

Monitoring statystyczny danych makroekonomicznych



Biuletyn statystyczny Monitoring danych makroekonomicznych II półrocze 2024

Kwiecień 2025

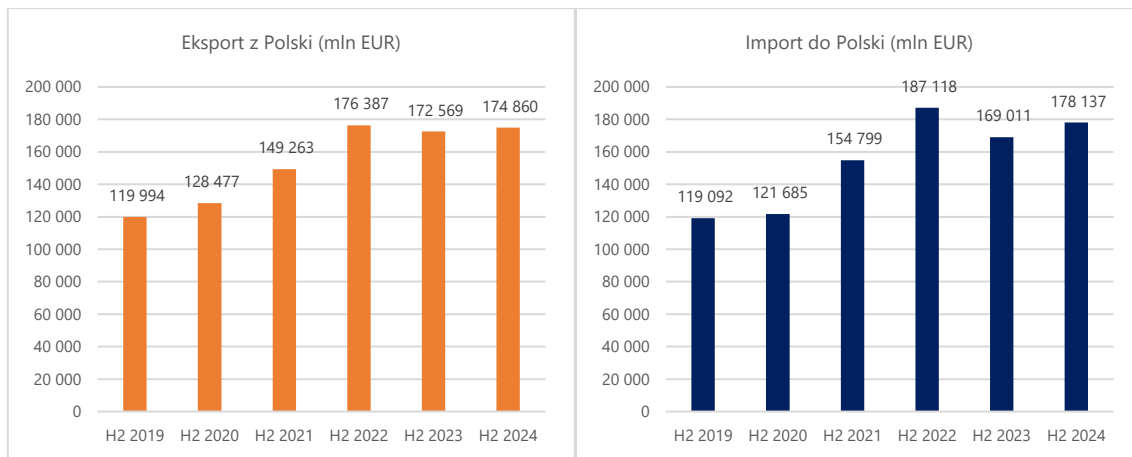


1. Wymiana handlowa Polski	3
1.1. Obroty towarowe w handlu zagranicznym	3
1.2. Struktura towarowa	4
1.3. Partnerzy handlowi	6
2. Wymiana handlowa wybranymi surowcami.....	9
2.1. Węgiel.....	9
2.2. Ropa naftowa.....	9
2.3. Produkty ropy naftowej.....	10
2.4. Gaz płynny – LPG.....	11
2.5. Gaz ziemny i LNG	12
2.6. Zboże	12
3. Zmiany w rachunkach narodowych.....	14
3.1. Produkt Krajowy Brutto	14
3.2. Wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych.....	14
3.3. Kursy walut i indeksy giełdowe ważniejszych surowców	15
3.4. Prognozy makroekonomiczne	22
4. Regionalna analiza województwa pomorskiego.....	27
4.1. Stopa bezrobocia rejestrowanego	27
4.2. Produkcja sprzedana przemysłu	29
4.3. Przeciętne wynagrodzenie brutto	30
5. Transport morski	33
5.1. Baltic Dry Index	33
5.2. Freightos Baltic Index.....	34
5.3. Ważniejsze wydarzenia w sektorze transportu morskiego w regionie Morza Bałtyckiego i w Polsce.....	38

1. Wymiana handlowa Polski

1.1. Obroty towarowe w handlu zagranicznym

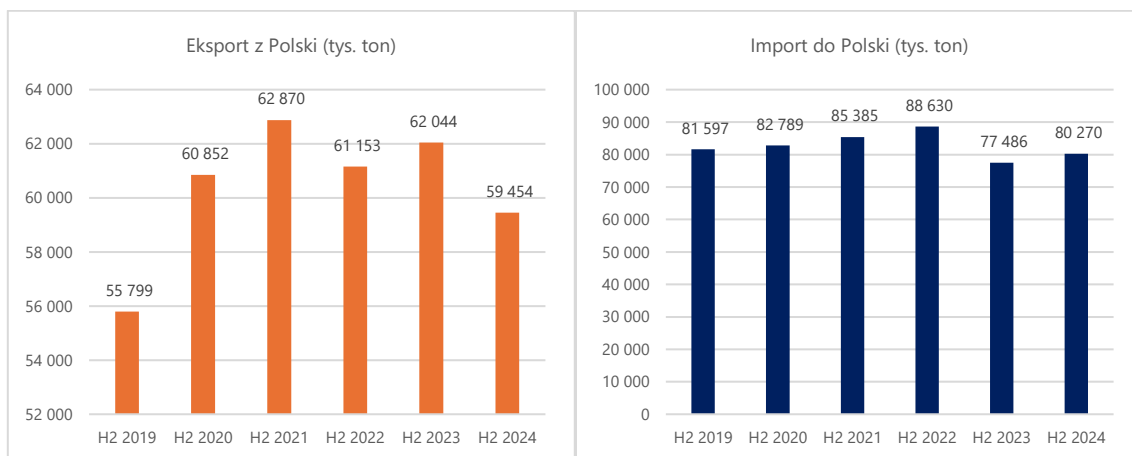
Obroty towarowe handlu zagranicznego w okresie lipiec-grudzień 2024 roku wyniosły w cenach bieżących 174,86 mln EUR w eksporcie i 178,137 mld EUR w imporcie, tj. w dalszym ciągu utrzymuje się ujemny bilans handlowy. W obu przypadkach zanotowano zwiększone wartości w porównaniu do analogicznego okresu 2023 roku, o kolejno 2,291 mld EUR i 9,126 mld EUR. W porównaniu do pierwszego półrocza 2024 roku eksport spadł o 0,585 mln EUR, a import wzrósł o 7,29 mln EUR.



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

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Obroty towarowe handlu zagranicznego w drugim półroczu 2024 roku, liczone według tonażu dóbr, wyniosły w drugim półroczu 59,454 mln ton w eksporcie i 80,27 mln ton w imporcie. Co zauważalne, w eksporcie występowały duże zmiany na przestrzeni ostatnich lat, czego nie obserwuje się w dość stabilnym poziomie tonażu w imporcie do Polski. Eksport w okresie lipiec-grudzień 2024 zmniejszył się o 3,076 mln ton, z kolei import wzrósł o 1,12 mln ton względem pierwszego półrocza 2024 roku. W porównaniu do analogicznego okresu 2023 roku, również obserwowano spadek w eksporcie oraz wzrost w imporcie – koreluje to z bilansem handlowym liczonym według wartości.

