

Monitoring statystyczny danych makroekonomicznych



Biuletyn statystyczny Monitoring danych makroekonomicznych I półrocze 2024

Październik 2024



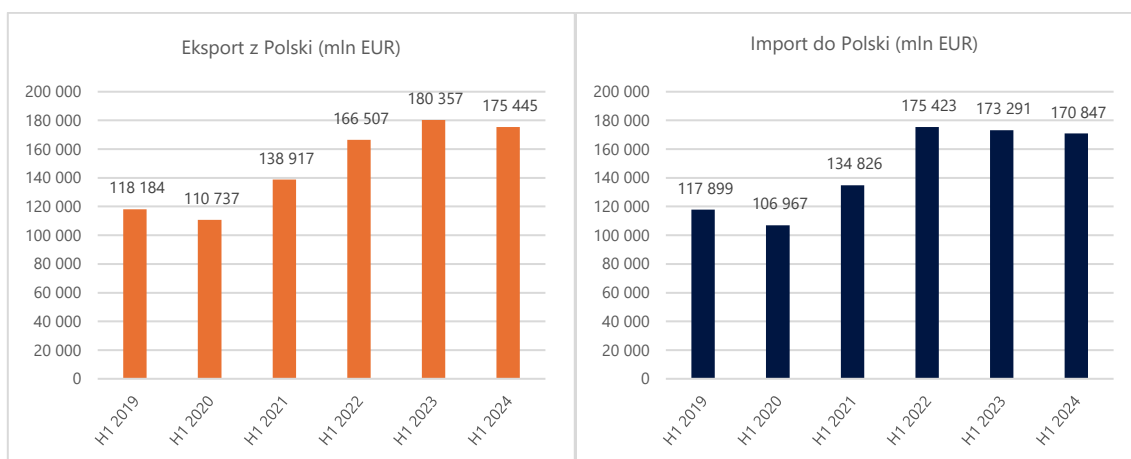


1. Wymiana handlowa Polski	3
1.1. Obroty towarowe w handlu zagranicznym	3
1.2. Struktura towarowa	4
1.3. Partnerzy handlowi	7
2. Wymiana handlowa wybranymi surowcami.....	9
2.1. Węgiel.....	9
2.2. Ropa naftowa.....	9
2.3. Produkty ropy naftowej.....	10
2.4. Gaz płynny – LPG.....	11
2.5. Gaz ziemny i LNG	11
2.6. Zboże	12
3. Zmiany w rachunkach narodowych.....	13
3.1. Produkt Krajowy Brutto	13
3.2. Wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych.....	13
3.3. Kursy walut i indeksy giełdowe ważniejszych surowców	14
3.4. Prognozy makroekonomiczne	20
4. Regionalna analiza województwa pomorskiego.....	23
4.1. Stopa bezrobocia rejestrowanego	23
4.2. Produkcja sprzedana przemysłu	24
4.3. Przeciętne wynagrodzenie brutto	26
5. Transport morski	28
5.1. Baltic Dry Index	28
5.2. Freightos Baltic Index.....	29
5.3. Ważniejsze wydarzenia w sektorze transportu morskiego w regionie Morza Bałtyckiego i w Polsce.....	33

1. Wymiana handlowa Polski

1.1. Obroty towarowe w handlu zagranicznym

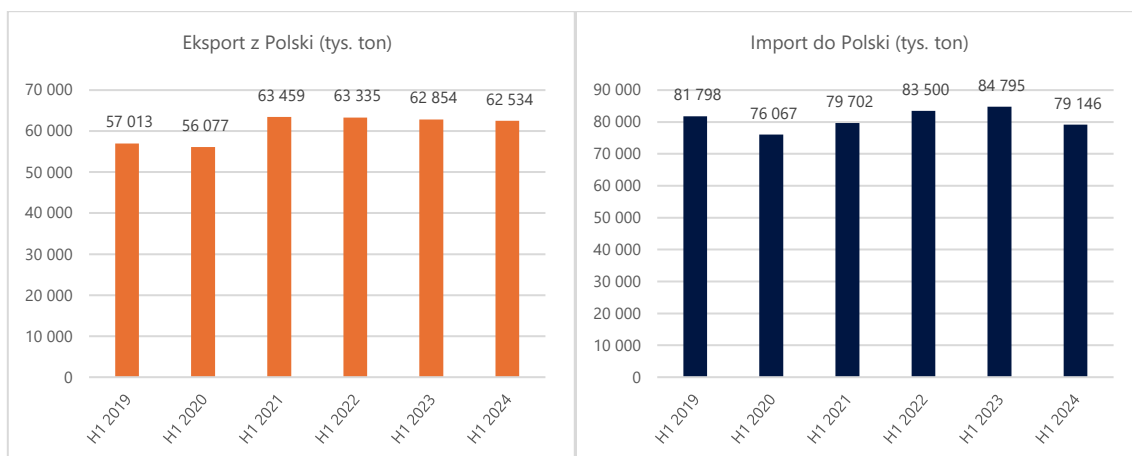
Obroty towarowe handlu zagranicznego w okresie styczeń-czerwiec 2024 roku wyniosły w cenach bieżących 175,445 mld EUR w eksporcie oraz 170,847 mld EUR w imporcie. Dodatkowo saldo ukształtowało się na poziomie 4,597 mld EUR, podczas gdy w analogicznym okresie 2023 roku wyniosło 7,065 mld EUR. W porównaniu z pierwszym półroczem 2023 roku eksport spadł o 2,72%, a import o 1,41%. W eksporcie spadki dotyczyły przede wszystkim kategorii maszyn i urządzeń transportowych, paliw, żelaza i stali, drewna i produktów z drewna, aluminium i artykułów z niego. Wzrosty zanotowano w kategorii pojazdów i ich części, artykułów odzieżowych, a także farmaceutyków. W przypadku importu spadki miały miejsce w kategorii paliw, maszyn i urządzeń elektrycznych, żelaza i stali oraz produktów chemicznych.



Rysunek 1. Eksport i import Polski w pierwszym półroczu w latach 2019-2024 [mln EUR]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Obroty towarowe handlu zagranicznego w pierwszym półroczu 2024 roku wyniosły pod względem tonażu 62,53 mln ton w eksporcie oraz 79,15 mln ton w imporcie. Pod względem tonażu w polskim bilansie handlowym obserwuje się saldo ujemne, które w bieżącym okresie wyniosło -16,6 tys. ton, w porównaniu z analogicznym okresem 2023, kiedy wyniosło 21,94 tys. ton. W porównaniu z pierwszymi sześcioma miesiącami 2023 roku eksport spadł o 0,51 %, a import o 6,66%. W eksporcie spadki dotyczyły przede wszystkim kategorii paliw, zboża, oraz kategorii minerałów (tj. sól, siarka, ziemia i kamień). Na plusie były kategorie drewna, papieru, żelaza i stali oraz wyroby z tworzyw sztucznych. W przypadku importu największe spadki miały miejsce w kategorii paliw, a wzrosty w grupie nawozów, rudy oraz napojów.

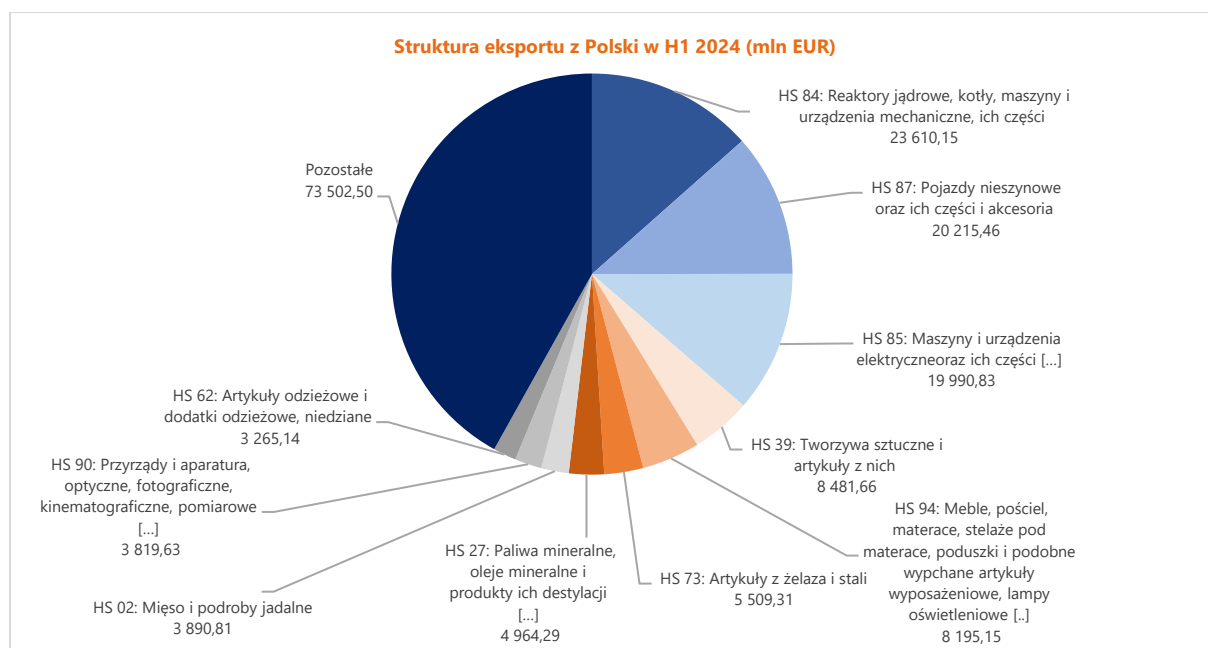


Rysunek 2. Eksport i import Polski w pierwszym półroczu w latach 2019-2024 [tys. ton]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

1.2. Struktura towarowa

Najważniejszymi towarami w eksporcie, pod względem wartości, jest kategoria 84 w nomenklaturze HS (ang. Harmonized System), stanowiąca 13,5% łącznego eksportu towarów. Jednakże najważniejszą podkategorią (towary pod 4-cyfrowym kodem HS) jest grupa HS 8708 „Części i akcesoria pojazdów mechanicznych [...]”. Kolejnymi ważnymi podkategoriami są także HS 8703 „Samochody i inne pojazdy samochodowe [...]”, oraz HS 8704 „Pojazdy silnikowe do transportu towarów”. W grupie HS 84 dominuje podgrupa HS 8471 „Maszyny do automatycznego przetwarzania danych i urządzenia do nich”. W przypadku HS 39 najważniejsze są produkty z podgrupy HS 3926 „Inne artykuły z tworzyw sztucznych [...]” i HS 3925 „Wyroby budowlane z tworzyw sztucznych [...]”, a z kategorii HS 94 - HS 9401 „Siedzenia [...]” i HS 9403 „Inne meble i ich części”.

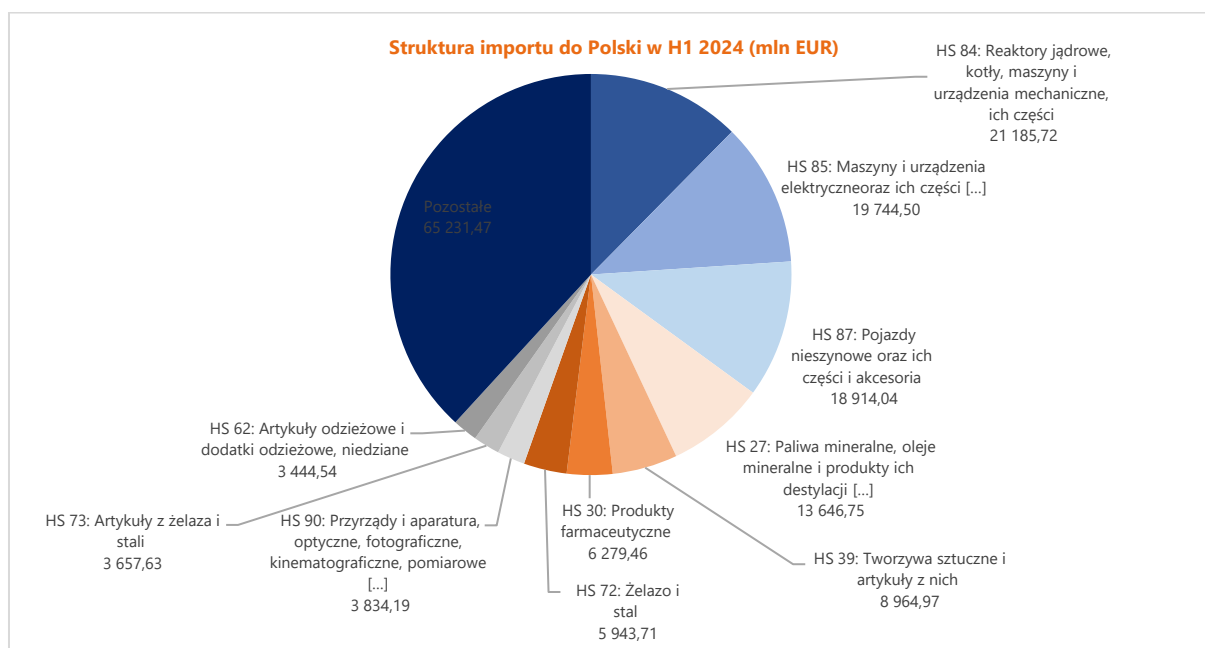


Rysunek 3. Struktura eksportu do Polski w okresie styczeń-czerwiec 2024 [mln EUR]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Najważniejszymi towarami w imporcie, pod względem wartości, bardzo podobnie jak w eksporcie są kategorie kolejno: HS 84, HS 85 oraz HS 87. Stanowią one łącznie 35% wartości importowanych towarów. W przypadku czwartej największej kategorii, paliw tj. HS 27, największy wolumen należy do grupy HS 2709 „Oleje naftowe i oleje otrzymywane z minerałów bitumicznych, surowe” oraz HS 2710, tj. produkty ropy i oleje odpadowe.

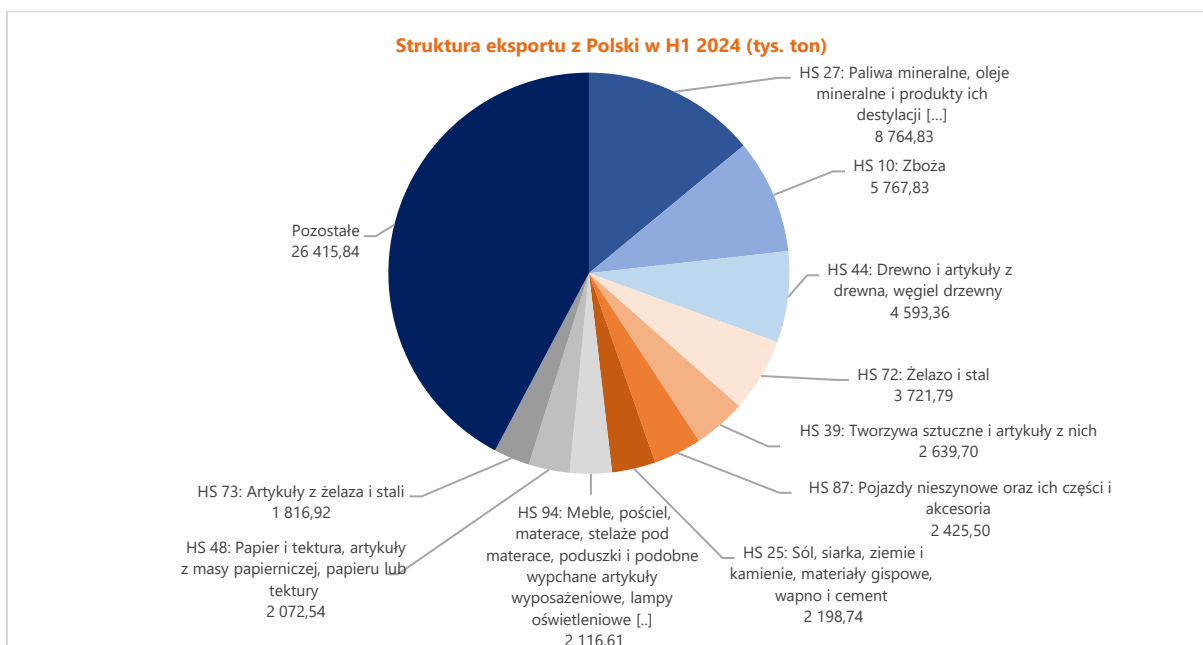
Najważniejszymi podkategoriami HS 84 w polskim imporcie jest HS 8471 „Maszyny do automatycznego przetwarzania danych i urządzenia do nich”, a także HS 8411 „Silniki turbodoładowane, turbośmigłowe i inne turbiny gazowe”. Drugą najważniejszą kategorią jest HS 87 „Pojazdy nieszynowe oraz części i akcesoria”, w której najważniejszy udział mają HS 8703 „Samochody i inne pojazdy samochodowe [...]”, HS 8708 „Części i akcesoria pojazdów mechanicznych [...]”. W kategorii HS 85 dominuje pozycja HS 8517 „Aparaty telefoniczne [...]”, oraz HS 8542 „Układy scalone elektroniczne”.



