

Rynek transportu w Polsce i na świecie

Zestawienie
listopad 2025

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



Ważne w tym wydaniu

Produkcja usług transportowych i gospodarki magazynowej rośnie r-d-r nieprzerwanie od kwietnia 2024 (najświeższe dane z sierpnia 2025 wskazują wzrost o +5,5%):

- wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury w branży transportowej i magazynowej przez większość czasu 2025 jest lepszy niż w 2024 (w październiku 2025 na poziomie -2% a w październiku 2024 na poziomie -4,1%), ale pozostaje słabszy niż w latach 2013-2019.

Prędkość przewozów towarowych koleją w Polsce chociaż rośnie, nadal jest niższa niż w większości krajów UE (dla których są dostępne dane) i negatywnie odbija się na konkurencyjności transportu kolejowego:

- jak wskazują dane Eurostatu średnia prędkość przewozów towarowych koleją w ruchu krajowym w 2020 (najświeższe dane) wyniosła w przypadku: Polski 30 km/h; Czech 45km/h; Niemiec 48,6 km/h; Słowacji 57,1 km/h
- według danych Urzędu Transportu Kolejowego średnia prędkość przewozów towarowych ogółem w Polsce w 2024 wyniosła 27,3 km/h a w przewozach intermodalnych 37,4 km
- przyśpieszenie prędkości w przewozach towarowych na kolii pozwoliłoby lepiej wykorzystać fakt, że linie kolejowe w Polsce należą do jednych z najdłuższych w UE: ich długość w 2023 r. wyniosła 19,6 tys. km (na trzecim miejscu w UE po Niemczech i Francji).

Polskie koleje (obok niemieckich), przewożą największą ilość materiałów niebezpiecznych (w tym wybuchowych) spośród wszystkich krajów UE, co również wpływa na istotność zapewnienia bezpieczeństwa w przewozach kolejowych.

- w przypadku materiałów niebezpiecznych zbiorczo w 2024 polskie koleje przewiozły ich 31754 tys. ton, zaś druga w zestawieniu Francja 12451 tys. ton (brak danych dla Niemiec za 2024, w 2023 było to 70503 tys. ton)
- w przypadku materiałów wybuchowych, apogeum ich przewozu w Polsce zanotowano w 2023 r, kiedy to polskie koleje przewiozły ich 130 tys. ton (w 2024 spadek do 95 tys. ton), Niemcy 160 tys ton, a trzecia w zestawieniu Rumunia 52 tys. ton.

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 \(str. 4-28\)](#)
- [Rynek transportowy w Polsce – kolej \(str. 29-39\)](#)
- [Rynek transportowy w Polsce – lotnictwo \(str. 40-45\)](#)
- [Rynek transportowy na świecie – fracht morski i lotniczy \(str. 46-52\)](#)
- [Rynek transportowy na świecie – benzyna i olej napędowy \(str. 53-58\)](#)

[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

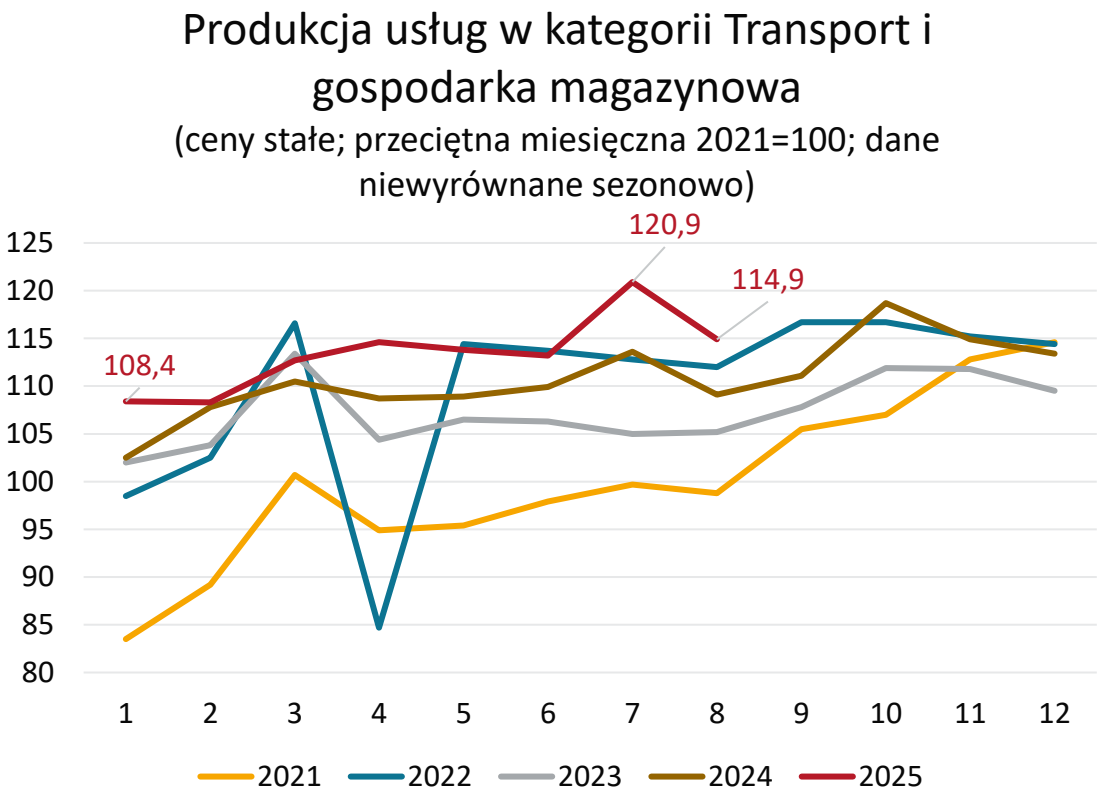
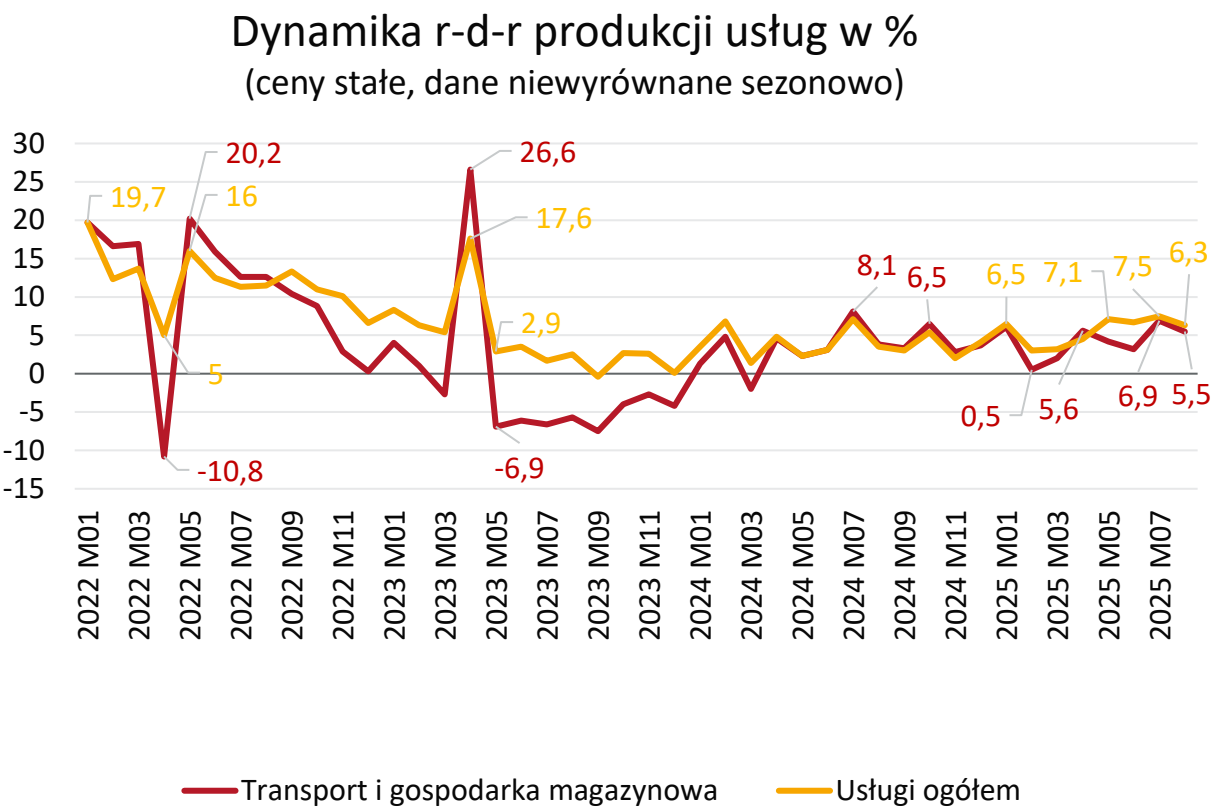
Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

Produkcja usług transportowych i gospodarki magazynowej rośnie r-d-r od kwietnia 2024.

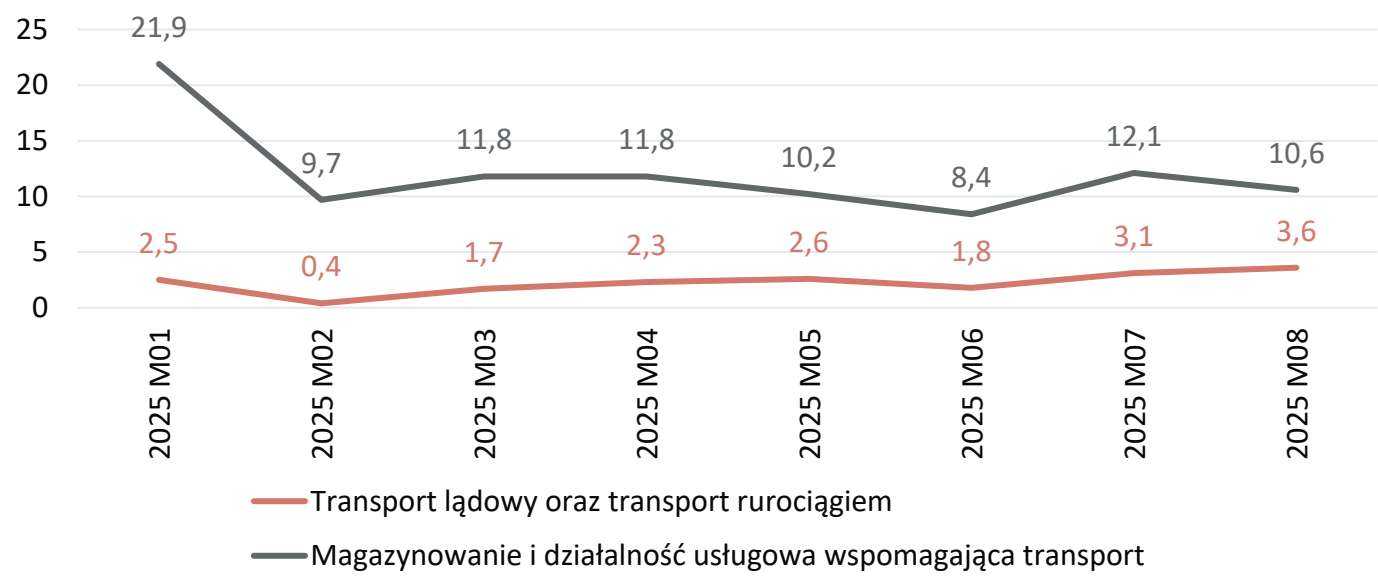
Jednocześnie usługi transportowe przez większość 2025 rosły wolniej niż usługi ogółem.



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,

Produkcja usług w magazynowaniu przez cały 2025 r. rośnie szybciej r-d-r niż w transporcie lądowym.

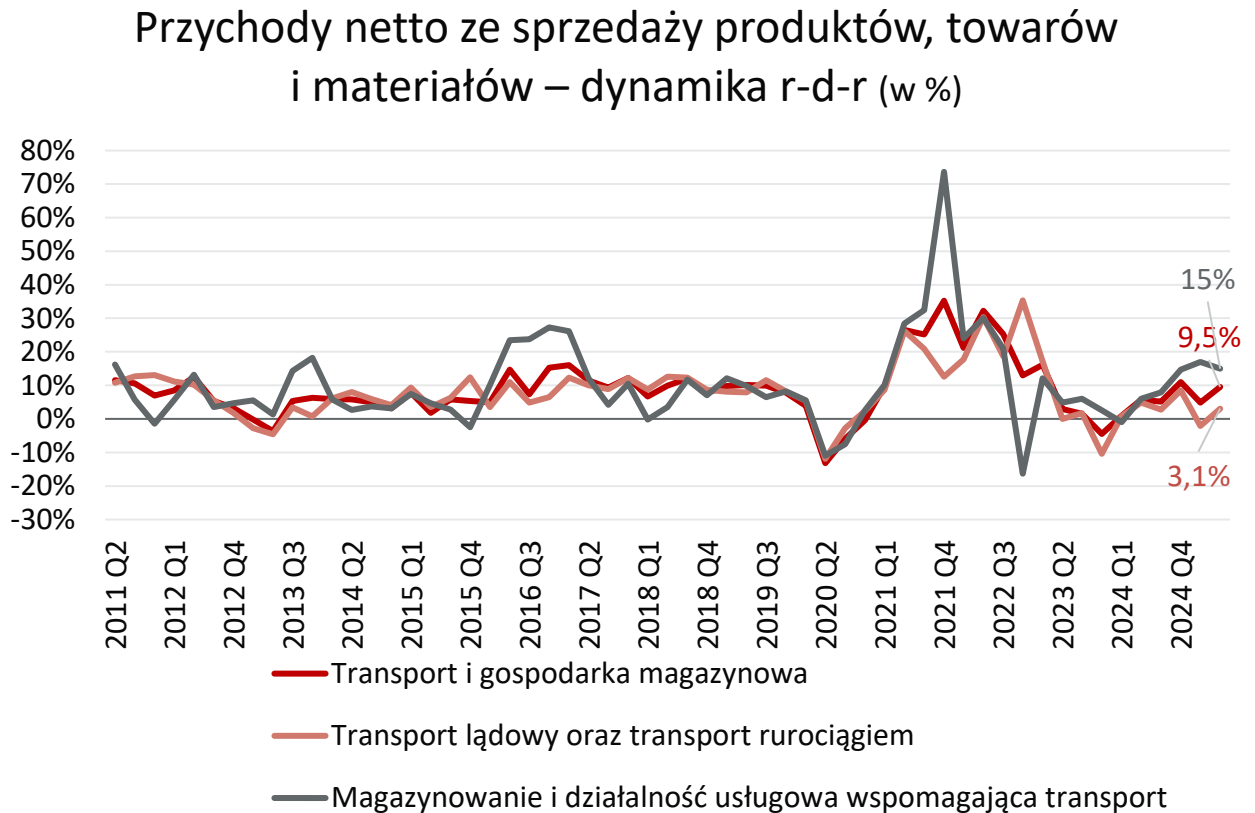
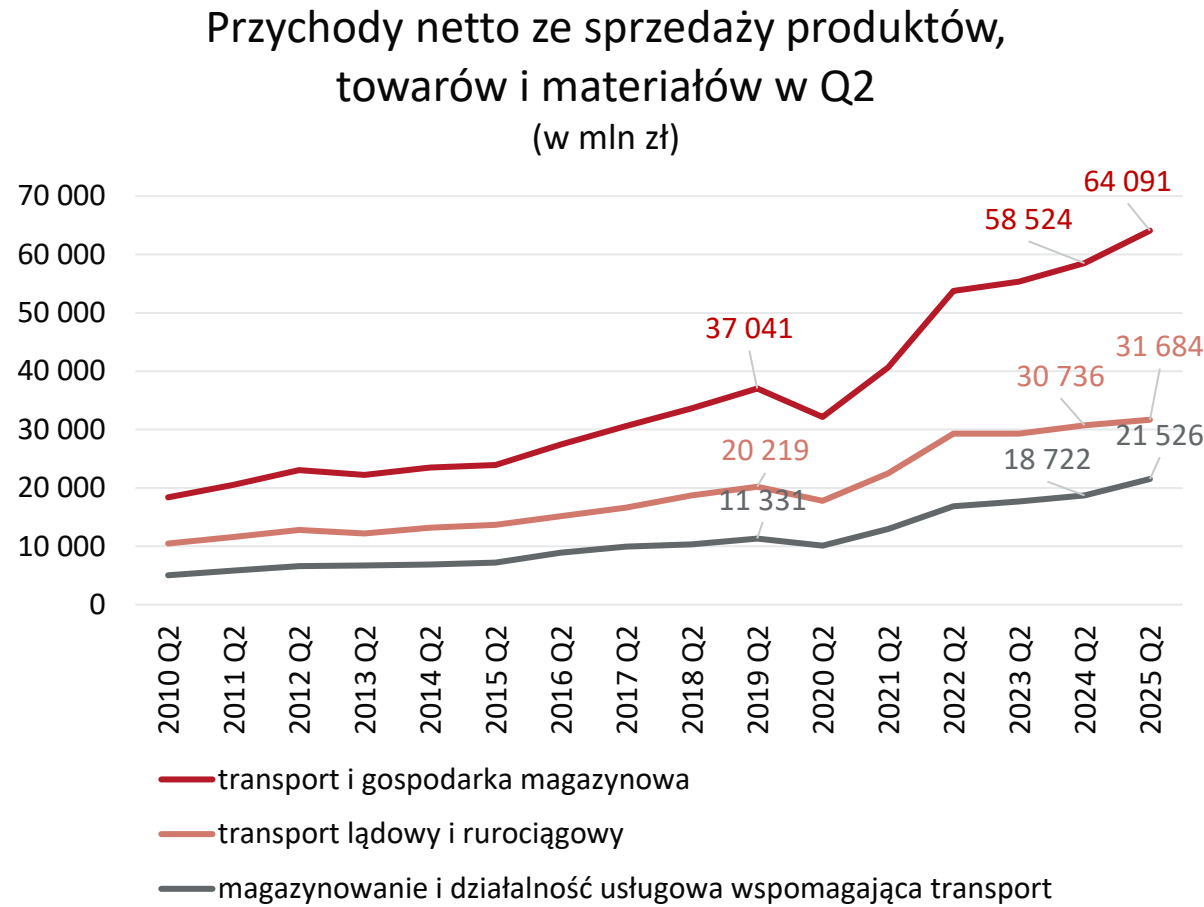
Dynamika r-d-r produkcji usług w %
(ceny stałe; dane niewyrównane sezonowo)



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

Przychody netto ze sprzedaży w przedsiębiorstwach transportu i gospodarki magazynowej w II kw. 2025 na rekordowym poziomie dla tego okresu roku (cenny zmienne).

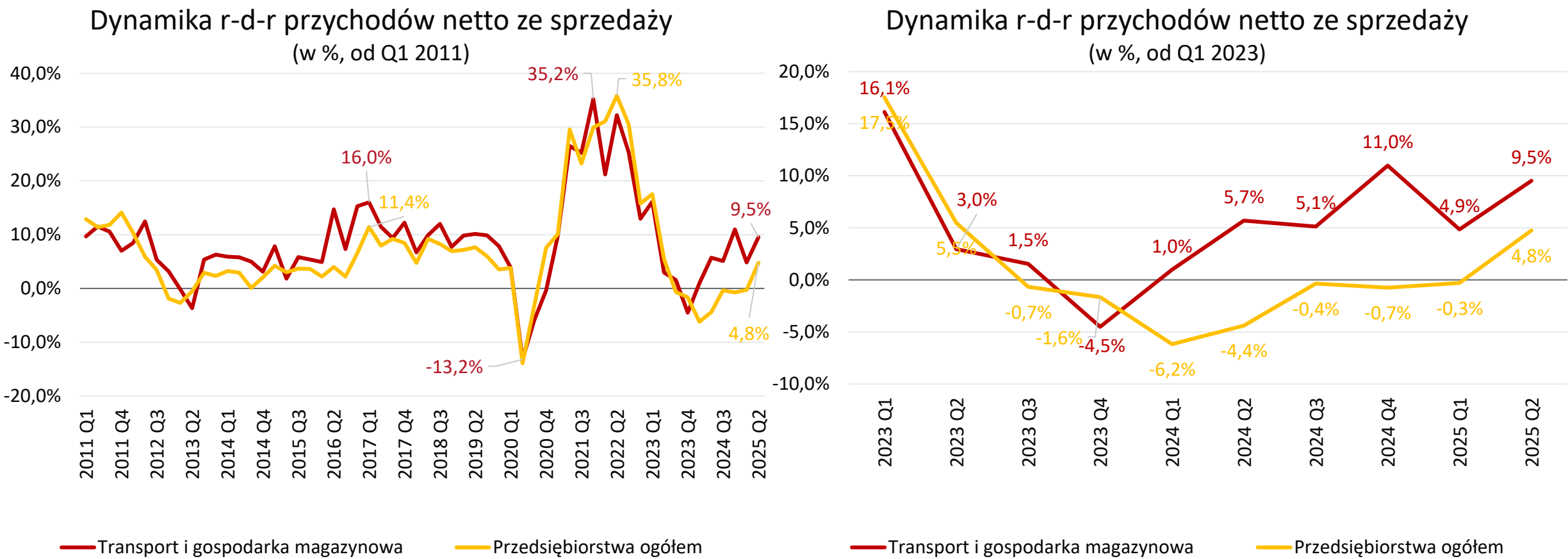
Dynamika wzrostu w II kw. lepsza w magazynowaniu (+15,0% r-d-r) niż w transporcie lądowym (+3,1% r-d-r).



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 przedsiębiorstwach transportu i gospodarki magazynowej z wyższą 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).



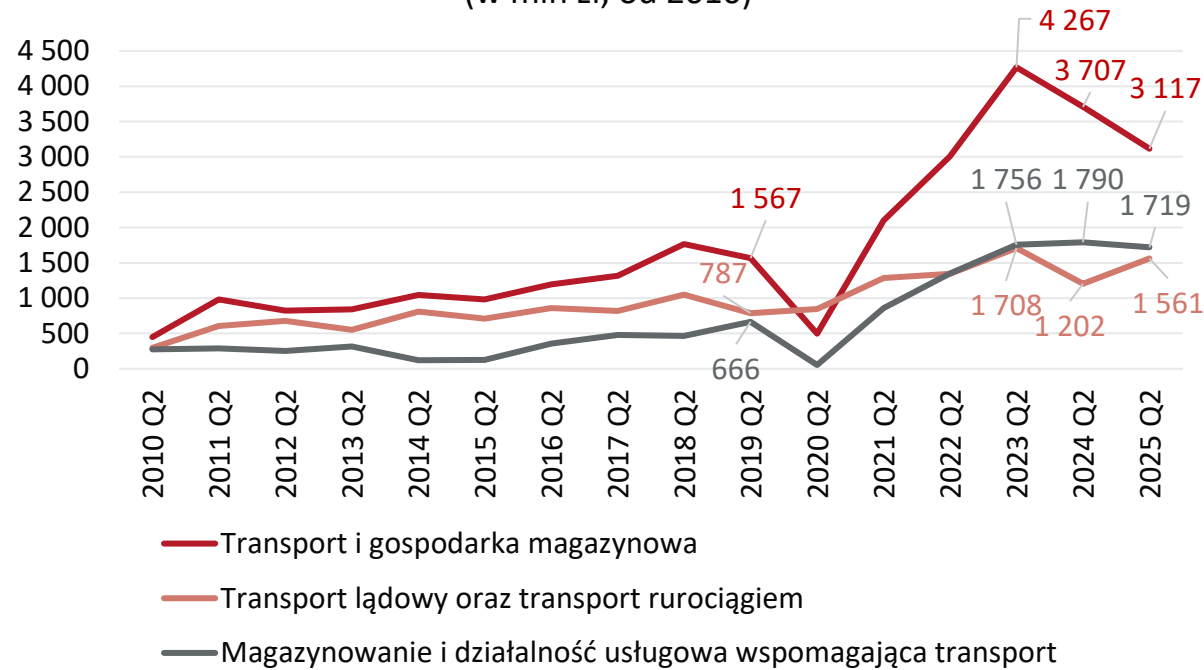
Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych GUS, dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.

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

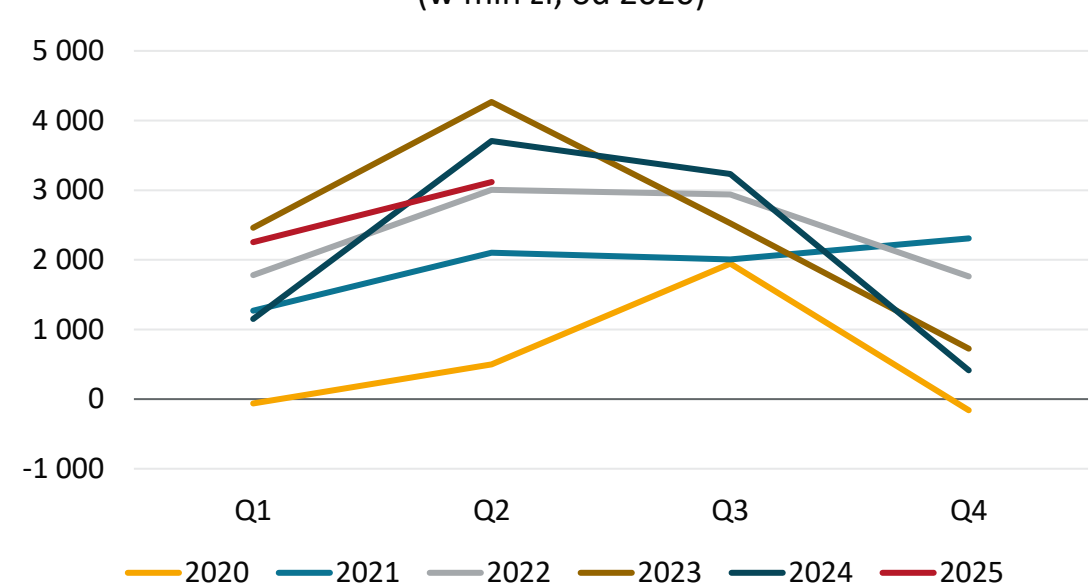
W II kw. 2025 spadek wyniósł -15% r-d-r.

Od 2023 wyniki finansowe w magazynowaniu większe niż w transporcie lądowym.

