

Rynek transportu w Polsce i na świecie

Zestawienie
grudzień 2025

Analitik prowadzący:

Adam Jagodziński

adam.jagodzinski@pfr.pl

Biuro Analiz PFR S.A.



Ważne w tym wydaniu

W okresie I-III kw. 2025 poprawiła się sytuacja finansowa przedsiębiorstw z branży transportowej i magazynowej w Polsce:

- wyniki finansowe przedsiębiorstw z branży transportowej i magazynowej w Polsce wzrosły w okresie I-III kw. 2025 (+15% r/r). W analogicznym okresie 2024 wyniki finansowe spadły (-13% r/r)
- udział przedsiębiorstw wykazujących zysk netto w ogólnej liczbie przedsiębiorstw z branży transportowej i magazynowej w Polsce w okresie I-III kw. 2025 powrócił do poziomu zbliżonego do średniej z lat 2014-2023 (75,9%), po wyraźnym spadku w analogicznym okresie 2024 (67,2%)
- poprawa sytuacji finansowej w 2025 była możliwa przede wszystkim dzięki poprawie wyników finansowych w przedsiębiorstwach działających w transporcie lądowym. Rok 2024 był dla tej kategorii szczególnie słaby.

W okresie I-III kw. 2025 wzrost cen w branży transportowej i magazynowej był umiarkowany (+1,9% r/r):

- najwyższy wzrost cen w transporcie i gospodarce magazynowej w okresie I-III kw. 2025 odnotowano w magazynowaniu (+3,4% r/r). Wyższe tempo wzrostu cen w magazynowaniu odzwierciedlało lepszą koniunkturę w magazynowaniu niż w transporcie ogółem.
- wzrost cen w branży transportowej i magazynowej od III kw. 2023 spowolnił po gwałtownych wzrostach w 2022 (+16,3% w III kw. 2022).

Kliknij w odnośnik, aby przejść do wybranych treści

- [Spis treści – str. 2](#)

- [Rynek transportowy w Polsce i na świecie](#)

- [Rynek transportowy w Polsce – dane podstawowe \(str. 4-29\)](#)
- [Rynek transportowy w Polsce – kolej \(str. 30-40\)](#)
- [Rynek transportowy w Polsce – lotnictwo \(str. 41-46\)](#)
- [Rynek transportowy na świecie – fracht morski i lotniczy \(str. 47-53\)](#)
- [Rynek transportowy na świecie – benzyna i olej napędowy \(str. 54-58\)](#)

[Ważne](#)

[Dane podstawowe](#)

[Kolej](#)

[Lotnictwo](#)

[Fracht morski i lotniczy
na świecie](#)

[Benzyna i olej
napędowy](#)

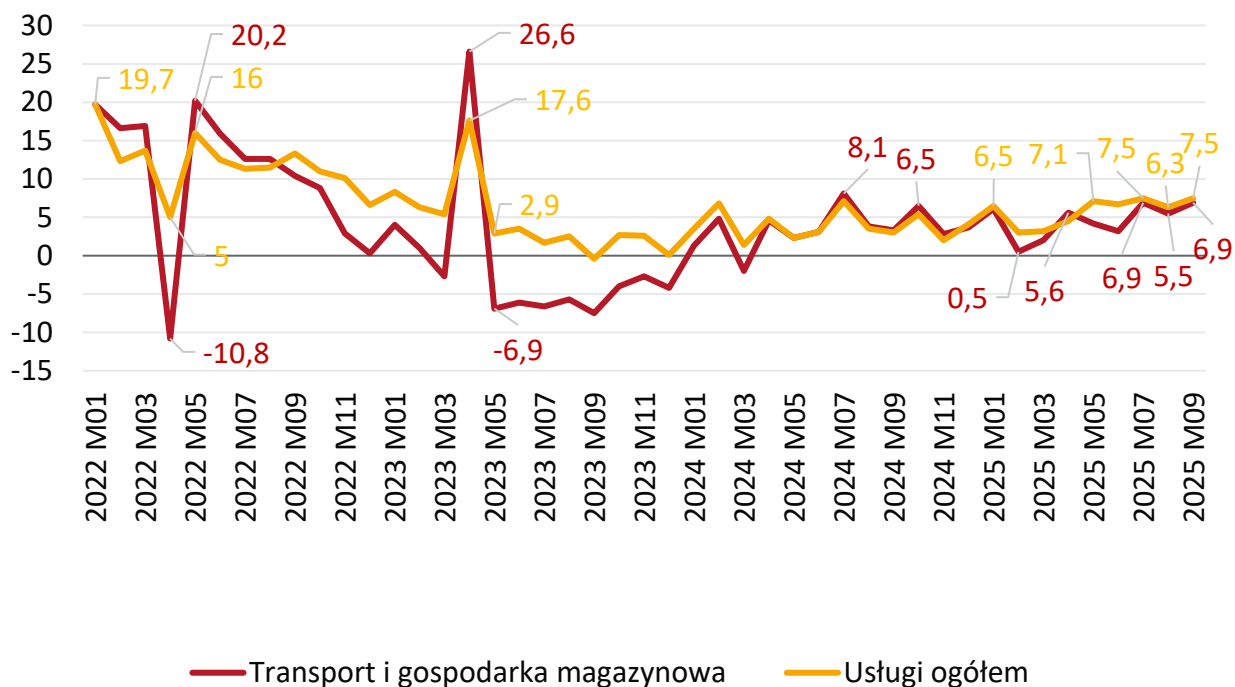
Rynek transportowy w Polsce – dane podstawowe



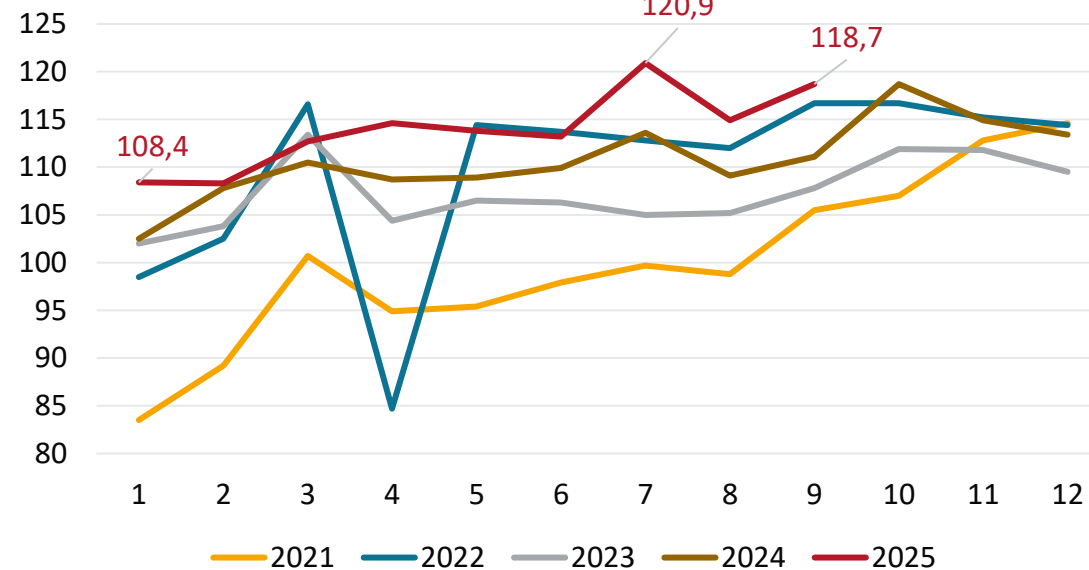
Produkcja usług transportowych i gospodarki magazynowej rośnie r/r od kwietnia 2024.

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

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



Produkcja usług w kategorii Transport i gospodarka magazynowa (ceny stałe; przeciętna miesięczna 2021=100; dane niewyrównane sezonowo)



Źródło: GUS, wskaźnik mierny 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

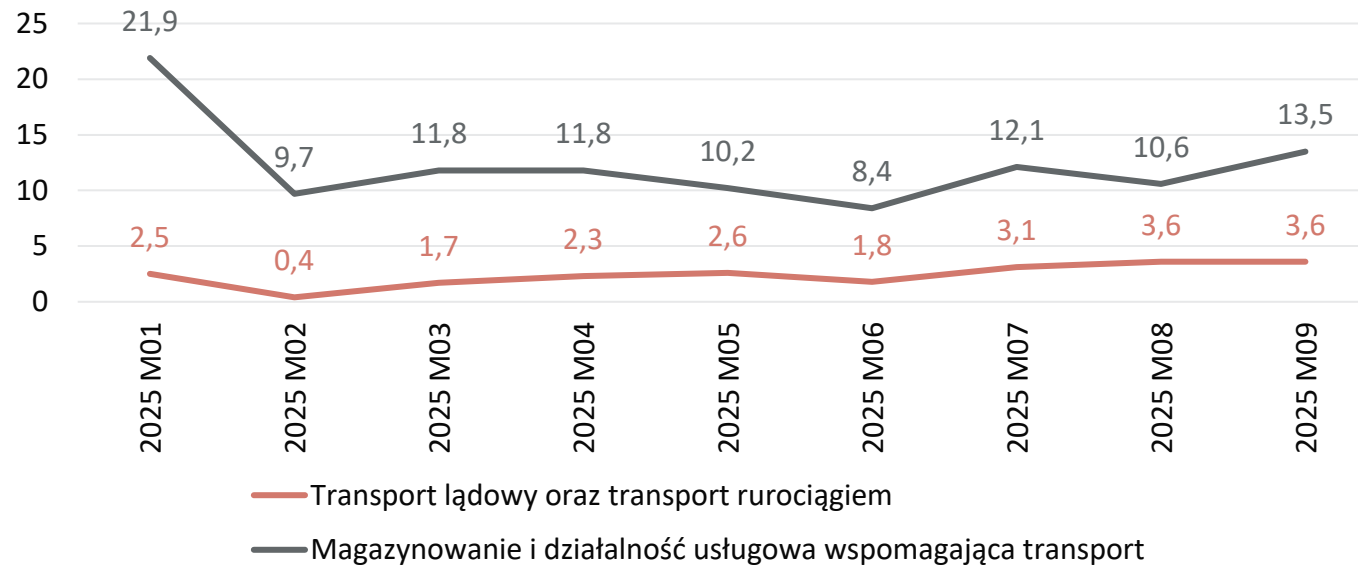
Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

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

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



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

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

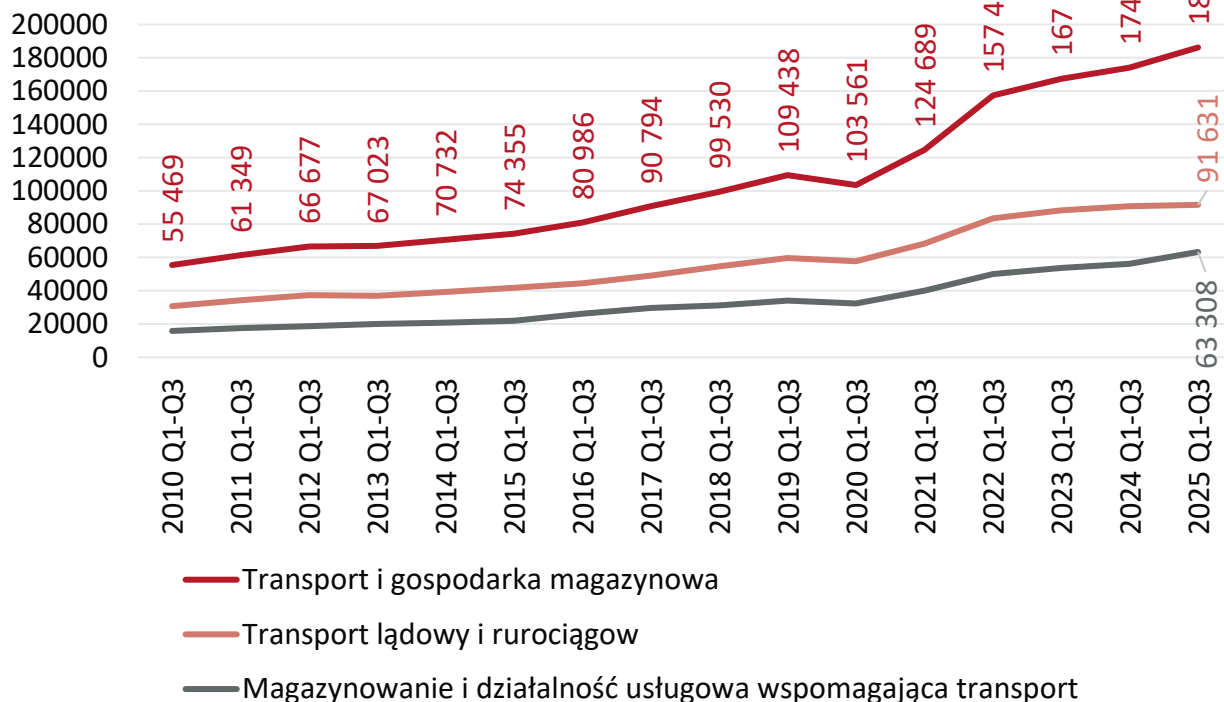
Benzyna i olej
napędowy

Przychody netto ze sprzedaży w przedsiębiorstwach transportu i gospodarki magazynowej w okresie I-III kw. 2025 wzrosły (+7,0% r/r/), szybciej niż w analogicznym okresie 2024 (+4,0% r/r).

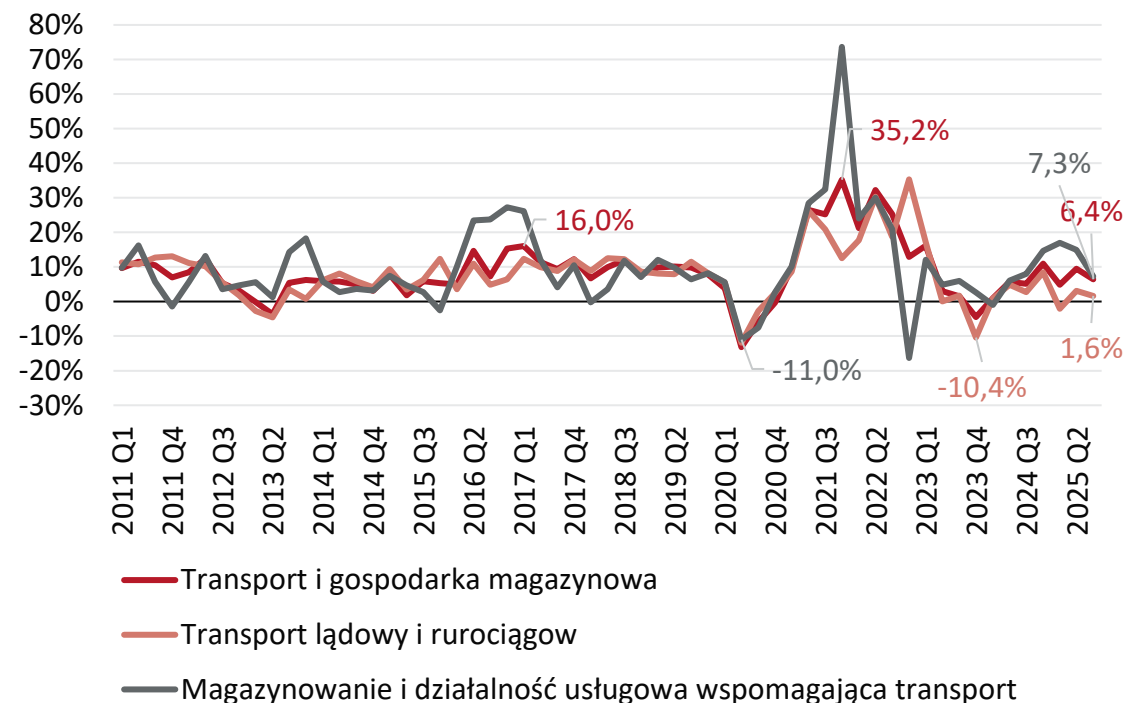
W I-III kw. 2025 jak w poprzednich latach (poza 2020) wzrost przychodów w transporcie i magazynowaniu.

Przychody w magazynowaniu rosną szybciej niż w transporcie lądowym: w III kw. 2025 odpowiednio +7,3% r/r oraz 1,6%.

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



Przychody netto ze sprzedaży produktów, towarów i materiałów – dynamika r/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.

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

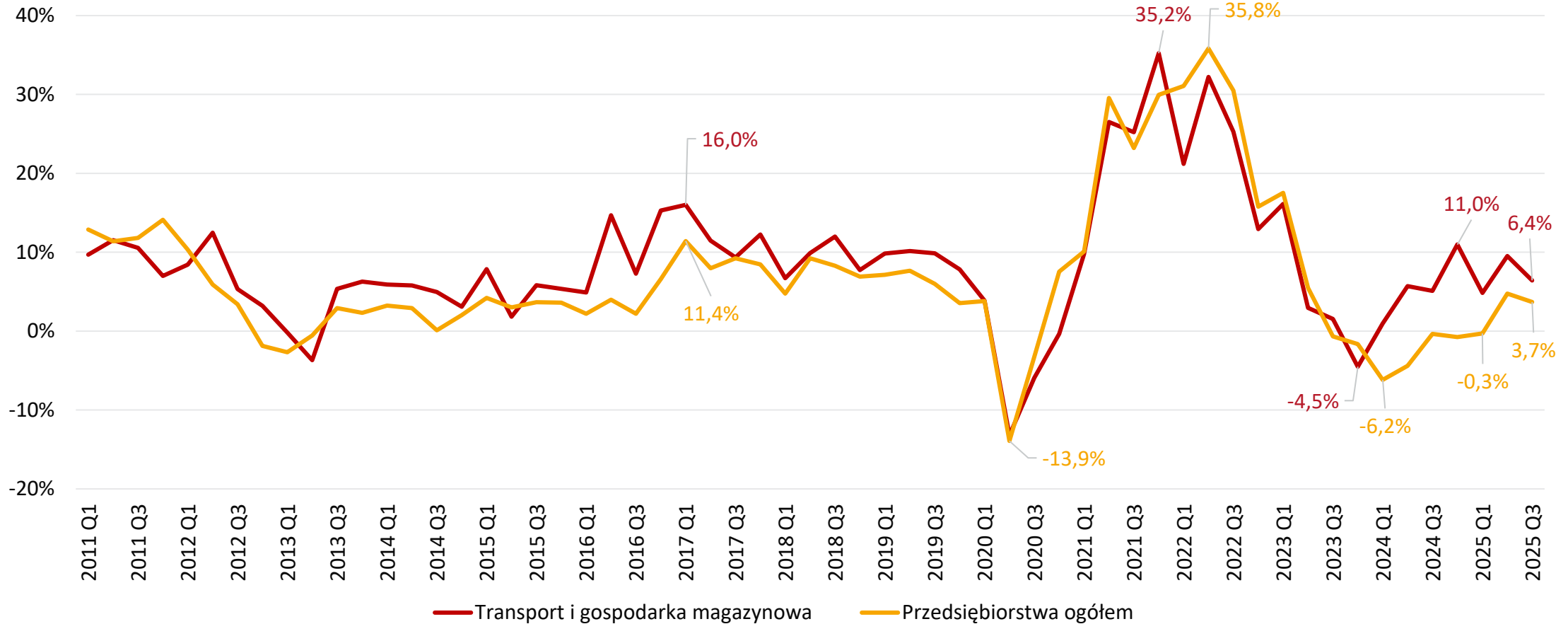
Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

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

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



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 w okresie I-III kw. 2025 osiągnęły rekordowe wielkości.

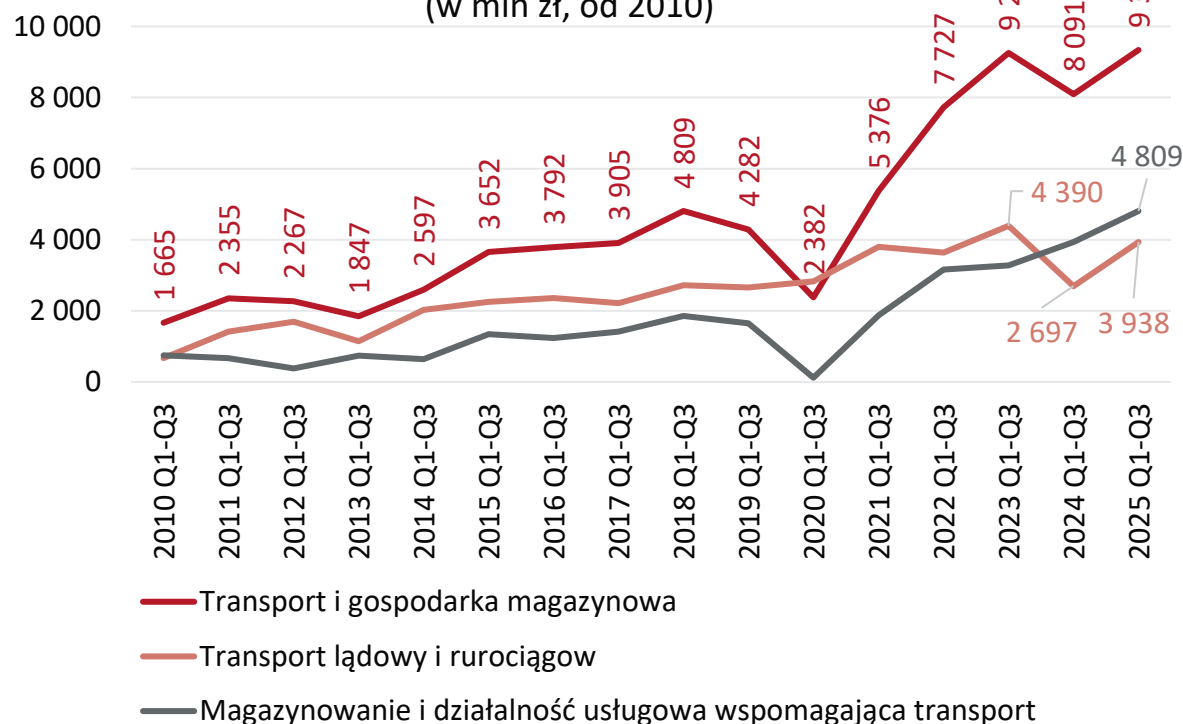
Rekordowe wyniki finansowe w magazynowaniu, w transporcie lądowym drugi najlepszy rezultat i wzrosty po spadkach z poprzedniego roku.

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

W 2025 szczególnie dobry –rekordowy dla tego okresu, pod względem wyników finansowych był III kw. 2025.

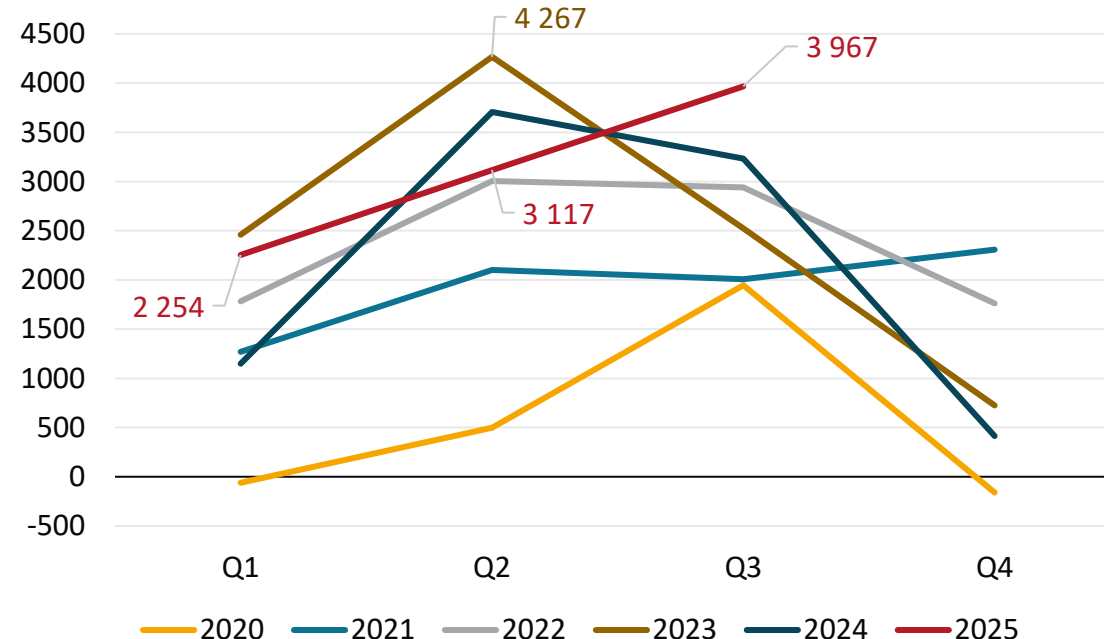
Wyniki finansowe netto w transporcie i gospodarce magazynowej

(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.

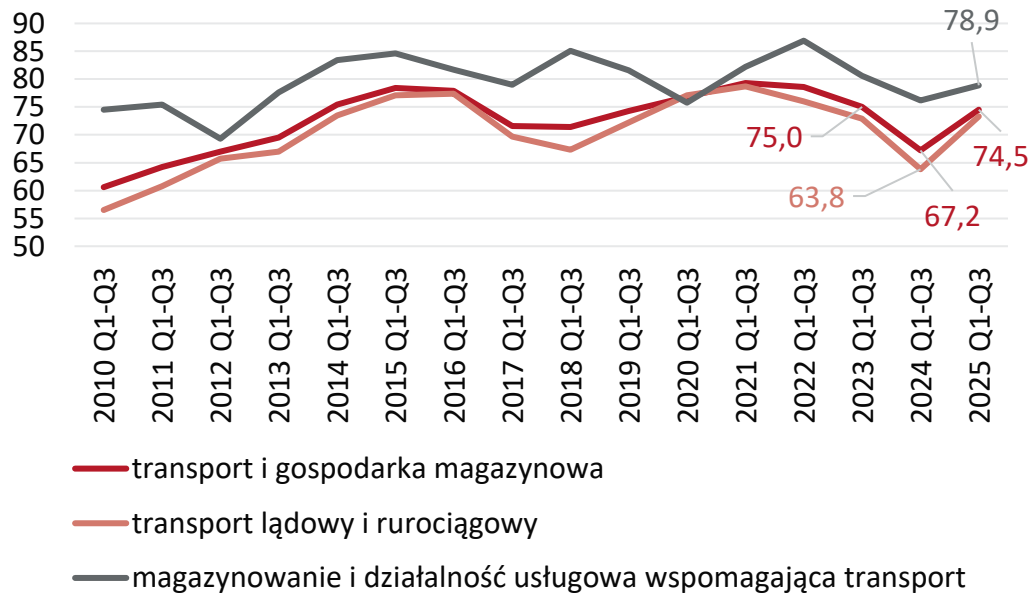


Udział liczby przedsiębiorstw wykazujących zysk netto w ogólnej liczbie przedsiębiorstw z branży transportu i magazynowania w okresie I-III kw. 2025 powrócił do poziomu zbliżonego do średniej z lata 2014-2023 (75,9%), po spadku w 2024 (67,2%).

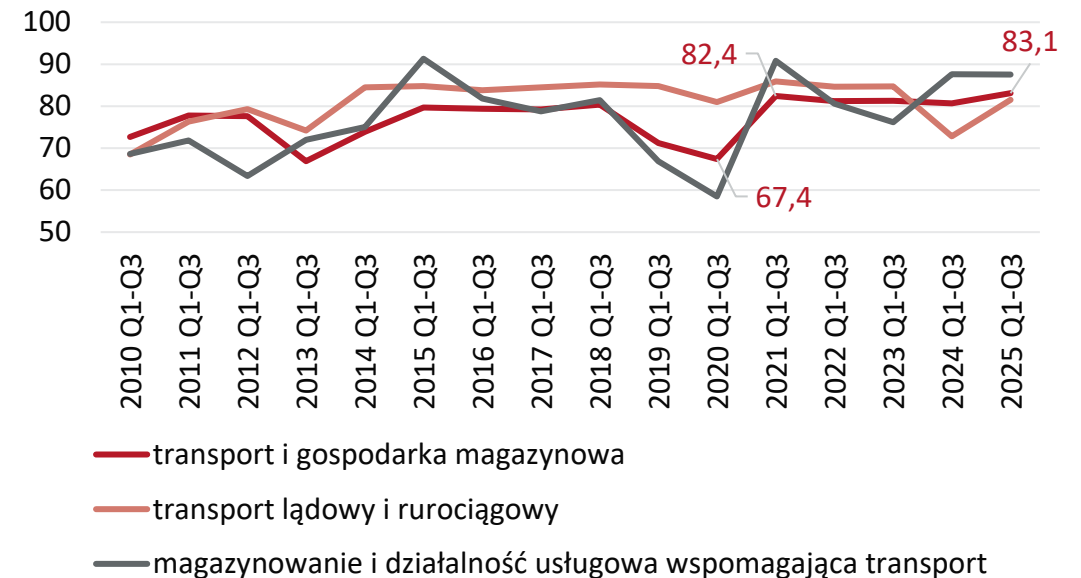
W 2025 nastąpiła poprawa po trudnym roku 2024, przed wszystkim w transporcie lądowym.

