

Rynek transportu w Polsce i na świecie

Zestawienie
luty 2026

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



Ważne w tym wydaniu

Przewozy pasażerskie w 2025 wzrosły do 686 mln (+10,4% r/r) czyli najwyższego poziomu od 2014 (708 mln):

- w transporcie kolejowym najwyższy poziom od 30 lat (439 mln); w transporcie lotniczym rekordowy poziom (41 mln); w transporcie samochodowym (208 mln) najwyższy poziom od 2020 (pandemia COVID-19) ale niski na tle 2010 (569 mln)
- w dłuższym okresie (od 2010) nastąpiła zmiana popularności poszczególnych środków transportu:
 - zyskał transport kolejowy: udział w przewozach pasażerskich wzrósł z 31% w 2010 do 63% w 2025 oraz transport samolotowy: udział w przewozach pasażerskich wzrósł z 1% w 2010 do 6% w 2025
 - stracił transport samochodowy: udział w przewozach pasażerskich spadł z 68% w 2010 do 30% w 2025

Najwyższa od 30 lat liczba pasażerów przewiezionych na kolei w Polsce w 2025 (439 mln, +7,7% r/r):

- liczba pasażerów na kolei spadła do 249 mln w 2014, po czym ponownie zaczęła rosnąć w każdym roku aż do 2020, kiedy to nastąpiło załamanie związane z pandemią COVID-19. Na odbudowę przewozów pasażerskich po pandemii, w 2022 nałożył się ruch migracyjny wynikający z wybuchu wojny na Ukrainie (trzy lata po rosyjskiej agresji na Ukrainę z ochrony czasowej w Polsce korzysta prawie 1 mln obywateli Ukrainy)
- na wzrost atrakcyjności kolei jako środka transportu pasażerskiego wpływają m.in.: nowe połączenia; wyższa prędkość przejazdów (udział torów kolejowych z dopuszczalną prędkością powyżej 120 km/h w 2024 wyniosła 21,6%), wyższy komfort podróżowania poprzez modernizację taboru oraz dworców kolejowych, konkurencyjność cenowa względem podróży samochodem

Przewozy ładunków w 2025 spadły do 523 mln ton (-6,2% r/r) czyli najniższego poziomu od 2016 (506 mln ton):

- spadek przewozów nastąpił w każdym rodzaju transportu poza rurociągowym
- spadek przewozów powiązany był ze strukturalnym spadkiem przewozów węgla; spowolnieniem gospodarczym w europejskim przemyśle i ograniczeniem przewozów w transporcie międzynarodowym

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 \(str. 47-52\)](#)
- [Rynek transportowy na świecie – benzyna i olej napędowy \(str. 53-57\)](#)

[Ważne](#)

[Dane podstawowe](#)

[Kolej](#)

[Lotnictwo](#)

[Fracht morski i lotniczy
na świecie](#)

[Benzyna i olej
napędowy](#)

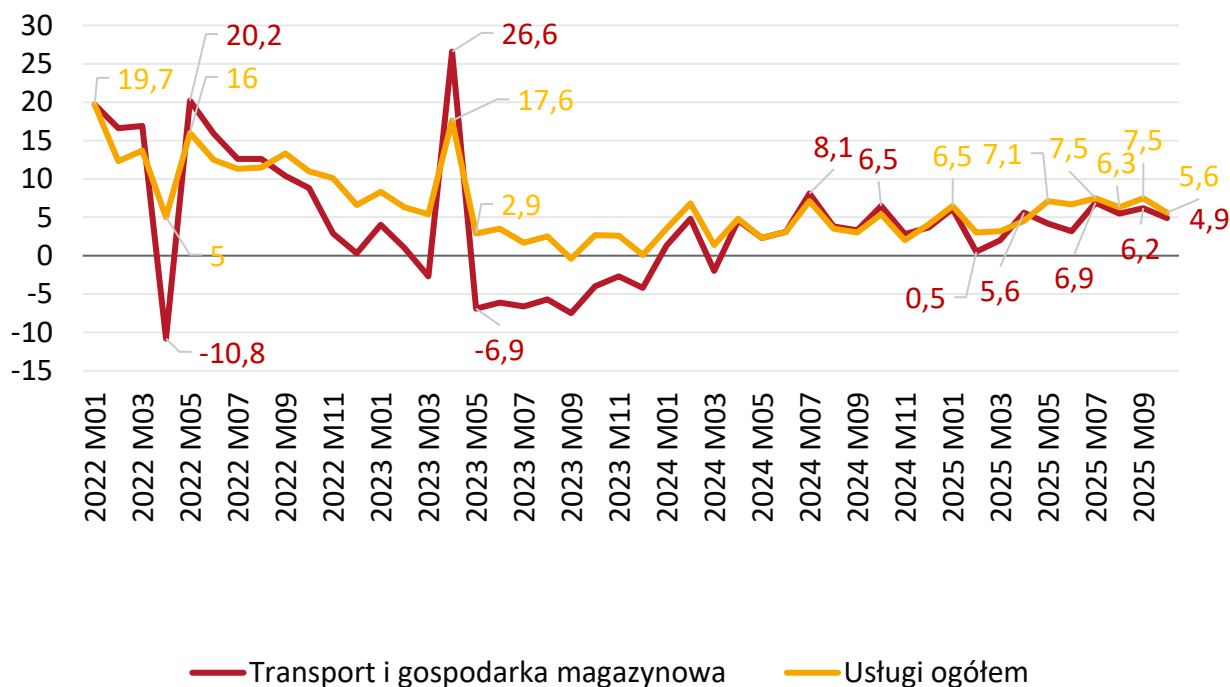
Rynek transportowy w Polsce – dane podstawowe



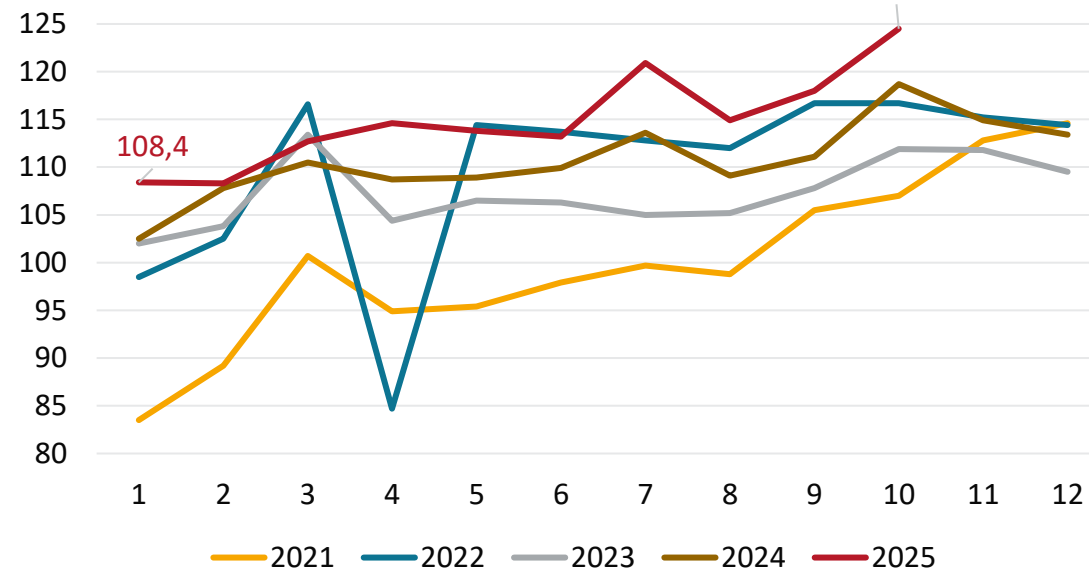
Produkcja usług transportowych i gospodarki magazynowej rośnie r/r od kwietnia 2024.

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

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



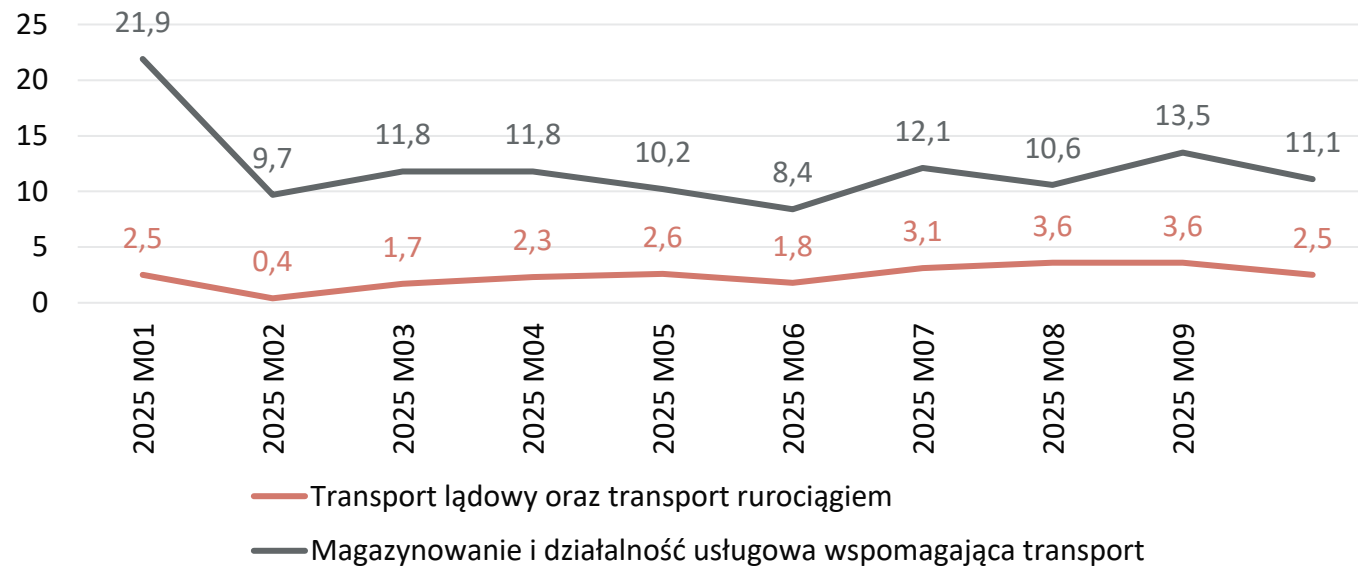
Produkcja usług w kategorii Transport i gospodarka magazynowa (ceny stałe; przeciętna miesięczna 2021=100; dane niewyrównane sezonowo)



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,

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

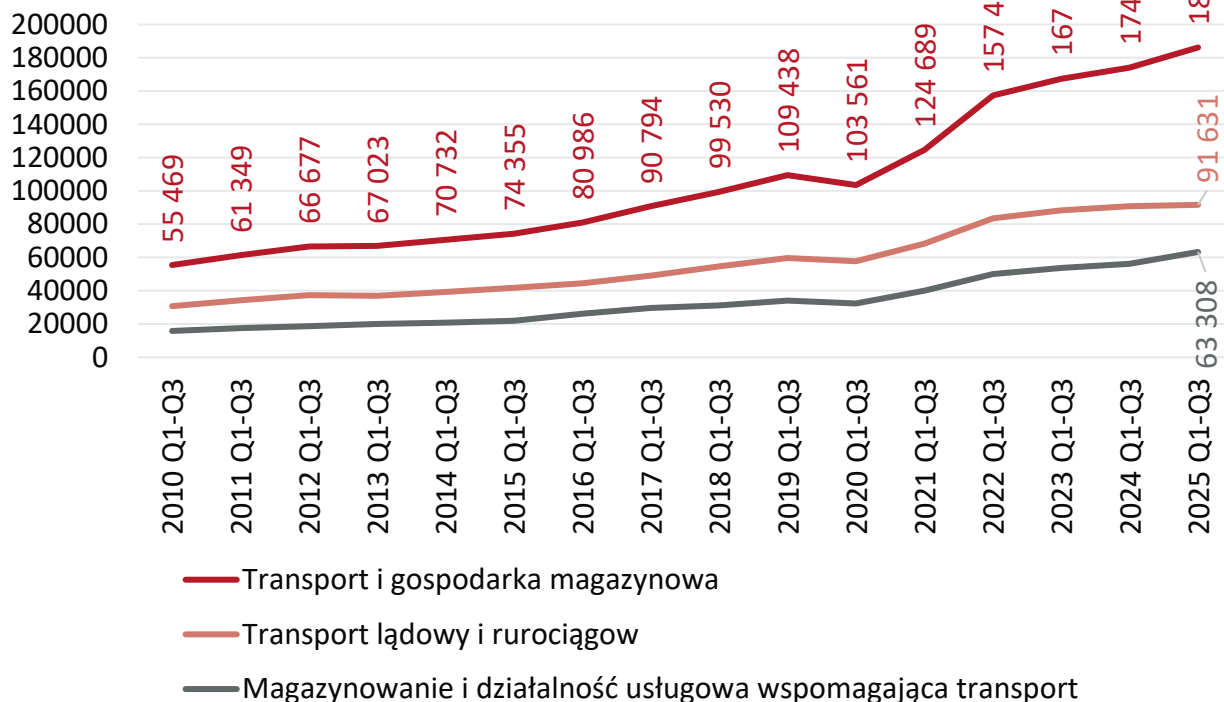
Benzyna i olej
napędowy

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).

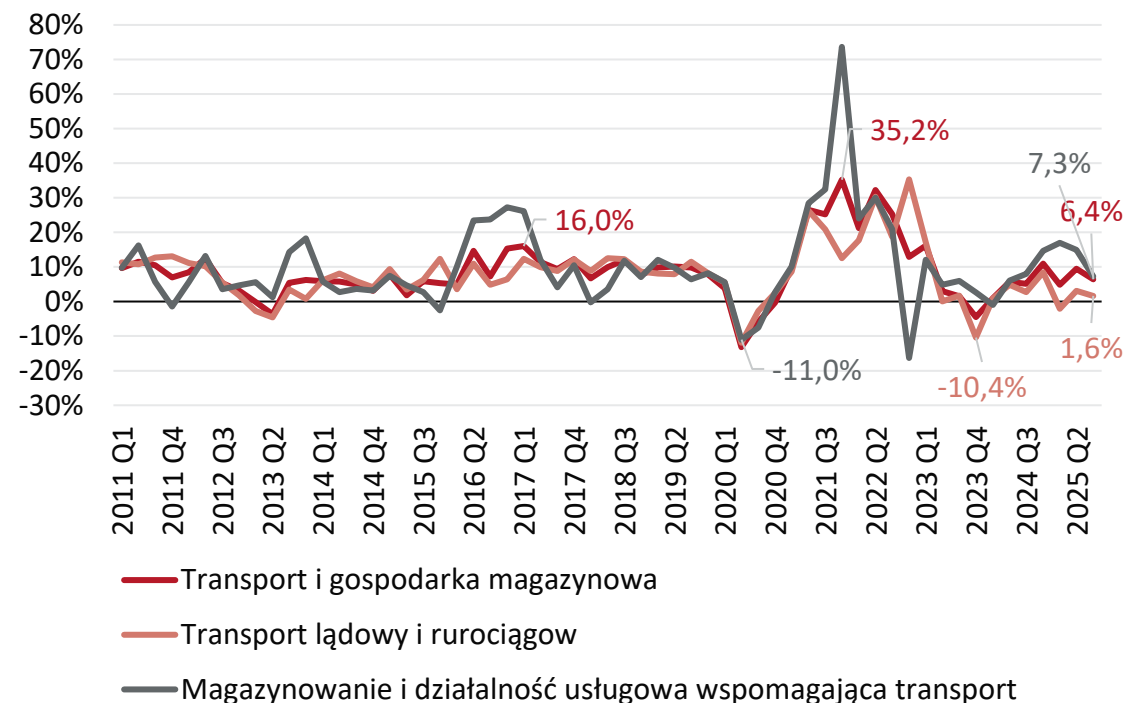
W I-III kw. 2025 jak w poprzednich latach (poza 2020) odnotowano wzrost przychodów w transporcie i magazynowaniu.

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

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

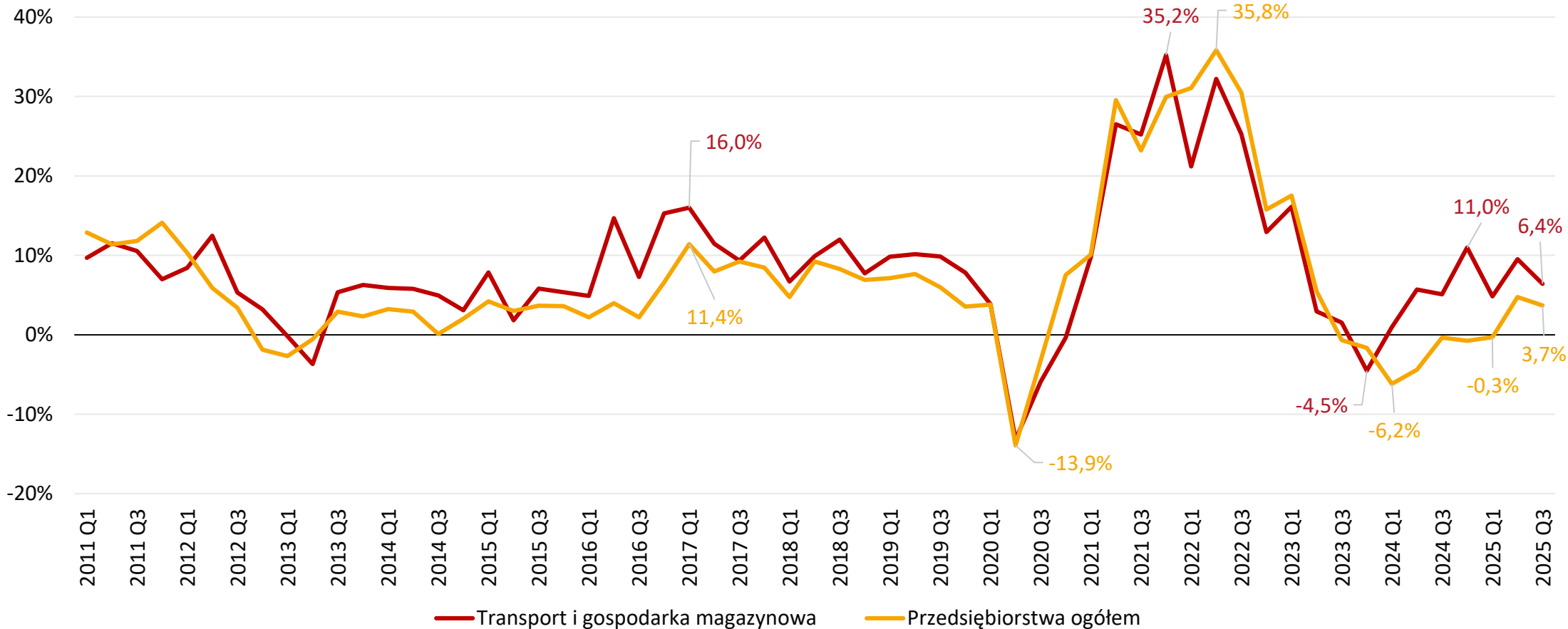
Lotnictwo

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

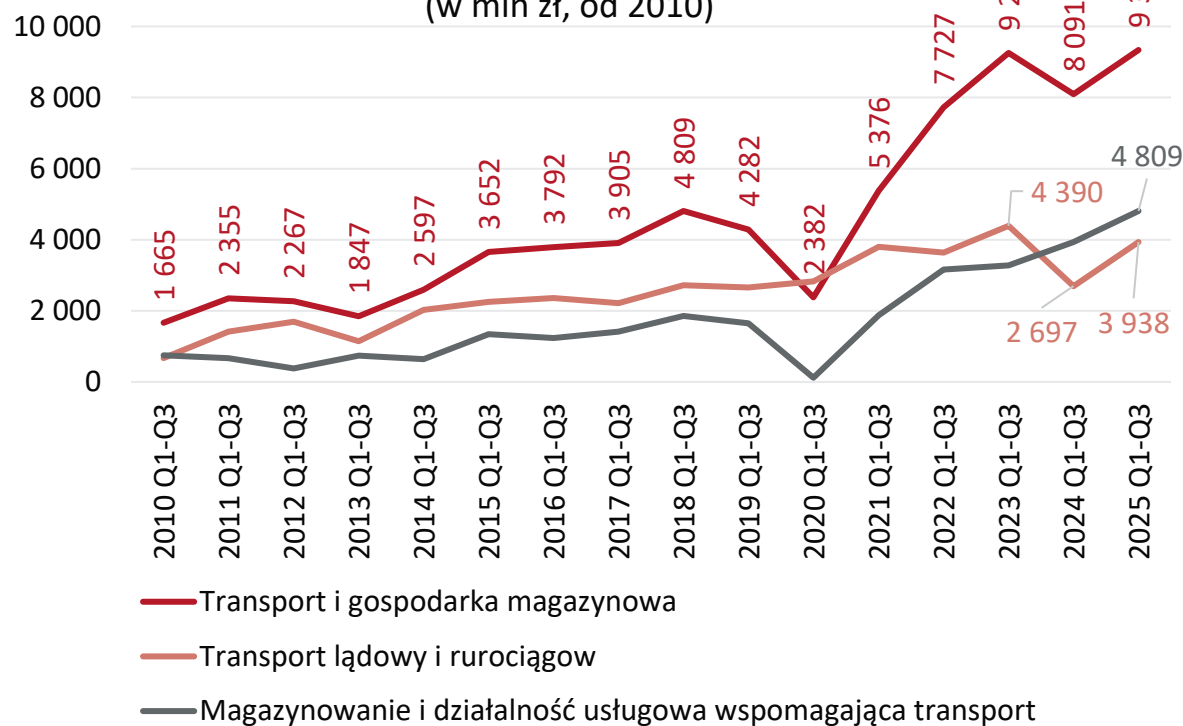
Rekordowe wyniki finansowe w magazynowaniu, w transporcie lądowym drugi najlepszy rezultat i wzrosty po spadkach z poprzedniego roku.

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

Pod względem wyników finansowych szczególnie dobry był III kw. 2025 – wyniki najwyższe dla tego okresu w roku.

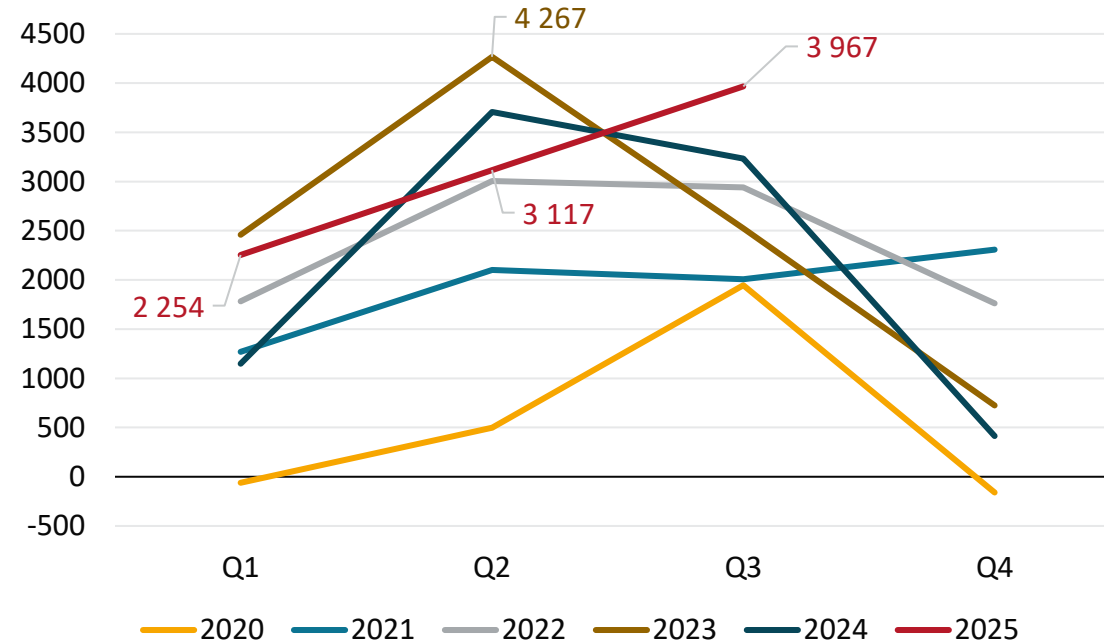
Wyniki finansowe netto w transporcie i gospodarce magazynowej

(w mln zł, od 2010)

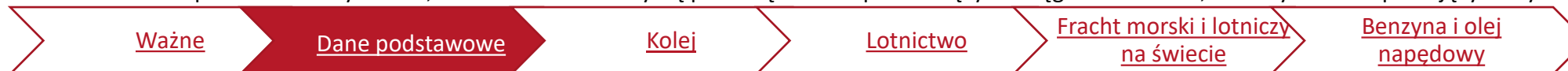


Wyniki finansowe netto w transporcie i gospodarce magazynowej

(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.

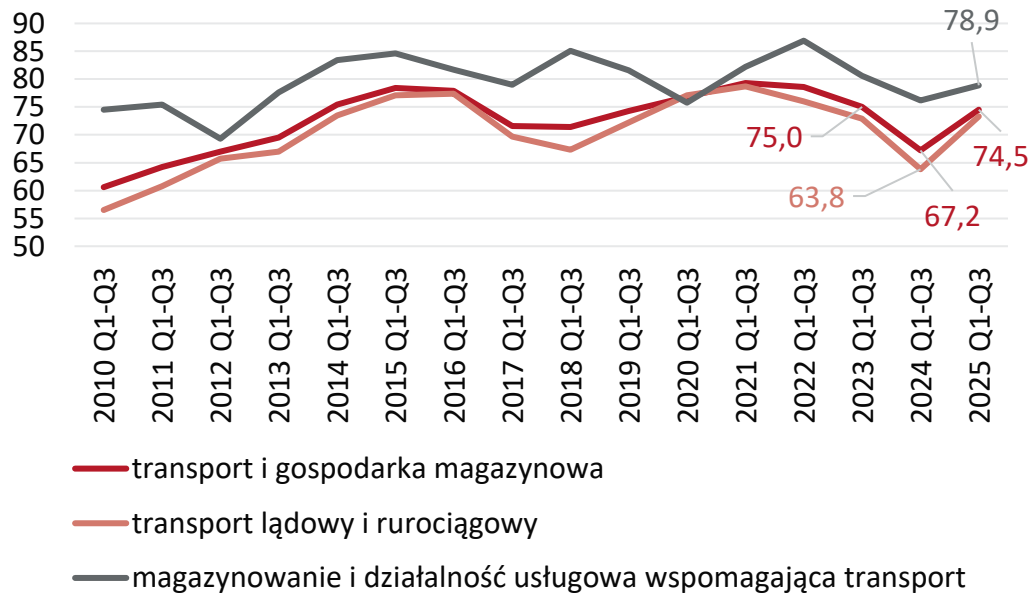


Udział liczby przedsiębiorstw wykazujących zysk netto w ogólnej liczbie przedsiębiorstw z branży transportu i gospodarki magazynowej w okresie I-III kw. 2025 powrócił do poziomu zbliżonego do średniej z lata 2014-2023 (75,9%), po spadku w 2024 (67,2%).