Wyniki finansowe netto w transporcie i gospodarce magazynowej w Q2
(w mln zł, od 2010)



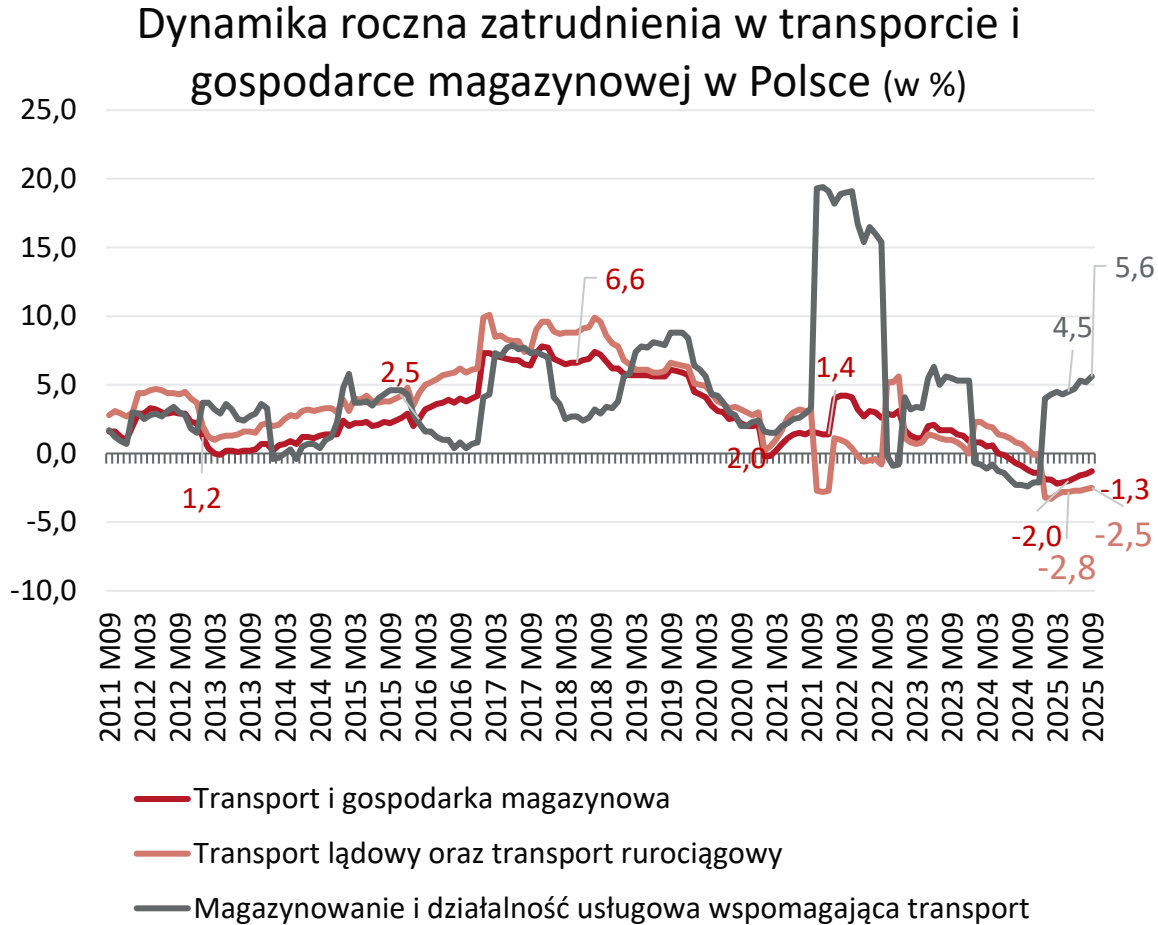
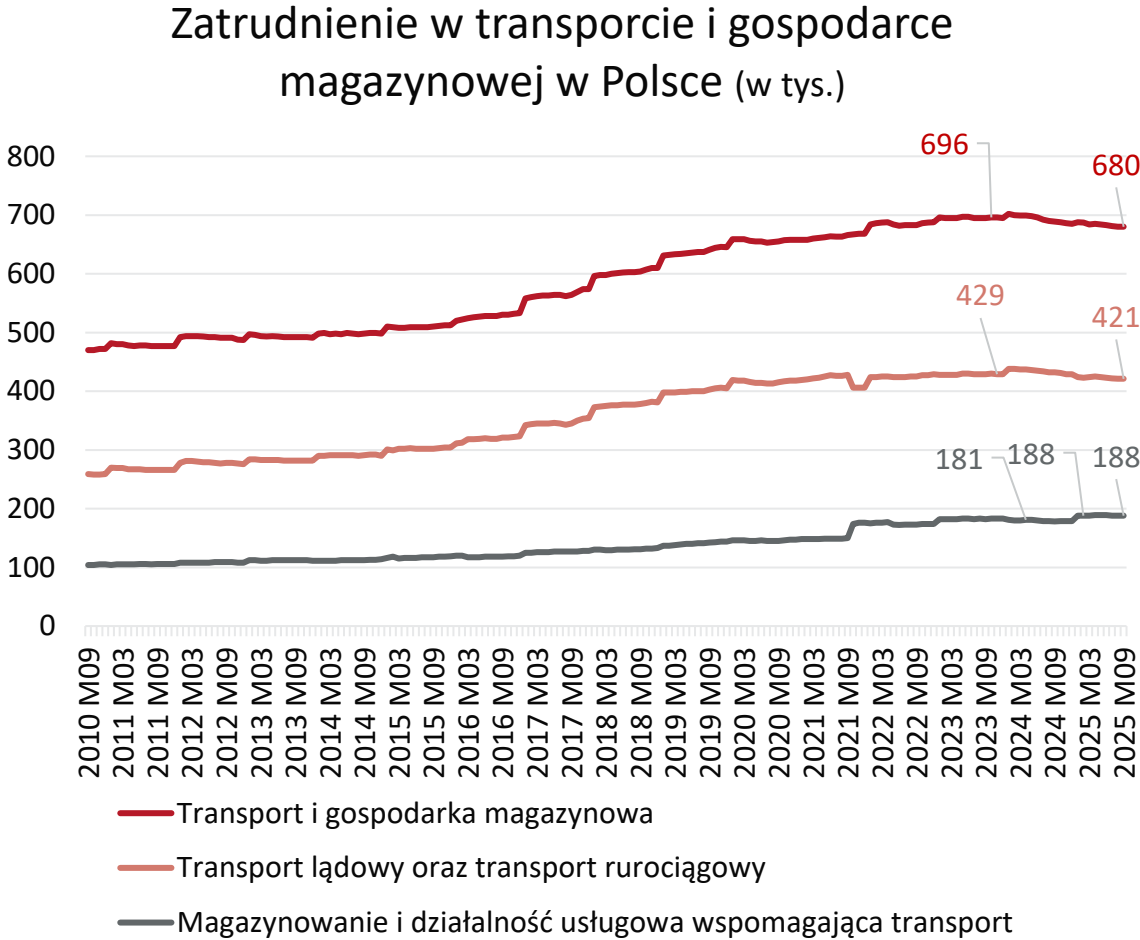
Wyniki finansowe netto w transporcie i gospodarce magazynowej
(w mln zł, od 2020)



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, po osiągnięciu rekordowego poziomu na początku 2024, z negatywną dynamiką r-d-r od szesnastu miesięcy.

W magazynowaniu rekordowo wysokim poziomie zatrudnienia osiągnięty w 2025.



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

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

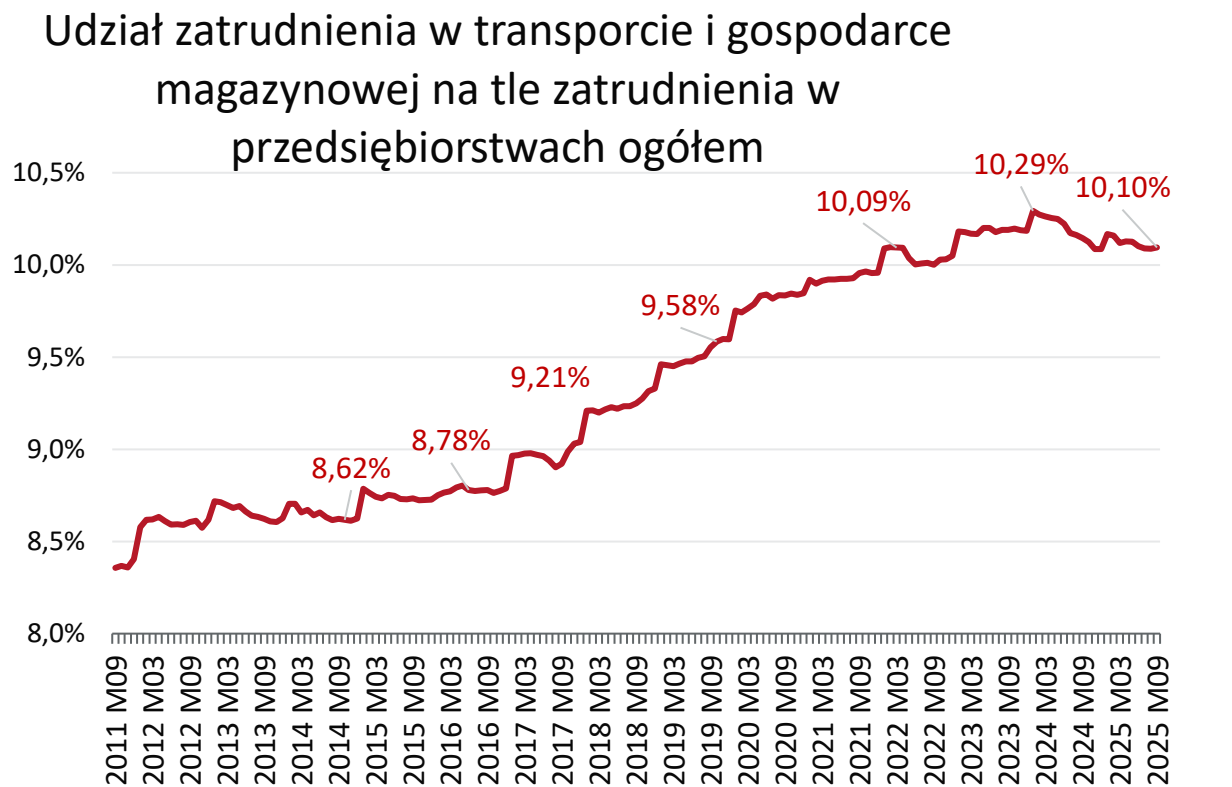
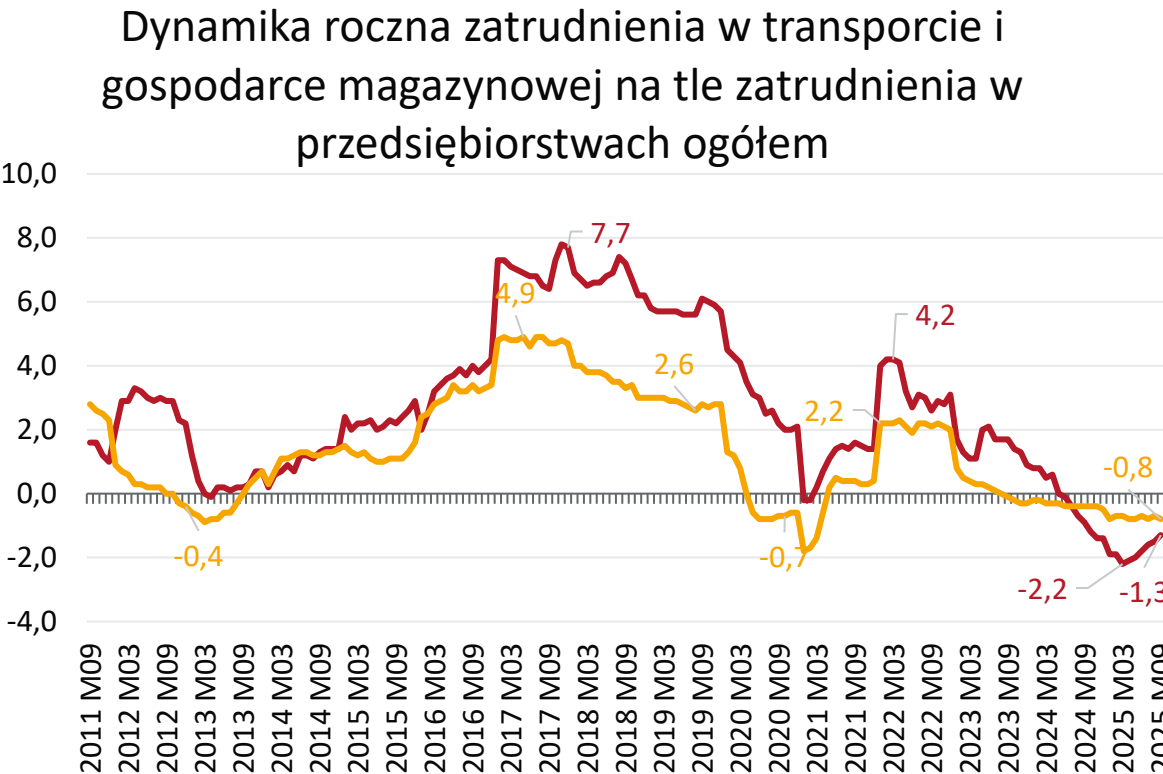
Benzyna i olej
napędowy

Zatrudnienie w transporcie i gospodarce magazynowej spada w szybszym tempie niż w sektorze przedsiębiorstw ogółem od lipca 2024 r.

We wrześniu br. spadki odpowiednio: -1,3% r-d-r oraz -0,8% r-d-r.

Od 2012 do połowy 2024 przez większość czasu zatrudnienie w transporcie i gospodarce magazynowej miało wyższą dynamikę niż w sektorze przedsiębiorstw ogółem.

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



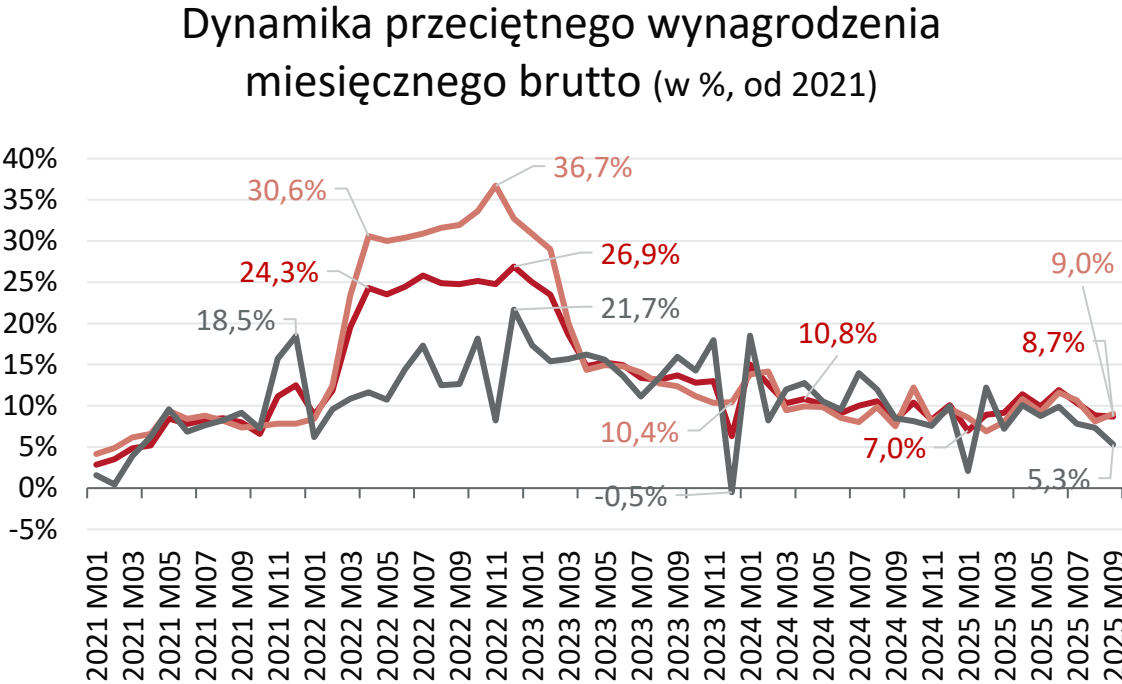
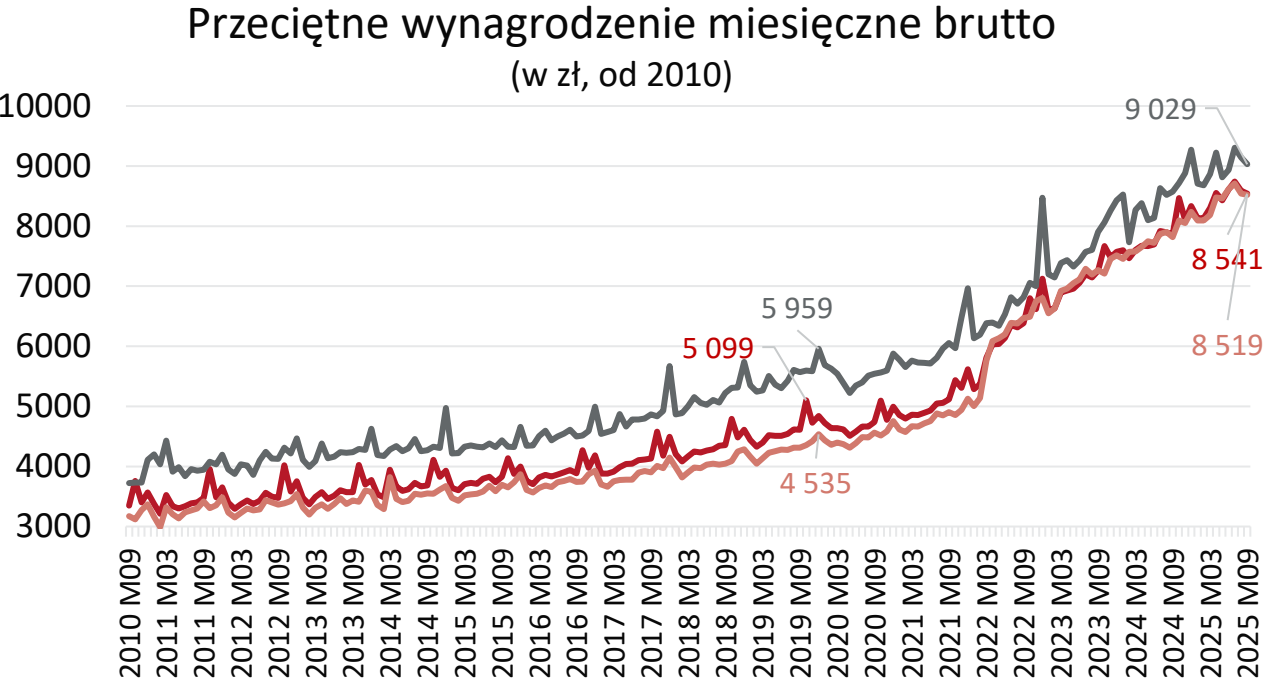
— Transport i gospodarka magazynowa — Sektor przedsiębiorstw

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

Źródło: GUS

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

Wynagrodzenie w magazynowaniu pozostaje wyższe niż w transporcie lądowym (we wrześniu br. odpowiednio 9029 zł do 8519 zł).



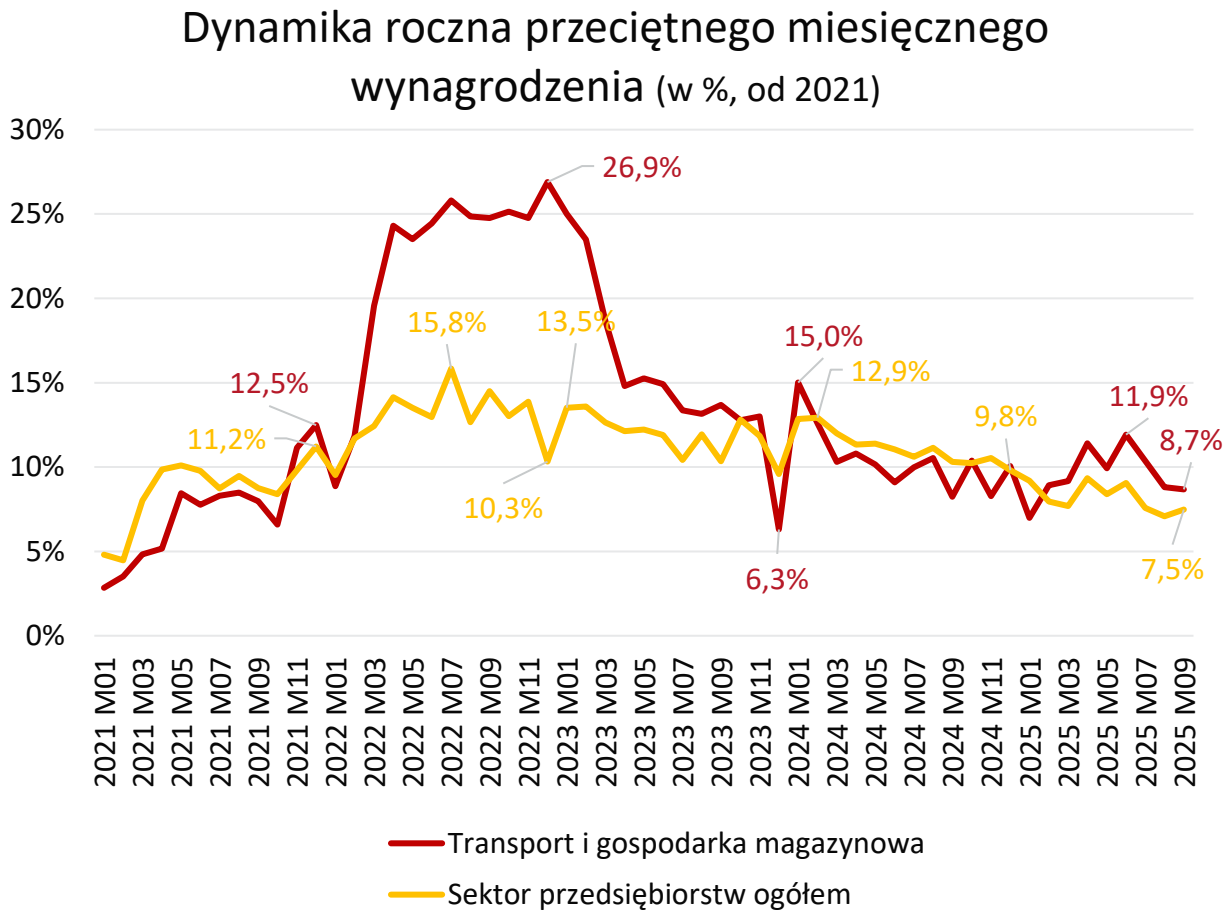
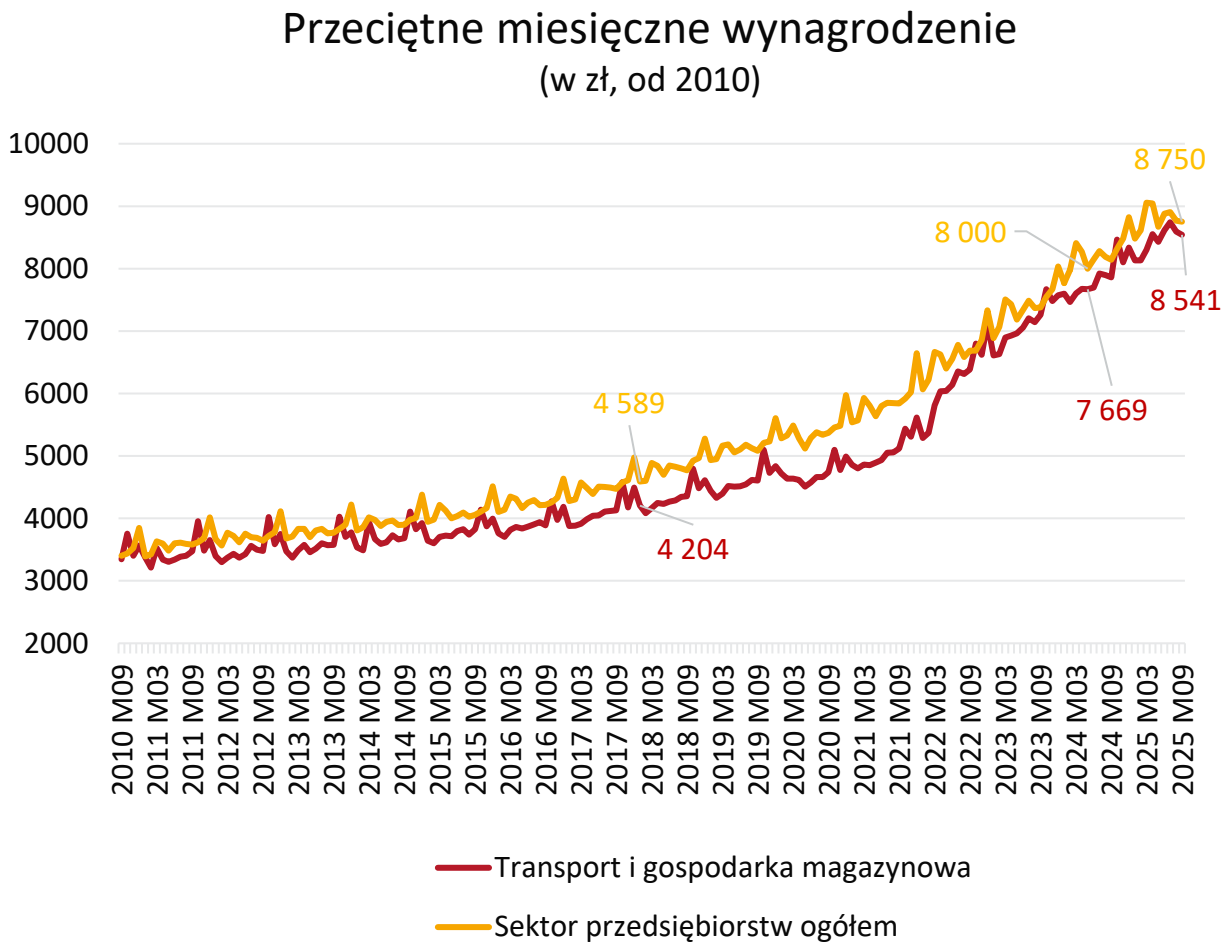
- Transport i gospodarka magazynowa
- Transport lądowy oraz transport rurociągowy
- Magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport

- Transport i gospodarka magazynowa
- Transport lądowy oraz transport rurociągowy
- Magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport

Źródło: GUS

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w transporcie i gospodarce magazynowej utrzymuje się na niższym poziomie niż w sektorze przedsiębiorstw ogółem (we wrześniu br. udział stanowił 98,0%).

Jednocześnie od lutego br. dynamika wzrostu r-d-r ponownie wyższa w transporcie niż przedsiębiorstwach ogółem.

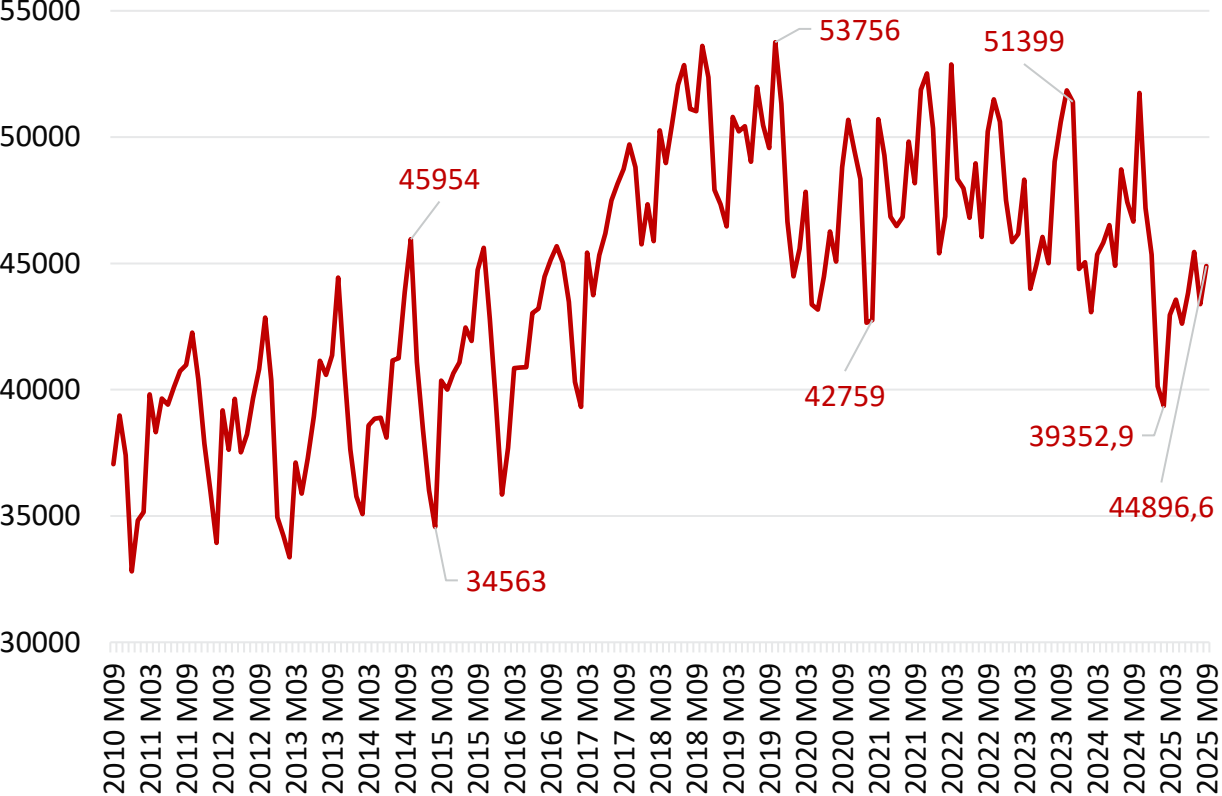


Źródło: GUS

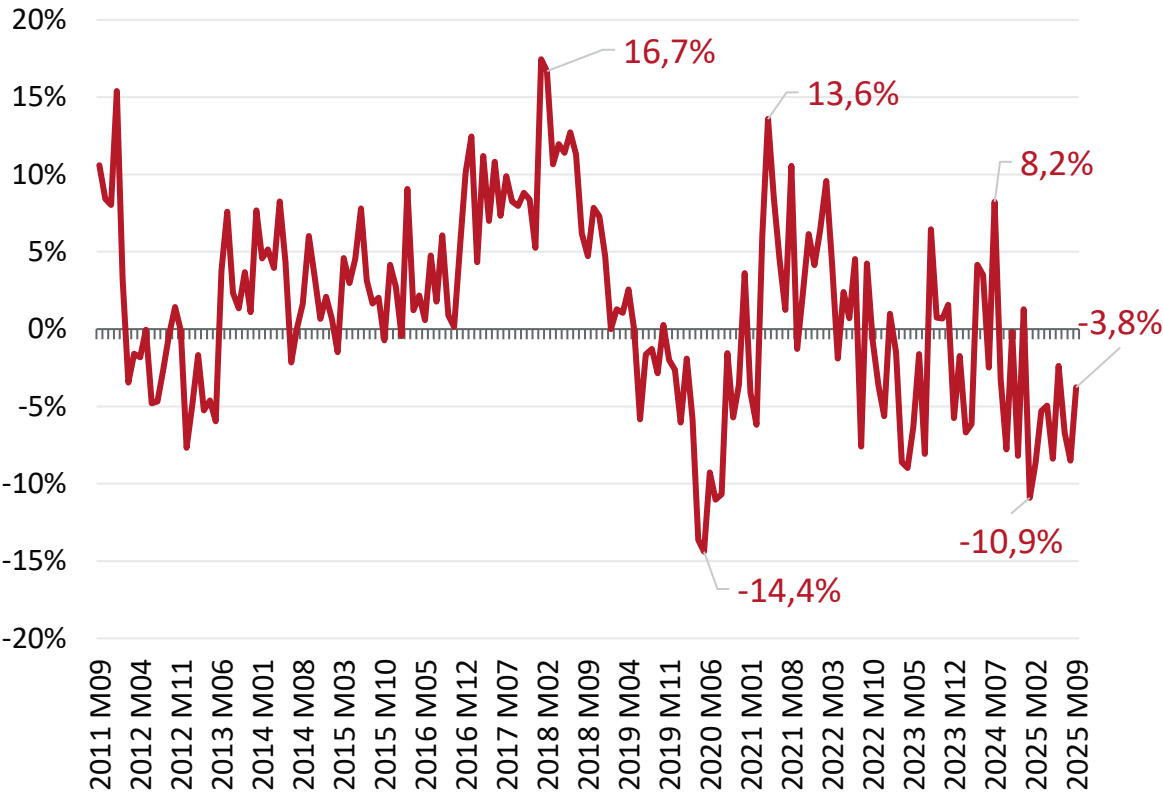
Od 2022 następuje spadek przewozu ładunków w Polsce r-d-r (liczony w tonach), pomimo wzrostu w pojedynczych miesiącach.