Rysunek 4. Struktura importu do Polski w okresie styczeń-czerwiec 2024 [mln EUR]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

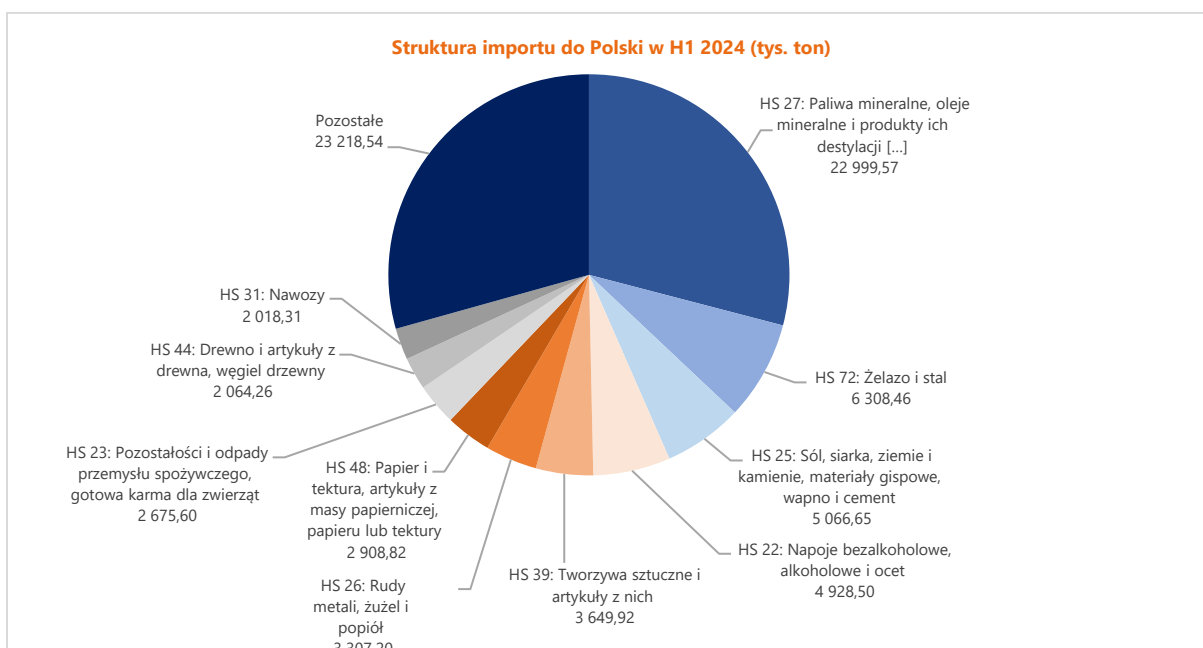
Pod względem eksportowanej masy, dominuje kategoria HS 27 „Paliwa mineralne [...]”, w których dominuje HS 2704 „Koks i półkoks z węgla [...]”, i HS 2701 „Węgiel, brykiety [...]”, ale także HS 2710 „Oleje ropy naftowej [...]”. W kategorii HS 10 „Zboża”, największy udział ma HS 1001 „Pszenica i mieszanka żyta”, HS 1005 „Kukurydza”. W kategorii HS 44 dominuje podgrupa HS 4403 „Drewno surowe [...]”, oraz HS 4415 „Skrzynie, pudła, klatki z drewna [...]”. Z kategorii HS 72 największy udział ma podgrupa HS 7204 „Odpady i złom żelazny [...]”. Na produkty z kategorią celną HS 39 składa się dużo mniejszych podgrup, jednak największy udział posiada m.in. HS 3923 „Artykuły do transportu lub pakowania towarów, z tworzyw sztucznych [...]”, HS 3920 „Pozostałe płyty, arkusze, folie, taśmy i paski z tworzyw sztucznych [...]” oraz HS 3925 „Wyroby budowlane z tworzyw sztucznych [...]”.



Rysunek 5. Struktura eksportu do Polski w okresie styczeń-czerwiec 2024 [tys. ton]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Pod względem importowanej masy zdecydowaną przewagę nad innymi kategoriami ma grupa HS 27 „Paliwa mineralne [...]”, w których dominuje HS 2709 „Oleje naftowe i oleje otrzymywane z minerałów bitumicznych, surowe”. W tej grupie spory, jednak nie tak pokaźny, udział ma także podgrupa HS 2710 „Oleje ropy naftowej i oleje otrzymywane z minerałów bitumicznych, inne niż surowe”. W grupie HS 72 „Żelazo i stal” największy tonaż generują towary z podgrupy HS 7208 „Wyroby walcowane płaskie z żeliwa lub stali niestopowej [...]”. Z kolei z kategorii HS 25 „Sól, siarka [...]” to sekcja HS 2517 „Otoczaki, żwir, kamień łamany lub kruszony [...]” ma największy udział. W przypadku grupy HS 22 „Napoje bezalkoholowe [...]” Polska najwięcej sprzedaje produktów z kodem celnym HS 2201 „Wody, w tym wody mineralne [...]”.



Rysunek 6. Struktura importu do Polski w okresie styczeń-czerwiec 2024 [tys. ton]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

1.3. Partnerzy handlowi

Najważniejszym partnerem handlowym Polski, zarówno pod względem wartości towarów, jak i ich tonażu, są Niemcy. Ich udział wśród najważniejszych kierunków handlu zagranicznego wynosi ponad 1/4 łącznej wartości zarówno eksportu, jak i importu. W minionym półroczu głównym towarem eksportowym na rynek niemiecki były towary z podkategorii HS 8708 „Części i akcesoria pojazdów mechanicznych”.

Pośród najistotniejszych kierunków eksportu najważniejsze pozostają państwa europejskie, tj. Francja, Czechy, Wielka Brytania i Włochy. Łączny ich udział wynosi 22,4%. Pięć najważniejszych kierunków dla Polski zapewnia pokrycie połowy wartości polskiego eksportu. W porównaniu z analogicznym okresem 2019 roku udział ten spadł o 1,04 p.p., a w porównaniu z ubiegłorocznymi wynikami o 0,86 p.p. Największe spadki zanotowano w sprzedaży na rynek niemiecki oraz czeski (ok. 6,5%), a jedynym rynkiem z Top 5, z którym odnotowano wzrost wymiany handlowej była Wielka Brytania (+7,13%).

	H1 2023	H1 2024	Udział % w 2024	Zmiana %
1. Niemcy	50 754,18	47 495,82	27,07%	-6,42%
2. Francja	11 300,52	10 915,65	6,22%	-3,41%
3. Czechy	11 625,68	10 862,29	6,19%	-6,57%
4. Wielka Brytania	8 742,92	9 366,63	5,34%	7,13%
5. Włochy	8 384,97	8 181,18	4,66%	-2,43%
Pozostałe	89 548,91	88 623,35	50,51%	-1,03%
łącznie	180 357,17	175 444,93	-	-2,72%

Tabela 1. Top 5 kierunków eksportu z Polski w pierwszym półroczu w 2024 [mln EUR]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

W przypadku importu, numerem dwa w rankingu od kilku lat są Chiny, których udział wzrasta rokrocznie – w 2019 roku ten kraj stanowił 8,2% w łącznym imporcie Polski, a obecnie jest to ok 9,1%. Wzrósł także handel z Niderlandami, które plasują się na trzecim miejscu zestawienia. Dostawy z pięciu największych kierunków, podobnie jak w przypadku eksportu, stanowią połowę wartości całkowitej wartości polskiego importu (50,34%), bez zmian w stosunku do analogicznego okresu 2023 roku, oraz o 0,34 p.p. więcej niż w roku 2019.

W pierwszym półroczu 2024 spadku nie zanotowano jedynie w handlu z Czechami. W pozostałych przypadkach zmniejszenie importu sięgało od -0,35% (Niemcy) do -4,36% (Niderlandy).

	H1 2023	H1 2024	Udział % w 2024	Zmiana %
1. Niemcy	43 958,10	43 803,87	25,64%	-0,35%
2. Chiny	15 742,38	15 547,44	9,10%	-1,24%
3. Niderlandy	11 319,32	10 825,33	6,34%	-4,36%
4. Włochy	8 592,19	8 280,40	4,85%	-3,63%
5. Czechy	7 204,74	7 540,85	4,41%	4,67%
Pozostałe	86 474,56	84 849,08	49,66%	-1,88%
łącznie	173 291,29	170 846,96	-	-1,41%

Tabela 2. Top 5 kierunków importu do Polski w pierwszym półroczu w 2024 [mln EUR]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

W eksporcie liczonym w tonażu również zaobserwowano spadki w dostawach na najważniejsze rynki. Zmiany sięgające od -4,59% (Niderlandy) do -2,25% (Niemcy) nie dotyczyły eksportu na Litwę (+2,91%) oraz Ukrainę, do której wysłano aż o 17,7% więcej towarów niż w pierwszej połowie 2023 roku. Należy zaznaczyć, że udział Ukrainy w pierwszym półroczu 2024 wyniósł 5,69%, podczas gdy w ubiegłym roku wynosił 4,81%, a w 2019 roku zaledwie 2,71%. Wysoki wzrost to przede wszystkim skutek zwiększonej dystrybucji paliw na rynek ukraiński, która rozpoczęła się po wybuchu wojny w lutym 2022 roku.

	H1 2023	H1 2024	Udział % w 2024	Zmiana %
1. Niemcy	16 607,18	16 233,71	25,96%	-2,25%
2. Czechy	6 067,47	5 909,57	9,45%	-2,60%
3. Ukraina	3 021,66	3 556,48	5,69%	17,70%
4. Niderlandy	3 444,54	3 286,34	5,26%	-4,59%
5. Litwa	2 384,01	2 453,38	3,92%	2,91%
Pozostałe	31 328,73	31 094,19	49,72%	-0,75%
łącznie	62 853,60	62 533,66	-	-0,51%

Tabela 3. Top 5 kierunków eksportu z Polski w pierwszym półroczu w 2024 [tys. ton]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Oprócz Niemiec, największe wolumeny w imporcie w pierwszych sześciu miesiącach 2024 roku docierają na polski rynek z Czech, Arabii Saudyjskiej, Ukrainy i Norwegii. Wartym podkreślenia jest fakt, iż Arabia Saudyjska oraz Norwegia jeszcze przed pandemią Covid-19 nie stanowiły dużego udziału w strukturze głównych dostawców. W 2019 roku posiadały one udziały na poziomie 1,81% oraz 2,2%. Przed eskalacją konfliktu na Ukrainie, w 2021 roku, największy udział w imporcie pod względem tonażu miała Rosja (19,9%), od której Polska pozyskiwała paliwa. Po naniesieniu sankcji przez kraje zachodnie na Rosję, w tym dotyczących sektora paliw, konieczna była reorganizacja kierunków dostaw ropy i jej produktów, przez co wzrosło znaczenie Arabii Saudyjskiej i Norwegii w koszyku głównych dostawców towarów do Polski. Wymiana handlowa z Rosją spadła w 2023 roku do 436 tys. ton w porównaniu z 21,35 mln ton w 2022 roku. W pierwszym półroczu 2024 roku udział Rosji w strukturze importu wyniósł zaledwie 2,10%, a w analogicznym okresie 2023 roku było to 3,5%.

	H1 2023	H1 2024	Udział % w 2024	Zmiana %
1. Niemcy	12 757,08	13 250,72	16,74%	3,87%
2. Czechy	7 203,37	7 605,14	9,61%	5,58%
3. Arabia Saudyjska	6 710,95	6 687,81	8,45%	-0,34%
4. Ukraina	5 888,86	6 382,08	8,06%	8,38%
5. Norwegia	4 491,92	5 203,26	6,57%	15,84%
Pozostałe	47 742,69	40 016,80	50,56%	-16,18%
łącznie	84 794,88	79 145,81	-	-6,66%

Tabela 4. Top 5 kierunków importu do Polski w pierwszym półroczu w 2024 [tys. ton]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

2. Wymiana handlowa wybranymi surowcami

2.1. Węgiel

Dla transportu morskiego istotnymi kategoriami w wymianie handlowej są surowce energetyczne. W przypadku węgla w I półroczu 2024 miał miejsce zauważalny, bardzo duży spadek w imporcie, wynoszący niemal 80% w stosunku do analogicznego okresu 2023 roku. Największe zahamowanie zanotowano w dostawach z Kolumbii i Stanów Zjednoczonych, kolejno o 75,9% i 48,6%. W eksporcie miał miejsce wzrost o 4,2%, a wśród głównych odbiorców pojawił się nowy kraj – Ukraina, do której dostarczono ponad 0,5 mln ton surowca.

Import				Eksport			
		H1 2023	H1 2024			H1 2023	H1 2024
1.	Kazachstan	2 543,48	1 482,24	1.	Czechy	1 451,81	1 103,60
2.	Kolumbia	3 236,09	780,25	2.	Ukraina	22,09	539,11
3.	Stany Zjednoczone	658,11	338,54	3.	Austria	497,83	430,77
4.	Czechy	183,97	297,48	4.	Słowacja	207,93	197,38
5.	Kanada	133,20	190,82	5.	Węgry	26,31	54,18
	łącznie	11 591,46	3 492,15		łącznie	2 285,97	2 382,19

Tabela 5. Top 5 kierunków importu i eksportu węgla w Polsce w pierwszym półroczu 2024 [tys. ton]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Pod względem wartości, tabela głównych rynków importu nie różni się od zestawienia głównych dostawców pod względem całkowitego tonażu. W przypadku eksportu zauważyć można, że węgiel na Ukrainę sprzedany był po niższej cenie niż na rynek austriacki.