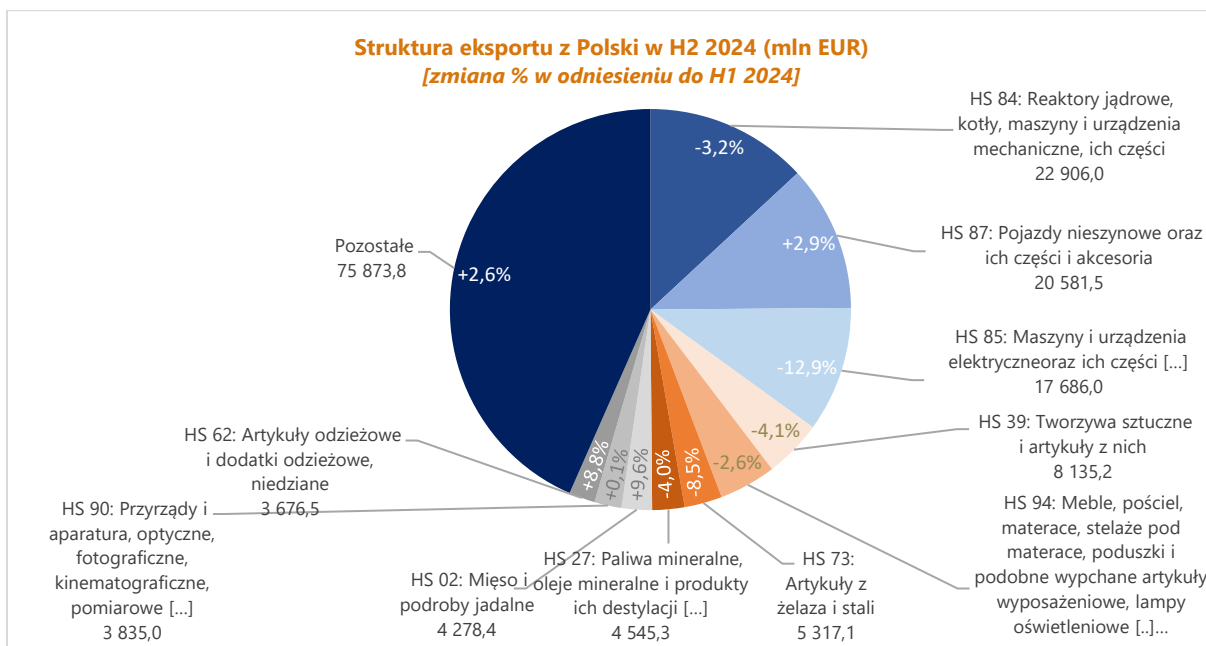


Rysunek 2. Eksport i import Polski w drugim półroczu w latach 2019-2024 [tys. ton]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

1.2. Struktura towarowa

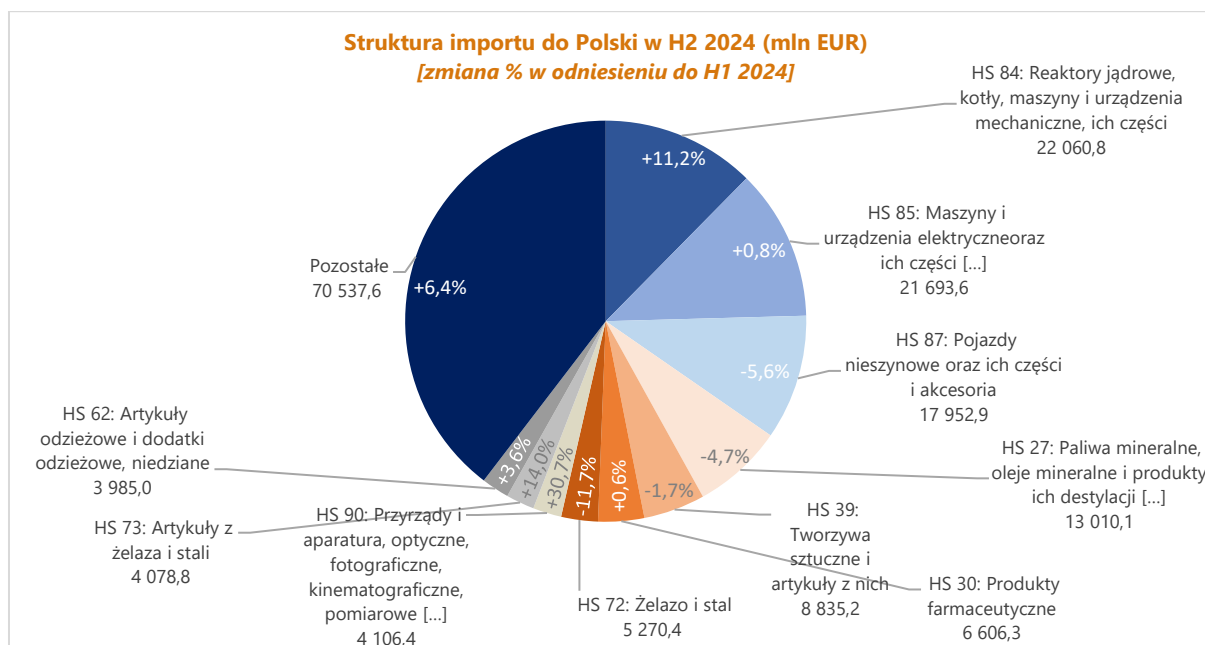
W drugiej połowie 2024 roku w eksporcie Polski liczonym według wartości, spadki dotyczyły przede wszystkim kategorii maszyn i urządzeń transportowych, tj. -12,9% w odniesieniu do H1 2024. Stanowi to kontynuację trendu obserwowanego także w okresie styczeń-czerwiec 2024. Zmniejszyła się także wartość eksportu najważniejszej pod względem udziału w wartości eksportu grupy maszyn i urządzeń mechanicznych o 3,2%. Bardzo wysoki spadek odnotowano również w grupie artykułów z żelaza i stali (-8,5%). Utrzymał się także spadek wartości eksportowanych paliw (-4,0%). Wzrosty zanotowano w kategorii pojazdów i ich części (+2,9%), mięsa i podrobów (+9,6%) oraz odzieży (+8,8%).



Rysunek 3. Struktura eksportu do Polski w okresie lipiec-grudzień 2024 [mln EUR] wraz ze zmianą w odniesieniu do okresu styczeń-czerwiec 2024 [%]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

