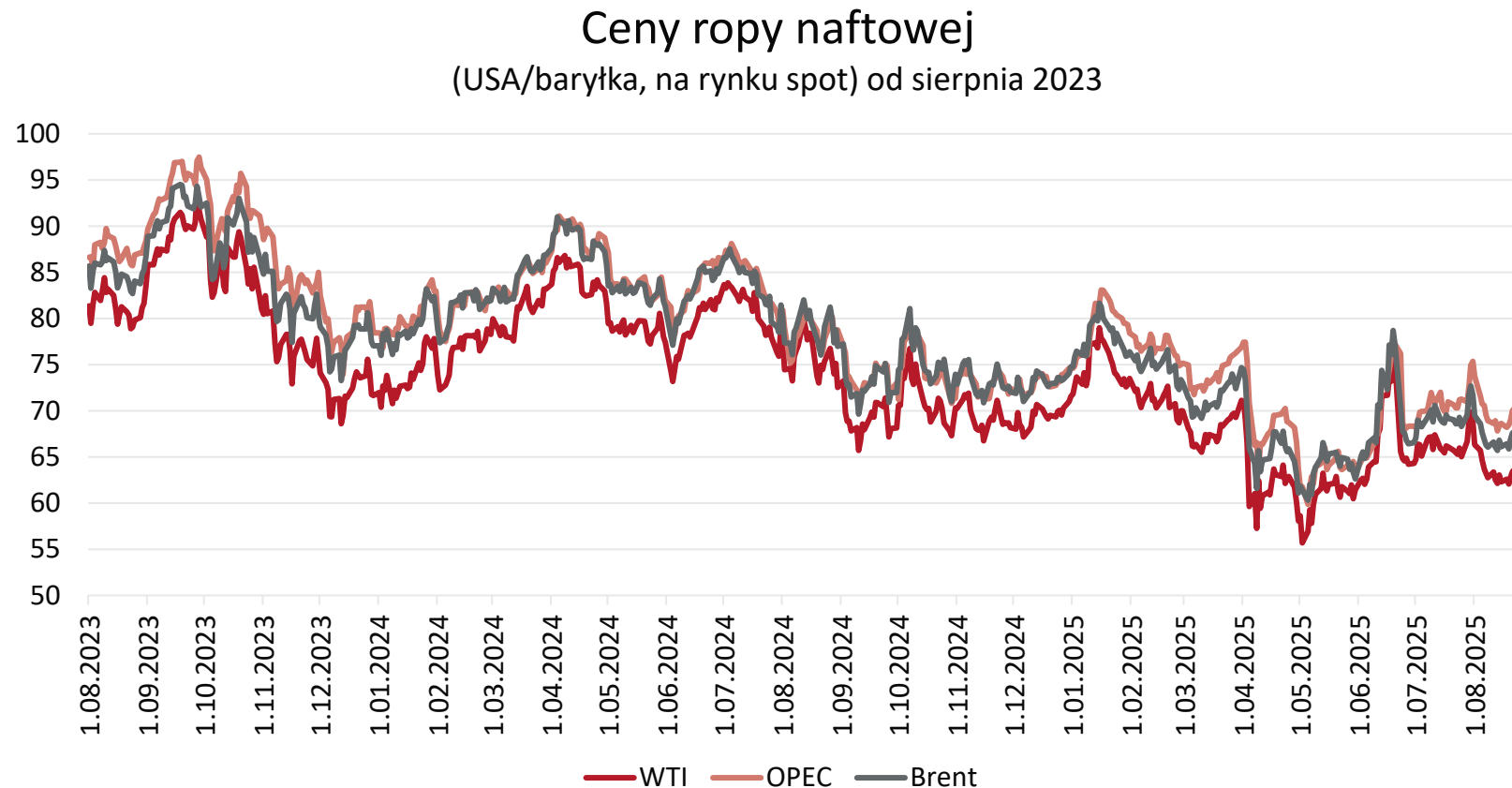
Kolej

Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

Ceny ropy naftowej w 2025 r. zmienne, reagując na szereg czynników w tym o charakterze geopolitycznym.