We wrześniu 2025 spadek przewozów (liczony w tonach) wyniósł -3,8% r-d-r.

Przewóz ładunków w Polsce (tys. ton)



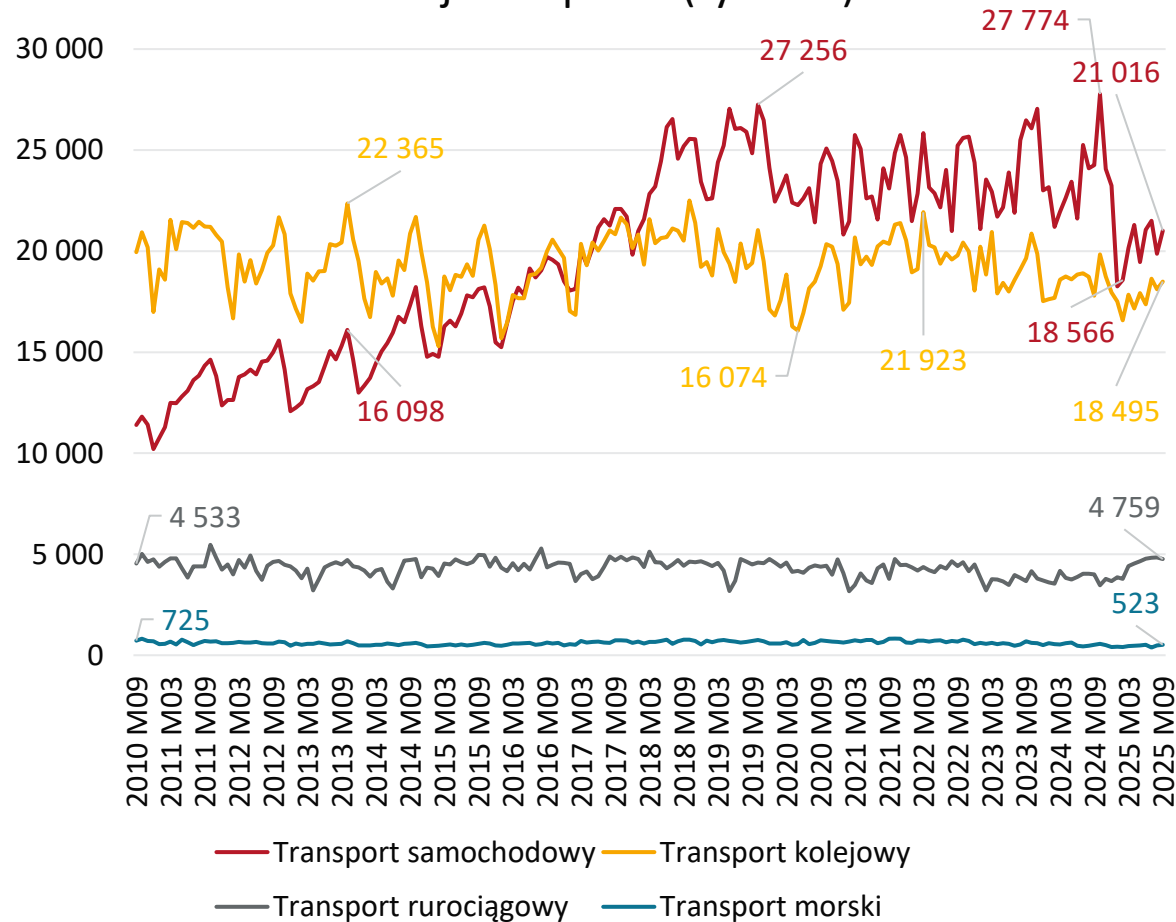
Dynamika r-d-r przewozu ładunków w Polsce



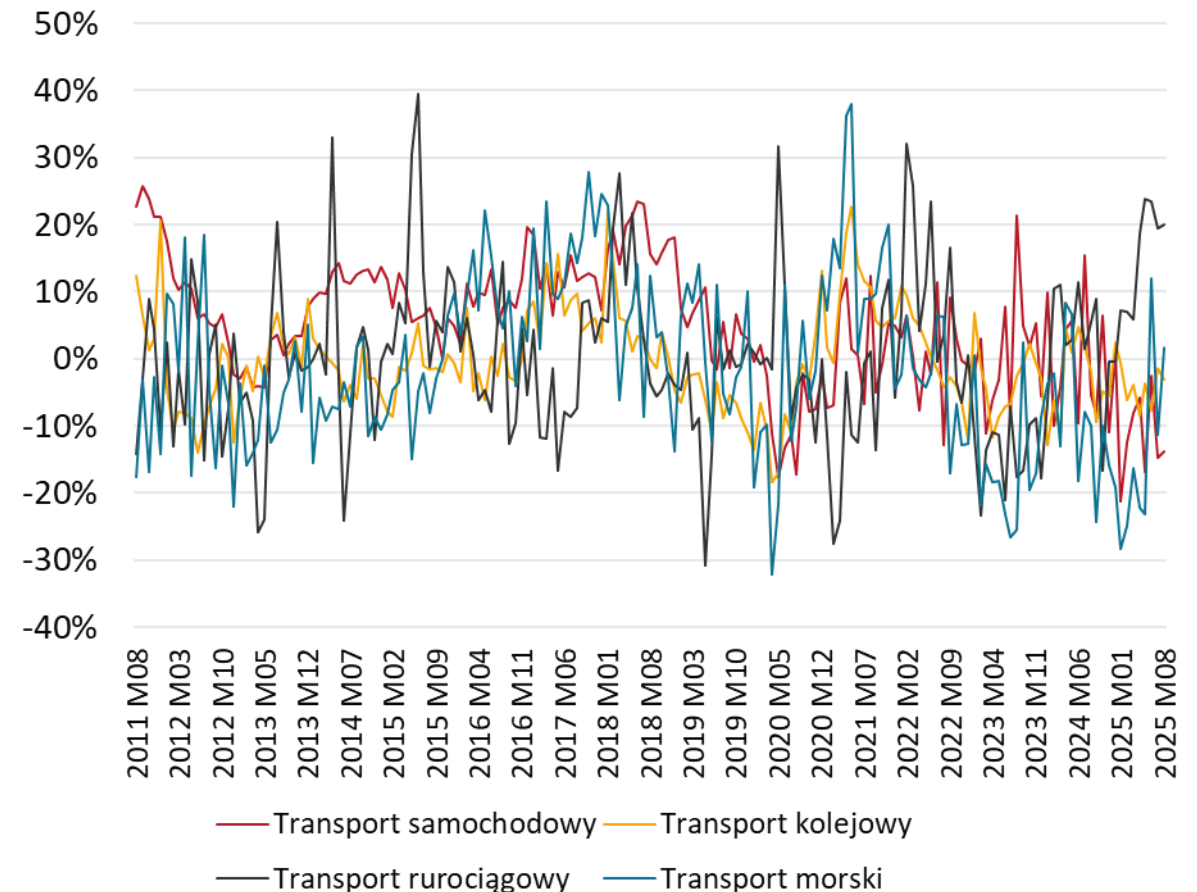
Źródło: GUS

W 2025 spada r-d-r przewóz ładunków w każdym rodzaju transportu, z wyjątkiem transportu rurociągowego. Szczególnie znaczący w 2025 jest spadek przewozów transportem samochodowym oraz morskim (w okresie styczeń-wrzesień odpowiednio: -12,7% r-d-r oraz -13,7% 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

[Ważne](#)

[Dane podstawowe](#)

[Kolej](#)

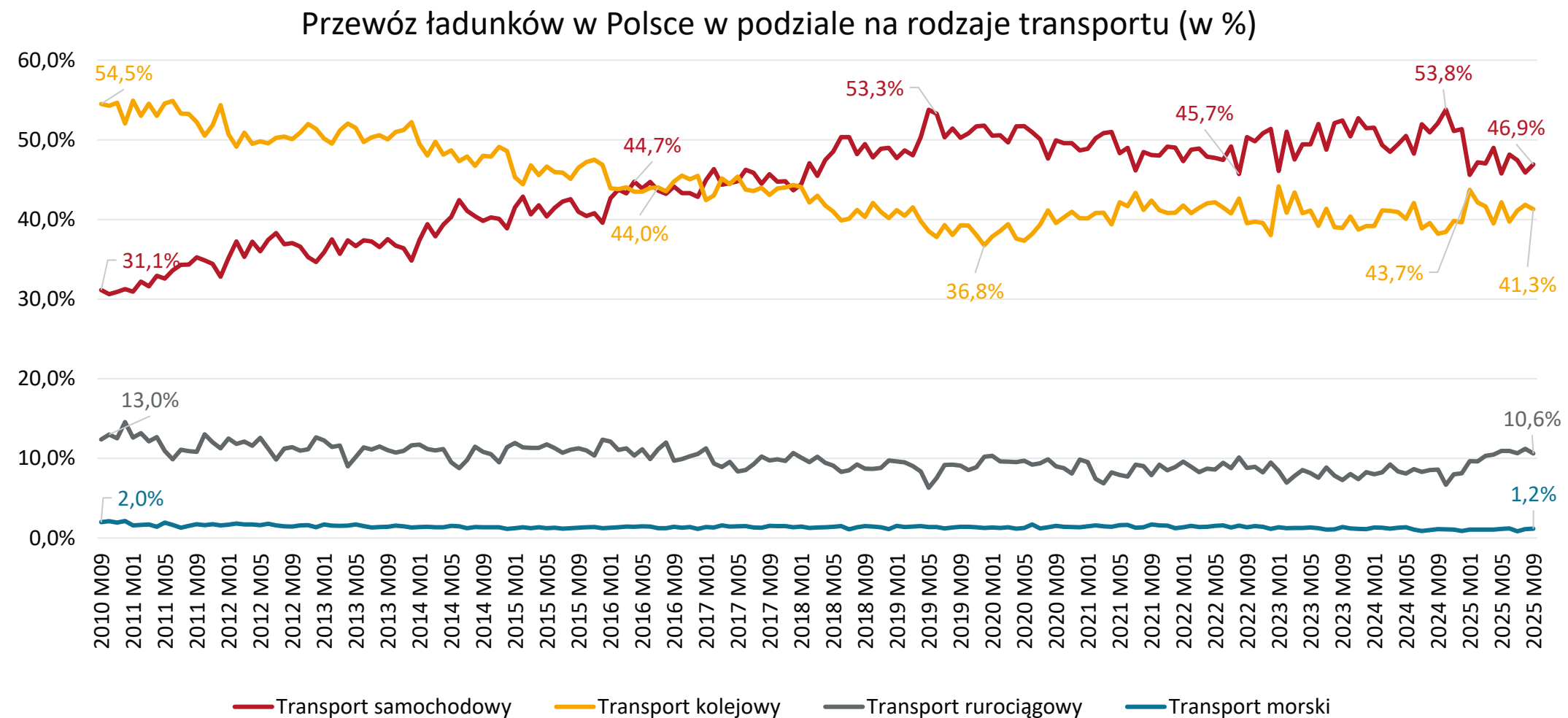
[Lotnictwo](#)

[Fracht morski i lotniczy na świecie](#)

[Benzyna i oleje napędowe](#)

We wrześniu 2025 r. (nieprzerwanie od grudnia 2017 r.) największy udział w transporcie towarów w Polsce miał transport samochodowy (46,9%), następnie kolejowy (41,3%), rurociągowy (10,6%) oraz morski (1,2%).

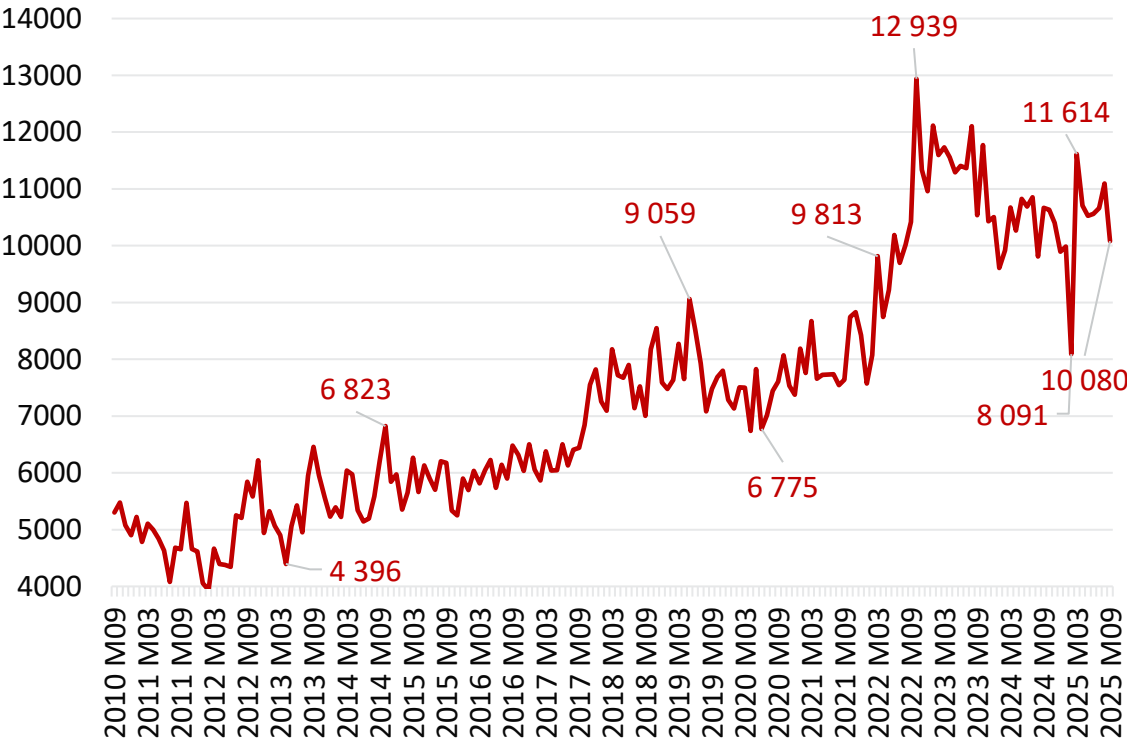
W okresie styczeń-wrzesień 2025 nastąpił spadek udziału transportu samochodowego do poziomu zbliżonego w 2022.



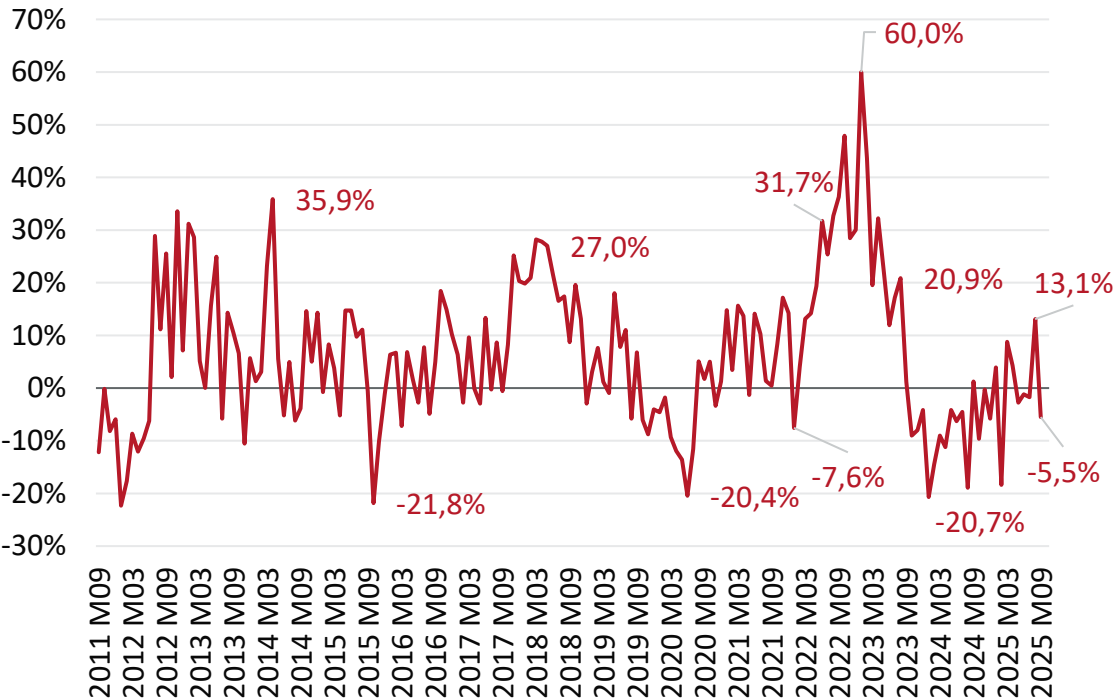
Źródło: GUS

Przeładunki towarów w polskich portach skokowo wzrosły w 2022 po napaści Rosji na Ukrainę, głównie za sprawą wzrostu przeładunku węgla oraz ropy naftowej. Od 2024 powrót przeładunku węgla do przedwojennych poziomów.

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



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

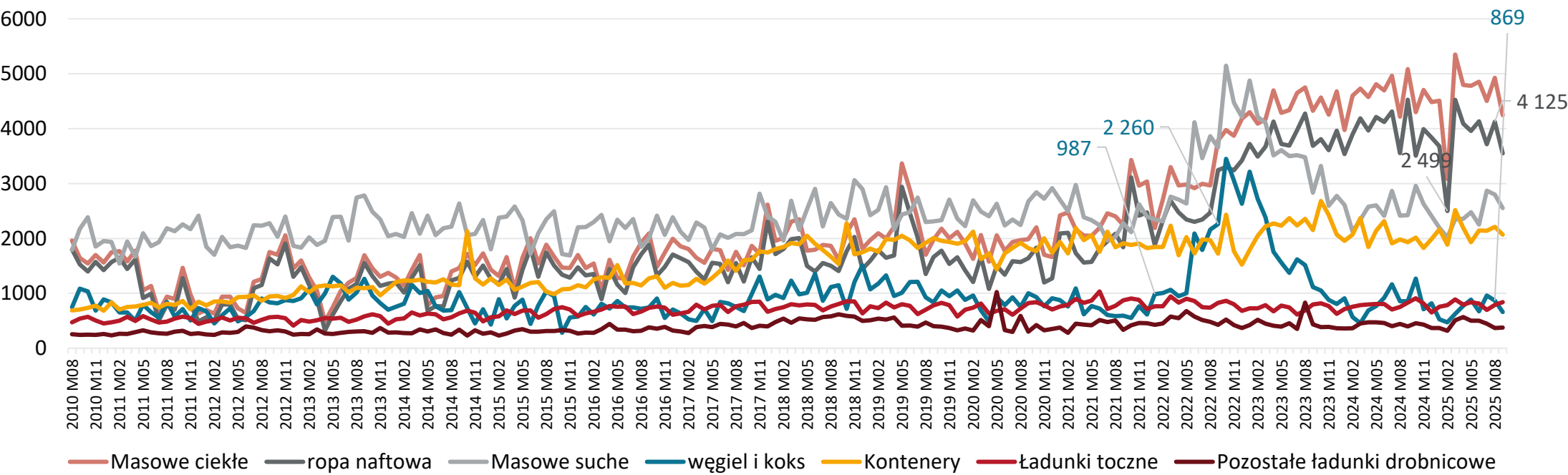


Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS, różne wydania

W okresie styczeń-wrzesień 2025 przeładunki były na tym samym poziomie co rok wcześniej, chociaż sytuacja była zróżnicowana w zależności od typu ładunku:
spadki r-d-r w przeładunku węgla (-10,4%) i ropy naftowej (-5,5%), natomiast wzrost w kontenerach, ładunkach tocznych i ładunkach drobnicowych.

Pod względem rodzaju przeładowanych ładunków w 2025 r., największy udział stanowią masowe ciekłe (43,5%), następnie masowe suche (23,2%), kontenery (21,1%), ładunki tłoczne (7,8%), pozostałe ładunki drobnicowe (4,4%).

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

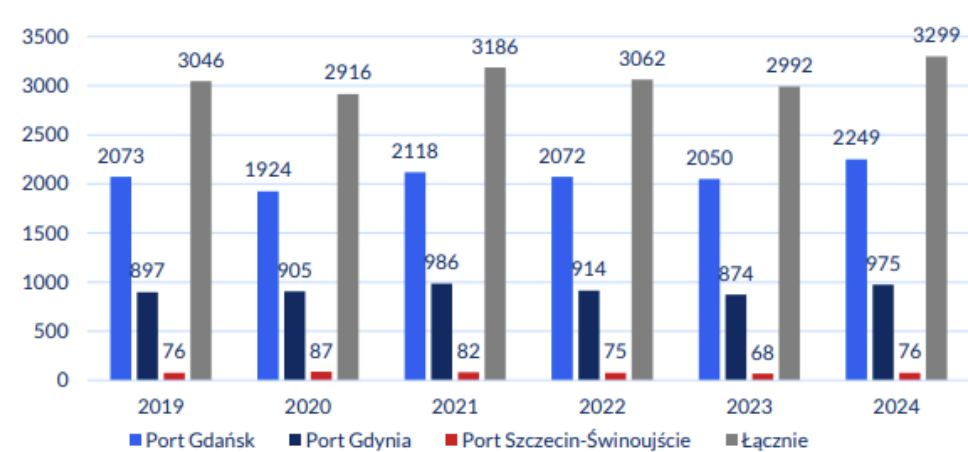


Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS, różne wydania

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 wzrosty były kontynuowane (+20,7%) 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)



Przeładunki kontenerów w polskich portach morskich(TEU)

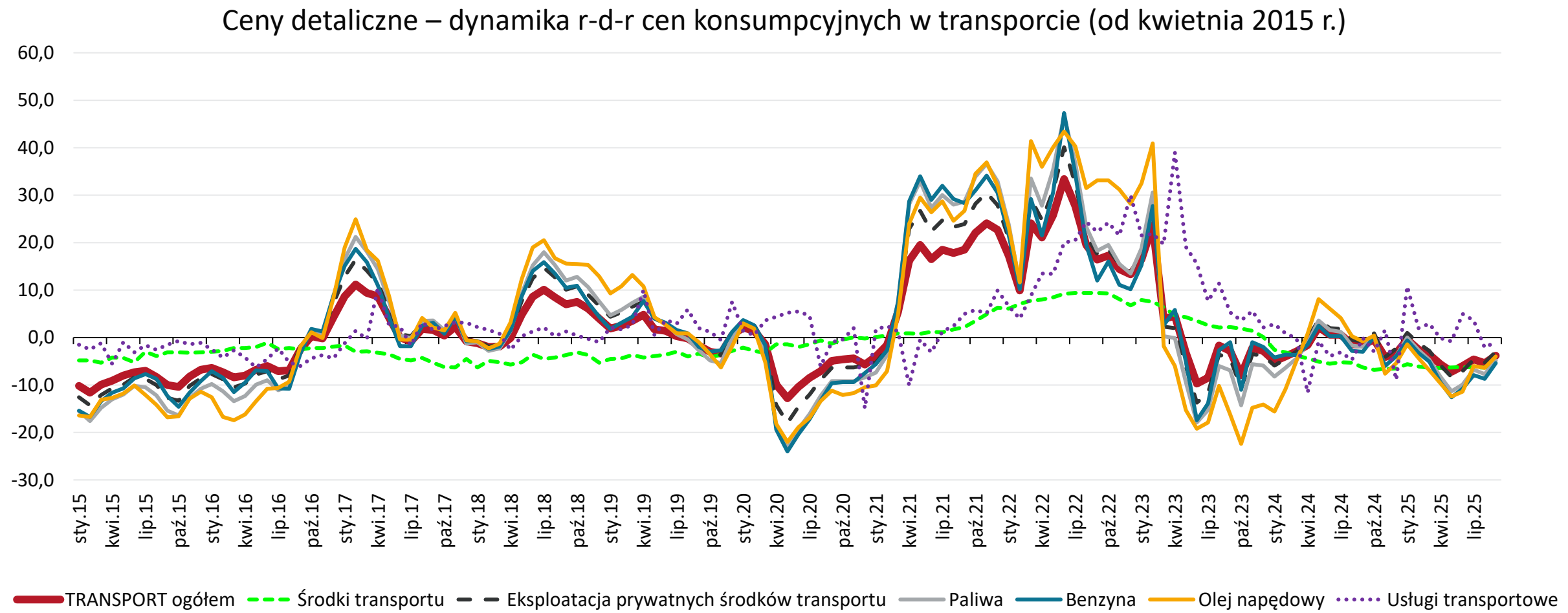
	I półrocze 2021	I półrocze 2022	I półrocze 2023	I półrocze 2024	I półrocze 2025	Zmiana 2025/2024
Port Gdańsk	1 043 174	1 075 638	992 714	1 073 464	1 294 150	20,6%
Port Gdynia	478 311	477 687	409 033	449 891	536 198	19,2%
Port Szczecin-Świnoujście	41 793	35 075	36 775	34 248	50 038	46,1%
Rzem	1 563 278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

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

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

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

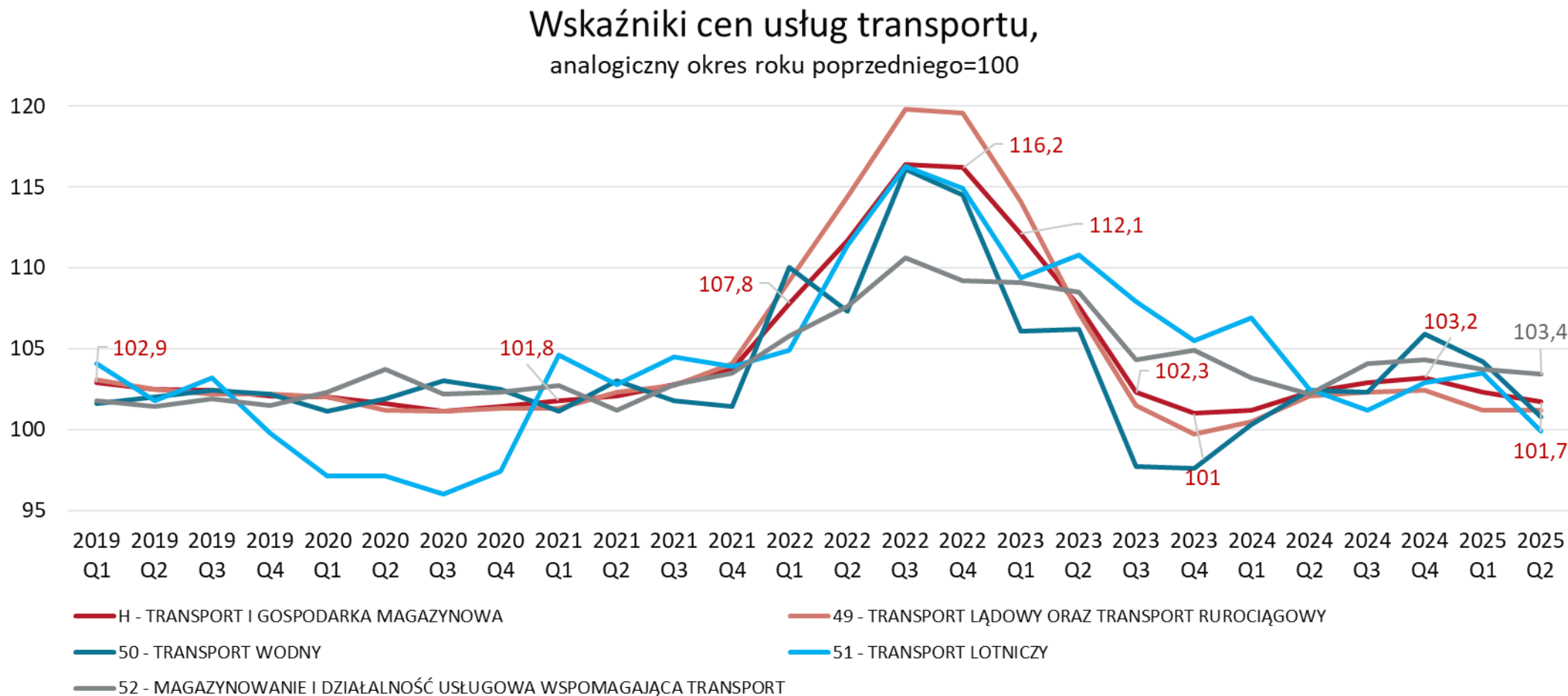
W okresie styczeń-październik 2025 ceny detaliczne w transporcie spadły o -4,1% r-d-r, paliw o -5,8% r-d-r., natomiast usług transportowych wzrosły + 1,9% r-d-r.



Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS,

Wzrost cen od III kw. 2023 spowolnił do relatywnie umiarkowanych poziomów po rekordowych poziomach w 2022.

W 2025 wzrost cen najwyższy w magazynowaniu.

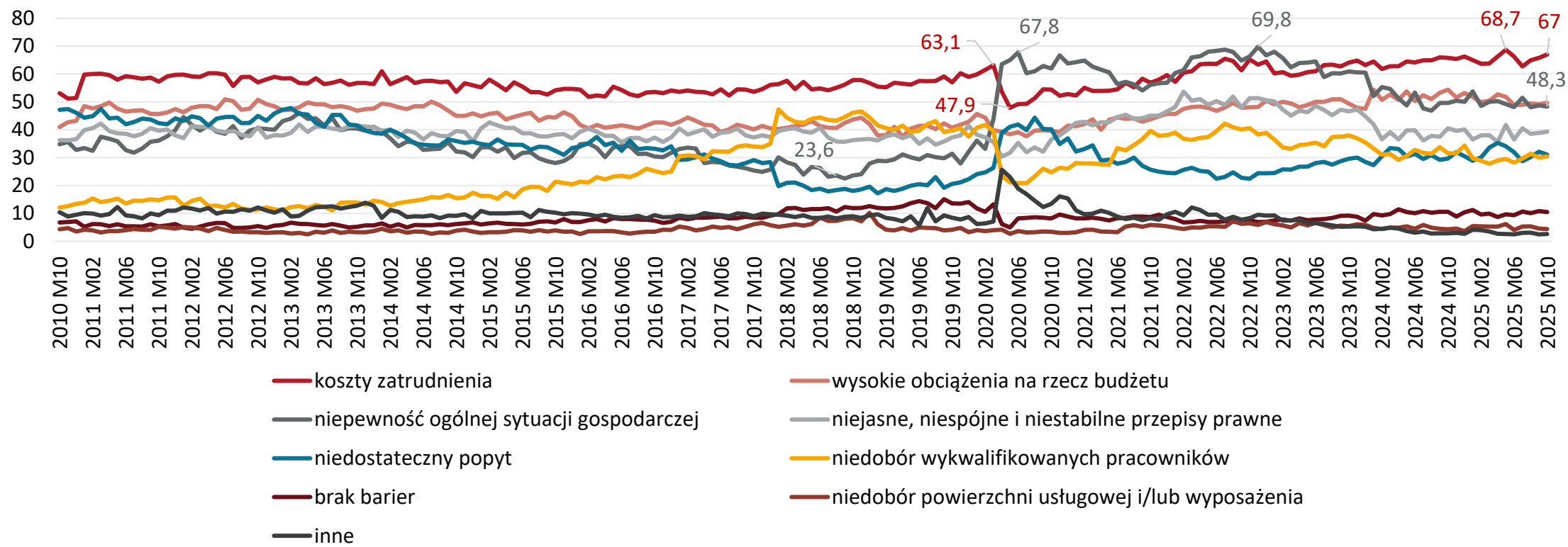


Źródło: GUS

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

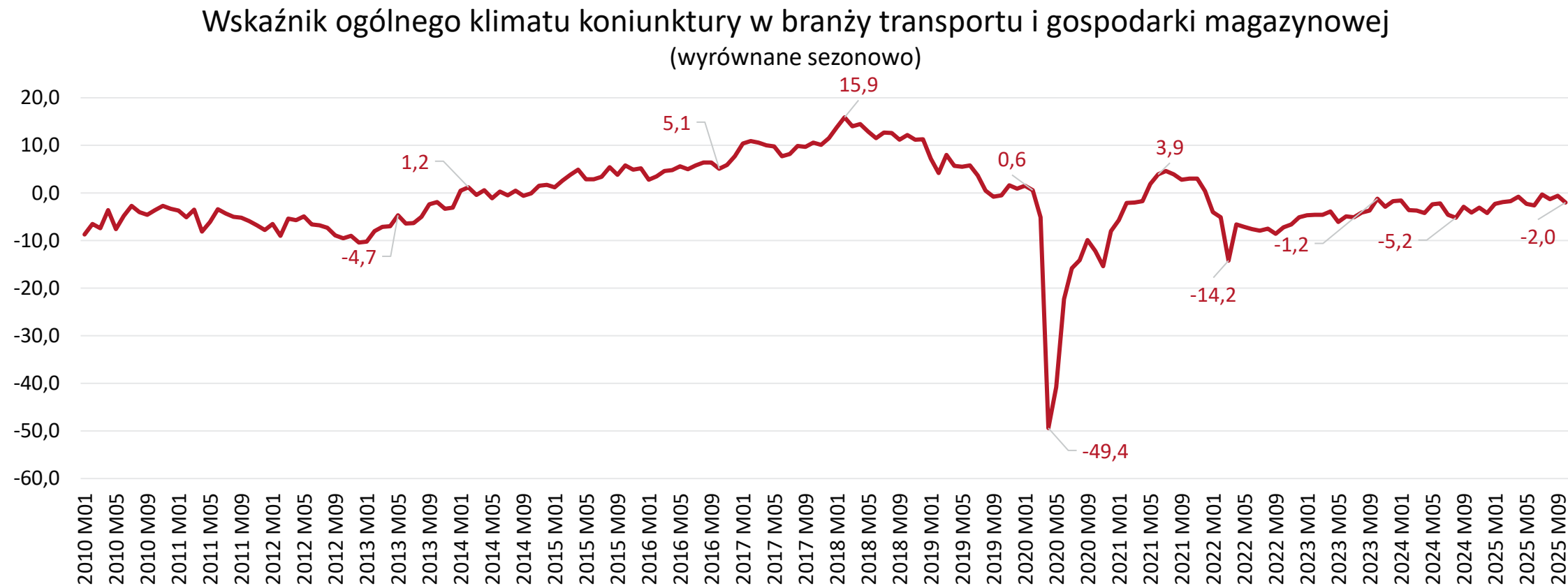
W maju 2025 r. historycznie najwyższy odsetek (68,7%).

Bariery działalności w transporcie i gospodarce magazynowej (w %)



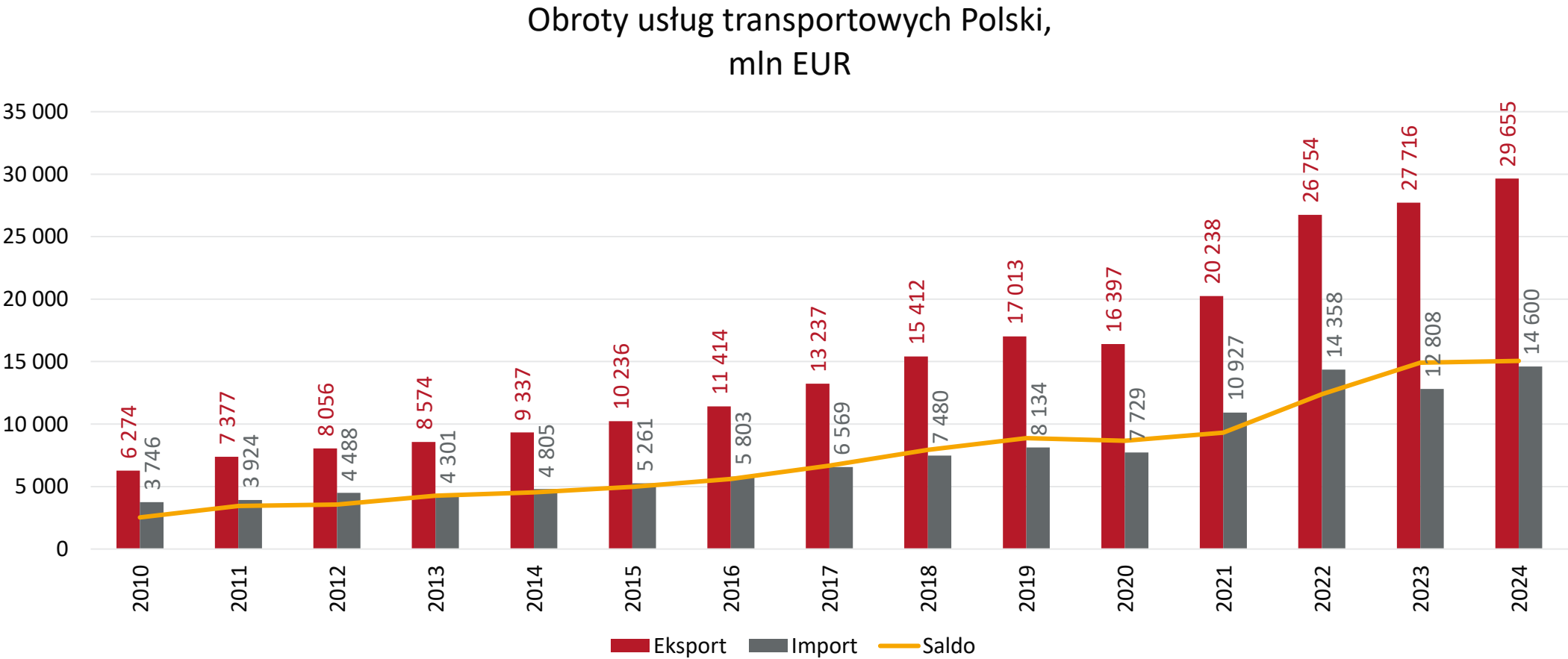
Źródło: GUS, dane na podstawie ankiet

Wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury w branży transportowej i magazynowej przez większość czasu 2025 jest lepszy niż w 2024 (w październiku 2025 na poziomie -2% a w październiku 2024 na poziomie -4,1%), ale pozostaje słabszy niż w latach 2013-2019.



Źródło danych: GUS

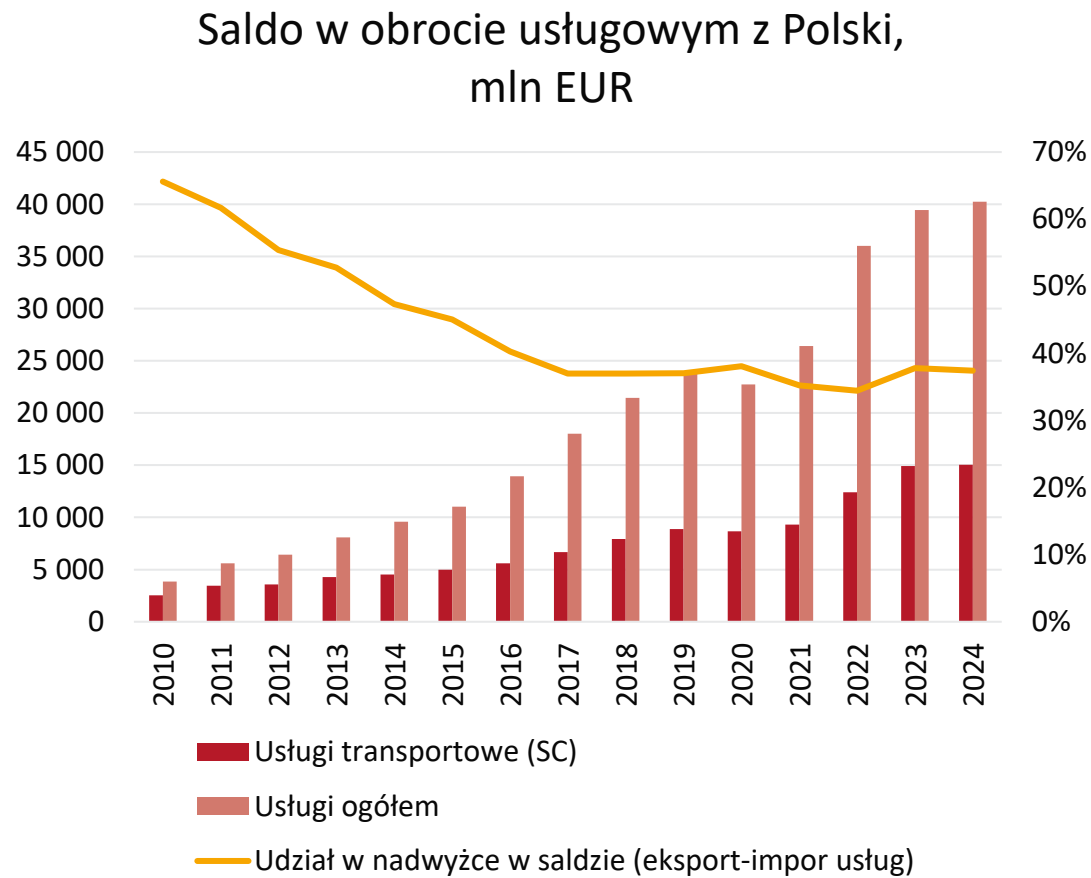
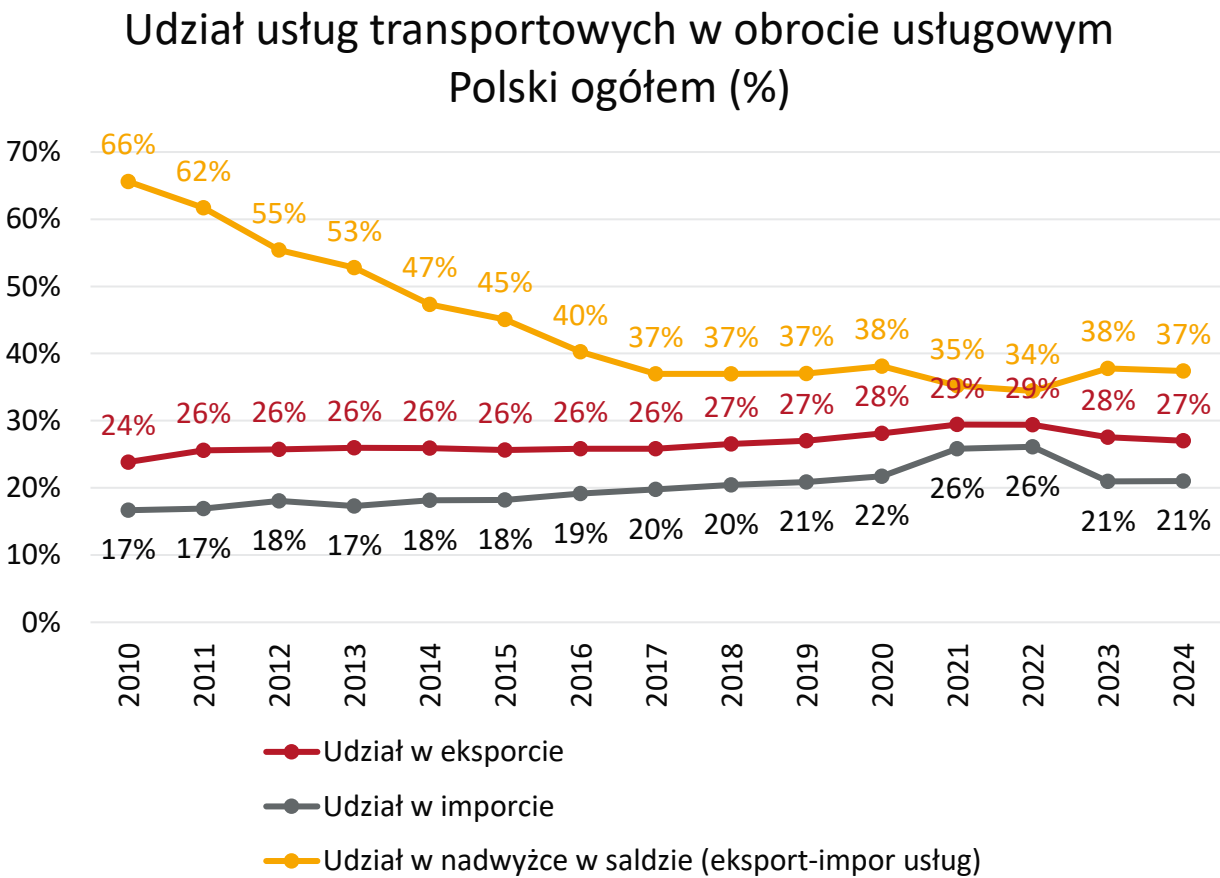
Eksport usług transportowych z Polski przyrasta (z wyjątkiem 2020 r.) oraz notuje stałą nadwyżkę nad importem.



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

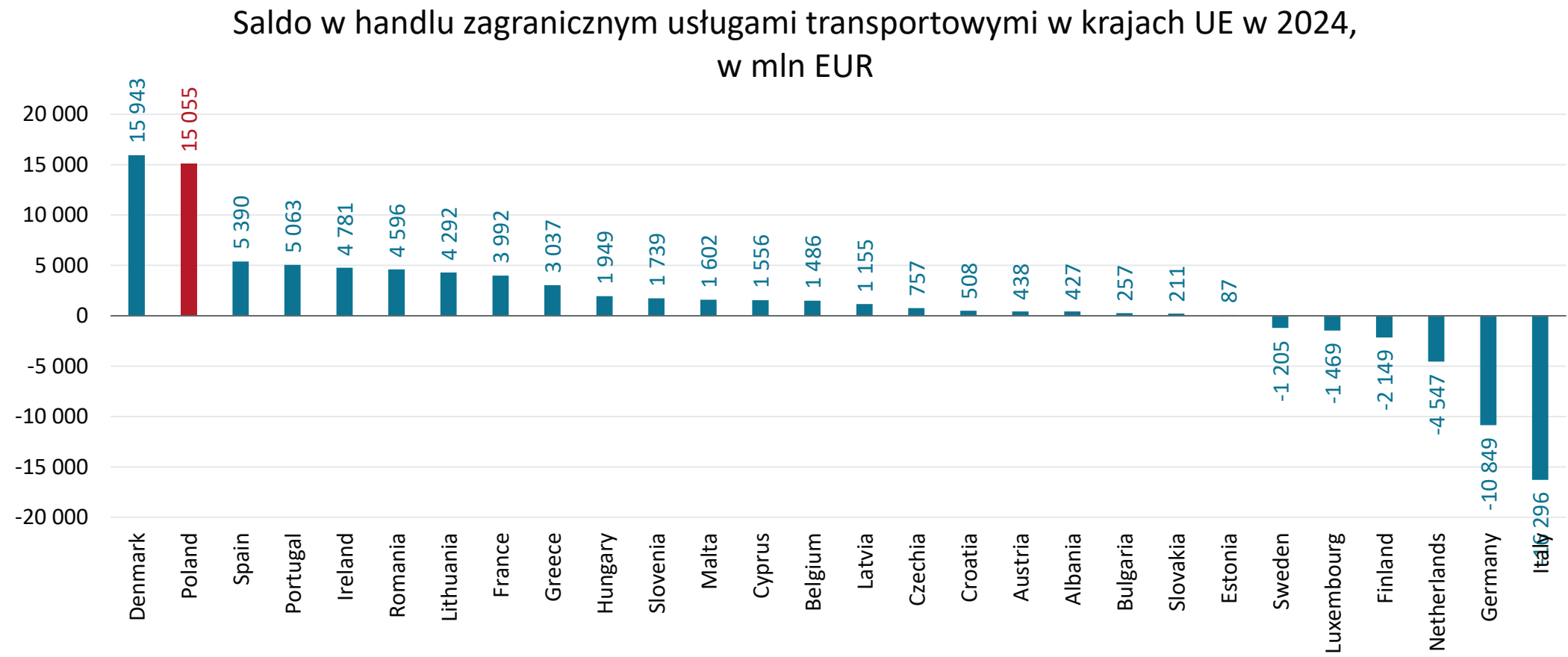
Usługi transportowe nadal mają duże znaczenie w eksporcie usług z Polski, chociaż ich udział w 2024 powraca do poziomowi sprzed 2020.

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 r. przekraczające 15 mld EUR.

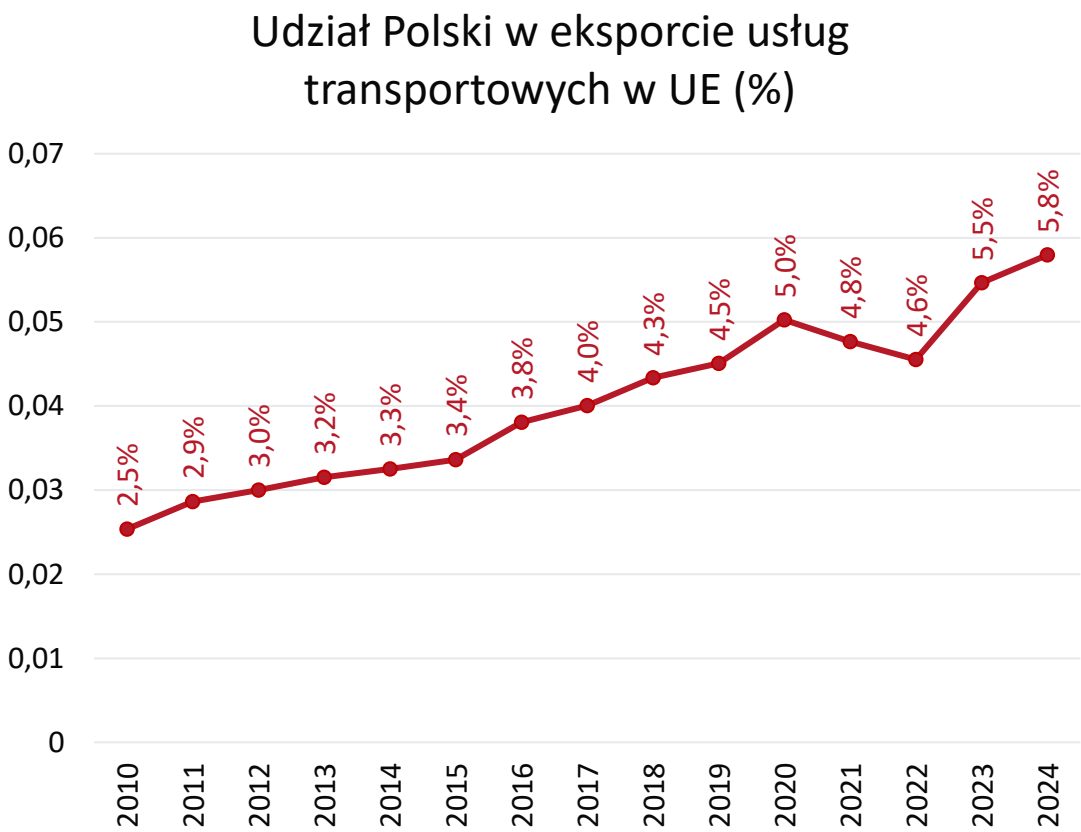


Źródło: Eurostat (dane mogą się nieznacznie różnić od danych GUS), Obroty usługowe w ujęciu rocznym według klasyfikacji EBOPS

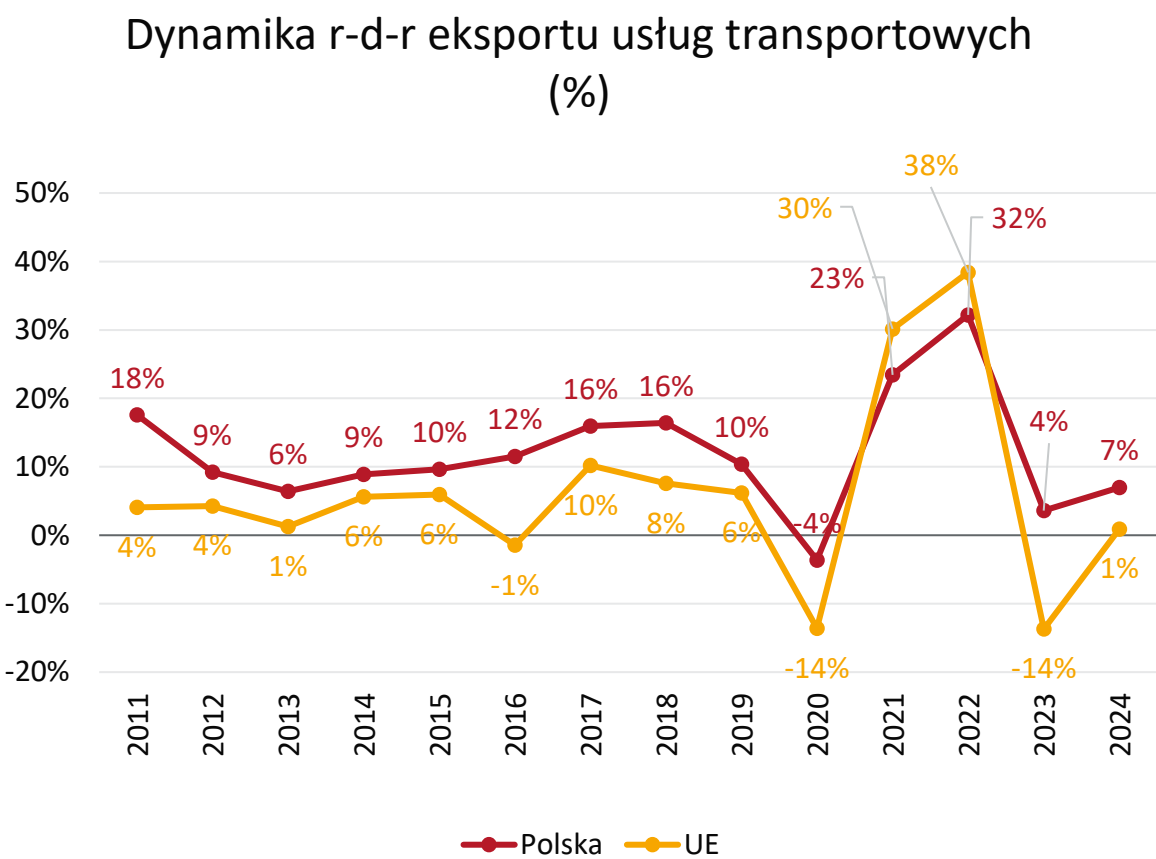
Udział Polski w eksporcie usług transportowych wszystkich krajów UE stale rośnie (poza 2021 i 2022).

W 2024 udział był na najwyższym poziomie w historii i wyniósł 5,8%.

Udział Polski w eksporcie usług transportowych wszystkich krajów UE, od 2010 wzrósł ponad dwukrotnie.