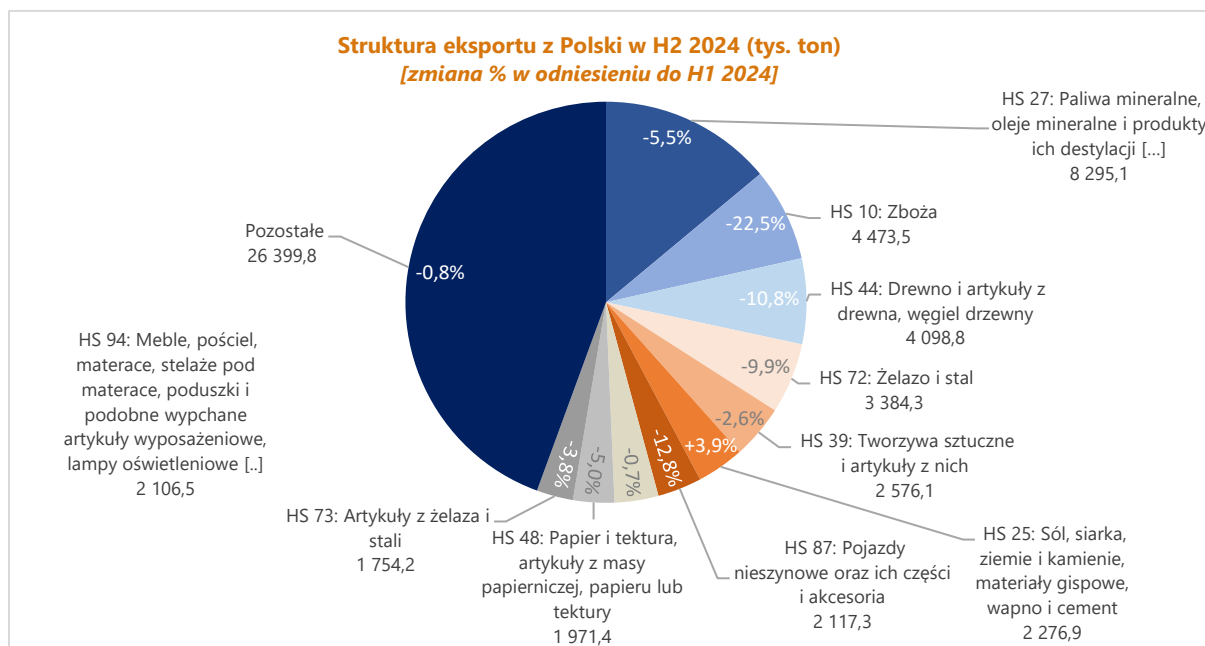
W przypadku importu liczonym według wartości spadki miały miejsce, podobnie jak w eksporcie, w grupie pojazdów nieszynowych i ich części (-5,6%). Znacząco wzrosła jednak wartość grupy reaktorów, kotłów, maszyn i urządzeń mechanicznych (+11,2%), posiadającej największy udział w strukturze towarowej. W odróżnieniu od eksportu, zanotowano niewielki wzrost w grupie maszyn i urządzeń elektrycznych i ich części (+0,5%). W dalszym ciągu notowane były spadki wartości paliw (-4,7%), które mogły wynikać ze spadku cen na rynku. Obserwowane zmniejszenie dotyczyło także grupy żelaza i stali (-11,7%), jednakże warto zauważyć, że nie miało ono miejsca w grupie artykułów z żelaza i stali (+14,0%). Bardzo duży wzrost w odniesieniu do H1 2024 obserwowano na rynku przyrządów optycznych i aparatury (+30,7%).



Rysunek 4. Struktura importu do Polski w okresie lipiec-grudzień 2024 [mln EUR] wraz ze zmianą w odniesieniu do okresu styczeń-czerwiec 2024 [%]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

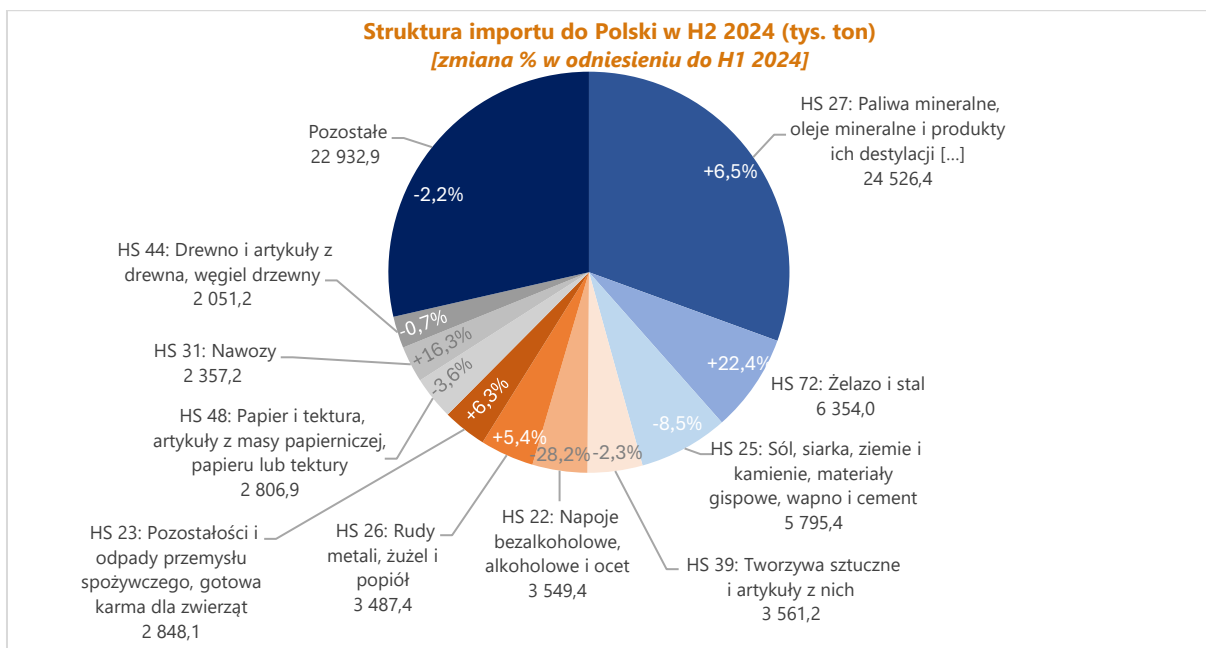
Pod względem eksportowanej masy, niezmiennie dominuje kategoria paliw, jednakże zauważalnie spadła o 5,5% w stosunku do pierwszego półrocza 2024. Bardzo wysoki spadek nastąpił w eksporcie zbóż (-22,5%). Spadł także eksport drewna (-10,8%) oraz żelaza i stali (-9,9%). Generalnie, w dziewięciu spośród dziesięciu najważniejszych grupach towarów w eksporcie nastąpiły spadki. Jedyną grupą, w której odnotowano wzrost o 3,9% była grupa HS 25, do której zalicza się szereg towarów – w przypadku Polski największe wzrosty wolumenu dotyczą eksportu cementu (+19,5% w odniesieniu do H1 2024), soli (+23,8%), ale również innych produktów kategorii, gdzie indziej nie sklasyfikowanych.



Rysunek 5. Struktura eksportu z Polski w okresie lipiec-grudzień 2024 [tys. ton] wraz ze zmianą w odniesieniu do okresu styczeń-czerwiec 2024 [%]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Pod względem importowanej masy zdecydowaną przewagę nad innymi kategoriami ma grupa paliw – w porównaniu z importem w okresie styczeń-czerwiec, wolumen sprowadzony do Polski w drugiej połowie 2024 roku zwiększył się o 6,5%, zarówno w kategorii surowej ropy naftowej, jak i jej pochodnych. Zwiększył się import węgla, jednak jest on porównywalny z wolumenem sprowadzonym w drugiej połowie 2023 roku. O 22,4% zwiększył się także import żelaza i stali, szczególnie w głównych podkategoriach produktowych o kodach HS 7208 i HS 7210, tj. wyroby walcowane płaskie. O 8,5% zmniejszył się wolumen trzeciej największej kategorii w strukturze importu, HS 25.