W okresie I-III kw. 2025 udział przychodów przedsiębiorstw wykazujących zysk netto w przychodach z całokształtu działalności na najwyższym poziomie od 2010.

Udział liczby przedsiębiorstw wykazujących zysk netto w ogólnej liczbie przedsiębiorstw



Udział przychodów przedsiębiorstw wykazujących zysk netto w przychodach z całokształtu działalności



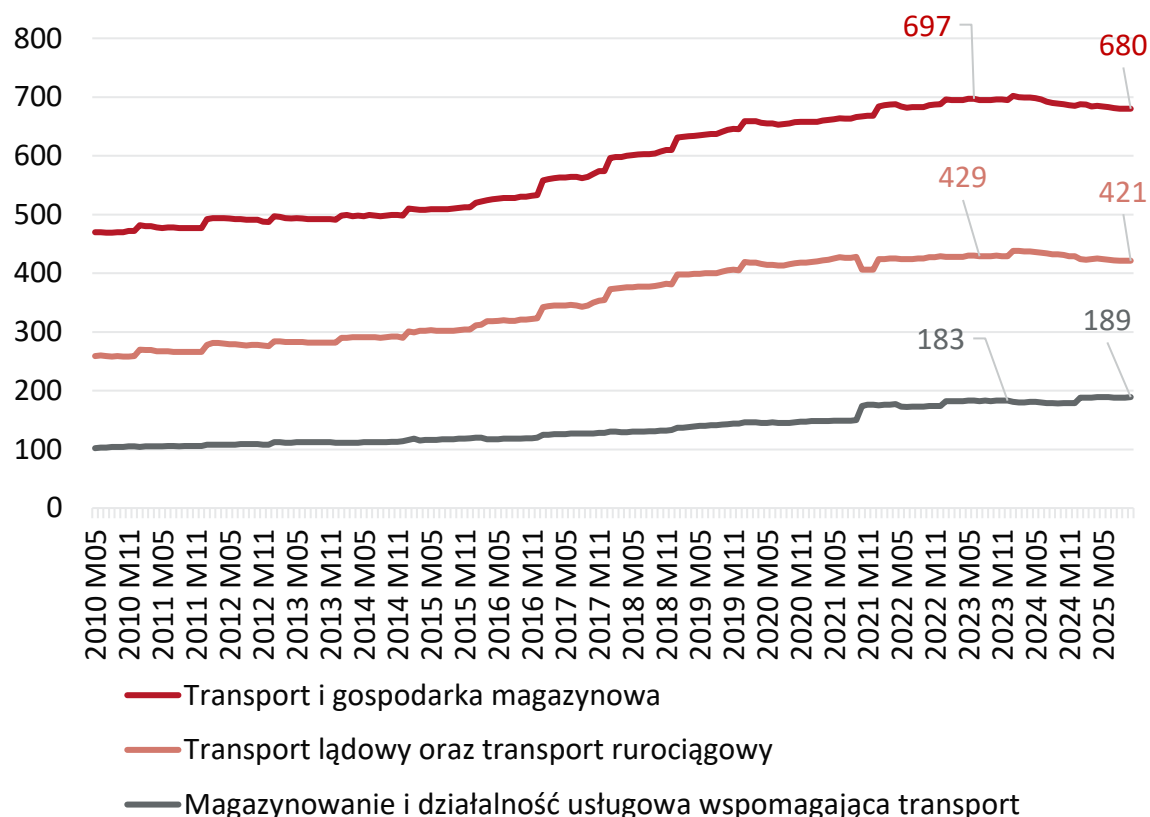
Źródło: GUS, dane finansowe dotyczą przedsiębiorstw prowadzących księgi rachunkowe, w których liczba pracujących wynosi 50 osób i więcej.



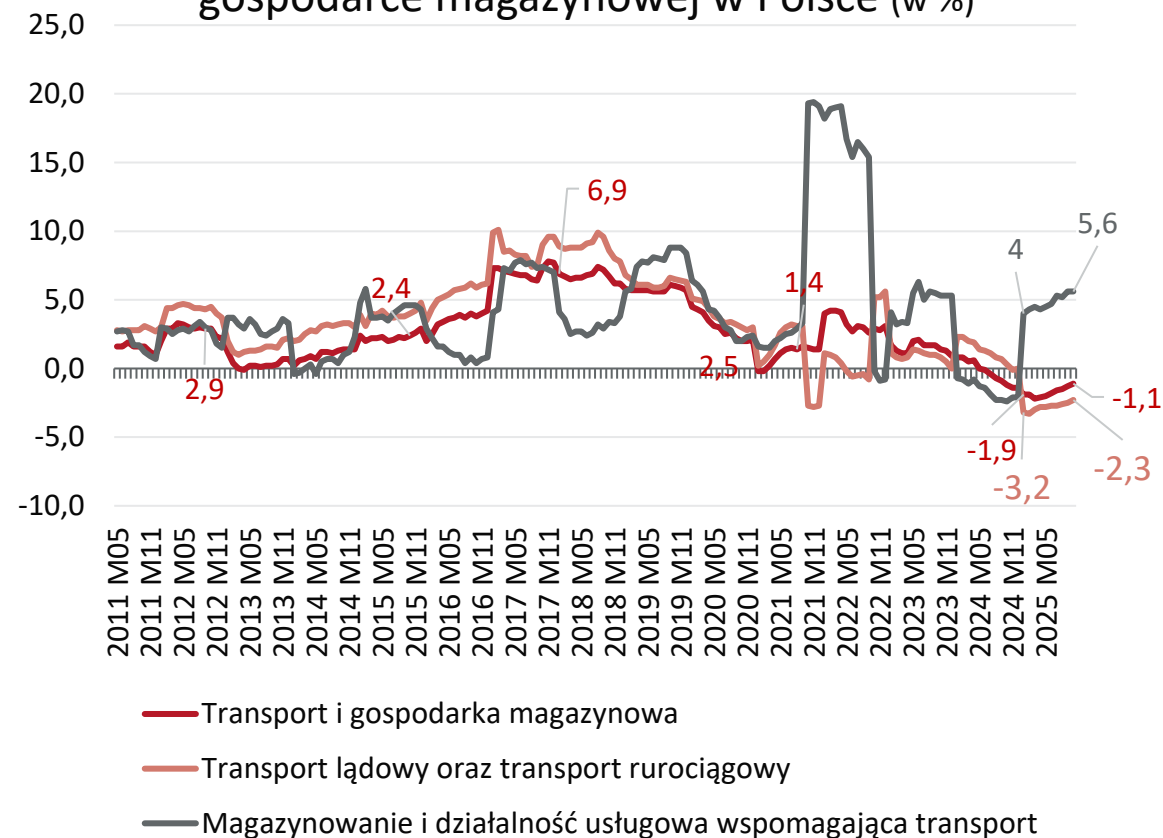
Zatrudnienie w transporcie i gospodarce magazynowej w Polsce, po osiągnięciu rekordowego poziomu na początku 2024, z negatywną dynamiką r/r od szesnastu miesięcy.

W magazynowaniu rekordowo wysokim poziomie zatrudnienia osiągnięty 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

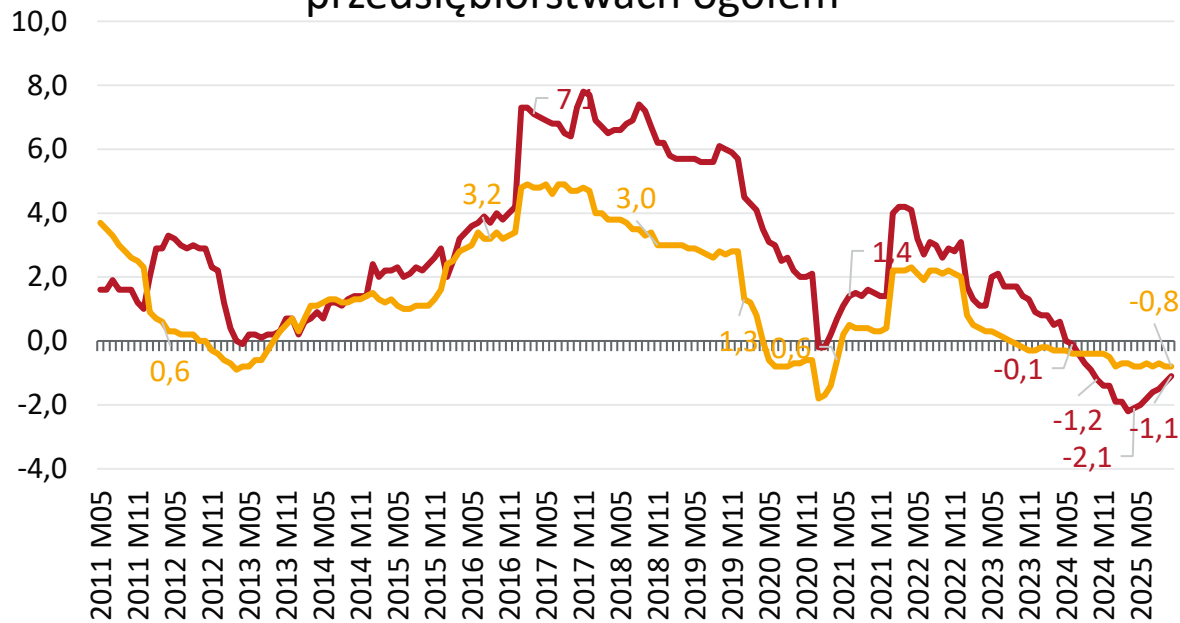


Zatrudnienie w transporcie i gospodarce magazynowej spada w szybszym tempie niż w sektorze przedsiębiorstw ogółem od lipca 2024 r.

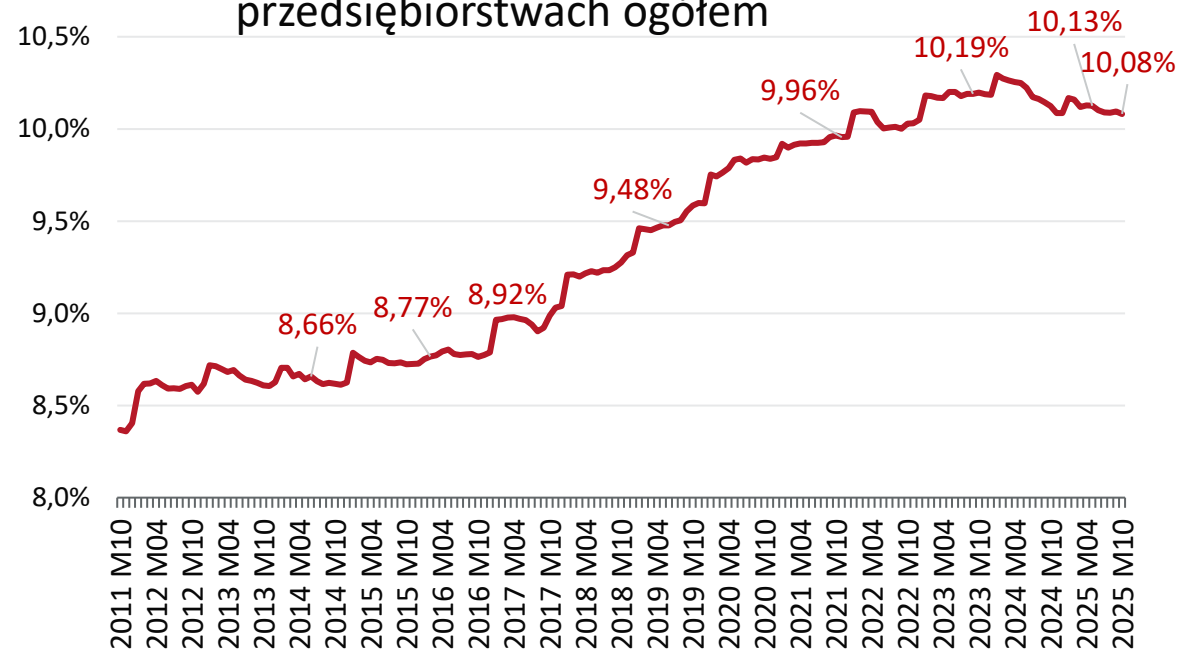
Od 2012 do połowy 2024 przez większość czasu zatrudnienie w transporcie i gospodarce magazynowej miało wyższą dynamikę niż w sektorze przedsiębiorstw ogółem.

Udział zatrudnienia w transporcie i gospodarce magazynowej w sektorze przedsiębiorstw spadł ze szczytowego poziomu 10,29% w styczniu 2024 do 10,08% w październiku 2025.

Dynamika roczna zatrudnienia w transporcie i gospodarce magazynowej na tle zatrudnienia w przedsiębiorstwach ogółem



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



— Transport i gospodarka magazynowa — Sektor przedsiębiorstw

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

Źródło: GUS

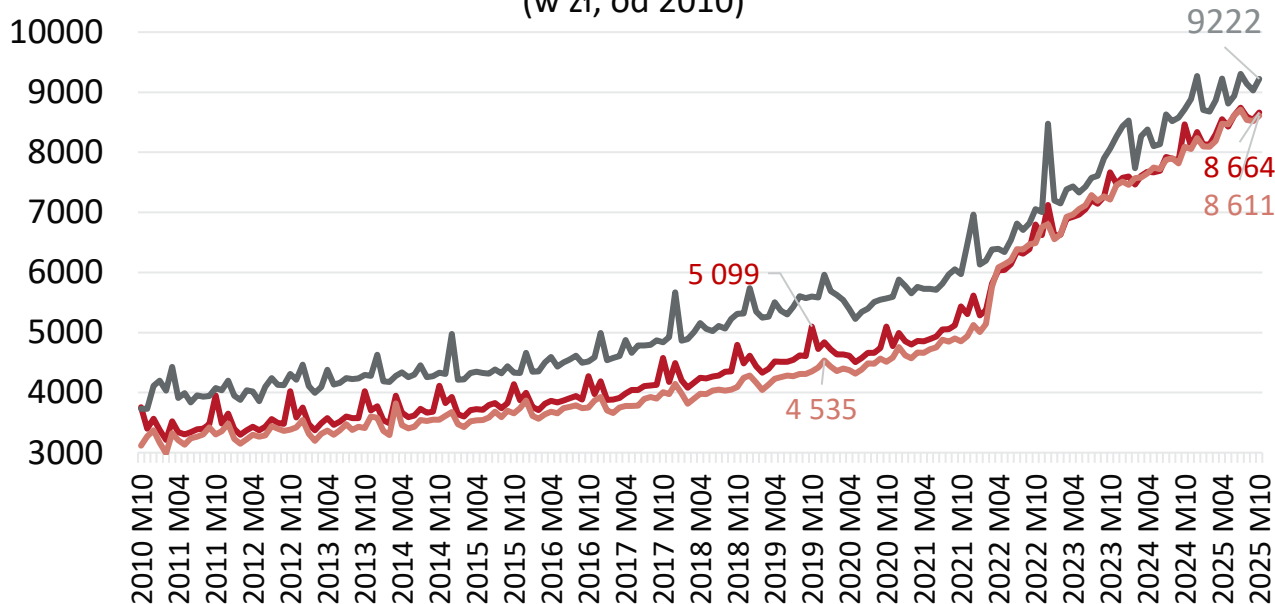


Dynamika wzrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenie brutto w sektorze transportu i gospodarki magazynowej od półtora roku ustabilizowała się w przedziale 8%-12% r/r miesięcznie.

Wynagrodzenie w magazynowaniu pozostaje wyższe niż w transporcie lądowym.

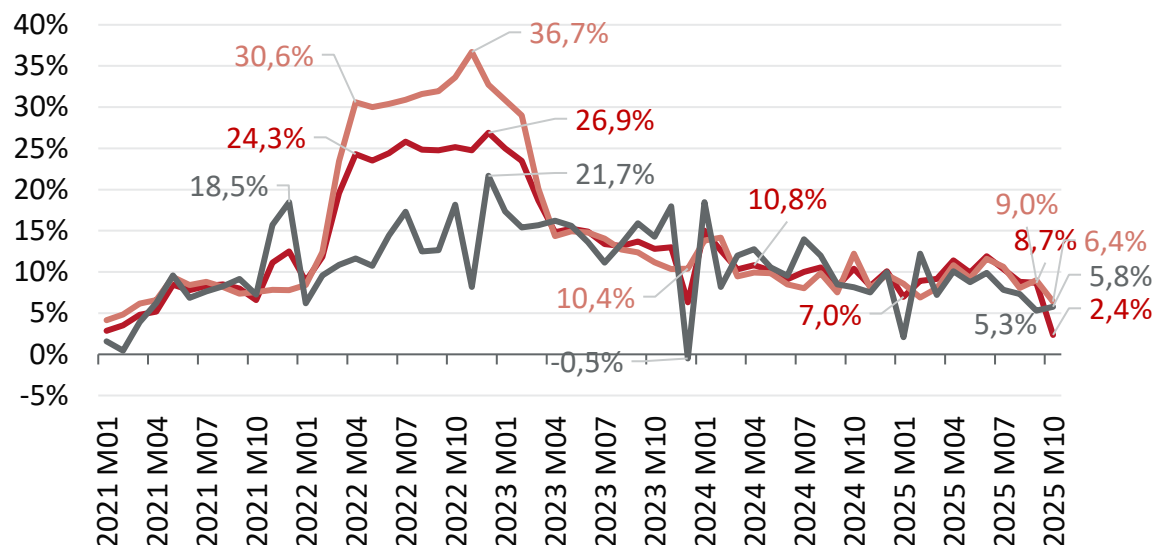
W październiku 2025 wyhamowano tempo wzrostu wynagrodzeń w transporcie i gospodarce magazynowej do +2,4%.

Przeciętne wynagrodzenie miesięczne brutto
(w zł, od 2010)



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

Dynamika przeciętnego wynagrodzenia
miesięcznego brutto (w %, od 2021)

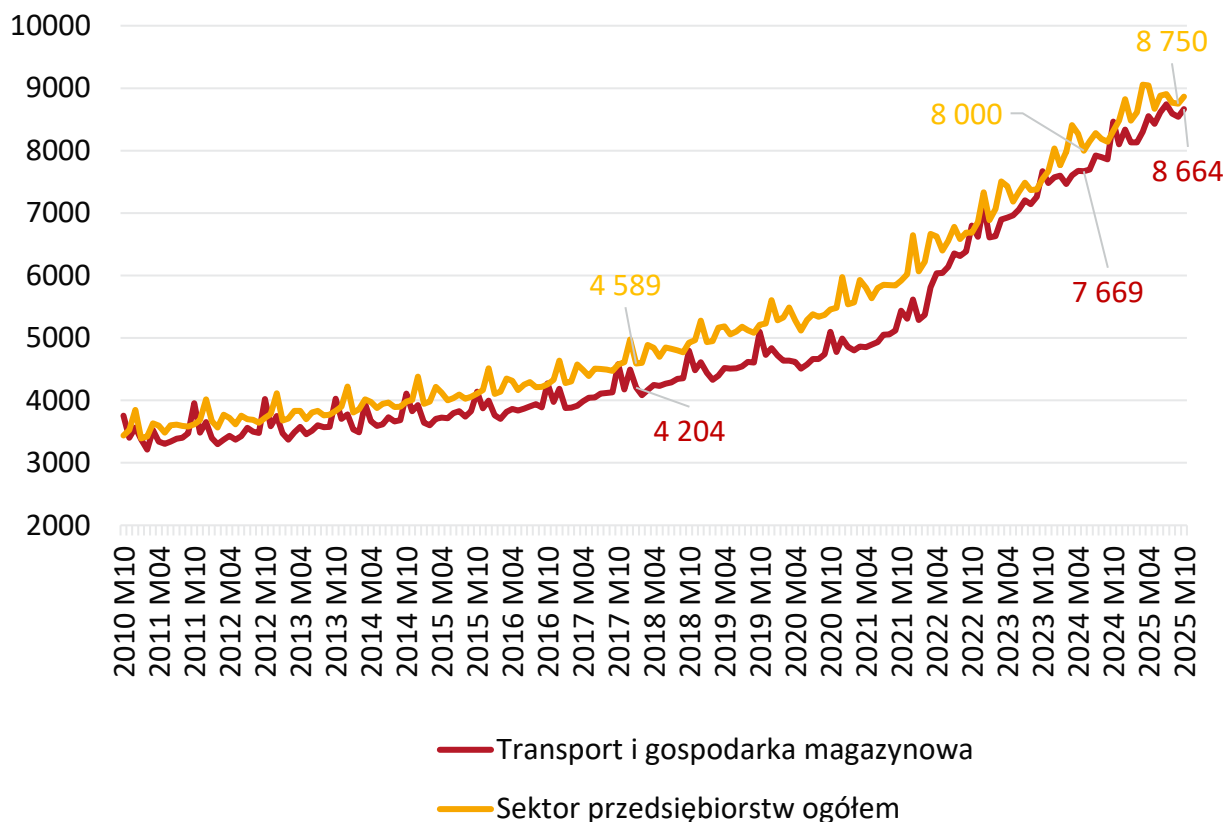


- Transport i gospodarka magazynowa
- Transport lądowy oraz transport rurociągowy
- Magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport

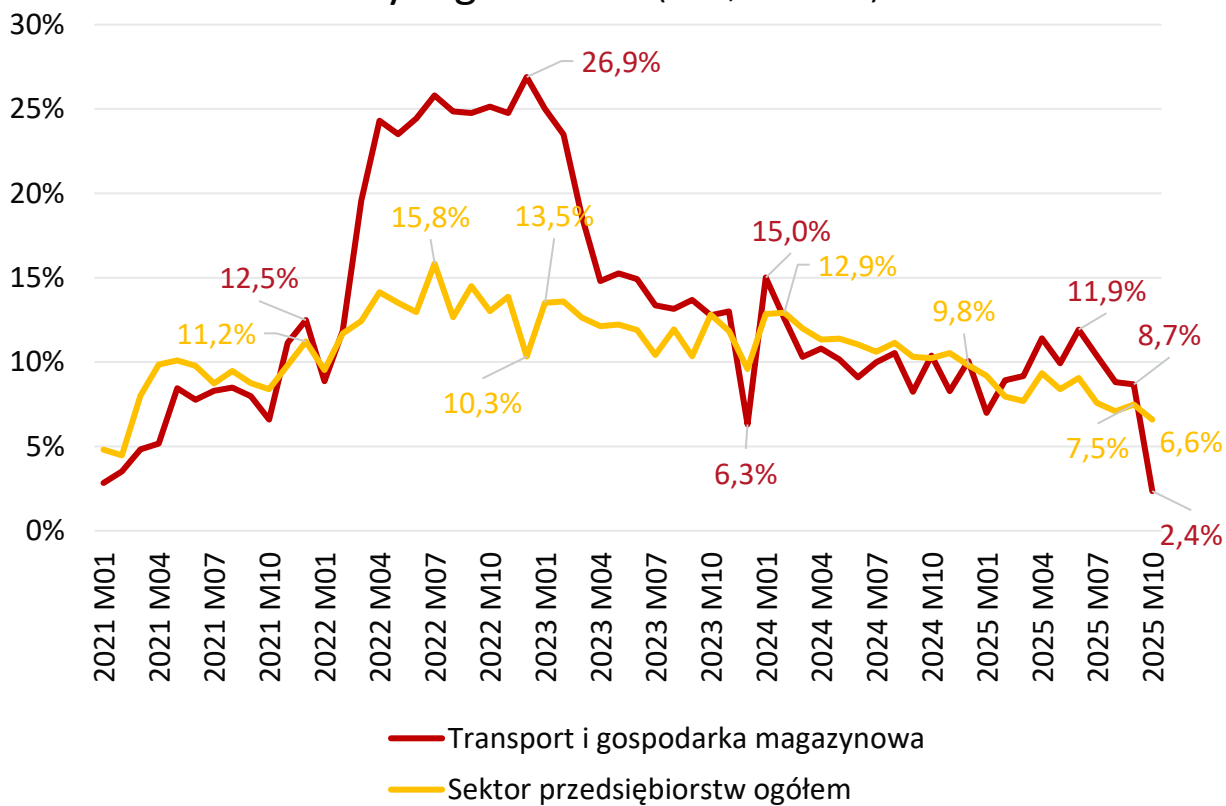
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w transporcie i gospodarce magazynowej utrzymuje się na niższym poziomie niż w sektorze przedsiębiorstw ogółem (w październiku br. udział stanowił 97,7%).

Jednocześnie przez większość br. dynamika wzrostu r/r ponownie wyższa w transporcie i magazynowaniu niż w przedsiębiorstwach ogółem.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie
(w zł, od 2010)



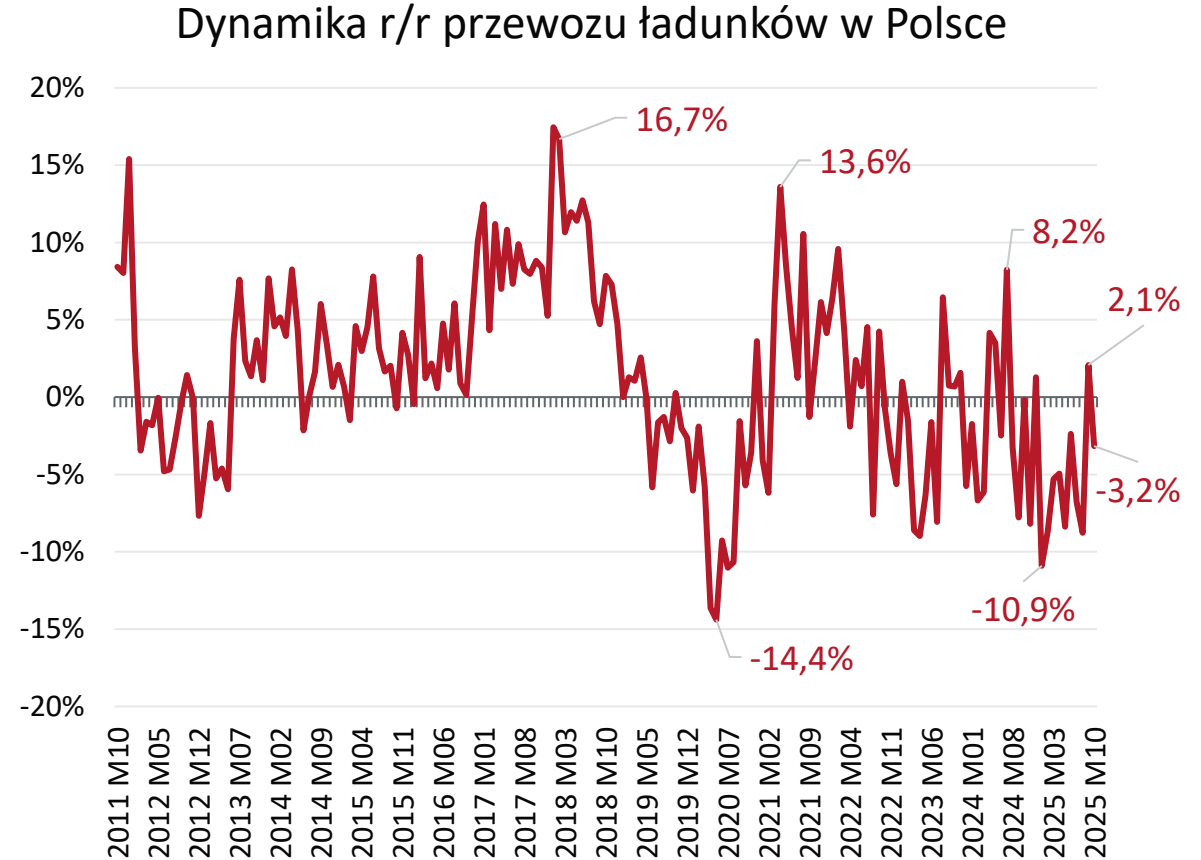
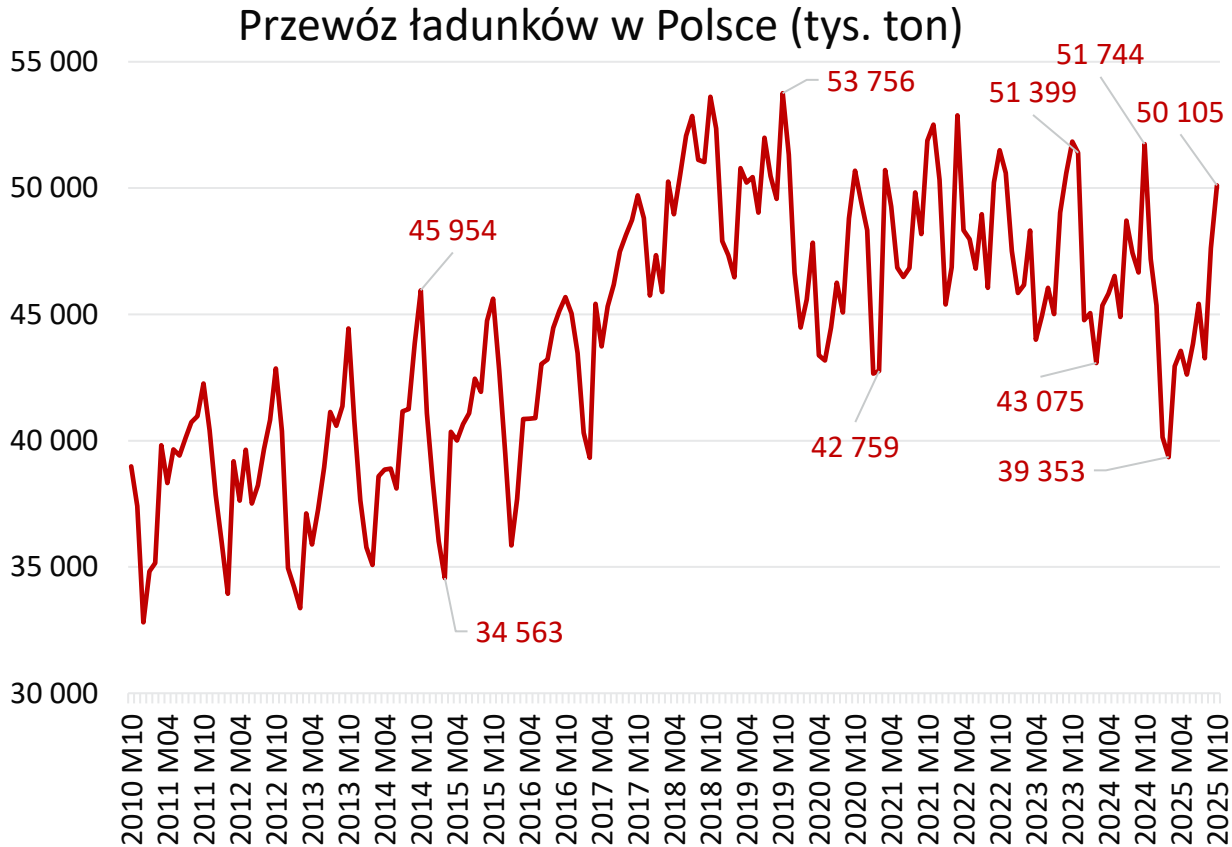
Dynamika roczna przeciętnego miesięcznego
wynagrodzenia (w %, od 2021)



Źródło: GUS

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

W okresie styczeń–październik 2025 spadek przewozów (liczony w tonach) wyniósł -5,7% r/r.