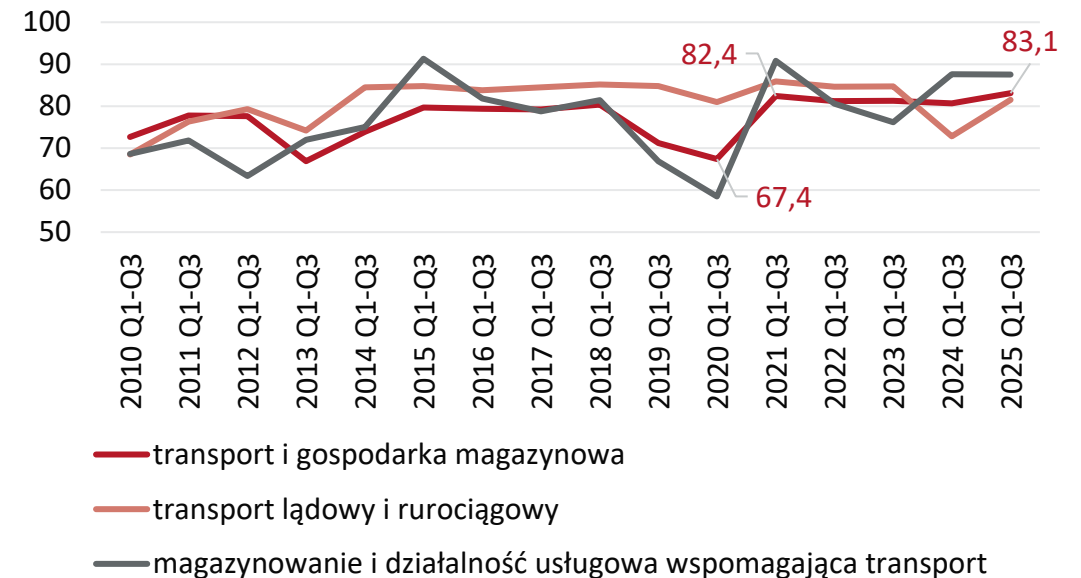
W 2025 nastąpiła poprawa po trudnym roku 2024, przede wszystkim w transporcie lądowym.

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.

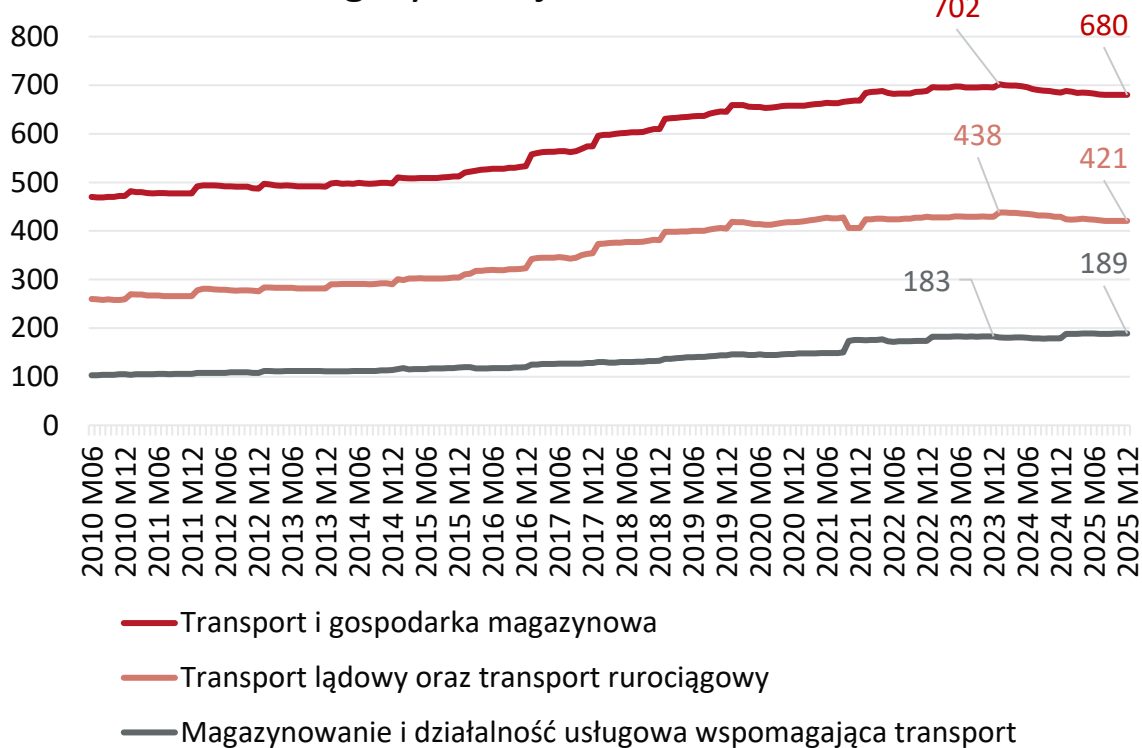


Zatrudnienie w transporcie i gospodarce magazynowej w Polsce, osiągnęło rekordowy poziom (702 tys.) na początku 2024, po czym zaczęło spadać.

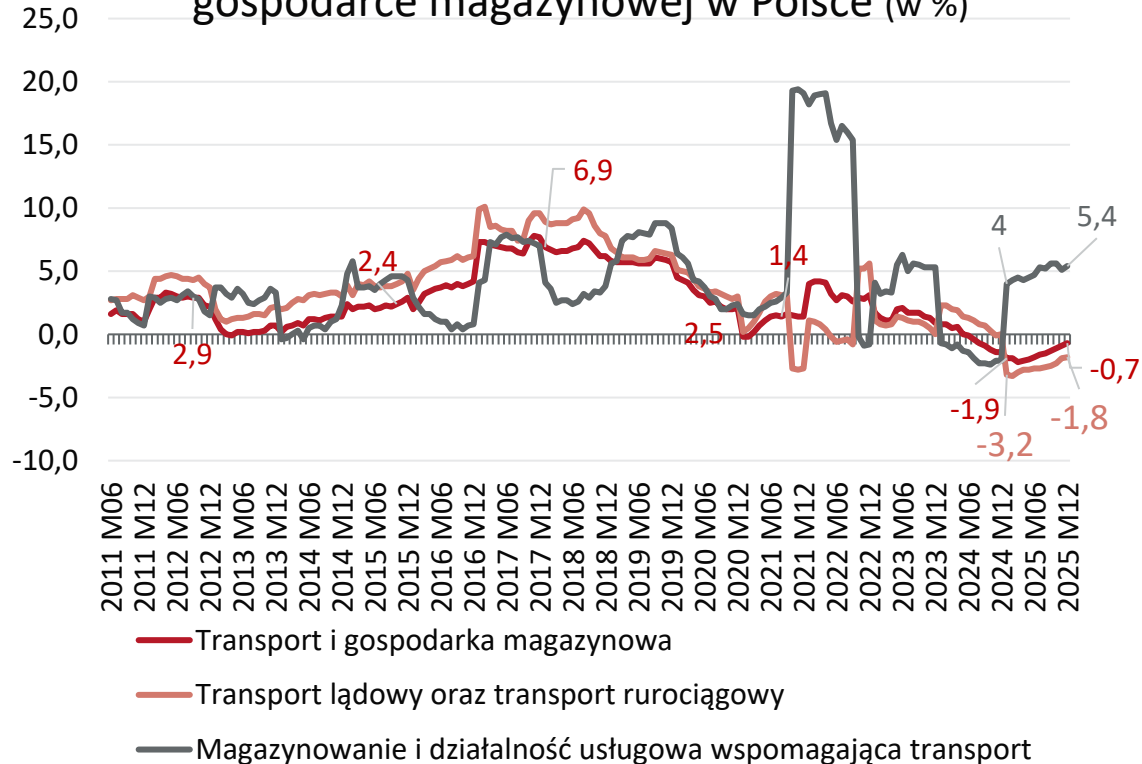
Tempo spadku zatrudnienia w 2025 (dochodzące do -2,2% r/r) było najwyższe od 2010. W drugiej połowie 2025 tempo spadku słabnie.

Podczas gdy zatrudnienie w transporcie lądowym spada, w magazynowaniu rośnie w całym 2025 i jest na rekordowo wysokim poziomie.

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



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



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

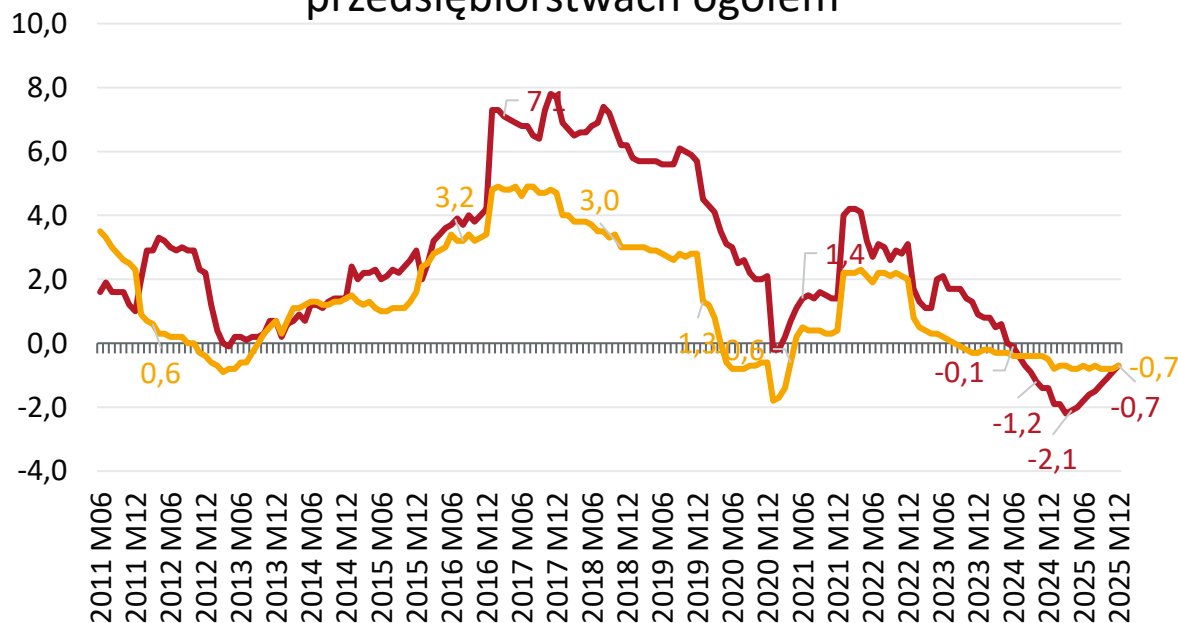


Zatrudnienie w transporcie i gospodarce magazynowej spada w szybszym tempie niż w sektorze przedsiębiorstw ogółem od lipca 2024 r.

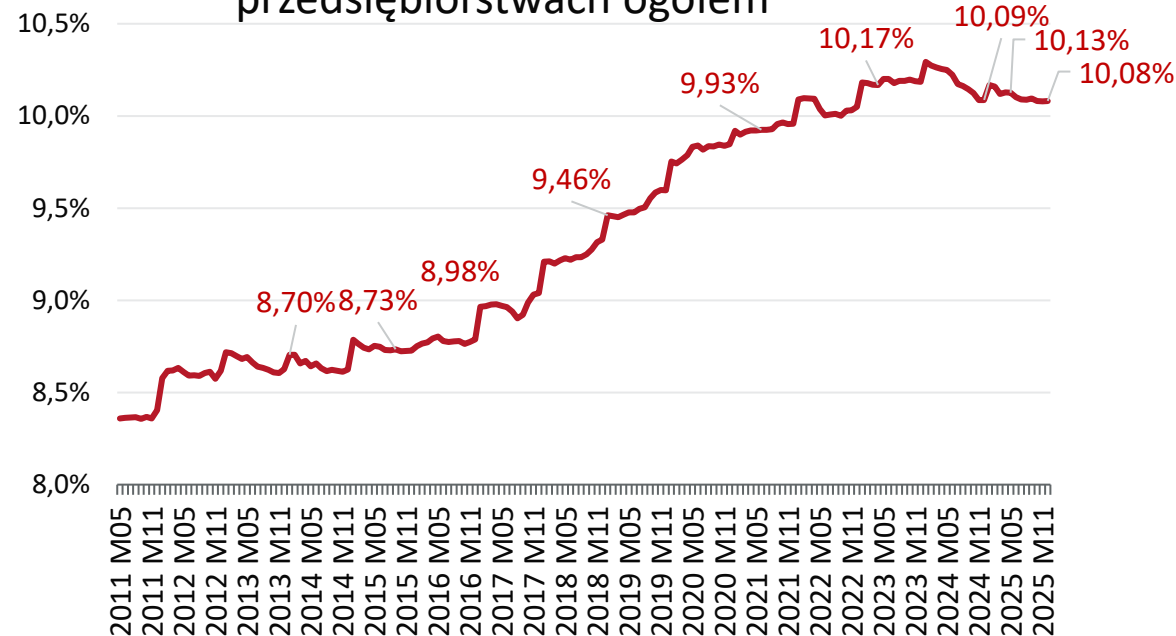
Od 2012 do połowy 2024 przez większość czasu zatrudnienie w transporcie i gospodarce magazynowej miało wyższą dynamikę niż w sektorze przedsiębiorstw ogółem.

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

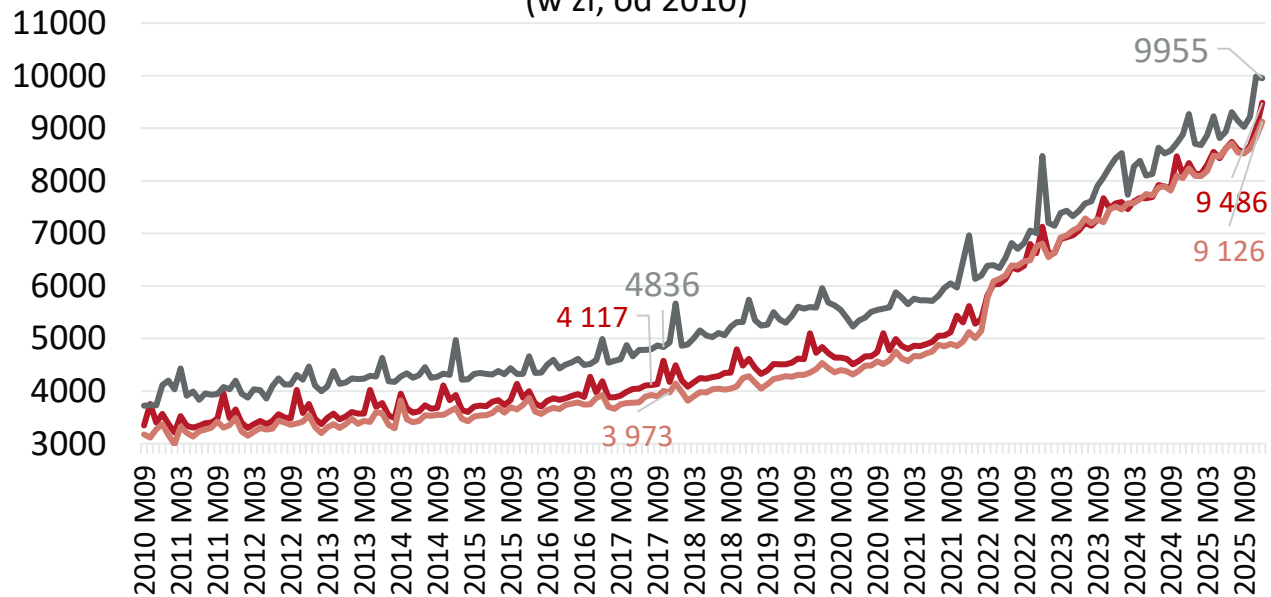


Wzrost przeciętnego miesięcznego wynagrodzenie brutto w sektorze transportu i gospodarki magazynowej od półtora roku ustabilizował się w przedziale 8%-12% r/r miesięcznie.

Wynagrodzenie w magazynowaniu pozostaje wyższe niż w transporcie lądowym.

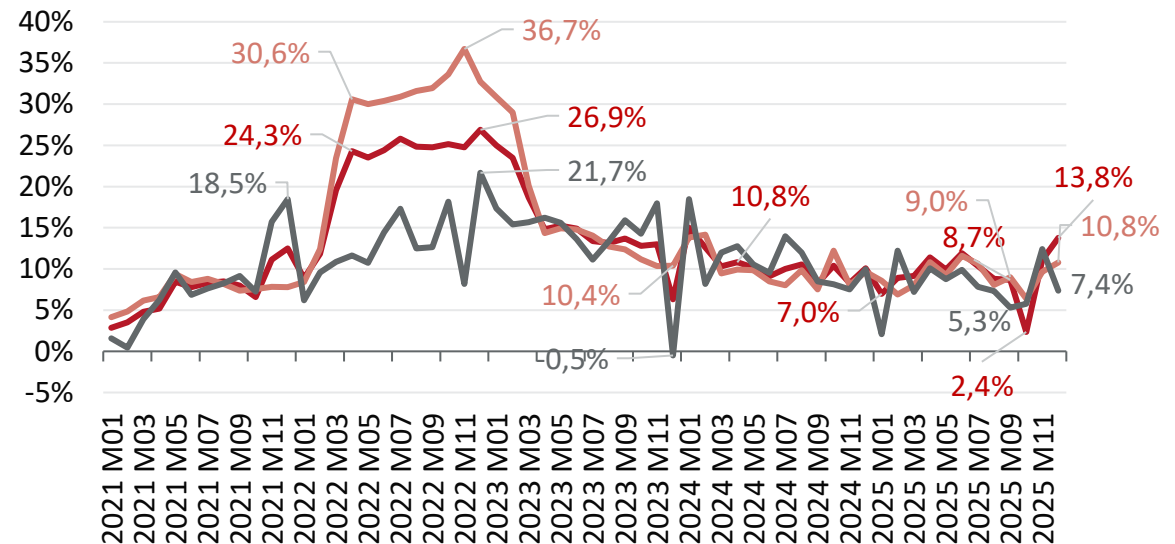
W grudniu 2025 wzrost wynagrodzeń w transporcie i gospodarce magazynowej przyspieszył do +13,8% r/r.

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)

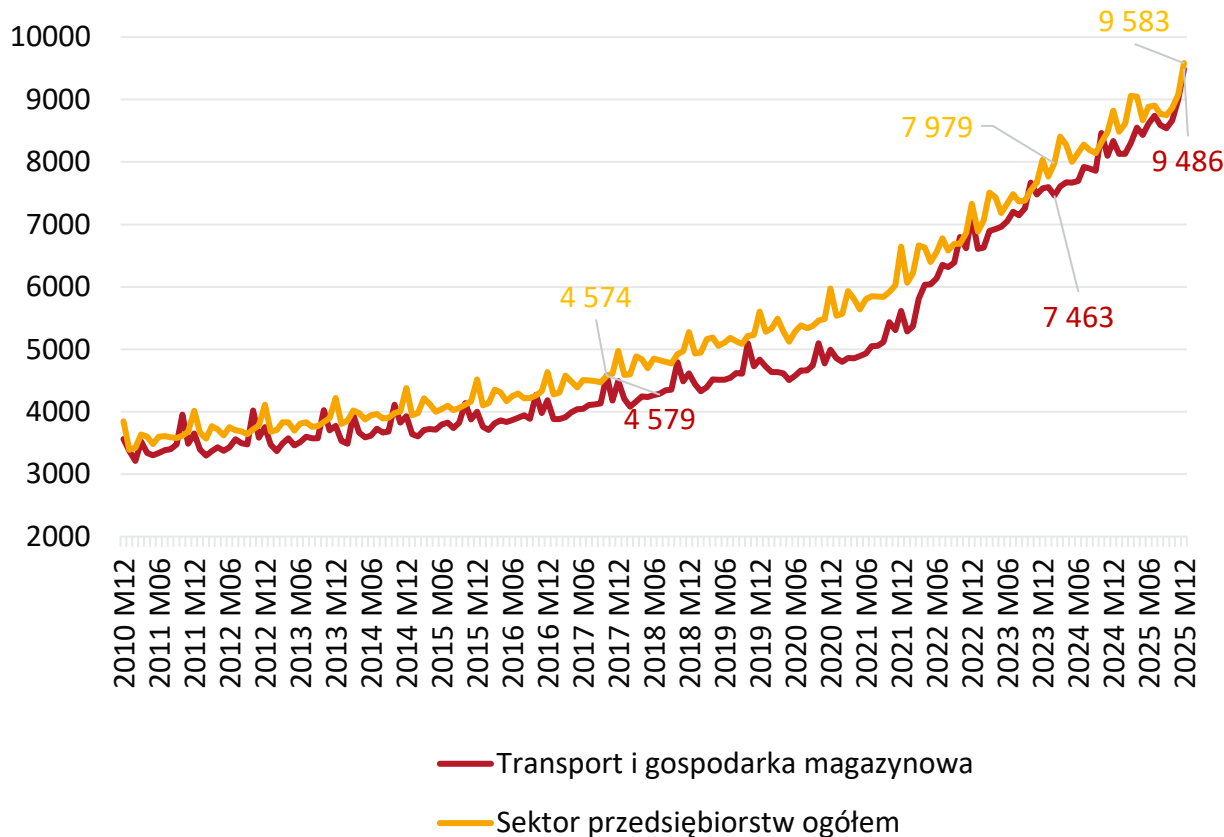


- Transport i gospodarka magazynowa
- Transport lądowy oraz transport rurociągowy
- Magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport

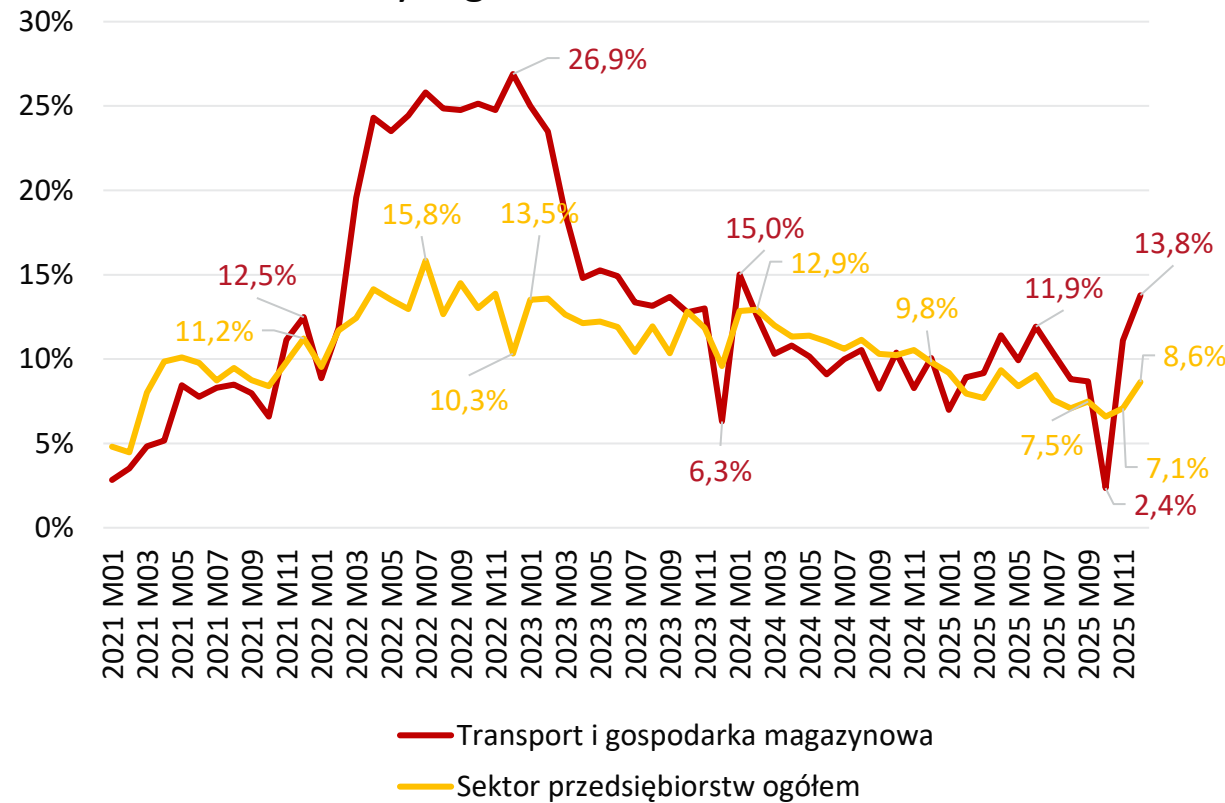
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie w transporcie i gospodarce magazynowej utrzymuje się na niższym poziomie niż w sektorze przedsiębiorstw ogółem (w grudniu 2025 udział stanowił 99,0%).

Jednocześnie przez większość 2025 dynamika wzrostu r/r ponownie wyższa w transporcie i magazynowaniu niż w przedsiębiorstwach ogółem.