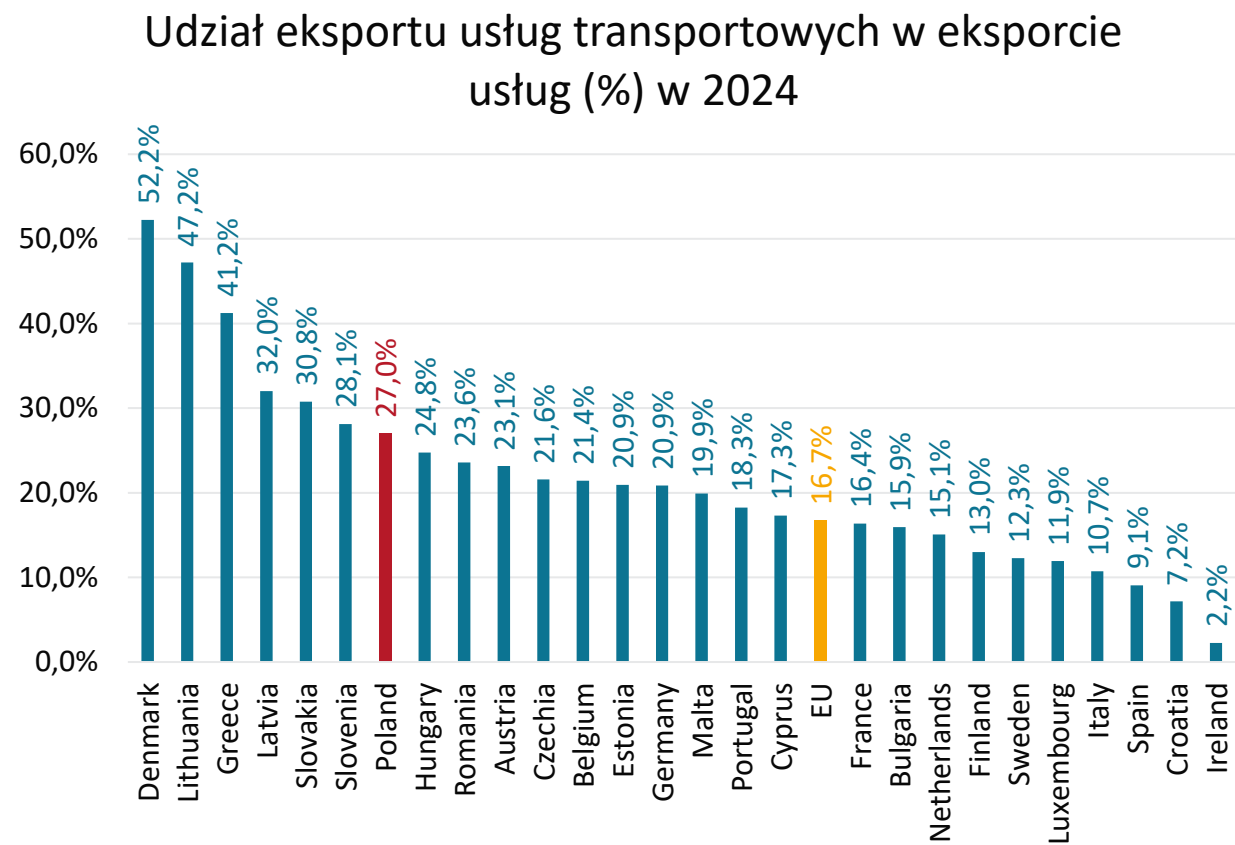
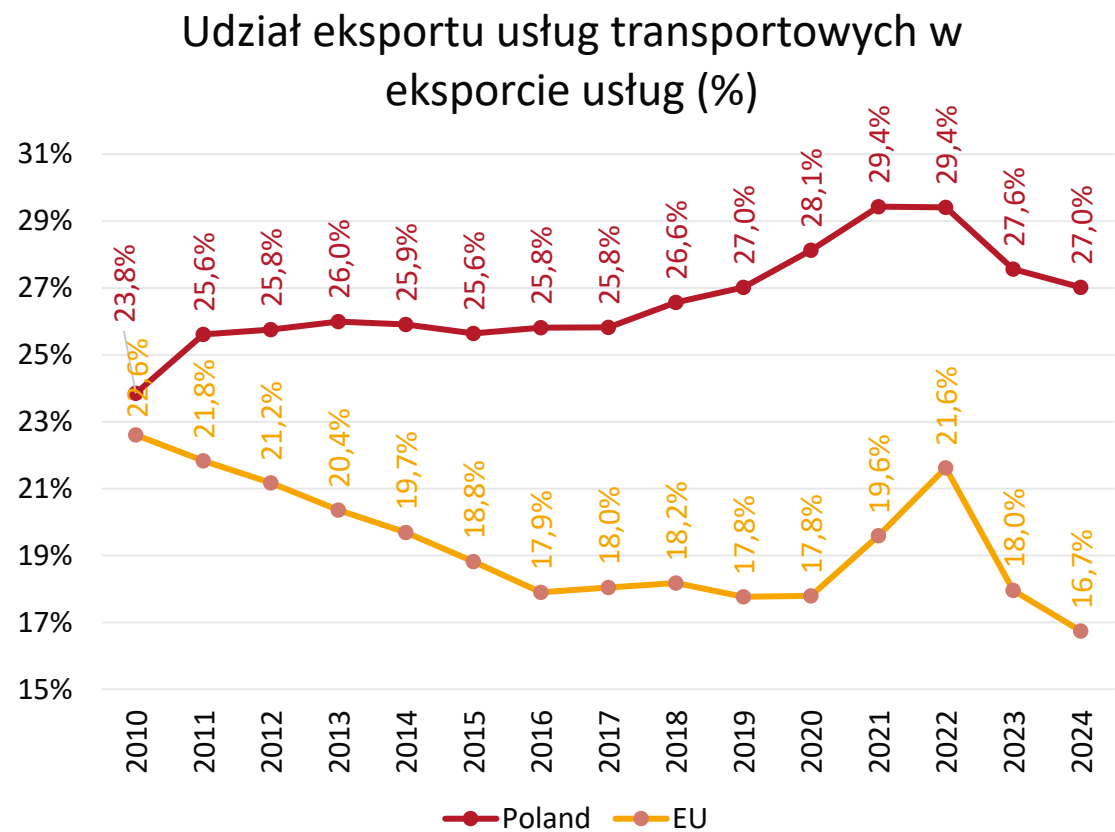
Polski eksport usług transportowych rośnie szybciej niż łącznie krajów UE, przez większość czasu (poza 2021 oraz 2022).



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

Usługi transportowe dla Polski mają większe znaczenie w eksporcie usług, niż dla 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

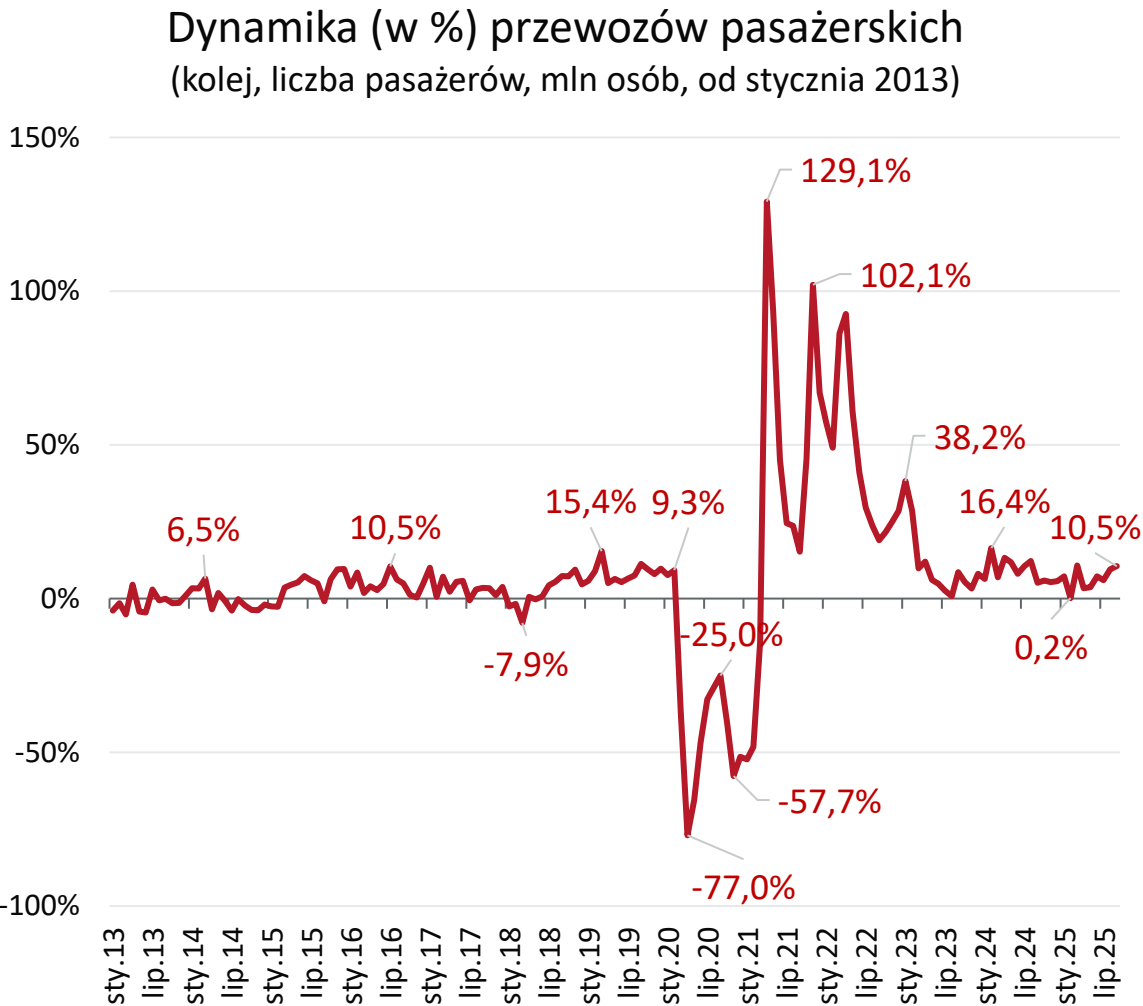
Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

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

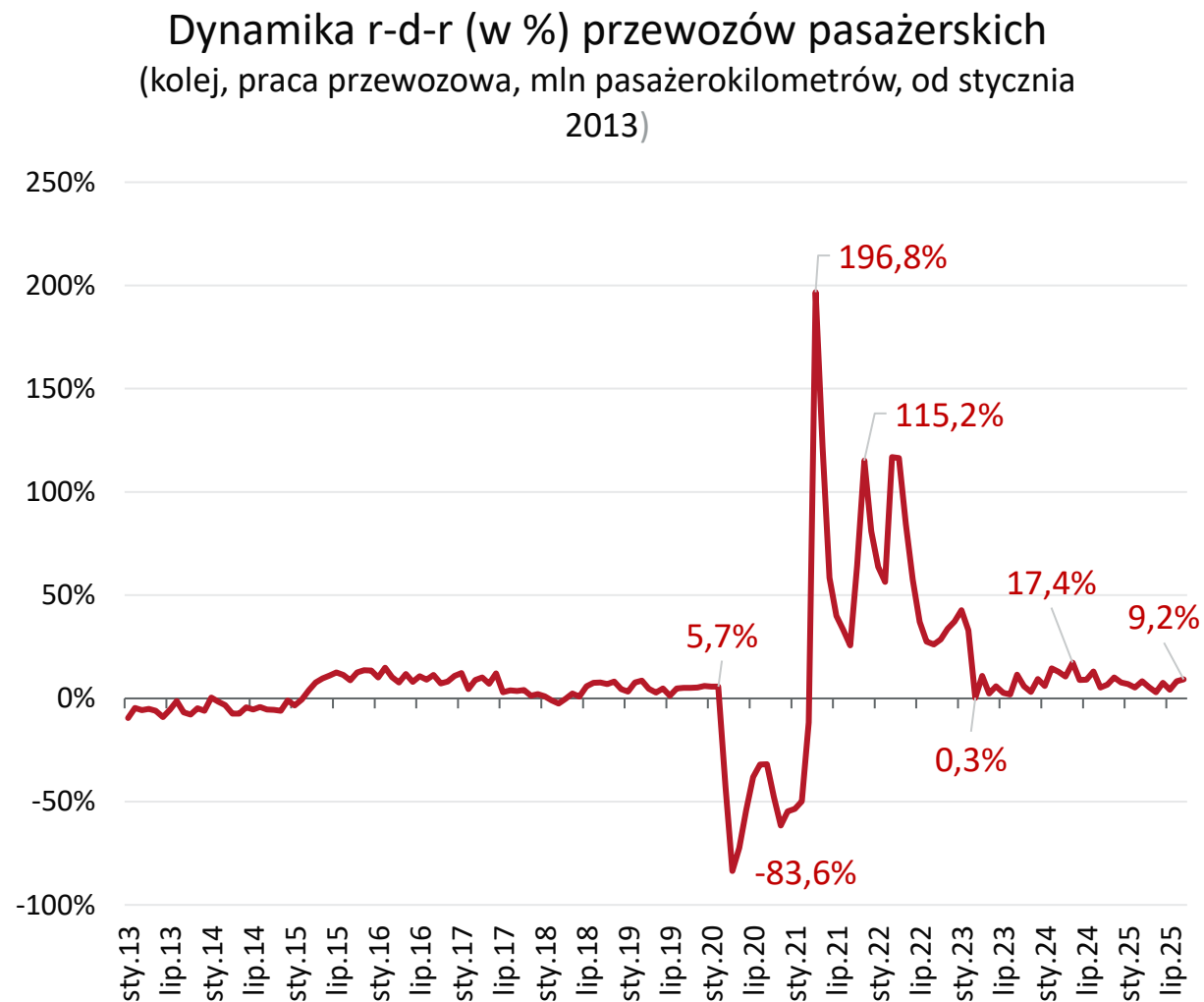
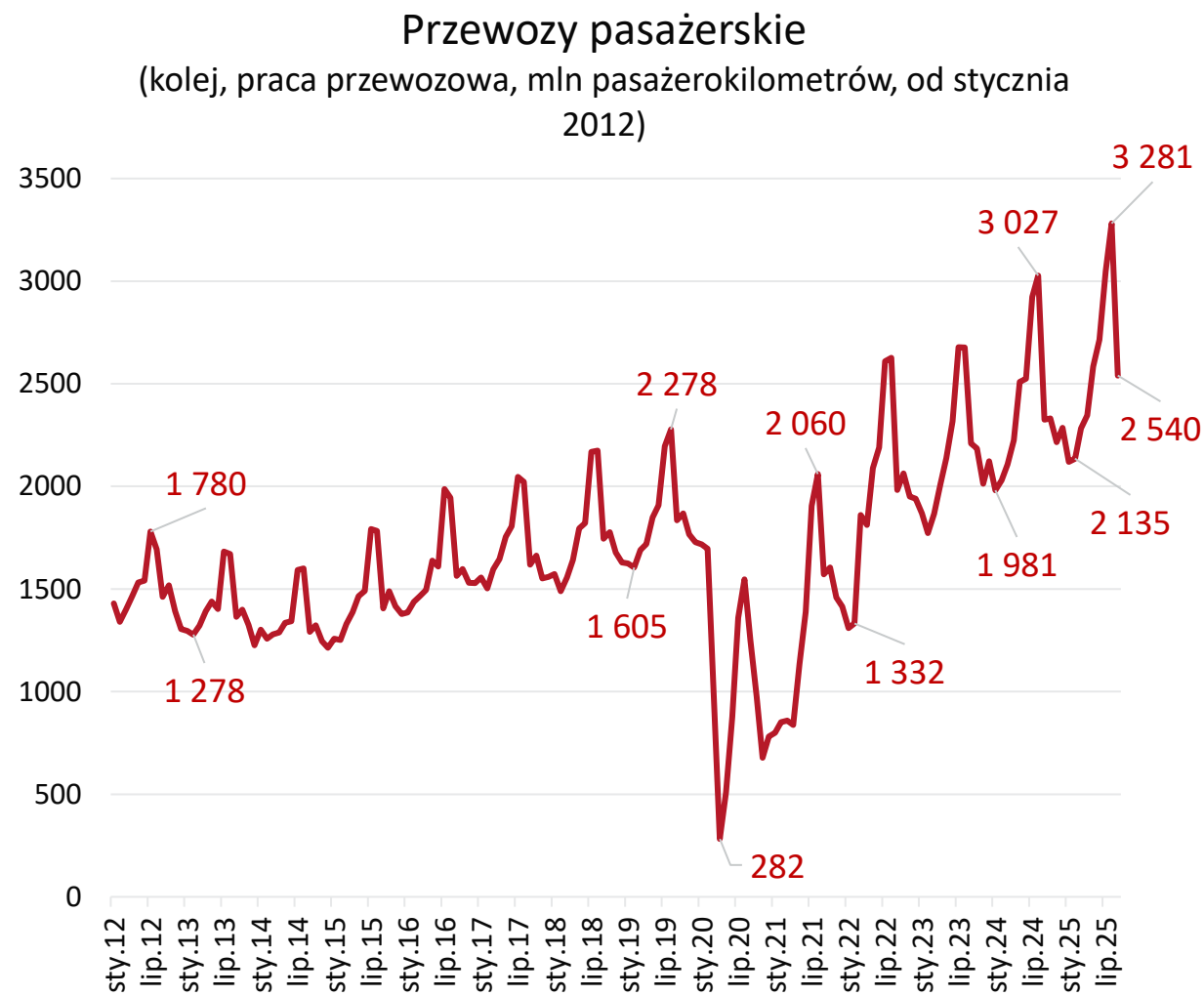
Oznacza to także kontynuację miesięcznych wzrostów r-d-r nieprzerwanie od kwietnia 2021 r.



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

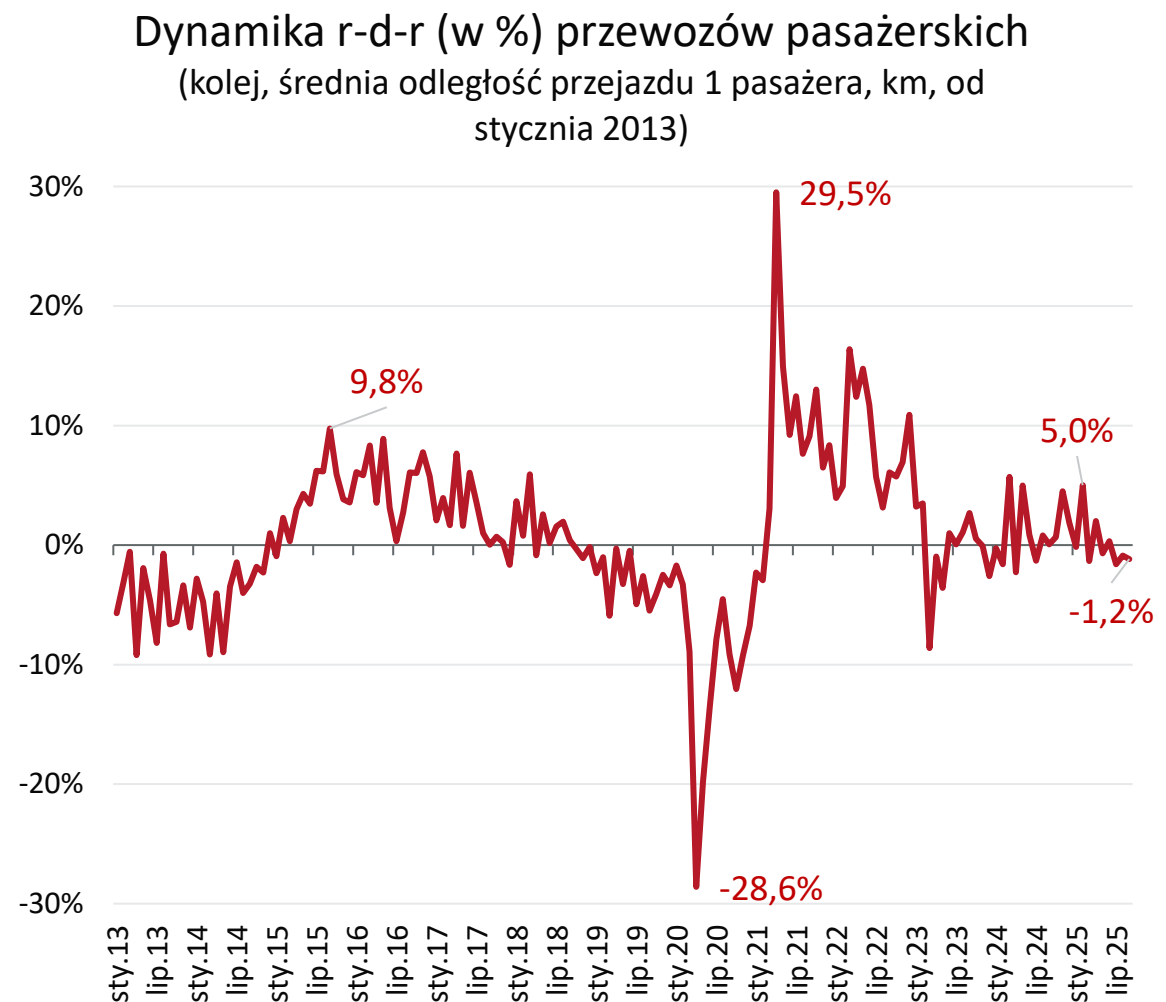
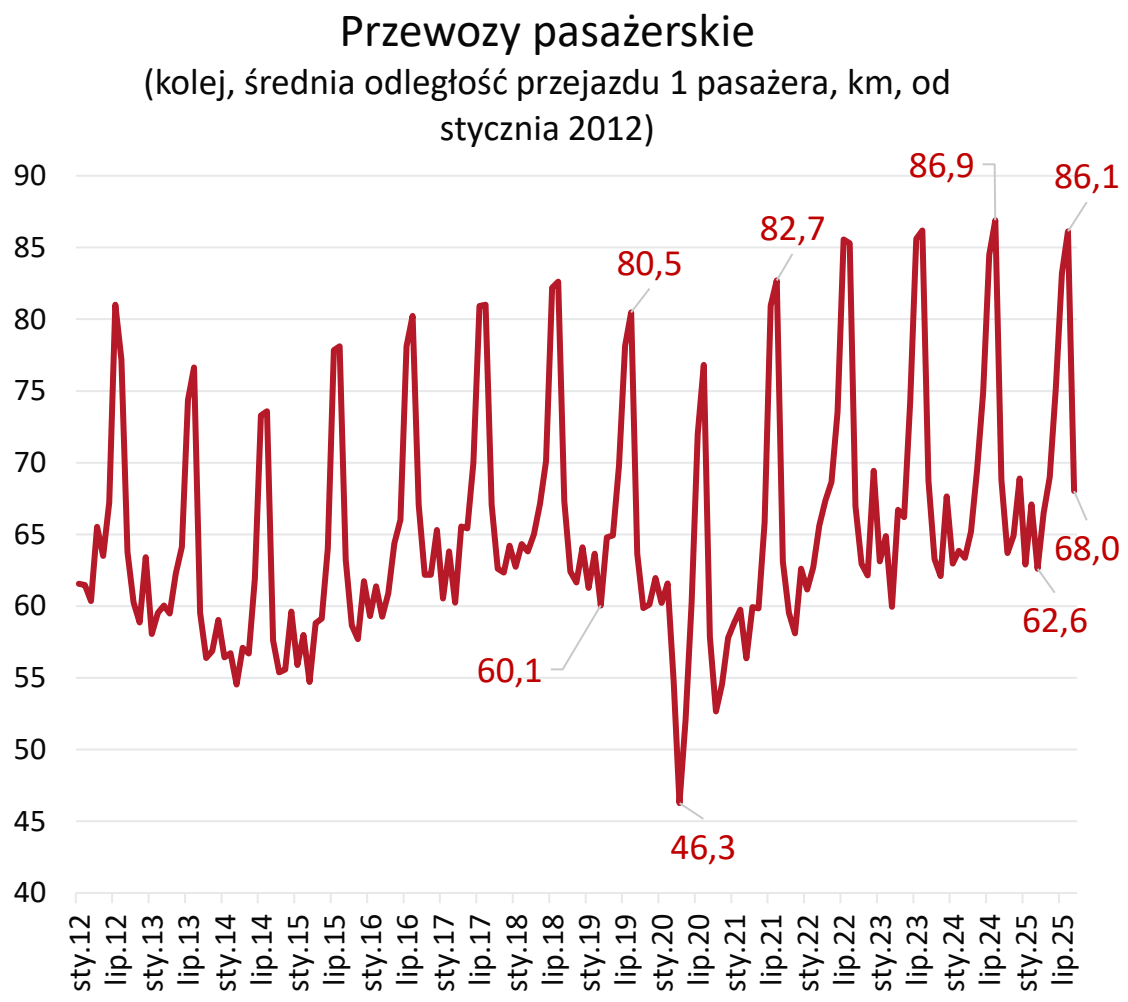
Liczba pasażerokilometrów w Polsce w każdym miesiącu (styczeń-wrzesień) 2025 r. była na rekordowo wysokim poziomie w porównaniu z analogicznym okresem lat poprzednich (od danych dostępnych od 2012 r.)

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



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

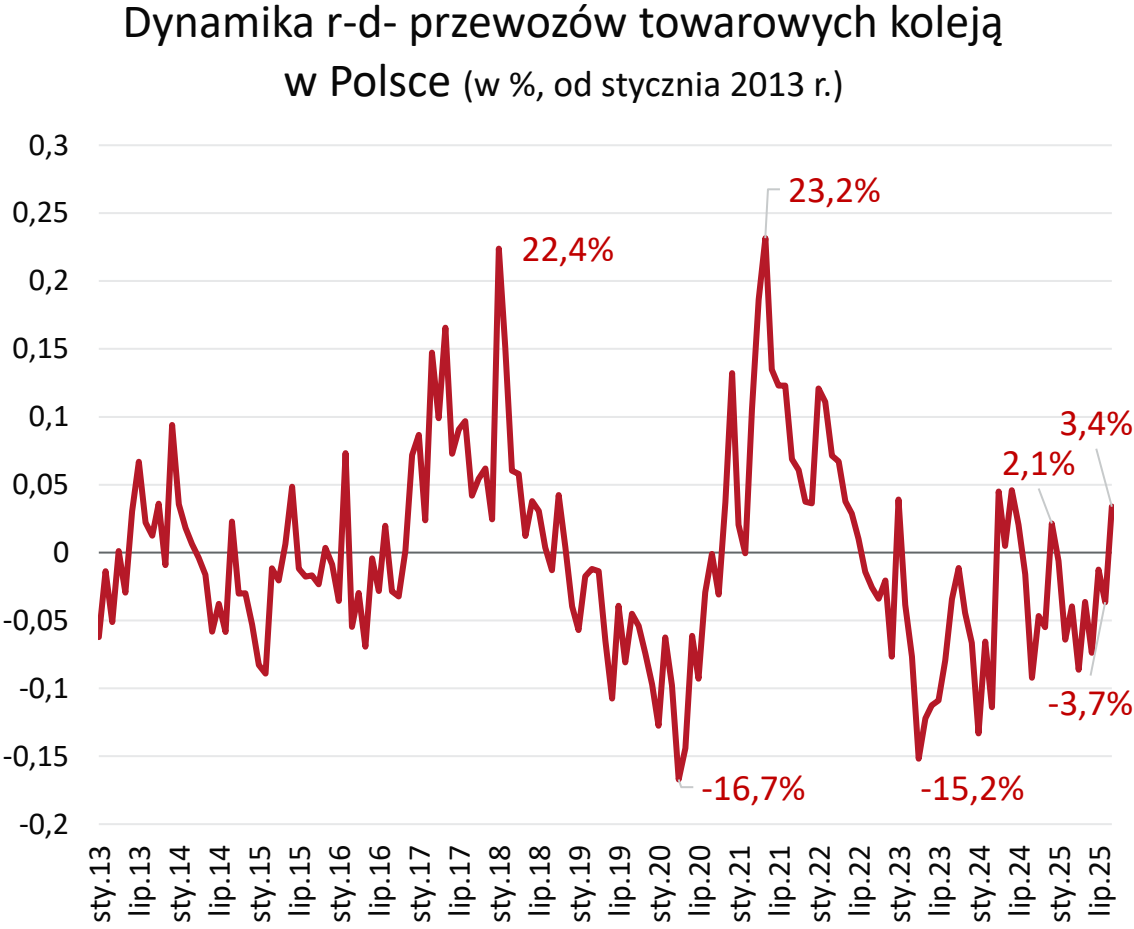
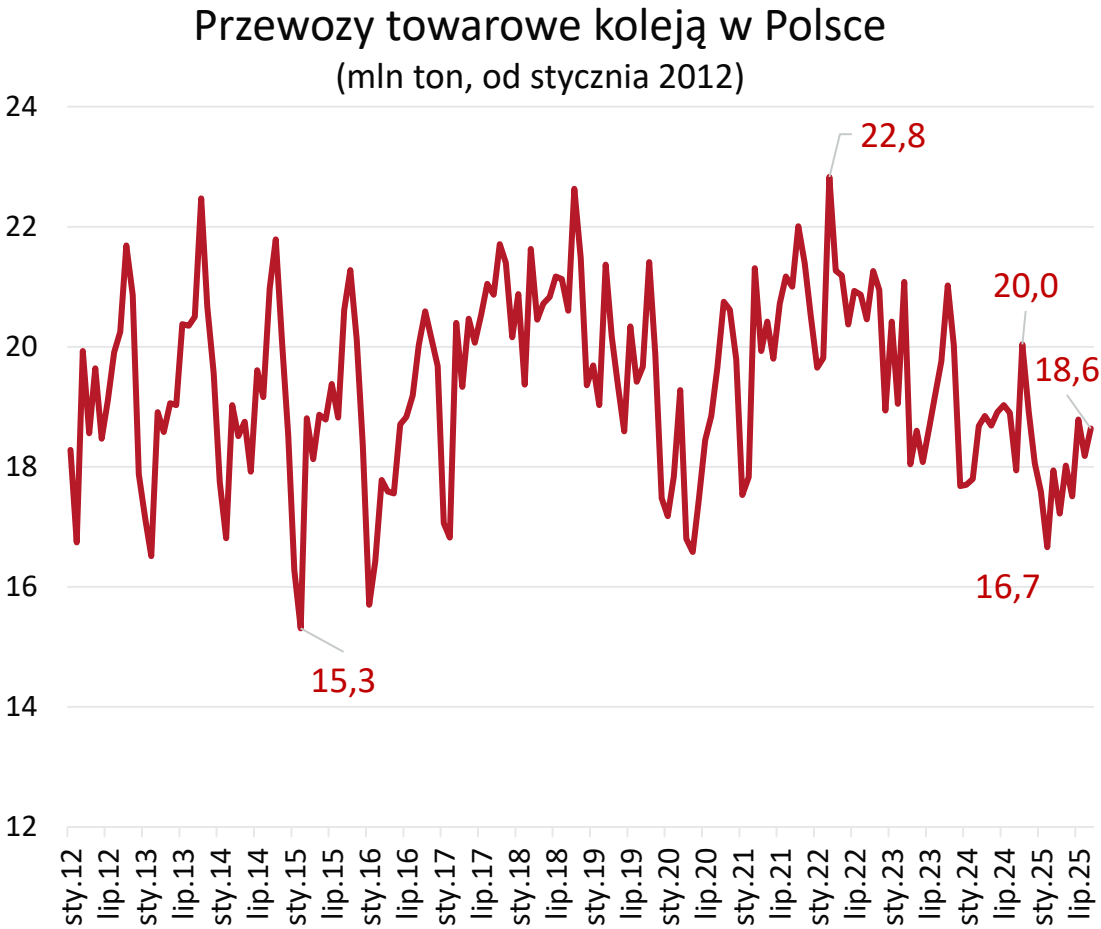
Średnia odległość przejazdu 1 pasażera (km) w 2025 r. ze zmienną dynamiką r-d-r w poszczególnych miesiącach.
We wrześniu 2025 dynamika r-d-r wyniosła -1,2%.