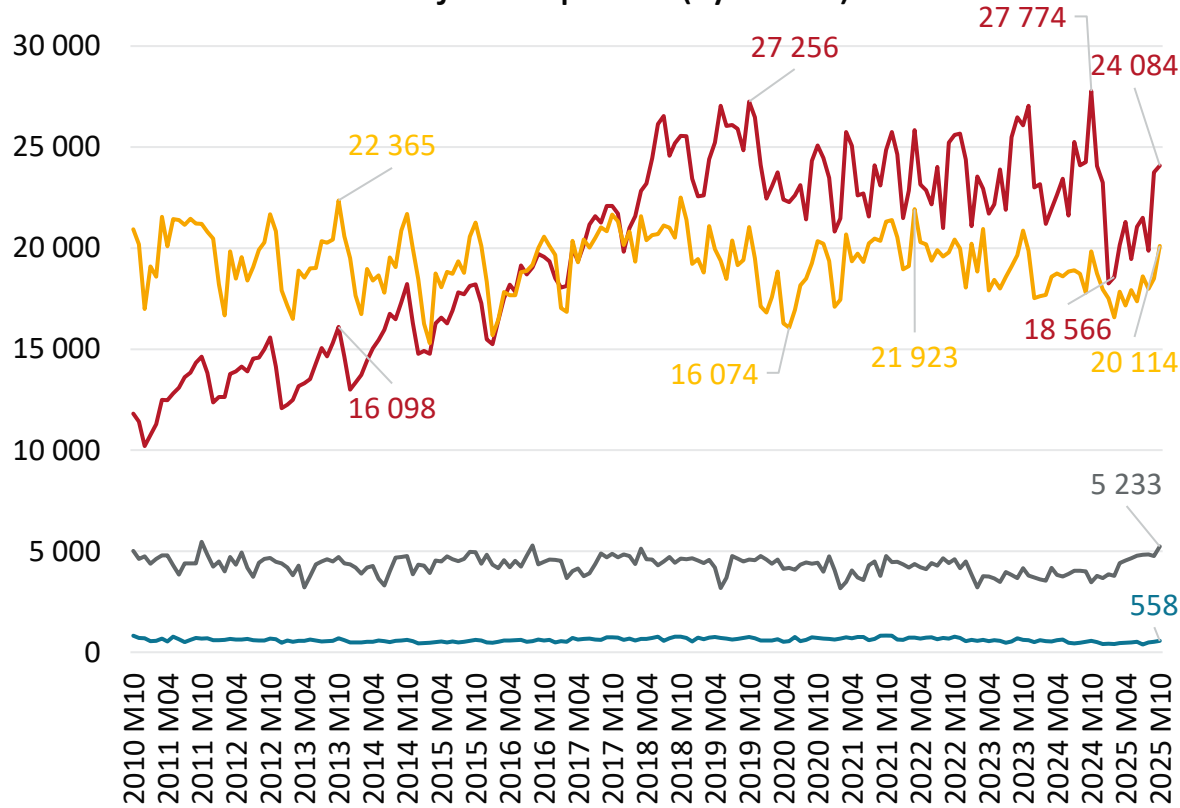


Źródło: GUS

W 2025 spada r/r przewóz ładunków w każdym rodzaju transportu, z wyjątkiem transportu rurociągowego.

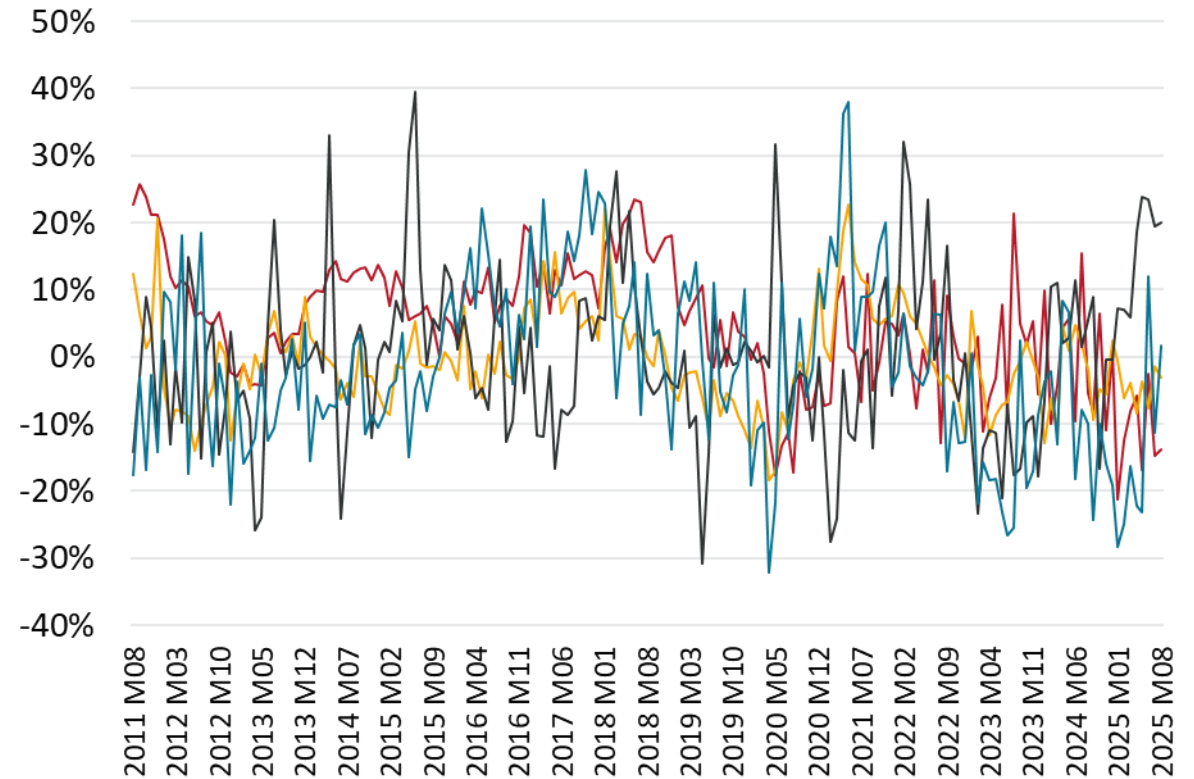
Szczególnie znaczący w 2025 jest spadek przewozów transportem samochodowym oraz morskim (w okresie styczeń-październik odpowiednio: -11,6% r/r oraz -12,2% r/r).

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



— Transport samochodowy — Transport kolejowy
— Transport rurociągowy — Transport morski

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



— Transport samochodowy — Transport kolejowy
— Transport rurociągowy — Transport morski

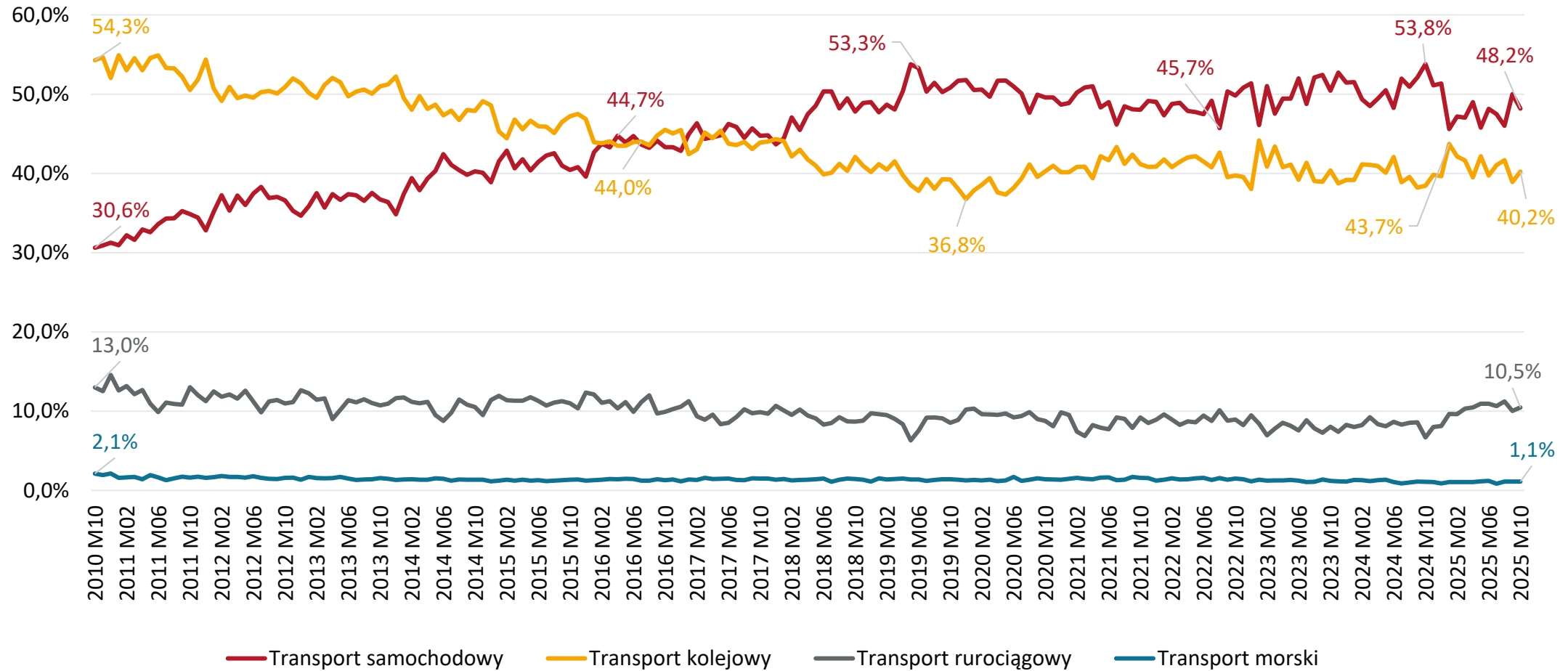
Źródło: GUS



W październiku 2025 r. (nieprzerwanie od grudnia 2017 r.) największy udział w transporcie towarów w Polsce miał transport samochodowy (48,2%), następnie kolejowy (40,2%), rurociągowy (10,5%) oraz morski (1,1%).

W okresie styczeń–październik 2025 nastąpił spadek udziału transportu samochodowego do poziomu zbliżonego w 2022.

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



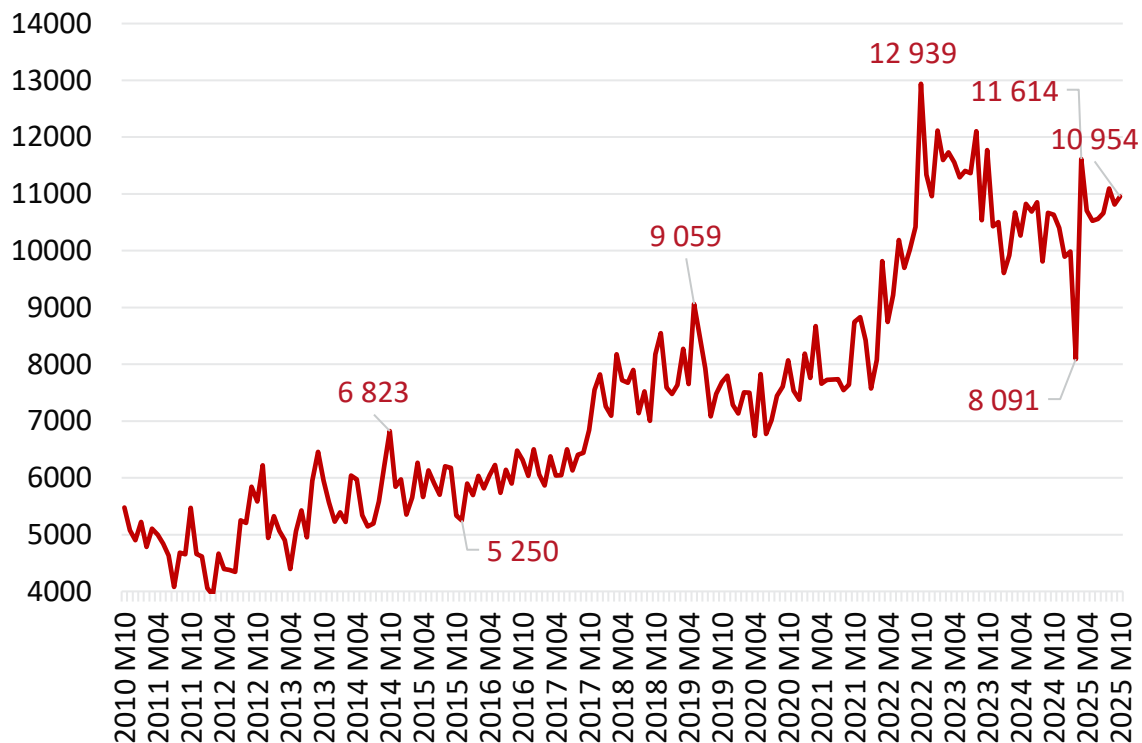
Źródło: GUS



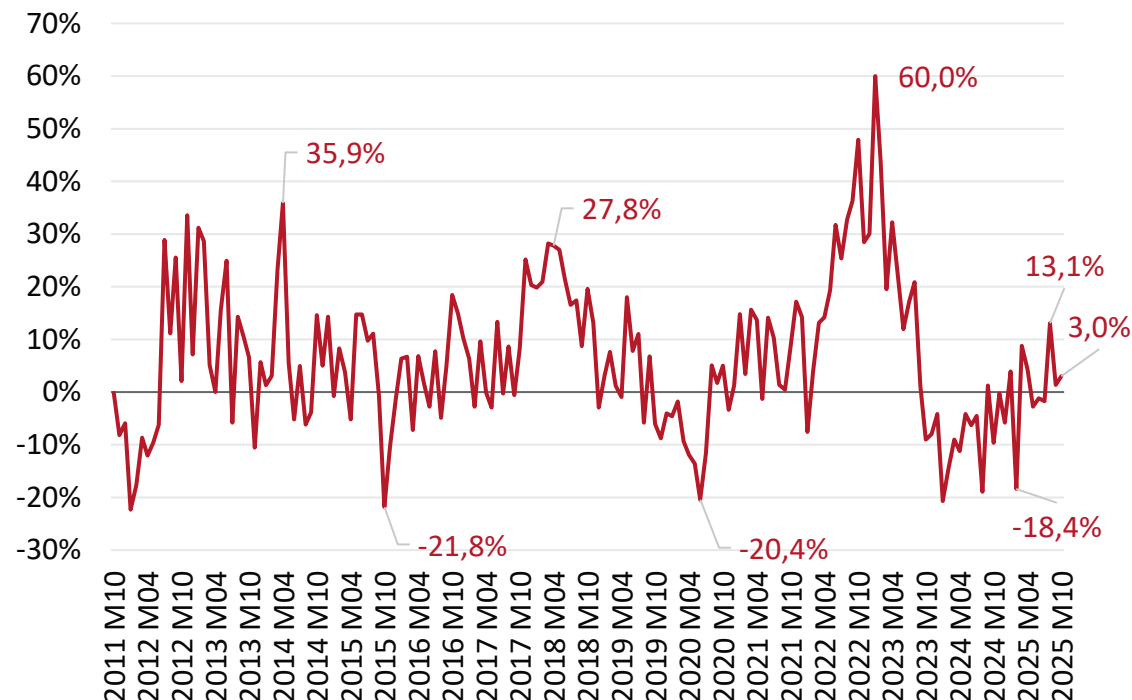
Przeładunki towarów w polskich portach skokowo wzrosły w 2022 po napaści Rosji na Ukrainę, głównie za sprawą wzrostu przeładunku węgla oraz ropy naftowej. Od 2024 powrót przeładunku węgla do przedwojennych poziomów.

W okresie styczeń-październik 2025 przeładunek ładunków w polskich portach wzrósł o +1,1% r/r.

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



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

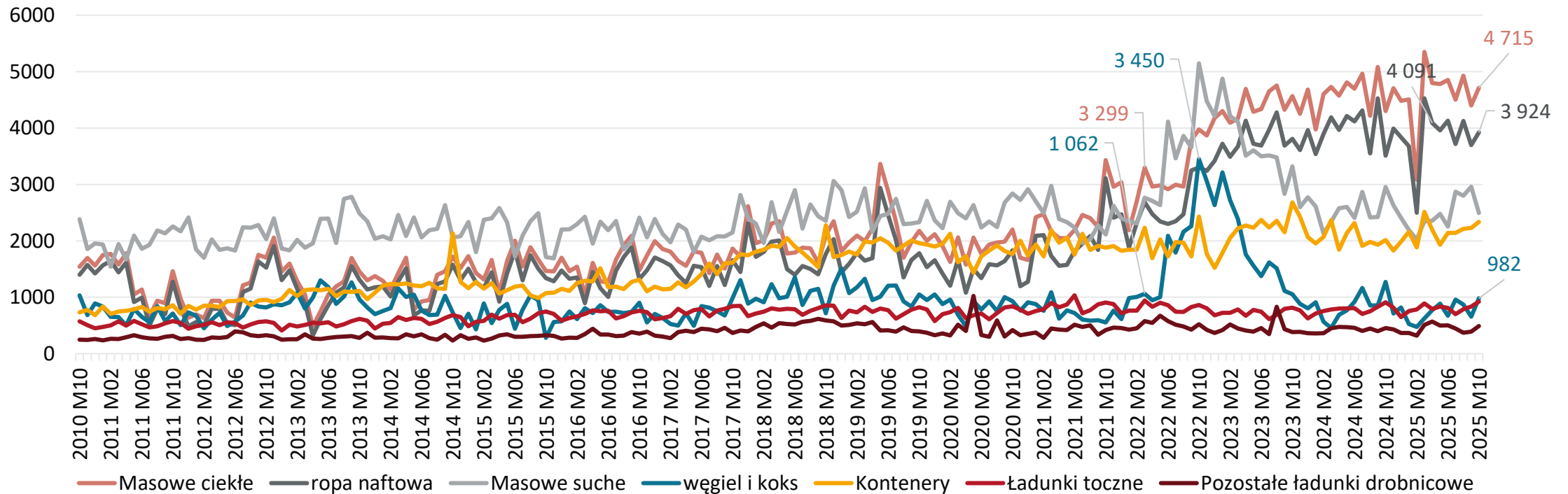


Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS

Sytuacja w 2025 w przeładunkach w polskich portach jest zróżnicowana w zależności od kategorii ładunku: spadki w przeładunku węgla (-12,2% r/r) i ropy naftowej (-3,7%r/r), natomiast wzrost w kontenerach, ładunkach tocznych i ładunkach drobnicowych.

Pod względem rodzaju przeładowanych ładunków w 2025 r., największy udział stanowią masowe ciekłe (43,7%), następnie masowe suche (23,6%), kontenery (20,7%), ładunki tłoczne (7,7%), pozostałe ładunki drobnicowe (4,2%).

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

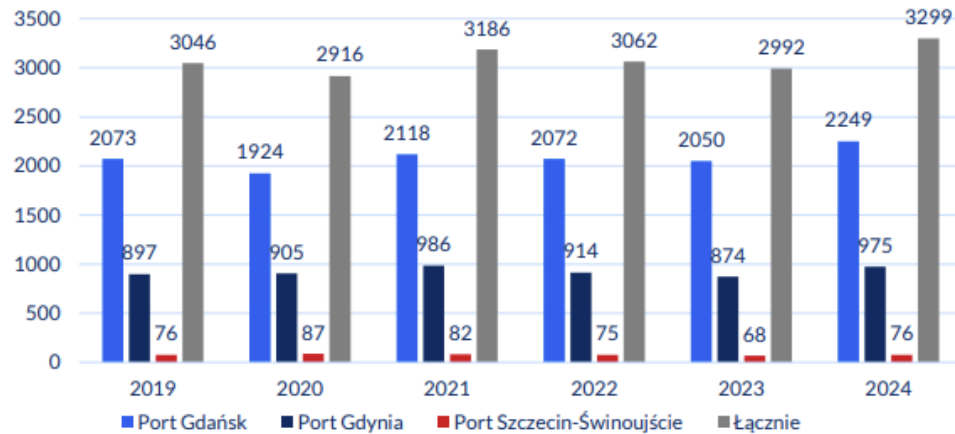


Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS

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)



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

Przeładunki kontenerów w polskich portach morskich(TEU)

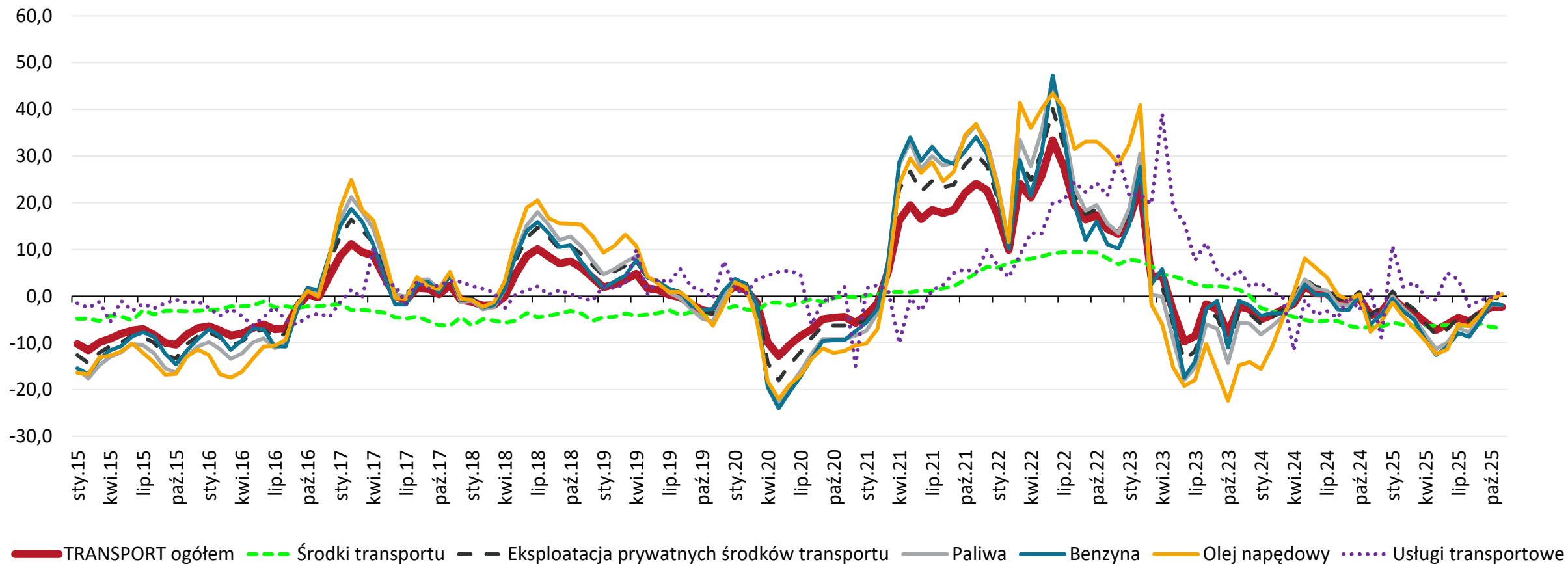
	I półrocze 2021	I półrocze 2022	I półrocze 2023	I półrocze 2024	I półrocze 2025	Zmiana 2025/2024
Port Gdańsk	1 043 174	1 075 638	992 714	1 073 464	1 294 150	20,6%
Port Gdynia	478 311	477 687	409 033	449 891	536 198	19,2%
Port Szczecin-Świnoujście	41 793	35 075	36 775	34 248	50 038	46,1%
Rzem	1 563 278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

Źródło: Actia Forum na podstawie danych z zarządów portów

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

W okresie styczeń-listopad 2025 ceny detaliczne w transporcie spadły o -4,0% r/r, paliw o -5,5% r/r., natomiast usług transportowych wzrosły + 1,8% r/r.

Ceny detaliczne – dynamika r/r cen konsumpcyjnych w transporcie (od stycznia 2015 r.)