Rysunek 6. Struktura importu do Polski w okresie lipiec-grudzień 2024 [tys. ton] wraz ze zmianą w odniesieniu do okresu styczeń-czerwiec 2024 [%]

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, niezmiennie pozostają Niemcy. Pośród najistotniejszych kierunków eksportu w drugim półroczu 2024 roku były Francja, Czechy, Wielka Brytania i Niderlandy, które zastąpiły Włochy, obecne w zestawieniu za H1 2024. Łączny ich udział wynosi 21,81%. Pięć najważniejszych kierunków dla Polski zapewnia pokrycie nieco ponad połowy wartości polskiego eksportu. Największe spadki zanotowano w sprzedaży na rynek niemiecki (-1,35%), w pozostałych występuje stagnacja lub maksymalnie wzrost do 3%.

	H2 2023	H2 2024	Udział % w 2024	Zmiana
1. Niemcy	47 845,66	47 202,05	26,99%	-1,35%
2. Francja	10 495,81	10 498,26	6,00%	0,02%
3. Czechy	10 246,86	10 270,32	5,87%	0,23%
4. Wielka Brytania	8 908,25	9 172,85	5,25%	2,97%
5. Niderlandy	8 039,15	8 201,45	4,69%	2,02%
Pozostałe	87 032,83	89 515,29	51,19%	2,85%
Łącznie	172 568,57	174 860,23	-	1,33%

Tabela 1. Top 5 kierunków eksportu z Polski w drugim 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, od których w okresie lipiec-grudzień 2024 roku zwiększyła się wartość importu o 17,69% w porównaniu do analogicznego okresu 2023 roku. Co istotne, wyraźny wzrost nastąpił także w odniesieniu do H1 2024, kiedy wartość eksportu zbliżona była do tej zanotowanej w H2 2023. Handel z Niemcami w relacji importowej poprawił się o 2,5%. Import z Niderlandów, które plasują się na trzecim miejscu zestawienia, wzrósł o zaledwie 0,33%. Podobnie jak w eksporcie, spadła także wartość importowanych towarów w relacji handlowej z Włochami, jednak wciąż pozostają na swojej czwartej pozycji. Wzrósł natomiast wolumen importu z Czech (+6,41%), jednak w odniesieniu do H1 2024 spadł o 1,88%.

	H2 2023	H2 2024	Udział % w 2024	Zmiana %
1. Niemcy	42 960,14	44 035,67	24,72%	2,50%
2. Chiny	15 941,24	18 761,66	10,53%	17,69%
3. Niderlandy	11 476,93	11 515,12	6,46%	0,33%
4. Włochy	8 127,03	7 832,06	4,40%	-3,63%
5. Czechy	6 952,94	7 398,94	4,15%	6,41%
Pozostałe	83 552,79	88 593,74	49,73%	6,03%
łącznie	169 011,06	178 137,18	-	5,40%

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

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

W eksporcie liczonym w tonażu w H2 2024 obserwowano spadki w dostawach na najważniejsze rynki: Niemcy o 2,53%, Ukraina o 1,26% oraz Niderlandy o 17,86%. Co istotne, w Top 5 państw, ale także w kategorii „pozostałych”, odnotowano spadki w porównaniu z H1 2024. Również w tym porównaniu największy spadek notuje eksport do Niderlandów, wynikający z gwałtownego zahamowania sprzedaży zbóż na ten rynek (-35,5% w stosunku do H2 2023).

	H2 2023	H2 2024	Udział % w 2024	Zmiana %
1. Niemcy	16 488,68	16 071,52	27,03%	-2,53%
2. Czechy	5 670,18	5 889,42	9,91%	3,87%
3. Ukraina	3 559,97	3 515,21	5,91%	-1,26%
4. Niderlandy	3 559,84	2 924,21	4,92%	-17,86%
5. Wielka Brytania	2 397,30	2 400,36	4,04%	0,13%
Pozostałe	30 367,60	28 653,25	48,19%	-5,65%
łącznie	62 043,57	59 453,98	-	-4,17%

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

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Oprócz Niemiec, największe wolumeny w imporcie w drugim półroczu 2024 pochodziły z Arabii Saudyjskiej, Ukrainy, Czech i Norwegii. Choć pierwsza piątka nie zmieniła się w stosunku do H1 2024, to zmieniła się kolejność – Arabia Saudyjska, pomimo spadku rok do roku, uplasowała się na drugiej pozycji podczas gdy w pierwszych sześciu miesiącach zajmowała trzecią, a Czechy spadły na miejsce czwarte. Zmniejszenie obrotów nastąpiło także w imporcie z Norwegii, drugiemu z nowych kierunków pozyskiwania paliw płynnych, które zastąpiły Rosję. Import z Rosji w H2 2024 w porównaniu z okresem przed wojną (H2 2021) zmniejszył się o 91,4%.

	H2 2023	H2 2024	Udział % w 2024	Zmiana %
1. Niemcy	12 998,73	13 656,40	17,01%	5,06%
2. Arabia Saudyjska	7 163,53	6 005,02	7,48%	-16,17%
3. Ukraina	5 046,11	7 004,22	8,73%	38,80%
4. Czechy	4 972,97	6 717,44	8,37%	35,08%
5. Norwegia	6 656,65	4 805,53	5,99%	-27,81%
Pozostałe	40 648,31	42 081,44	52,42%	3,53%
łącznie	77 486,31	80 270,05	-	3,59%

Tabela 4. Top 5 kierunków importu do Polski w drugim 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 drugim półroczu 2024 miał miejsce kolejny spadek w imporcie wynoszący 13,1% w stosunku do analogicznego okresu 2023 roku. W eksporcie również miał miejsce spadek o 12,6%. W dalszym ciągu węgiel eksportowano do Czech, a także na kierunek, który pojawił się na początku 2024 roku – Ukrainę, do której dostarczono 452 tys. ton surowca.

Import				Eksport			
		H2 2023	H2 2024			H2 2023	H2 2024
1.	Kazachstan	1 958,24	1 777,41	1.	Czechy	1 260,86	1 150,84
2.	Kolumbia	1 917,48	1 647,35	2.	Ukraina	514,51	452,19
3.	Stany Zjednoczone	388,33	334,96	3.	Austria	230,95	274,02
4.	Mozambik	55,00	287,10	4.	Słowacja	25,14	103,69
5.	Czechy	193,64	280,78	5.	Węgry	302,47	86,66
łączy import		5 393,92	4 685,02	łączy eksport		2 465,74	2 154,53

Tabela 5. Top 5 kierunków importu i eksportu węgla w Polsce w drugim 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, co może wskazywać na reeksport surowca niż sprzedaż węgla z polskich kopalń.