Import				Eksport			
		H1 2023	H1 2024			H1 2023	H1 2024
1.	Kazachstan	427,40	162,69	1.	Czechy	368,57	215,39
2.	Kolumbia	733,39	95,79	2.	Austria	140,93	112,93
3.	Stany Zjednoczone	158,35	82,73	3.	Ukraina	6,34	63,57
4.	Czechy	50,29	67,30	4.	Słowacja	57,72	44,49
5.	Kanada	37,78	46,35	5.	Węgry	5,91	11,77
	łącznie	2 486,38	516,19		łącznie	604,20	461,99

Tabela 6. Top 5 kierunków importu i eksportu węgla w Polsce w pierwszym półroczu 2024 [mln EUR]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

2.2. Ropa naftowa

Bardzo istotną kategorią ładunkową w polskich portach są paliwa płynne. Polska jest importerem netto ropy naftowej. Dotychczas głównym dostawcą tego surowca była Rosja, jednak po nałożeniu embarga, konieczna była zmiana kierunków importu. Aktualnie największy udział w tej kategorii posiada Arabia Saudyjska – wolumen zakupionej ropy naftowej w pierwszym półroczu 2024 roku jest zbliżony do ubiegłorocznego (+1,24%). Drugą pozycję zajmuje Norwegia, od której zakupy wzrosły o 22,3% w stosunku do H1 2023. Zwiększył się także import ze Stanów Zjednoczonych (+102,3%). Spadł natomiast import z Nigerii. Jeśli chodzi o eksport – Polska reeksportuje ropę jedynie do Niemiec przeznaczoną do rafinerii Schwedt.

Import				Eksport			
		H1 2023	H1 2024			H1 2023	H1 2024
1.	Arabia Saudyjska	6 420,92	6 500,43	1.	Niemcy	90,18	79,39
2.	Norwegia	3 311,13	4 049,01		-		
3.	Stany Zjednoczone	463,81	938,48		-		
4.	Nigeria	1 118,11	512,23		-		
5.	Wielka Brytania	705,72	283,63		-		
	Łącznie	13 182,49	12 382,67		Łącznie	90,18	79,39

Tabela 7. Top 5 kierunków importu i eksportu ropy naftowej w Polsce w pierwszym półroczu 2024 [tys. ton]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Import				Eksport			
		H1 2023	H1 2024			H1 2023	H1 2024
1.	Arabia Saudyjska	3 633,38	3 725,08	1.	Niemcy	46,85	42,51
2.	Norwegia	1 850,19	2 299,43		-		
3.	Stany Zjednoczone	281,21	587,22		-		
4.	Nigeria	679,63	302,37		-		
5.	Wielka Brytania	423,81	171,90		-		
	Łącznie	7 236,83	7 147,77		Łącznie	47,18	42,54

Tabela 8. Top 5 kierunków importu i eksportu ropy naftowej w Polsce w pierwszym półroczu 2024 [mln EUR]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

2.3. Produkty ropy naftowej

W kategorii paliw istotną kategorią są produkty ropy naftowej, w której Polska jest zarówno importem, jak i eksporterem. Jest jednak importem netto – w pierwszej połowie 2024 roku Polska zaimportowała ponad 5 mln ton produktów ropy, z czego najwięcej z Niemiec (1,6 mln ton, +37,2%). Bardzo wysoki przyrost odnotowano w przypadku produktów ze Stanów Zjednoczonych (+522%). To bardzo ważna zmiana biorąc pod uwagę jak wyglądało zestawienie kierunków importu w całym 2023 roku – wówczas na drugim miejscu plasowała się Szwecja, a trzecia pozycja należała do Rosji.

Głównym kierunkiem eksportu produktów ropy naftowej z Polski jest Ukraina, do której w pierwszych sześciu miesiącach tego roku trafiło 62% całkowitego eksportu. W dalszej kolejności w zestawieniu znajdują się także Czechy, Niemcy – do wybuchu wojny na Ukrainie to te kraje były głównym kierunkiem eksportowym polskich przerobów ropy naftowej.

Analizując strukturę produktów ropy naftowej, które są eksportowane i importowane, zdecydowanie dominuje olej napędowy stanowiący ok. 60% produktów w imporcie, oraz ok. ¼ produktów w eksporcie. Na drugim miejscu w eksporcie Polski znajduje się olej opałowy (również ok. ¼ produktów), jednak w przypadku importu drugie miejsce zajmuje gaz LPG.

Import				Eksport			
		H1 2023	H1 2024			H1 2023	H1 2024
1.	Niemcy	1 171,93	1 607,33	1.	Ukraina	840,08	950,08
2.	Stany Zjednoczone	200,52	1 247,29	2.	Czechy	67,97	126,96
3.	Litwa	472,30	465,28	3.	Niderlandy	81,54	97,77
4.	Szwecja	394,42	408,54	4.	Niemcy	78,37	76,88
5.	Niderlandy	470,79	279,46	5.	Finlandia	160,51	53,99
	Łącznie	4 647,13	5 040,55		Łącznie	1 453,99	1 522,76

Tabela 9. Top 5 kierunków importu i eksportu produktów ropy naftowej w Polsce w pierwszym półroczu 2024 [tys. ton]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Import				Eksport			
		H1 2023	H1 2024			H1 2023	H1 2024
1.	Niemcy	1 090,18	1 445,48	1.	Ukraina	759,27	829,25
2.	Stany Zjednoczone	158,56	963,41	2.	Czechy	69,72	99,67
3.	Litwa	376,98	369,56	3.	Niemcy	78,73	90,40
4.	Szwecja	308,61	315,65	4.	Niderlandy	49,93	71,19
5.	Niderlandy	398,36	244,86	5.	Finlandia	97,71	34,73
	Łącznie	3 964,20	4 266,15		Łącznie	1 312,39	1 387,77

Tabela 10. Top 5 kierunków importu i eksportu produktów ropy naftowej w Polsce w pierwszym półroczu 2024 [mln EUR]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

2.4. Gaz płynny – LPG

Pośród paliw węglowodorowych należy wskazać gaz LPG, którego Polska także jest importerem netto. Jest on ważny w kontekście nowego embarga nałożonego na Rosję z końcem 2023 roku, dla którego obecnie obowiązuje okres przejściowy. Polska jest jednym z głównych odbiorców LPG z Rosji. Według analiz Polskiej Organizacji Gazu Płynnego, w samym 2023 roku Polska importowała 2 625 tys. ton LPG (+6,5% r/r), z czego niemal połowę, tj. 1 203 tys. ton, pochodziło z Rosji. Dotychczas zdecydowana większość dostaw rosyjskich trafiała do Polski koleją - według szacunków było to nawet ok. 1 mln ton. Sam wybuch wojny na Ukrainie stanowił przyczynek do rezygnacji z części zakupów rosyjskiego LPG – udział Rosji w strukturze jeszcze w 2020 roku sięgał 65%. Polska to także ważny odbiorca dla rosyjskiego rynku – eksport do Polski miał stanowić nawet 1/3 łącznego wolumenu LPG w eksporcie tego produktu z Rosji.

Import				Eksport			
		H1 2023	H1 2024			H1 2023	H1 2024
1.	Rosja	624,32	572,68	1.	Ukraina	198,22	120,28
2.	Szwecja	291,21	214,58	2.	Niemcy	43,90	21,91
3.	Belgia	29,70	91,67	3.	Węgry	34,12	16,61
4.	Stany Zjednoczone	31,64	87,96	4.	Czechy	13,88	11,06
5.	Wielka Brytania	58,76	73,02	5.	Słowacja	10,93	9,00
	Łączny import	1 324,99	1 312,36		Łączny eksport	325,21	194,85

Tabela 11. Top 5 kierunków importu i eksportu LPG w Polsce w pierwszym półroczu 2024 [tys. ton]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Import				Eksport			
		H1 2023	H1 2024			H1 2023	H1 2024
1.	Rosja	283,95	248,08	1.	Ukraina	116,39	74,81
2.	Szwecja	164,10	122,69	2.	Niemcy	32,09	14,05
3.	Belgia	17,81	56,08	3.	Węgry	22,42	10,20
4.	Stany Zjednoczone	19,13	45,09	4.	Czechy	9,22	7,28
5.	Wielka Brytania	33,54	40,56	5.	Słowacja	7,07	5,70
	Łączny import	671,95	657,26		Łączny eksport	201,31	120,90

Tabela 12. Top 5 kierunków importu i eksportu LPG w Polsce w pierwszym półroczu 2024 [mln EUR]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

2.5. Gaz ziemny i LNG

Niestety występują braki danych dla gazu ziemnego, w tym LNG. Do października 2023 roku dane Eurostat wskazują wolumeny dla gazu ziemnego i jego płynnej postaci, jednak od tego momentu braki danych oznaczane są flagą poufności.

Gaz w Polsce dostarczany jest poprzez terminal w Świnoujściu, uruchomiony jesienią 2022 roku gazociąg Baltic Pipe, a także poprzez interkonektory Polska-Litwa oraz Polska-Słowacja, oraz z wydobycia własnego. Dominującą rolę na tym rynku ma spółka państwowa PGNiG – szacuje się, że jest to udział na poziomie nawet ok. 85%.

W 2022 roku, w wyniku konfliktu na Ukrainie, Gazprom wstrzymał dostawy gazu do Polski. Również w wielu krajach UE zaszły zmiany w odniesieniu do źródeł importu LNG, jednak nie wszędzie doszło do całkowitego zaprzestania importu gazu z Rosji, a w niektórych przypadkach obserwowany jest nawet przyrost w imporcie z tego kraju. W przypadku Polski, gaz ziemny z Rosji został zastąpiony gazem skroplonym ze Stanów Zjednoczonych, dostawami za pomocą rurociągu z Norwegii, a także krajowym wydobyciem.

2.6. Zboże

Jednym z ważniejszych ładunków w transporcie morskim jest także zboże. Polska jest eksporterem netto tego ładunku. Wśród głównych odbiorców polskiego zboża niezmiennie na miejscu pierwszym są Niemcy. Drugim kierunkiem eksportowym była Nigeria. Pomimo spadku zanotowanego w pierwszych sześciu miesiącach 2024 roku, to wciąż na rynek trafiają wyjątkowo duże wolumeny – istnieje prawdopodobieństwo, że trafia tam reeksportowane ziarno ukraińskie. W 2022 roku Polska importowała rekordowe wielkości pszenicy i kukurydzy z Ukrainy, którego nadmiarowe ilości zostały rozdysponowane w kierunku zamorskie.

Import				Eksport		
		H1 2023	H1 2024		H1 2023	H1 2024
1.	Słowacja	107,27	161,08	1.	Niemcy	2 262,60
2.	Czechy	70,49	101,00	2.	Nigeria	744,19
3.	Mjanma	44,78	51,12	3.	Niderlandy	841,87
4.	Ukraina	973,77	37,91	4.	Wielka Brytania	151,81
5.	Francja	16,90	28,22	5.	Angola	198,20
	łącznie	1 431,29	579,94		łącznie	6 676,50

Tabela 13. Top 5 kierunków importu i eksportu zboża w Polsce w pierwszym półroczu 2024 [tys. ton]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Import				Eksport		
		H1 2023	H1 2024		H1 2023	H1 2024
1.	Francja	55,37	77,62	1.	Niemcy	650,20
2.	Słowacja	31,77	40,03	2.	Nigeria	213,72
3.	Mjanma	20,60	30,53	3.	Niderlandy	235,27
4.	Czechy	21,66	22,92	4.	Wielka Brytania	45,32
5.	Niemcy	29,56	17,36	5.	Angola	52,13
	łącznie	497,15	326,00		łącznie	1 941,79

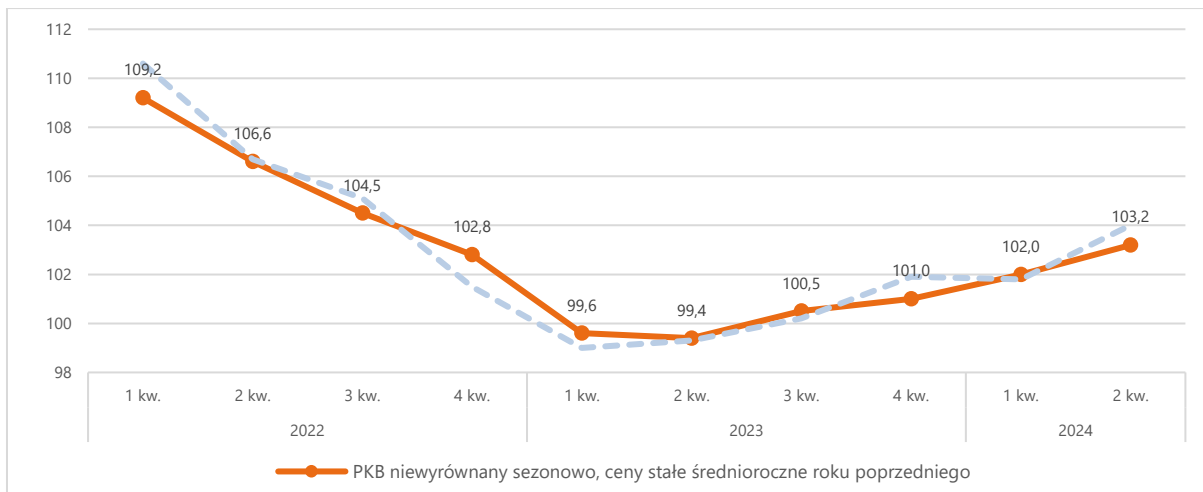
Tabela 14. Top 5 kierunków importu i eksportu zboża w Polsce w pierwszym półroczu 2024 [mln EUR]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

3. Zmiany w rachunkach narodowych

3.1. Produkt Krajowy Brutto

Zgodnie z danymi zaprezentowanymi przez Główny Urząd Statystyczny za drugi kwartał 2024 roku, Produkt krajowy brutto (PKB) okazał się w ujęciu realnym o 3,2% wyższy niż w analogicznym okresie roku 2023. W pierwszym kwartale 2024 roku notowany był wzrost na poziomie 2,0%. Do wzrostu PKB przyczyniło się zwiększenie konsumpcji prywatnej oraz publicznej, a także dodatni wkład eksportu netto. Popyt konsumpcyjny był wspierany przez korzystną sytuację na rynku pracy, w tym niskie bezrobocie.



Rysunek 7. Dynamika PKB Polski

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych GUS

3.2. Wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych

Wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych, nazywany potocznie inflacją, to kolejny z istotnych wskaźników nakreślających stan gospodarki w danym okresie. Półroczny wskaźnik w odniesieniu do poprzedniego okresu (tj. do H2 2023) wyniósł 101,9 (1,9%), a w odniesieniu do H1 2023 wyniósł 102,7 (2,7%). W odniesieniu do grudnia 2023 najwyższy wskaźnik inflacji odnotowano w czerwcu 2024 roku, a najniższy – w styczniu. Warto zaznaczyć, że od kwietnia 2021 roku do stycznia 2024 roku wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych kształtował się powyżej górnej granicy odchyień od celu inflacyjnego określonego przez Radę Polityki Pieniężnej (2,5% +/- 1 p.p.). W lutym 2024 roku, po raz pierwszy po trzech latach wskaźnik znalazł się w granicach odchyień, a w maju 2024 roku na poziomie celu inflacyjnego.