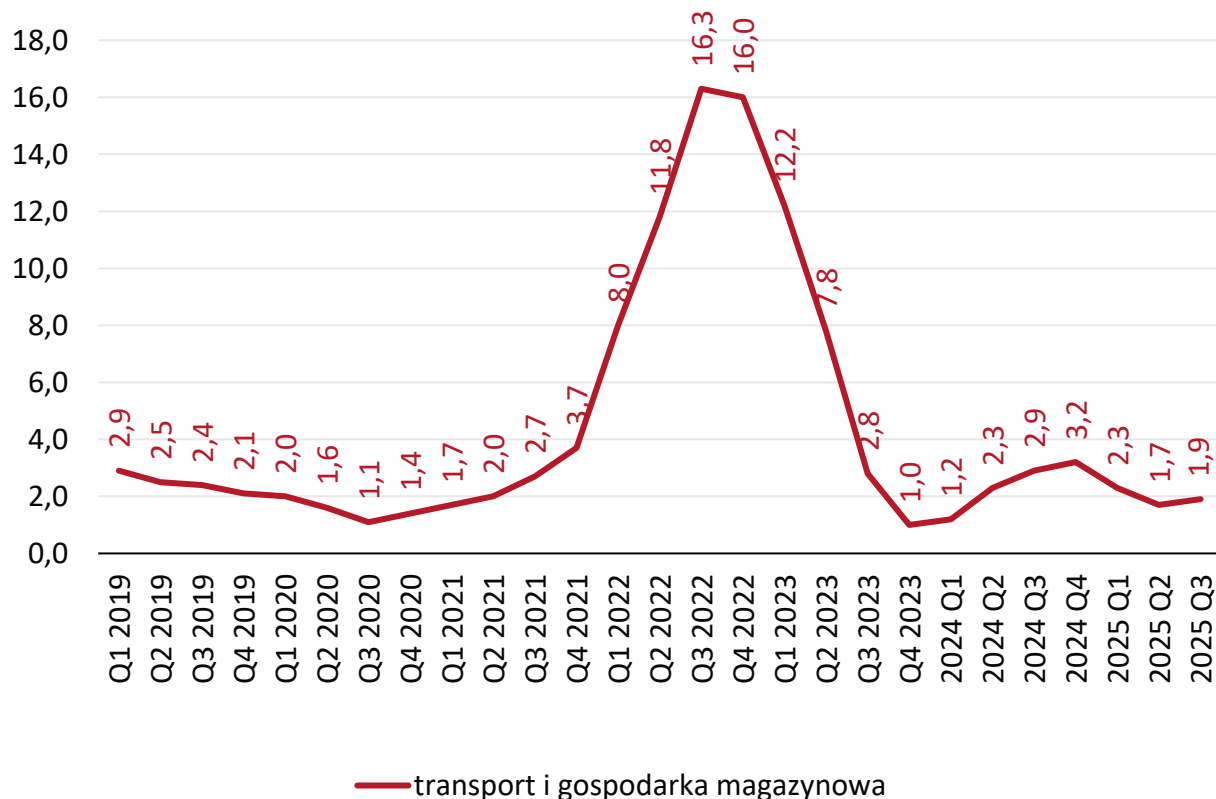


Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS

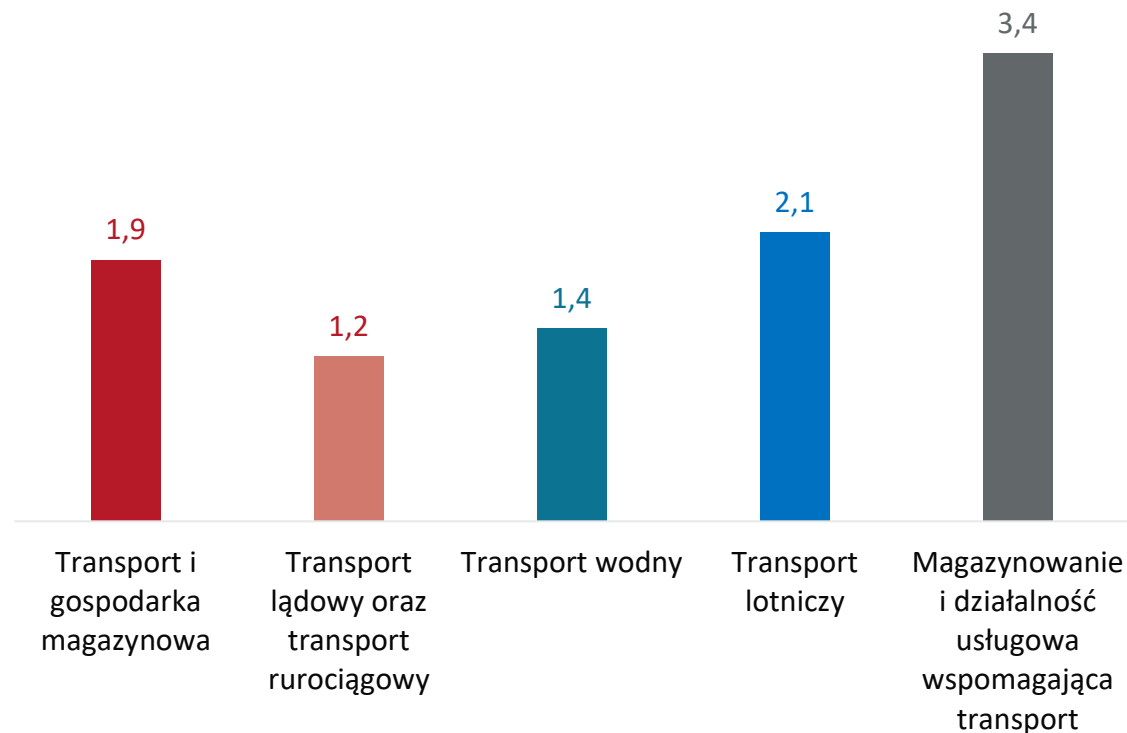
Wzrost cen od III kw. 2023 spowolnił do relatywnie umiarkowanych poziomów po rekordowych poziomach w 2022.

W 2025 wzrost cen najwyższy w magazynowaniu.

Dynamika r/r cen, kwartalnie (w %)



Dynamika r/r cen, kwartalnie (w %) w 2025 Q1-Q3

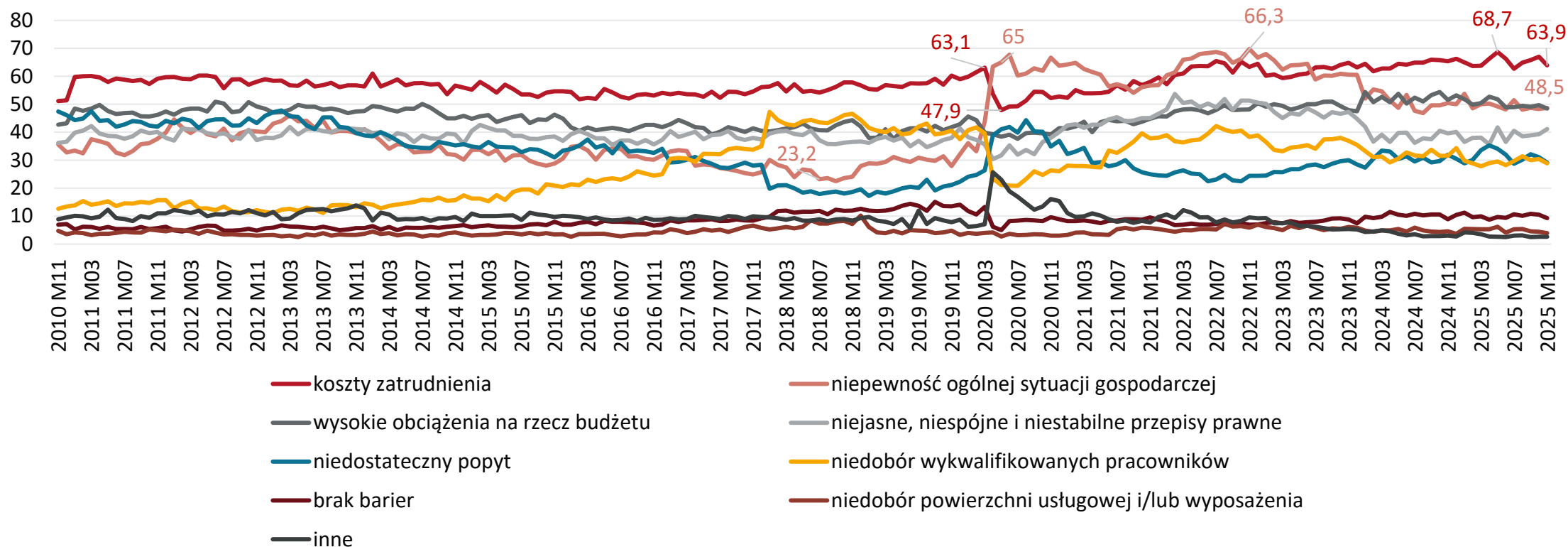


Źródło: GUS

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%).

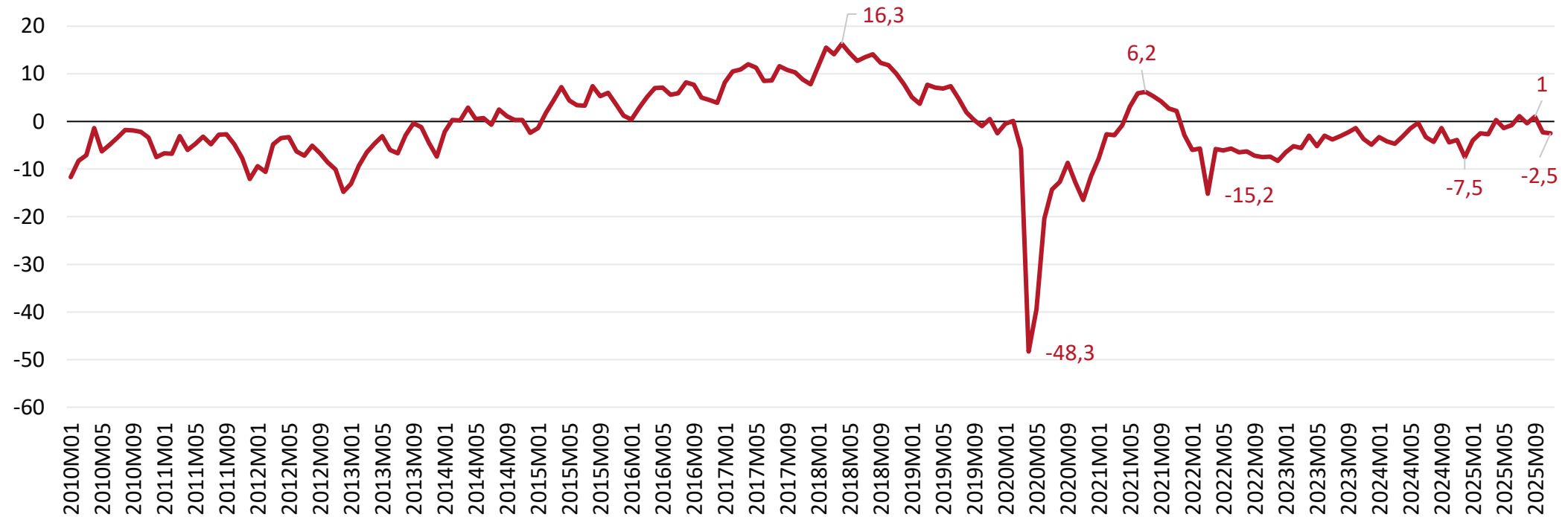
Bariery działalności w transporcie i gospodarce magazynowej (w %)



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 listopadzie 2025 na poziomie -2,5% a w listopadzie 2024 na poziomie -3,9%), ale pozostaje słabszy niż w latach 2014-2019.

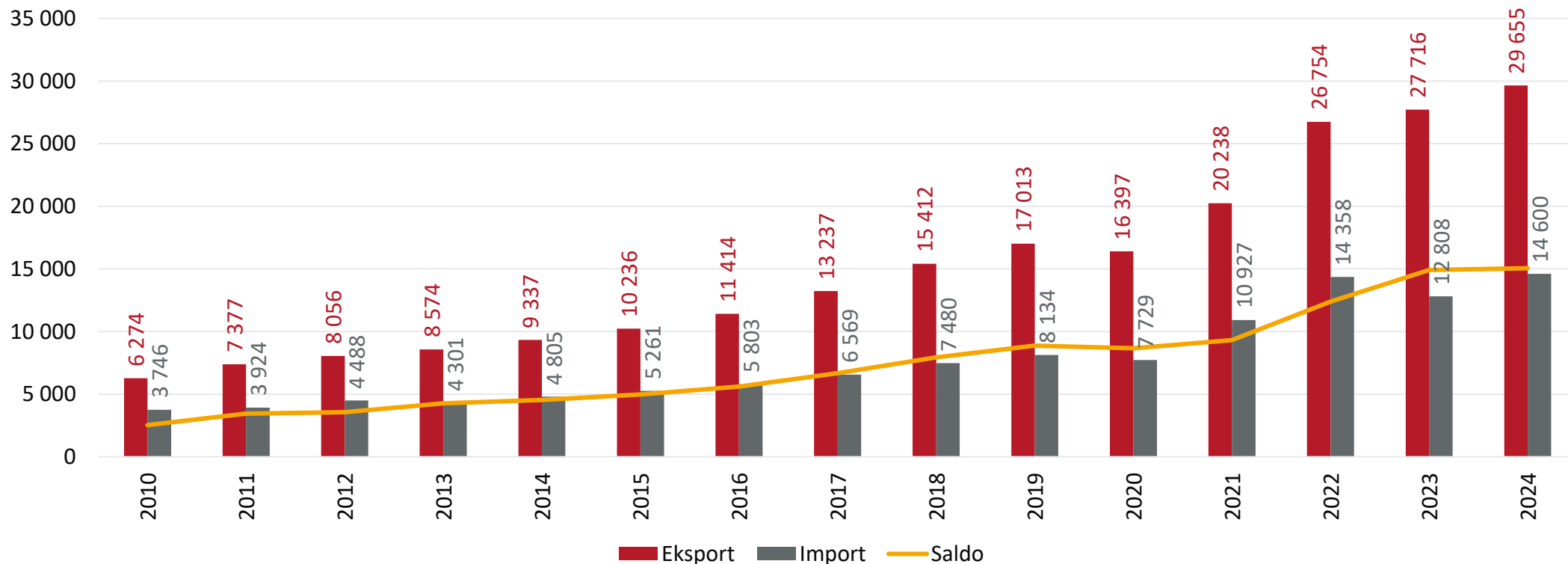
Wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury w branży transportu i gospodarki magazynowej



Źródło danych: GUS

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

Obroty usług transportowych Polski, mln EUR

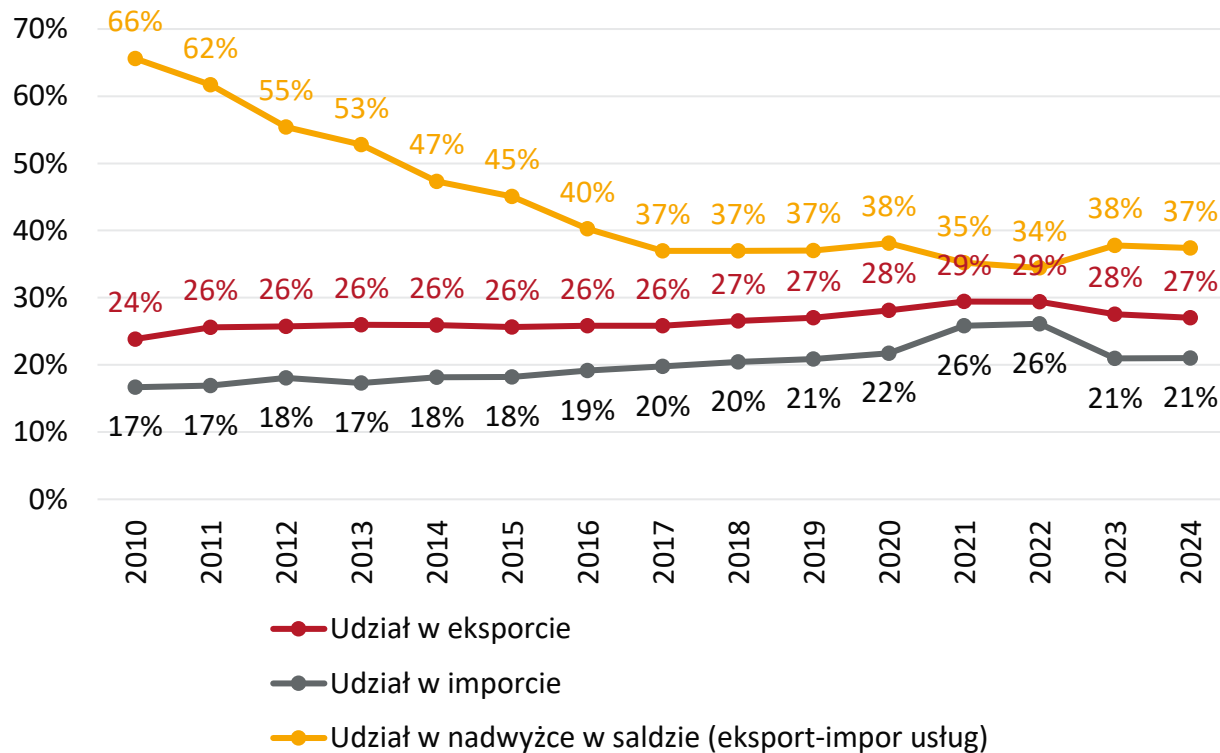


Źródło: Eurostat (dane mogą się nieznacznie różnić od danych GUS), Obroty usługowe w ujęciu rocznym według klasyfikacji EBOPS

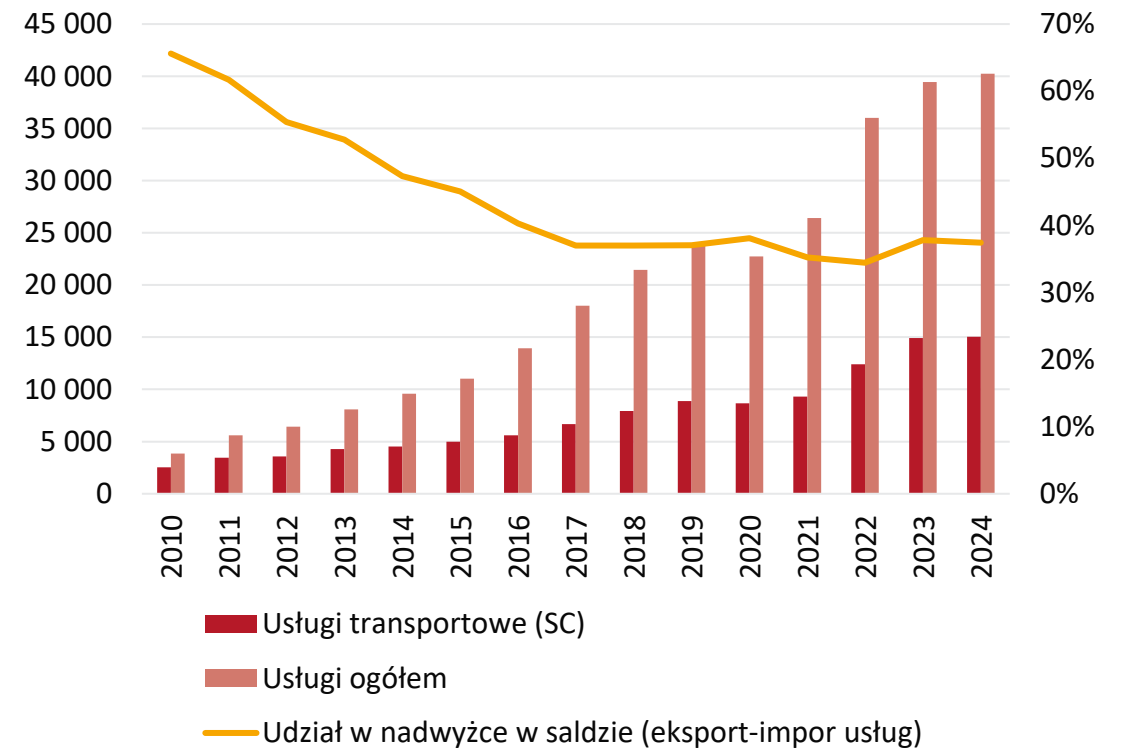
Usługi transportowe nadal mają duże znaczenie w eksporcie usług z Polski, chociaż ich udział w 2024 powraca do poziomu sprzed 2020.

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

Udział usług transportowych w obrocie usługowym
Polski ogółem (%)



Saldo w obrocie usługowym z Polski,
mln EUR

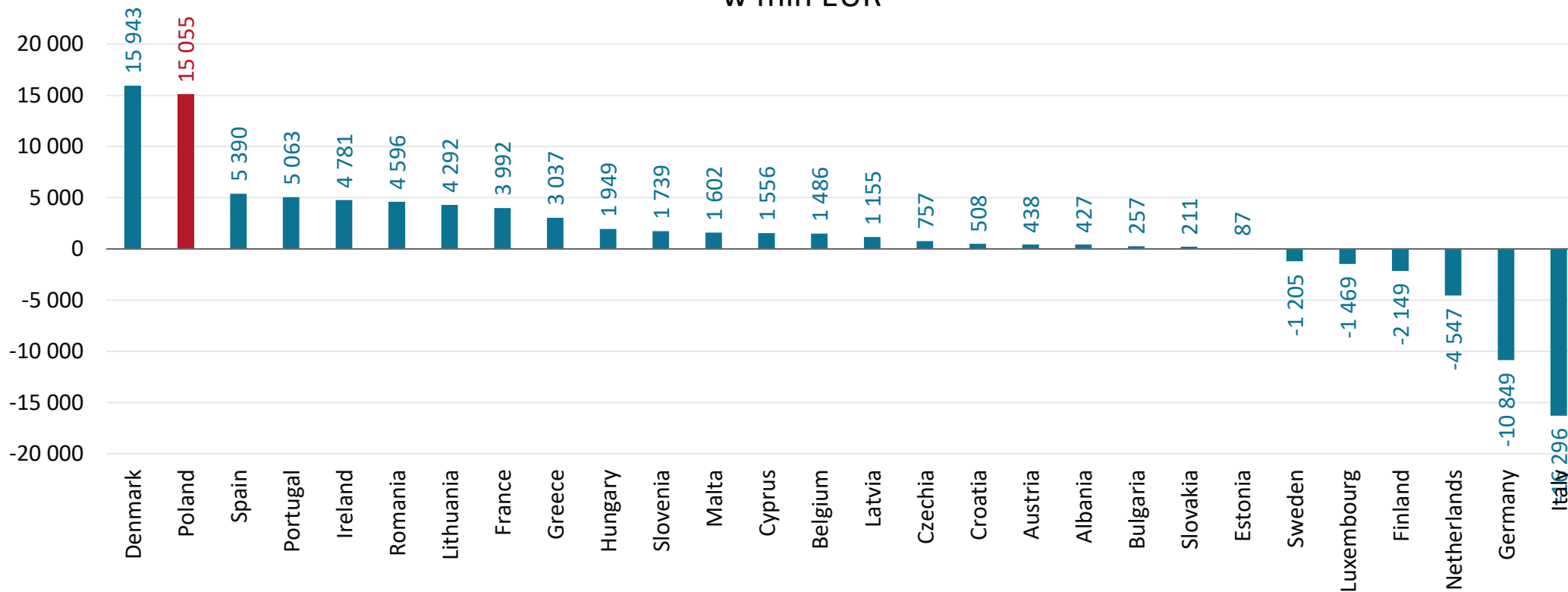


Źródło: Eurostat (dane mogą się nieznacznie różnić od danych GUS), Obroty usługowe w ujęciu rocznym według klasyfikacji EBOPS



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

Saldo w handlu zagranicznym usługami transportowymi w krajach UE w 2024,
w mln EUR



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

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

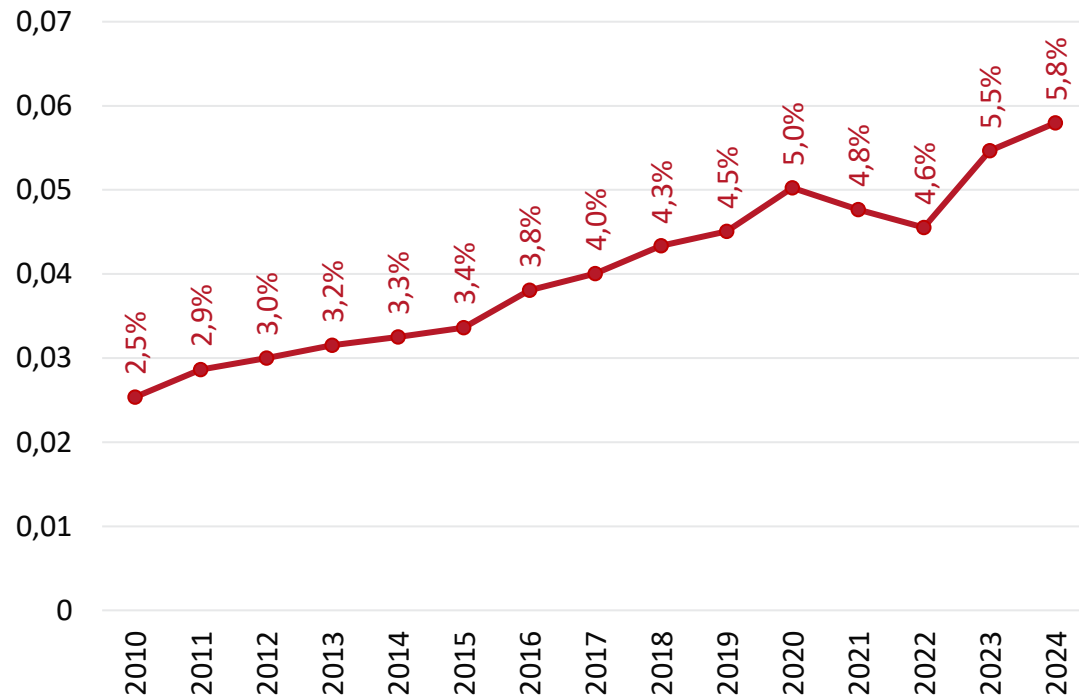
Benzyna i olej
napędowy

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%.

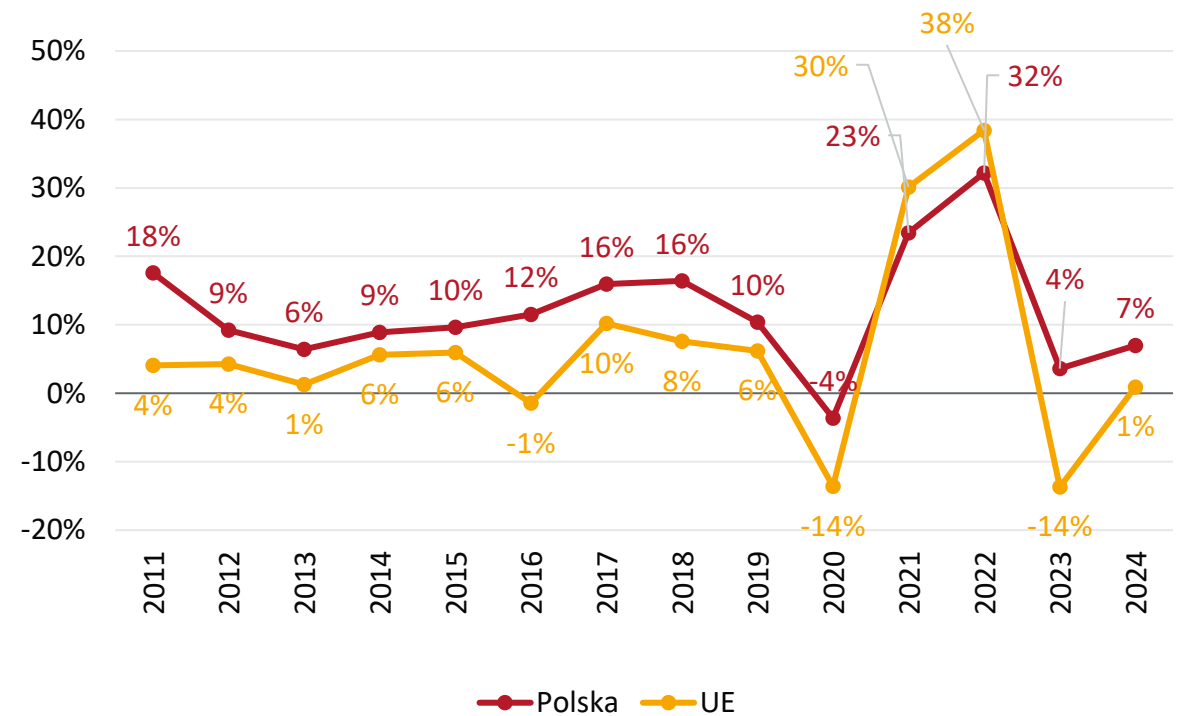
Udział Polski w eksporcie usług transportowych wszystkich krajów UE, od 2010 wzrósł ponad dwukrotnie.