Import				Eksport			
		H2 2023	H2 2024			H2 2023	H2 2024
1.	Kazachstan	252,49	212,70	1.	Czechy	251,96	199,33
2.	Kolumbia	262,31	183,63	2.	Austria	115,00	87,63
3.	Stany Zjednoczone	80,74	65,16	3.	Ukraina	54,81	41,52
4.	Mozambik	17,13	64,35	4.	Słowacja	7,45	12,30
5.	Czechy	41,17	46,98	5.	Węgry	40,34	12,01
łączy import		838,62	655,51	łączy eksport		504,53	369,68

Tabela 6. Top 5 kierunków importu i eksportu węgla w Polsce w drugim 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. Do końca 2021 roku głównym dostawcą tego surowca była Rosja. Po wybuchu wojny największy udział w tej kategorii przypada na surowiec sprowadzony z Arabii Saudyjskiej – wolumen zakupionej ropy naftowej w drugim półroczu 2024 roku jest zbliżony do pierwszego półrocza (-0,15%), ale aż o 27,4% większy od analogicznego okresu 2023 roku. Drugą pozycję zajmuje Norwegia, od której zakupy spadły o 38,1% w stosunku do H2 2023 i o 15,34% w odniesieniu do H1 2024. Zmniejszył się również import ze Stanów Zjednoczonych o około jedną trzecią w stosunku do wolumenów sprowadzonych w H1 2024 oraz H2 2023. Pojawił się natomiast zwiększony import z Gwinyi, zastępujący wolumen z Nigerii. Jeśli chodzi o eksport – Polska reeksportuje ropę jedynie do Niemiec przeznaczoną do rafinerii Schwedt.

Import				Eksport		
		H2 2023	H2 2024		H2 2023	H2 2024
1.	Arabia Saudyjska	4 873,32	6 875,10	1.	Niemcy	90,35
2.	Norwegia	5 361,62	3 566,94		-	
3.	Stany Zjednoczone	948,24	741,43		-	
4.	Gujana	261,54	654,17		-	
5.	Wielka Brytania	187,34	371,53		-	
Łączny import		11 821,51	12 594,39	Łączny eksport		90,35
						102,23

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

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Import				Eksport		
		H2 2023	H2 2024		H2 2023	H2 2024
1.	Arabia Saudyjska	2 919,28	3 719,50	1.	Niemcy	49,32
2.	Norwegia	3 143,42	1 946,77		-	
3.	Stany Zjednoczone	568,82	435,35		-	
4.	Gujana	147,28	341,29		-	
5.	Wielka Brytania	133,83	230,95		-	
Łączny import		7 236,83	7 147,77	Łączny eksport		49,32
						50,87

Tabela 8. Top 5 kierunków importu i eksportu ropy naftowej w Polsce w drugim 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. Trzecie półrocze z kolei Polska zaimportowała ponad 5 mln ton produktów ropy, z czego najwięcej z Niemiec (1,65 mln ton, +40,9% w odniesieniu do H2 2023). W dalszym ciągu bardzo wysoki przyrost notowano w przypadku importu produktów ze Stanów Zjednoczonych (+172,9%) – w H1 2024 wolumen wynosił również nieco powyżej 1,2 mln ton, podczas gdy w 2023 roku było to kolejno 200,5 tys. ton (H1 2023) i 464,8 tys. ton (H2 2023).

Głównym kierunkiem eksportu produktów ropy naftowej z Polski jest Ukraina, do której w pierwszych sześciu miesiącach tego roku trafiło 68% całkowitego eksportu. W dalszej kolejności w zestawieniu znajdowała się Finlandia, Niemcy, Niderlandy i Czechy, w nieco innej kolejności niż w okresie styczeń-czerwiec 2024.

Import				Eksport		
		H2 2023	H2 2024		H2 2023	H2 2024
1.	Niemcy	1 170,26	1 649,16	1.	Ukraina	922,87
2.	Stany Zjednoczone	464,79	1 268,57	2.	Finlandia	129,27
3.	Litwa	461,28	374,64	3.	Niemcy	100,04
4.	Niderlandy	634,84	323,67	4.	Niderlandy	128,92
5.	Finlandia	168,67	277,22	5.	Czechy	77,82
Łączny import		5 228,11	5 113,37	Łączny eksport		1 578,11
						1 659,30

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

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Import				Eksport			
		H2 2023	H2 2024			H2 2023	H2 2024
1.	Niemcy	1 130,75	1 307,32	1.	Ukraina	852,95	864,82
2.	Stany Zjednoczone	377,78	829,71	2.	Niemcy	111,06	103,85
3.	Litwa	394,88	259,94	3.	Finlandia	76,62	64,79
4.	Niderlandy	522,69	223,93	4.	Niderlandy	88,99	58,44
5.	Finlandia	147,97	199,15	5.	Czechy	77,98	52,32
Łączny import		4 675,69	3 784,00	Łączny eksport		1 468,56	1 400,78

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

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

2.4. Gaz płynny – LPG

W drugiej połowie 2024 roku Polska zaimportowała 365,13 tys. ton gazu z Rosji, w porównaniu z 512,7 tys. ton w analogicznym okresie 2023 roku oraz 572,7 tys. ton jeszcze w pierwszym półroczu 2024 roku. Dotychczas zdecydowana większość dostaw rosyjskich trafiała do Polski koleją – według szacunków POGP był to wolumen na poziomie 1 mln ton. Ukształtowana przez ponad trzy dekady infrastruktura logistyczna oraz korzystne ceny przez lata ugruntowały solidną pozycję rosyjskiego LPG na polskim rynku paliw. Wojna rosyjsko-ukraińska spowodowała konieczność zmiany strategii i już w 2022 roku wiele firm podjęło decyzję o rezygnacji z importu LPG z tego kierunku. Ostateczną decyzję podjęła jednak Komisja Europejska, po nałożeniu embarga. Zwiększył się za to wolumen pozyskiwany ze Szwecji, ale także od innych, pomniejszych dostawców – Belgii, Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych czy Niderlandów.

Według wstępnych danych Ministerstwa Finansów drogą morską dostarczono prawie 36% całości przywozu, podczas gdy dostawy kolejowe stanowiły 52,7% importu, a transportem drogowym dostarczono 11,4% całości przywiezionego produktu.

Import				Eksport			
		H2 2023	H2 2024			H2 2023	H2 2024
1.	Rosja	512,70	365,13	1.	Ukraina	192,21	108,41
2.	Szwecja	296,18	328,31	2.	Węgry	38,85	28,20
3.	Belgia	60,02	105,42	3.	Niemcy	34,26	24,10
4.	Wielka Brytania	50,08	94,23	4.	Czechy	9,39	13,30
5.	Stany Zjednoczone	34,01	88,70	5.	Słowacja	9,56	6,13
Łączny import		1 319,70	1 312,23	Łączny eksport		291,45	184,49

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

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Import				Eksport			
		H2 2023	H2 2024			H2 2023	H2 2024
1.	Szwecja	165,21	205,73	1.	Ukraina	122,42	73,45
2.	Rosja	234,24	191,44	2.	Węgry	24,93	18,71
3.	Belgia	32,72	68,33	3.	Niemcy	21,20	14,99
4.	Wielka Brytania	23,70	55,97	4.	Czechy	6,01	9,50
5.	Niderlandy	45,21	55,40	5.	Słowacja	6,40	4,62
Łączny import		670,44	777,25	Łączny eksport		185,50	125,20

Tabela 12. Top 5 kierunków importu i eksportu LPG w Polsce w drugim 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%. Według wyliczeń Instytutu Studiów Energetycznych, w 2024 roku Polska odebrała 61 dostaw LNG o łącznym wolumenie ok. 4,42 mln ton LNG (ok. 6,1 mld m³) i w porównaniu do 2023 roku to o około 0,24 mln ton LNG mniej (0,33 mld m³). Oprócz dostaw LNG drogą morską, jest on także dostarczany gazociągiem Baltic Pipe. Zgodnie z analizami, w całym 2024 roku dostarczono w ten sposób do Polski 6,75 m³ gazu.