	1H	2H	1H	2H
	okres poprzedni = 100		analogiczny okres w roku poprzednim = 100	
2024	101,9	-	102,7	-
2023	107,1	100,8	115,0	108,0
2022	108,2	107,9	111,8	116,8
2021	103,2	103,3	103,6	106,6
2020	102,4	100,5	103,9	102,9
2019	101,4	101,4	101,8	102,8

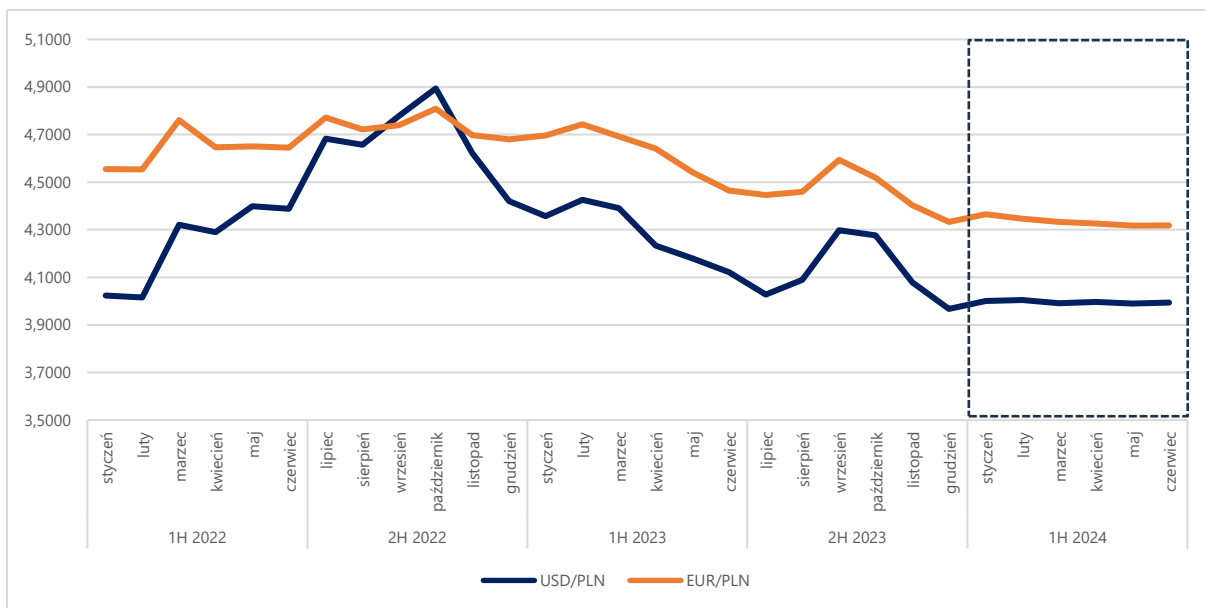
Tabela 15. Półroczne wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych w Polsce w latach 2019-2024

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

3.3. Kursy walut i indeksy giełdowe ważniejszych surowców

Kursy walut

Pierwsza połowa 2024 roku przyniosła wysoką stabilność na rynku walut – polska waluta (PLN) pozostawała na niezmiennionej, silnej pozycji w stosunku do dolara amerykańskiego (USD) i euro (EUR). W analogicznym okresie 2023 roku średnioważony, półroczny kurs USD/PLN wynosił 4,2836 w porównaniu z 3,9940 w 2024 roku. Dla kursu EUR/PLN wartość półroczna w 2023 roku wynosiła 4,6288, a w bieżącym roku było to 4,3175.



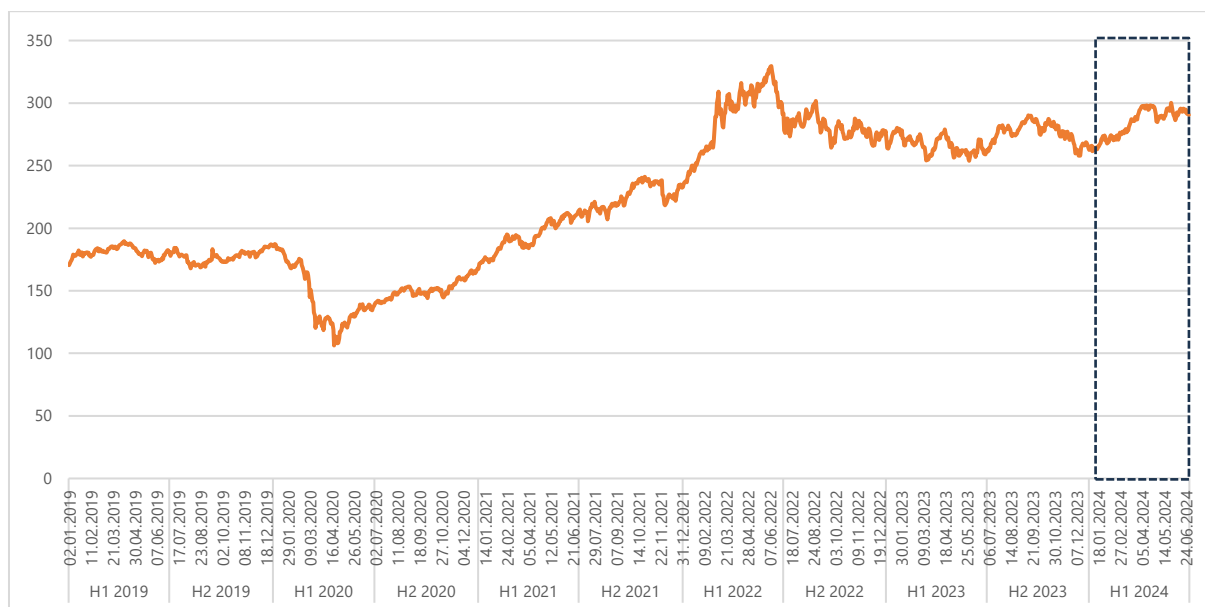
Rysunek 8. Miesięczne kursy średnioważone USD/PLN oraz EUR/PLN w latach 2022-2024

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych NBP

Indeks CRB

Indeks CRB (*Commodity Research Bureau Index*) to wskaźnik mierzący zmiany cen surowców na światowych rynkach. Jest jednym z najbardziej znanych i najczęściej stosowanych wskaźników w analizie rynków towarowych, pozwalając inwestorom, ekonomistom i analitykom na śledzenie ogólnych trendów cenowych w sektorze surowcowym. Indeks CRB obejmuje ceny wielu kluczowych surowców – aktualnie jest to 19 surowców takich jak: surowce energetyczne (ropa naftowa WTI, benzyna, olej opałowy, gaz ziemny), metale przemysłowe (miedź, aluminium), metale szlachetne (złoto, srebro), produkty rolne (pszenica, kukurydza, soja, bawełna, kakao, kawa, cukier, sok pomarańczowy), bydło mięsne (wieprzowina, wołowina).

Indeks CRB w pierwszym półroczu 2024 roku wzrósł i zatrzymał się na poziomie nieprzekraczającym 300 punktów. Przegląd historyczny danych wskazuje, że jest to okres najwyższych cen od bardzo dużego skoku w okresie pandemii Covid-19. Jednakże należy podkreślić, że wartość ta nie jest najwyższa w historii tego wskaźnika (1994 rok). Najwyższe notowania obserwowano w trakcie globalnego kryzysu finansowego w 2008 roku, kiedy wskaźnik w szczytowym momencie sięgał niemal 470 punktów.



Rysunek 9. Indeks CRB w latach 2019-2024

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych TradingEconomic, Investing

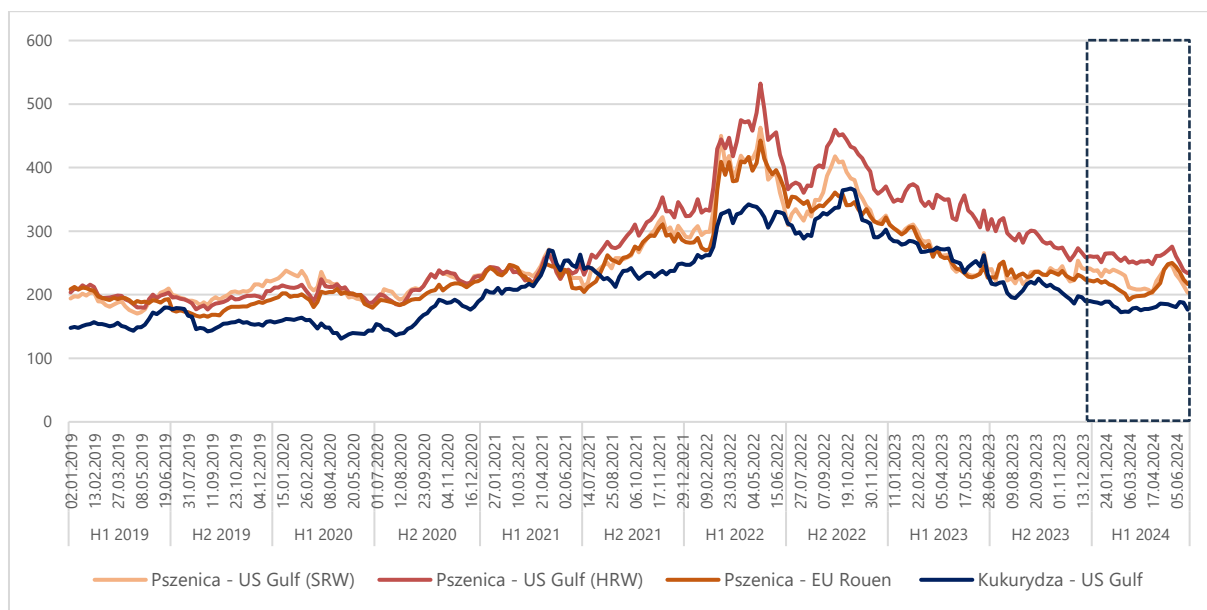
Ceny zbóż

Wycena zbóż na rynku europejskim i polskim odbywa się w oparciu o notowania głównie dwóch giełd tj. Amerykańska CBOT i Europejska MATIF. Handel w Polsce w głównej mierze opiera się na notowaniach giełdy MATIF, gdzie ceny zbóż notowane są w kontraktach na poszczególne miesiące. Wśród ważniejszych wskaźników cen zboża należy wskazać ceny na bazie FOB – pszenica – typy HRW i SRW (Stany Zjednoczone) oraz pszenica chlebowa eksportowana z portu Rouen, a także kukurydzę. Pszenica SRW (ang. *Soft Red Winter*) i HRW (ang. *Hard Red Winter*) to dwa główne typy pszenicy uprawiane głównie w USA, a różnią się przede wszystkim strukturą ziarna, zawartością białka oraz przeznaczeniem.

Analizując ceny zbóż w pierwszej połowie 2024 roku, zauważyć można ogólną kontynuację trendu spadkowego na rynku cen pszenicy i kukurydzy. Spory skok miał miejsce pod koniec pierwszego półrocza – od połowy maja do czerwca, kiedy cena pszenicy skoczyła do niemal 250 EUR/tona (SRW, EU Rouen) oraz 275 EUR/tona (HRW), a cena kukurydzy powróciła do cen z przełomu 2023/2024 roku.

Rok 2022 upłynął ze znacznymi wzrostami z uwagi na rosyjską inwazję na Ukrainę, które zaczęły spowalniać pod koniec roku aż do okresu letniego. Pozytywne światowe perspektywy zbiorów powodują obecnie stabilizację cen. Natomiast, globalne dostawy żywności pozostają niepewne, ponieważ wojna i blokada portów na Morzu Czarnym przez Rosję wciąż ograniczają zdolności Ukrainy do eksportu zbóż i żywności na rynek światowy.

W 2024 roku żniwa w Polsce rozpoczęły się wcześniej niż przed rokiem, na co wpłynęły przede wszystkim czynniki takie jak wiosenne przymrozki oraz długotrwały okres deficytu wody, powstały na skutek braku opadów atmosferycznych, zwłaszcza w miesiącach maj-czerwiec. Według danych Zintegrowanego Systemu Rolniczej Informacji Rynkowej MRiRW, za pszenicę konsumpcyjną w Polsce w ostatnim tygodniu czerwca 2024 roku płacono średnio 954 zł/t, co było ceną o 5% wyższą od notowanej miesiąc wcześniej i o 2% wyższą niż w analogicznym okresie 2023 roku. Za kukurydzę przeciętnie uzyskiwano 865 zł/t, tj. ok. 4% więcej niż na koniec maja 2024 roku, ale o 10% mniej niż w porównywalnym okresie 2023 roku.



Rysunek 10. Ceny wybranych zbóż na giełdzie w latach 2019-2024 [EUR/tona]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Komisji Europejskiej

Ceny węgla

Najważniejszym benchmarkiem europejskich cen węgla jest indeks CIF ARA (indeks dzienny), czyli dla portów Antwerpia-Rotterdam-Amsterdam, do których trafia większość węgla importowanego do Europy.

Początek 2024 roku rozpoczął się z dalszymi spadkami, a indeks CIF ARA (dzienny) w dniu 2 stycznia 2024 roku wynosił 106,15 USD/tona. W lutym br. indeks dalej obniżał się, osiągając ceny poniżej 100 USD/tona. Następnie stawki wzrosły i wiosną utrzymywały się na poziomie 115-120 USD/tona. Drugi kwartał oznaczał ponowny spadek do cen z początku roku. Półroczna, średnia cena wyniosła 108,41 USD/tona.

Analizując dane historyczne zauważalne są duże wzrosty cen węgla już pod koniec pierwszego kwartału 2021 roku. Nierównowaga podaży i popytu w połączeniu z wysokimi cenami gazu spowodowały, że ceny węgla energetycznego osiągnęły w październiku 2021 roku bezprecedensowo wysoki poziom. Jednakże to rosyjska inwazja na Ukrainę pod koniec lutego 2022 roku wywołała najgwałtowniejszy wzrost cen gazu, co z kolei zwiększyło popyt na bardziej konkurencyjne cenowo opcje takie jak węgiel. Efektem były wzrosty cen we wszystkich światowych terminalach węglowych do nienotowanych dotychczas poziomów, które sięgały 440 USD/tona w lutym 2022. Cena powyżej 250 USD/tona utrzymywała się aż do końca 2022 roku – dopiero rok 2023 rozpoczął okres spadkowy cen i względną stabilizację na rynku.

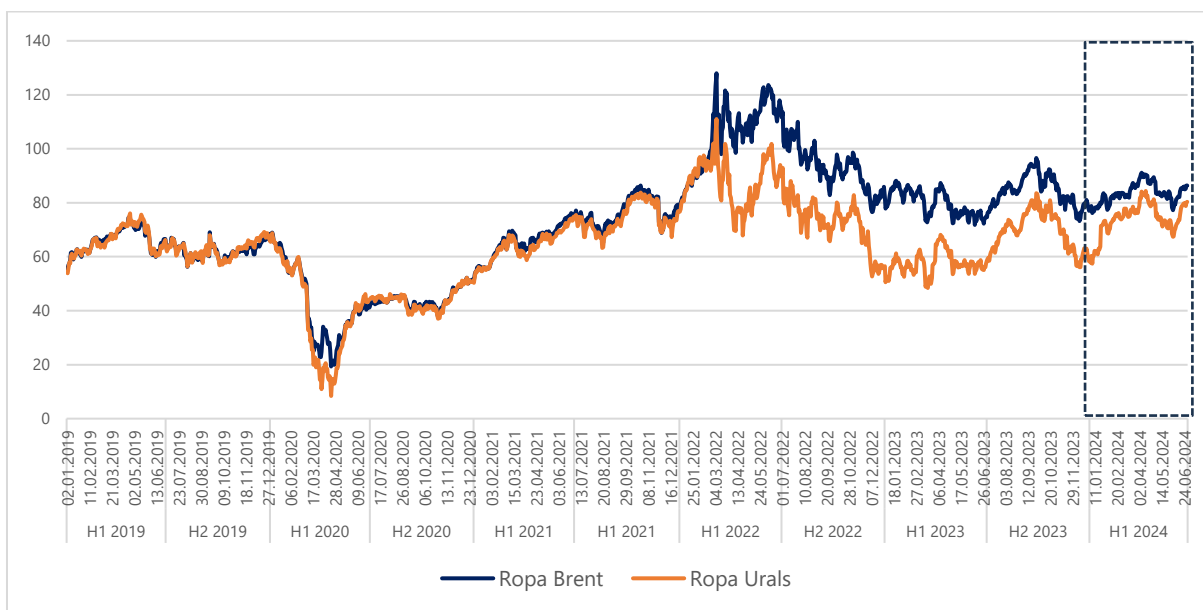


Rysunek 11. Indeks dzienny CIF ARA dla węgla w latach 2019-2024 [USD/tona]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych TradingEconomics, Investing

Ceny ropy naftowej

Na cenę ropy w Polsce wpływają globalne ceny surowca, głównie ropy Brent (europejski benchmark). W dużej mierze wpływ ma też ropa WTI (benchmark amerykański), a do czasu wojny na Ukrainie również ropa Urals. Polska dotychczas znaczną część surowca importowała z Rosji, jednak w obliczu politycznych napięć zwiększył się import ropy z innych kierunków. Analizując historyczne notowania ropy naftowej, można zauważyć, że ceny ropy Brent i Urals niemal pokrywały się do lutego 2022 roku. Od tamtej pory notowania ropy Urals są niższe, jednak różnica zmniejsza się wraz z czasem. W pierwszym półroczu 2024 roku cena baryłki ropy Urals była niższa o średnio 9,48 USD. Dla porównania – różnica w cenie w okresie od marca do grudnia 2022 roku wynosiła średnio 21,79 USD/b.