Przeciętne miesięczne wynagrodzenie
(w zł, od 2010)



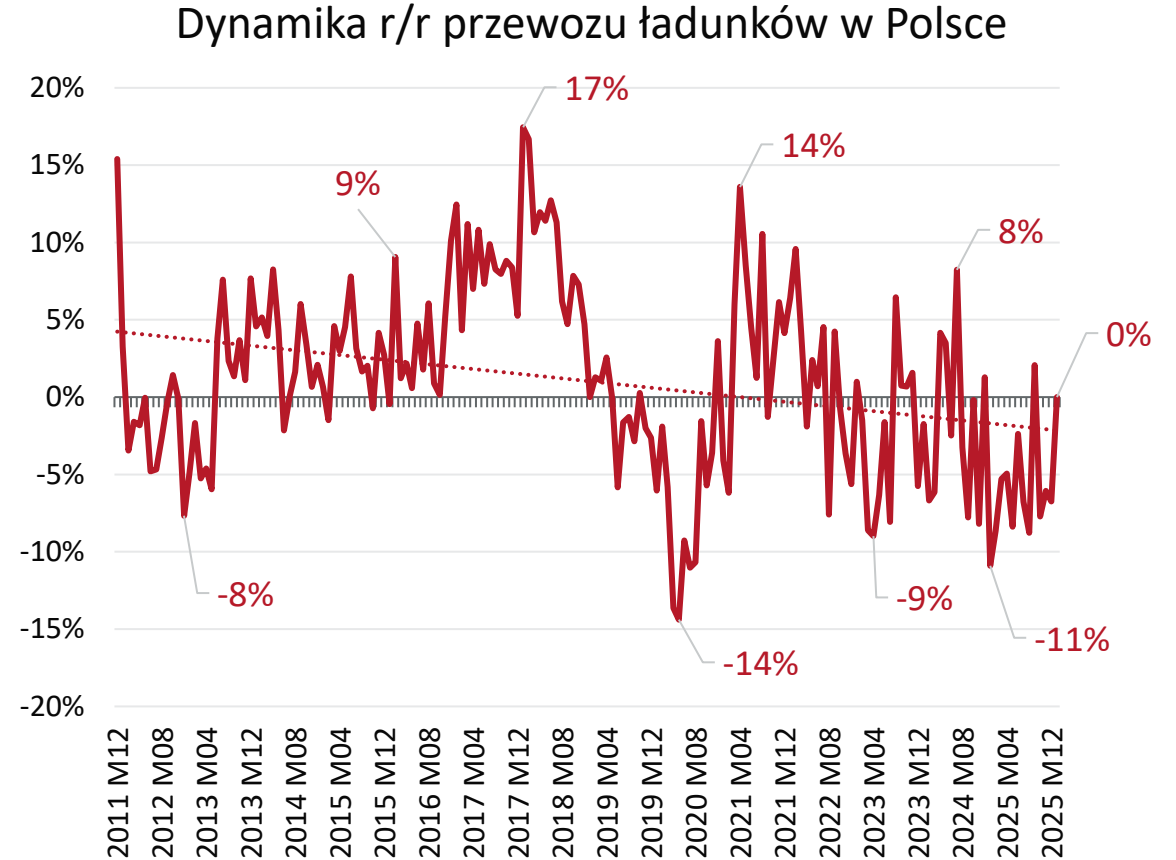
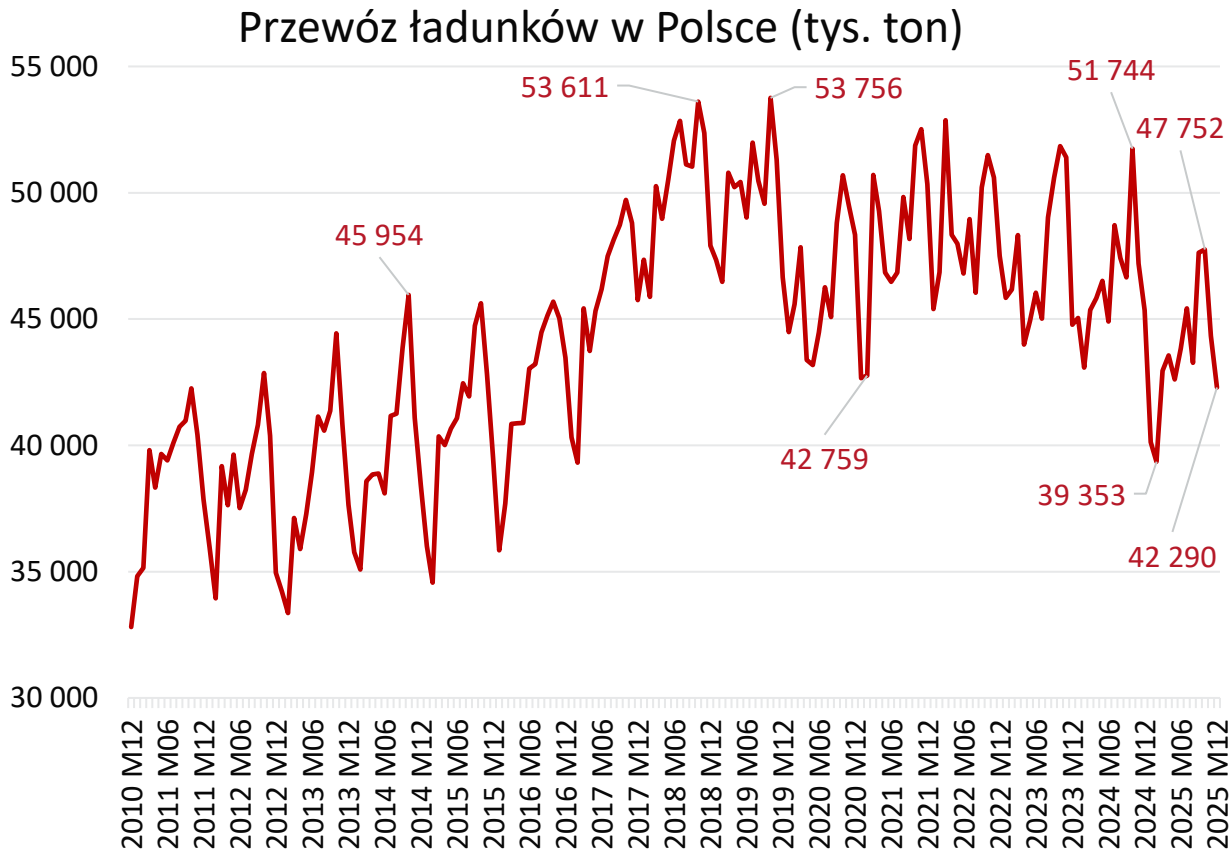
Dynamika roczna przeciętnego miesięcznego
wynagrodzenia (w %, od 2021)



Źródło: GUS

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

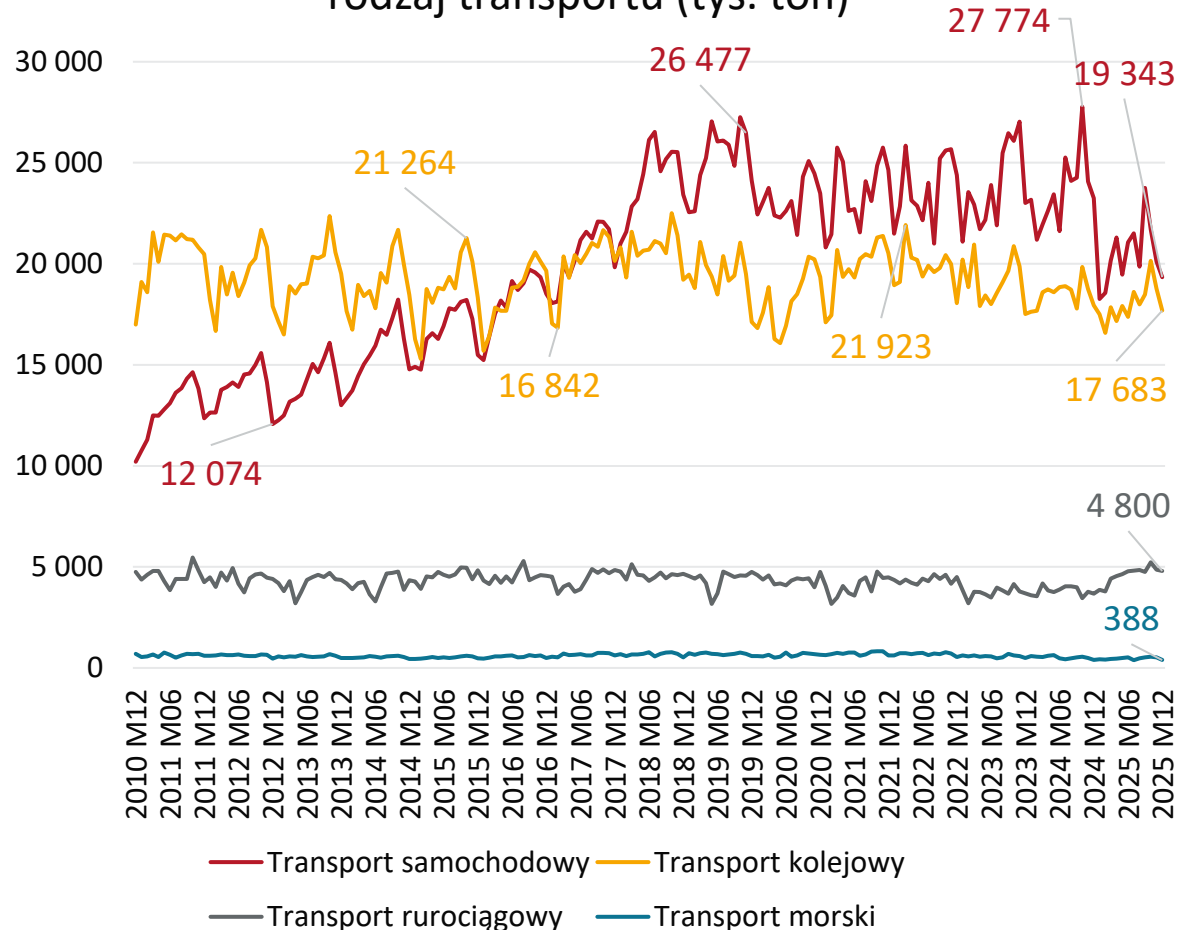
W okresie styczeń-grudzień 2025 spadek przewozów (liczony w tonach) wyniósł -6,2% r/r.



Źródło: GUS

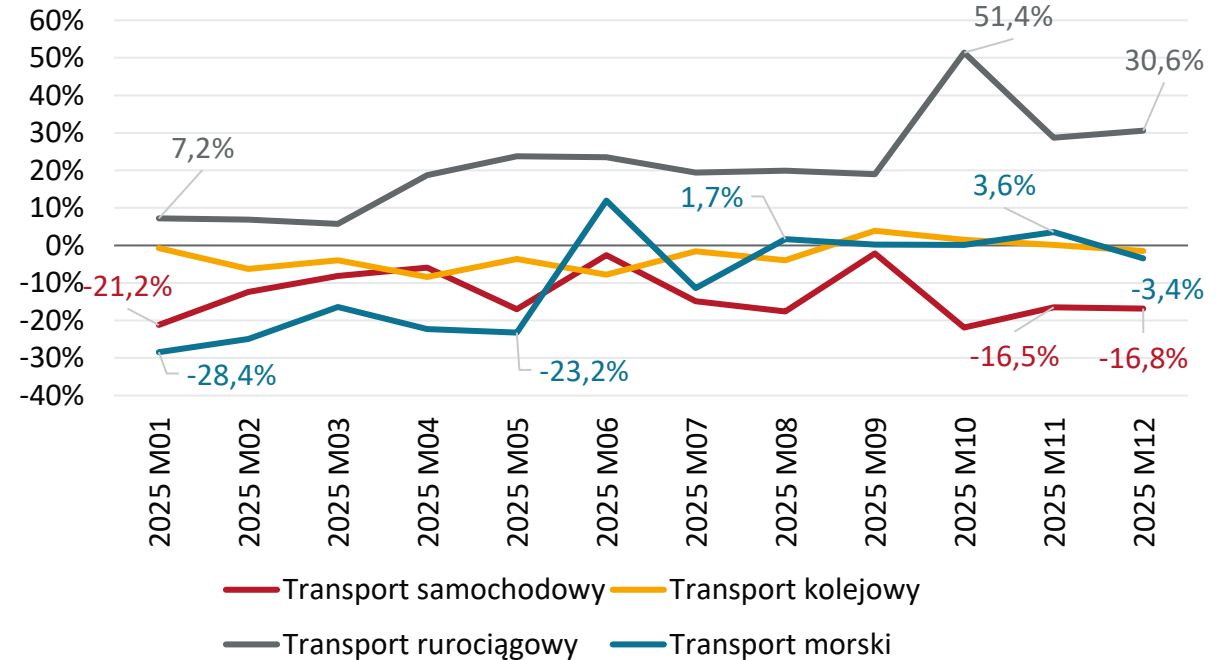
W 2025 spada r/r przewóz ładunków w każdym rodzaju transportu, z wyjątkiem transportu rurociągowego.

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



W trakcie 2025 przewóz ładunków w transporcie morskim przeszedł od głębokich spadków do stabilizacji.

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



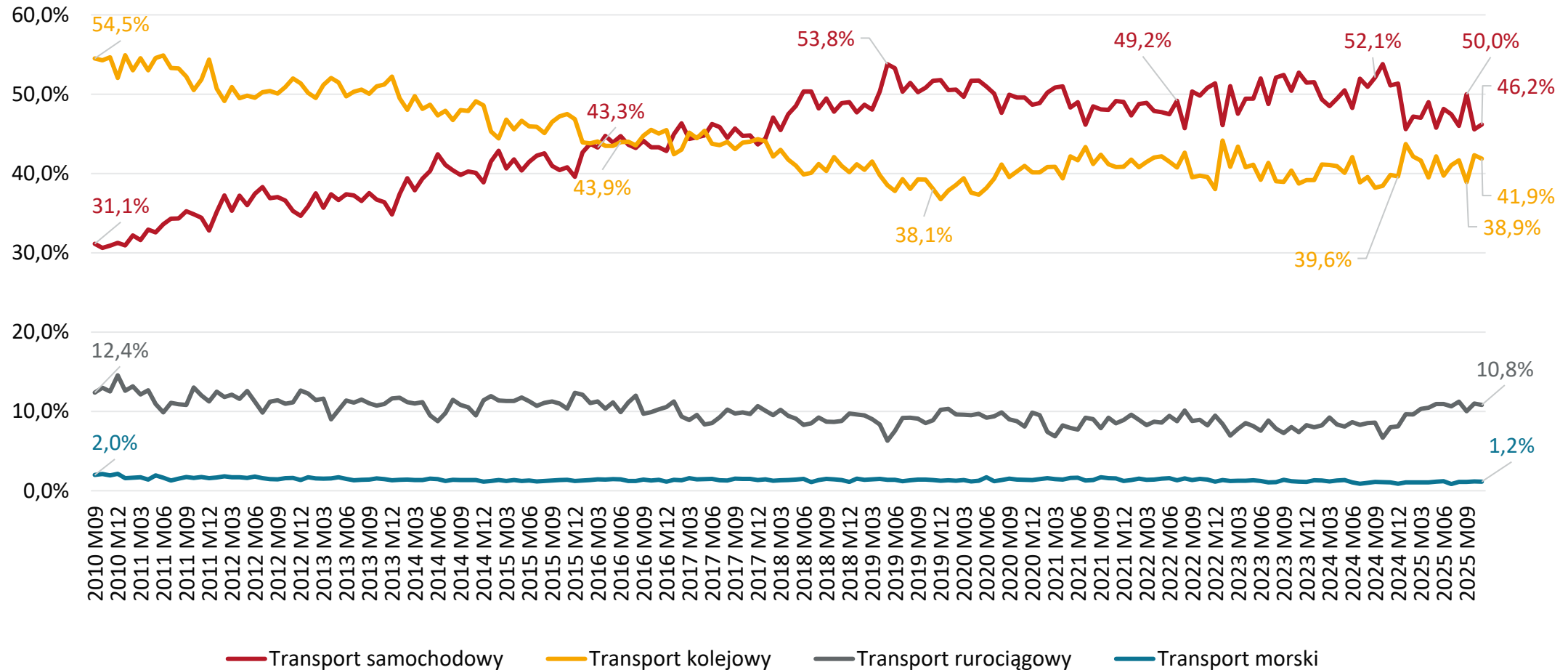
Źródło: GUS



W grudniu 2025 r. (nieprzerwanie od grudnia 2017 r.) największy udział w transporcie towarów w Polsce miał transport samochodowy (45,8%), następnie kolejowy (41,9%), rurociągowy (11,4%) oraz morski (0,9%).

W okresie styczeń-grudzień 2025 udział transportu samochodowego w przewozach ładunków najniższy od 8 lat.

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

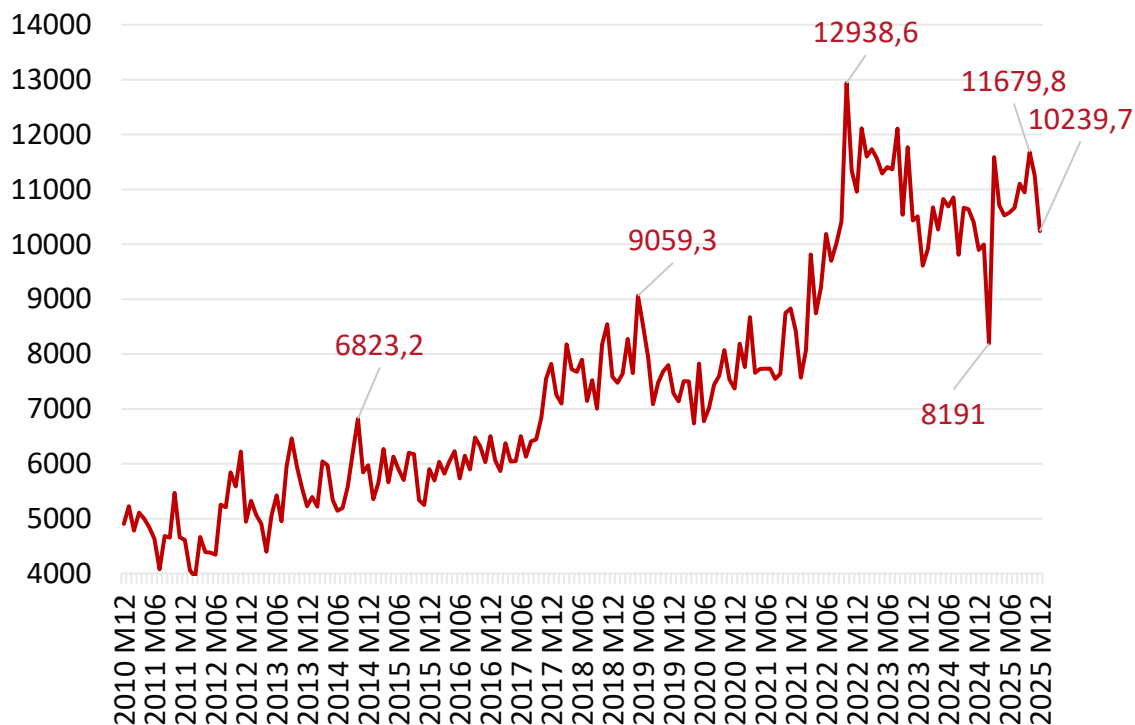


Źródło: GUS

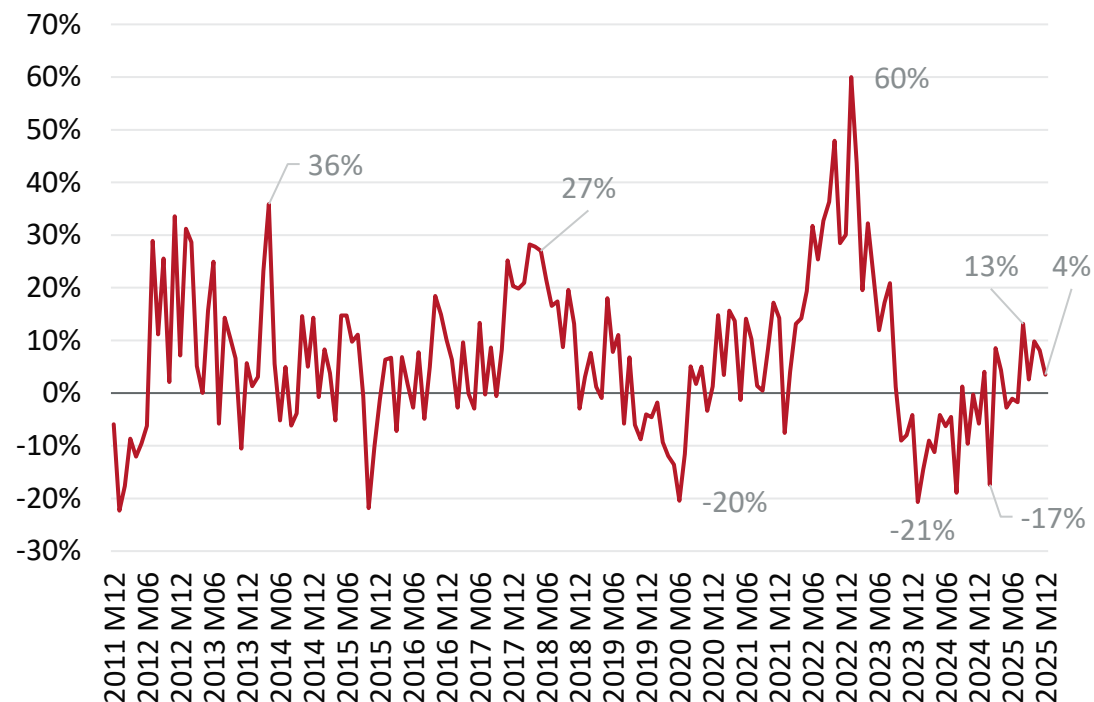
Przeładunki towarów w polskich portach wzrosły w 2022 i 2023 po napaści Rosji na Ukrainę, głównie za sprawą wzrostu przeładunku węgla oraz ropy naftowej. Od 2024 powrót przeładunku węgla do przedwojennych poziomów.

W okresie styczeń-grudzień 2025 przeładunek ładunków w polskich portach (127 mln ton; +3,5% r/r.) był niższy jedynie od rekordowego poziom z 2023 (136 mln ton).

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



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



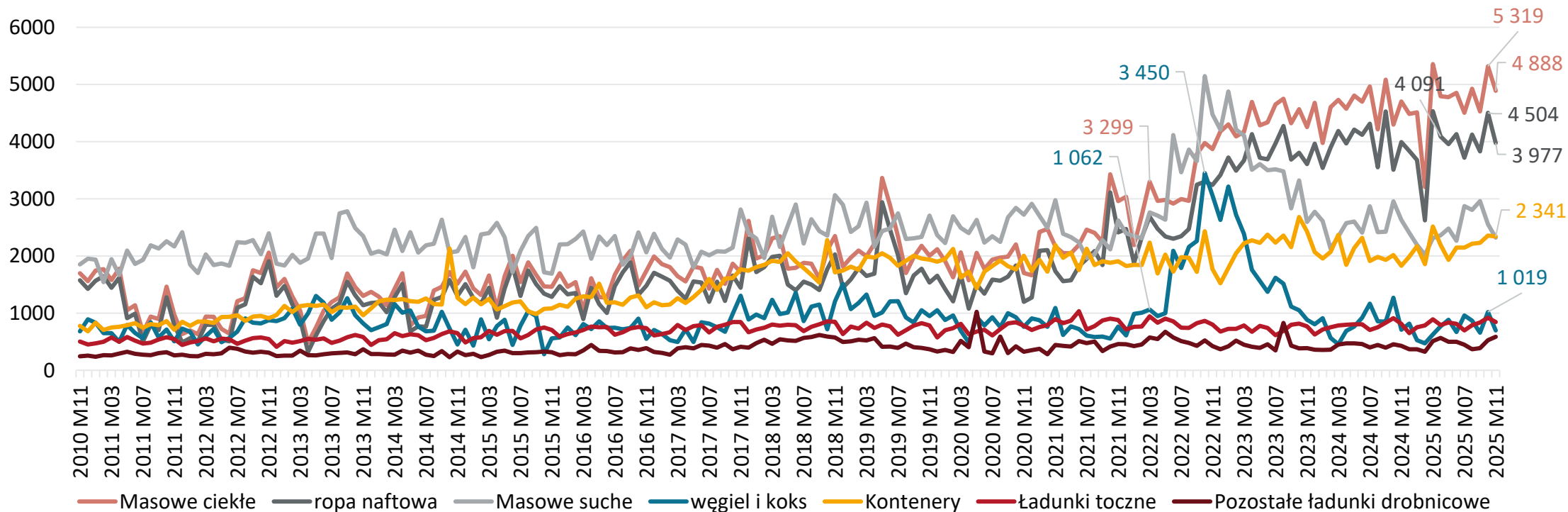
Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS

W 2025 sytuacja w przeładunkach w polskich portach jest zróżnicowana w zależności od kategorii ładunku:

przeładunek ropy naftowej utrzymuje się na wysokim poziomie: na drugim najwyższym poziomie po rekordowym 2024 (-2,0% r/r), dalej spada przeładunek węgla (-10,0% r/r), natomiast wzrost w przeładunkach kontenerów (+8,4% r/r), ładunkach tocznych (+3,3% r/r) i ładunkach drobnicowych (+10,8% r/r).

Pod względem rodzaju przeładowywanych ładunków w 2025 r., największy udział stanowią masowe ciekłe (43,9%), następnie masowe suche (23,5%), kontenery (20,7%), ładunki tłoczne (7,6%), pozostałe ładunki drobnicowe (4,4%).

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

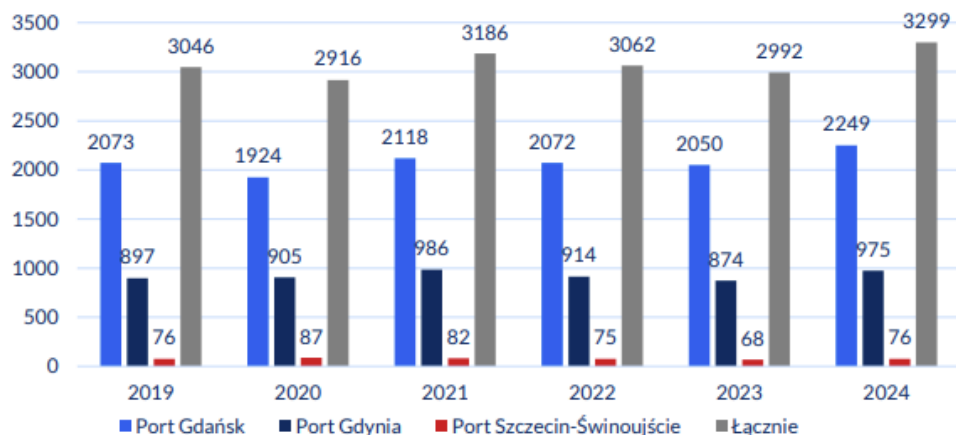


Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS

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)

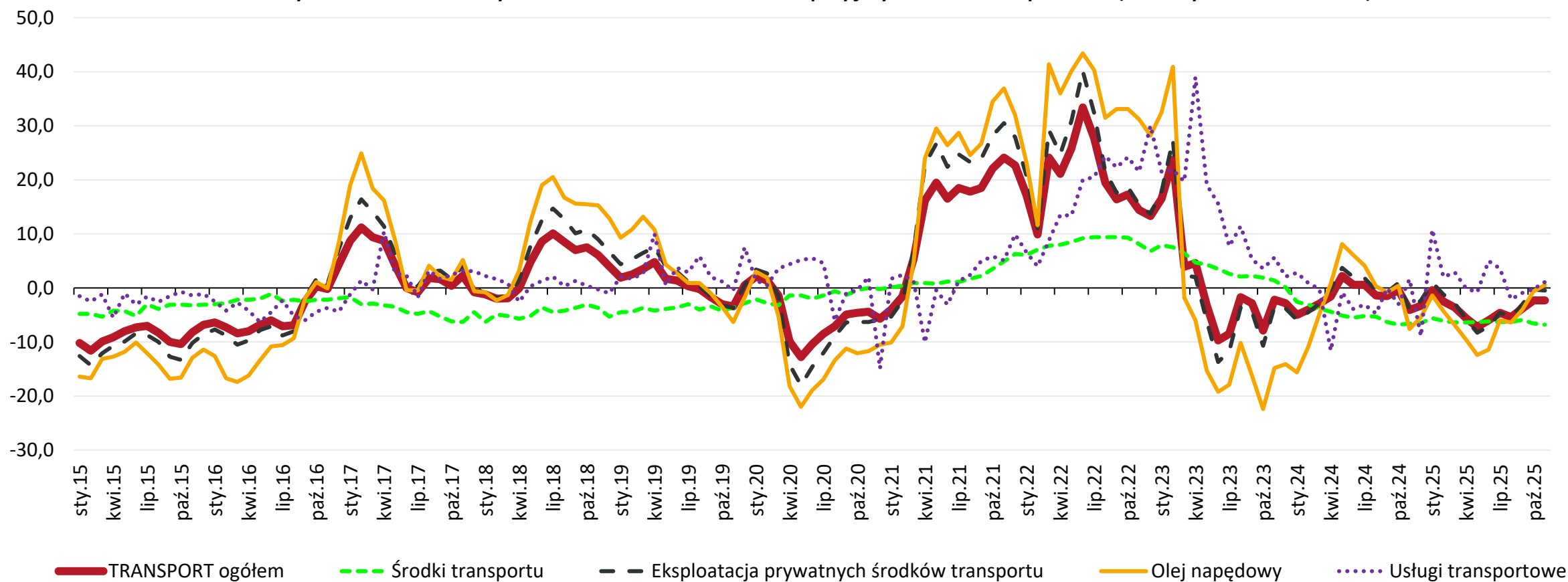
	I półrocze 2021	I półrocze 2022	I półrocze 2023	I półrocze 2024	I półrocze 2025	Zmiana 2025/2024
Port Gdańsk	1 043 174	1 075 638	992 714	1 073 464	1 294 150	20,6%
Port Gdynia	478 311	477 687	409 033	449 891	536 198	19,2%
Port Szczecin-Świnoujście	41 793	35 075	36 775	34 248	50 038	46,1%
Rzem	1 563 278	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-grudzień 2025 ceny detaliczne w transporcie spadły o -3,9% r/r, paliw o -5,3% r/r., natomiast usług transportowych wzrosły + 1,5% r/r.