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 obserwowano nawet wzrost importu. Według danych podawanych przez CIRE, rosyjskie dostawy LNG do UE wzrosły o ponad 23% w 2024 roku, osiągając rekordowy poziom 21 mld m³. Największym pojedynczym odbiorcą była Francja (4 mld m³). W przypadku Polski, gaz ziemny sprowadzany drogą morską pochodził przede wszystkim ze Stanów Zjednoczonych oraz z Kataru, a pojedyncze dostawy sprowadzono z Norwegii, Nigerii, Trynidadu, Egiptu i Gwinei Równikowej.

Warto podkreślić, że w kategorii surowców energetycznych w 2025 roku poza listą sankcyjną wciąż pozostaje skroplony gaz ziemny LNG. Mówiło się o tym w kontekście 16. pakietu sankcji, jednak ostatecznie Komisja Europejska nie zaproponowała takiego kroku.

2.6. Zboże

Jednym z ważniejszych ładunków w transporcie morskim jest także zboże. Polska jest eksporterem netto tego ładunku, jednak wolumen wyeksportowanego ziarna spadł znacząco w odniesieniu do okresu lipiec-grudzień 2023 (-35,8%), a także w odniesieniu do pierwszego półrocza 2024 (-22,5%). Wśród głównych odbiorców polskiego zboża niezmiennie na miejscu pierwszym są Niemcy. Drugim kierunkiem eksportowym była Wielka Brytania. Nigeria, dzierżąca drugą pozycję w pierwszym półroczu, spadła na czwartą pozycję zestawienia Top 5 kierunków eksportowych. Również w imporcie zanotowano spadek o 7,8% w odniesieniu do H2 2023 i 5% w stosunku do H1 2024. Zwiększył się wolumen importowanego zboża z Czech i Litwy, ale także z Argentyny.

Import				Eksport			
		H2 2023	H2 2024			H2 2023	H2 2024
1.	Słowacja	235,76	166,79	1.	Niemcy	2 387,29	1 984,68

Import				Eksport		
		H2 2023	H2 2024		H2 2023	H2 2024
2.	Czechy	89,64	145,80	2.	Wielka Brytania	376,92
3.	Argentyna	30,02	51,10	3.	Niderlandy	862,81
4.	Ukraina	47,76	25,80	4.	Nigeria	720,60
5.	Litwa	17,93	24,96	5.	Dania	77,85
	Łącznie	600,31	553,56		Łącznie	6 962,38
						4 473,52

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

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Import				Eksport		
		H2 2023	H2 2024		H2 2023	H2 2024
1.	Czechy	24,45	33,52	1.	Niemcy	536,62
2.	Słowacja	44,39	33,28	2.	Wielka Brytania	82,56
3.	Francja	21,29	25,78	3.	Nigeria	176,84
4.	Argentyna	13,99	15,89	4.	Niderlandy	195,31
5.	Mjanma	12,33	14,54	5.	Dania	22,46
	Łącznie	225,27	232,98		Łącznie	1 634,22
						1 004,01

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

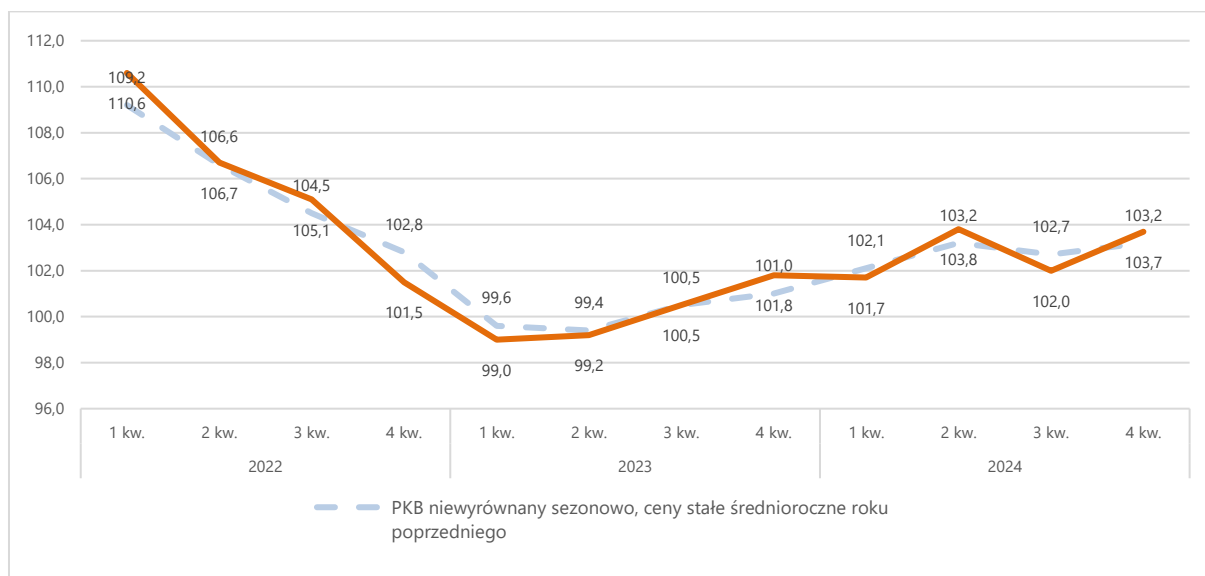
Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

3. Zmiany w rachunkach narodowych

3.1. Produkt Krajowy Brutto

Zgodnie z danymi zaprezentowanymi przez Główny Urząd Statystyczny za drugie półrocze 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 2,1%, w drugim 3,2% wzrost, natomiast w trzecim – 2,7%. Rysunek 7 przedstawia dane dynamiki wzrostu PKB Polski w latach 2022-2024.

W drugim półroczu 2024 roku głównym czynnikiem napędzającym wzrost Produktu Krajowego Brutto w Polsce były zwiększony popyt krajowy oraz odbicie konsumpcji gospodarstw domowych. W IV kwartale ubiegłego roku nakłady brutto na środki trwałe wzrosły o 1,3%, co stanowi przyspieszenie w porównaniu z III kwartałem 2024 roku, kiedy odnotowano jedynie 0,1% wzrostu. Stopa inwestycji, czyli udział nakładów brutto na środki trwałe w PKB liczonym w cenach bieżących, wyniosła 24%, w porównaniu do 24,9% w analogicznym okresie poprzedniego roku.



Rysunek 7. Dynamika wzrostu PKB Polski w latach 2022-2024

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. Tabela 5 przedstawia dane półroczne inflacji w latach 2019-2024. Półroczny wskaźnik w odniesieniu do poprzedniego okresu (tj. do H1 2024) wyniósł 102,7 (2,7%), a w odniesieniu do H2 2023 wyniósł 104,6 (4,6%).