Udział Polski w eksporcie usług transportowych w UE (%)



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

Dynamika r/r eksportu usług transportowych (%)



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

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

Lotnictwo

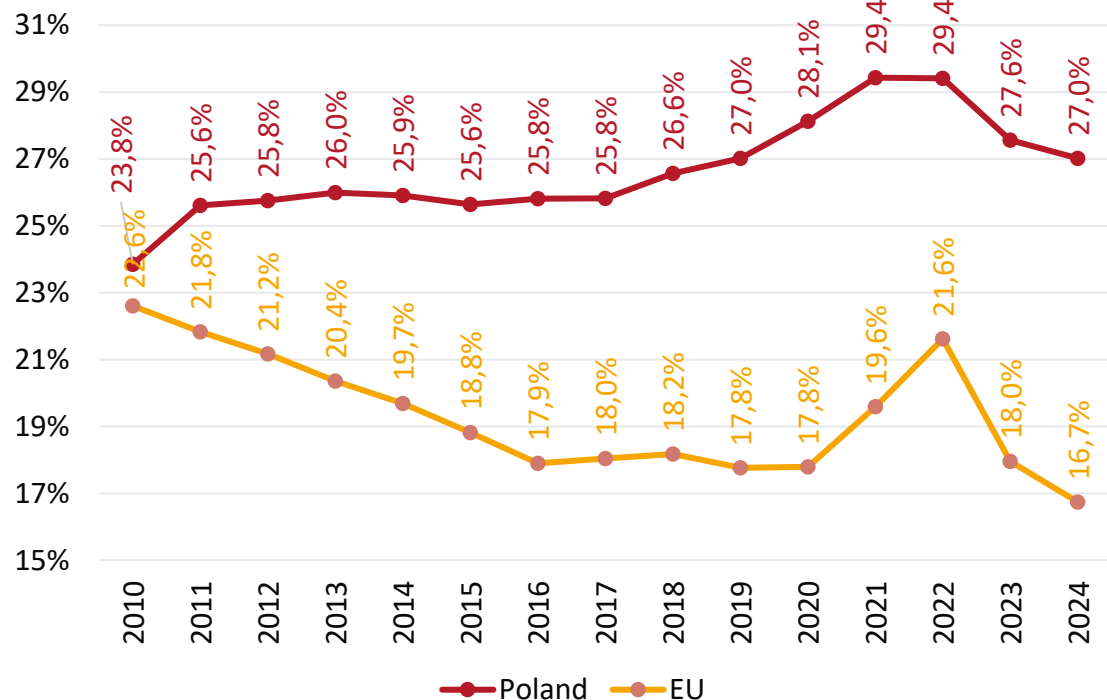
Fracht morski i lotniczy na świecie

Benzyna i olej napędowy

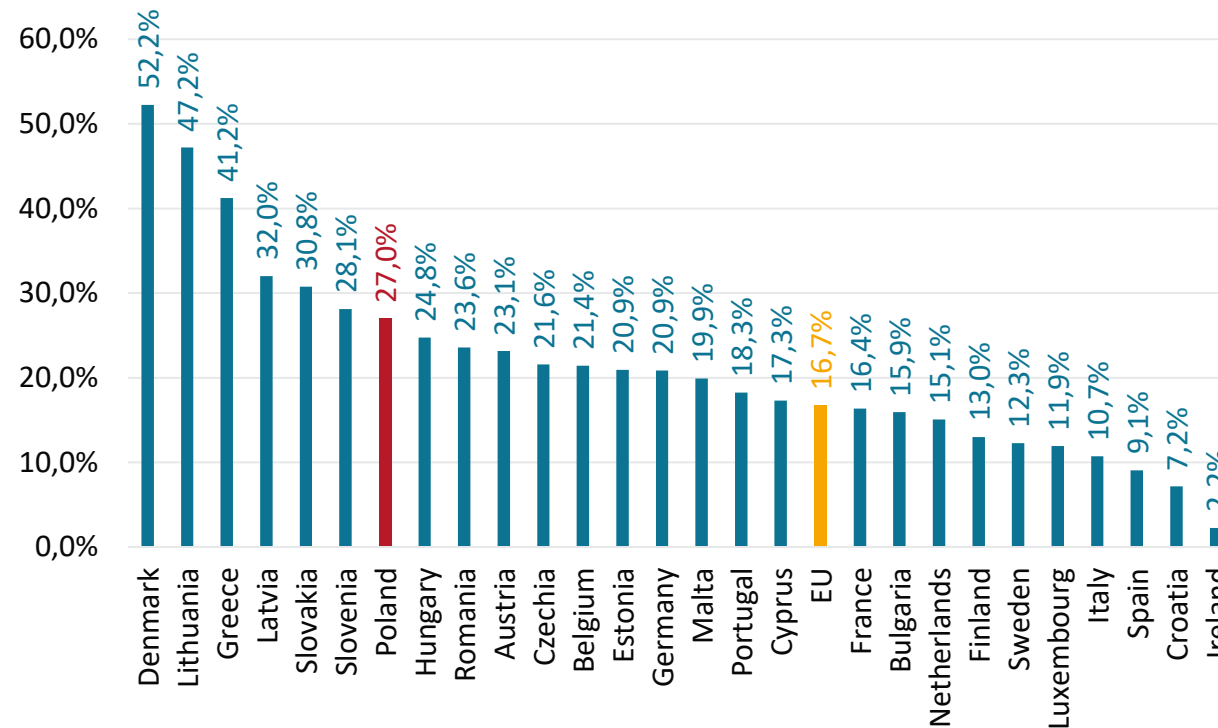
Usługi transportowe dla Polski mają większe znaczenie w eksporcie usług, niż dla większości krajów UE.

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

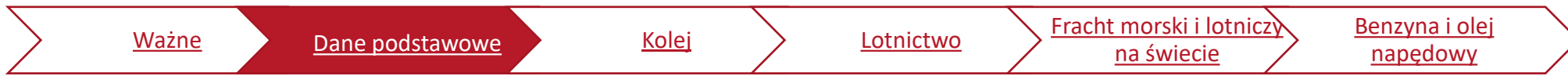
Udział eksportu usług transportowych w eksporcie usług (%)



Udział eksportu usług transportowych w eksporcie usług (%) w 2024



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

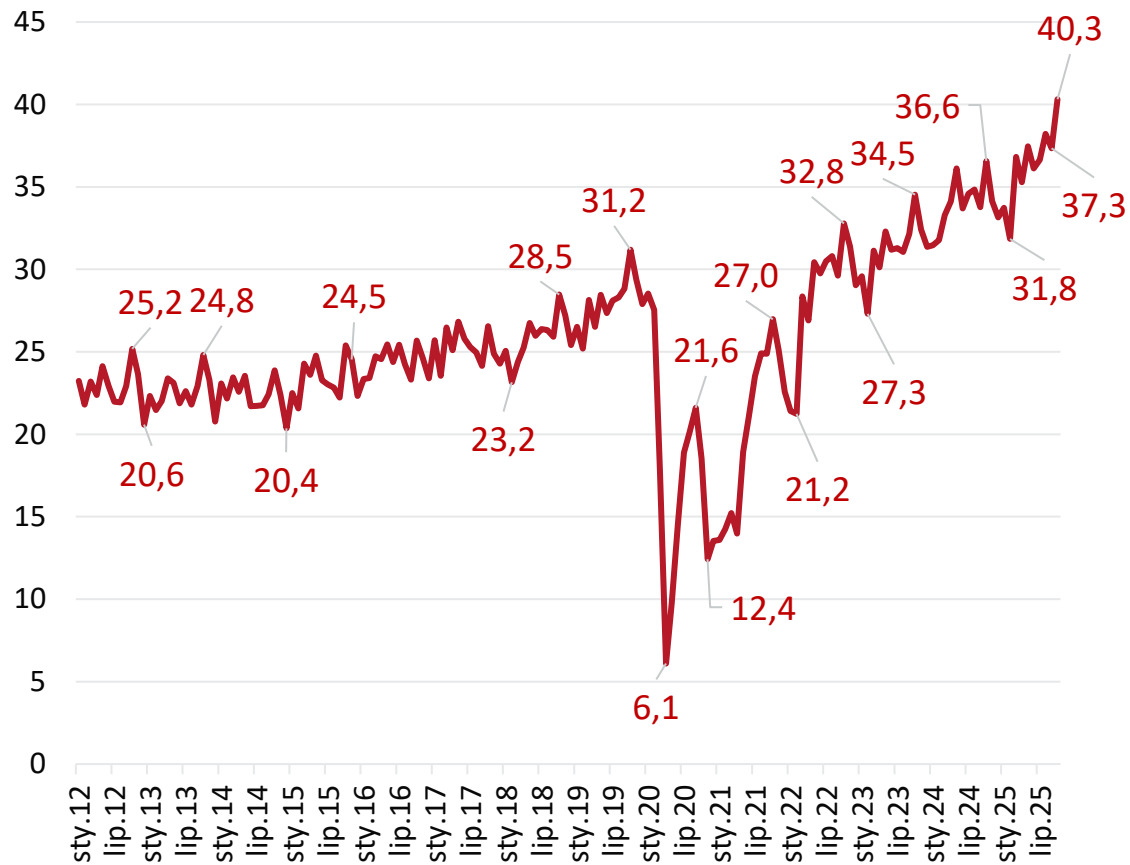
Benzyna i olej
napędowy

Liczba pasażerów kolei w Polsce w każdym miesiącu (styczeń-październik) 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/r nieprzerwanie od kwietnia 2021 r.

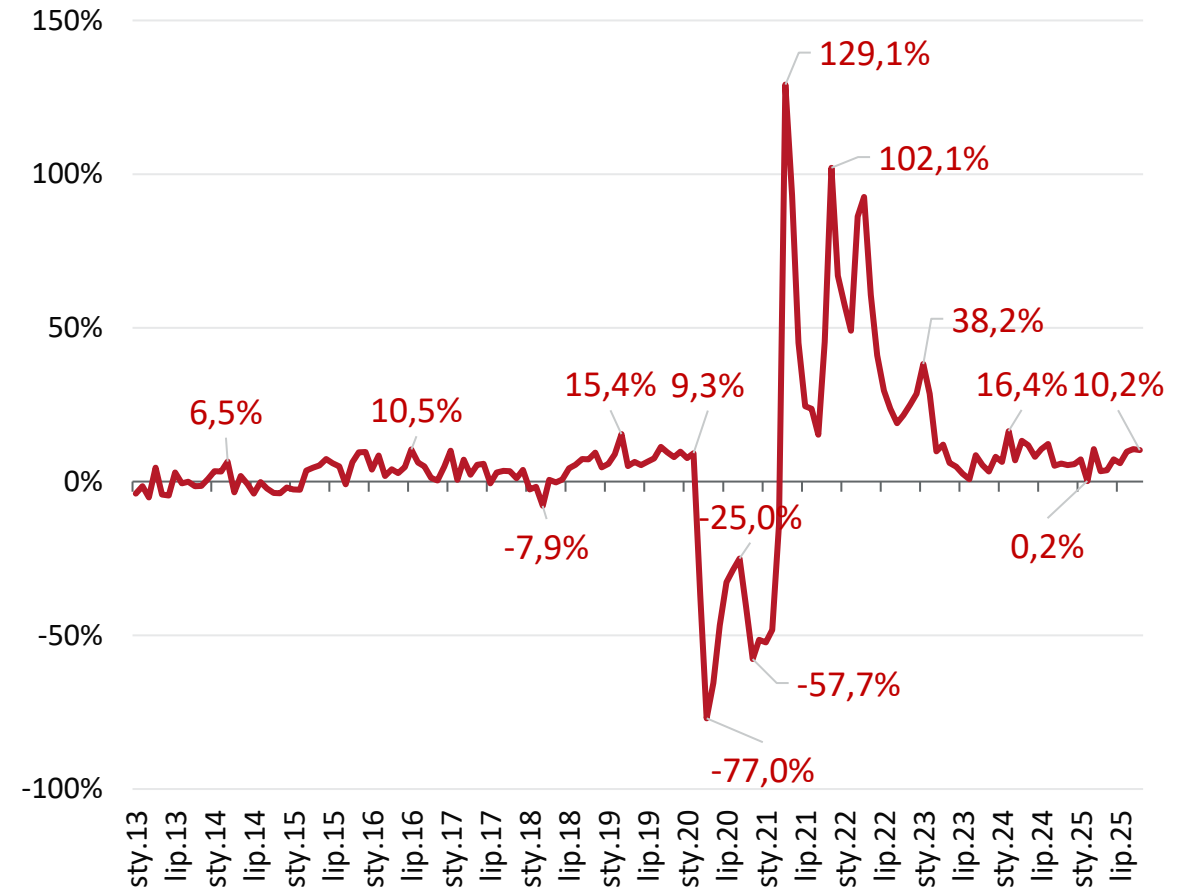
Przewozy pasażerskie

(kolej, liczba pasażerów, mln osób, od stycznia 2012)



Dynamika r/r (w %) przewozów pasażerskich

(kolej, liczba pasażerów, mln osób, od stycznia 2013)



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego



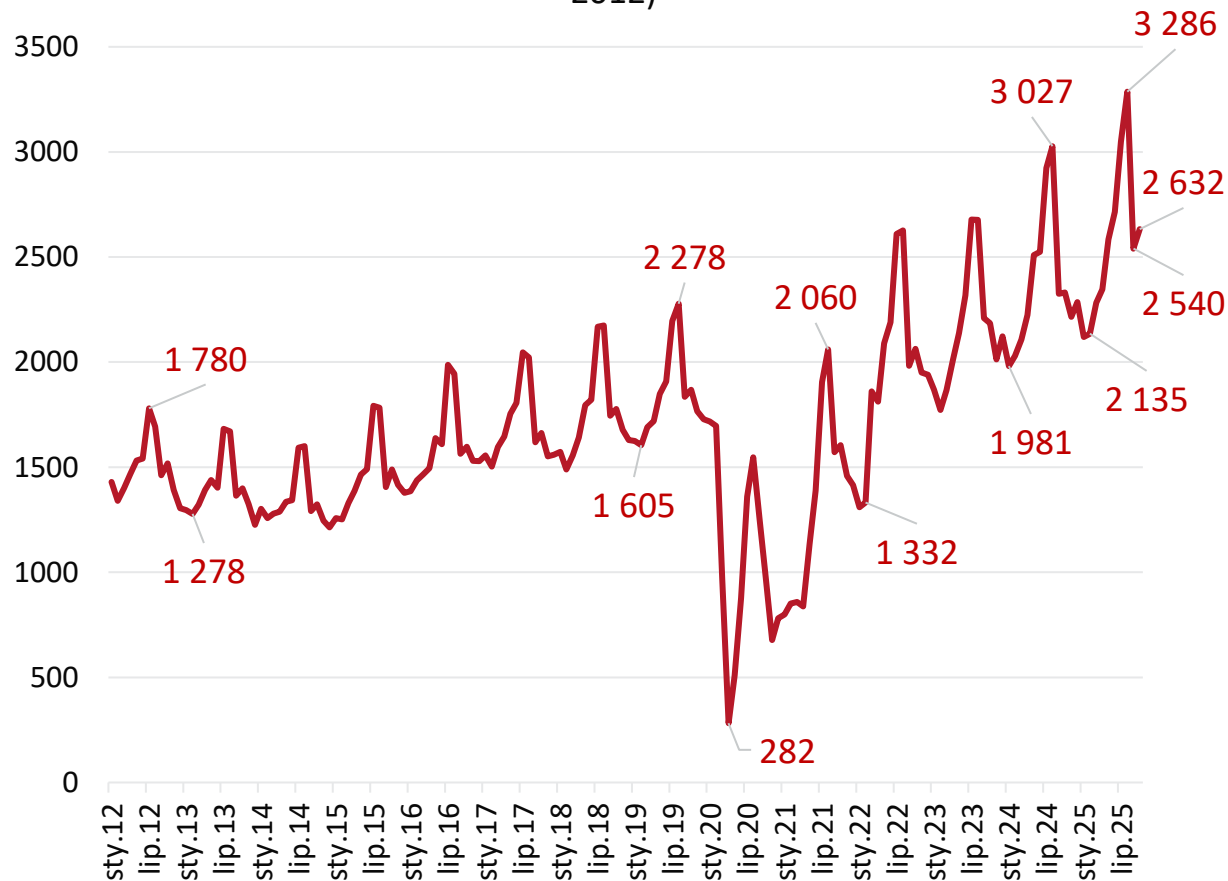
Benzyna i oleje napędowe

Liczba pasażerokilometrów w Polsce w każdym miesiącu (styczeń-październik) 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/r nieprzerwanie od kwietnia 2021 r.

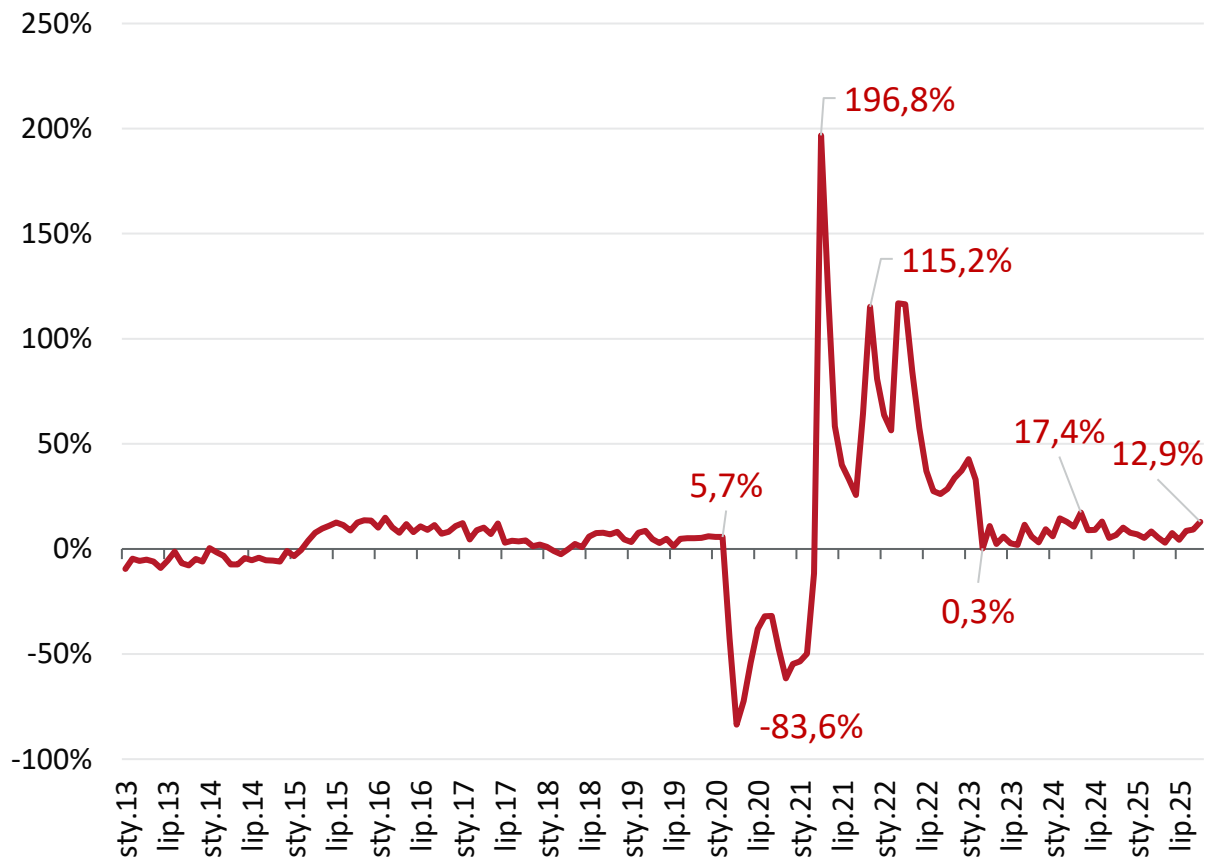
Przewozy pasażerskie

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



Dynamika r/r (w %) przewozów pasażerskich

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



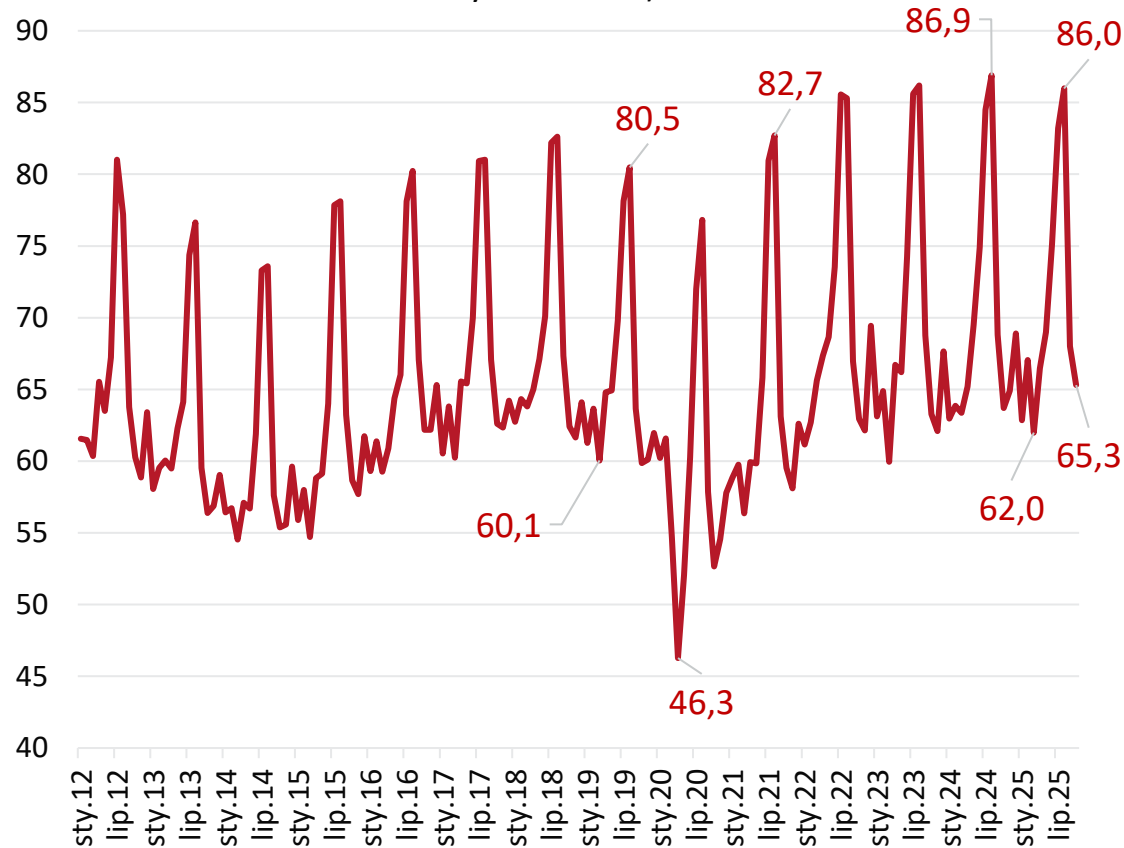
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

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

W październiku 2025 dynamika r/r wyniosła 2,4%.

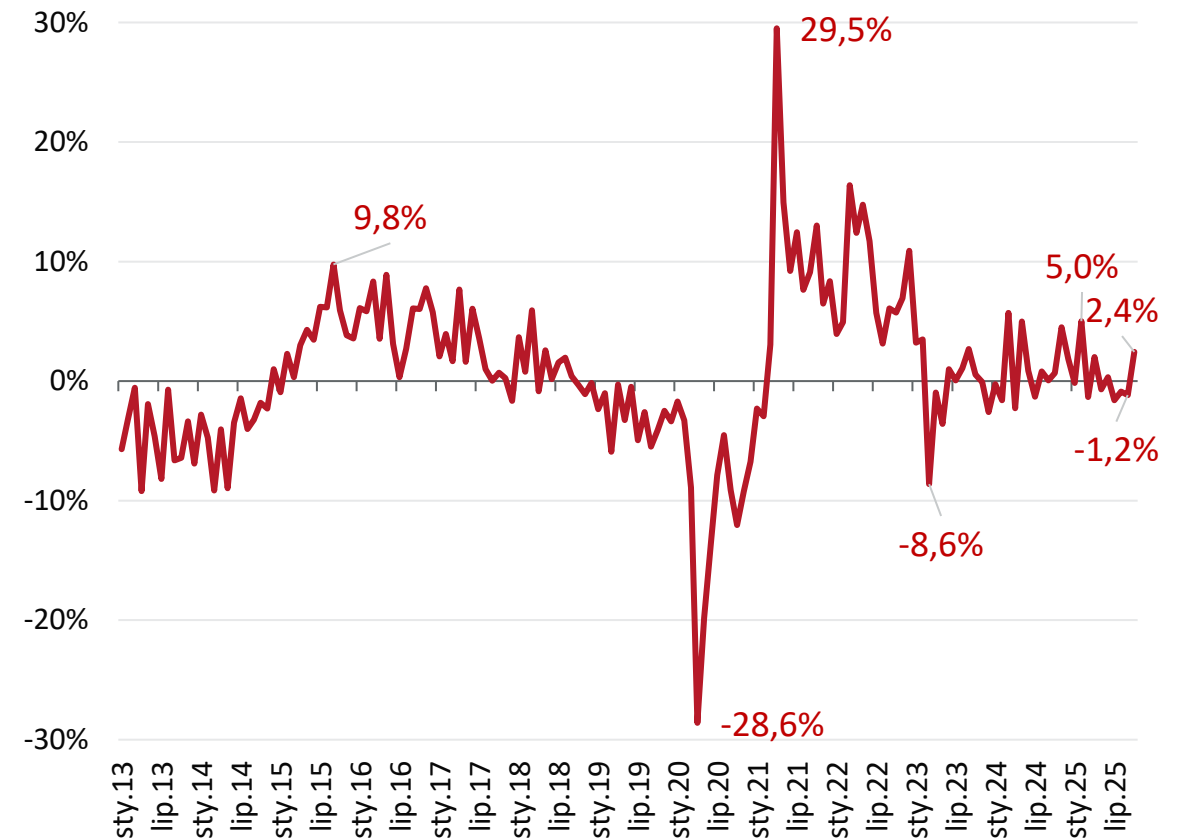
Przewozy pasażerskie

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



Dynamika r/r (w %) przewozów pasażerskich

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



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego



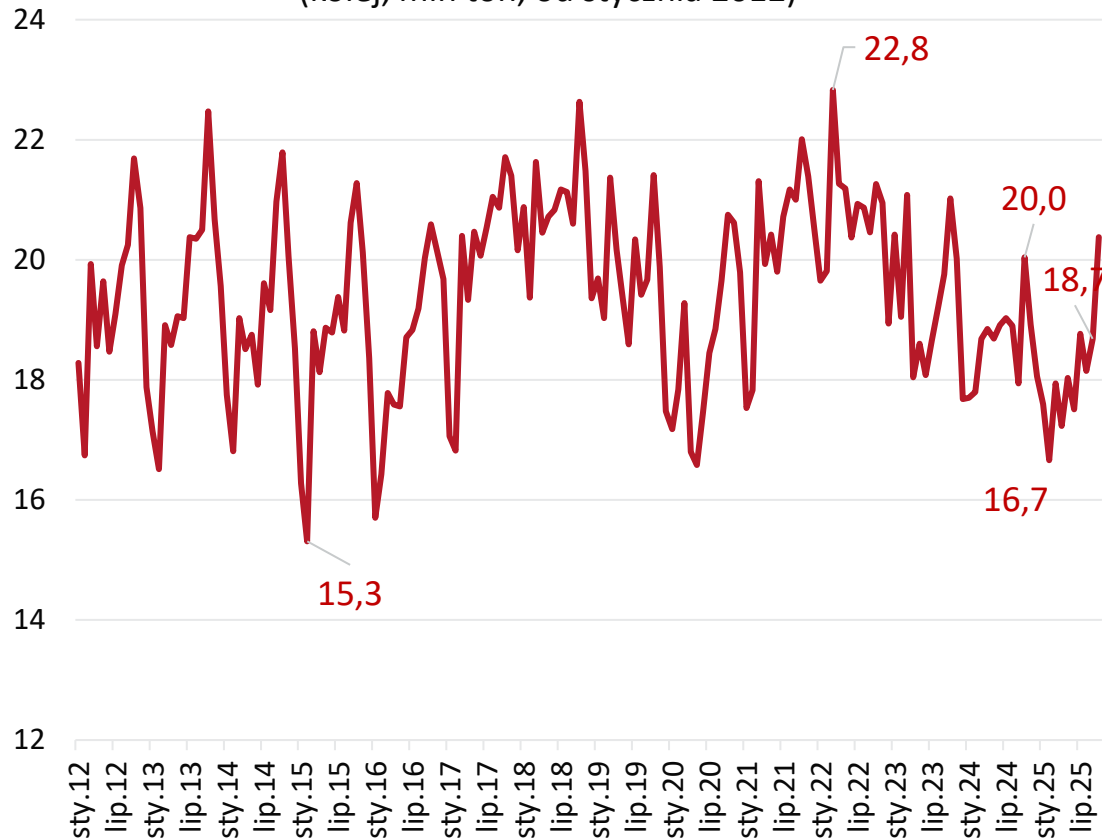
Benzyna i oleje napędowe

Masa przewiezionych towarów (w tonach) koleją w Polsce w okresie styczeń-październik 2025 spadła (-3,0% r/r).