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

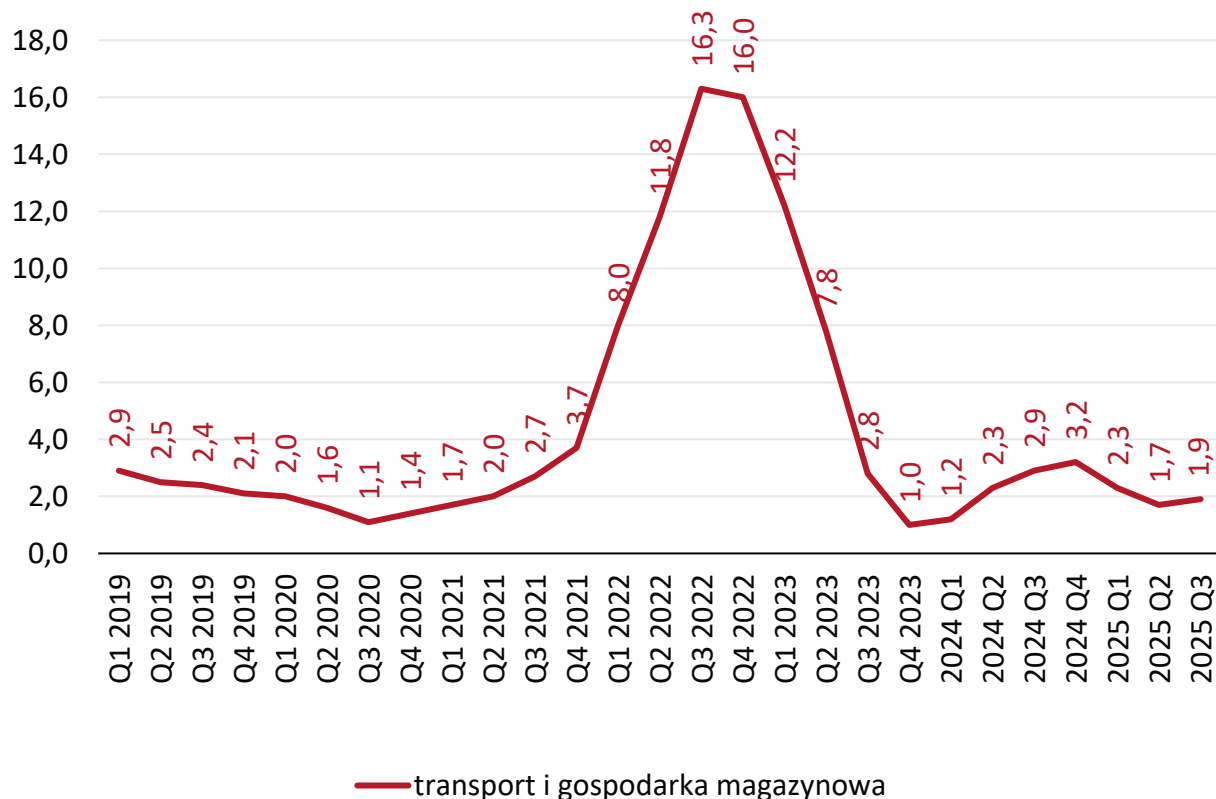


Źródło: Biuletyn Statystyczny GUS

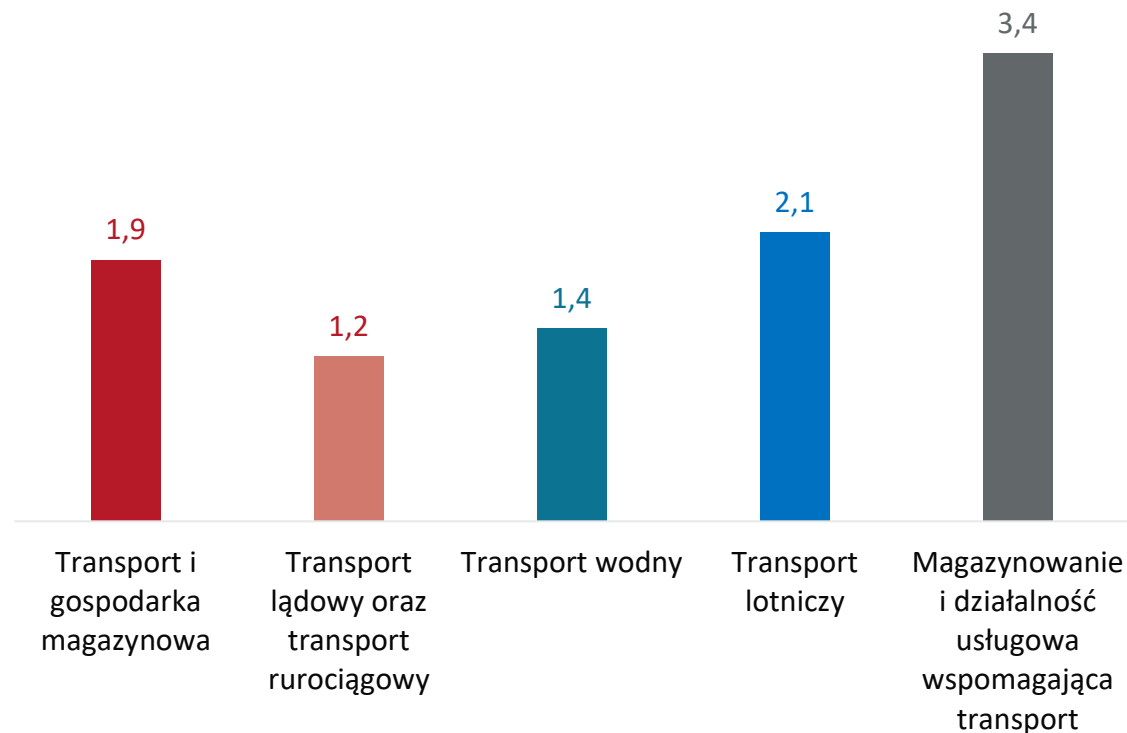
Wzrost cen od III kw. 2023 spowolnił do relatywnie umiarkowanych poziomów po rekordowych poziomach w 2022.

W 2025 wzrost cen najwyższy w magazynowaniu.

Dynamika r/r cen, kwartalnie (w %)



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



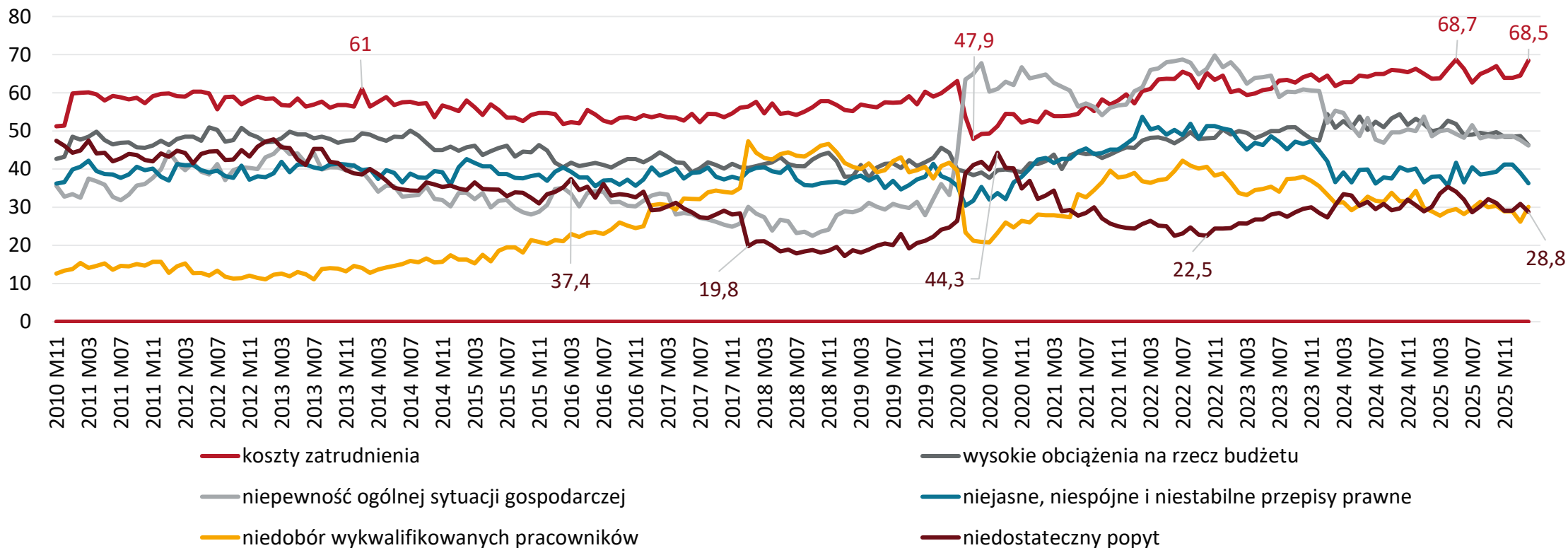
Źródło: GUS

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%).

Wzrosło znaczenie niewystarczającego popytu - w styczniu 2026 najwyższy poziom dla tego miesiąca od 2017 (poza 2020).

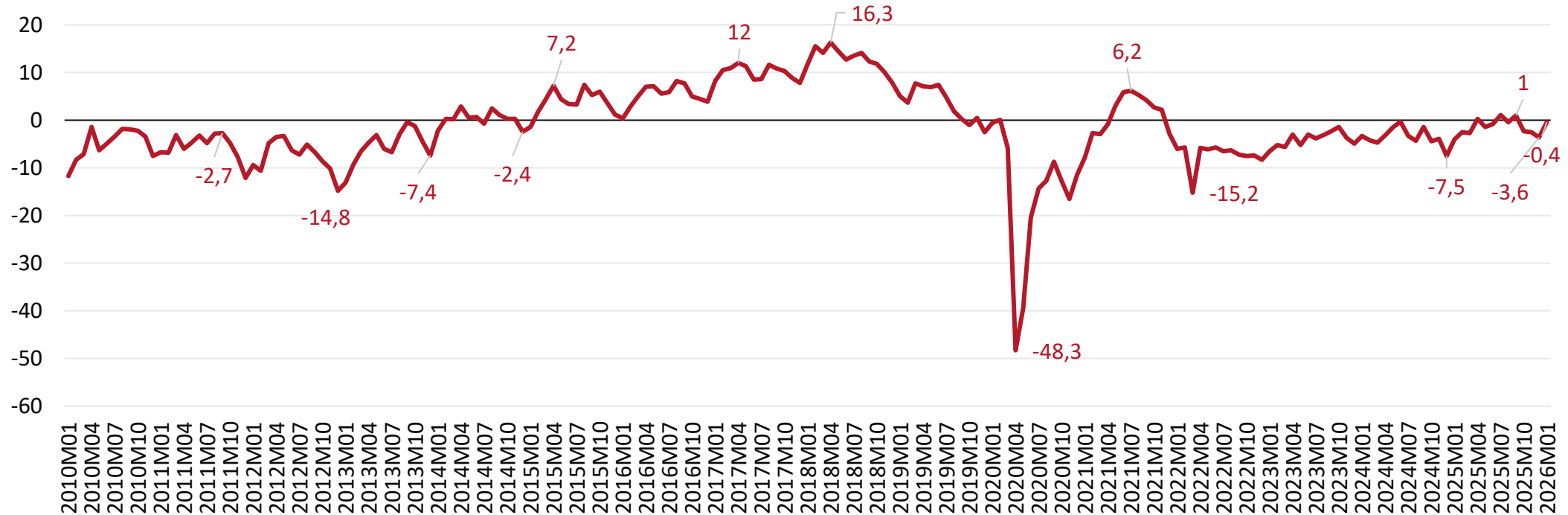
Najczęściej wskazywane bariery działalności w transporcie i gospodarce magazynowej (w %)



Źródło: GUS, dane na podstawie ankiet

Wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury w branży transportowej i magazynowej w styczniu 2026 jest dla tego miesiąca w roku najlepszy od 2020, jednocześnie pozostaje słabszy niż w najlepszych pod tym względem latach 2014-2019.

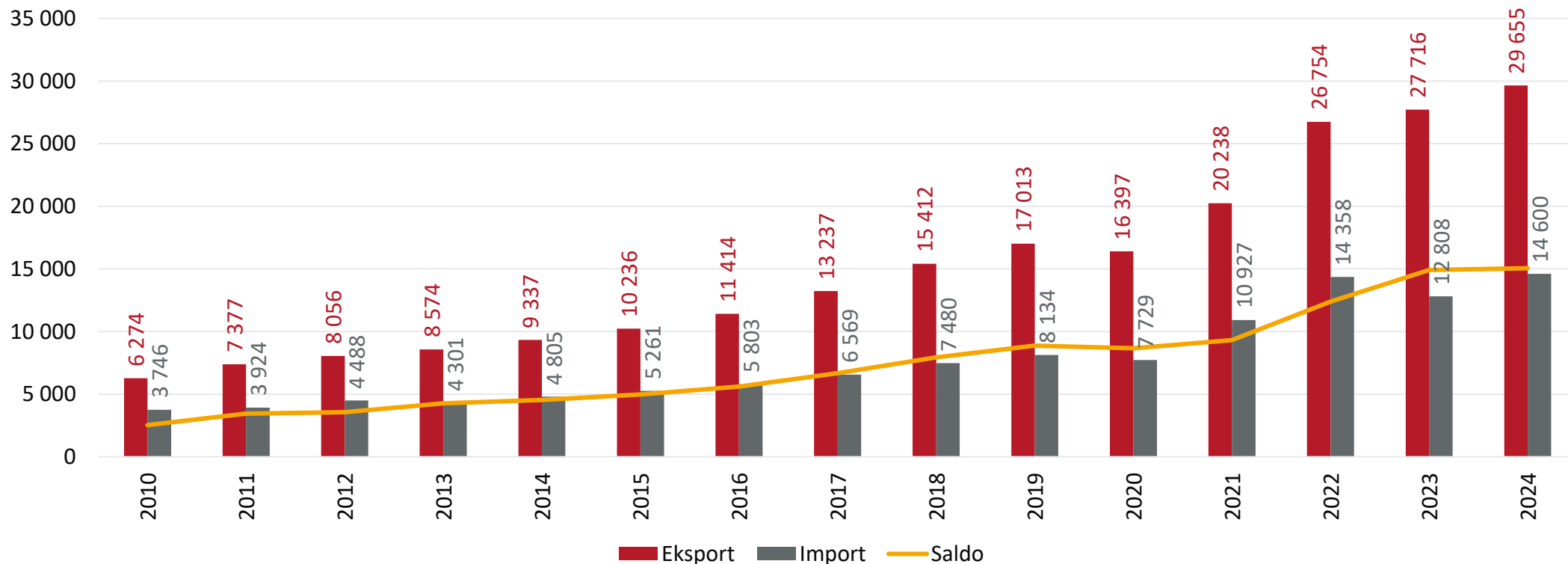
Wskaźnik ogólnego klimatu koniunktury w branży transportu i gospodarki magazynowej



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

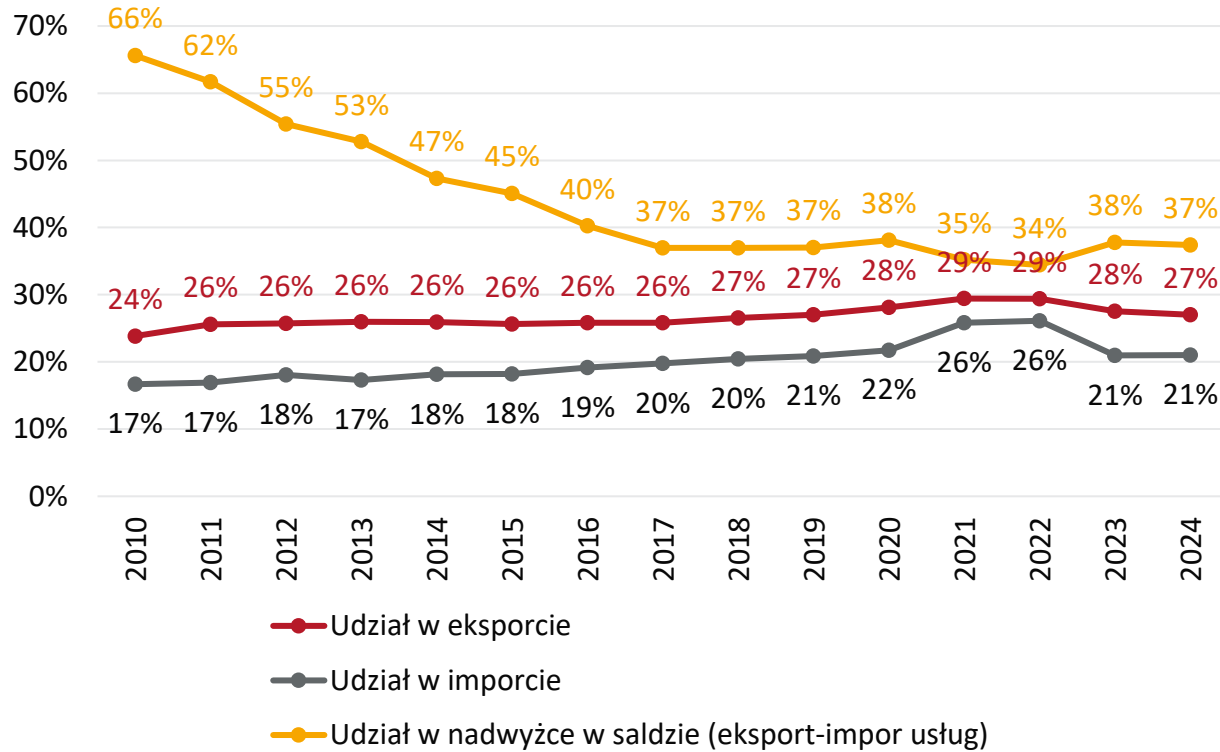


Źródło: Eurostat (dane mogą się nieznacznie różnić od danych GUS), Obroty usługowe w ujęciu rocznym według klasyfikacji EBOPS

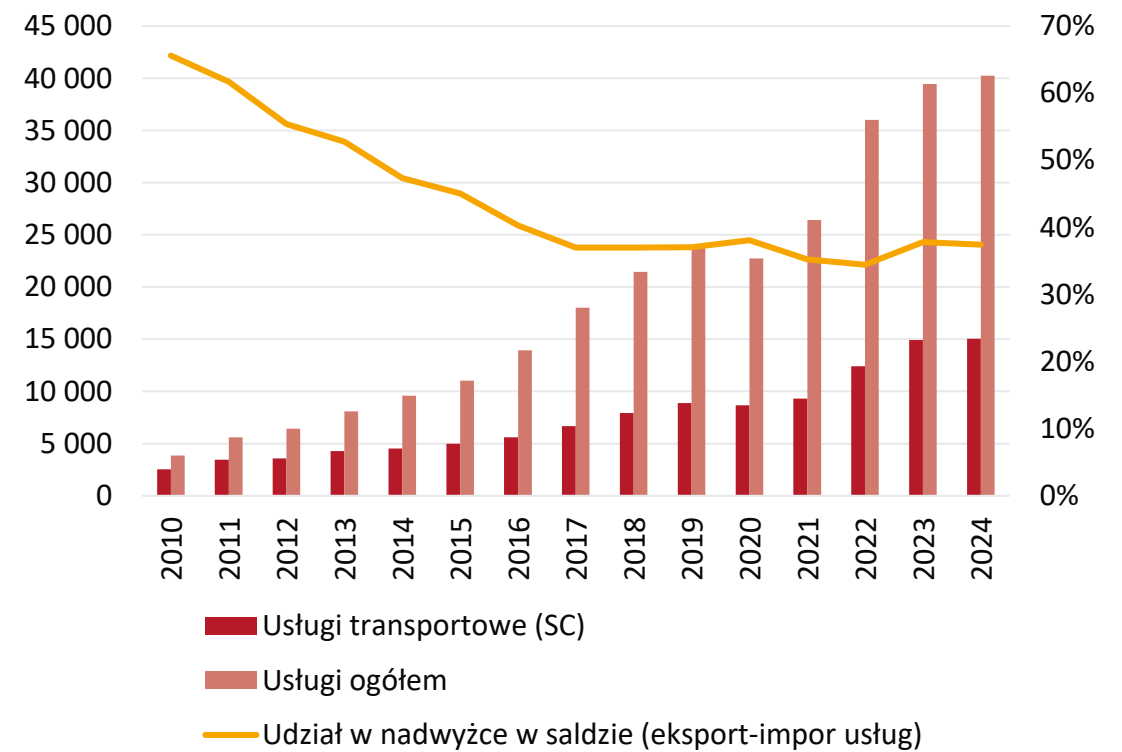
Usługi transportowe nadal mają duże znaczenie w eksporcie usług z Polski, chociaż ich udział w 2024 powraca do poziomu sprzed 2020.

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

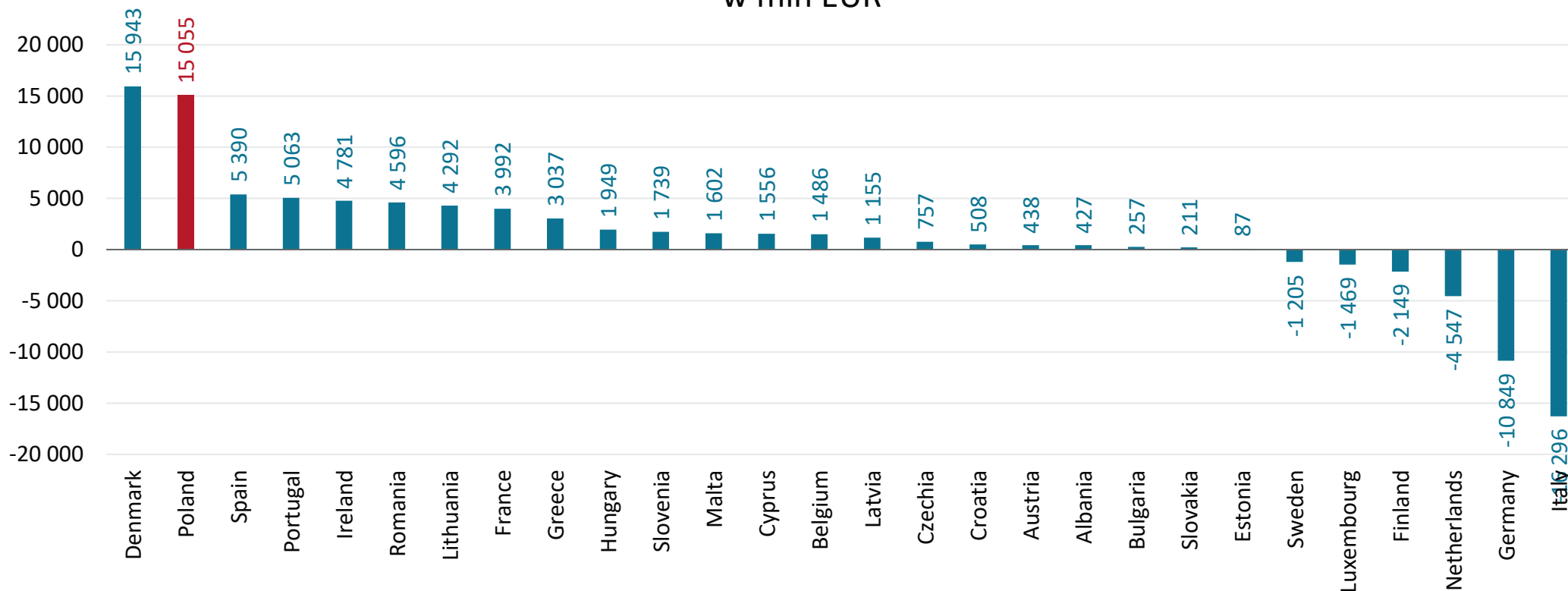


Źródło: Eurostat (dane mogą się nieznacznie różnić od danych GUS), Obroty usługowe w ujęciu rocznym według klasyfikacji EBOPS

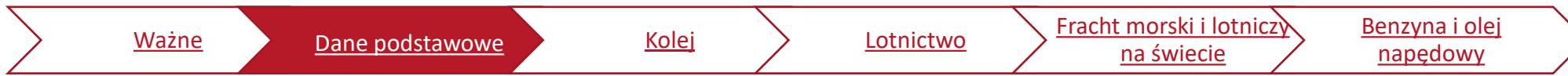


Polska, obok Danii, ma największe dodatnie saldo w handlu zagranicznym usługami transportowymi w UE - w 2024 r. przekraczające 15 mld EUR.

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

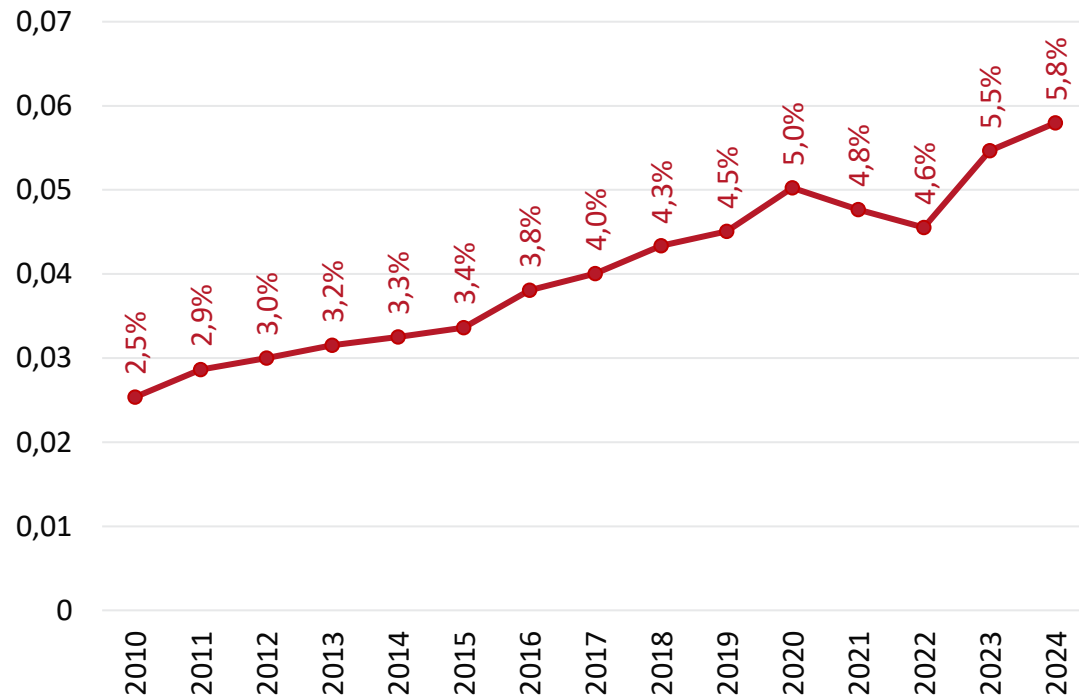


Udział Polski w eksporcie usług transportowych wszystkich krajów UE stale rośnie (poza 2021 i 2022).

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

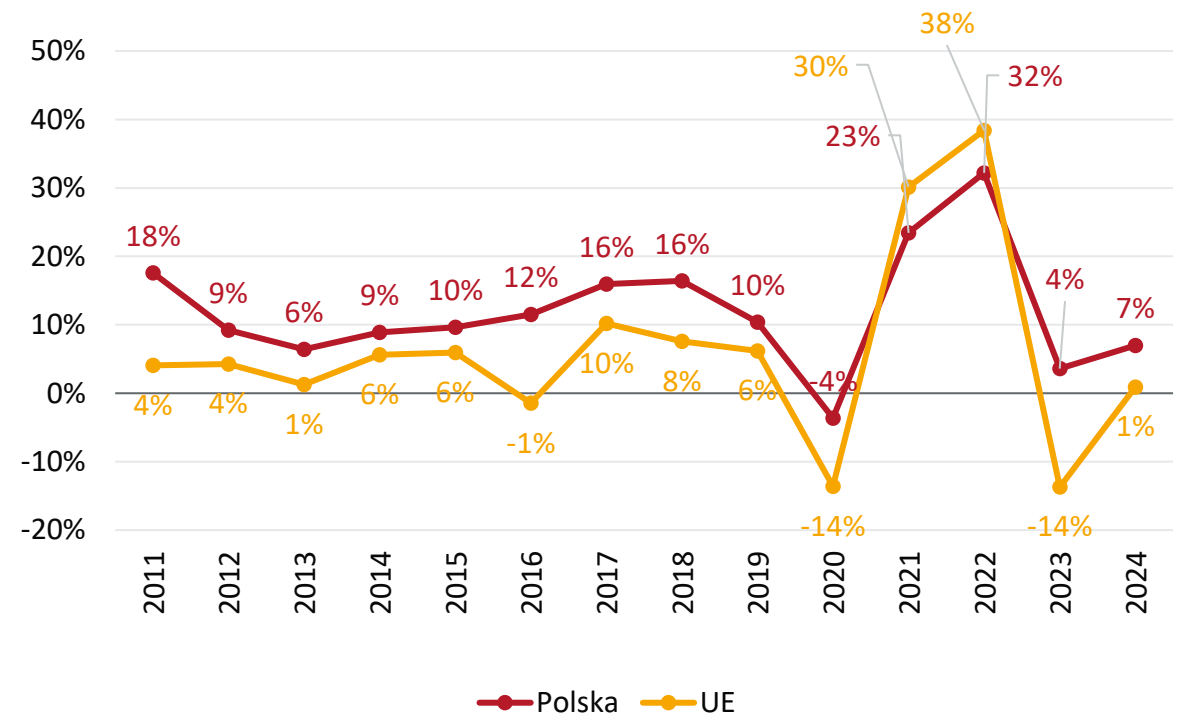
Udział Polski w eksporcie usług transportowych wszystkich krajów UE, od 2010 wzrósł ponad dwukrotnie.