Rysunek 12. Notowania ropy Brent i ropy Urals w latach 2019-2024 [USD/baryłka]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych TradingEconomics, Investing

Ceny gazu ziemnego

Wybuch wojny na Ukrainie w lutym 2022 roku miał ogromny wpływ na ceny gazu ziemnego, zarówno w Europie, jak i na rynkach globalnych. Po inwazji Rosji na Ukrainę ceny gazu ziemnego w Europie gwałtownie wzrosły. Od marca do końca 2022 roku średnia cena gazu wynosiła 6,99 USD/MMBtu (Btu – *British Thermal Unit*, ok. 0,000293 MWh), a w niektórych okresach przekraczała 8 USD/MMBtu z powodu wzrostu popytu i niepewności na rynkach.

W związku z konfliktem i napięciami geopolitycznymi, funkcjonowanie niektórych rurociągów przesyłowych zostało wstrzymane lub zredukowane, co ograniczyło możliwości importu rosyjskiego gazu do Europy. W odpowiedzi na rosnące ceny gazu i ograniczenia w dostawach z Rosji, Europa zaczęła intensyfikować import gazu skroplonego (LNG) z innych krajów, takich jak USA, Katar, czy Australia.

Podobnie jak na rynku ropy naftowej czy węgla – rok 2023 oznaczał już powrót do cen sprzed eskalacji konfliktu zbrojnego na Ukrainie. W pierwszej połowie 2024 roku średnia cena za MMBtu wynosiła 2,30 USD. W okresie luty-marzec spadła nawet do rzędu 1,6 USD/MMBtu.



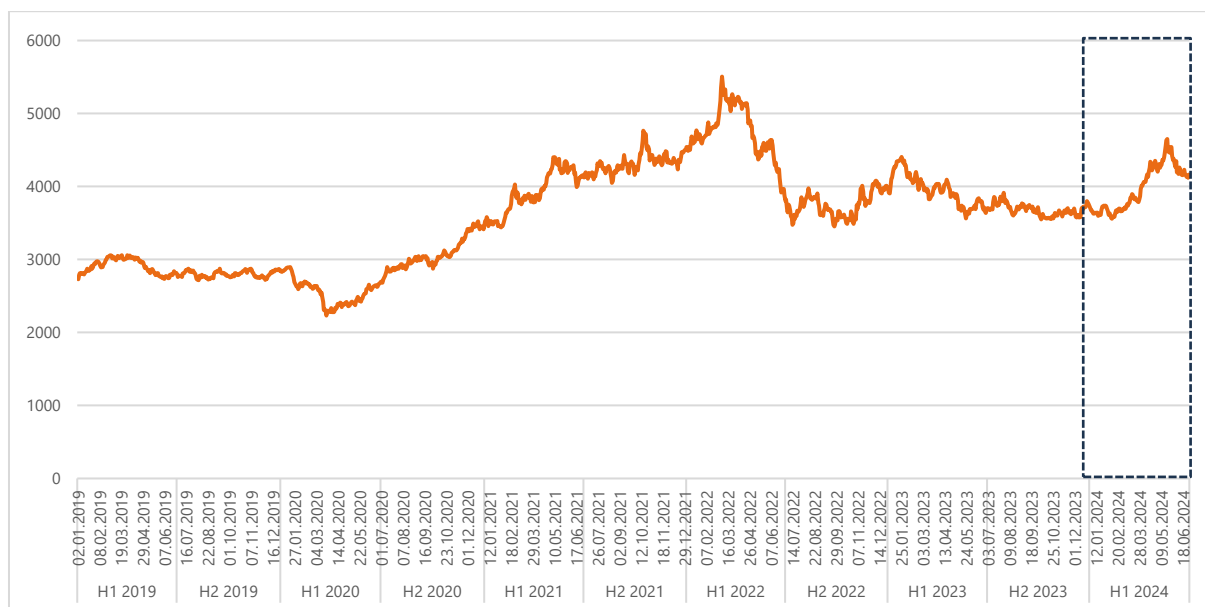
Rysunek 13. Kontrakty terminowe na gaz ziemny w latach 2019-2024 [USD/MMBtu]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych TradingEconomics, Investing

Ceny metali

Ceny metali na London Metal Exchange (LME) są ważnym wskaźnikiem dla rynku metali przemysłowych na całym świecie – ceny metali nieszlachetnych na LME uznawane są za wyznacznik cen światowych. Indeks LME (lub też LMEX) to indeks towarowy, który śledzi ceny sześciu metali na LME wraz z odpowiadającymi im wagami: aluminium (42,8%), miedź (31,2%), ołów (14,8%), nikiel (2%), cyna (1%), cynk (14,8%).

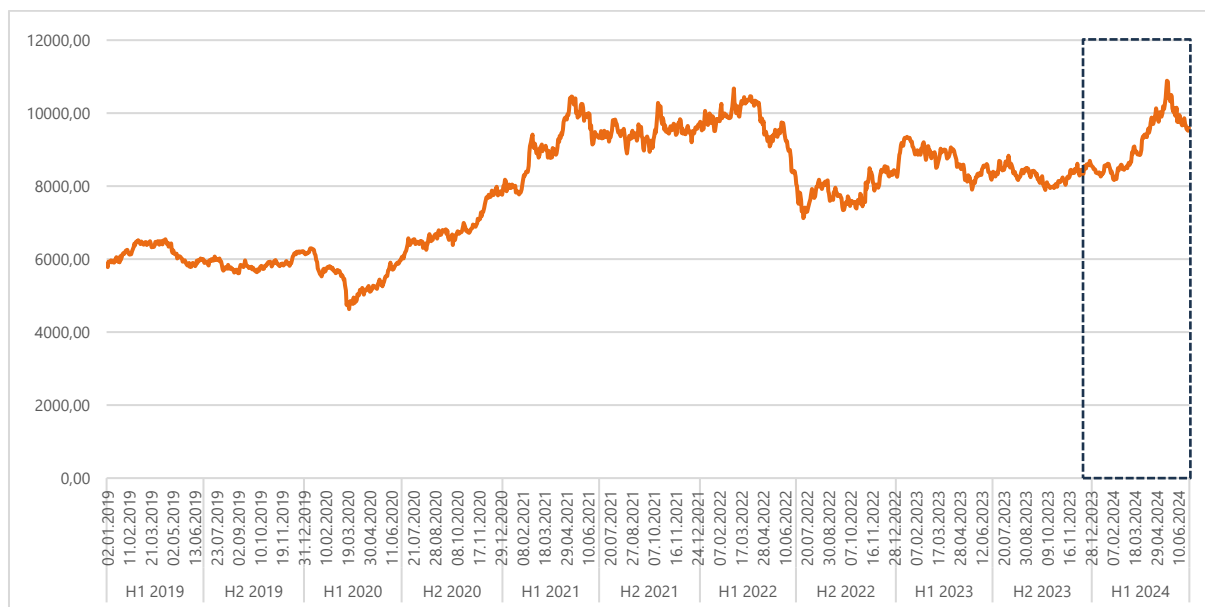
W pierwszym półroczu 2024 roku zauważyć można rosnącą wartość indeksu, która swój szczyt osiągnęła w drugim kwartale – pod koniec maja rekordowe notowanie wyniosło 4 653 punktów indeksowych. Znaczące wahania były wynikiem różnych czynników ekonomicznych, politycznych oraz zmian w popycie i podaży na rynku metali. Na tendencję wzrostową wpływał m.in. rosnący popyt szczególnie na miedź i nikiel – metale związane z rozwojem zielonej energii oraz przemysłem elektromobilności.



Rysunek 14. Indeks LME w latach 2019-2024 [pkt]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych TradingEconomics, Investing

Dla polskiego rynku ważnym benchmarkiem jest rynek miedzi. Głównym producentem miedzi jest spółka KGHM Polska Miedź S.A., która odgrywa kluczową rolę w krajowym i globalnym przemyśle miedziowym. Polska ma znaczące złoża miedzi, co pozwala KGHM na utrzymanie pozycji jednego z wiodących producentów na świecie. W pierwszej połowie 2024 roku ceny miedzi osiągały rekordowe poziomy – po prognozach Goldman Sachs notowania na giełdzie LME w Londynie przekroczyły barierę 10 000 USD/tona. Według ich przewidywań, cena metalu na koniec roku może osiągnąć nawet 12 000 USD/tona. Kilka czynników przyczynia się do dynamicznego wzrostu cen miedzi, w tym ograniczenia podaży z Ameryki Południowej i Australii przy wciąż rosnącym popycie związanym z modernizacją sieci elektroenergetycznych, pojazdów elektrycznych i budownictwa mieszkaniowego.



Rysunek 15. Kontrakty terminowe na miedź na giełdzie LME w latach 2019-2024 [USD/tona]

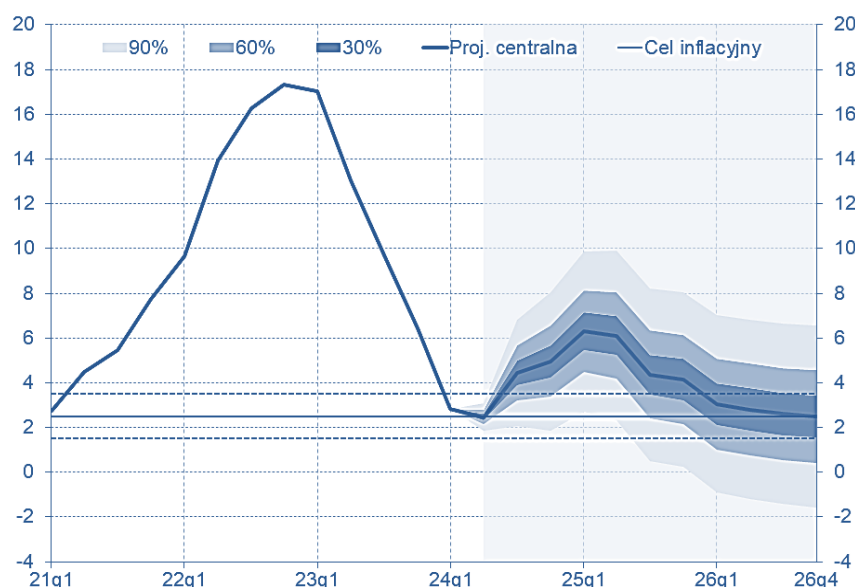
Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych TradingEconomics, Investing

3.4. Prognozy makroekonomiczne

PKB i inflacja

Projekcja inflacji i PKB została opracowana w Departamencie Analiz i Badań Ekonomicznych (DABE) Narodowego Banku Polskiego i przedstawia prognozowany rozwój sytuacji w gospodarce polskiej przy założeniu niezmiennych stóp procentowych NBP. Ostatnia projekcja, przygotowana w lipcu 2024 roku, obejmuje okres od II kwartału 2024 roku do IV kwartału 2026 roku – punktem startowym projekcji jest I kwartał 2024 roku.

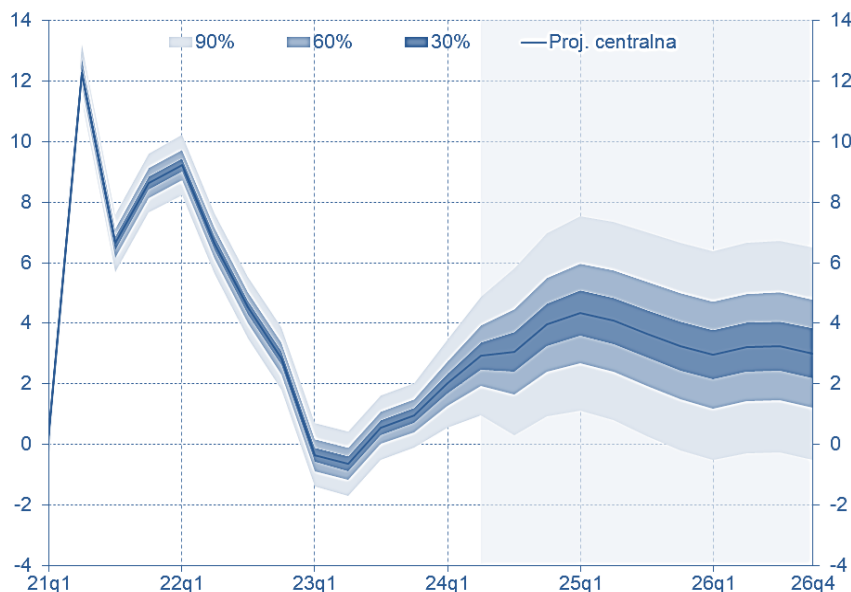
Prognozowana inflacja w najbliższych kwartałach ma przejściowo wzrastać, osiągając najwyższy poziom w pierwszych trzech miesiącach 2025 roku. Wśród głównych czynników wpływających na kształtowanie się inflacji będą m.in. warunki agrometeorologiczne wpływające na zbiory owoców oraz ponowny wzrost cen surowców rolnych na rynkach światowych. Wśród ryzyk analitycy NBP wskazali nieprzewidywany przebieg wojny na Ukrainie, eskalację konfliktu na Bliskim Wschodzie oraz napięcie stosunków handlowych między Stanami Zjednoczonymi i Europą a Chinami. Jedną z przyczyn istotnie wpływających na prognozowaną ścieżkę inflacji są także już wprowadzone zmiany legislacyjne. Analitycy NBP podkreślają w tym aspekcie m.in. powrót stawki 5% VAT na żywność oraz zmniejszenie dopłat do rachunków za energię dla gospodarstw domowych, które będą wpływały na poziom cen żywności i energii w nadchodzących kwartałach.



Rysunek 16. Prognoza inflacji w Polsce do IV kwartału 2026 roku

Źródło: NBP

Stabilizacja na rynku cen surowców energetycznych ma być jednym z czynników, które w najbliższych kwartałach będą wpływały na ożywienie koniunktury w Polsce. Oczekuje się również, że oprócz zwiększonej konsumpcji obserwowany będzie wzrost inwestycji i napływ funduszy unijnych w związku z nową perspektywą finansową 2021-27. Przewidywany jest niski wkład eksportu do wzrostu PKB, który może ukształtować się na ujemnym poziomie – na ten czynnik wpływ ma przede wszystkim pogorsząca się koniunktura u głównych partnerów handlowych. Prognozowany PKB w kolejnych kwartałach ma zwiększyć dynamikę w drugim półroczu 2024 roku, po czym spowolnić i ustabilizować się na poziomie ok. 3% w dalszych kwartałach, do końca 2026 roku.