Źródło: Macrobond

Ważne

Dane podstawowe

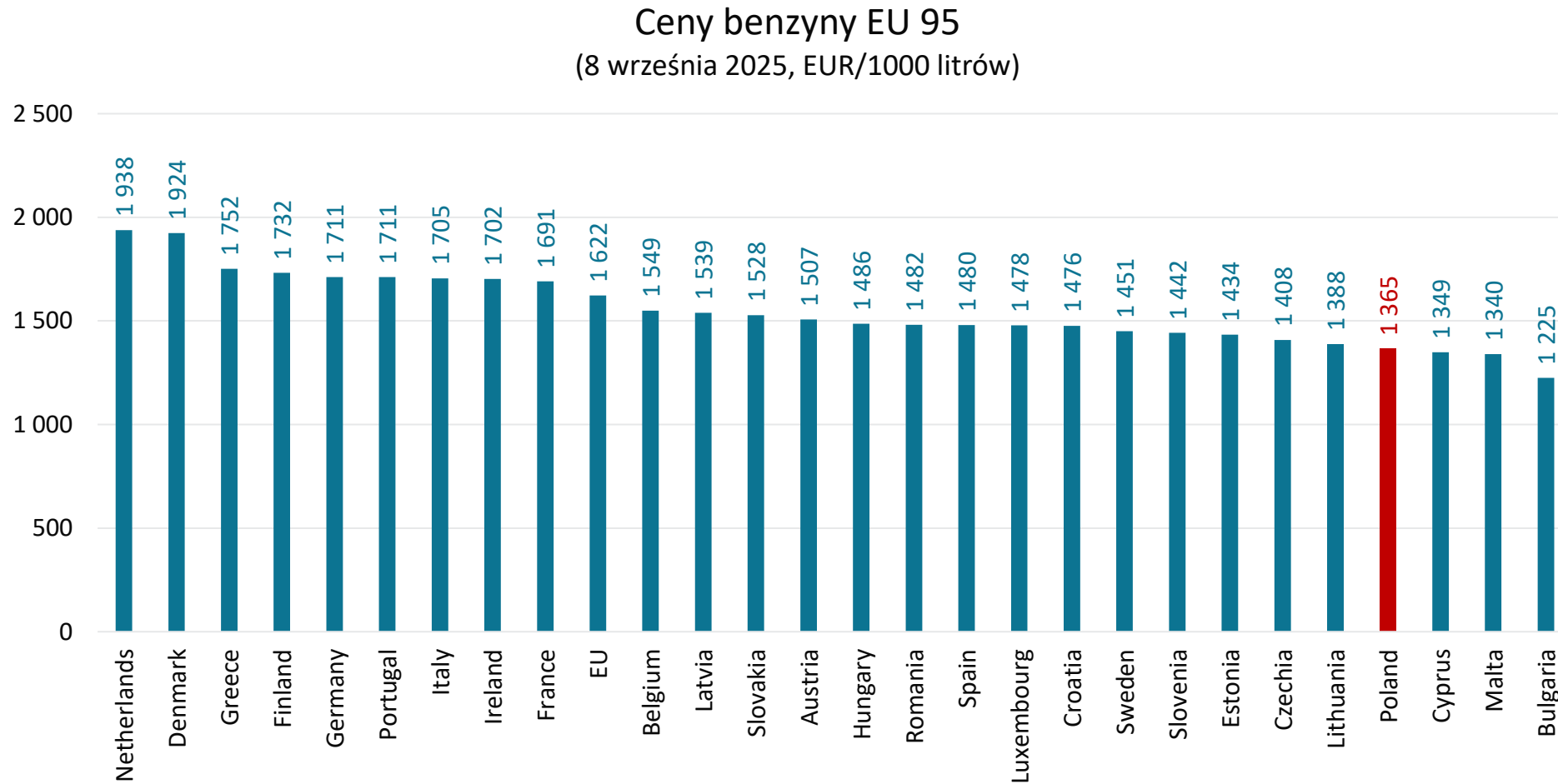
Kolej

Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

Ceny benzyny w Polsce na początku września 2025, były jednymi z najniższych w UE.