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

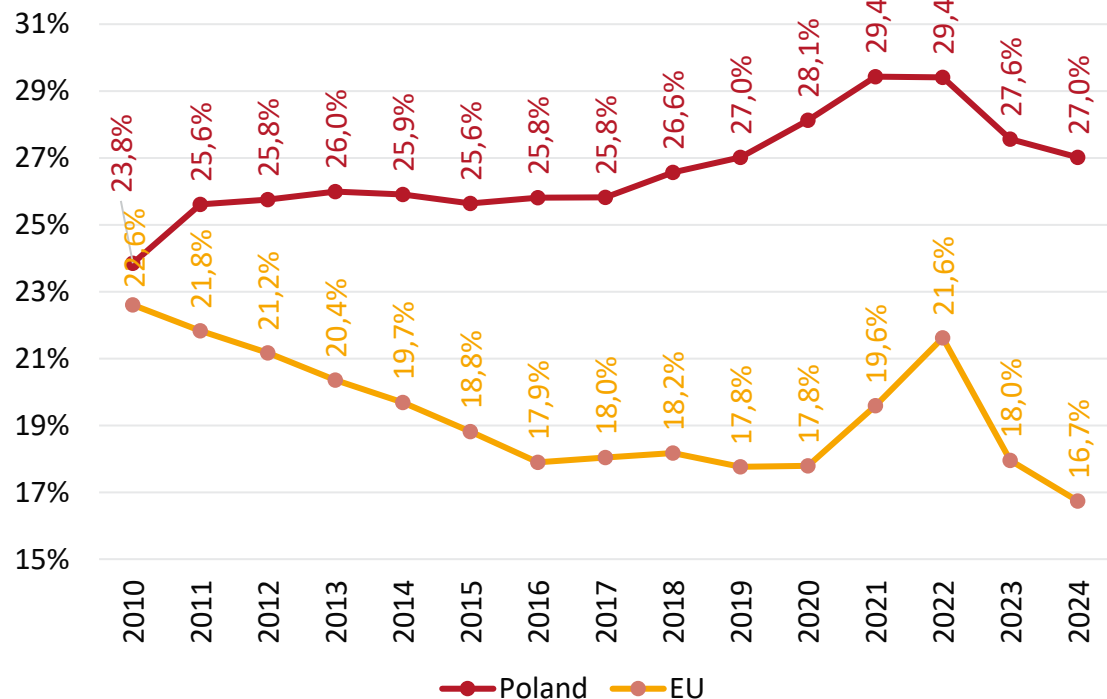
Fracht morski i lotniczy na świecie

Benzyna i olej napędowy

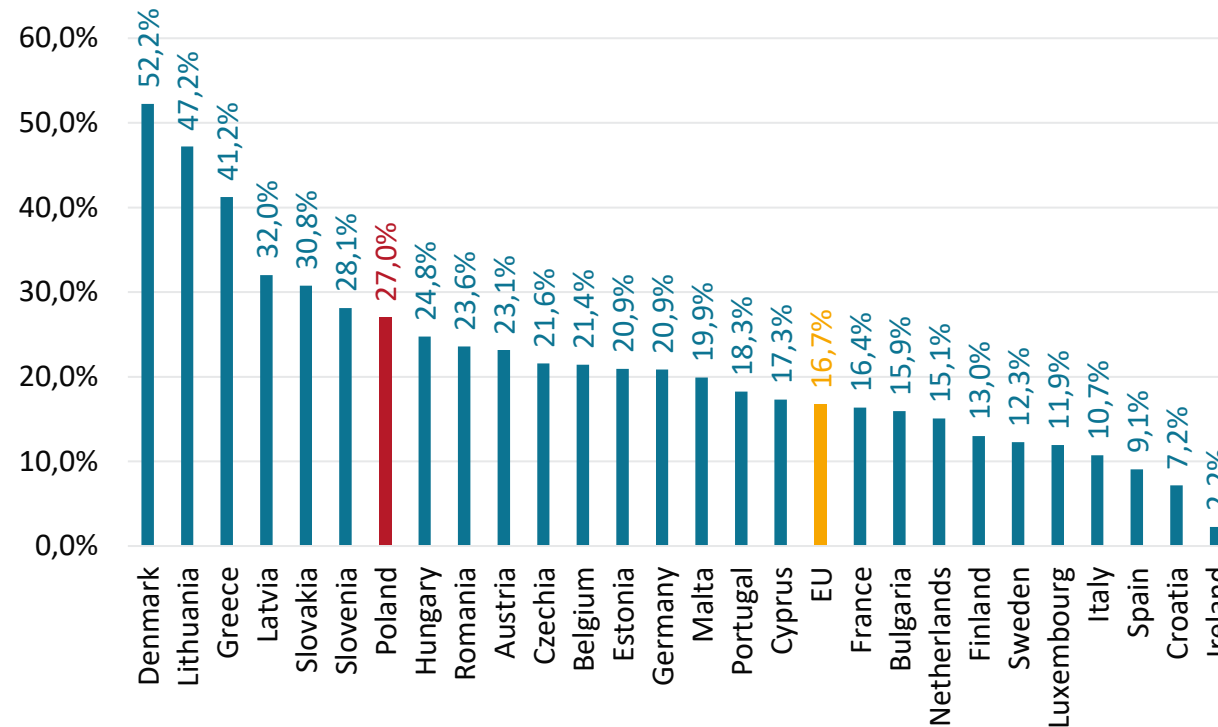
Usługi transportowe dla Polski mają większe znaczenie w eksporcie usług, niż dla większości krajów UE.

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

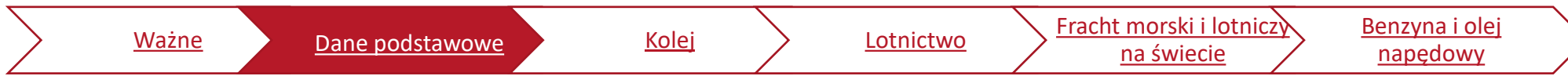
Udział eksportu usług transportowych w eksporcie usług (%)



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

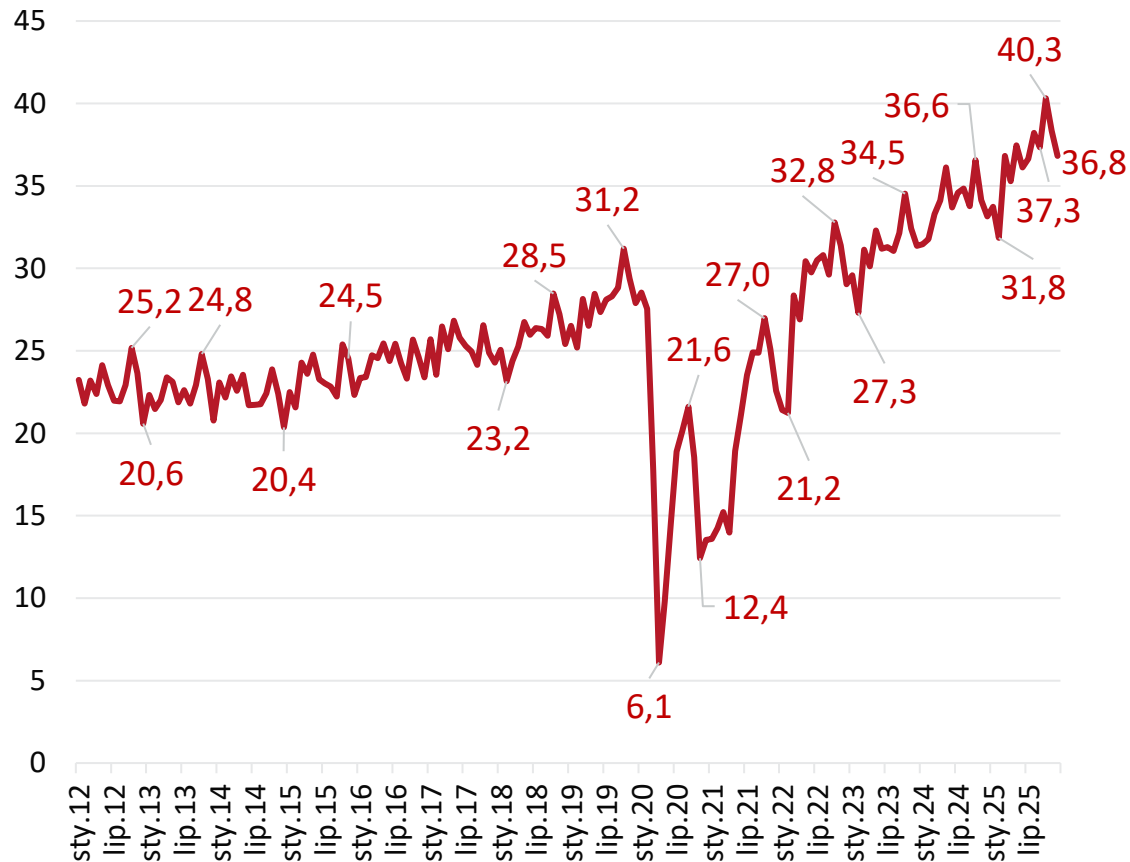
Benzyna i olej
napędowy

Liczba pasażerów kolei w Polsce w każdym miesiącu (styczeń-grudzień) 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.

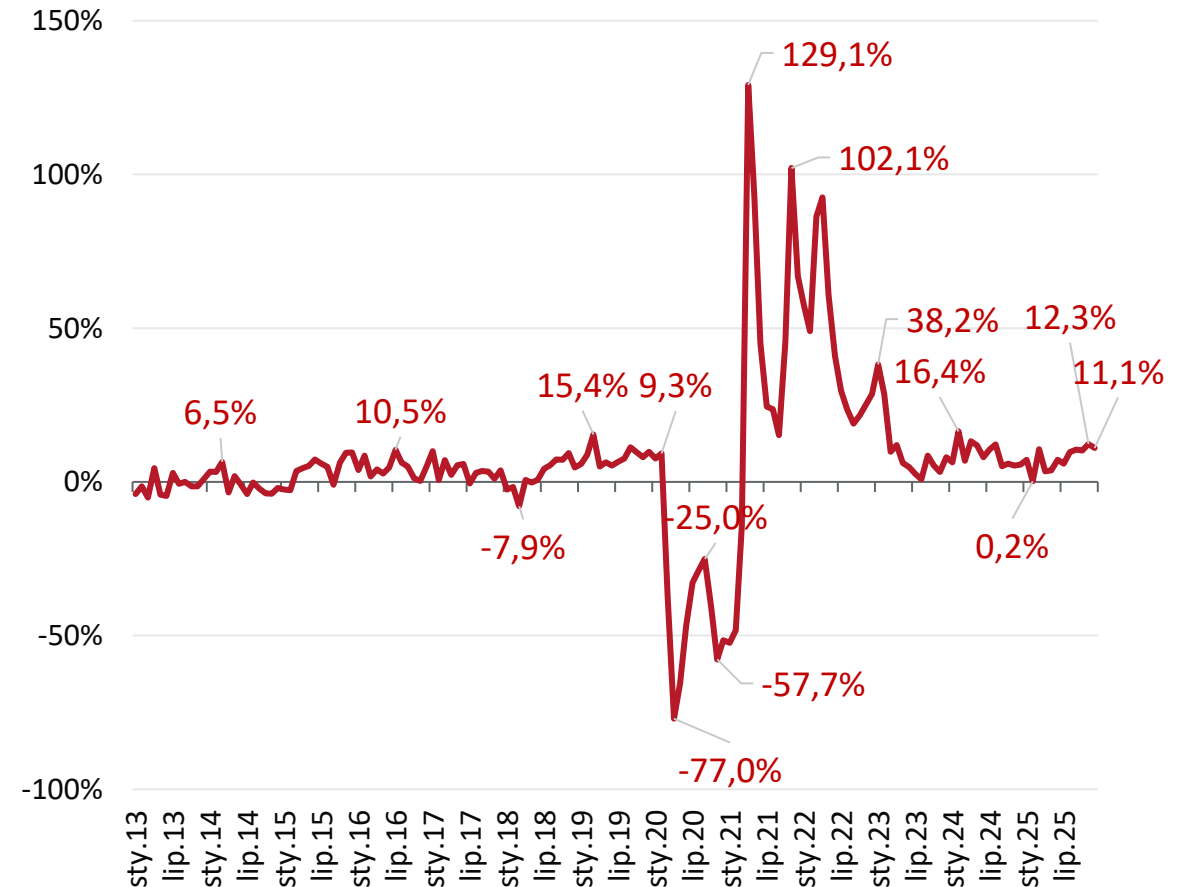
Przewozy pasażerskie

(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

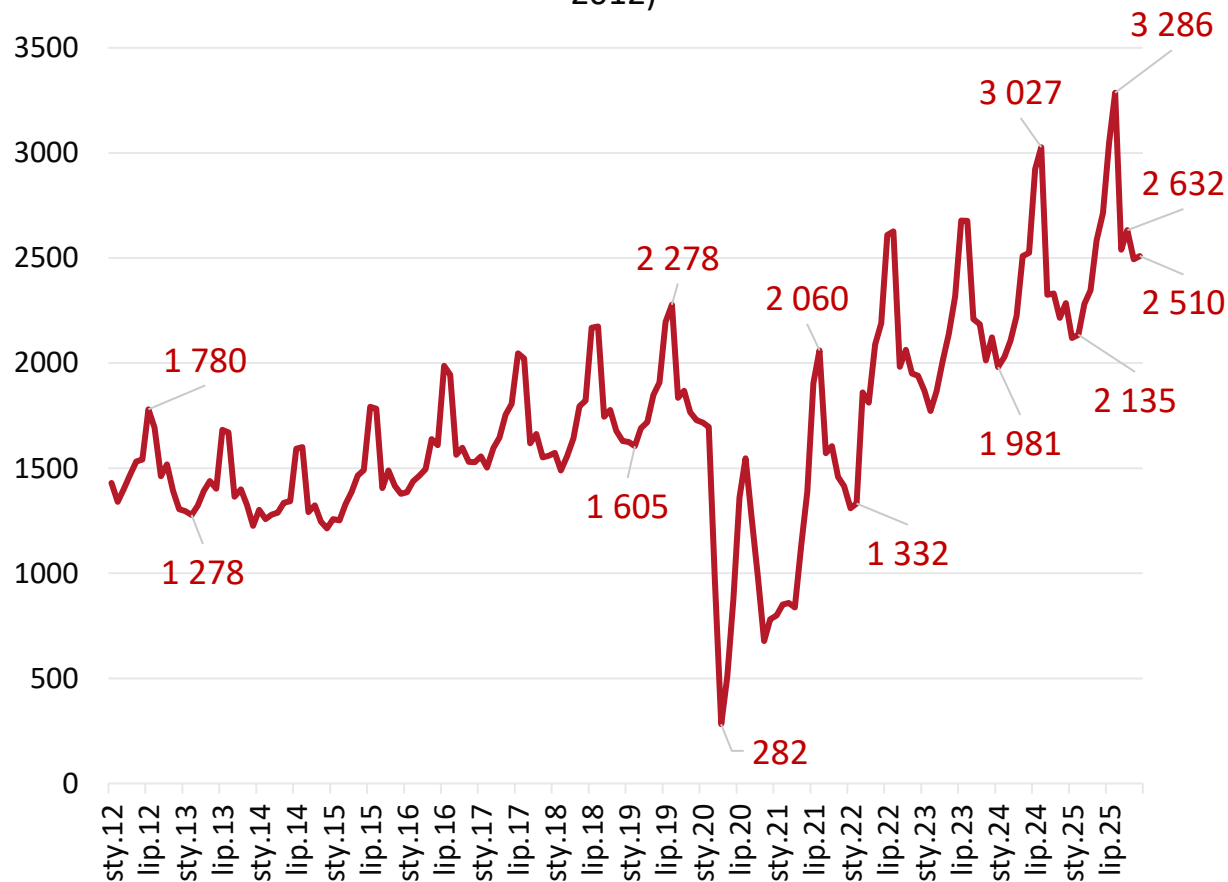


Liczba pasażerokilometrów w Polsce w każdym miesiącu (styczeń-grudzień) 2025 r. była na rekordowo wysokim poziomie w porównaniu z analogicznym okresem lat poprzednich (od danych dostępnych od 2012 r.)

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

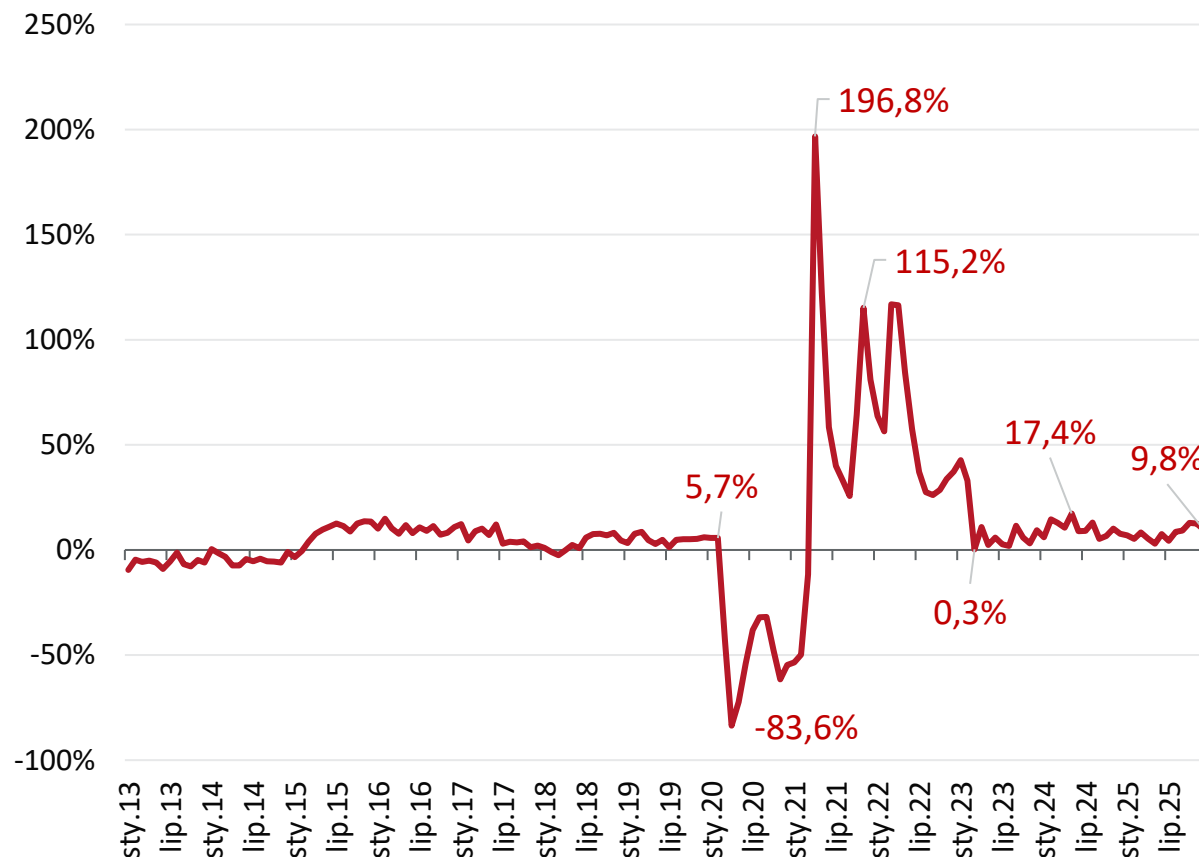
Przewozy pasażerskie

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



Dynamika r/r (w %) przewozów pasażerskich

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

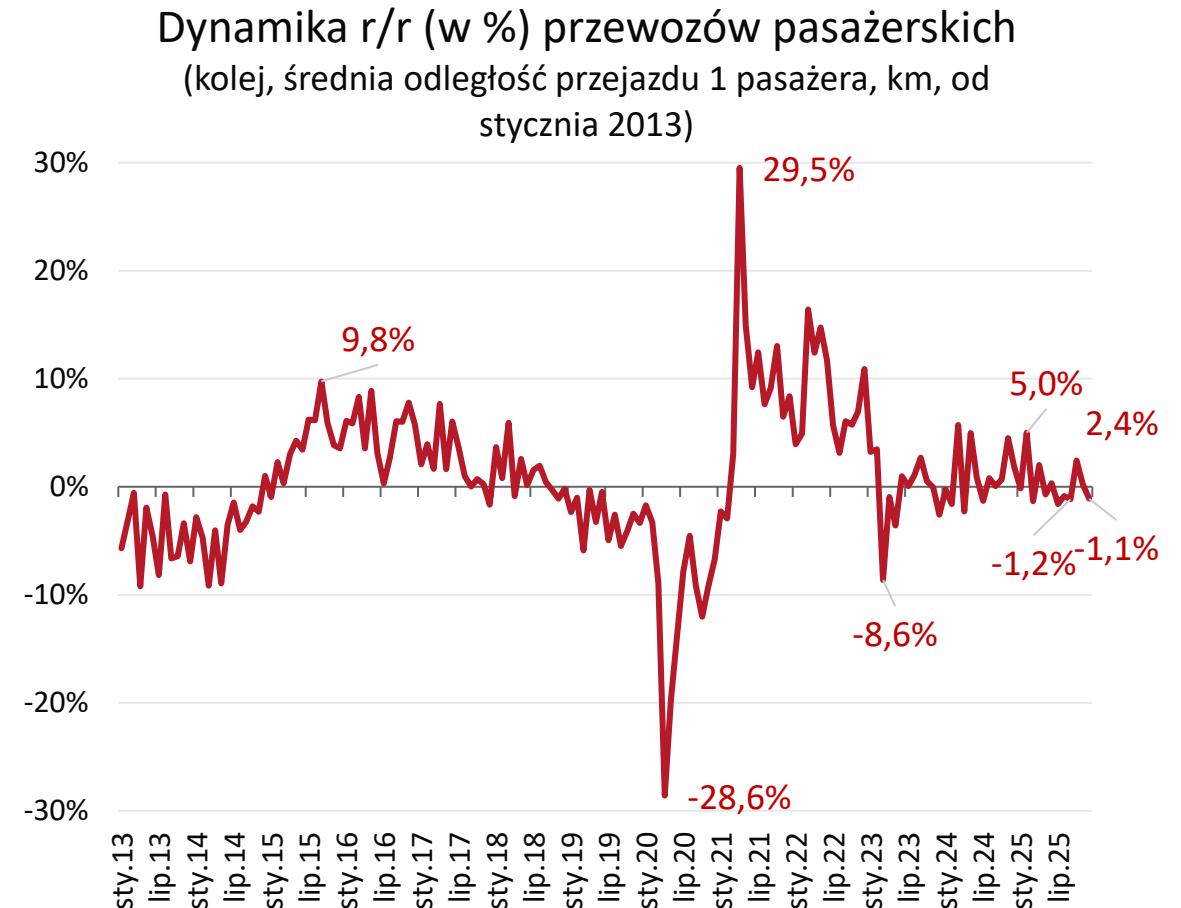
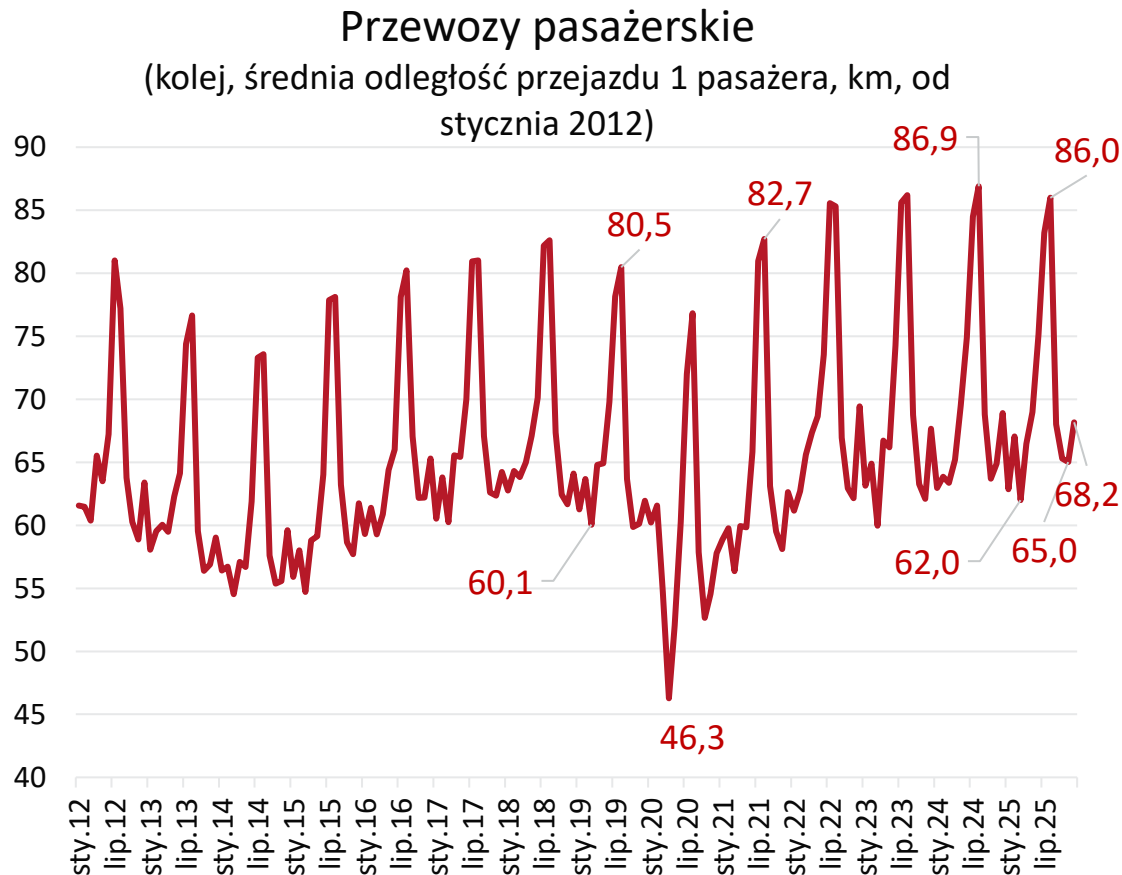


Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Średnia odległość (w km) przejazdu 1 pasażera w skali roku w 2025 nie zmieniła się w stosunku do 2024 (69,9 km) – jednocześnie jest to największa odległość od 2007 (70,1 km).

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

W 2025 zmienna dynamika r/r w poszczególnych miesiącach.