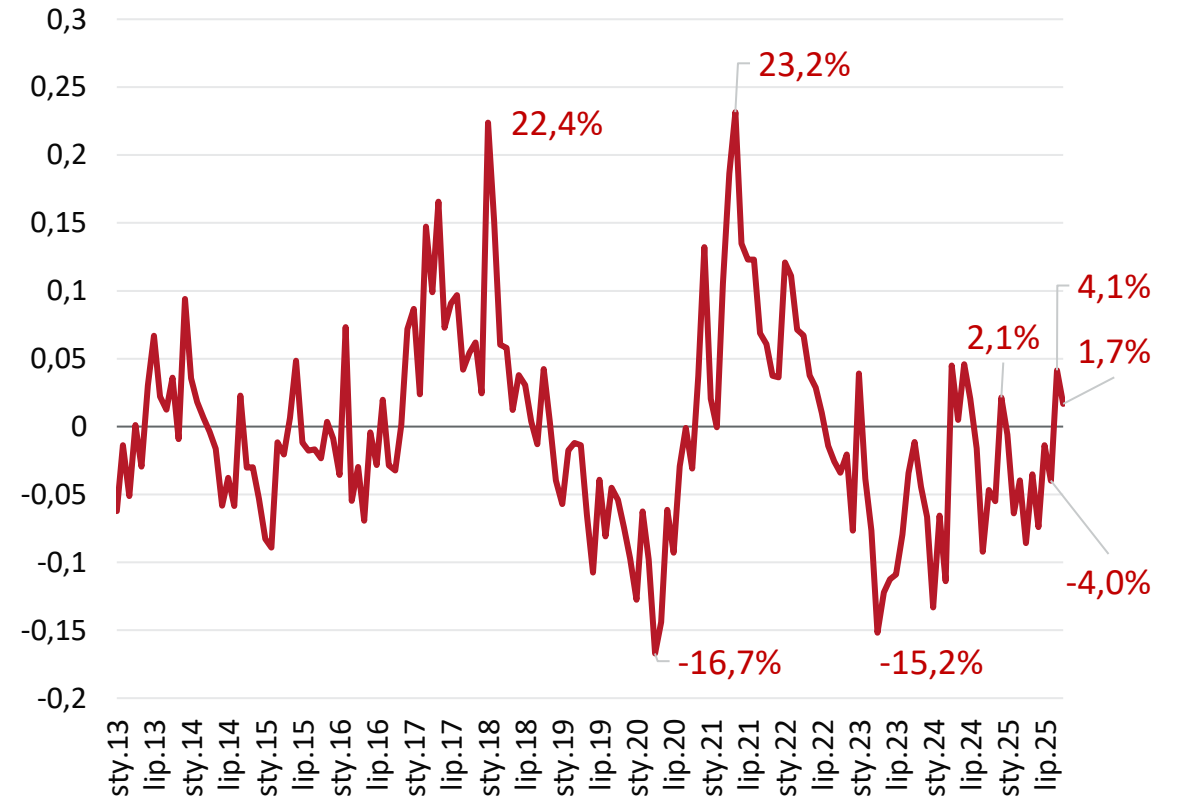
Spadek towarów przewiezionych koleją powiązany jest ze spadkiem przewozu węgla (w 2024 najniższy poziom od dostępnych danych w 2012).

We wrześniu i październiku br. pierwsze wzrosty w 2025.

Przewozy towarowe Polsce (kolej, mln ton, od stycznia 2012)



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

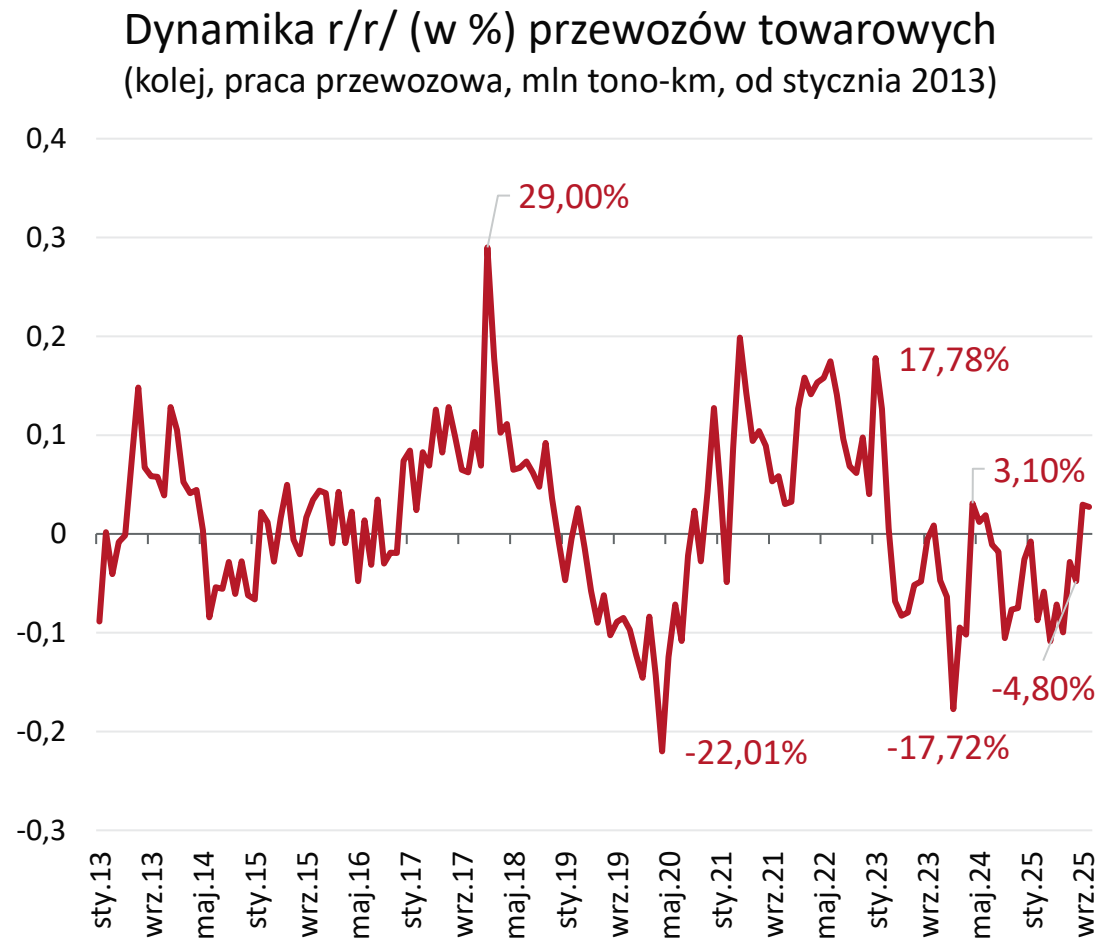
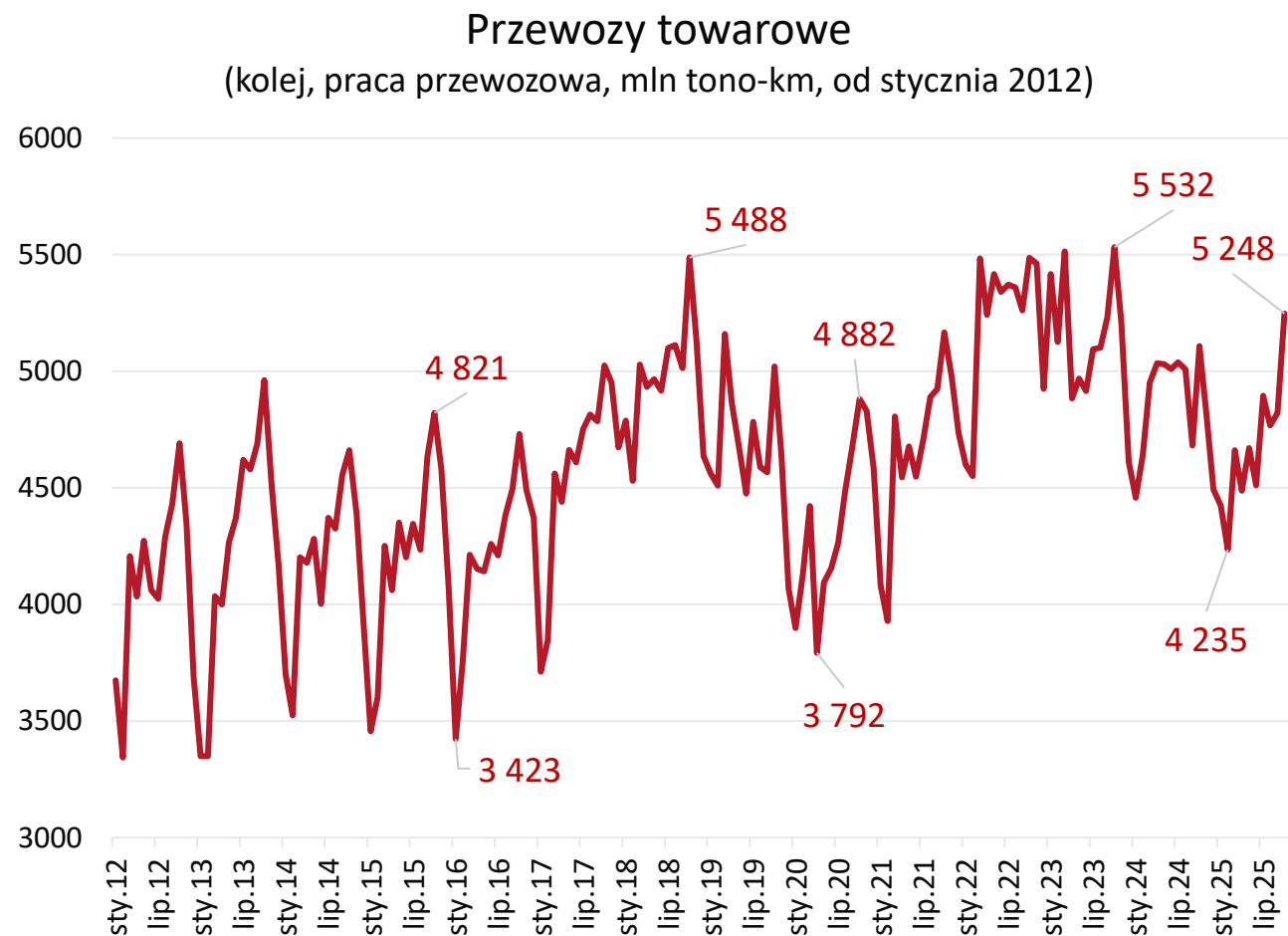


Źródło: Urząd Transportu Kolejowego



Praca przewozowa transportu kolejowego (liczona jako miliony tono-km) w Polsce w 2025 spadła (-3,0% r/r) na co wpływ ma przede wszystkim strukturalny spadek przewozu węgla (w 2024 najniższy poziom od dostępnych danych w 2012).

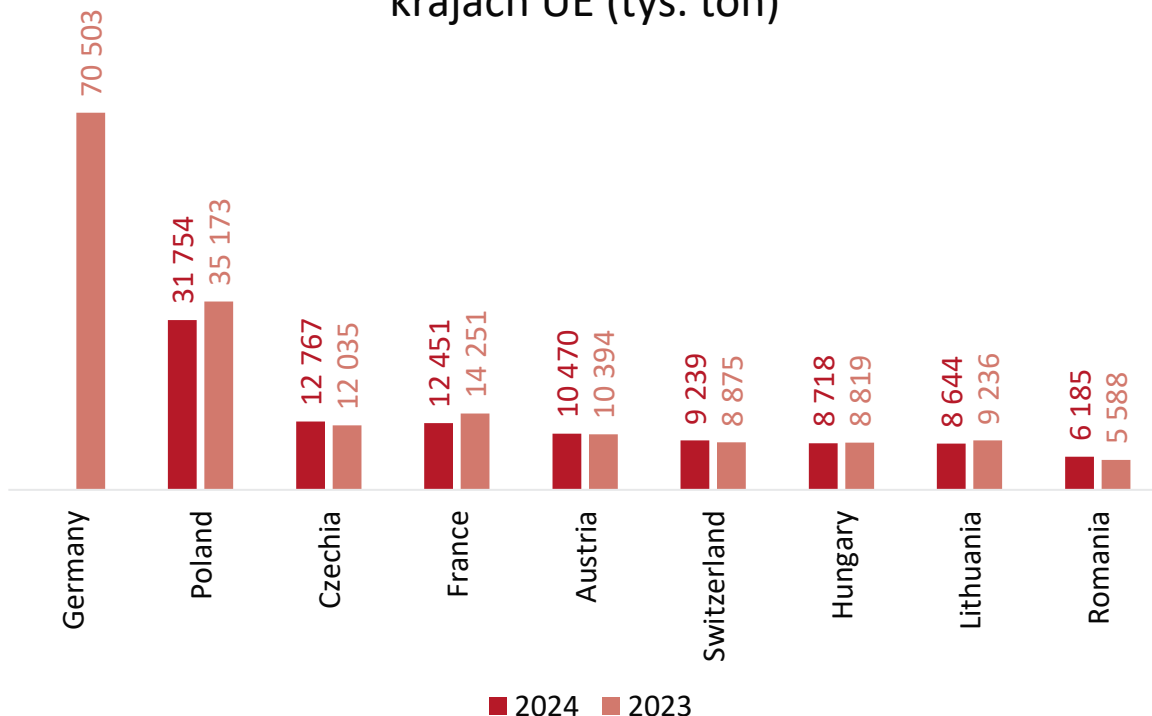
We wrześniu i październiku br. pierwsze wzrosty w 2025.



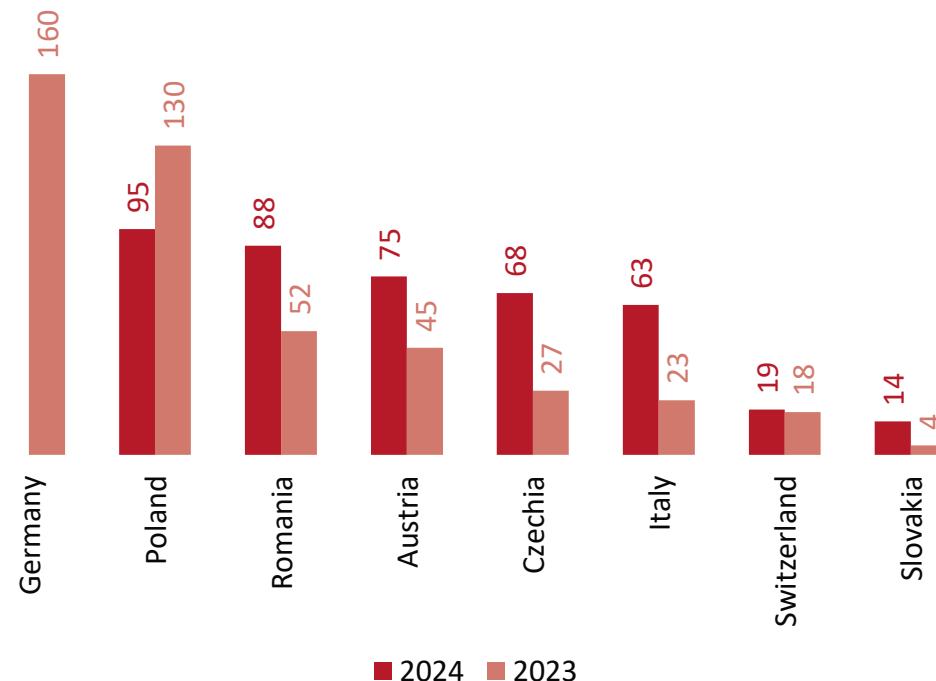
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

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

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



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

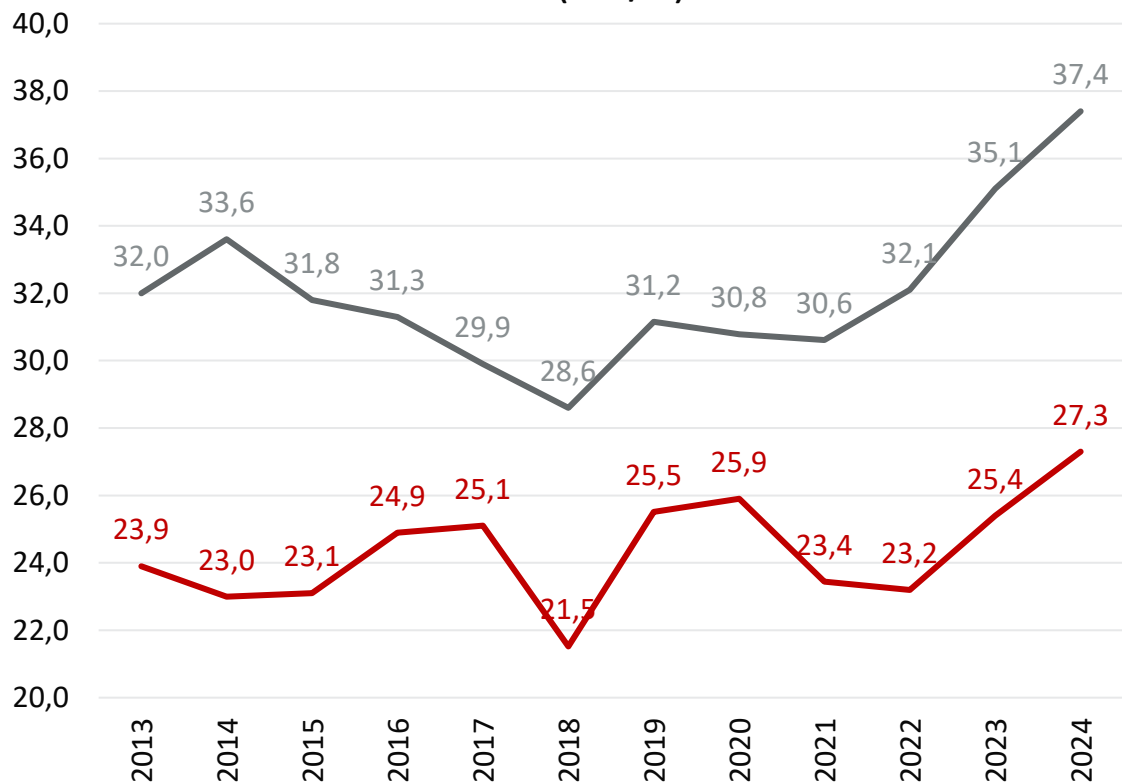


Źródło: Eurostat



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.

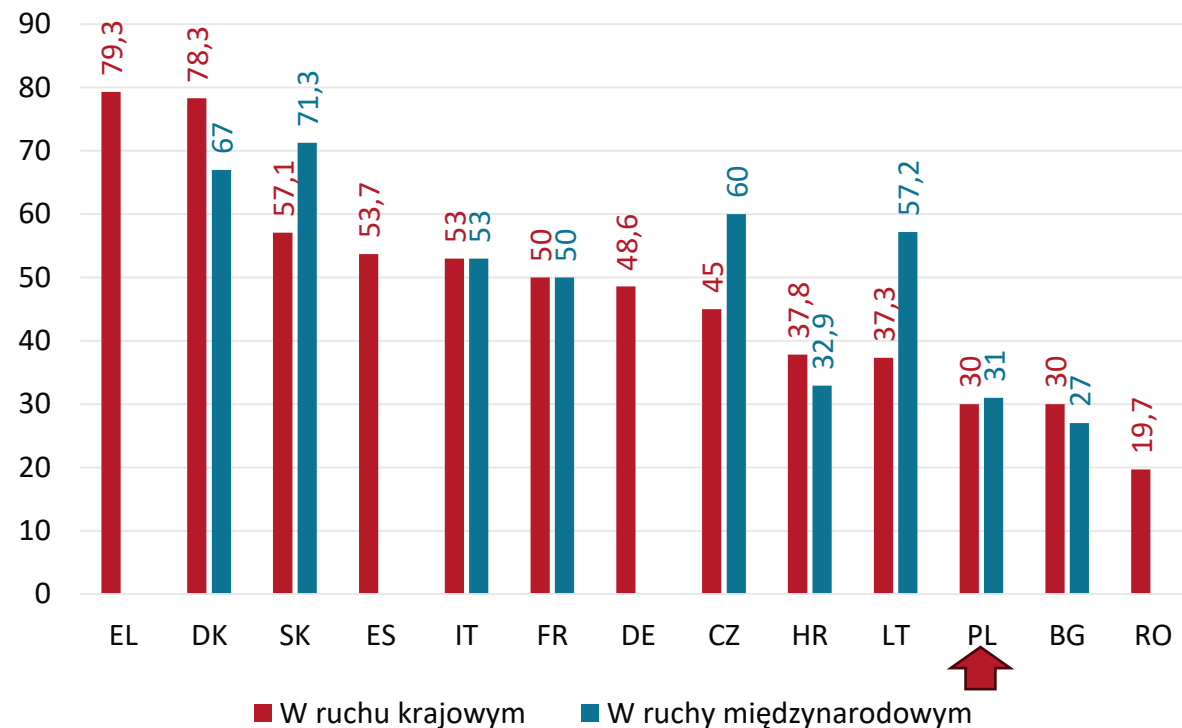
Średnia prędkość pociągów towarowych w Polsce (km/h)



— przewozy towarowe ogółem — przewozy intermodalne

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

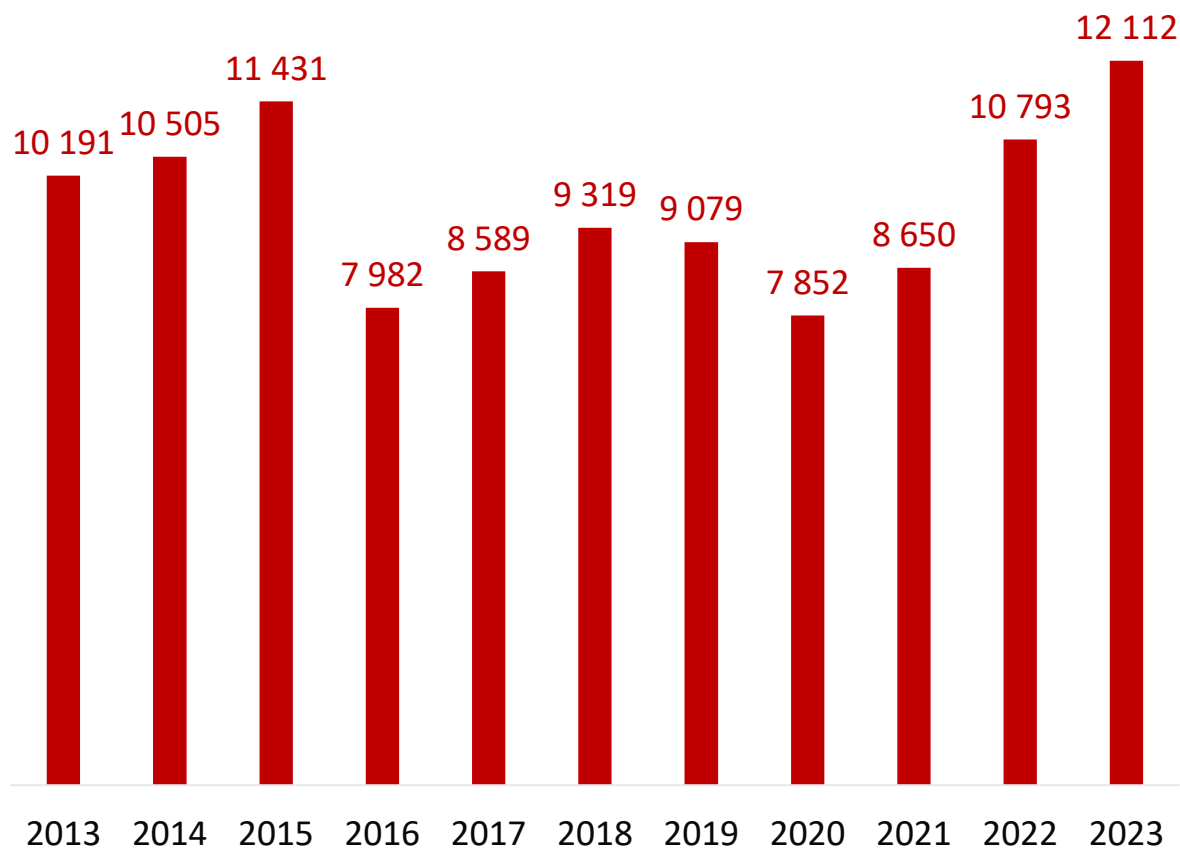


Benzyna i oleje napędowe

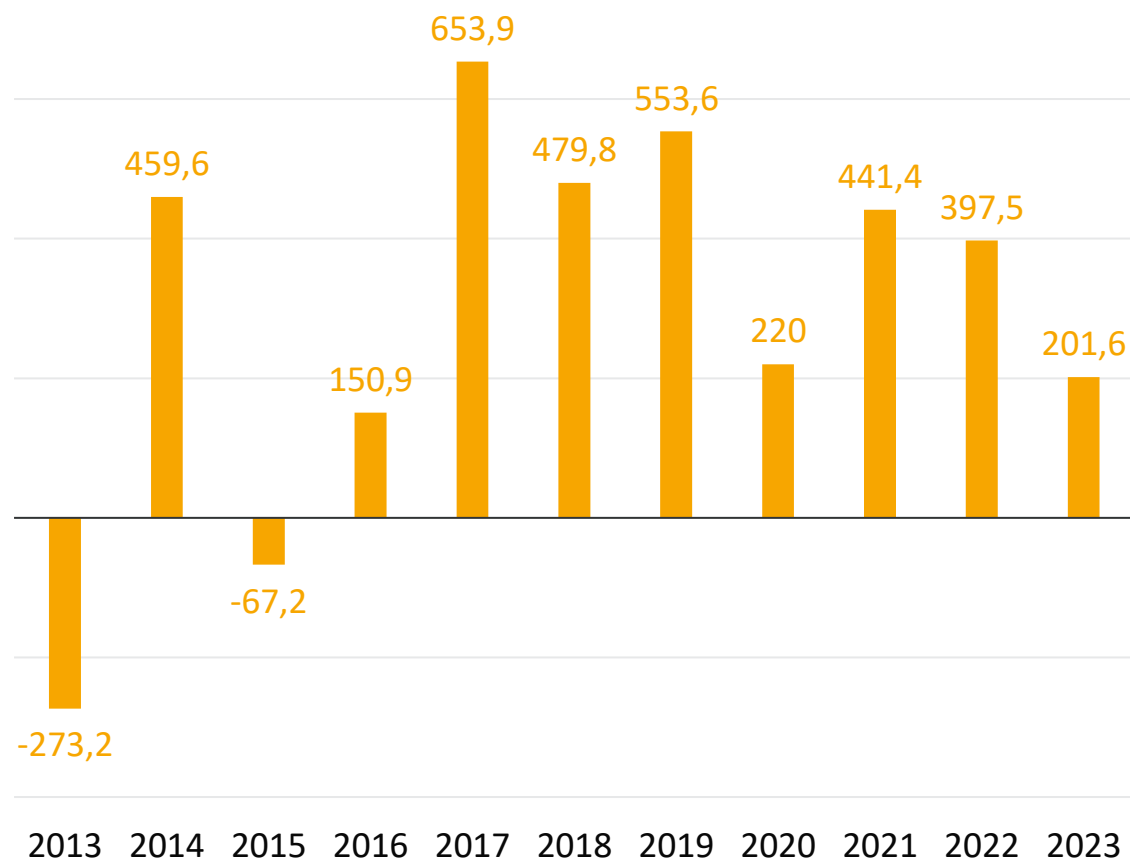
Przychody ze sprzedaży Grupy PKP w 2023 r. były na rekordowo wysokim poziomie.