Porównując cały rok 2024 do grudnia roku poprzedniego, najniższy wskaźnik inflacji odnotowano w styczniu (100,4), natomiast najwyższy w grudniu (104,7). Od 2004 roku celem polityki pieniężnej jest utrzymanie inflacji na poziomie 2,5%, z odchyleniem ± 1 p.p. Warto zaznaczyć, że od kwietnia 2021 roku do grudnia 2023 roku włącznie wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych kształtował się powyżej górnej granicy odchyień od celu inflacyjnego. W okresie od kwietnia do lipca wskaźnik mieścił się

w granicach odchyień celu inflacyjnego, przy czym od lipca 2024 do końca roku wskaźnik ponownie znalazł się powyżej założeń (w grudniu 2024 na poziomie 104,7).

	H1	H2	H1	H2
	okres poprzedni = 100		analogiczny okres w roku poprzednim = 100	
2024	101,9	102,7	102,7	104,6
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

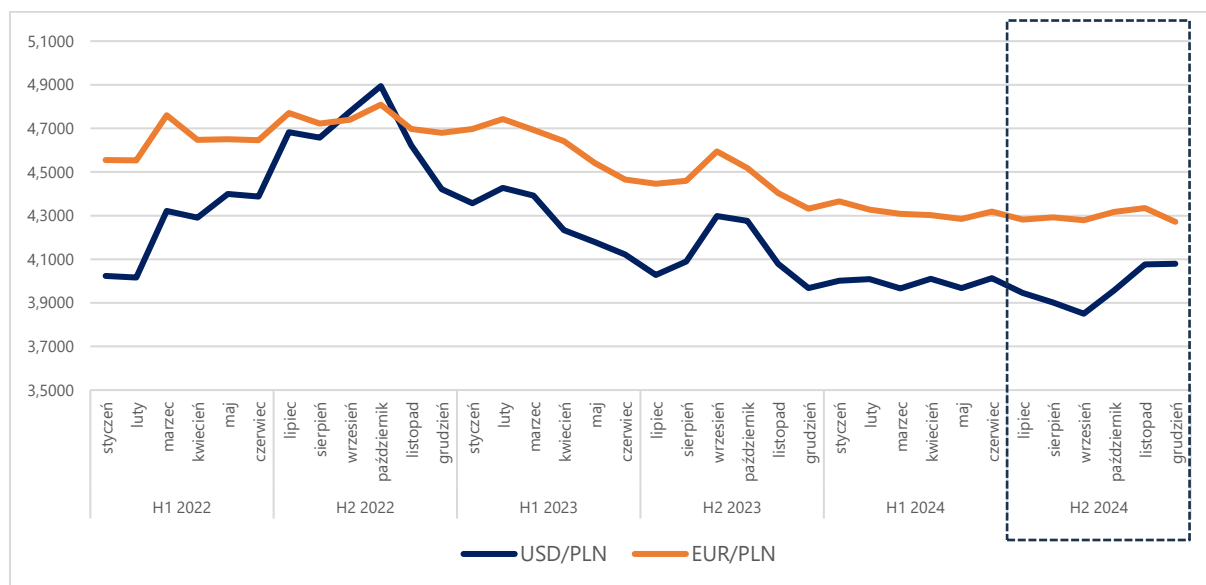
Tabela 15. Półroczne wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych w Polsce w latach 2019-2024

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych GUS

3.3. Kursy walut i indeksy giełdowe ważniejszych surowców

Kursy walut

Drugie półrocze 2024 wykazało umiarkowaną zmienność na rynku walut, odzwierciedlając wpływ zarówno czynników globalnych, jak i lokalnych. W trzecim kwartale 2024 roku kurs USD/PLN wykazywał tendencję spadkową, a w ostatnim kwartale – wzrostową. Kurs EUR/PLN pozostawał stosunkowo stabilny przez cały analizowany okres, za wyjątkiem końca roku, kiedy wzmościł się złoty. Rysunek 8 przedstawia miesięczne średnioważone kursy USD/PLN oraz EUR/PLN w latach 2022-2024.



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

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych NBP

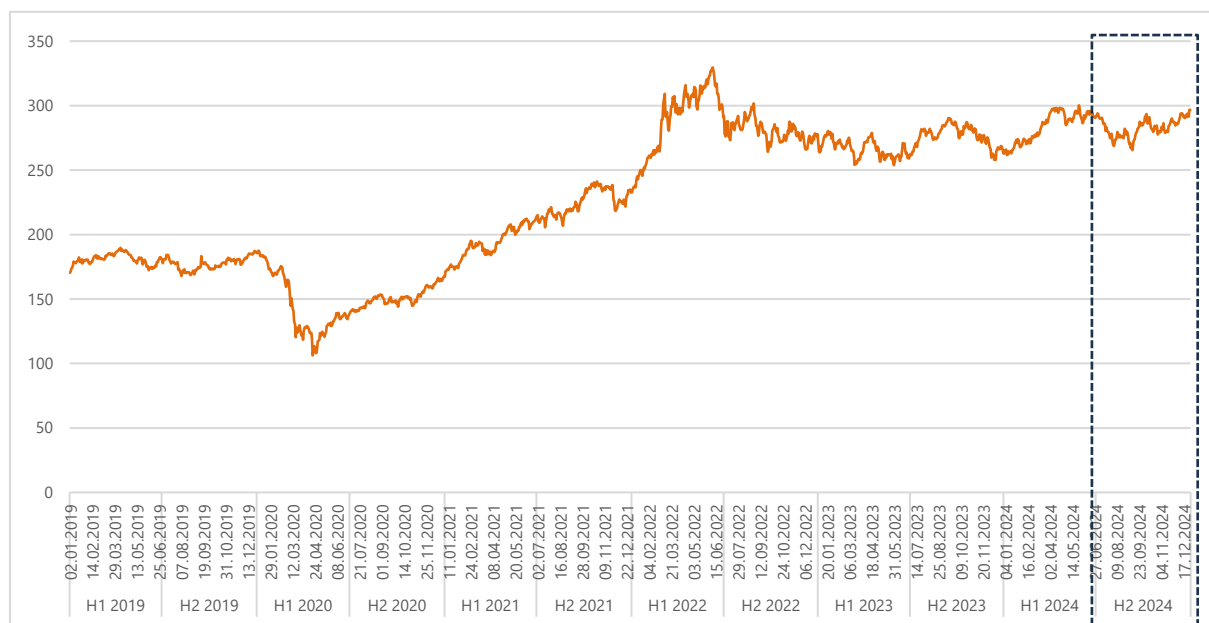
Polski złoty pozostawał na dość silnej pozycji w stosunku do dolara amerykańskiego i euro. W drugiej połowie 2024 roku PLN umocnił się, co potwierdzają spadki kursów średnioważonych USD/PLN i EUR/PLN w porównaniu do analogicznego okresu 2024 roku. W drugiej połowie roku, średnioważony półroczny kurs USD/PLN wyniósł 3,9685, a w analogicznym okresie 2023 roku był na poziomie 4,1218.

W lipcu kurs wynosił 3,9462, a w grudniu 4,0787 – mimo niewielkiego wzrostu pod koniec roku, cały okres wskazuje na ogólne umocnienie złotówki względem dolara.