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego



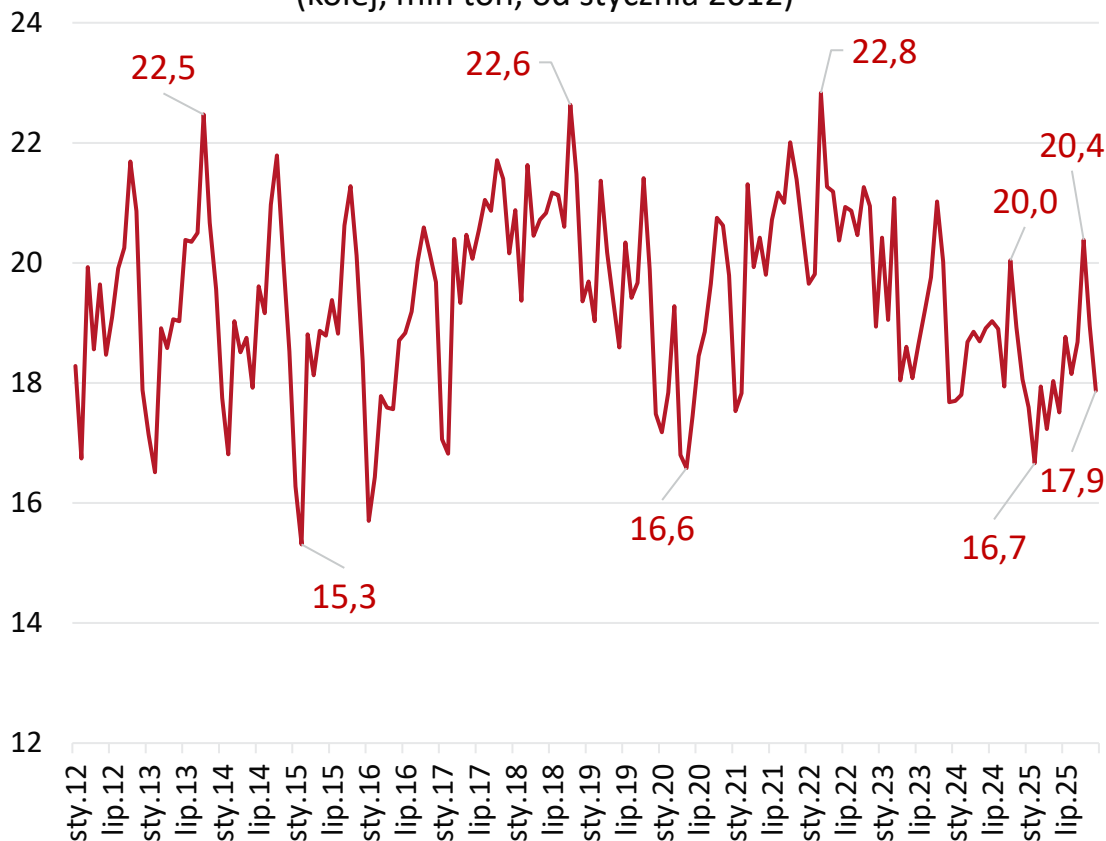
Masa (w tonach) przewiezionych towarów koleją w Polsce w 2025 spadła do (217,8 ton) - najniższego poziomu co najmniej od 2007 (ostanie dostępne dane).

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

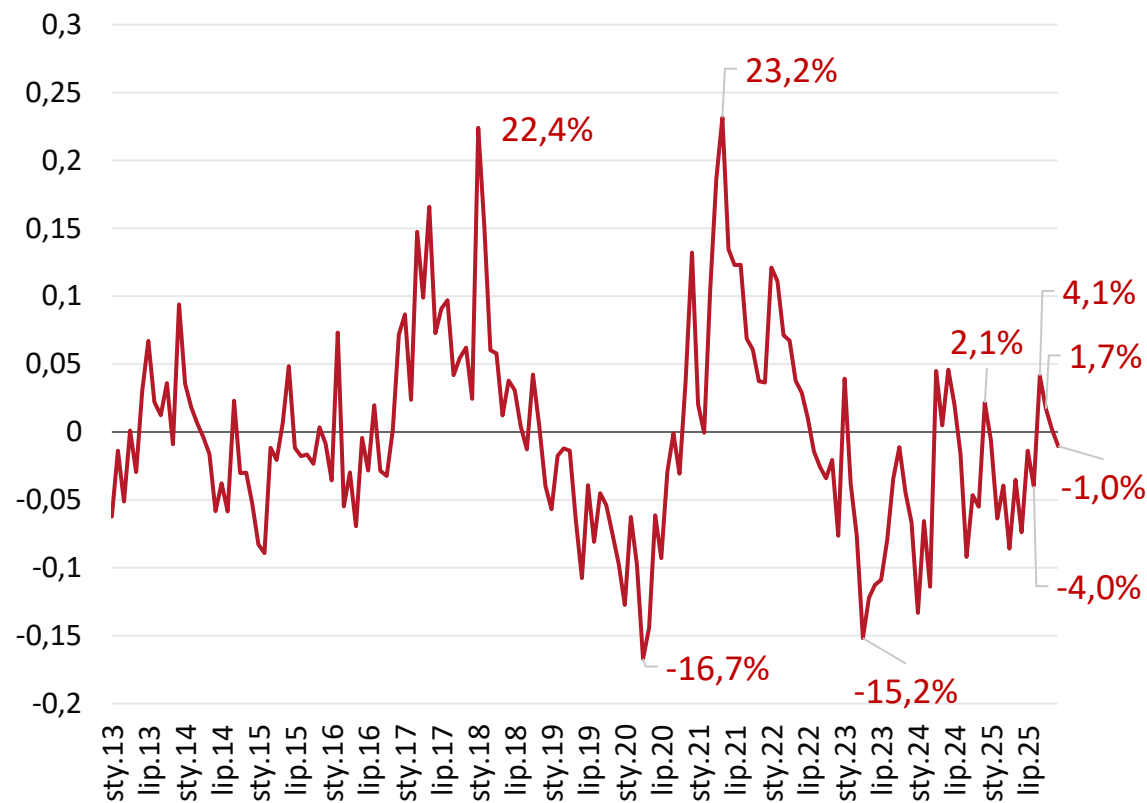
Przewóz towarów koleją spada przez większość miesięcy od sierpnia 2022.

Od września 2025 odnotowano wzrosty r/r w przewozach towarów, ale w grudniu ponownie spadek.

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



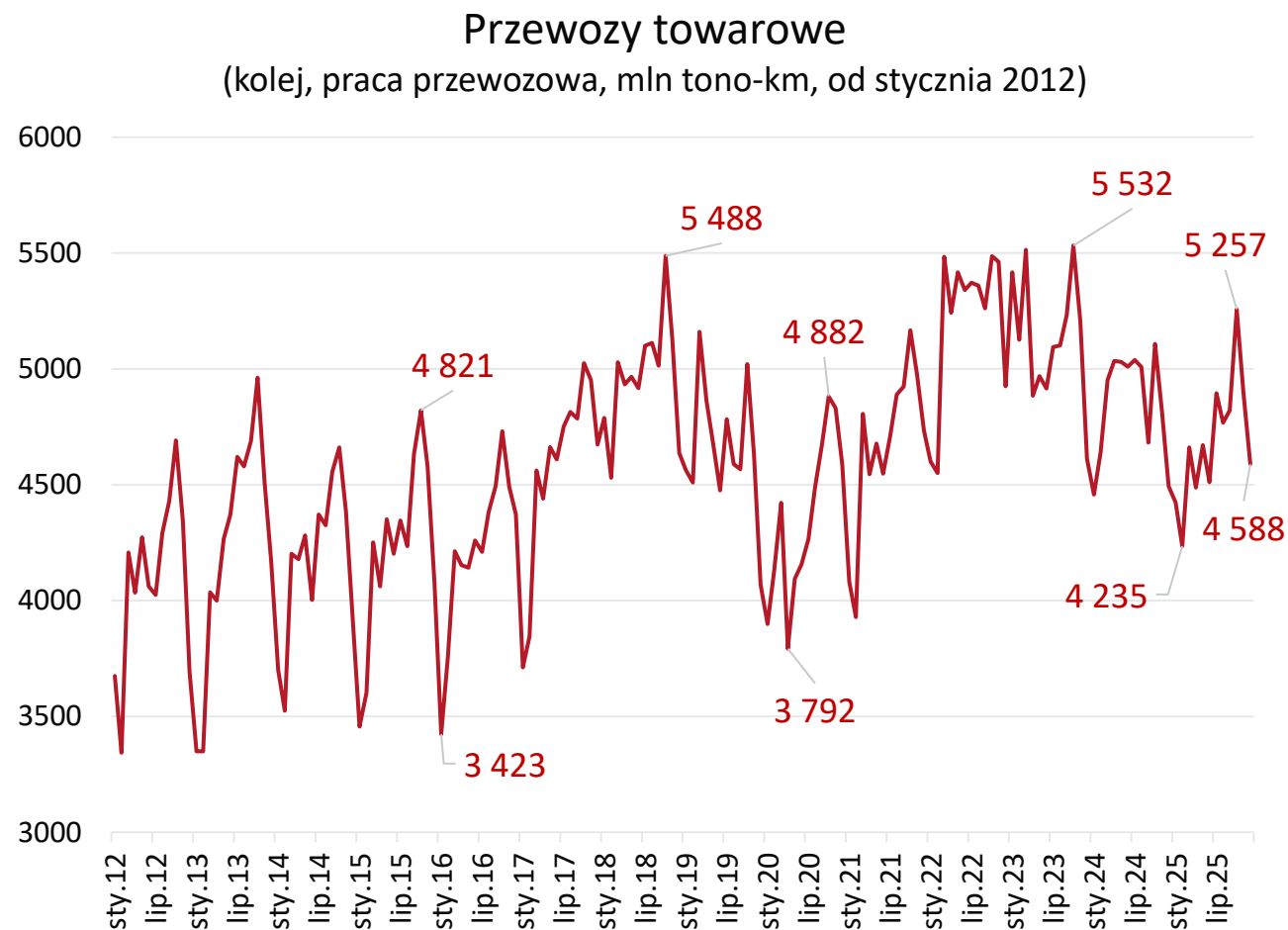
Dynamika r/r (w %) przewozów towarowych
(kolej, od stycznia 2013 r.)



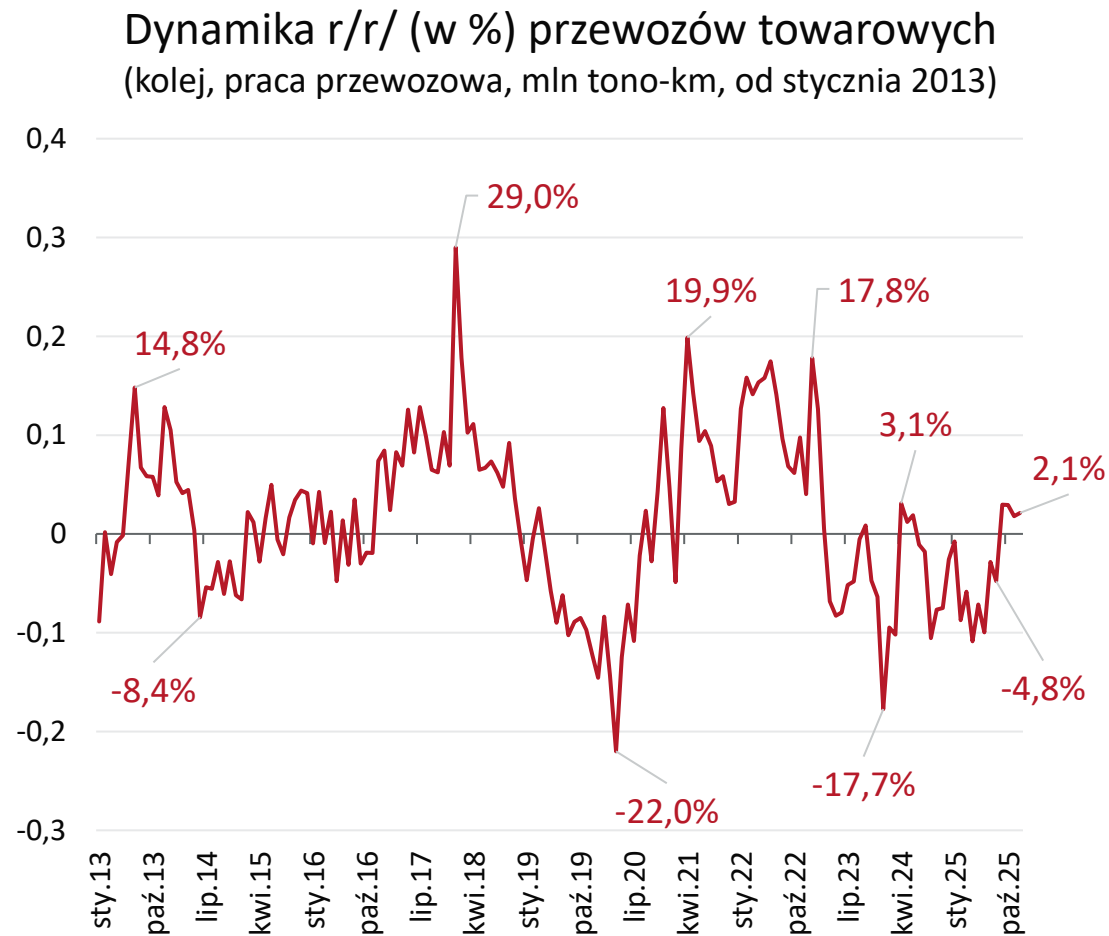
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego



Praca przewozowa transportu kolejowego (w mln tonokilometrów) w Polsce w 2025 spadła do poziomu (56 216) zbliżonego w 2019 po najwyższych wielkościach w 2022 - na co wpływ miały przede wszystkim przewozy węgla.



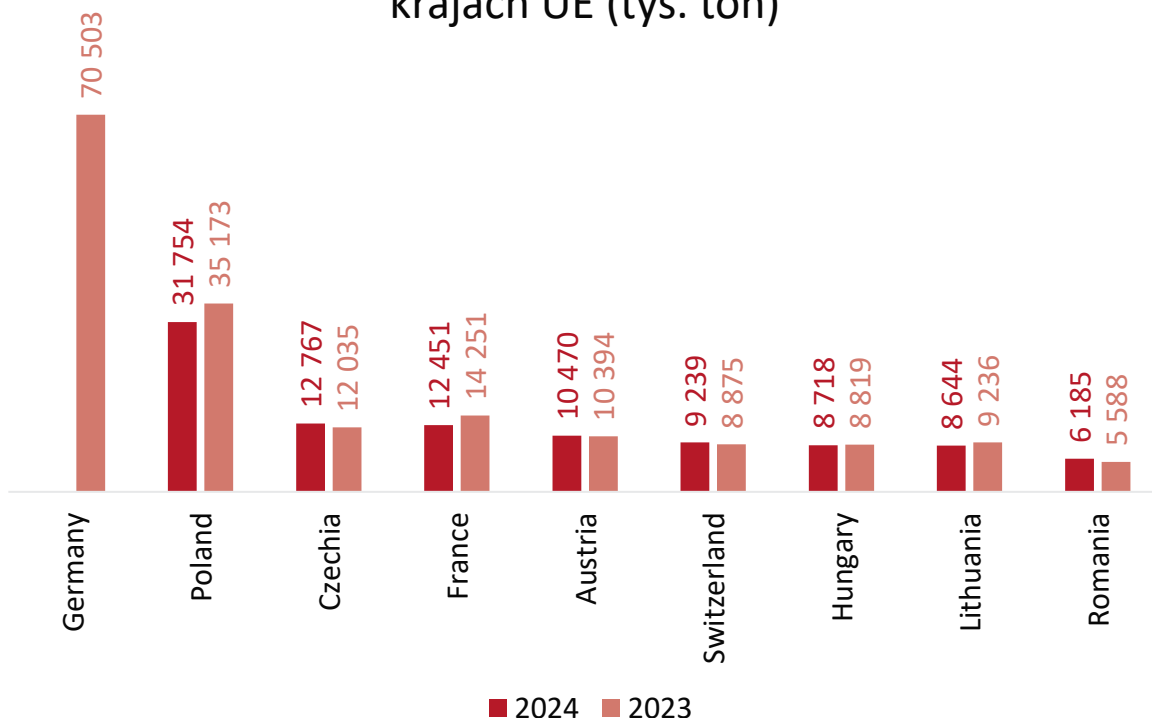
Od września 2025 ponownie wzrosty.



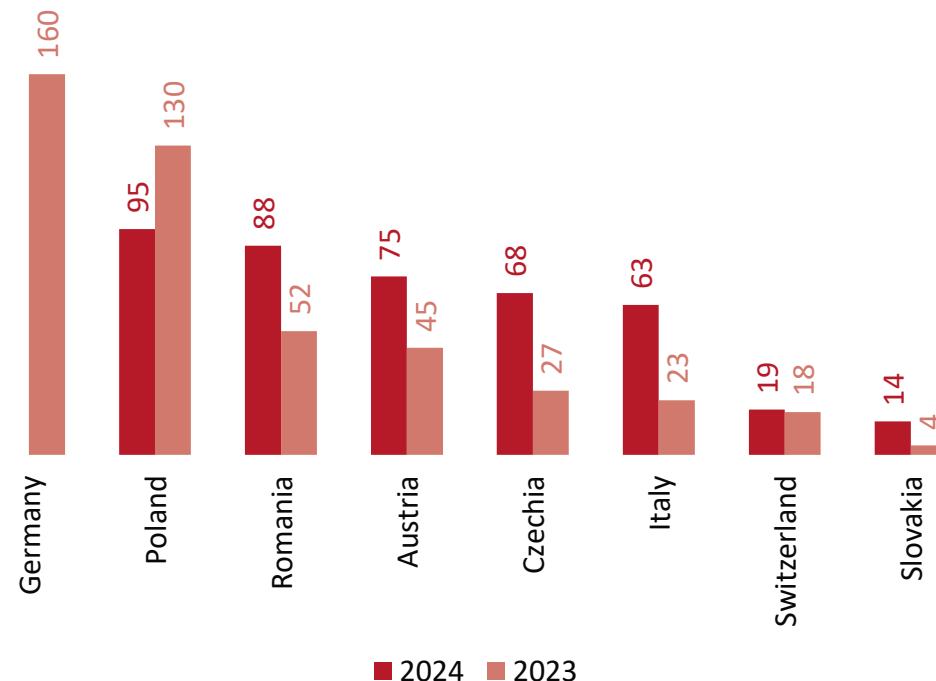
Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Polskie koleje, po kolejach 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)

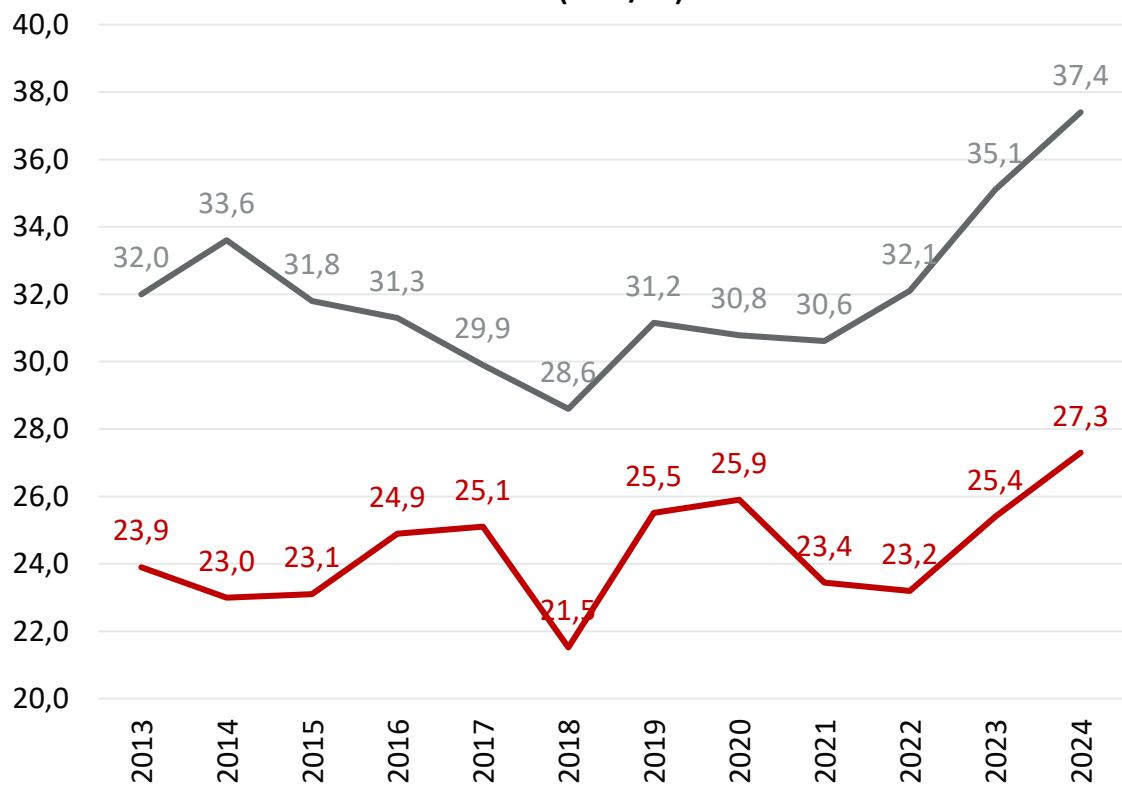


Źródło: Eurostat



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.

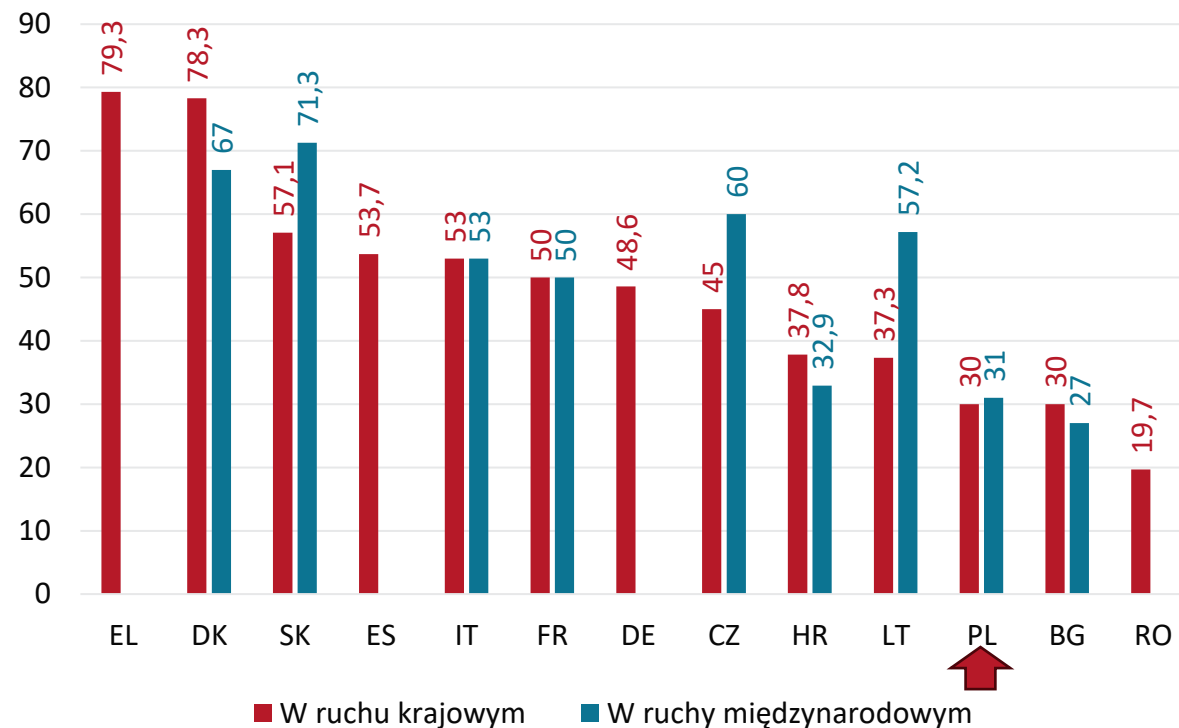
Średnia prędkość pociągów towarowych w Polsce (km/h)



— przewozy towarowe ogółem — przewozy intermodalne

Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

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

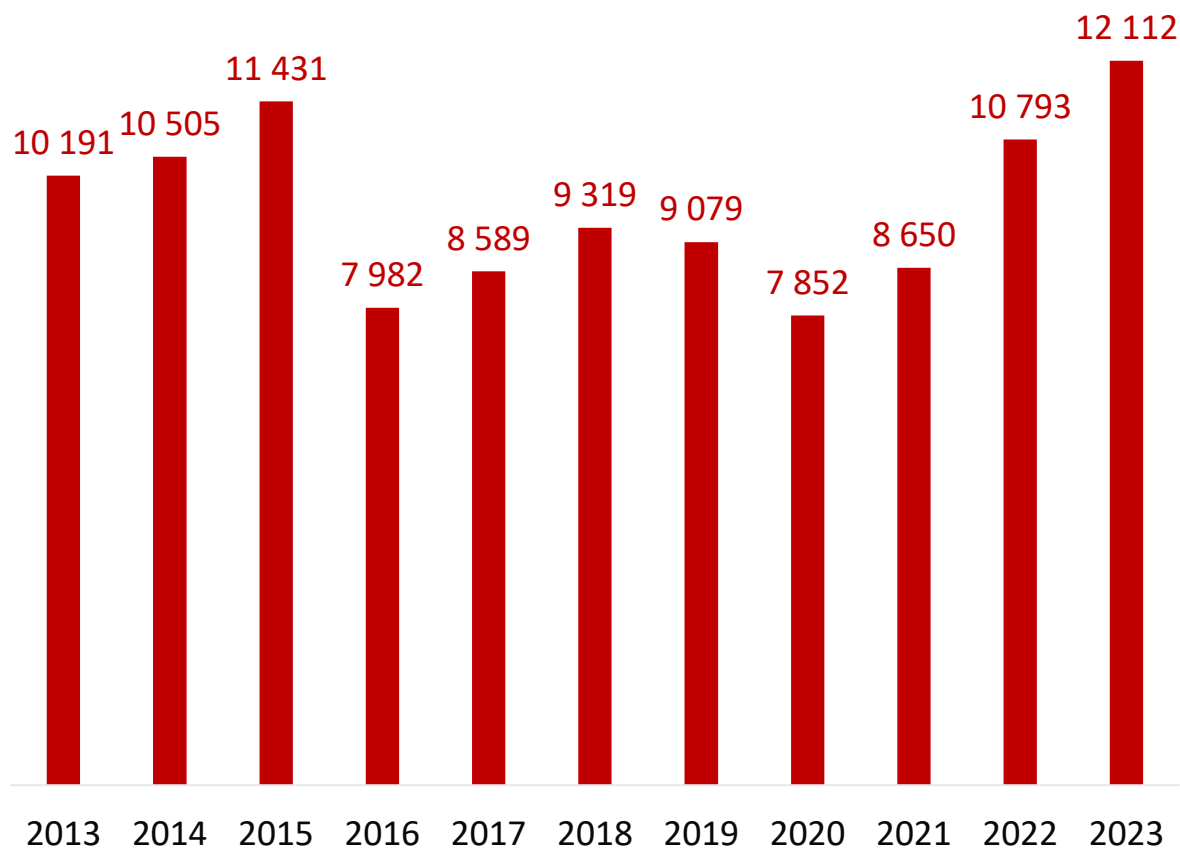


Źródło: Komisja Europejska, RMMS, W ruchu międzynarodowym brak danych dla: EL, ES, DE, RO

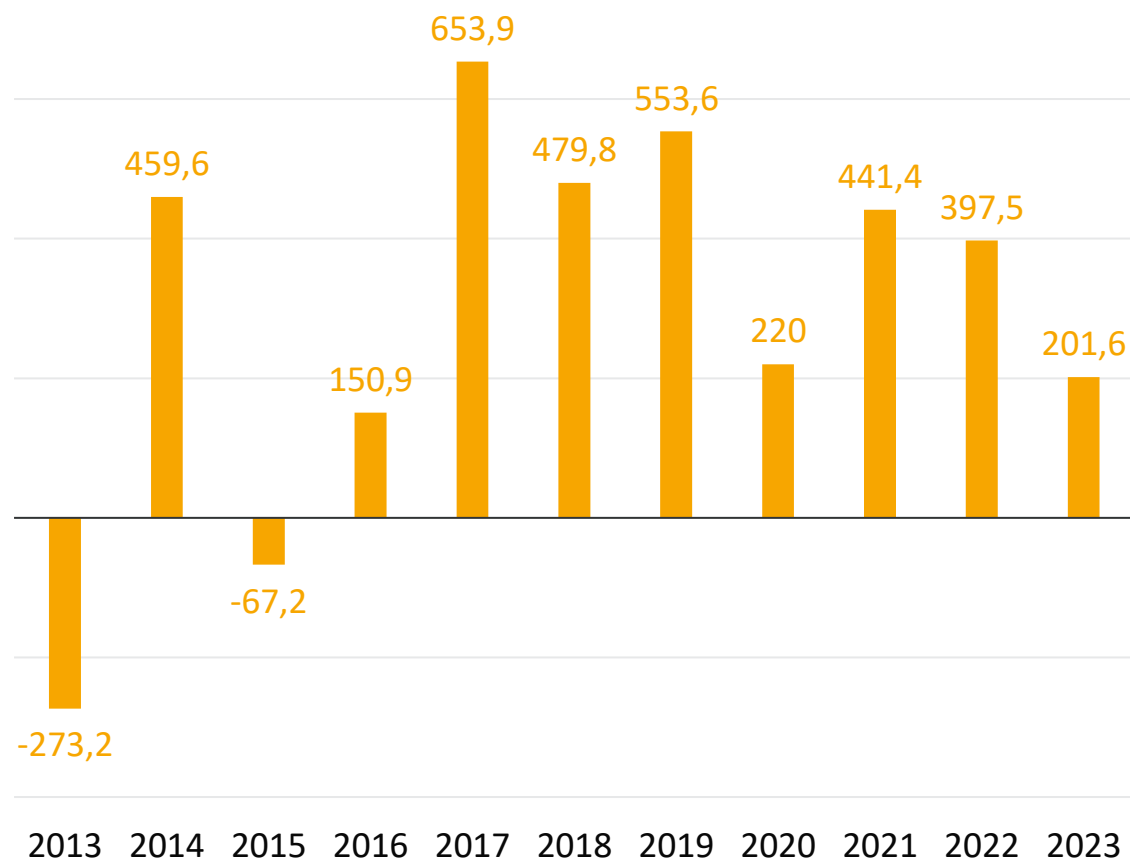
Przychody ze sprzedaży Grupy PKP w 2023 r. były na rekordowo wysokim poziomie.