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

Przychody ze sprzedaży Grupy PKP (mln PLN)



Zysk (strata) netto Grupy PKP (mln PLN)



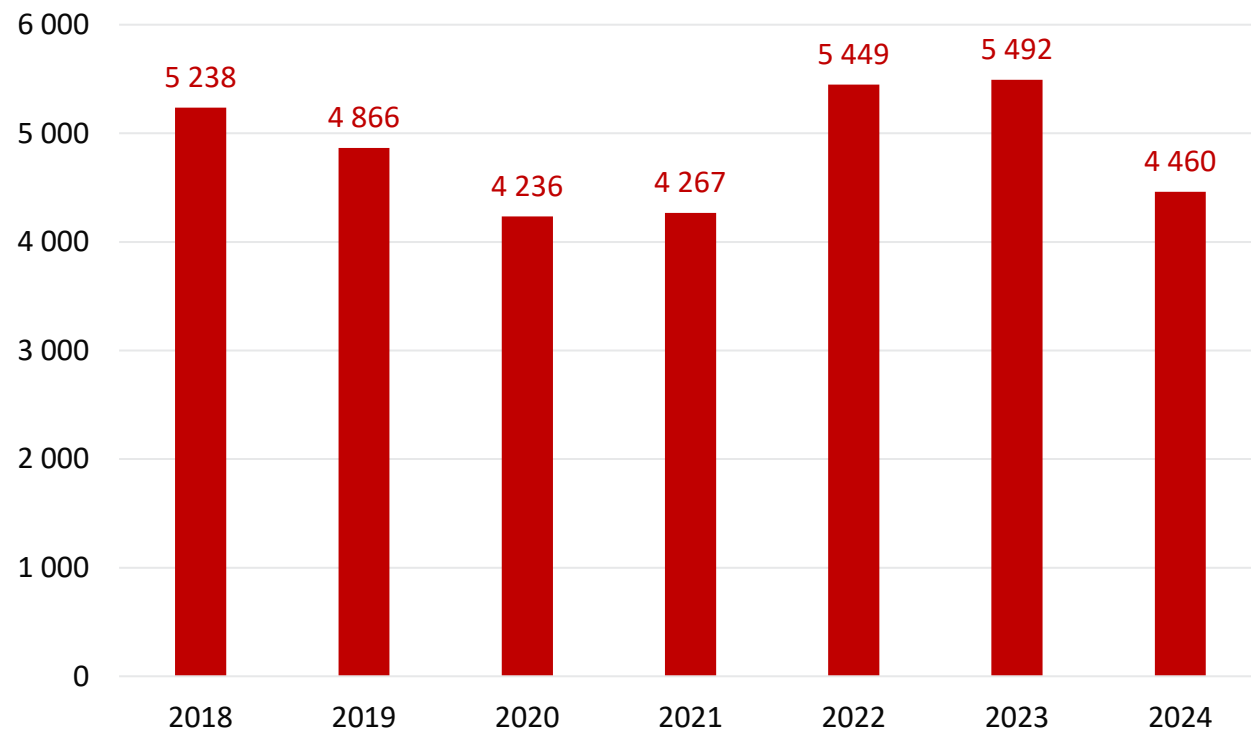
Źródło: Raporty roczne PKP, różne wydania



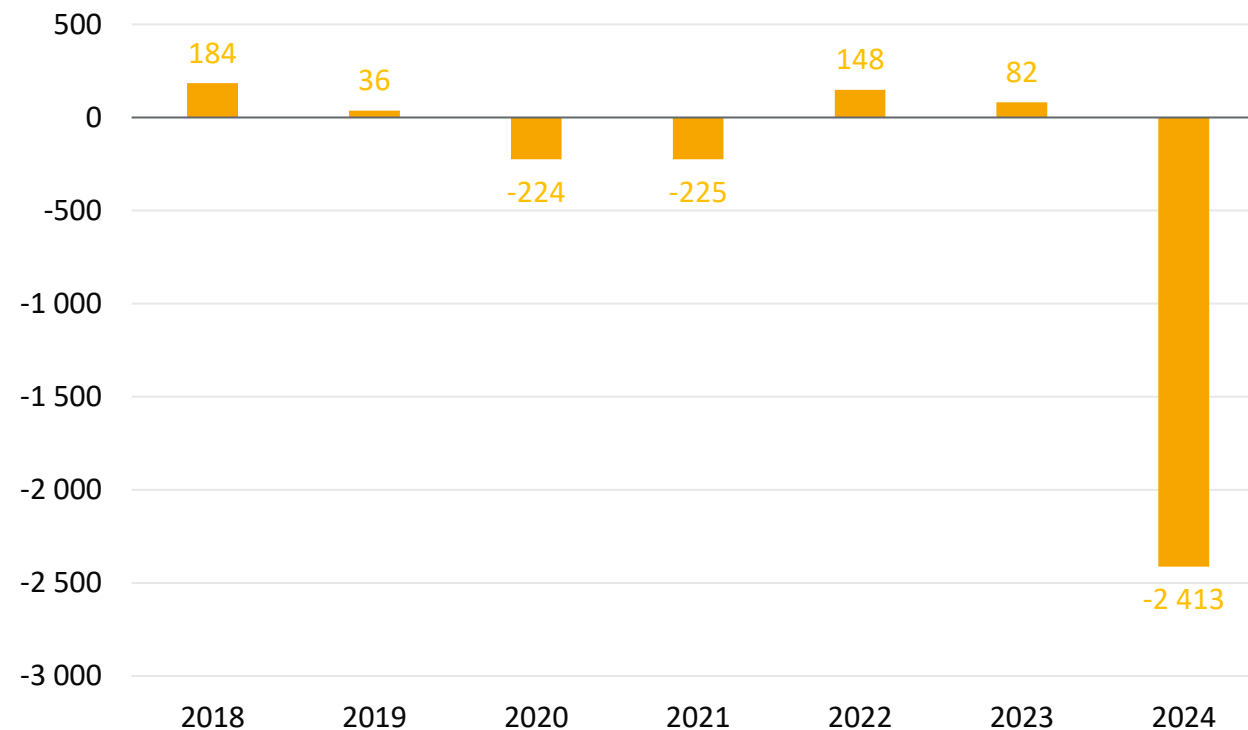
Przychody Grupy PKP CARGO powiązane z wolumenem przewozu węgla, który jest dominującą kategorią wśród towarów przewożonych przez PKP CARGO (40%).

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/>

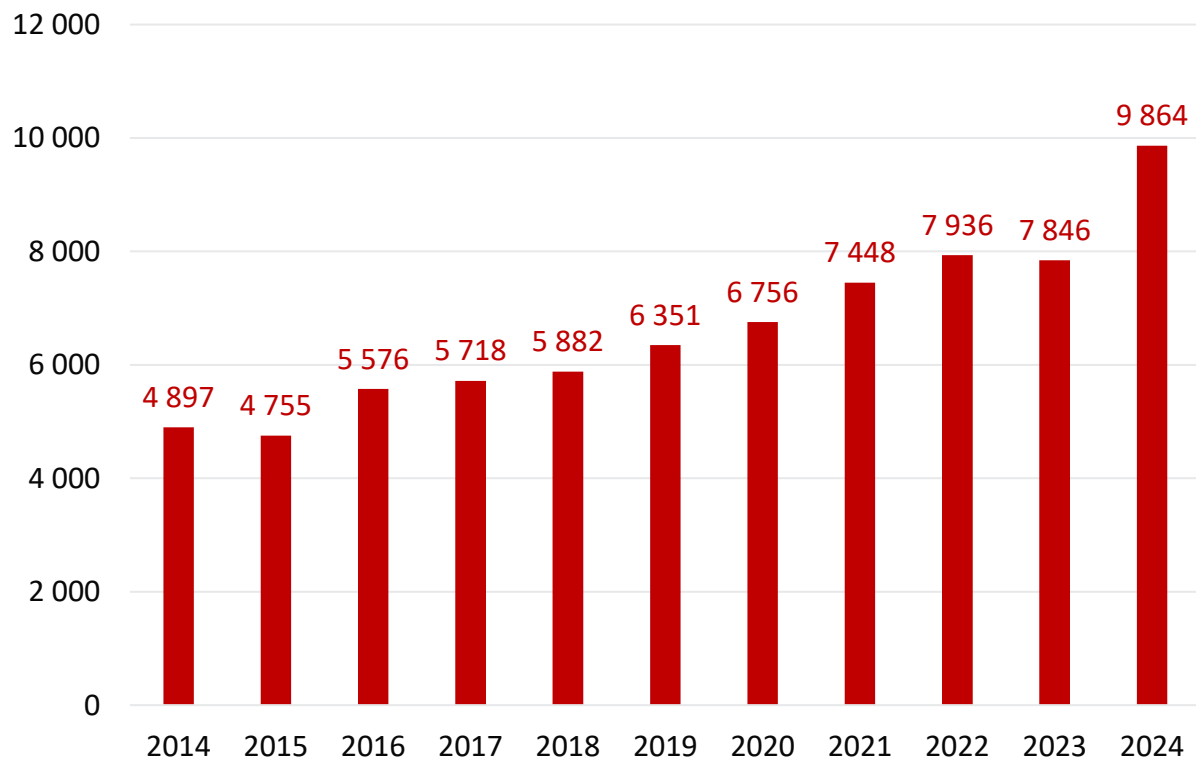


Przychody PKP PLK w trakcie 10 lat podwoiły się. W 2024 na rekordowe wyniki wpływa miała wyższa praca eksploatacyjna zrealizowana przez przewoźników pasażerskich w wyniku zwiększenia oferty przewozowej dla pasażerów.

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

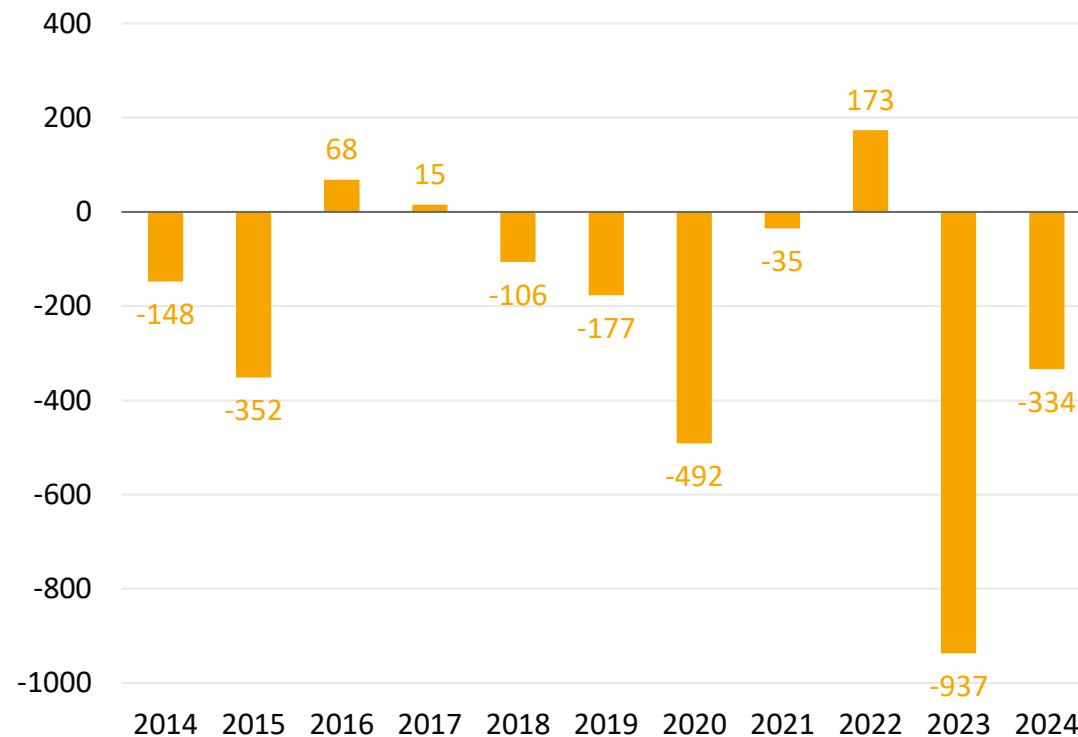
Przychody ze sprzedaży PKP PLK

(w mln zł)



Zysk (strata) netto PKP PLK

(w mln zł)



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



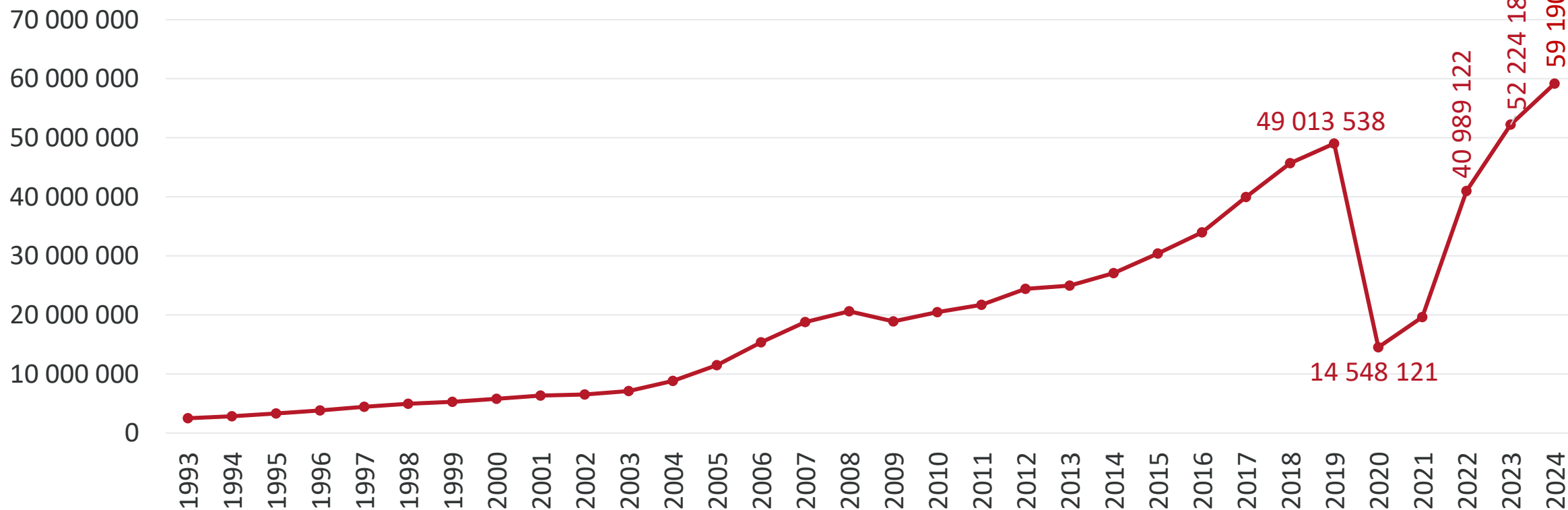
Benzyna i olej napędowy

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

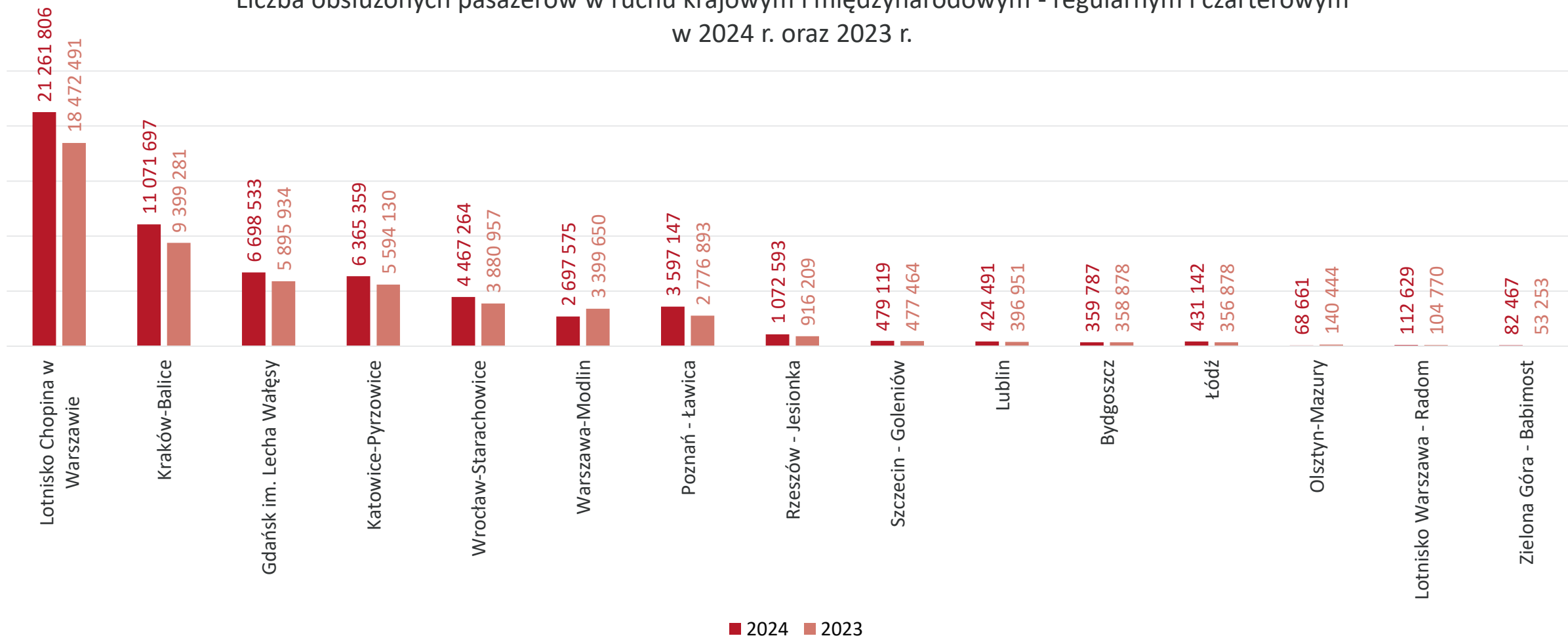


Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego



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

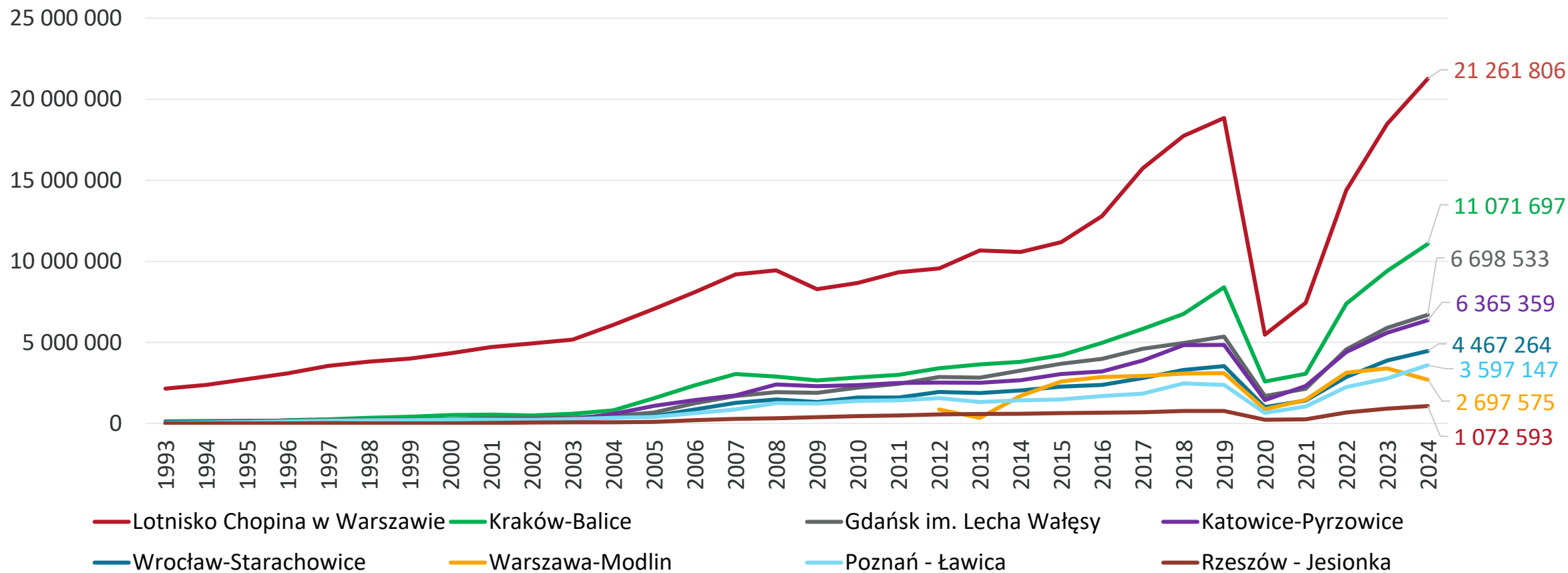
Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w 2024 r. oraz 2023 r.



Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego

W 2024 r. osiem polskich lotnisk 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)

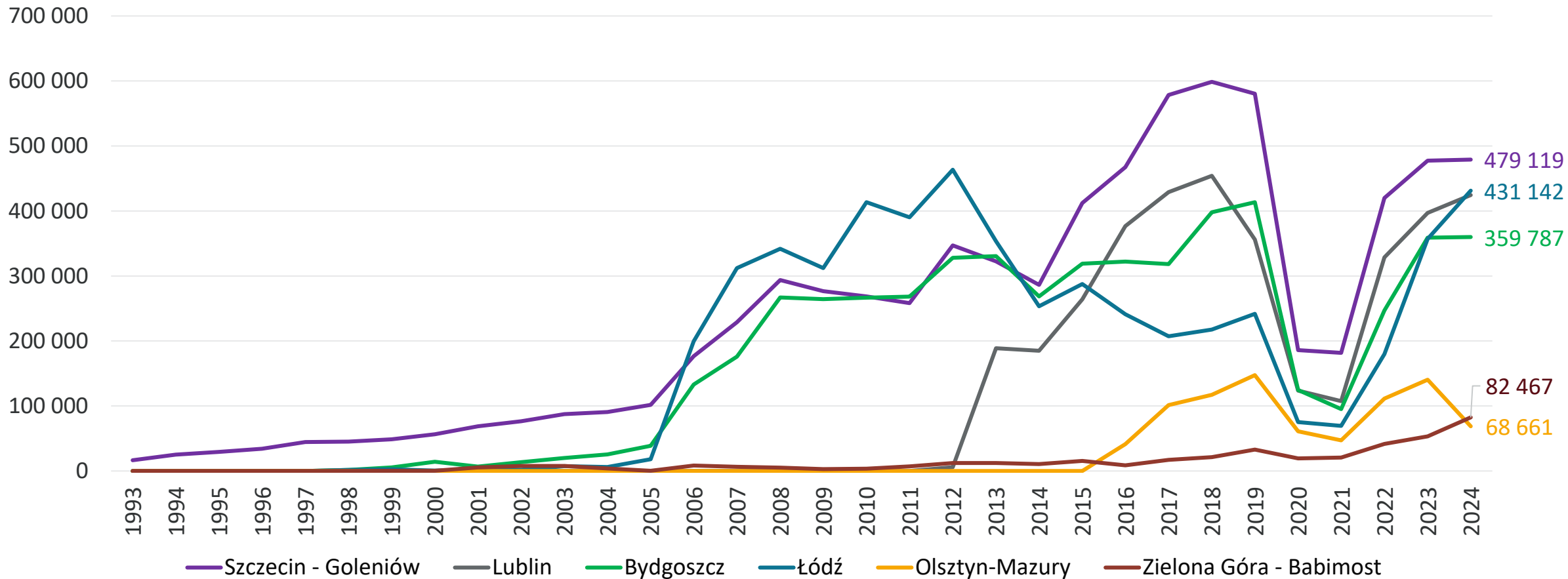


Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego



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

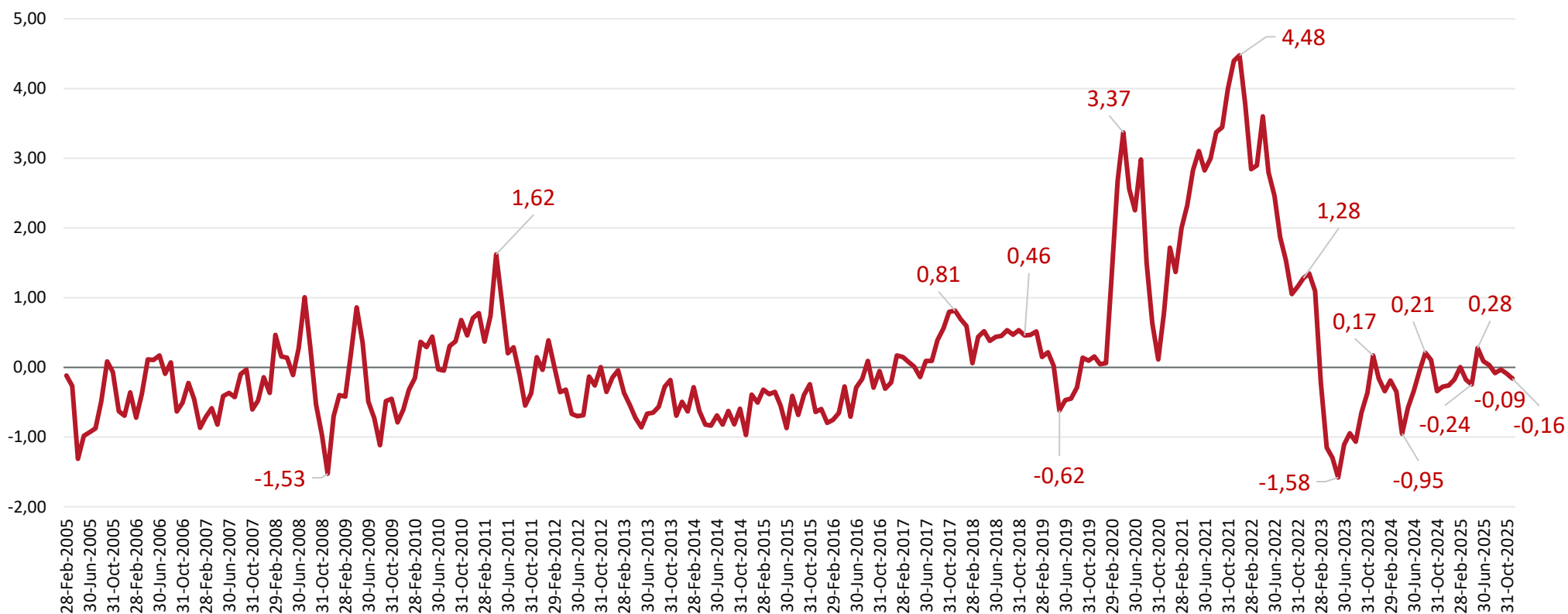


Rynek transportowy na świecie – fracht morski i lotniczy



Globalny Indeks Presji Łańcuchów Dostaw wskazuje na złagodzenie presji w łańcuchach dostaw w listopadzie br. (-0,16), 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

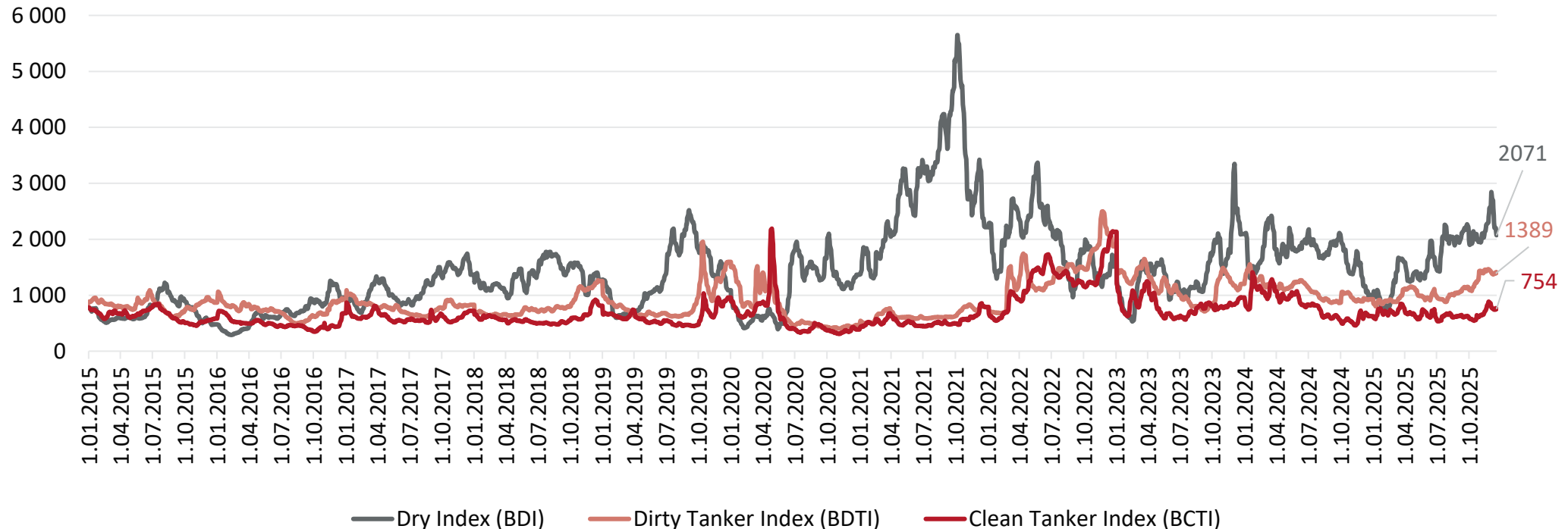
Lotnictwo

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)