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Masa przewiezionych towarów (w tonach) koleją w Polsce w okresie styczeń-wrzesień 2025 spadła (-3,6% r-d-r).
Spadek towarów przewiezionych koleją powiązany jest ze spadkiem przewozu węgla (w 2024 najniższy poziom od dostępnych danych w 2012).

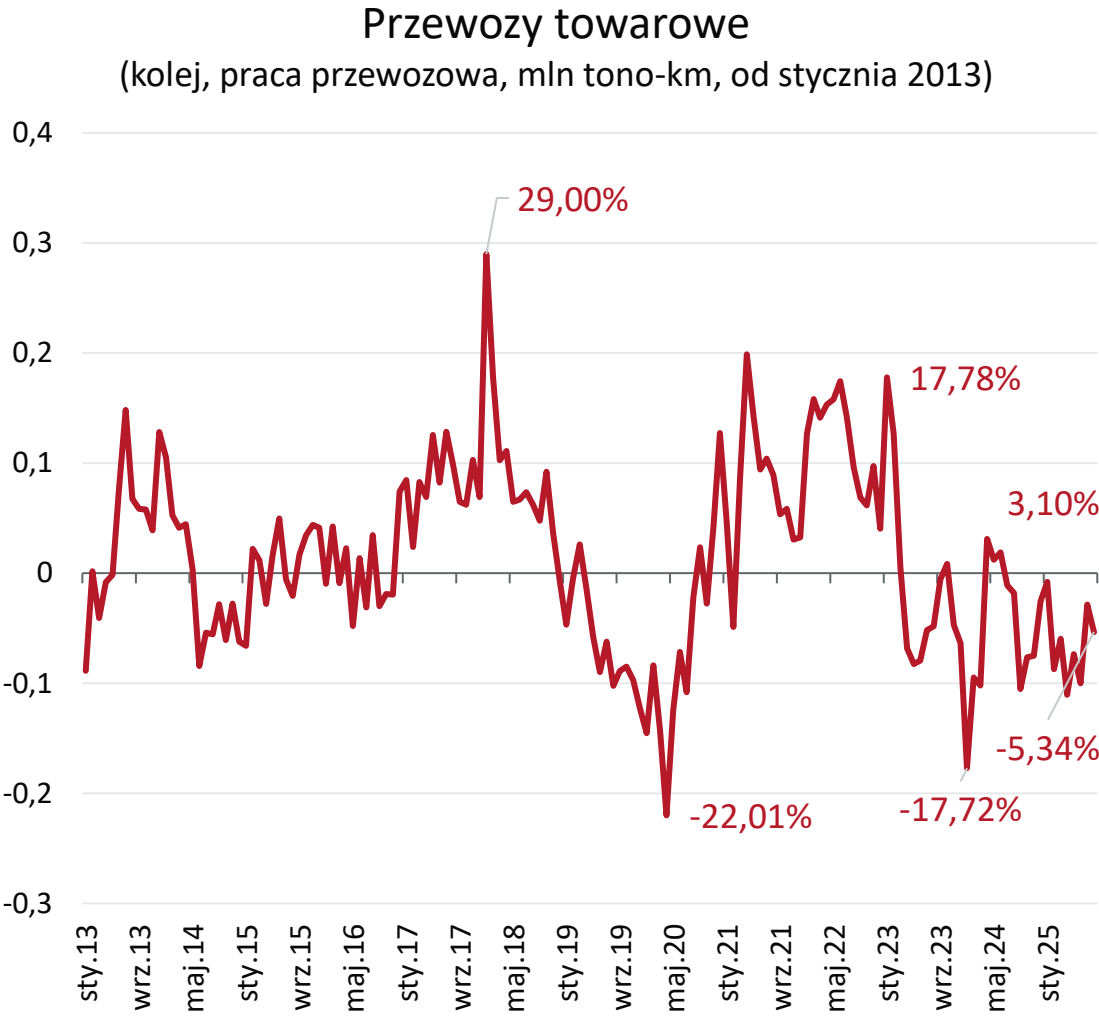
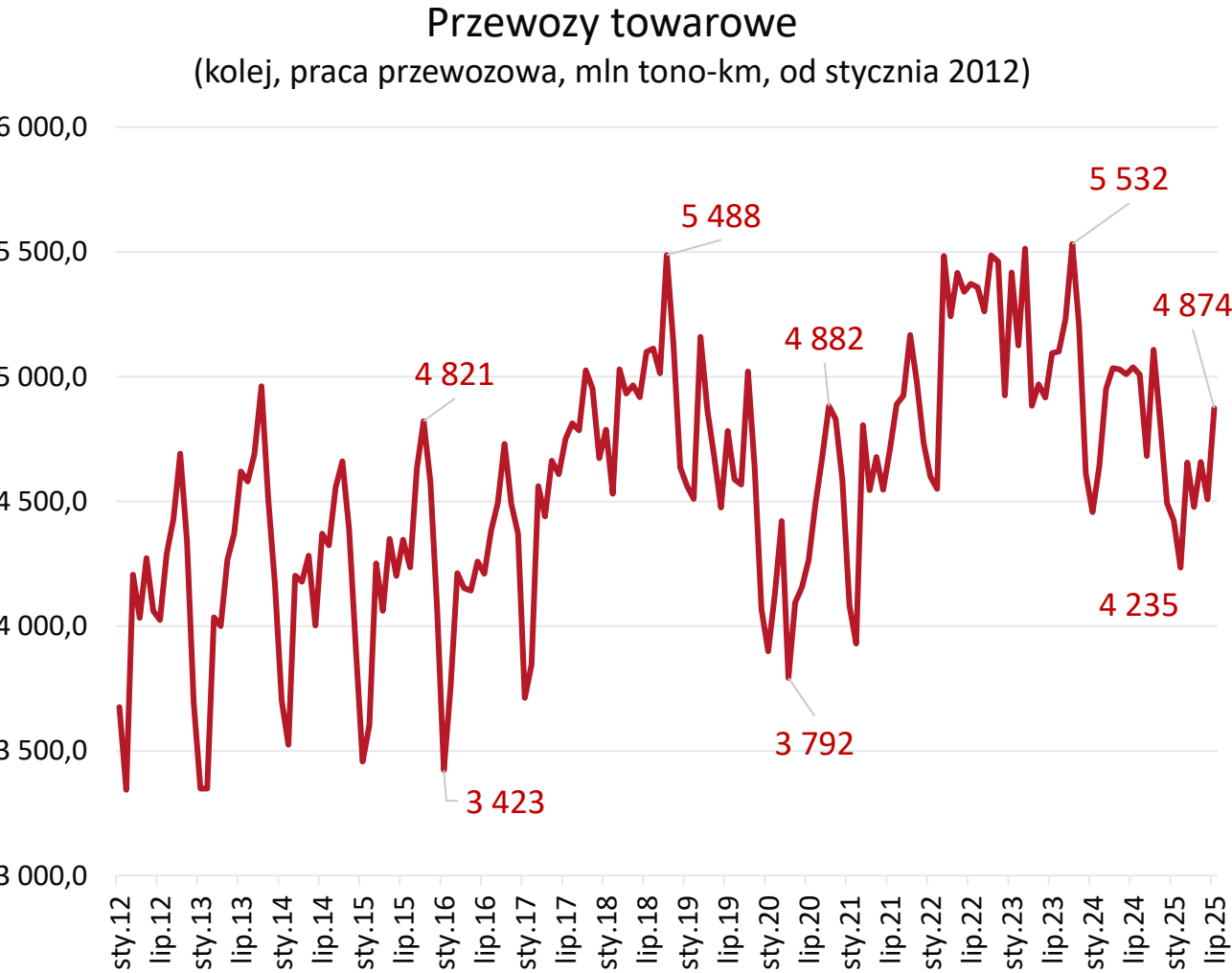
We wrześniu br. pierwszy wzrost w br. roku (+3,4%).



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

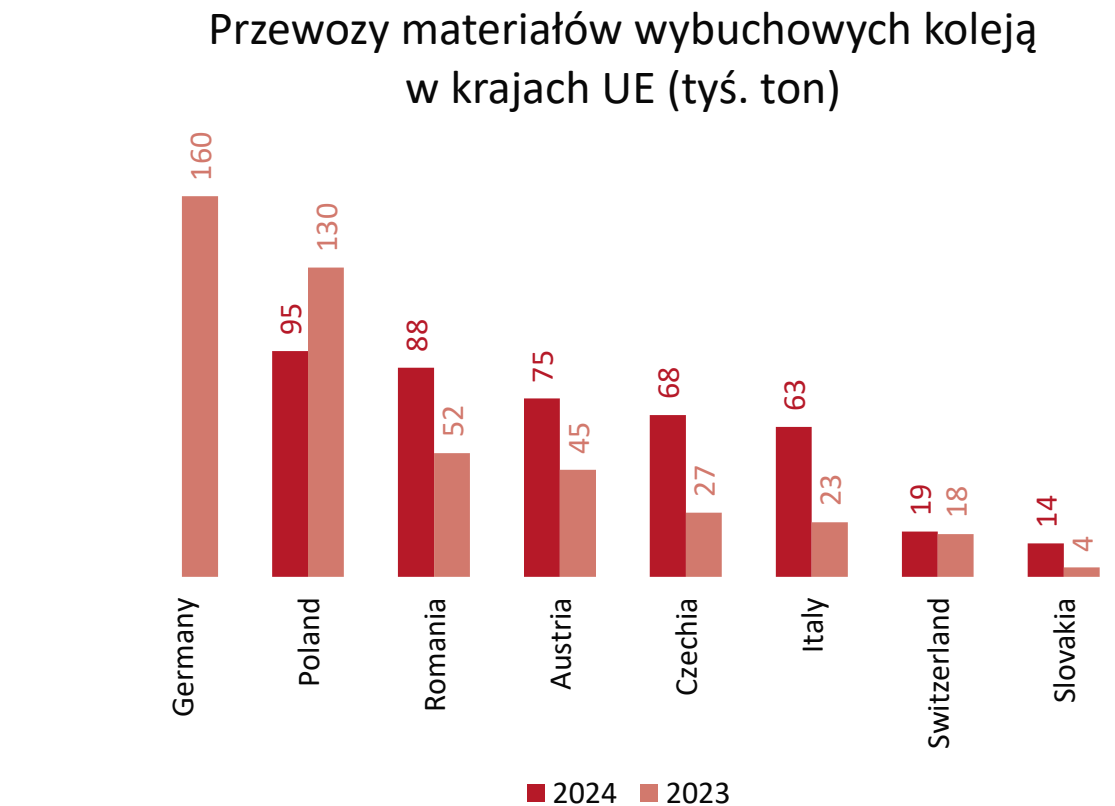
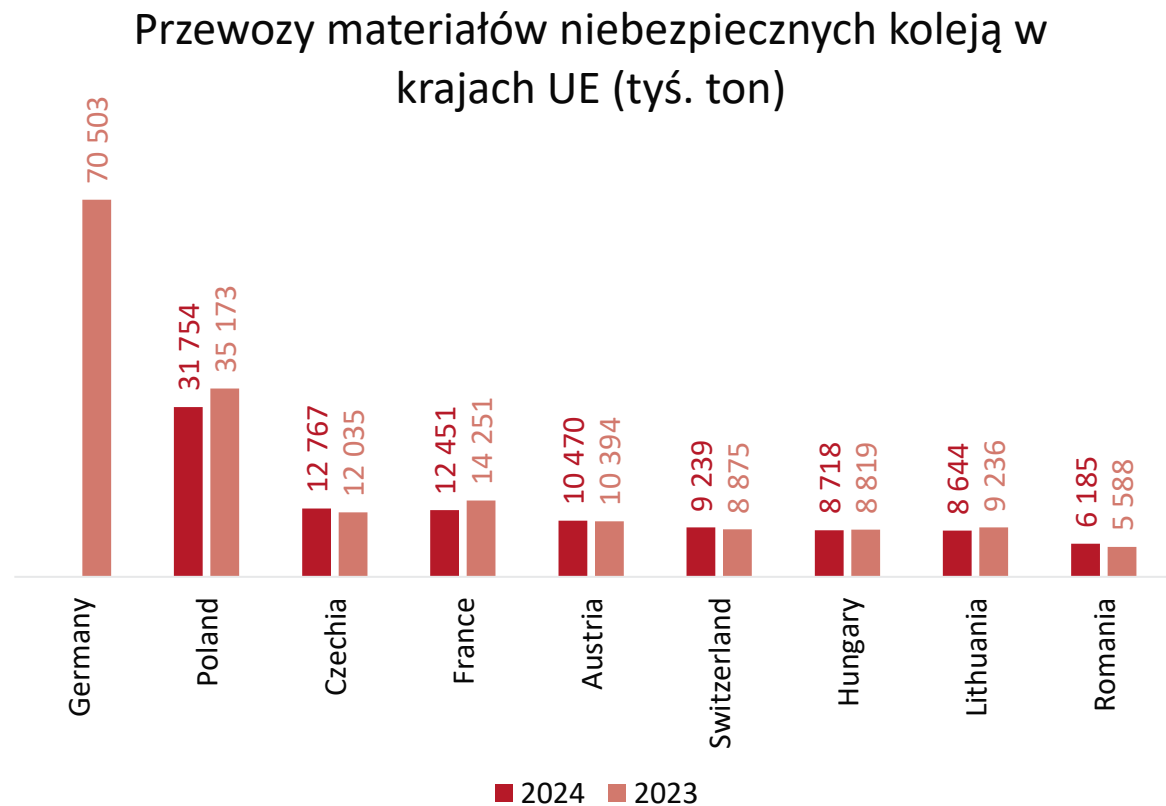
Praca przewozowa transportu kolejowego (liczona jako miliony tono-km) w Polsce w 2025 spadła (-5,6% r-d-r) na co wpływ ma przede wszystkim strukturalny spadek przewozu węgla (w 2024 najniższy poziom od dostępnych danych w 2012).

We wrześniu br. pierwszy wzrost (2,8% r-d-r) po 14 miesiącach spadków.



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

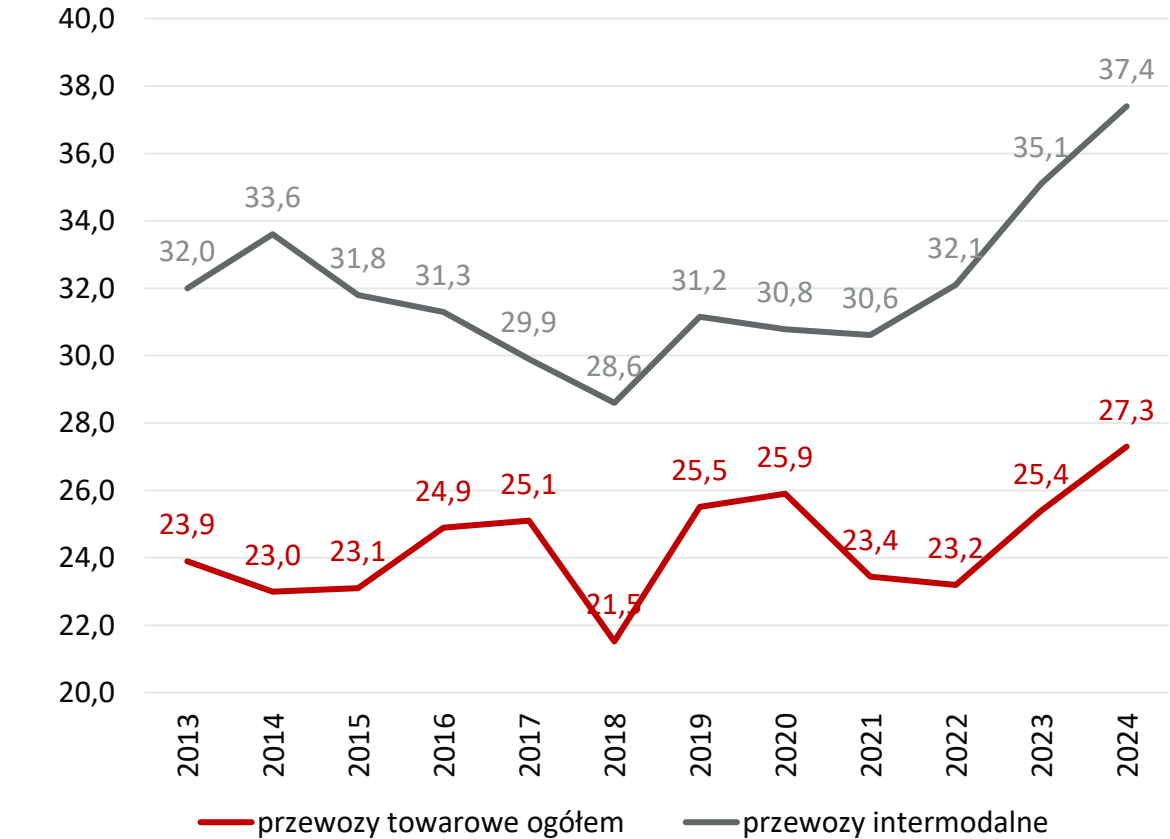
Polskie koleje, po niemieckich, przewożą największą ilość niebezpiecznych materiałów (w tym wybuchowych) w UE.



Źródło: Eurostat

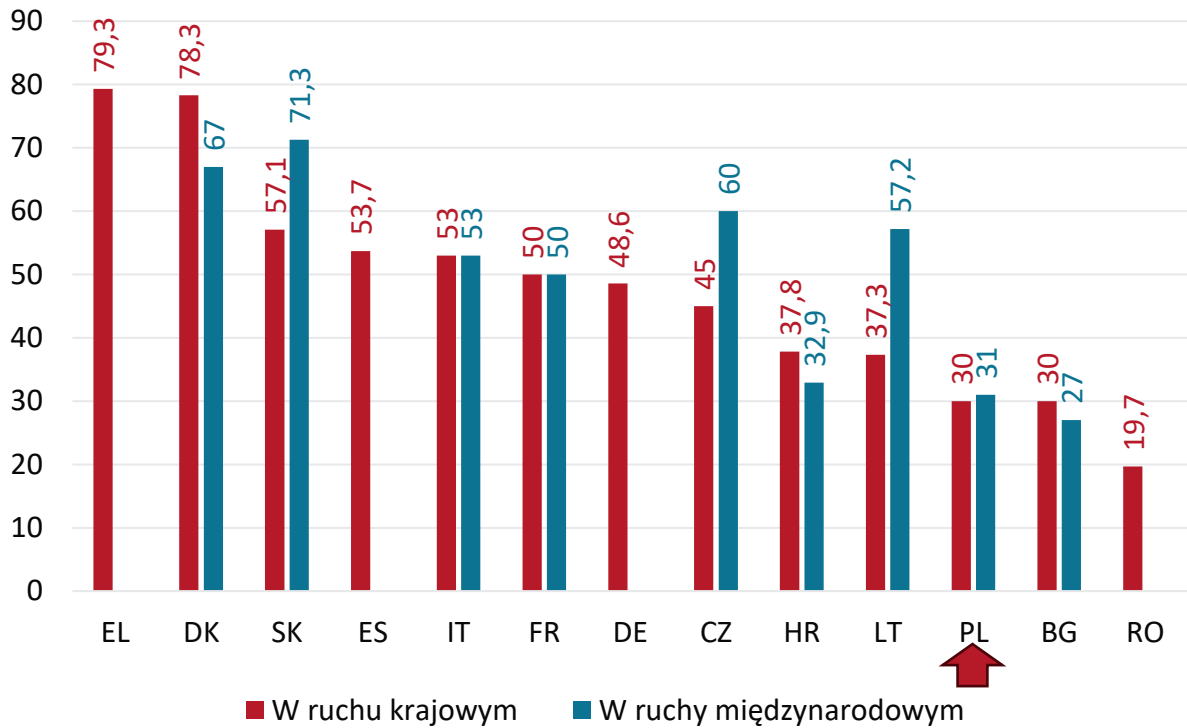
Średnia prędkość przewozów towarowych w Polsce w 2024 r. osiągnęła najwyższą wartość w okresie dostępnych danych (27,3 km/h). Nadal jest to jednak prędkość niższa niż w wielu europejskich krajach i negatywnie odbija się na konkurencyjności transportu kolejowego.

Średnia prędkość pociągów towarowych w Polsce (km/h)



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

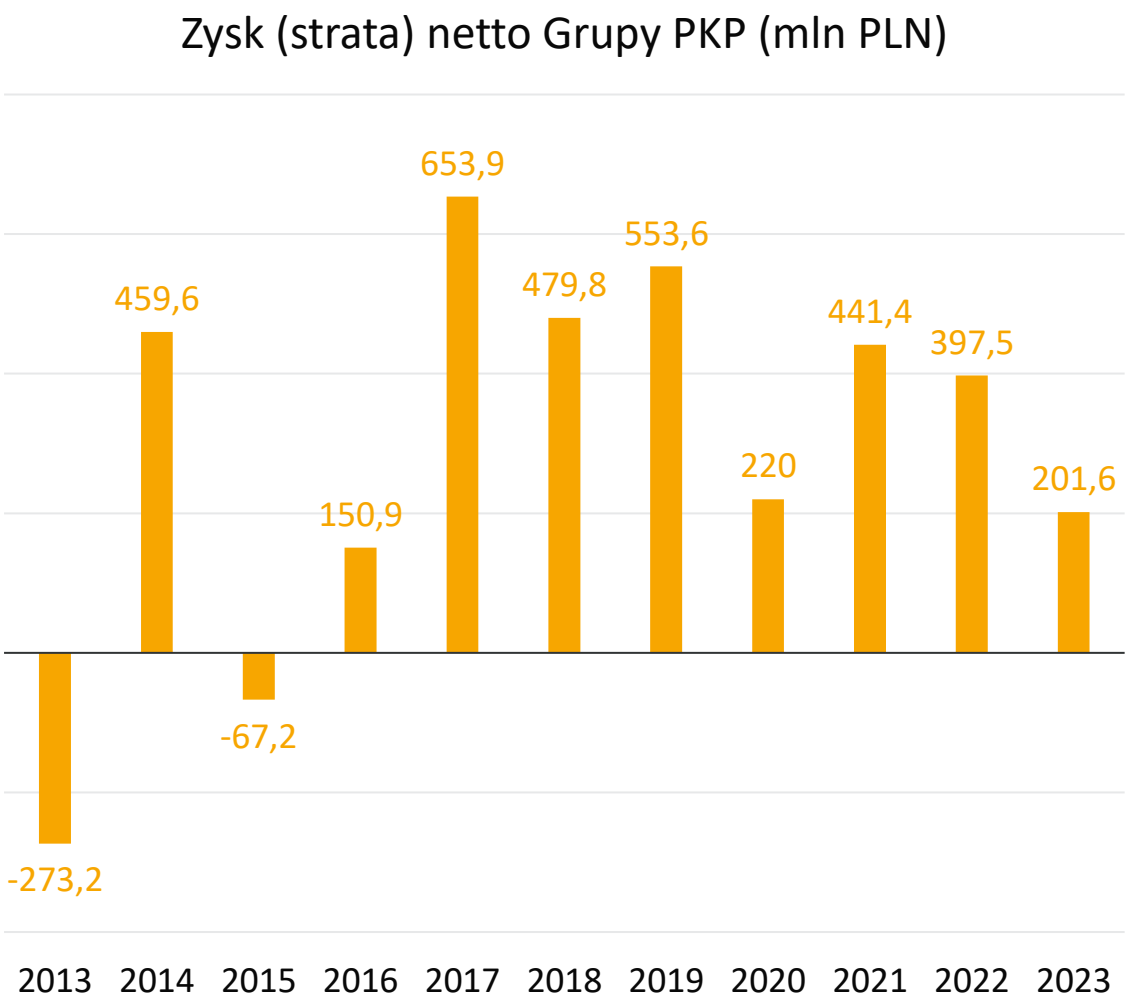
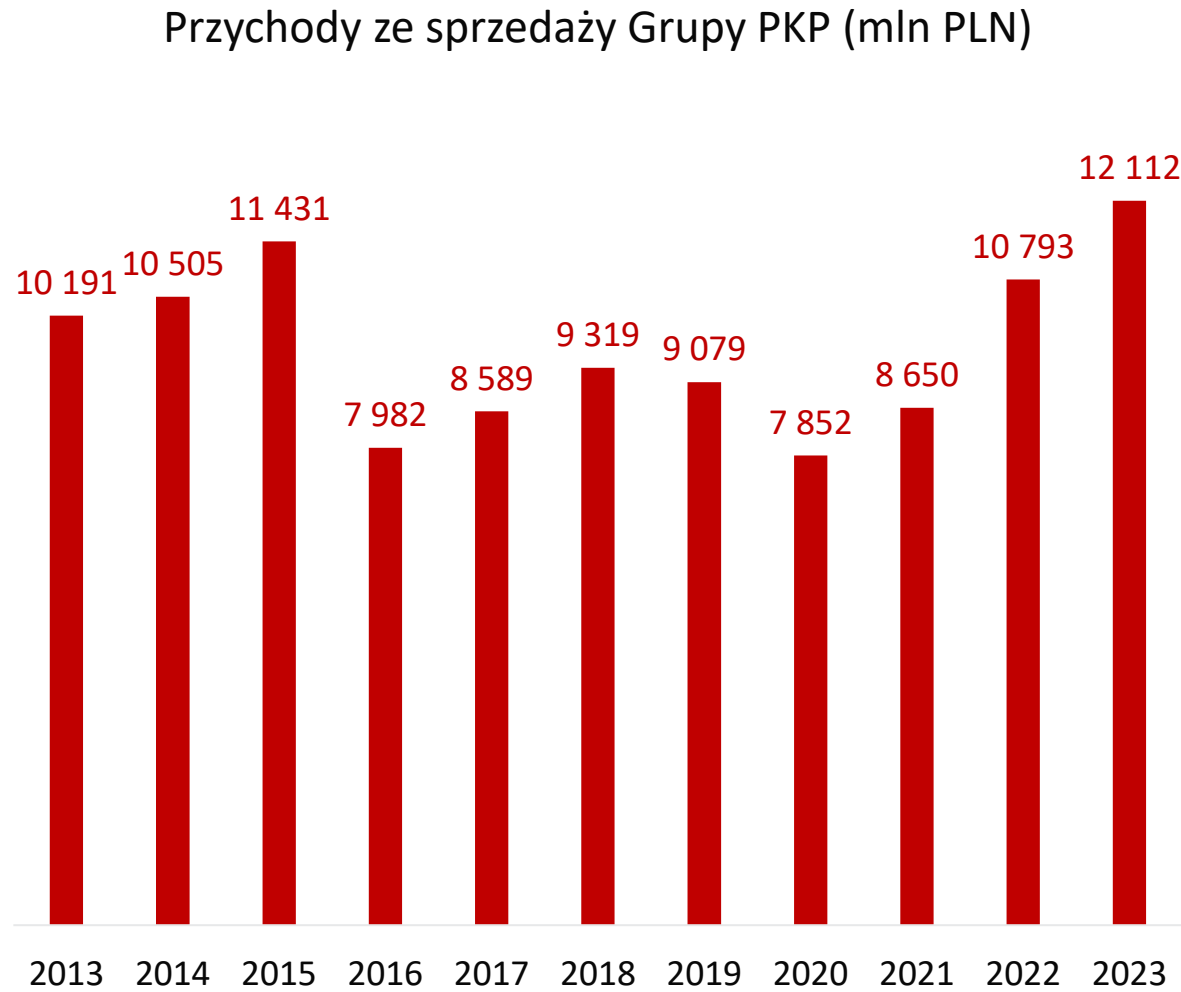
Średnia prędkość pociągów towarowych w wybranych krajach UE (2020 r., km/h, według rozkładu jazdy)



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

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-d-r), jednak całkowity zysku netto Grupy PKP był najniższy od 2016.