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)



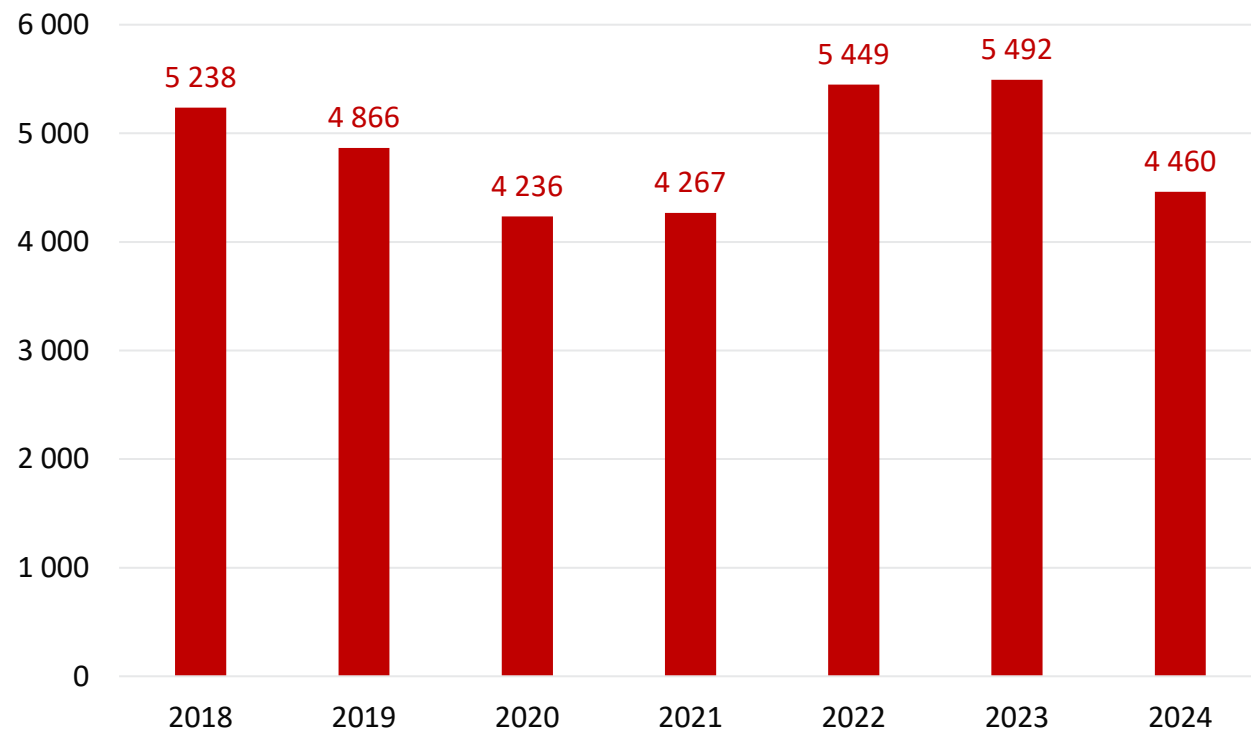
Źródło: Raporty roczne PKP, różne wydania



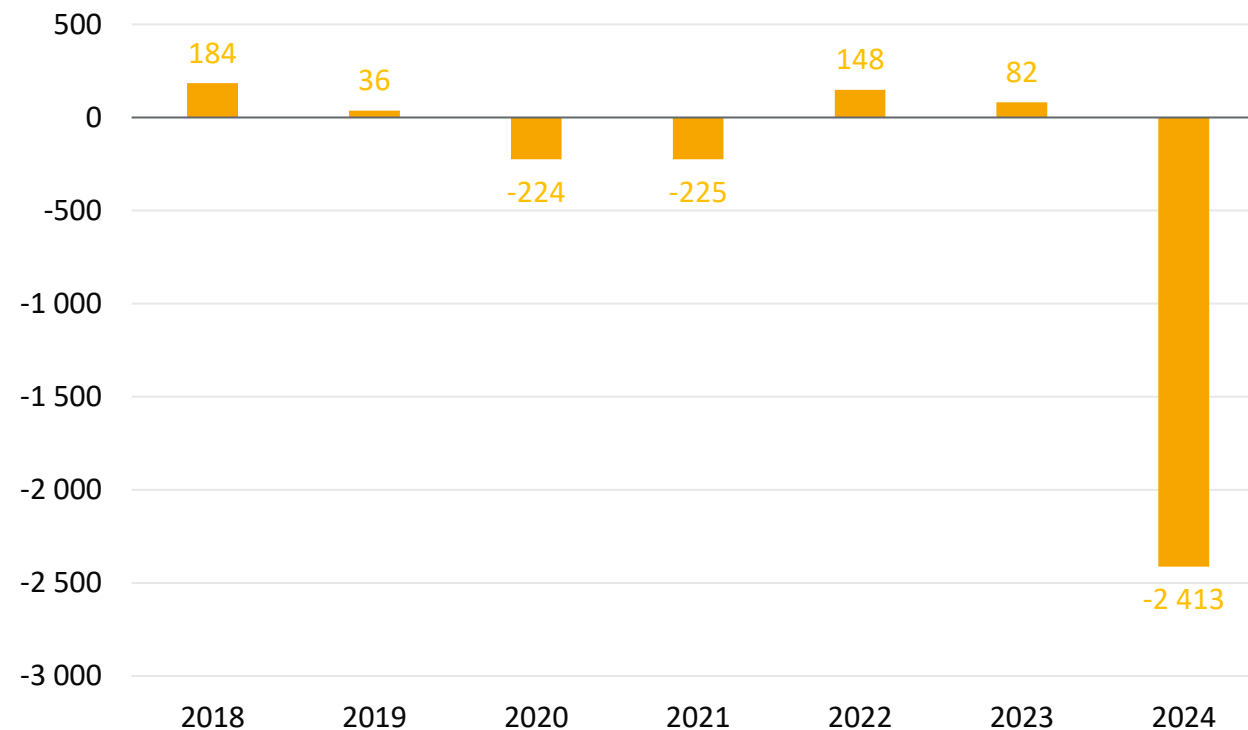
Przychody Grupy PKP CARGO powiązane z wolumenem przewozu węgla, który jest dominującą kategorią wśród towarów przewożonych przez PKP CARGO (40%).

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/>

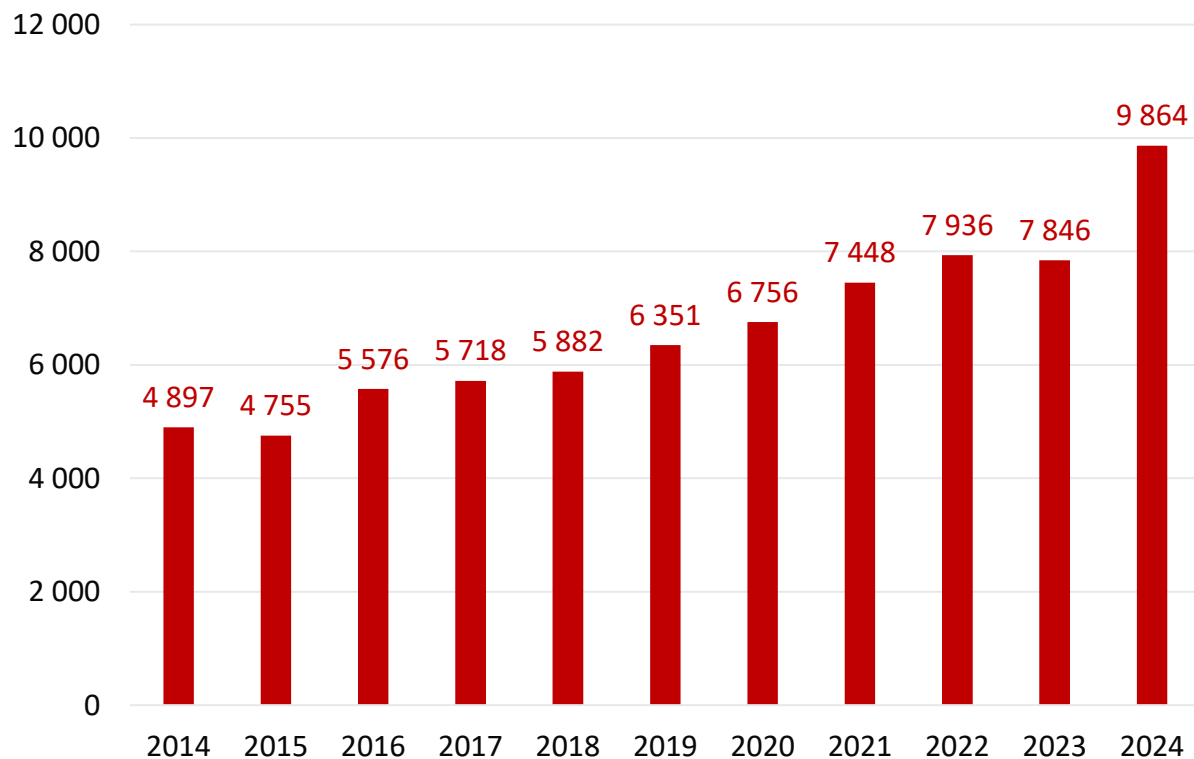


Przychody PKP PLK w trakcie 10 lat podwoiły się. W 2024 na rekordowe wyniki wpływa miała wyższa praca eksploatacyjna zrealizowana przez przewoźników pasażerskich w wyniku zwiększenia oferty przewozowej dla pasażerów.

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

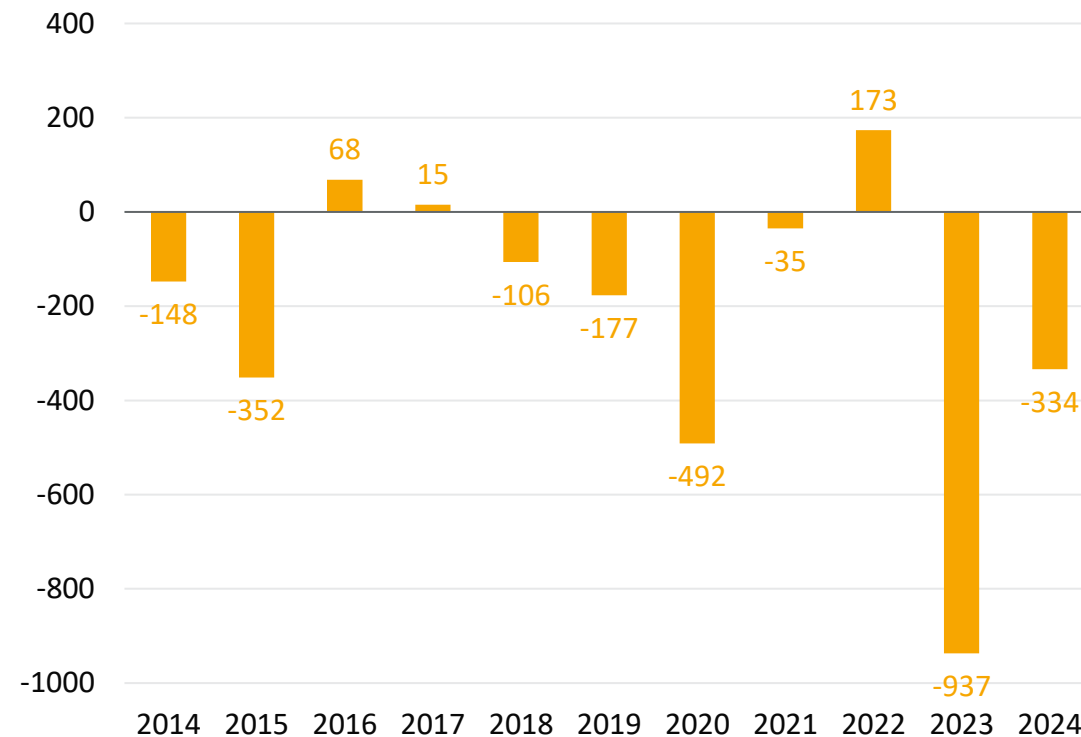
Przychody ze sprzedaży PKP PLK

(w mln zł)



Zysk (strata) netto PKP PLK

(w mln zł)



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

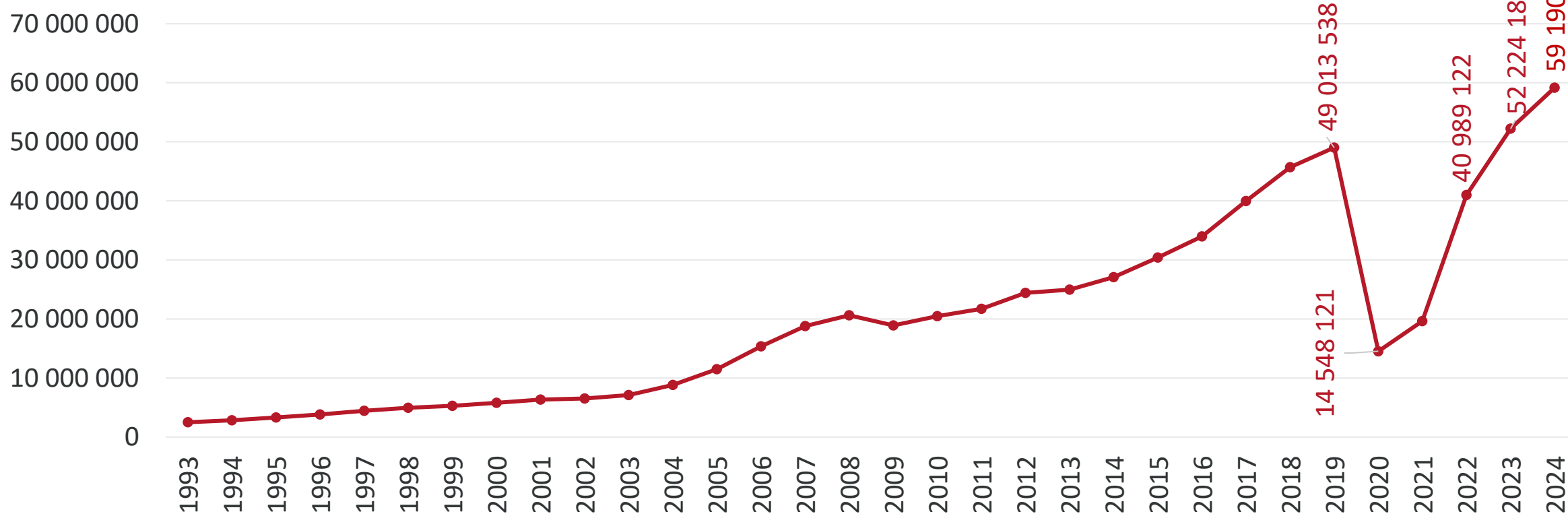


Rynek transportowy w Polsce – lotnictwo



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

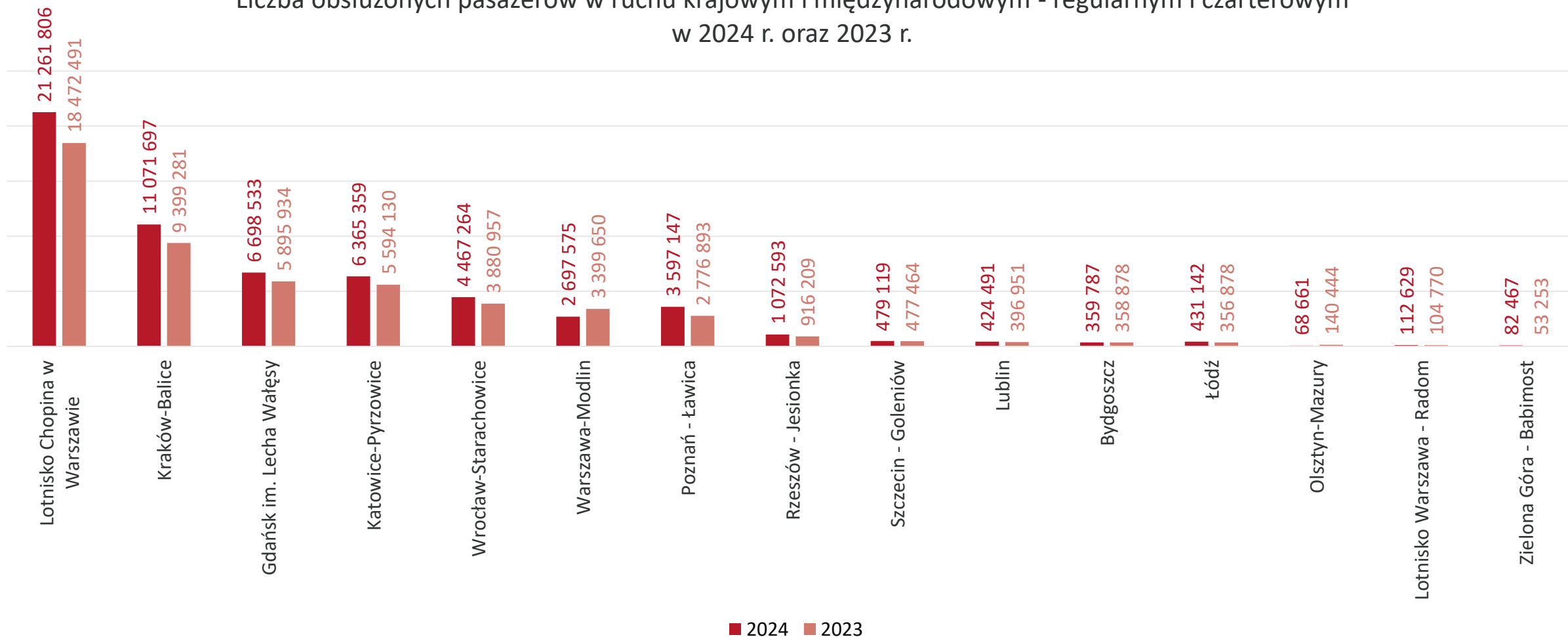


Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego



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.

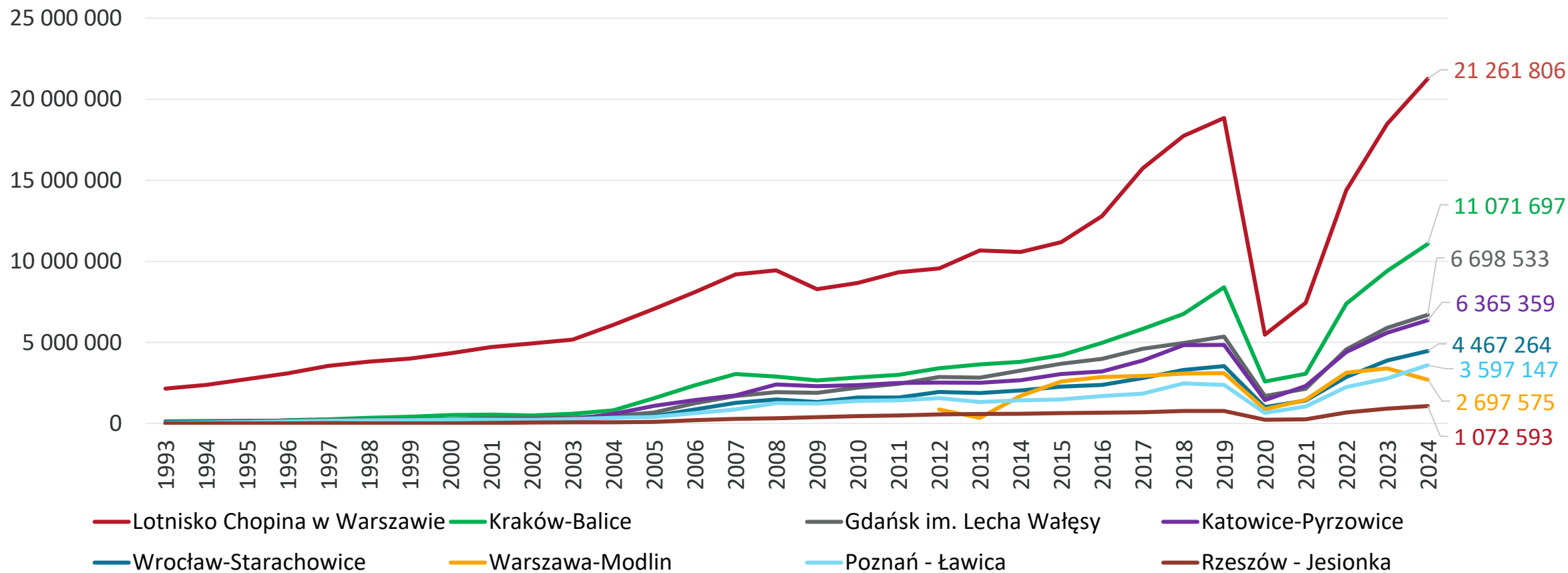
Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w 2024 r. oraz 2023 r.



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)

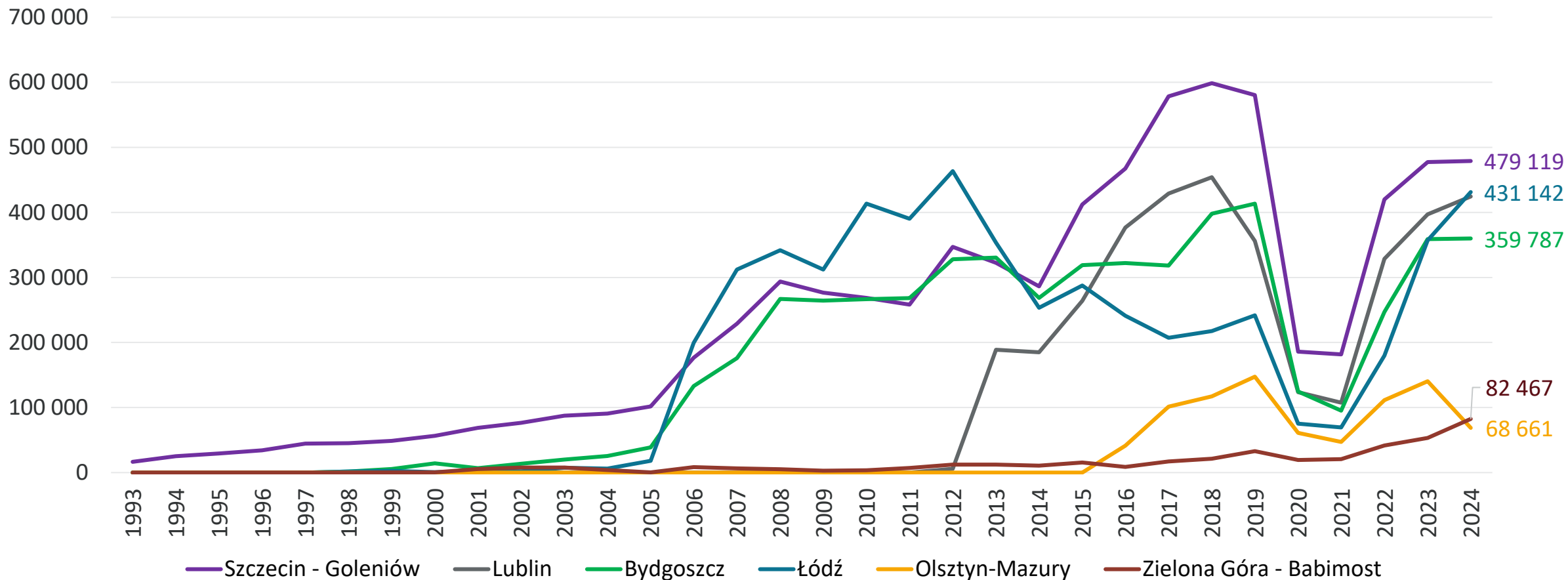


Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego



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 półroczu 2025 polskie lotniska z rekordową ilością pasażerów dla tego okresu w roku.

Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym - regularnym i czarterowym w pierwszym półroczu lat 2023 - 2025					
Nazwa portu lotniczego	pierwsze półrocze 2025	pierwsze półrocze 2024	pierwsze półrocze 2023	dynamika 2025/2024	dynamika 2025/2023
Lotnisko Chopina w Warszawie	11 011 455	9 728 776	8 328 119	13,2%	32,2%
Kraków - Balice	6 050 430	5 097 145	4 368 695	18,7%	38,5%
Gdańsk im. Lecha Wałęsy	3 329 170	2 966 924	2 627 455	12,2%	26,7%
Katowice - Pyrzowice	3 005 415	2 610 013	2 239 208	15,1%	34,2%
Wrocław - Strachowice	2 302 659	1 992 000	1 671 522	15,6%	37,8%
Poznań - Ławica	1 800 982	1 499 910	1 164 148	20,1%	54,7%
Warszawa/Modlin	776 366	1 373 349	1 626 286	-43,5%	-52,3%
Rzeszów - Jasionka	547 035	458 861	393 092	19,2%	39,2%
Łódź	215 290	195 316	153 859	10,2%	39,9%
Szczecin - Goleniów	213 741	213 471	222 920	0,1%	-4,1%
Lublin	204 263	177 824	173 745	14,9%	17,6%
Bydgoszcz	180 631	166 698	155 750	8,4%	16,0%
Olsztyn-Mazury	36 667	37 814	62 692	-3,0%	-41,5%
Zielona Góra - Babimost	35 427	30 443	22 429	16,4%	58,0%
Lotnisko Warszawa - Radom	31 802	44 671	24 427	-28,8%	30,2%
Suma	29 741 333	26 593 215	23 234 347	11,8%	28,0%

Źródło: Urząd Lotnictwa Cywilnego



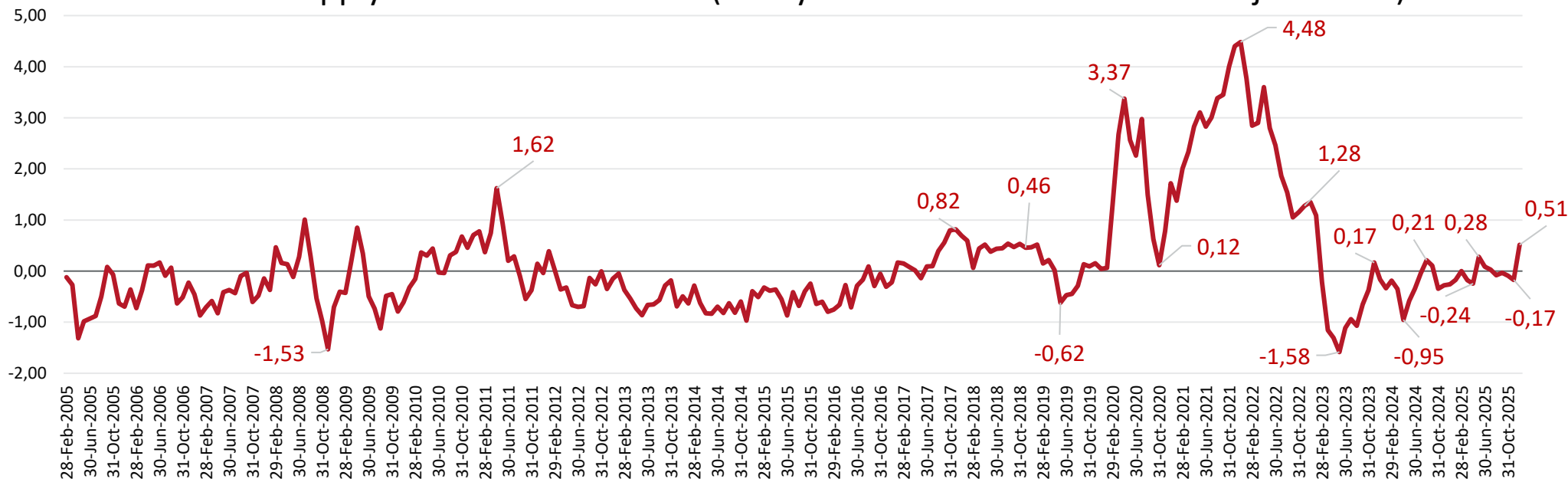
Rynek transportowy na świecie – fracht morski i lotniczy



Globalny Indeks Presji Łańcuchów Dostaw*, po wzrostach w maju 2025 (0,28), w ostatnich miesiącach 2025 wskazuje na złagodzenie presji w łańcuchach dostaw (wskaźnik poniżej 0), z wyłączeniem sytuacji w grudniu 2025.