Źródło: Weekly Oil Bulletin

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

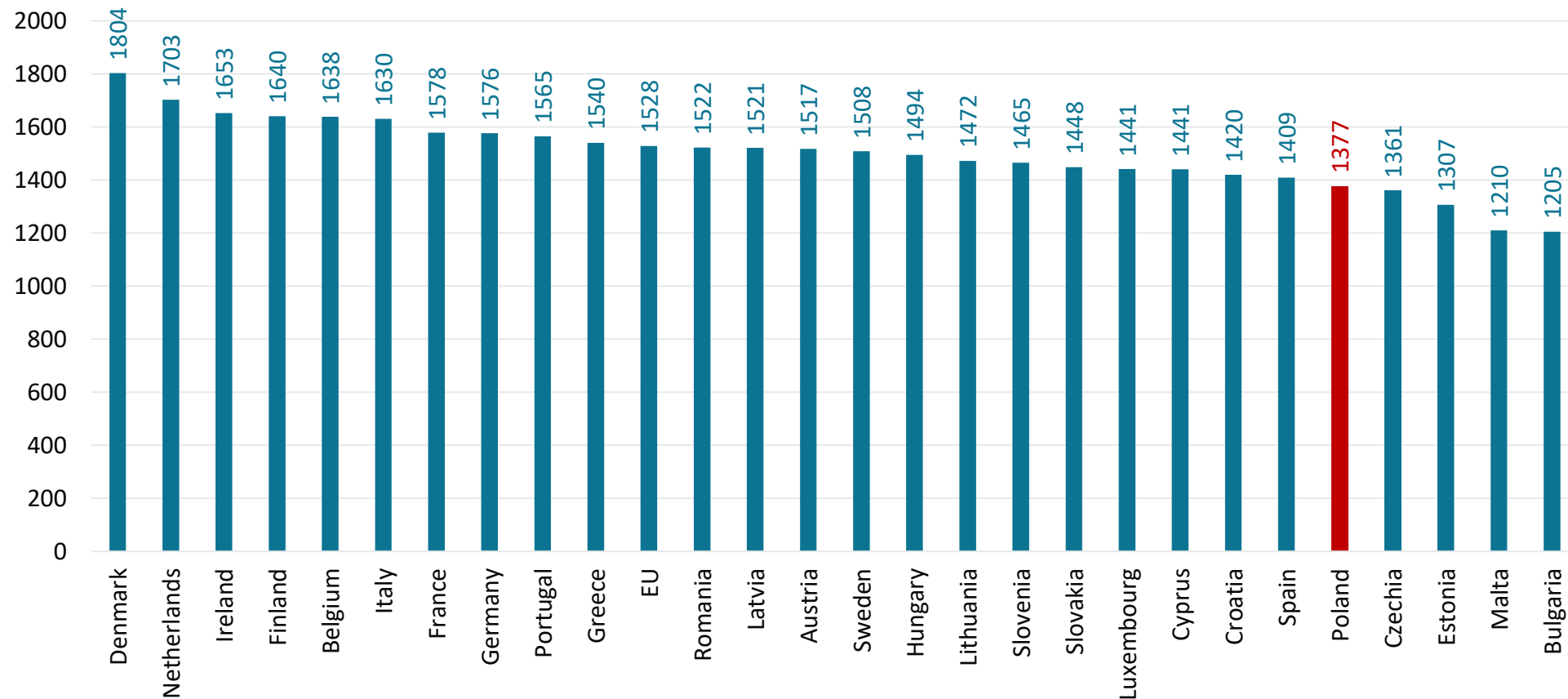
Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

Ceny oleju napędowego w Polsce na początku września 2025 r., były jednymi z najniższych w UE.

Ceny oleju napędowego (EN 590)
(8 września 2025 r.; EUR/1000 litrów)



Źródło: Weekly Oil Bulletin

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy



Biuro Analiz PFR S.A.:

pawel.dobrowolski@pfr.pl

michal.kolasa@pfr.pl

andrzej.kochman@pfr.pl

adam.jagodzinski@pfr.pl