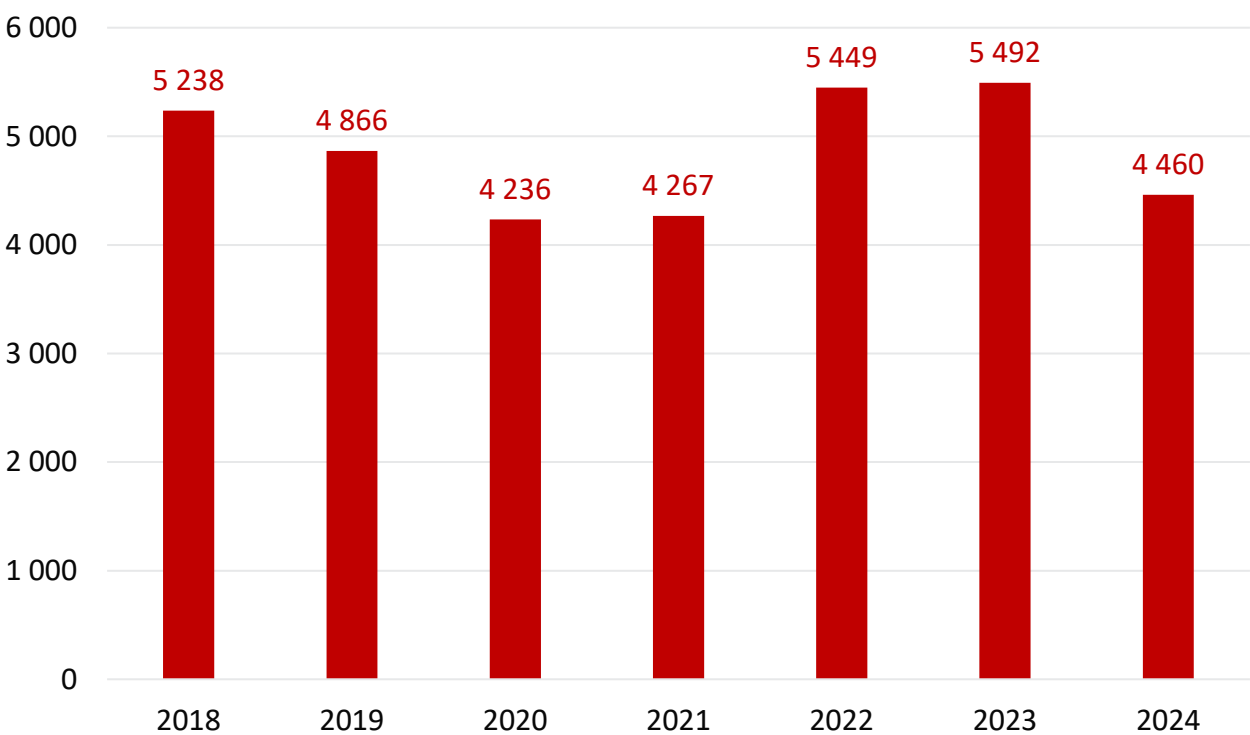


Źródło: Raporty roczne PKP, różne wydania

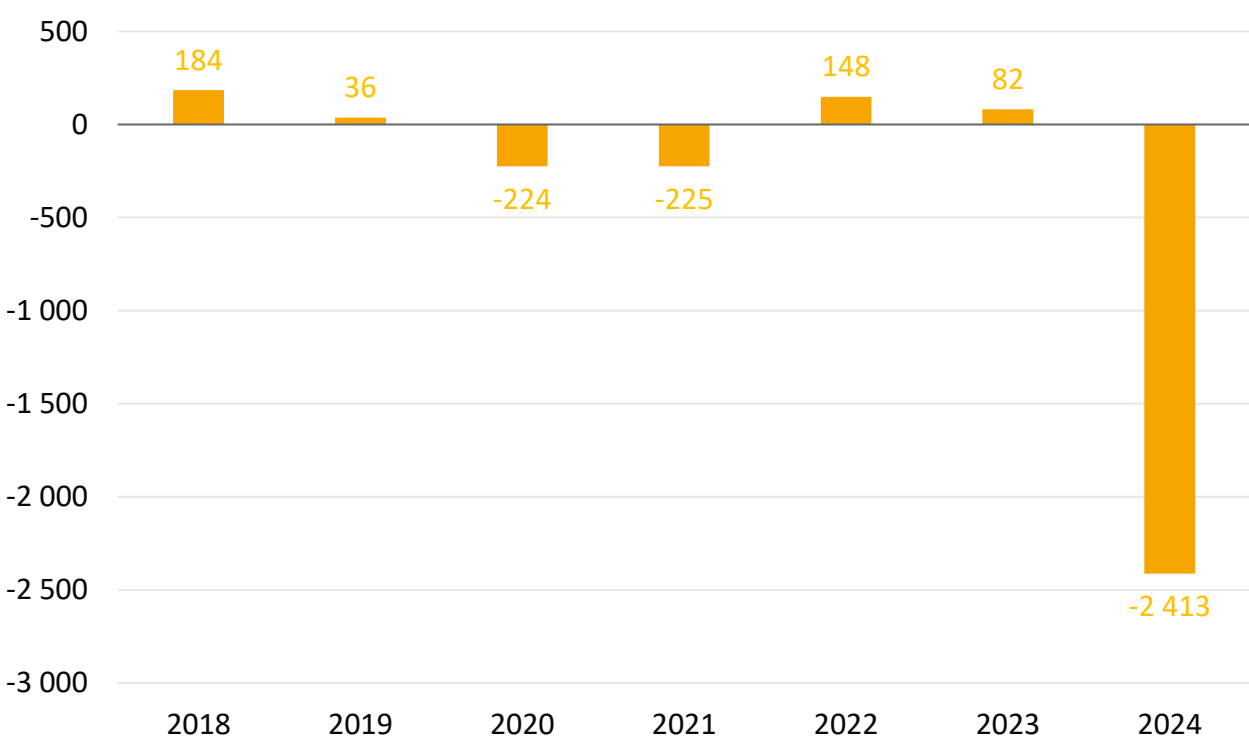
Przychody Grupy PKP CARGO powiązane z wolumenem przewozu węgla, który jest dominującą kategorią wśród towarów przewożonych przez PKP CARGO (40%).

Duża strata w 2024 jest 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)

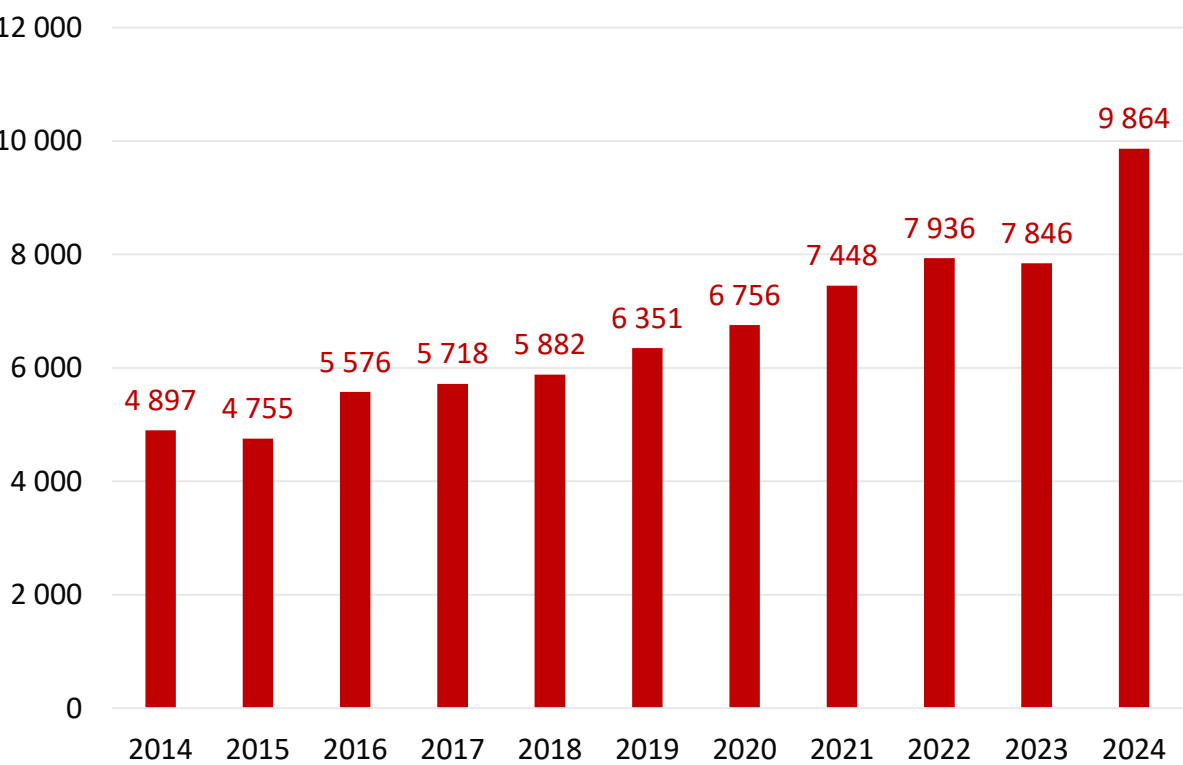


Źródło: <https://www.pkpcargo.com/relacje-inwestorskie/informacje-finansowe-i-operacyjne/>

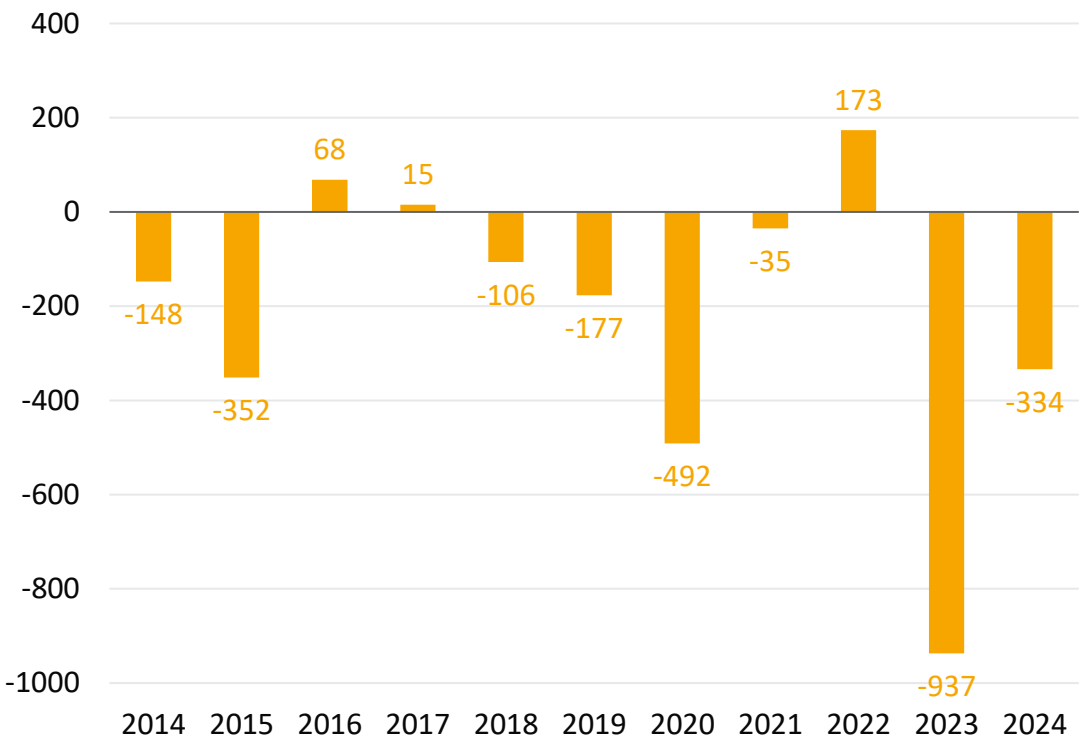
Przychody PKP PLK w trakcie 10 lat podwoiły się. W 2024 na rekordowe wyniki wpływa miała wyższa praca eksploatacyjna zrealizowana przez przewoźników pasażerskich w wyniku zwiększenia oferty przewozowej dla pasażerów.

Przez większość okresu w ostatniej dekadzie PKP PLK notuje straty finansowe.

Przychody ze sprzedaży PKP PLK
(w mln zł)



Zysk (strata) netto PKP PLK
(w mln zł)



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

Rynek transportowy w Polsce – lotnictwo

Ważne

Dane podstawowe

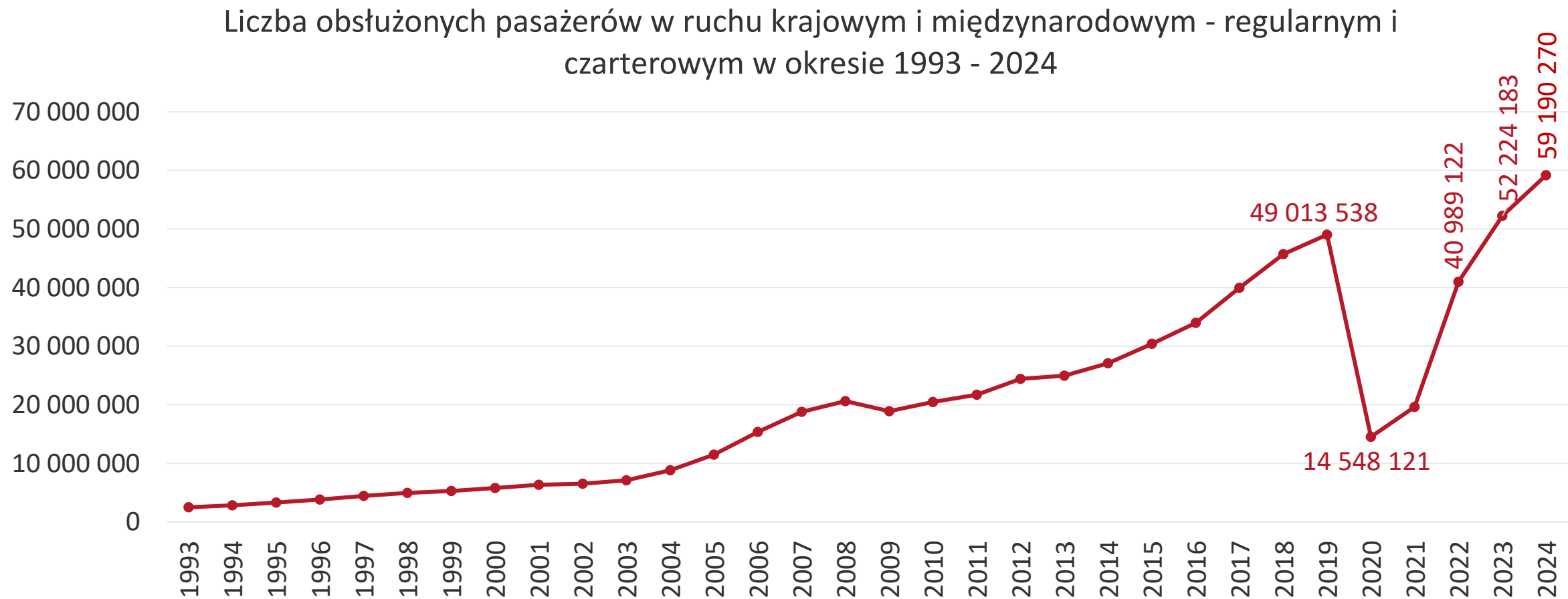
Kolej

Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

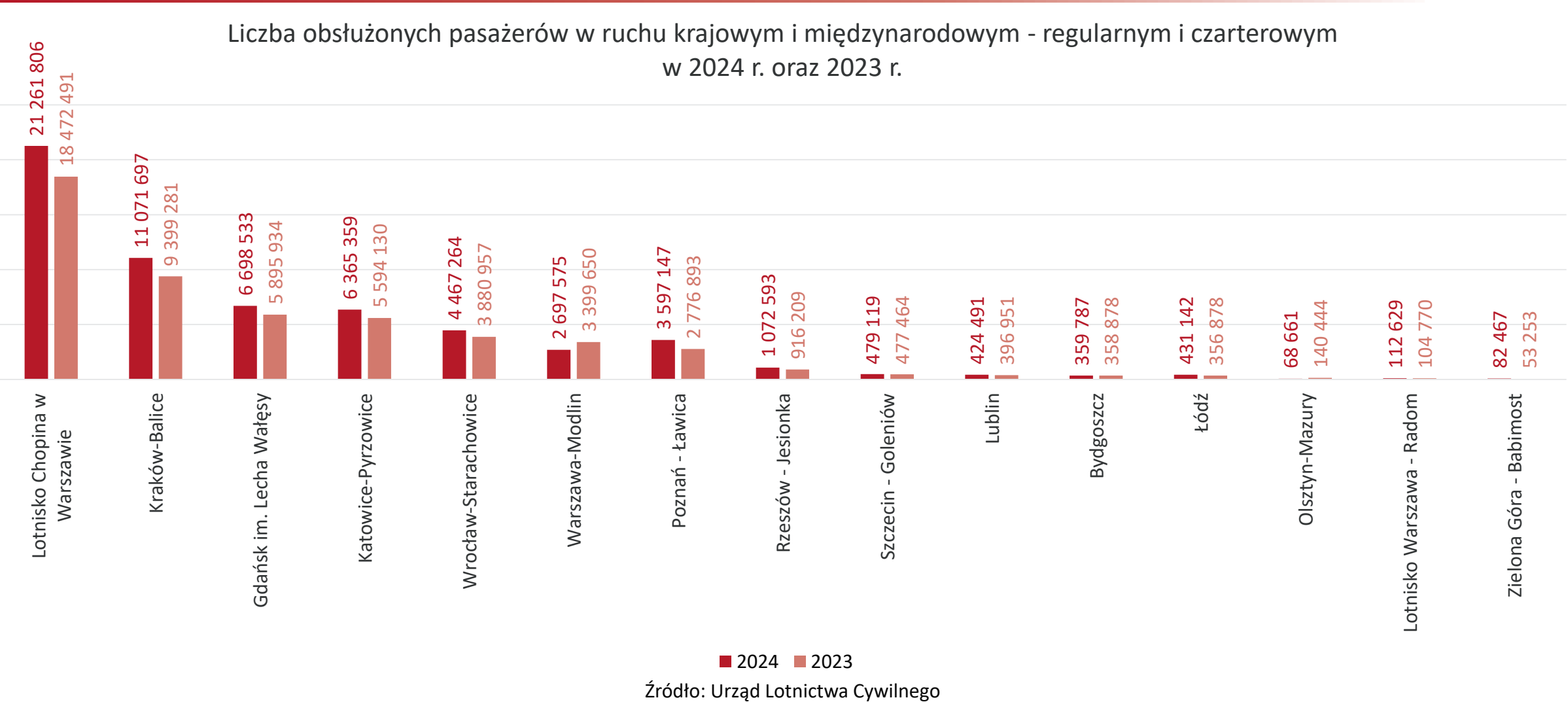
Benzyna i olej
napędowy

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

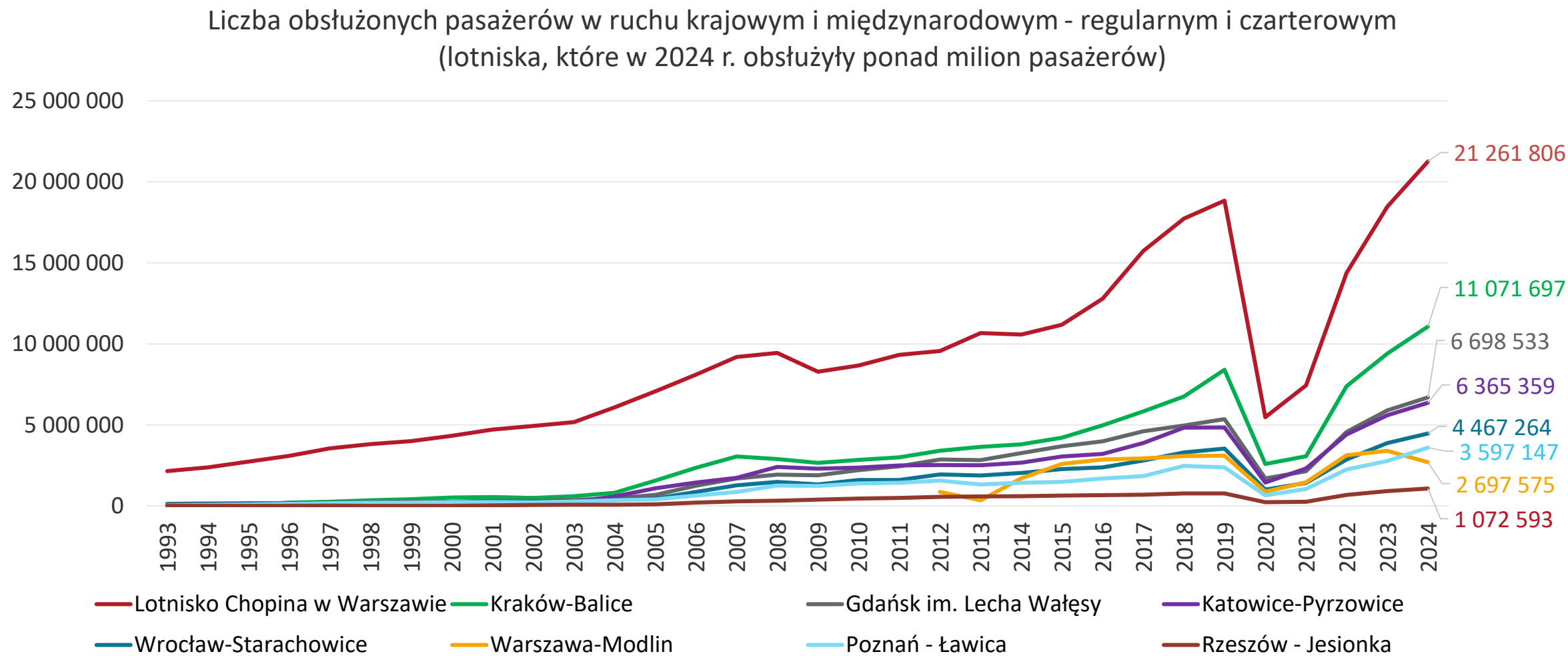


Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

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

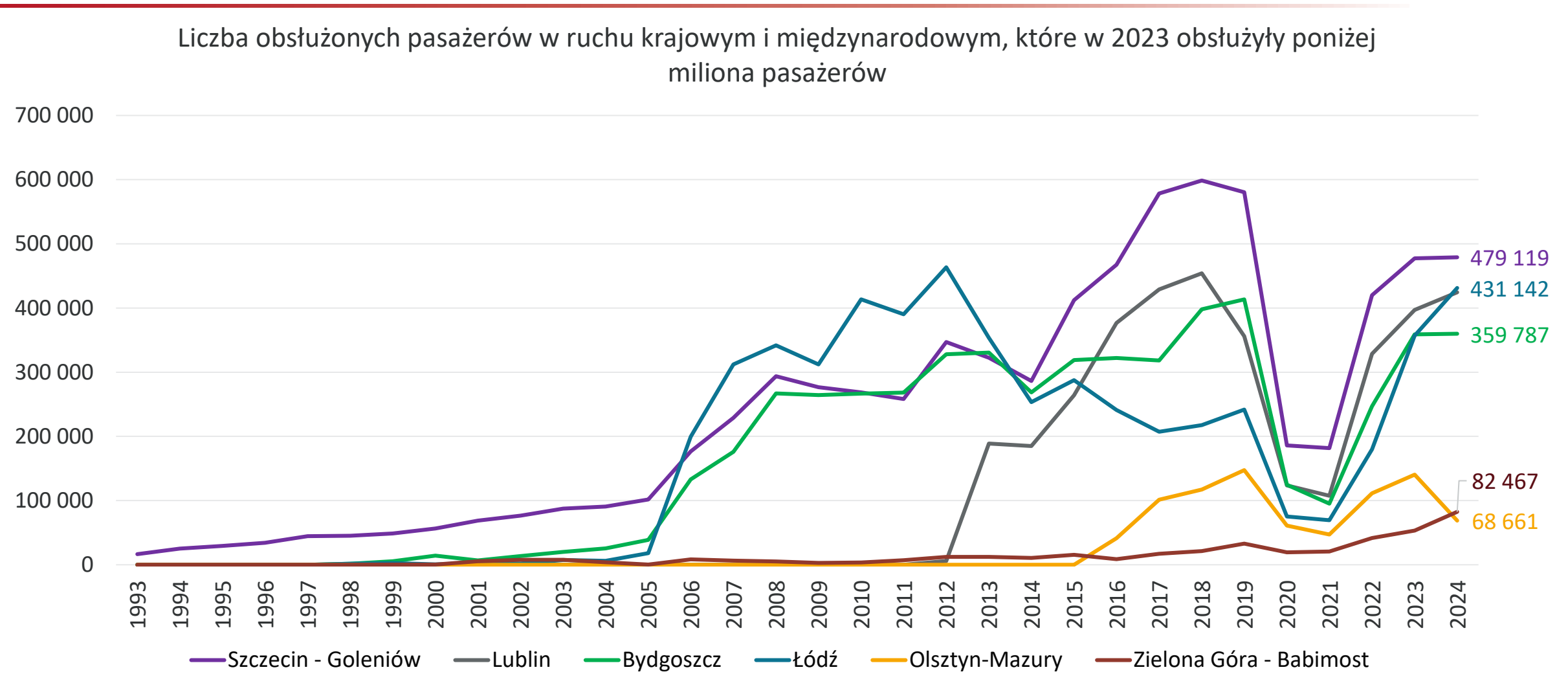


W 2024 r. osiem polskich lotnisk obsłużyło każde ponad milion pasażerów rocznie. Po raz pierwszy do tego grona dołączyło lotnisko Rzeszów – Jesionka.



Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

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

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

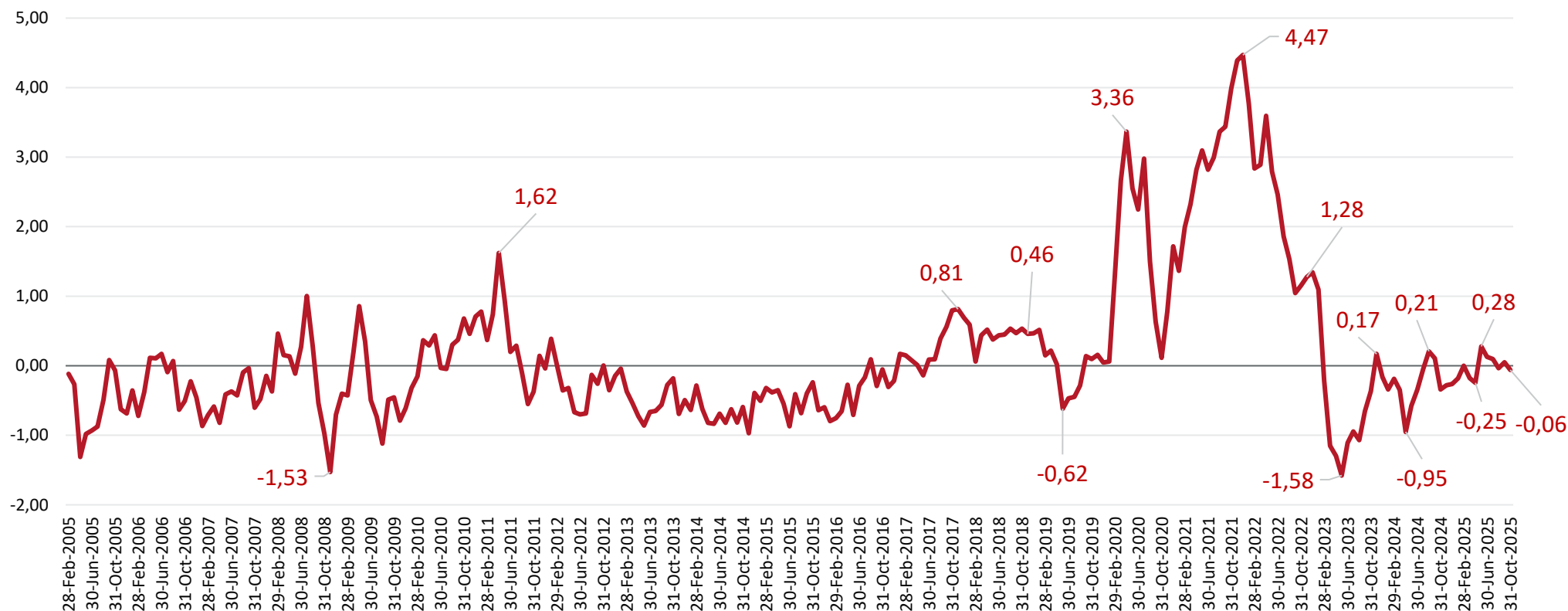
Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

Globalny Indeks Presji Łańcuchów Dostaw wskazuje na złagodzenie presji w łańcuchach dostaw w październiku br. (-0,06), po wzrostach w maju br. (0,28).

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



*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.**

[Ważne](#)

[Dane podstawowe](#)

[Kolej](#)

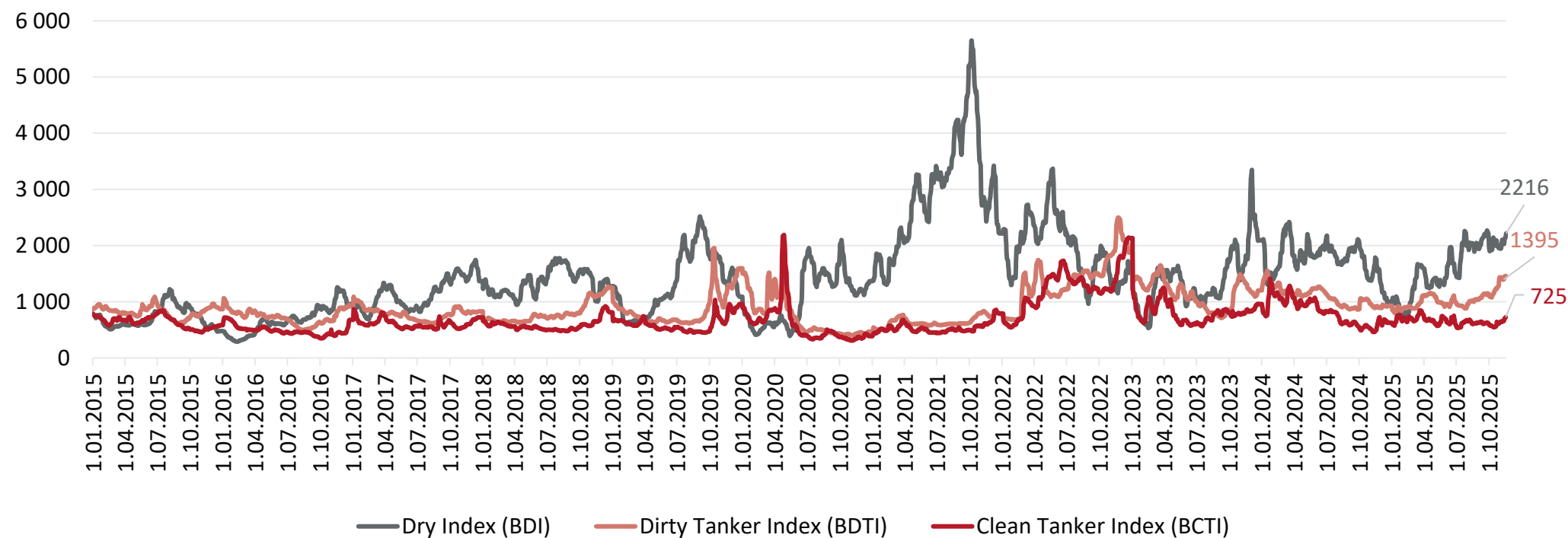
[Lotnictwo](#)

[Fracht morski i lotniczy
na świecie](#)

[Benzyna i olej
napędowy](#)

Średnie ceny transportu surowców (indeks BDI) drogą morską po rocznym okresie spadków, we wrześniu 2025 r., zaczęły rosnąć w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego.