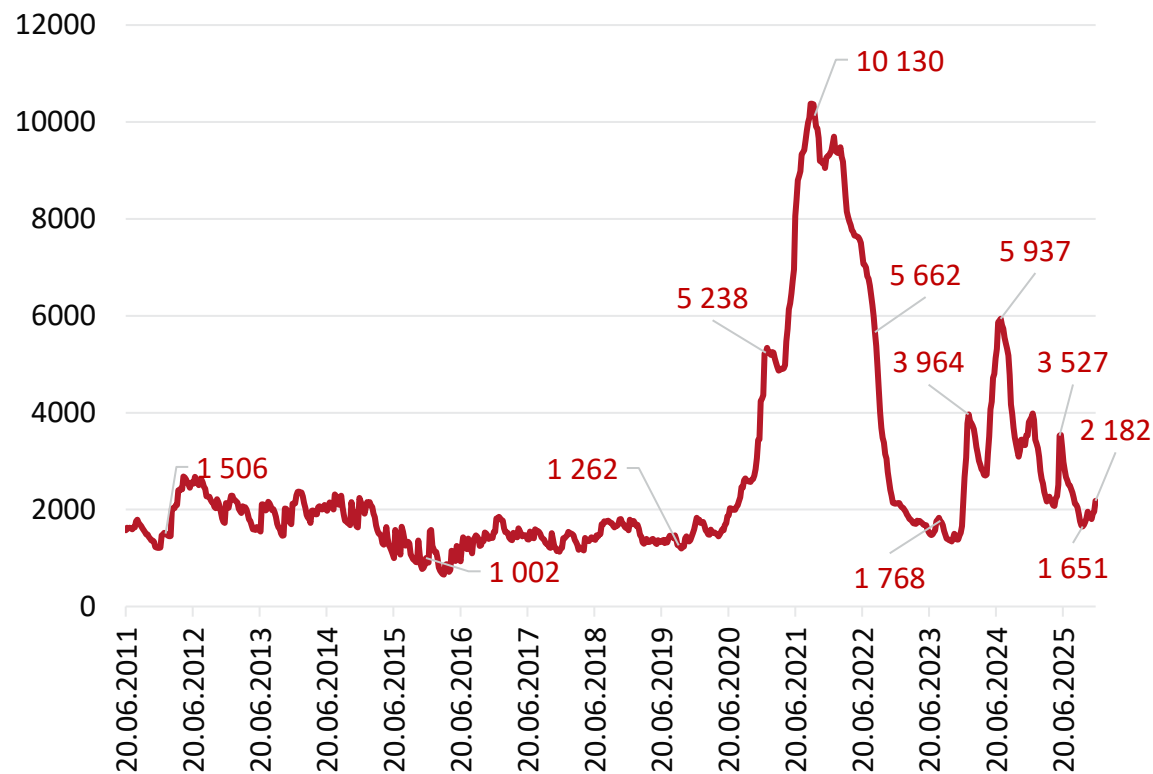


Źródło: Macrobond, BDI – średnie ceny transportu surowców, BDTI – ropa naftowa, BCTI – produkty naftowe

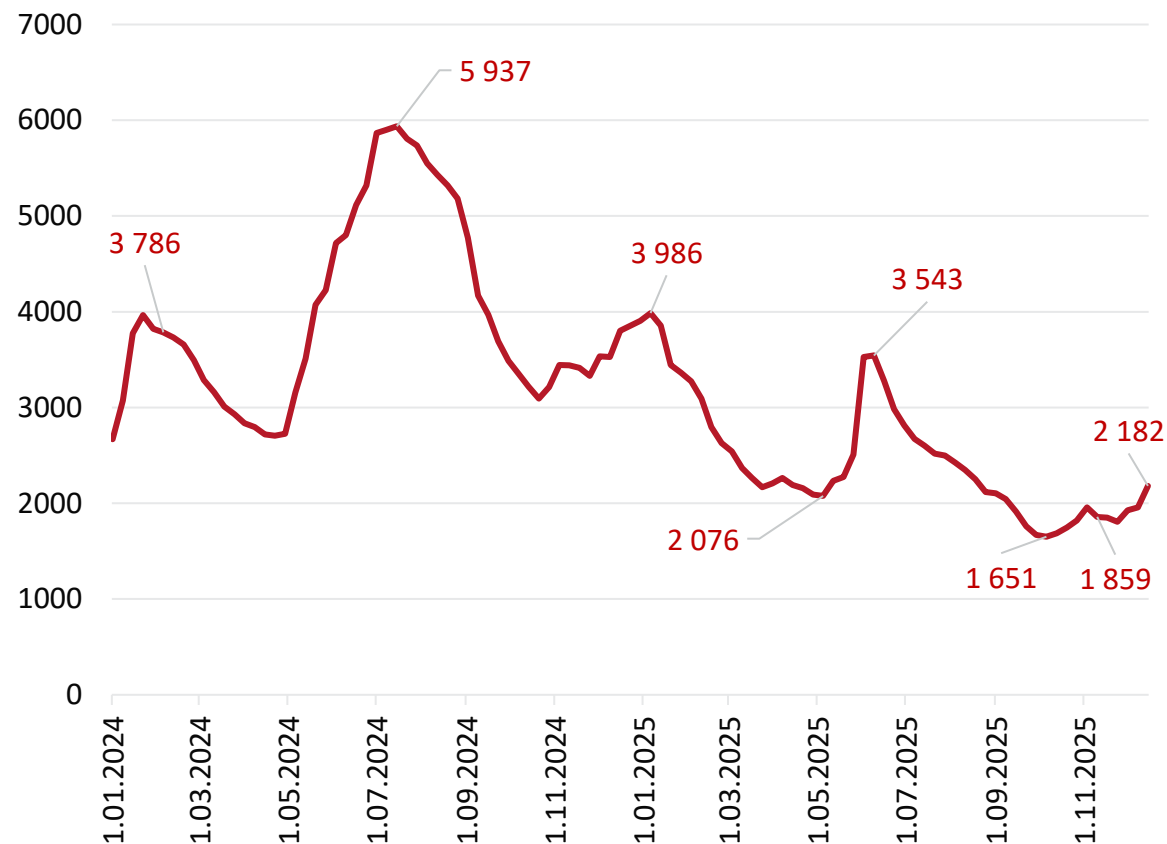
Sporządzany przez firmę Drewry światowy indeks cen transportu* morskiego wskazuje na spadek cen w 2025 w porównaniu z 2024, po jednorazowych nagłych wzrostach w okresie maj-czerwiec 2025.

Średnie ceny za pierwszą połowę grudnia 2025 spadły o -45% w stosunku do analogicznego okresu 2024.

World, Drewry Shipping Consultants Ltd, Shipping, Composite, Index (od 2011)



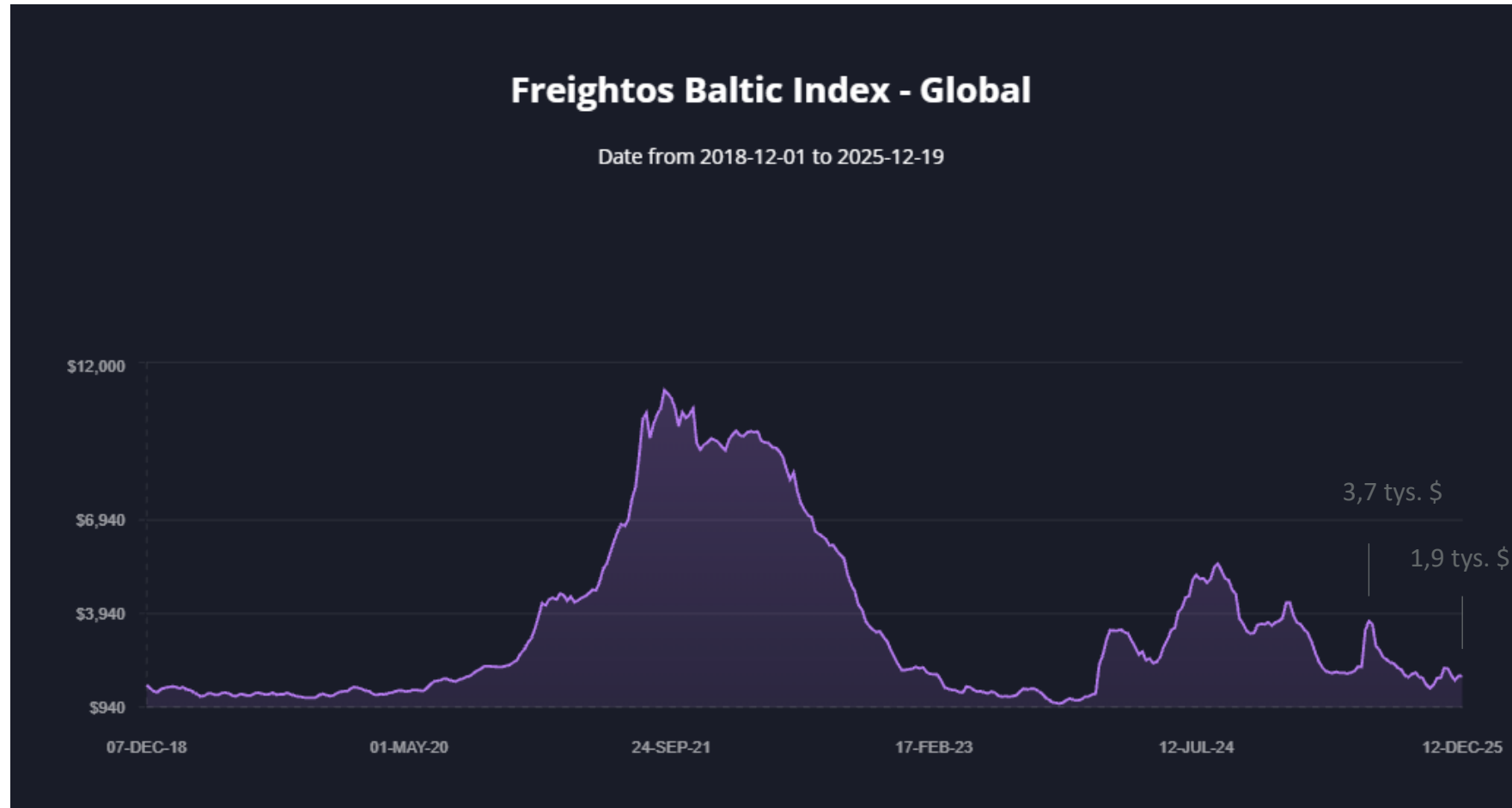
World, Drewry Shipping Consultants Ltd, Shipping, Composite, Index, (od 2024)



* World Container Index to tworzony przez firmę 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 jest najniższy do 2023 oraz sprzed 2020: w listopadzie 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](#)

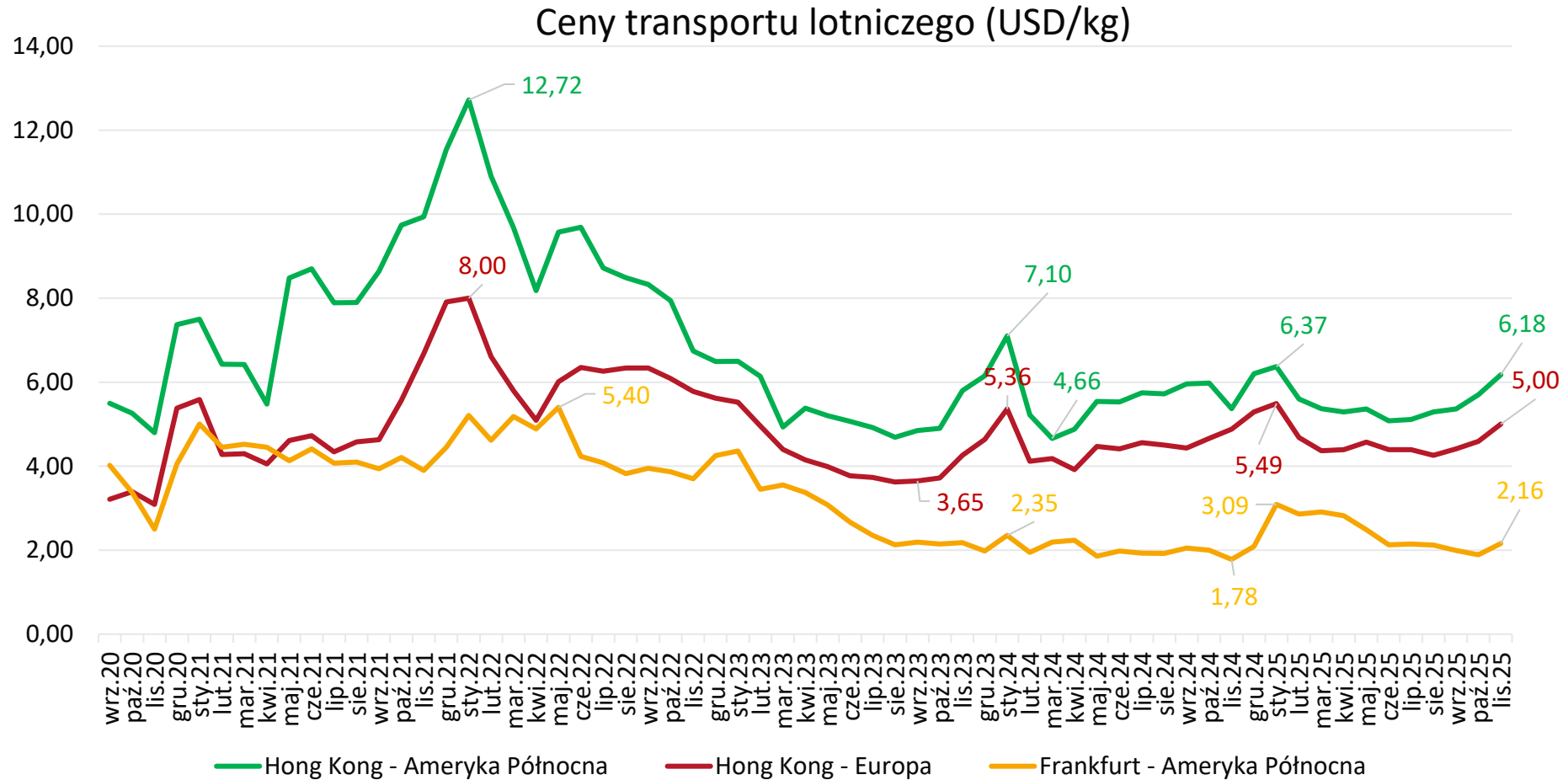
[Kolej](#)

[Lotnictwo](#)

[Fracht morski i lotniczy na świecie](#)

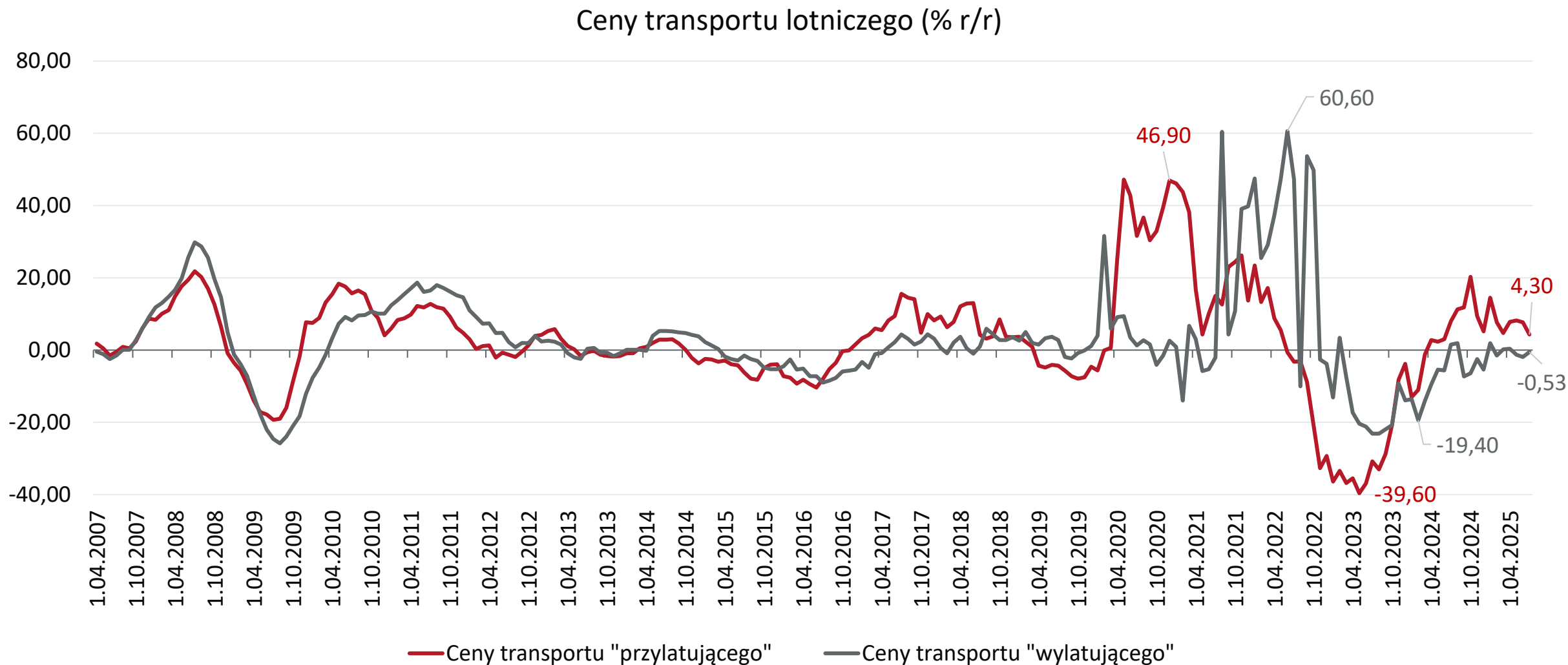
[Benzyna i olej napędowy](#)

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

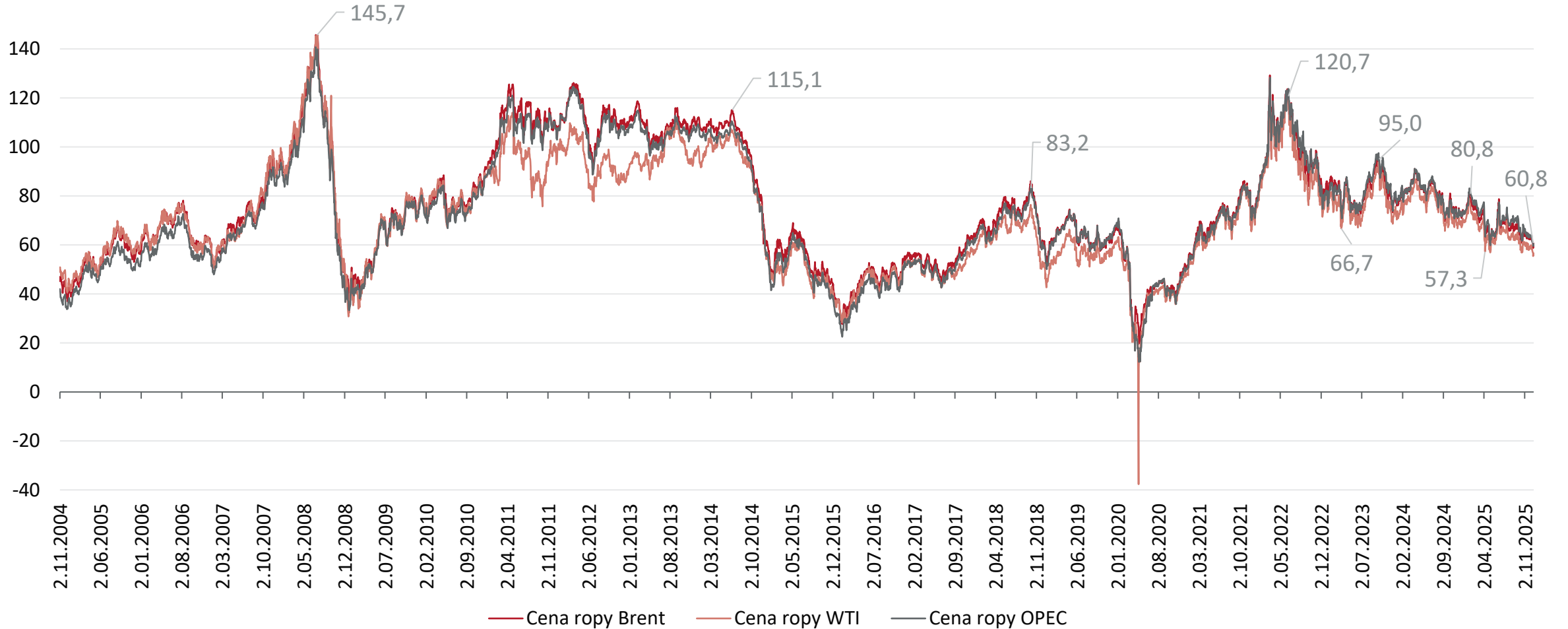
Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

W listopadzie 2025 r. ceny trzech głównych gatunków ropy zmniejszyły się w ujęciu rocznym (średnio o -13,1%), w ujęciu miesięcznym były o -0,8% niższe.

Ceny ropy naftowej (USD)



Źródło: Macrobond



Średnia miesięczna cena ropy.

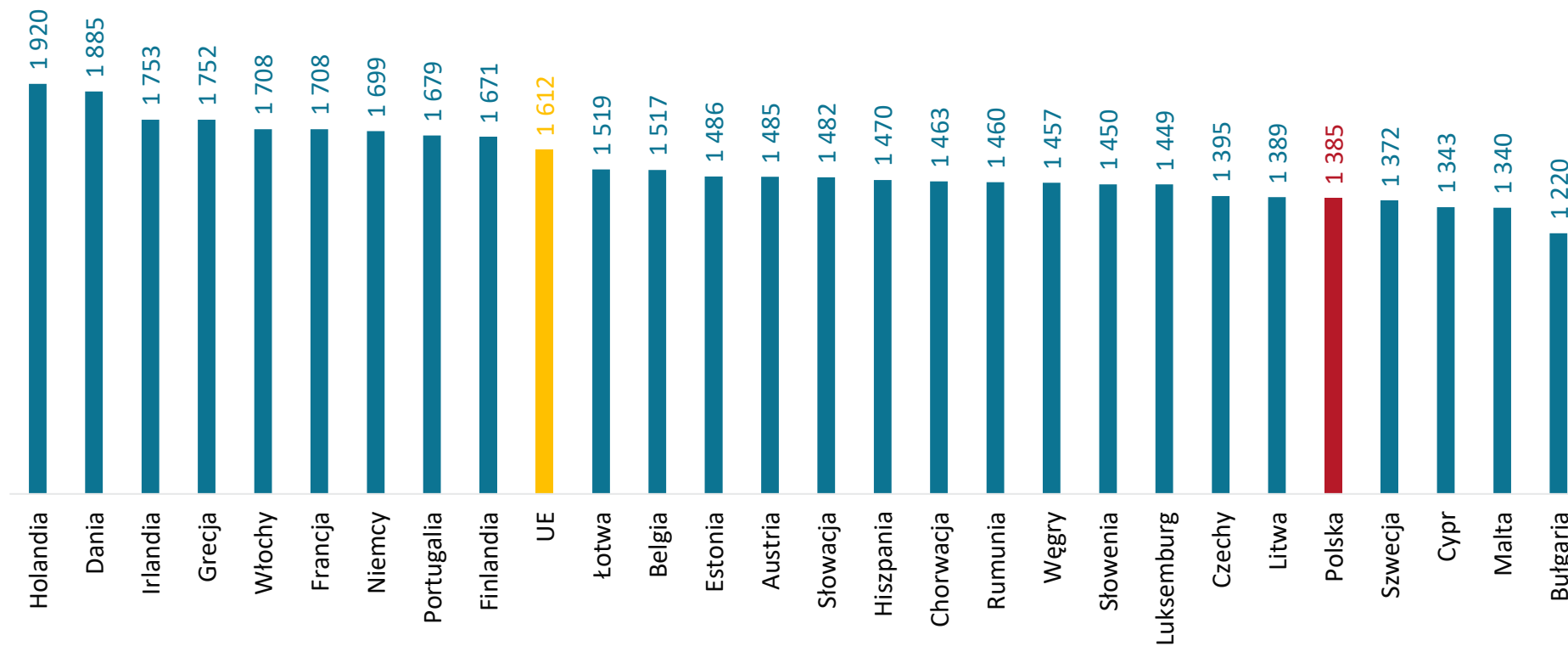
	lis.24	gru.24	sty.25	lut.25	mar.25	kwi.25	maj.25	cze.25	lip.25	sie.25	wrz.25	paź.25	lis.25
Brent	73,1	73,1	77,8	74,8	71,4	66,1	63,8	69,7	69,4	67,1	67,3	63,8	63,5
WTI	69,4	69,4	74,7	71,1	67,8	62,5	60,7	66,9	66,4	63,5	63,3	59,8	59,3
Opec	73,0	73,1	79,2	76,8	74,0	69,0	63,6	69,7	71,0	69,7	70,4	65,2	64,5

Źródło: Macrobond



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

Ceny benzyny EU 95
(15 grudnia 2025, EUR/1000 litrów)



Źródło: Weekly Oil Bulletin

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

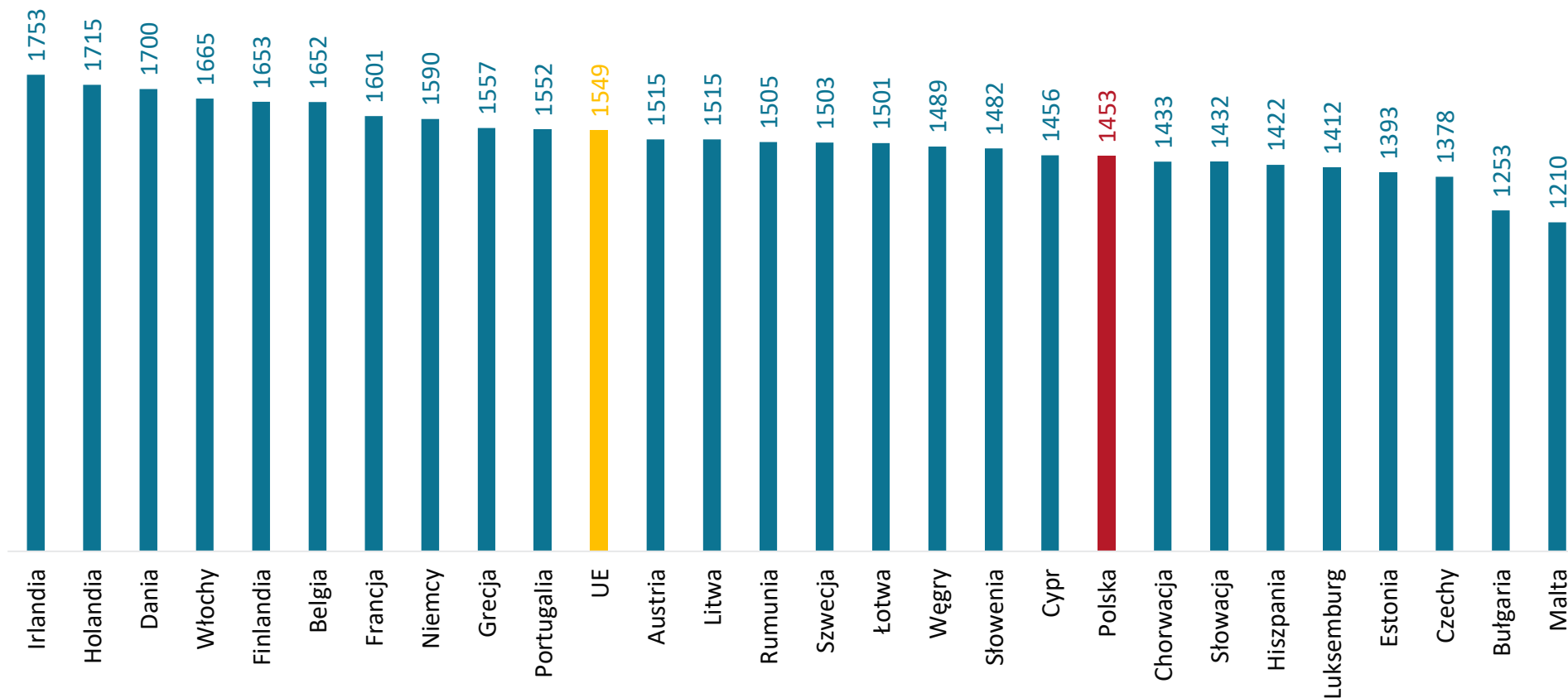
Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

Ceny oleju napędowego w Polsce w połowie listopada 2025 r., były najniższe średnia w UE.

Ceny oleju napędowego (EN 590)
(15 grudnia 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

adam.jagodzinski@pfr.pl

andrzej.kochman@pfr.pl

michal.kolasa@pfr.pl