W grudniu 2025 wskaźnik GSCPI wzrósł do (0,51) najwyższego poziomu od prawie 3 lat. Wpływ na pogorszenie wskaźnika miało czasowe uziemienie samolotów amerykańskich firm kurierskich UPS i FedEx po katastrofie jednego z samolotów.

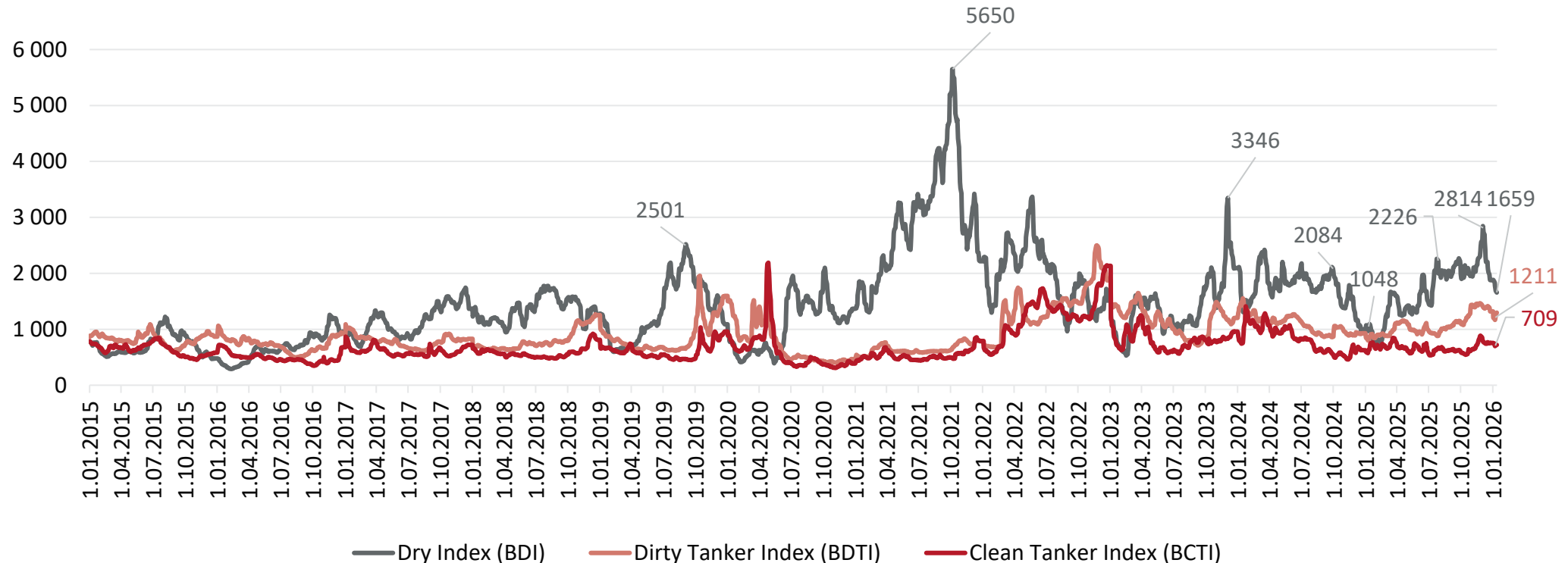
Global Supply Chain Pressure Index (odchylenie standardowe od średniej wartości)



*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 dostawa z indeksu PMI. Indeks koncentruje się na firmach produkcyjnych w siedmiu wzajemnie powiązanych gospodarkach: Chinach, strefie euro, Japonii, Korei Południowej, Tajwanie, Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych. **Wartość zerowa wskazuje na średnią presję na łańcuchy dostaw, wartości dodatnie oznaczają presję powyżej średniej, a wartości ujemne oznaczają presję poniżej średniej.**

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

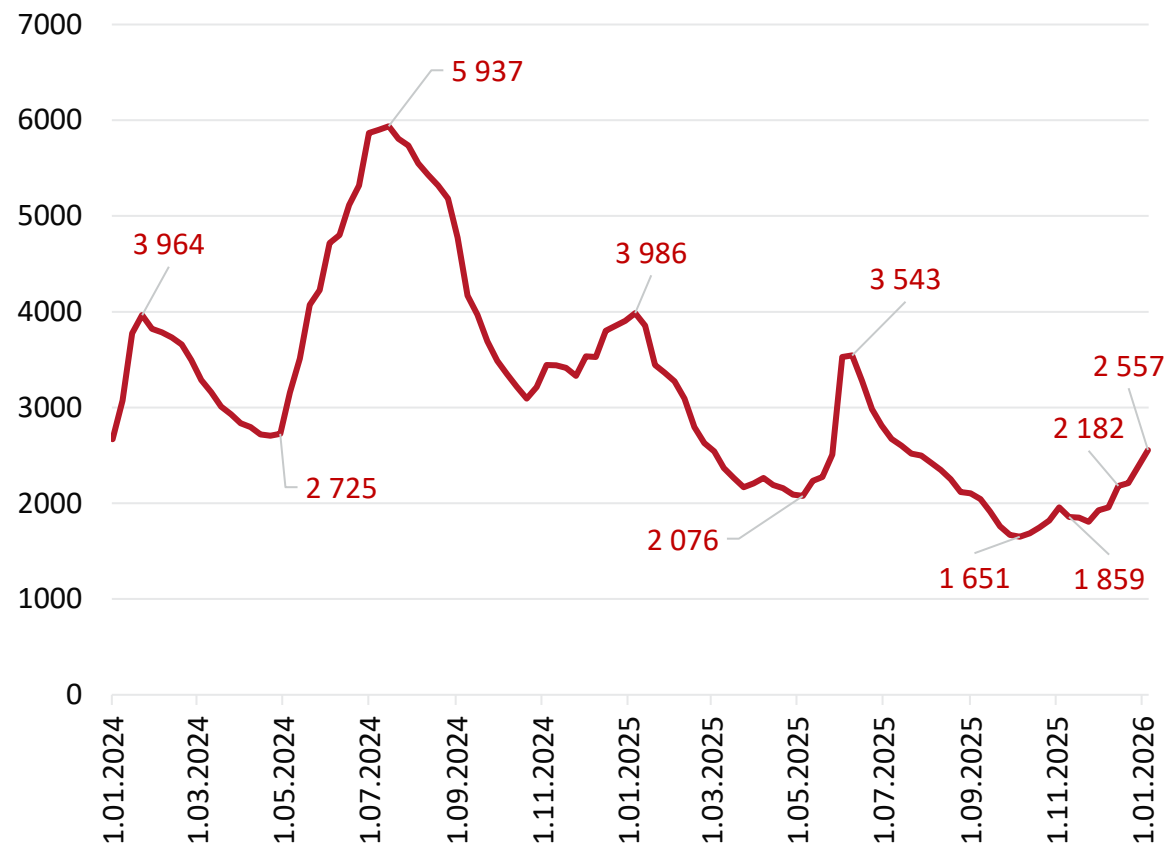
Sporządzany przez firmę Drewry światowy indeks cen transportu morskiego* wskazuje na spadek cen w 2025 w porównaniu z 2024, po jednorazowych nagłych wzrostach w okresie maj-czerwiec 2025.

Ceny na początku stycznia 2026 spadły o -36% 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)

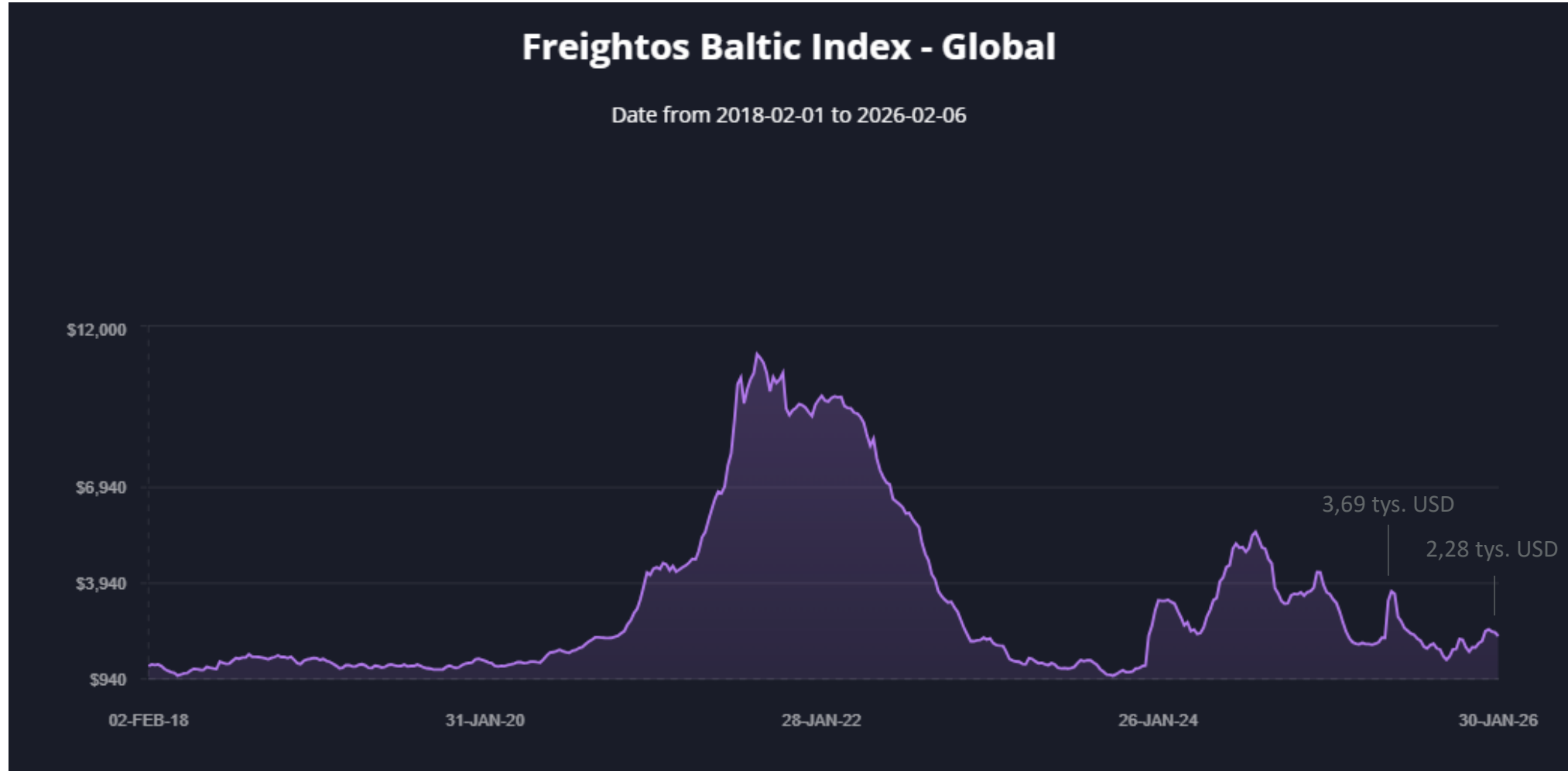


* World Container Index to tworzony przez firmę Drewry indeks mierzący wysokość cen transportu morskiego na głównych szlakach handlowych Wschód-Zachód. Indeks podawany jest w USD za kontener 40-stopowy (~12 m). Źródło: Macrobond → Drewry Shipping Consultants Ltd



Globalny wskaźnik cen frachtu morskiego (FBX) po wzrostach w 2024 spadł w 2025, chociaż nie do tak niskiego poziomu jak w 2023.

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



Źródło: Freightos

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

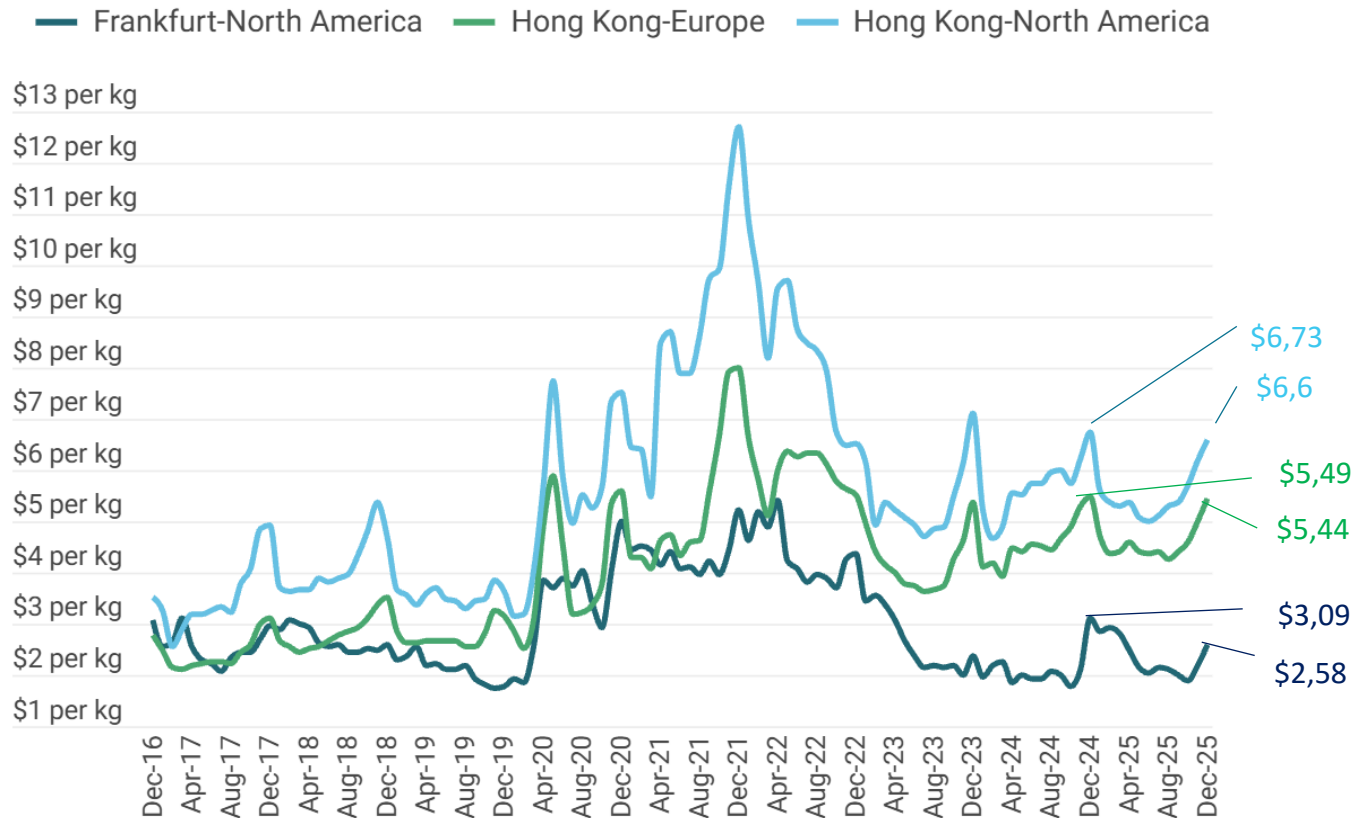
Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

Ceny transportu lotniczego w grudniu 2025 r. zwyczajowo były wysokie w tym miesiącu na tle cen w przeciągu roku, jednocześnie jednak były niższe niż w grudniu ubiegłego roku.

Airfreight Rates – Baltic Exchange Airfreight Index



Źródło: AiRCargoNews / BalticExchange

Rynek transportowy na świecie – benzyna i olej napędowy

Ważne

Dane podstawowe

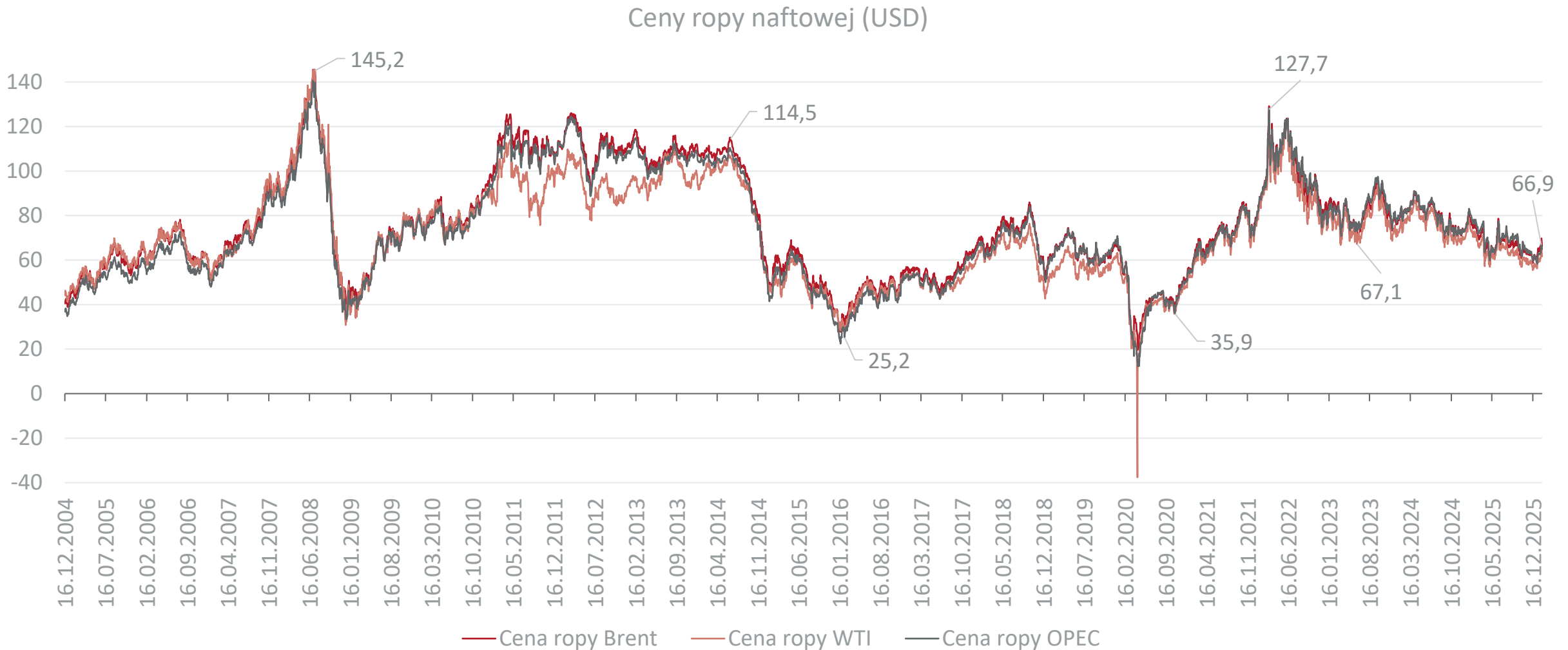
Kolej

Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

W styczniu 2026 r. ceny trzech głównych gatunków ropy zmniejszyły się w ujęciu rocznym (średnio o -19,5%), jednocześnie w ujęciu miesięcznym były przeciętnie o +2,9% wyższe.



Źródło: Macrobond

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i oleje
napędowe

Średnia miesięczna cena ropy.

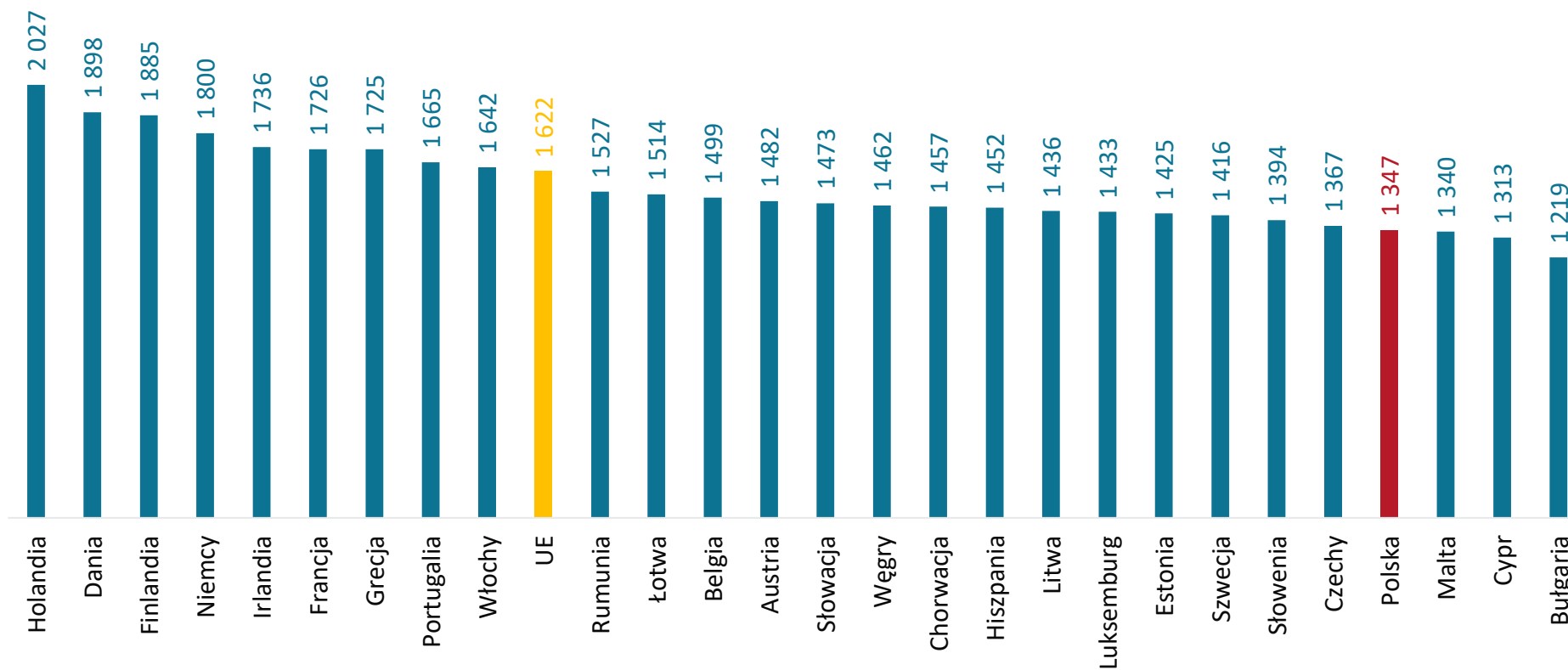
	sty.25	lut.25	mar.25	kwi.25	maj.25	cze.25	lip.25	sie.25	wrz.25	paź.25	lis.25	gru.25	sty.26
Brent	77,8	74,8	71,4	66,1	63,8	69,7	69,4	67,1	67,3	63,8	63,5	61,6	64,3
WTI	74,7	71,1	67,8	62,5	60,7	66,9	66,4	63,5	63,3	59,8	59,3	57,9	59,9
OPEC	79,2	76,8	74,0	69,0	63,6	69,7	71,0	69,7	70,4	65,2	64,5	61,8	62,3

Źródło: Macrobond



Ceny benzyny w Polsce na początku lutego 2026 były jednymi z najniższych w UE.

Ceny benzyny EU 95
(2 lutego 2026, EUR/1000 litrów)



Źródło: Weekly Oil Bulletin

Ważne

Dane podstawowe

Kolej

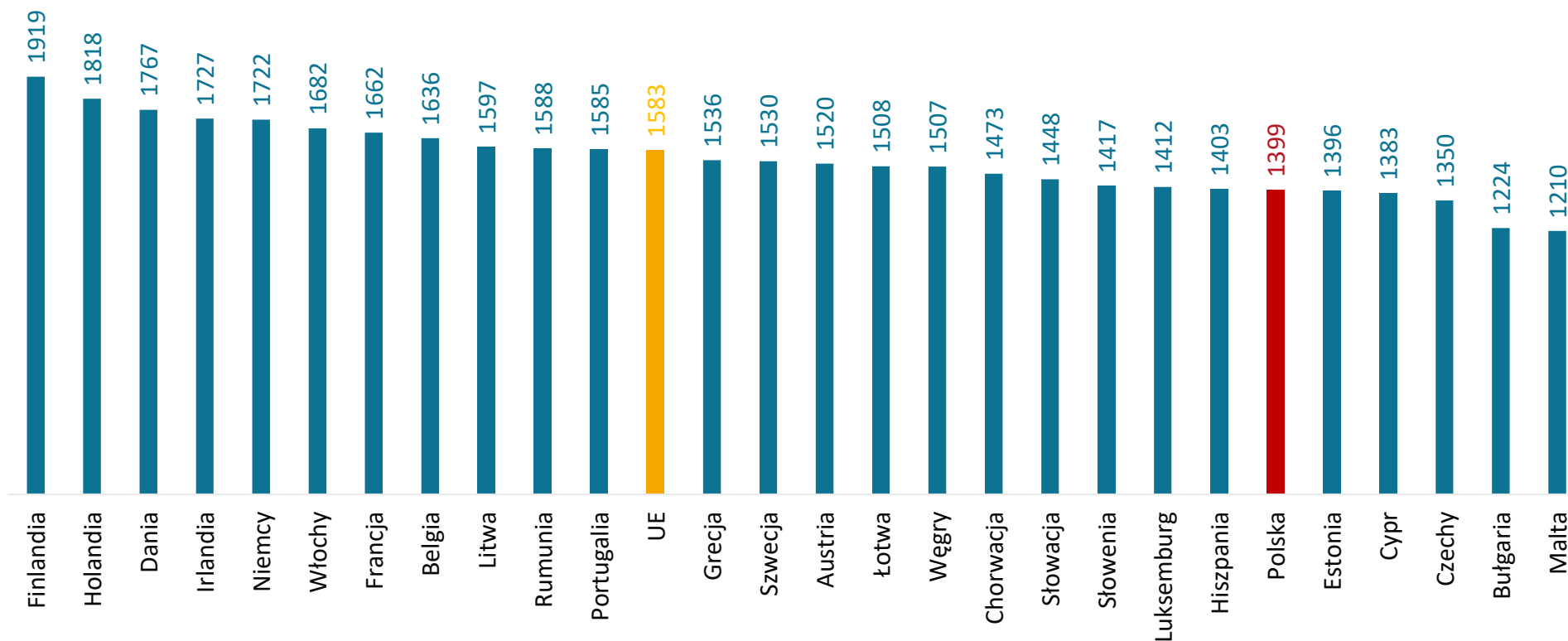
Lotnictwo

Fracht morski i lotniczy
na świecie

Benzyna i olej
napędowy

Ceny oleju napędowego w Polsce na początku lutego 2026 r. były niższe niż średnia w UE.

Ceny oleju napędowego (EN 590) (6 lutego 2026 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