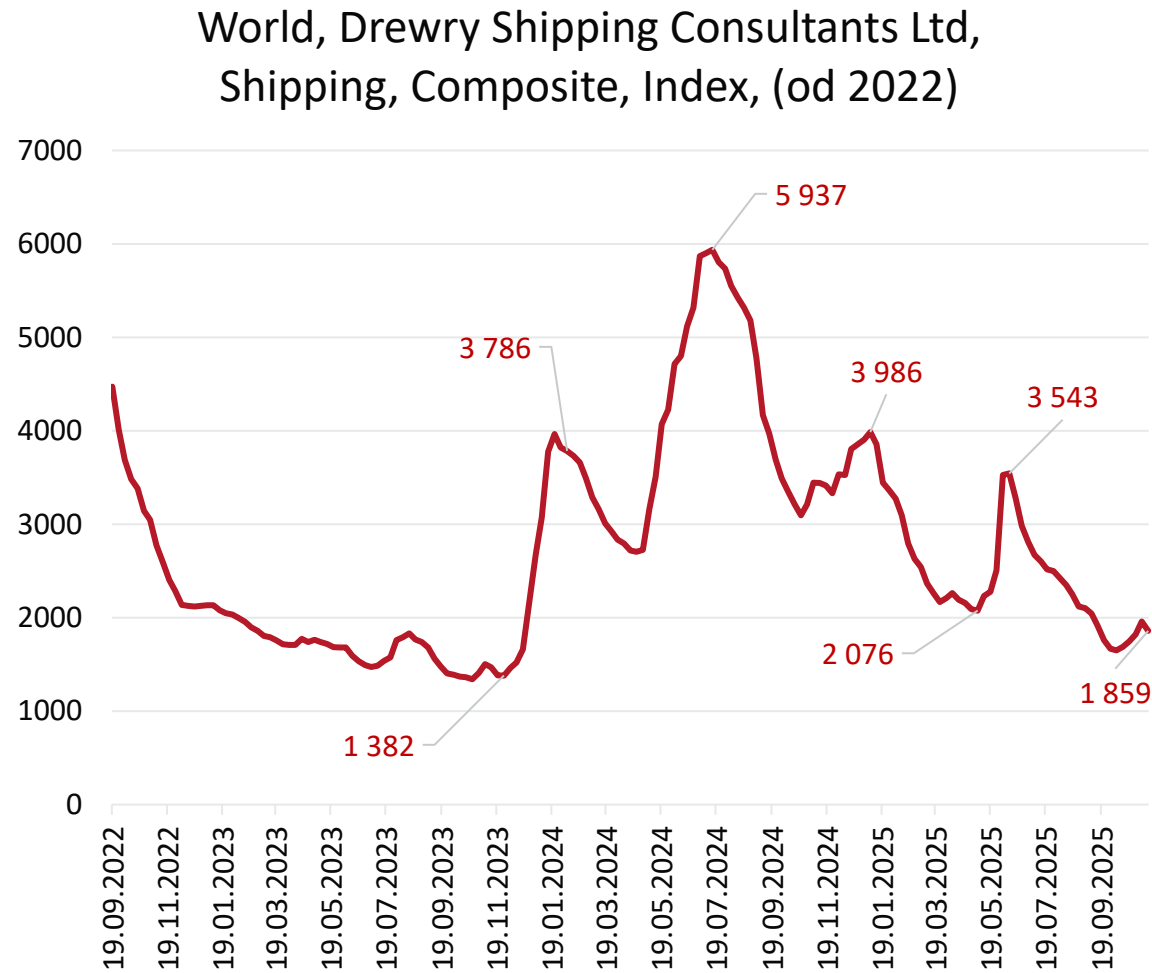
Ceny frachtu morskiego od stycznia 2015 r.
(w USD)



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

Sporządzany przez firmę Drewry światowy indeks cen transportu* morskiego wskazuje na spadek cen w 2025 w porównaniu z 2024.

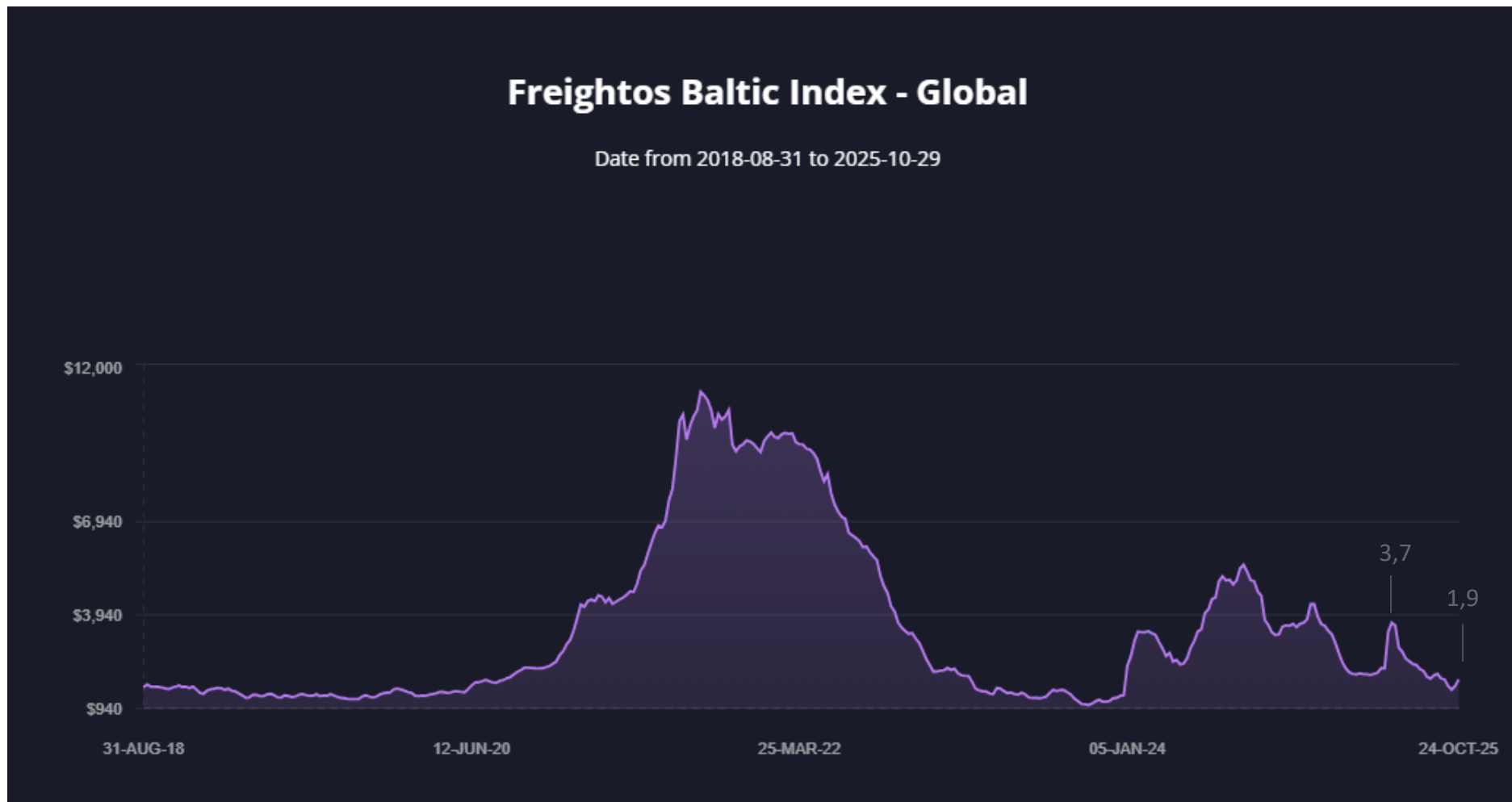
Ceny od połowy września br. spadły poniżej 2 tys. USD., po jednorazowych nagłych wzrostach w okresie maj-czerwiec 2025 do ok. 3,5 tys. USD.



* 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

Globalny wskaźnik cen frachtu morskiego (FBX) w 2025 powraca do poziomów zbliżonych do 2023 oraz sprzed 2020: w październiku br. wyniósł ok 1.9 tys. USD.

Wyjątkowym okresem w 2025 był czerwiec, gdy ceny wzrosły gwałtownie do 3,7 tys. USD.



Źródło: Freightos

[Ważne](#)

[Dane podstawowe](#)

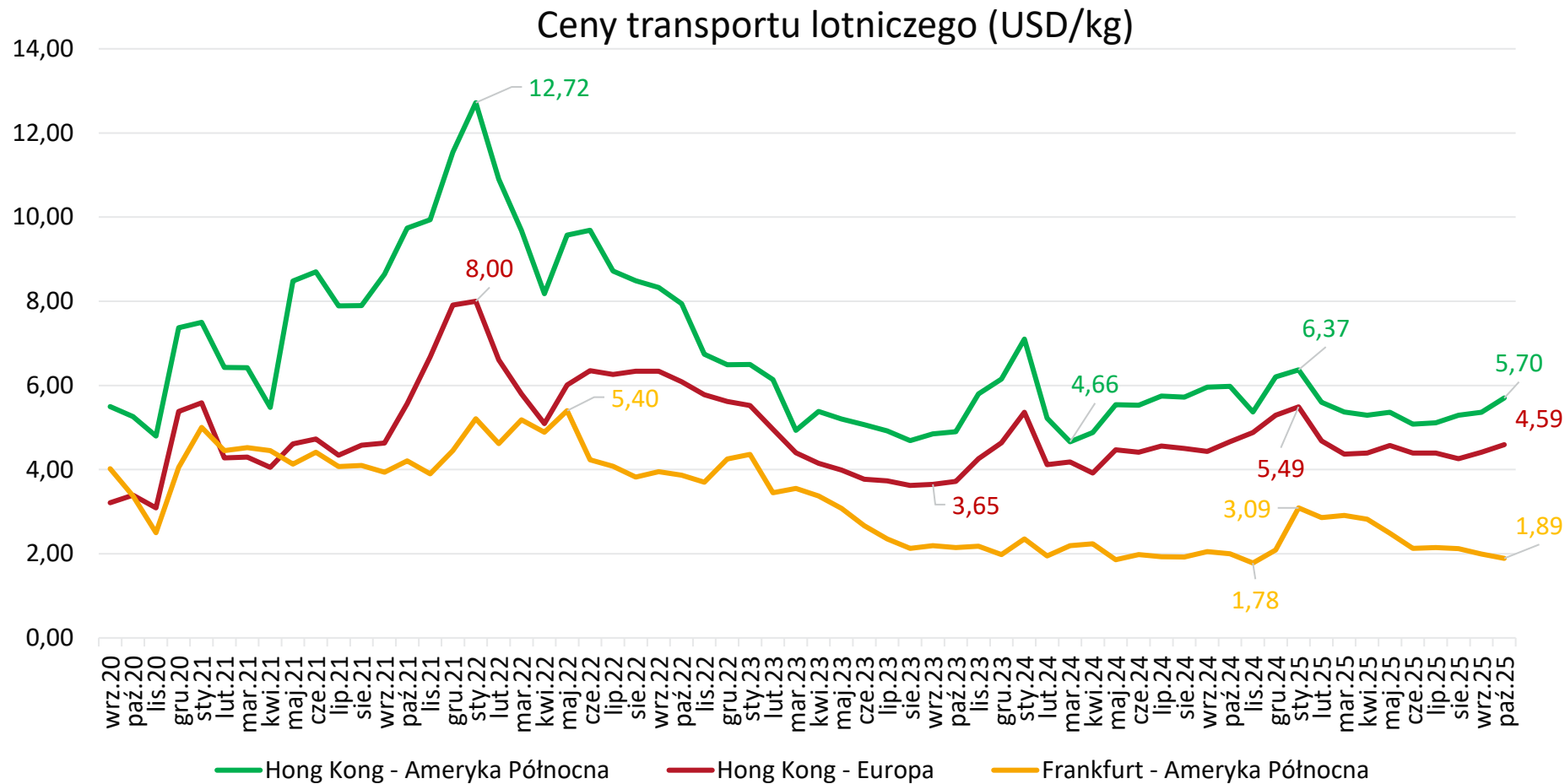
[Kolej](#)

[Lotnictwo](#)

[Fracht morski i lotniczy
na świecie](#)

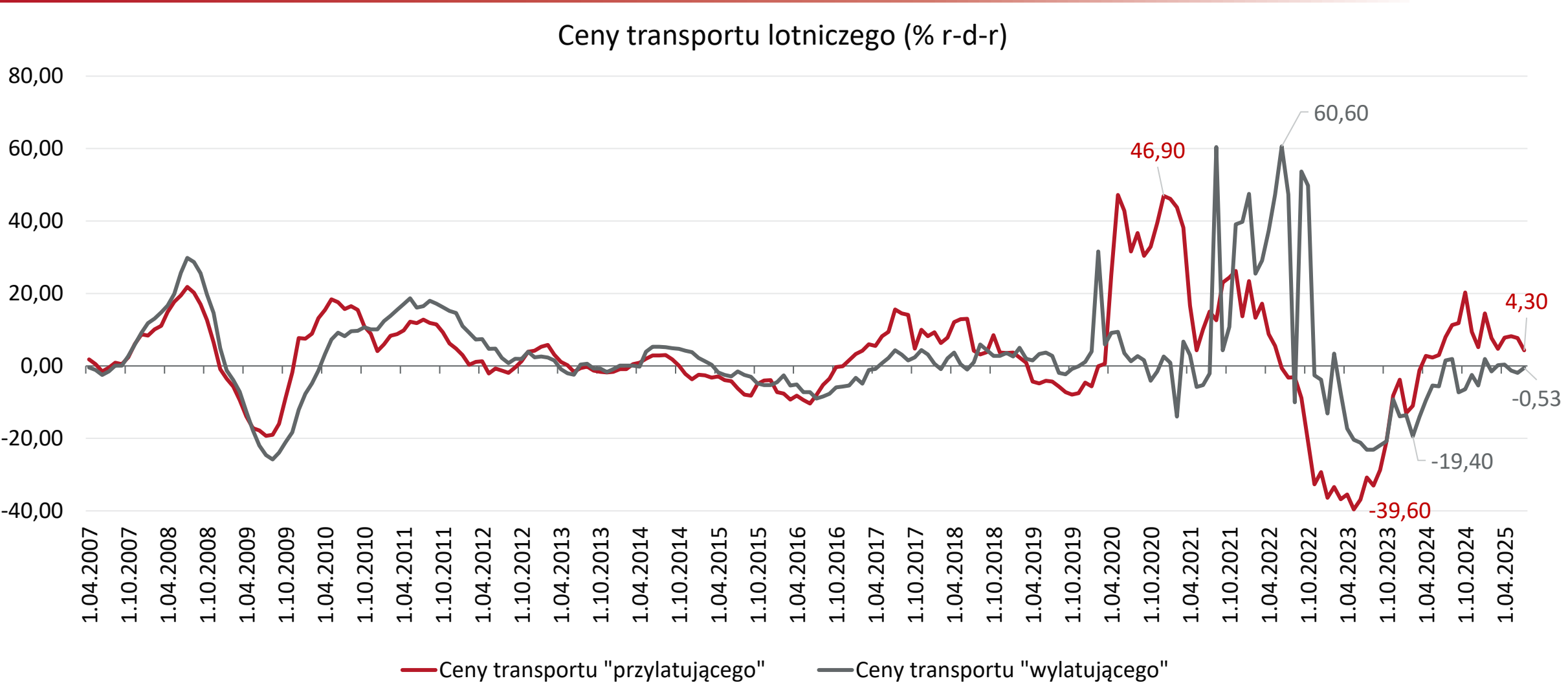
[Benzyna i olej
napędowy](#)

Ceny transportu lotniczego w październiku 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 bliska zeru.



Źródło: FRED (IC 131)/(IS 231)

Rynek transportowy na świecie – benzyna i olej napędowy

Ważne

Dane podstawowe

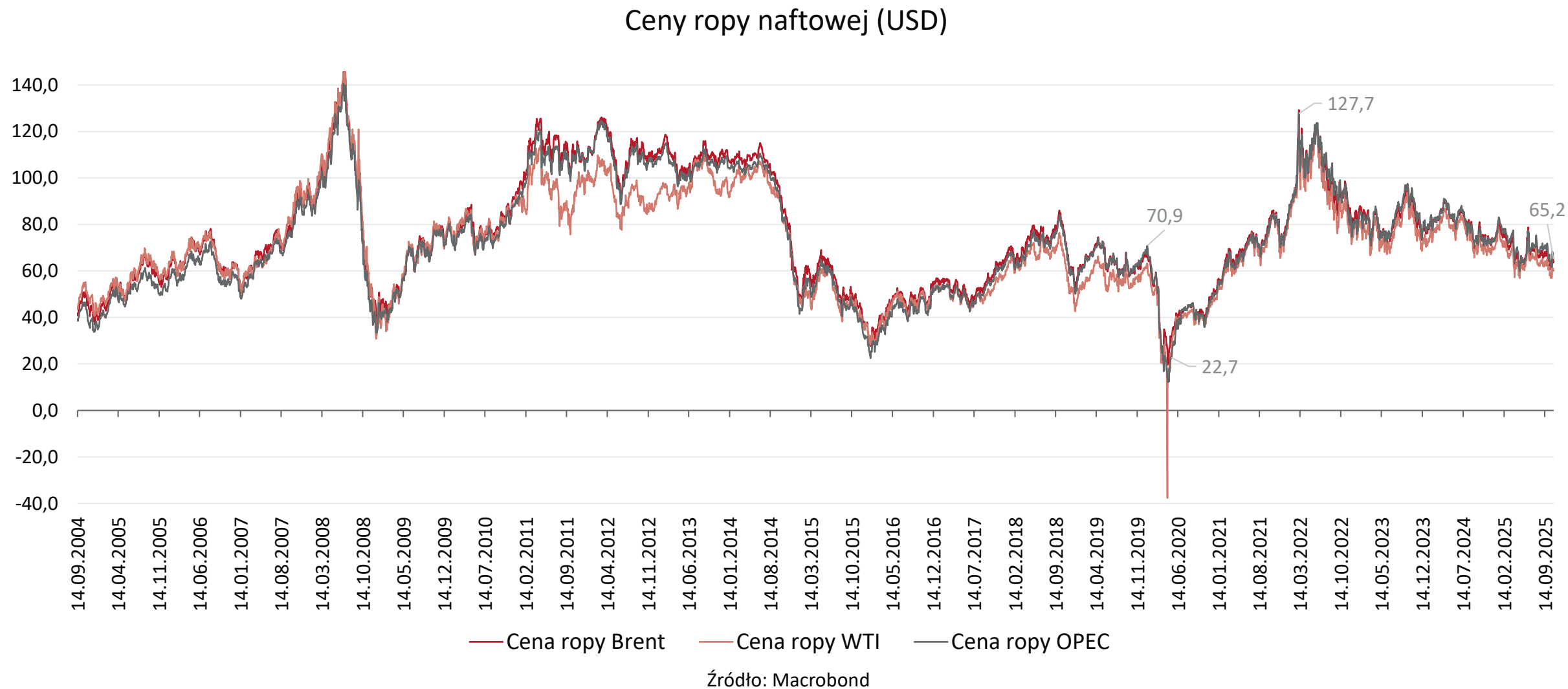
Kolej

Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

W październiku 2025 r. ceny trzech głównych gatunków ropy zmniejszyły się w ujęciu rocznym (średnio o -14,7%), w ujęciu miesięcznym były o -6,2% niższe.

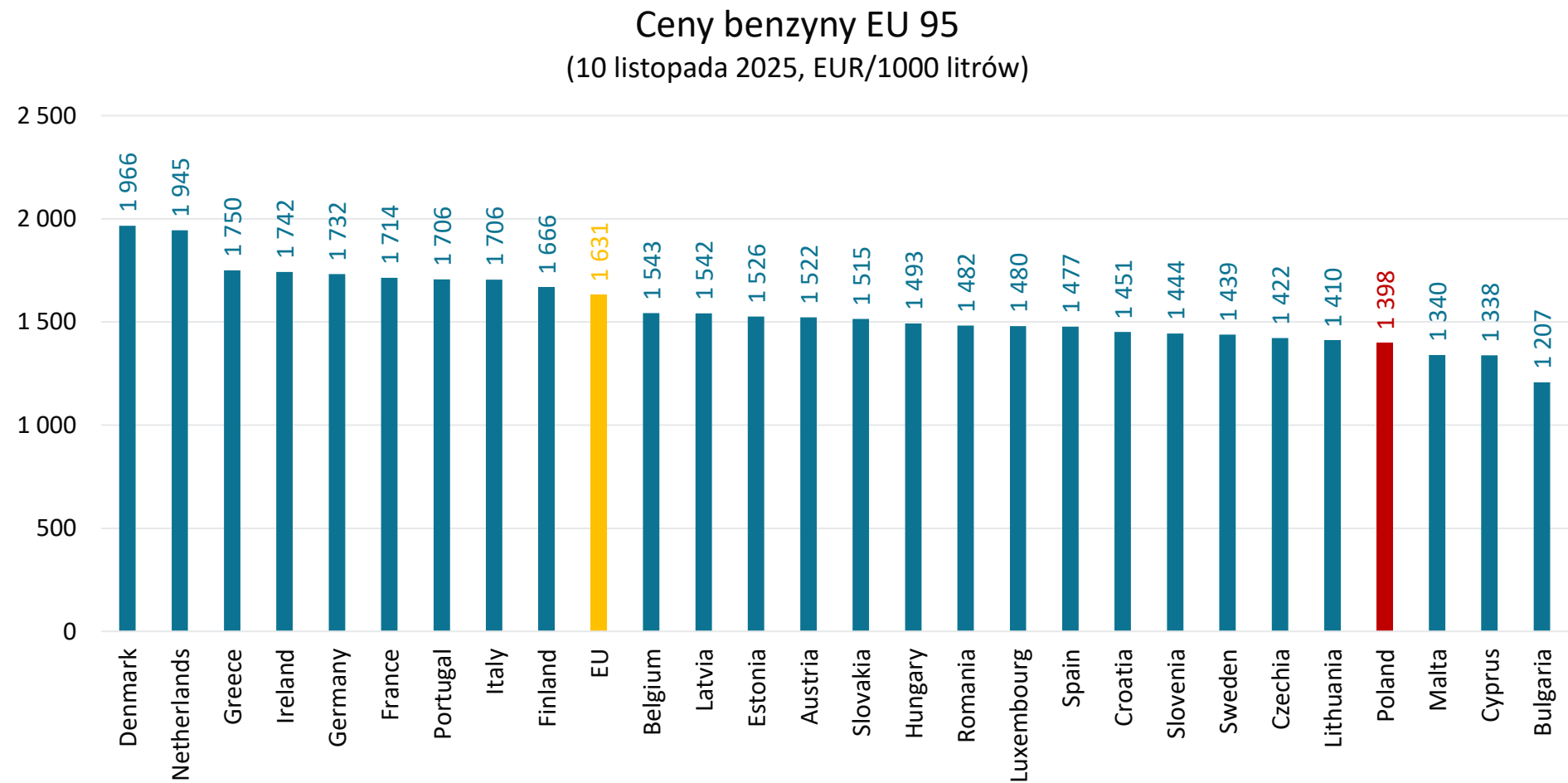


Średnia miesięczna cena ropy.

	paź.24	lis.24	gru.24	sty.25	lut.25	mar.25	kwi.25	maj.25	cze.25	lip.25	sie.25	wrz.25	paź.25
Brent	75,3	73,1	73,1	77,8	74,8	71,4	66,1	63,8	69,7	69,4	67,1	67,3	63,7
WTI	71,1	69,4	69,4	74,7	71,1	67,8	62,5	60,7	66,9	66,4	63,5	63,3	59,7
Opec	74,4	73,0	73,1	79,2	76,8	74,0	69,0	63,6	69,7	71,0	69,7	70,4	65,1

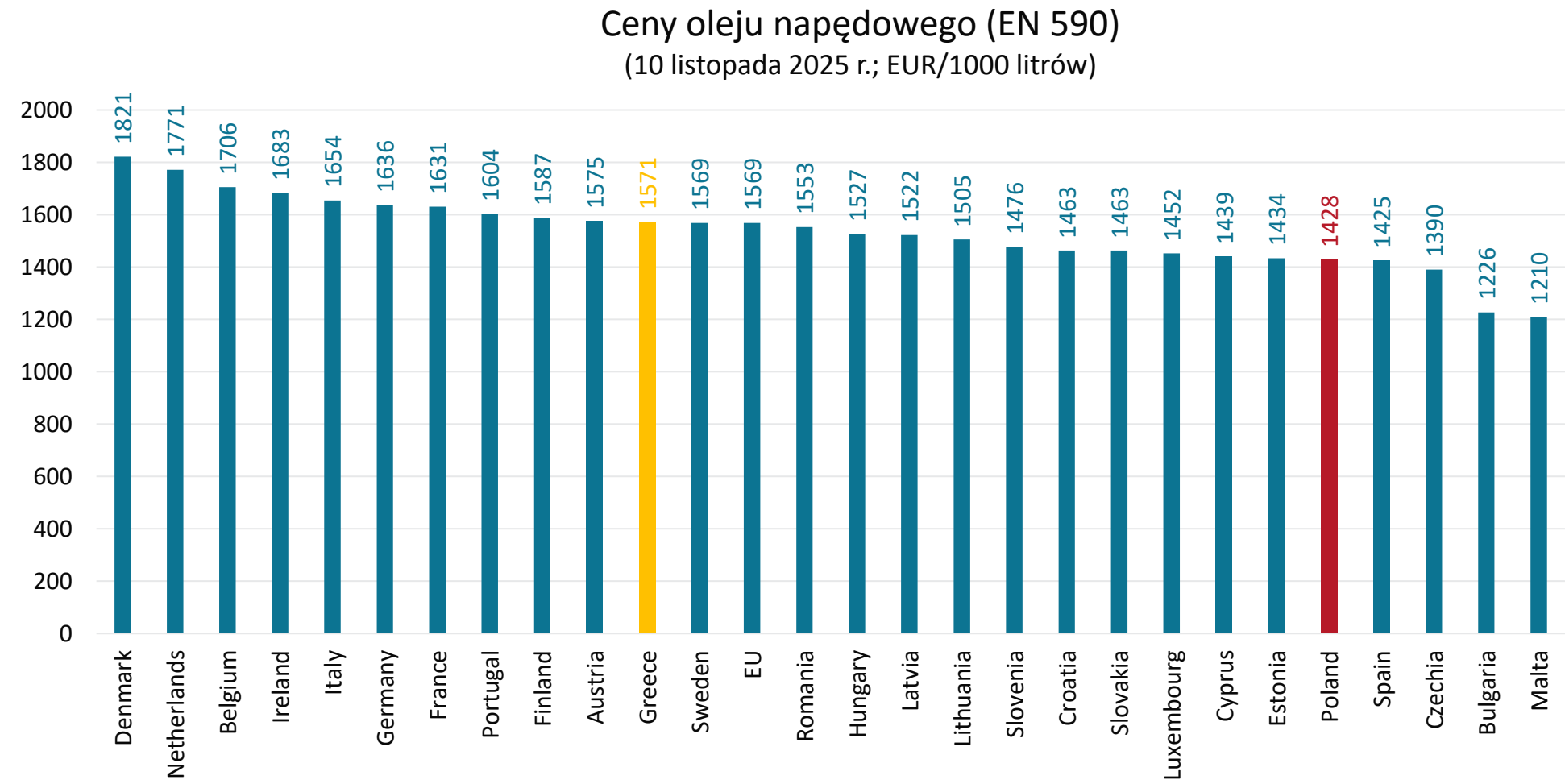
Źródło: Macrobond

Ceny benzyny w Polsce w pierwszej połowie listopada 2025, były jednymi z najniższych w UE.



Źródło: Weekly Oil Bulletin

Ceny oleju napędowego w Polsce w pierwszej połowie listopada 2025 r., były jednymi z najniższych w UE.



Źródło: Weekly Oil Bulletin



Biuro Analiz PFR S.A.:

pawel.dobrowolski@pfr.pl

adam.jagodzinski@pfr.pl

andrzej.kochman@pfr.pl

michal.kolasa@pfr.pl