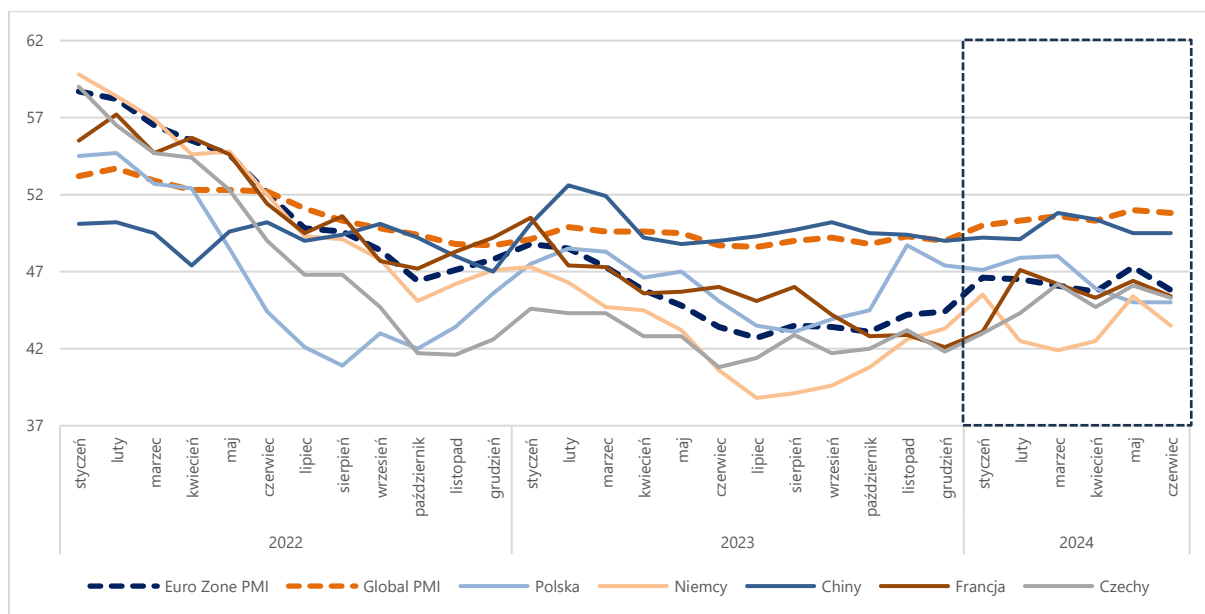
Rysunek 17. Prognoza PKB Polski do IV kwartału 2026 roku

Źródło: NBP

Wskaźnik PMI

Jednym z ważniejszych wskaźników, które określają sytuację gospodarczą na świecie jest wskaźnik PMI. The Purchasing Managers' Index (PMI) to oparty na ankietach wskaźnik aktywności gospodarczej, który obejmuje wskaźniki podrzędne: produkcji, nowych zamówień, zatrudnienia, kosztów, cen sprzedaży, eksportu, aktywności zakupowej, wydajności dostawców, zaległości w zamówieniach i zapasów. W ankietach respondenci są proszeni o zgłaszanie zmian w każdej zmiennej w porównaniu z poprzednim miesiącem, odnotowując, czy każda z nich wzrosła/poprawiła się, spadła/pogorszyła się lub pozostała niezmienną. Tym obiektywnym pytaniom towarzyszy jedno subiektywne pytanie dotyczące „nastrojów”, polegające na pytaniu firm, czy prognozują wyższą, taką samą lub niższą produkcję w ciągu roku. PMI jest szeroko stosowany do przewidywania zmieniających się trendów gospodarczych. PMI jest opracowywany globalnie przez IHS Markit, chociaż niewielka liczba stowarzyszeń branżowych opracowuje również lokalne indeksy PMI na niektórych rynkach, takich jak ISM w Stanach Zjednoczonych. Wskaźnik pierwotnie opracowany był dla produkcji, ale IHS Markit był pionierem rozszerzenia zasięgu na inne sektory w latach 90., w tym usługi, budownictwo i handel detaliczny.

Na poniższym wykresie zaprezentowano wartości wskaźnika na przestrzeni lat 2022-2024 dla Polski, największych partnerów w eksporcie i imporcie, a także ogólny dla strefy Euro i światowy. Największymi partnerami handlowymi w imporcie i eksporcie dla Polski są: Chiny, Niemcy, Francja oraz Czechy.



Rysunek 18. Wskaźnik PMI dla przemysłu dla wybranych krajów w latach 2022-2024

Źródło: <https://tradingeconomics.com/poland/manufacturing-pmi>

Analizując wskaźnik PMI dla polskiego sektora przemysłowego można zauważyć, że od wybuchu wojny wskaźnik nie przekroczył poziomu 50 pkt. Najniższy odczyt miał miejsce w drugiej połowie 2023 roku. Po chwilowej poprawie nastrojów gospodarczych, nastąpiło tąpnięcie związane z inflacją, która wpływała na rynek polski i europejski przez znaczącą część 2023 roku. Początek 2024 roku oznaczał dla przemysłu poprawę, w drugim kwartale PMI zaczął ponownie maleć, wskazując na koniec czerwca wskaźnik na poziomie 45 pkt.

Analizując PMI dla strefy euro, można zauważyć, że o ile w ostatnim kwartale 2022 i w styczniu 2023 indeks ten rósł, to pod koniec lutego 2023 roku zaczął spadać. W lipcu 2023 osiągnął najniższą wartość od trzech lat (42,7 pkt), po czym powoli rósł aż do maja 2024, a w czerwcu 2024 roku nastąpił ponownie spadek do wartości 45,8 pkt. PMI dla strefy euro pokazuje, że nastroje gospodarcze nadal utrzymują się poniżej neutralnego poziomu 50 pkt. Sytuacja ta jest związana z inflacją, wzrostem cen, ogólną niepewnością na rynku i sytuacją geopolityczną. Globalny PMI rozpoczął ten rok neutralnym poziomem 50 pkt i powoli rósł aż do czerwca tego roku, osiągając poziom 50,8.

Podobną sytuację wartości PMI można było zaobserwować wśród największych partnerów handlowych Polski, gdzie ogólnie pierwsza połowa 2024 roku wyróżniała się wzrostem wartości wskaźnika z niewielkimi spadkami wartości wskaźnika w czerwcu 2024.

4. Regionalna analiza województwa pomorskiego

4.1. Stopa bezrobocia rejestrowanego

Tabele 16 i 17 przedstawiają miesięczne wartości stopy bezrobocia w pierwszych półroczach lat 2021-2024 w Polsce oraz w województwie pomorskim. Rysunek 19 prezentuje wysokość stopy bezrobocia rejestrowanego według powiatów województwa pomorskiego, stan na koniec czerwca 2024. Dane zostały zaczerpnięte z miesięcznych Komunikatów o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomorskiego publikowanych przez GUS.

Stopa bezrobocia dla Polski na koniec czerwca 2024 była na najniższym poziomie wśród analizowanego okresu i wyniosła 4,9%, o 0,1 punktu procentowego mniej niż miesiąc wcześniej oraz o 1,7 punktu procentowego mniej niż w lutym 2022, gdzie odnotowano najwyższą stopę bezrobocia (6,6%). W województwie pomorskim wielkość stopy procentowej również spada. Na koniec czerwca 2024 wyniosła ona 4,5%, o 1,8 punktu procentowego mniej niż w pierwszym kwartale 2021, w którym wielkość ta była wyższa.

W 2021 roku odnotowano najwyższe stopy bezrobocia, zarówno w Polsce, jak i w województwie pomorskim. W tym okresie świat ciągle odczuwał skutki pandemii, która miała znaczący wpływ na gospodarki na całym świecie, a także skutkowała wzrostem bezrobocia. Sytuacja zatrudnienia w Polsce zaczęła się poprawiać wskazując na wzrost gospodarczy kraju, gdyż obecnie stopa bezrobocia jest na najniższym poziomie od wielu lat (według danych GUS, ostatni raz stopa bezrobocia była poniżej 5% w 1990 roku, a na koniec września 2024 wyniosła 5%).

Spadek stopy bezrobocia może być efektem dobrej sytuacji na rynku pracy, a także różnych zmian demograficznych. Według GUS, w ciągu ostatniego roku liczba aktywnych zawodowo obniżyła się o około 200 tysięcy osób, co także wpłynęło na obniżenie stopy bezrobocia. Osoby wchodzące na rynek pracy, czy bezrobotne miały większe szanse na uzyskanie zatrudnienia na etacie.

Polska	2021	2022	2023	2024
Styczeń	6,5	5,9	5,5	5,4
Luty	6,6	5,9	5,6	5,4
Marzec	6,4	5,8	5,4	5,3
Kwiecień	6,3	5,6	5,3	5,1
Maj	6,1	5,4	5,1	5,0
Czerwiec	6,0	5,2	5,1	4,9

Tabela 16. Stopa bezrobocia rejestrowanego w Polsce, stan na koniec miesiąca (%)

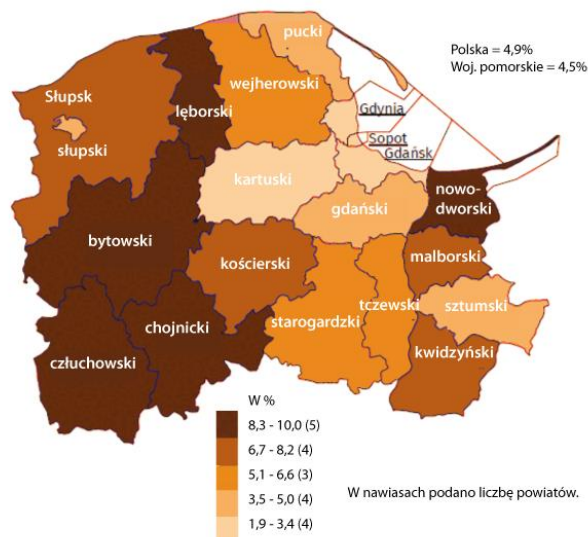
Źródło: Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomorskiego, GUS

woj. pomorskie	2021	2022	2023	2024
Styczeń	6,3	5,3	4,9	4,9
Luty	6,3	5,3	5,0	5,0
Marzec	6,3	5,1	4,9	4,9
Kwiecień	6,2	4,9	4,7	4,8
Maj	6,0	4,7	4,6	4,6
Czerwiec	5,8	4,5	4,5	4,5

Tabela 17. Stopa bezrobocia rejestrowanego w województwie pomorskim, stan na koniec miesiąca (%)

Źródło: Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomorskiego, GUS

Na koniec czerwca 2024, w powiecie lęborskim było najwięcej osób bezrobotnych (stopa bezrobocia na poziomie 10%), niewiele mniej w powiecie człuchowskim (9,3%) i nowodworskim (9%). Najniższą stopę bezrobocia odnotowano w Sopocie (1,9%) i w Gdyni (2,2%), a wśród powiatów – w kartuskim 2,4%.



Rysunek 19. Stopa bezrobocia rejestrowanego według powiatów województwa pomorskiego

Źródło: Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomorskiego, GUS

4.2. Produkcja sprzedana przemysłu

Tabela 18 przedstawia miesięczne wartości produkcji sprzedanej przemysłu w pierwszych półroczach lat 2021-2024 w Polsce. Rysunek 20 prezentuje wartości produkcji sprzedanej przemysłu w cenach bieżących (mln zł) oraz jej dynamikę w Polsce oraz w województwie pomorskim (gdzie przeciętna miesięczna 2021=100, ceny stałe). Dane zostały zaczerpnięte z miesięcznych *Komunikatów o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomorskiego* publikowanych przez GUS.

	2022	2023	2024	Wzrost r/r
Styczeń	9 705,6	9 225,9	9 528,1	3,28%
Luty	10 813,3	9 357,4	9 519,2	1,73%
Marzec	13 777,8	11 324,5	10 336,8	-8,72%
Kwiecień	12 855,4	10 303,9	10 032,6	-2,63%
Maj	14 607,9	9 971,8	9 801,0	-1,71%
Czerwiec	14 986,1	9 953,6	10 031,8	0,79%

Tabela 18. Produkcja sprzedana przemysłu w cenach bieżących w Polsce (mln zł)

Źródło: Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomorskiego, GUS

Na koniec czerwca 2024, wartość produkcji sprzedanej przemysłu w Polsce wyniosła 10 031,8 mln zł (w cenach bieżących) i była o 0,8% wyższa niż w czerwcu 2023 oraz o 2,4% wyższa niż w maju 2024.

W czerwcu 2024, w porównaniu do czerwca 2023, zaobserwowano wzrost wartości produkcji sprzedanej (w cenach stałych) między innymi w sektorze przetwórstwa przemysłowego, który zwiększył się o 5,8% i stanowił 91,1% ogólnej produkcji przemysłowej w województwie (w cenach bieżących). Z kolei w ciągu roku nastąpił spadek produkcji w dziale wytwarzania oraz dostarczania energii elektrycznej,

gazu, pary wodnej i gorącej wody o 8,0%. W czerwcu 2024 ten sektor stanowił 5,3% produkcji przemysłowej województwa (w cenach bieżących).

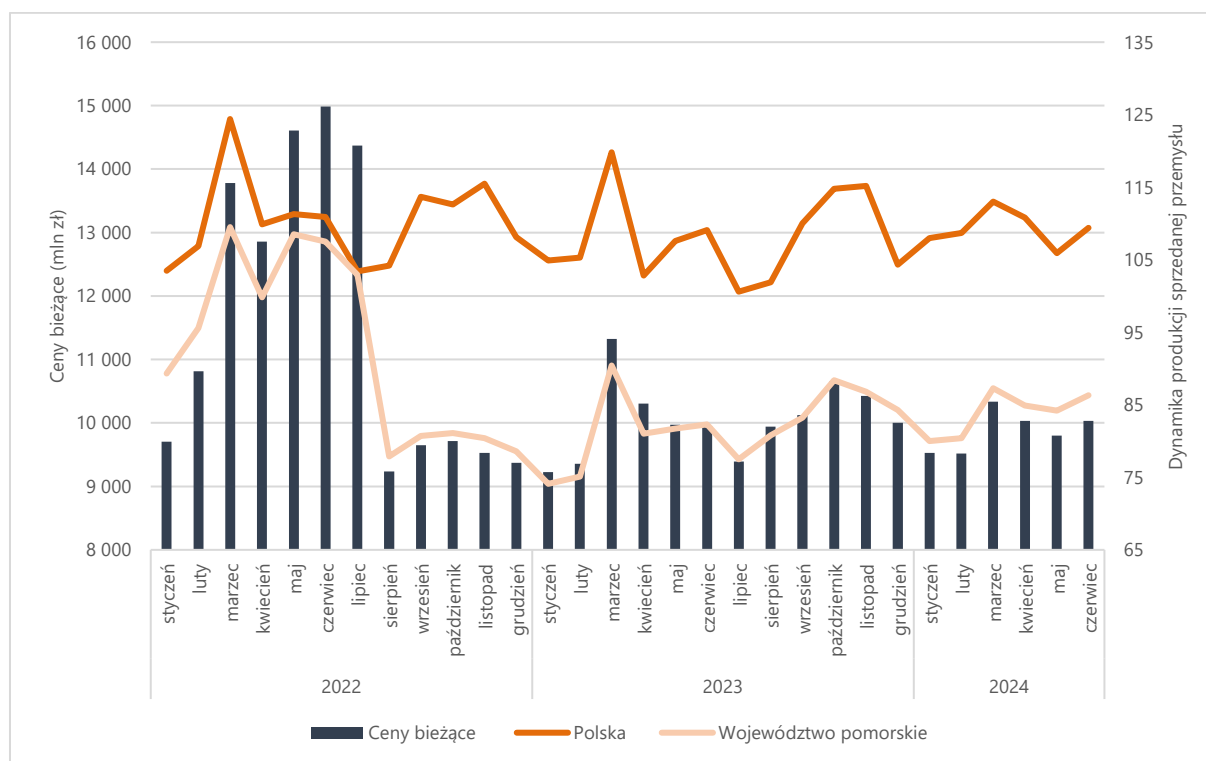
Wydajność pracy w przemyśle, mierzona wartością produkcji sprzedanej na 1 zatrudnionego, w czerwcu 2024 roku wyniosła 64,5 tys. zł (w cenach bieżących) i była o 5,8% (w cenach stałych) wyższa niż w czerwcu 2023, przy niższym przeciętnym zatrudnieniu (o 0,8%) oraz wyższym przeciętnym miesięcznym wynagrodzeniu brutto (o 9,4%).

W 2022 roku produkcja sprzedana przemysłu była na bardzo wysokim poziomie, szczególnie w miesiącach marzec-lipiec, osiągając wartości między 13-15 miliardów złotych w cenach bieżących.

W sierpniu 2022 roku dynamika produkcji sprzedanej przemysłu w województwie pomorskim osiągnęła poziom 77,9. Jednym z czynników, który wpłynął na ten spadek produkcji sprzedanej przemysłu było sfinalizowanie połączenia Grupy LOTOS S.A z Grupą ORLEN, które nastąpiło dnia 1 sierpnia 2022 roku. Dynamika dla Polski w tym okresie wyniosła 104,2 punktu. Produkcja sprzedana przemysłu w cenach bieżących w tym okresie spadła o 36% do poziomu 9 234,2 mln zł z poziomu 14 370,5 mln zł.

Kolejny większy wzrost wartości nastąpił w marcu 2023 roku, o 21% w stosunku do wcześniejszego miesiąca, a dynamika w Polsce była na poziomie 119,8. W skali roku wzrosła produkcja m.in. w sekcji wytwarzanie

i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę (o 15%), która w marcu 2023 roku (w cenach bieżących) stanowiła 6,8% produkcji przemysłowej województwa.



Rysunek 20. Produkcja sprzedana przemysłu w cenach bieżących (mln zł) oraz jej dynamika w Polsce i województwie pomorskim (przeciętna miesięczna 2021=100, ceny stałe)

Źródło: Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomorskiego, GUS

4.3. Przeciętne wynagrodzenie brutto

Tabele 19 i 20 przedstawiają przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw w okresie styczeń-czerwiec w latach 2022-2024 – dla Polski i w województwie pomorskim. Zgodnie z danymi GUS, przeciętne wynagrodzenie brutto w Polsce ma tendencję rosnącą od stycznia 2022 roku. Na koniec czerwca 2024 roku przeciętne wynagrodzenie w Polsce było o 11,04% wyższe niż w tym samym okresie 2023 roku. Analogicznie, w województwie pomorskim przeciętne miesięczne wynagrodzenie było wyższe o 9,51% w stosunku do czerwca 2023 roku. W przypadku województwa pomorskiego można zauważyć niższą dynamikę zmian – średni wzrost wynagrodzeń w 2024 roku względem analogicznego okresu ubiegłego roku wyniósł 11,2% w porównaniu do 11,92% w Polsce. Co istotne, wynagrodzenie mieszkańca województwa pomorskiego jest nieco wyższe od średniego wynagrodzenia w Polsce – w czerwcu 2024 roku różnica ta wynosiła 81,62 zł.

Polska	2022	2023	2024	Wzrost 2024/2023
Styczeń	6 064,24	6 883,96	7 768,35	12,85%
Luty	6 220,04	7 065,56	7 978,99	12,93%
Marzec	6 665,64	7 508,34	8 408,79	11,99%
Kwiecień	6 626,95	7 430,65	8 271,99	11,32%
Maj	6 399,59	7 181,67	7 999,69	11,39%
Czerwiec	6 554,87	7 335,20	8 144,83	11,04%

Tabela 19. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw w Polsce (zł)

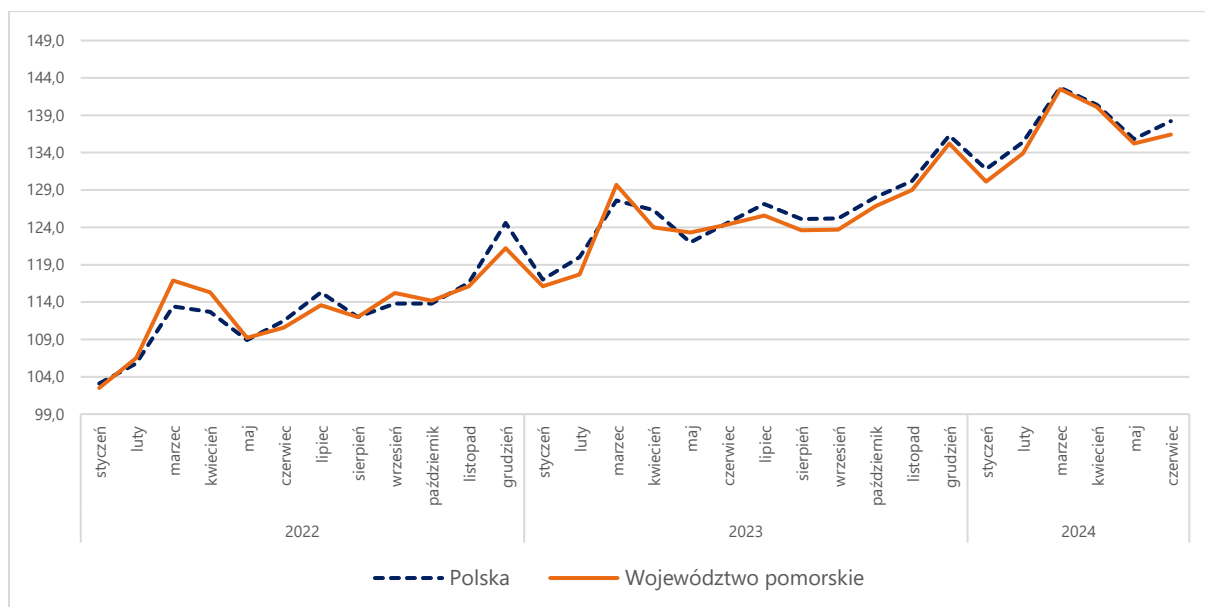
Źródło: Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomorskiego, GUS

Pomorskie	2022	2023	2024	Wzrost 2024/2023
Styczeń	6 193,98	7 013,75	7 853,55	11,97%
Luty	6 434,13	7 112,66	8 082,71	13,64%
Marzec	7 066,90	7 837,13	8 598,73	9,72%
Kwiecień	6 971,48	7 490,55	8 452,93	12,85%
Maj	6 600,11	7 446,20	8 155,14	9,52%
Czerwiec	6 685,25	7 512,35	8 226,45	9,51%

Tabela 20. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw w województwie pomorskim (zł)

Źródło: Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomorskiego, GUS

Rysunek 21 prezentuje dynamikę przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw, gdzie przeciętna miesięczna 2021=100. Największą dynamikę wzrostu zaobserwowano w pierwszym kwartale 2024 – maksymalna wartość to 142,7 dla Polski oraz 142,5 dla województwa pomorskiego. W porównaniu do czerwca 2023 roku, bardzo wysoką dynamikę zaobserwowano w takich branżach jak zakwaterowanie i gastronomia (o 21,7%), usługi pozostałe (o 18,6%), administracja i działalność wspierająca (o 17,7%), kultura, rozrywka i rekreacja (o 15,0%), a także wytwarzanie i dostarczanie energii (o 14,8%). W ujęciu rocznym nie zaobserwowano spadku wynagrodzeń w żadnej z branż sektora przedsiębiorstw.



Rysunek 21. Dynamika przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw (przeciętna miesięczna 2021 = 100)

Źródło: Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomorskiego, GUS

Dynamika wzrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w Polsce w ostatnich latach charakteryzuje się znacznym przyspieszeniem, szczególnie w obliczu wysokiej inflacji, zmian na rynku pracy i wzrostu kosztów życia. Wzrost wynagrodzeń jest częściowo odpowiedzią na rosnącą inflację, która wpływa na realną siłę nabywczą. Wzrosty wynagrodzeń obserwuje się we wszystkich branżach sektora przedsiębiorstw, co może być również efektem presji inflacyjnej oraz konieczności dostosowania się do wzrastających kosztów życia przez pracowników. W najbliższych miesiącach prognozuje się dalsze wzrosty wynagrodzeń, choć tempo może być różne w zależności od sektora.

5. Transport morski

5.1. Baltic Dry Index

Ważnym indeksem na rynku morskim, a także w światowym handlu, jest Baltic Dry Index. Wskaźnik ten wskazuje koszty frachtu i jest sumą średnich czarterów czasowych statków typu Capesize, Panamax oraz Supramax. Baltic Dry Index oferuje perspektywiczny pogląd na globalne trendy podaży i popytu. Odzwierciedla jak poruszają się rynki pod względem lokalizacji, konsumentów, producentów oraz towarów. Rosnący indeks może wskazywać na umacnianie się światowej gospodarki. Po raz pierwszy został on opublikowany w 1985 roku, zastępując Baltic Freight Index (BFI), który całkowicie przestał obowiązywać 1 listopada 1999 roku.

Baltic Dry Index jest codziennie raportowany przez Baltic Exchange w Londynie. Wskaźnik stanowi punkt odniesienia dla cen transportu głównych surowców drogą morską. Jest on zbiorem trzech podindeksów wyliczanych dla różnych rozmiarów masowców: Capesize, które zazwyczaj transportują rudę żelaza lub ładunki węgla o masie około 150 000 ton, Panamax, które zazwyczaj transportują węgiel lub ładunki zboża o masie około 60 000 do 70 000 ton i Supramax, o ładowności od 48 000 do 60 000 ton. Baltic Dry Index uwzględnia 23 różne trasy żeglugowe przewożące węgiel, rudę żelaza, zboża i wiele innych towarów. Podsumowując, Baltic Dry Index mierzy średni koszt transportu kluczowych towarów drogą morską.

Rysunek 22 przedstawia wartość wskaźnika Baltic Dry Index od stycznia 2023 do czerwca 2024 roku w interwałach tygodniowych. Porównując pierwsze półrocze 2024 roku z pierwszym półroczem 2023 roku zauważalny jest wzrost stawek frachtowych – średnia stawka w bieżącym roku wyniosła 1851 USD w porównaniu z 1167 USD w analogicznym okresie 2023 roku. Największy przyrost miał miejsce pod koniec 2023 roku – wzrost ten wiązał się m.in. zatorami w Brazylii (niski poziom wody w Amazonce prowadzący do kongestii w brazylijskich portach) oraz ograniczeniami w Kanale Panamskim (również z uwagi na niski poziom wody z uwagi na występujące susze, które zmuszają do ograniczenia dziennej liczby przepraw), znacząco ograniczające podaż.

Najwyższą wartość wskaźnik osiągnął 26 listopada 2023 – 3192 USD. Początek 2024 roku wiązał się ze spadkami stawek do poziomu rzędu 1500 USD, jednak już w lutym/marcu stawki zwiększyły się do poziomów powyżej 2200 USD – na przyczynę zwiększenia indeksu w tym okresie wskazuje się także wzrost popytu na przewozy m.in. rudy żelaza z Brazylii czy Australii, która transportowana jest jednostkami typu Capesize. Drugi kwartał 2024 roku oznaczał względną stabilizację na rynku – brak zauważalnych, dużych skoków w indeksie BDI.



Rysunek 22. Wskaźnik Baltic Dry na okres styczeń 2023-czerwiec 2024, interwały tygodniowe

Źródło: MacroMicro

5.2. Freightos Baltic Index

Kolejnym znaczącym wskaźnikiem na rynku morskim jest Freightos Baltic Index, który skupia się na stawkach za przewóz kontenerów frachtowych (kontenerów 40', FEU). Freightos Baltic Global Container Index (FBX) to zestaw wskaźników odzwierciedlających stawki frachtowe spot dla transportu kontenerowego drogą morską na dwunastu globalnych szlakach handlowych. Wskaźnik jest uznawany na całym świecie za wskaźnik zastępczy dla akcji spółek żeglugowych i ogólny barometr rynku transportu morskiego. Obecnie jest jednym z najczęściej wykorzystywanych indeksów stawek frachtowych.

Globalne szlaki handlowe, które są uwzględniane w tym wskaźniku to: Chiny/Azja Wschodnia – Ameryka Północna (Zachodnie Wybrzeże), Chiny/Azja Wschodnia – Ameryka Północna (Wschodnie Wybrzeże), Chiny/Azja Wschodnia – Europa Północna, Chiny/Azja Wschodnia – Rejon Morza Śródziemnego, Ameryka Północna (Wschodnie Wybrzeże) – Europa Północna, Ameryka Północna (Zachodnie Wybrzeże) – Europa Północna.

W pierwszym półroczu 2024 stawki frachtu kontenerowego pozostawały zmienne, co odzwierciedlało wpływ takich czynników, jak niepewność gospodarcza, zmiany w popycie konsumpcyjnym oraz poziom produkcji w Azji. W pierwszych miesiącach roku ceny frachtu kontenerowego wzrosły znacznie w stosunku do stawek z 2023 roku – częściowo w wyniku zakłóceń na Morzu Czerwonym, związanych z eskalacją konfliktu bliskowschodniego, który zaostrzył się jesienią 2023 roku. Działania zbrojne w pobliżu jednego z najważniejszych szlaków – Kanału Sueskiego – zmniejszyły bezpieczeństwo ruchu żeglugowego w tym regionie, a tym samym wzrost kosztów ubezpieczenia, a także przyczyniało się do konieczności zmian tras i przekierowania ich na dłuższe trasy, wokół Przylądka Dobrej Nadziei. Nie bez znaczenia są także nieustające ataki Huti na jednostki przepływające w pobliżu Jemenu.



Rysunek 23. Freightos Baltic Index – Global (FBX) w okresie od stycznia 2020 roku do czerwca 2024 roku

Źródło: MacroMicro

Stawki na trasach Europa Północna – Azja Wschodnia

Dla Polski najważniejszymi wskaźnikami są te, które obejmują trasy pomiędzy Europą Północną a Azją, tj. FBX11 oraz FBX12, a także Europą Północną a Ameryką Północną (Wschodnie Wybrzeże), tj. FBX21 i FBX22.

W związku z przekierowaniem tras przez głównych operatorów kontenerowych i wycofania się z obszarów Morza Czerwonego, stawki na liniach Azja – Europa Północna na początku 2024 roku wzrosły znacząco. Wzrost kosztów paliwa oraz wprowadzenie do serwisów większej ilości jednostek były głównymi skutkami zdarzeń na Bliskim Wschodzie, co wyraźnie odzwierciedliła cena za jednostkę FEU, która w styczniu wzrosła o 245% do rzędu 5 492 USD na trasach do Europy Północnej w porównaniu ze stawką zanotowaną pod koniec grudnia 2023 roku. Do maja 2024 roku obserwowany był spadek stawek – notowanie z tego okresu sięgało 3 454 USD/FEU. Koniec pierwszego półrocza ponownie oznaczał wzrosty – pierwszych sześć miesięcy 2024 roku zakończono ze stawką na poziomie 7 130 USD/FEU. Warto zaznaczyć, że ostatnie tak wysokie notowania na tej trasie notowano we wrześniu 2022 roku.

Stawki na trasie Europa Północna – Azja Wschodnia (FBX12) są niższe z uwagi na mniejszy popyt na przewozy tym kierunku. Jednak również tutaj obserwowano wzrosty. Z końcem grudnia 2023 roku stawka wynosiła 312 USD/FEU, a już trzy tygodnie później sięgała 1262 USD/FEU (+304%). Dłuższy czas tranzytu wpłynął także na ograniczony dostęp pustych kontenerów na liniach z Azji do Europy. Po dynamicznych zmianach z początku roku nastąpił czas stabilizacji stawek i powolny spadek. Koniec pierwszego półrocza to notowanie z 28 czerwca, w którym za jednostkę FEU należało zapłacić 655 USD.



Rysunek 24. Freightos Baltic Index na trasie Chiny/Azja Wschodnia - Europa Północna (FBX11)

Źródło: MacroMicro



Rysunek 25. Freightos Baltic Index na trasie Europa Północna - Chiny/Azja Wschodnia (FBX12)

Źródło: MacroMicro

Stawki na trasach Europa Północna – Ameryka Północna (wschodnie wybrzeże)

W odróżnieniu od trasy FBX11, na trasie transatlantyckiej nie zaobserwowano znaczących zmian na początku 2024 roku. W przypadku tego indeksu obserwowano nawet spadki z notowanych na koniec grudnia 1176 USD/FEU do 1150 USD/FEU na koniec stycznia. Jednak, zgodnie z oczekiwaniami analityków, stawki wzrosły w lutym o 62%, do 1862 USD/FEU. Wzrosty te, choć nie bezpośrednio, to pośrednio dotknięte zostały wydarzeniami na Morzu Czerwonym, ponieważ część floty musiała zostać przekierowana na trasy w rejonie Azji. Stawki utrzymały się na takim poziomie w całym okresie pierwszego półrocza – w czerwcu stawka za przewóz jednostki FEU na tej trasie wyniosła 1800 USD. Wzrost cen frachtu mógł wynikać przede wszystkim z sezonowego wzrostu popytu na towary importowane ze Stanów Zjednoczonych. Mimo poprawy sytuacji w logistyce, niektóre problemy z łańcuchami dostaw, ta-

kie jak opóźnienia w portach i braki pustych kontenerów, nadal wpływały na dostępność usług przewozu, co znajdowało przełożenie na stawki również na liniach transatlantyckich.

Na trasie z Ameryki Północnej do Europy Północnej w całym okresie, po styczniowym wzroście, stawka utrzymywała się na poziomie od 400 USD/FEU do 600 USD/FEU. Wśród czynników wpływających na ceny frachtu do/z Ameryki Północnej wpływało zdarzenie w Porcie Baltimore, w którym jednostka kontenerowa zahaczyła o most i doprowadziła do jego zawalenia, a tym samym zablokowania wyjścia z portu. Utrzymaniu stawek sprzyjała także perspektywa wystąpienia prawdopodobnego strajku dokerów ILA (Międzynarodowe Stowarzyszenie Dokerów), w sprawie podwyżki wynagrodzeń oraz przeciwstawianiu się procesowi automatyzacji portów.



Rysunek 26. Freightos Baltic Index na trasie Europa Północna - Ameryka Północna, Wschodnie Wybrzeże (FBX22)

Źródło: MacroMicro



Rysunek 27. Freightos Baltic Index na trasie Ameryka Północna, Wschodnie Wybrzeże - Europa Północna (FBX21)

Źródło: MacroMicro

5.3. Ważniejsze wydarzenia w sektorze transportu morskiego w regionie Morza Bałtyckiego i w Polsce

- ❖ W Porcie Gdynia terminal HES Gdynia Bulk Terminal rozpoczął inwestycję przy nabrzeżu Śląskim. W pierwszym kwartale 2024 roku Port Gdańsk ogłosił przetarg na wynajem terenu o powierzchni około 24 ha, obejmującego tzw. pirs rudowy, z wymogiem prowadzenia przez przyszłego najemcę przeładunku zbóż. W Porcie Świnoujście również planuje się rozbudowę terminalu agro – w tym celu jesienią 2023 roku operator OT Port Świnoujście podpisał umowę z POL Invest Projects na rozwój infrastruktury przy Nabrzeżu Chemików. Z kolei Zarząd Morskiego Portu Gdynia pod koniec maja 2024 roku ogłosił nowy przetarg na terminal zbożowy, na który wpłynęło pięć ofert, w tym od obecnego dzierżawcy oraz Krajowej Grupy Spożywczej.
- ❖ W pierwszym półroczu 2024 roku Unia Europejska nałożyła na Rosję kolejne pakiety sankcji, które obejmują LPG oraz LNG. Dywersyfikacja dostaw na rynku paliw, która rozpoczęła się jeszcze przed wybuchem wojny jest obecnie bardzo wyraźnie zauważalna. Przewiduje się wzrost znaczenia terminali morskich LPG od końca tego roku, w związku z wejściem w życie embarga na import LPG. Dotychczas rosyjski gaz stanowił znaczącą część importowanego LPG do Polski.
- ❖ Zakaz zakupu węgla przez spółki z udziałem Skarbu Państwa oraz konieczność rozporządzania nadwyżkami magazynowanymi w portach mogą prowadzić do dalszego spadku przeładunków w tej kategorii ładunkowej w nadchodzących miesiącach. W perspektywie długoterminowej rynek zdaje się wracać na ścieżkę wyznaczoną przez odejście UE od węgla na rzecz gazu ziemnego i odnawialnych źródeł energii, co może sygnalizować kontynuację spadkowego trendu w przewozach węgla.
- ❖ W pierwszym półroczu 2024 otwarto dwa nowe połączenia promowe z Polski do Szwecji. 10 kwietnia w pierwszy rejs wypłynął statek ro-pax *Finnfellow*, należący do linii Finnlines, na nowo otwartym połączeniu Malmö – Świnoujście. Prom kursuje codziennie, wypływając wieczorem z Polski, a rano ze Szwecji. Przewoźnik oferuje także kursy do Niemiec każdego dnia. *Finnfellow* może wziąć na pokład 440 pasażerów, posiada ponad 3-tysięczną linię ładunkową. Zbudowany w 2000 roku statek ma długość 188 m, nośność 7 267 DWT, pojemność brutto 33 724 GT, wyporność 19 950 t, zanurzenie 6,31 m.
Dotychczas, z portów polskich, Finnlines oferował połączenie jedynie z Portu Gdynia do Finlandii. Uruchomienie przez operatora połączenia Malmö – Świnoujście oznacza rozszerzenie oferty przewozów z portów polskich na rynek szwedzki. Połączenie to będzie stanowić konkurencję dla już istniejących serwisów promowych pomiędzy Polską a Szwecją, ale może również przyciągnąć nowe potoki ładunkowe.

21 maja odbył się pierwszy transport ro-ro na trasie Gdynia – Södertälje oferowany przez spółkę Lakeway Link. Połączenie działa trzy razy w tygodniu w każdym kierunku, podróż trwa średnio 22 godziny. Utworzenie tego połączenia jest kamieniem milowym w transporcie morskim, a także w wymianie towarów pomiędzy Polską, a Szwecją. Na tym połączeniu pływa statek M/S Lakeway Express, który posiada 1625 m linii ładunkowej, która jest w stanie pomieścić około 108 naczep. Inauguracja tego połączenia miała miejsce 4 czerwca 2024 na Nabrzeżu Staków Zjednoczonych w OT Port Gdynia.

Nowa współpraca może wpłynąć na wzrost przeładunków i umocnienie wymiany handlowej

między Polską a Szwecją. Spółka Lakeway Link chce przenieść większość ładunków z dróg na morze, co może pozytywnie wpłynąć na ruch ciężarowy na drogach. Te działania mogą wpłynąć także na środowisko, podążając za zrównoważonym rozwojem i ograniczeniem emisji CO₂ i zmniejszeniem śladu węglowego w transporcie.

- ❖ Na początku kwietnia, w terminalu promowym w Świnoujściu, został obsłużony pierwszy transport kolejowy po zakończeniu inwestycji polegającej na dostosowaniu infrastruktury do obsługi transportu intermodalnego. Prom Polonia (należący do Polskiej Żeglugi Morskiej) przewoził wagony kolejowe ze Szwecji, służące do przewozu kontenerów, następnie wyruszyły one w drogę koleją na południe Europy. Inwestycja polegała na przebudowie dwóch istniejących już stanowisk w jedno, większe o długości 294 m (obecnie pięć stanowisk do cumowania), zbudowano nowe tory kolejowe, zmieniono infrastrukturę techniczną na nabrzeżu oraz zapleczu (kanalizacja wód opadowych i sanitarna, sieci wodnej, sieci wody pożarowej i sieci teletechnicznej, zasilanie w energię elektryczną, oświetlenie, itd.). Projekt miał wsparcie z unijnego instrumentu finansowego CEF łącząc Europę (ang. Connecting Europe Facility – CEF).
- ❖ 5 czerwca odbyła się uroczystość wmurowania kamienia węgielnego pod budowę nowego nabrzeża T3 w Baltic Hub. Budowa terminalu kontenerowego rozpoczęła się w październiku 2022 roku, a jej zakończenie planowane jest na koniec 2025 roku. Dzięki inwestycji Polska zyskała 36 ha powierzchni lądowej, długość terminala to 717 m o głębokości 18 m. Terminal ma być półautomatyczny, operatorzy będą mogli zdalnie sterować urządzeniami ze swoich stanowisk, zapewniając bezpieczne, wydajne i nowoczesne środowisko pracy przez cały rok. Zakończenie budowy ma zwiększyć zdolności przeładunkowe spółki z 3 mln TEU na 4,5 mln TEU.
- ❖ Grupa PKP Cargo chce nawiązać współpracę z Grupą COSCO Shipping. W komunikacie z dnia 10 czerwca 2024 roku, spółka podała informację o przygotowaniu oferty międzynarodowej współpracy dla COSCO Shipping na terenie Europy Zachodniej i Środkowo-Wschodniej. Grupa COSCO Shipping to chińska międzynarodowa spółka transportowa i spedycyjna, specjalizująca się w transporcie kontenerów. Jest czwartym na świecie największym armatorem, który działa na terenie 40 państw. PKP Cargo to największy w Polsce kolejowy przewoźnik towarowy, który specjalizuje się w transporcie intermodalnym. Swoje usługi oferuje także na terenie Czech, Słowacji, Niemiec, Austrii, Holandii, Węgier, Litwy oraz Słowenii. Celem wdrażanej spójnej polityki handlowej jest efektywna współpraca poszczególnych spółek zależnych, która może podwyższyć efektywność operacyjną oraz pozwoli na ograniczenie kosztów produkcji transportowej. Ta umowa współpracy może wpłynąć na ilość przeładunków w polskich portach oraz zwiększyć wymianę handlową z innymi krajami.
- ❖ Od 22 czerwca co tydzień do Baltic Hub w gdańskim porcie przyjeżdża nowa jednostka – Containerships Aurora linii żeglugowej Diamond Line. Serwis nazywa się BALT i będzie łączył Gdańsk z Teesport i Tilbury. Czas podróży to dwa dni do Teesport oraz cztery dni do portu Tilbury. Firma Diamond Line jest spółką z siedzibą w Hamburgu, należącą do COSCO Shipping Lines Europe GmbH. Specjalizuje się w usługach dowozowych. Współpracuje z różnymi podmiotami z dziedzin takich jak, m.in., chemikalia, handel detaliczny, produkty papiernicze i sprzęt AGD. Containership Aurora to jednostka o długości 170 m i szerokości 27 m i DWT 19 150. Jest w stanie pomieścić do 1368 TEU. Została wybudowana w 2019 roku i działa pod banderą Cypru.

- ❖ 20 czerwca br. został ogłoszony nowy, 14. pakiet sankcji wobec Rosji. Obostrzenia mają utrudnić Kremlowi dostęp do technologii i ograniczyć jego przychody z eksportu surowców energetycznych oraz wprowadzić zakaz reeksportu rosyjskiego LPG przez porty UE. Nie zakłada jednak limitowania eksportu rosyjskiego gazu do Europy. Ostateczne zaakceptowanie nowych sankcji na Rosję odbyło się 24 czerwca przez ministrów spraw zagranicznych na posiedzeniu w Luksemburgu. Nałożono dodatkowe sankcje na 69 osób i 47 podmiotów, które wykonują działania podważające integralność terytorialną, suwerenność i niezależność Ukrainy lub im zagrażające.
- ❖ 26 czerwca br. ogłoszono podpisanie umowy współpracy pomiędzy Transfennica i CLdN. Serwis będzie zawijał do terminalu Albert II w Zeebrugge co drugi czwartek, rozpoczynając 25 lipca 2025 roku. Połączenie umożliwi przeładunek kontenerów, kontenerów zbiornikowych, przyczep, chłodni, jednostek samochodowych, pojazdów samojezdnych, ładunków drobnicowych i innych ładunków specjalnych, takich jak maszyny mobilne. Zapewni łączność między najdalejszymi zakątkami Europy Północnej i Zachodniej – Półwyspem Iberyjskim, Irlandią, Wielką Brytanią, Skandynawią i północnymi krajami bałtyckimi. Obie firmy będą dzielić się sprzętem do załadunku towarów, maksymalizując w ten sposób wydajność każdego przeładunku.

Półroczny biuletyn statystyczny *Monitoring danych makroekonomicznych – I półrocze 2024* jest częścią przedmiotu Umowy na wykonanie badania naukowego oraz sporządzenie analizy oddziaływań branż gospodarki morskiej na system społeczny i ekonomiczny województwa pomorskiego wraz z cyklicznym monitoringiem rynku portowego i Morskiej Energetyki Wiatrowej, zawartej pomiędzy Pomorskim Urzędem Marszałkowskim a firmą Actia Forum.

Zakres Umowy obok analizy oddziaływań branż gospodarki morskiej na system społeczny i ekonomiczny województwa pomorskiego obejmuje niniejszy kwartalny biuletyn statystyczny – monitoring wyników operacyjnych branży, dwutygodniowy monitoring wydarzeń oraz działań rozwojowych sektora gospodarki morskiej, półroczny monitoring statystyczny danych makroekonomicznych oraz roczny monitoring strategiczny.

Celem całego projektu jest stworzenie modelu zależności funkcjonalnych wraz ze strukturami powiązań opartymi na obserwacji funkcjonowania rynku portowego, MEW oraz stoczniowego. Projekt zakłada 2 letni (26 miesięcy) okres aktualizacji danych w ramach cyklicznego monitoringu rynku i będzie realizowany w ramach naboru o objęcie wsparciem z Planu Rozwojowego dotyczącego realizacji projektu w ramach naboru Inwestycji A.3.1.1 pt. „Zbudowanie systemu koordynacji i monitorowania regionalnych działań na rzecz kształcenia zawodowego, szkolnictwa wyższego oraz uczenia się przez całe życie, w tym uczenia się dorosłych”, nr wniosku o objęcie wsparciem KPO/22/LLL/W/0013.

**Autorzy:**

- Ewelina Synak-Miłosz, Project Manager
- Joanna Szymikowska, Market Analyst

Actia Forum sp. z o.o.

Pomorski Park Naukowo-Technologiczny Gdynia
al. Zwycięstwa 96/98
81-451 Gdynia, Polska

www.actiaforum.pl