Podobną sytuację zanotowano w kursie EUR/PLN, chociaż jego wahania utrzymywały się w relatywnie wąskim przedziale. W H2 2024 średnioważony półroczny kurs wyniósł 4,2954, podczas gdy w analogicznym okresie 2023 roku – 4,4585. W lipcu 2024 za jedno euro trzeba było zapłacić 4,2811 złoty, a w grudniu niewiele mniej – 4,2714.

Indeks CRB

Indeks CRB (*Commodity Research Bureau Index*) to wskaźnik mierzący zmiany cen surowców na światowych rynkach. Jest on 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) oraz bydło mięsne (wieprzowina, wołowina).



Rysunek 9. Indeks CRB w latach 2019-2024

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych ze strony MacroMicro

Rysunek 9 przedstawia wartości indeksu CRB w latach 2019-2024. Druga połowa 2024 roku charakteryzowała się spadkiem wartości indeksu (najniższe notowanie odnotowano dnia 10 września 2024 – 265,48 punktów), następnie nastąpiło odbicie i wskaźnik rósł do końca roku, zbliżając się do granicy 300 punktów. Te zmiany przy końcu roku 2024 mogą wskazywać na silny wzrost gospodarczy, większy popyt na surowce, a także oczekiwania wzrostu cen. Wahania indeksu są spowodowane zmianami w produkcji, popycie, polityce państw, a także wydarzeniami geopolitycznymi. Spadek wartości indeksu w okresie sierpień-wrzesień 2024 r. można powiązać z obawami o spowolnienie gospodarcze w Chinach oraz w kluczowych gospodarkach Zachodu, co przełożyło się na niższy popyt na surowce.

Dodatkowo, presję spadkową wywarły spadające ceny ropy naftowej, częściowo wynikające z nadpodaży oraz sezonowego osłabienia popytu po lecie. Równocześnie umacniający się dolar amerykański – będący efektem kierunku polityki Rezerwy Federalnej – ograniczył atrakcyjność surowców dla inwestorów zagranicznych. Odbicie indeksu, widoczne od października, było z kolei wspierane przez oczekiwania na złagodzenie polityki monetarnej w USA, rozpoczęcie sezonu grzewczego (zwiększające zapotrzebowanie na energię), a także możliwe napięcia geopolityczne, które zwiększały niepewność i popyt na surowce. W efekcie, indeks CRB do końca roku dynamicznie rósł, osiągając poziom 296,72 punktów na dzień 31 grudnia 2024.

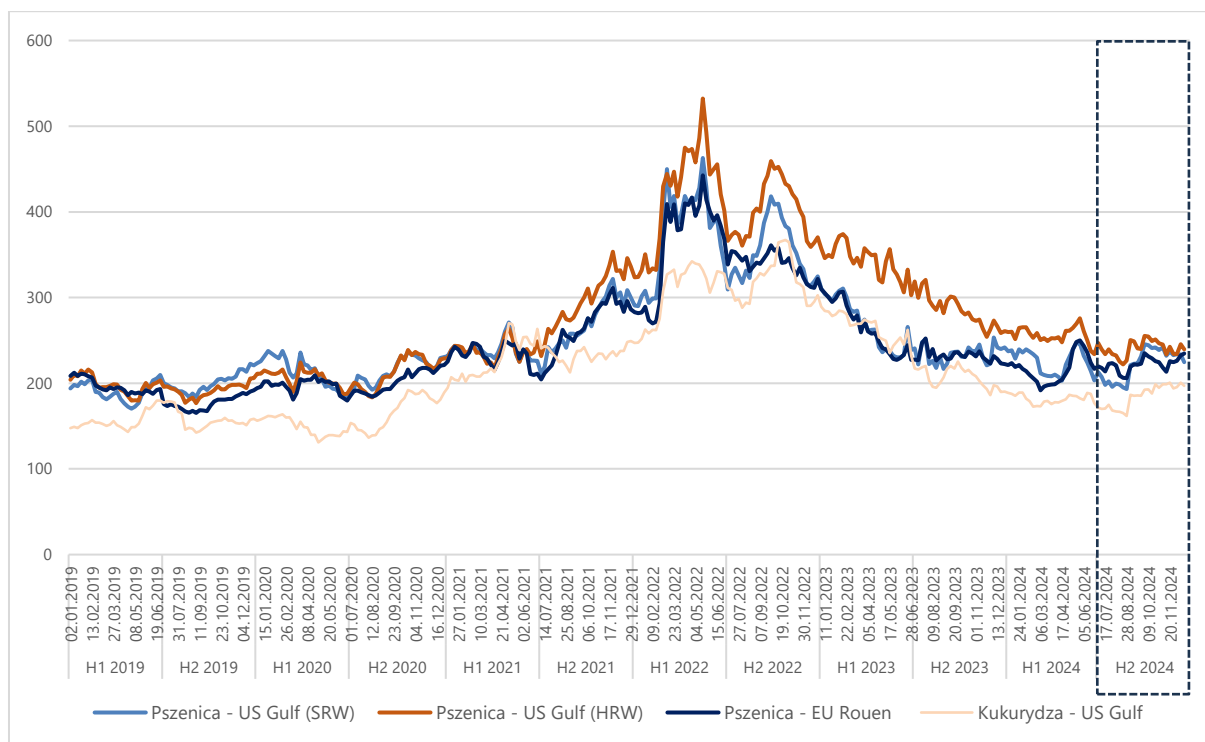
Ceny zbóż

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.

Na Rysunku 10 zostały przedstawione ceny giełdowe wybranych zbóż w latach 2019-2024. W drugiej połowie 2024 roku ceny opisywanych czterech zbóż były stosunkowo stabilne, utrzymując ogólny trend spadkowy. Niewielkie wzrosty w kursach zbóż były zauważalne od września, po czym utrzymywały w miarę stabilny poziom. Kukurydza była najtańsza spośród prezentowanych surowców – jej cena utrzymywała się przez całe drugie półrocze 2024 w zakresie 180–200 EUR/tona, ze stopniowym, lekkim wzrostem pod koniec roku. Ceny pszenicy – zarówno z USA (SRW i HRW), jak i z Europy (Rouen) – oscylowały w przedziale 210–250 EUR/tona, przy czym pszenica HRW pozostawała nieco droższa od pozostałych. W ostatnich tygodniach roku widoczne były lekkie tendencje wzrostowe, jednak bez istotnych wahań. Taka sytuacja może sugerować względną równowagę pomiędzy podażą a popytem na globalnym rynku zbóż.

Ceny pozostawały stabilne, a różnice pomiędzy poszczególnymi rodzajami pszenicy i kukurydzy były wyraźne, ale niezbyt gwałtowne. W porównaniu z latami 2022–2023, kiedy wojna w Ukrainie mocno zaburzała ceny zbóż, druga połowa 2024 wydaje się spokojniejsza – co mogło sprzyjać stabilizacji cen.

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. Zbiory w 2024 roku były na poziomie zbliżonym do średniej wieloletniej, co przyczyniło się do stabilizacji podaży. Popyt krajowy utrzymywał się na stałym poziomie, a eksport był umiarkowany.



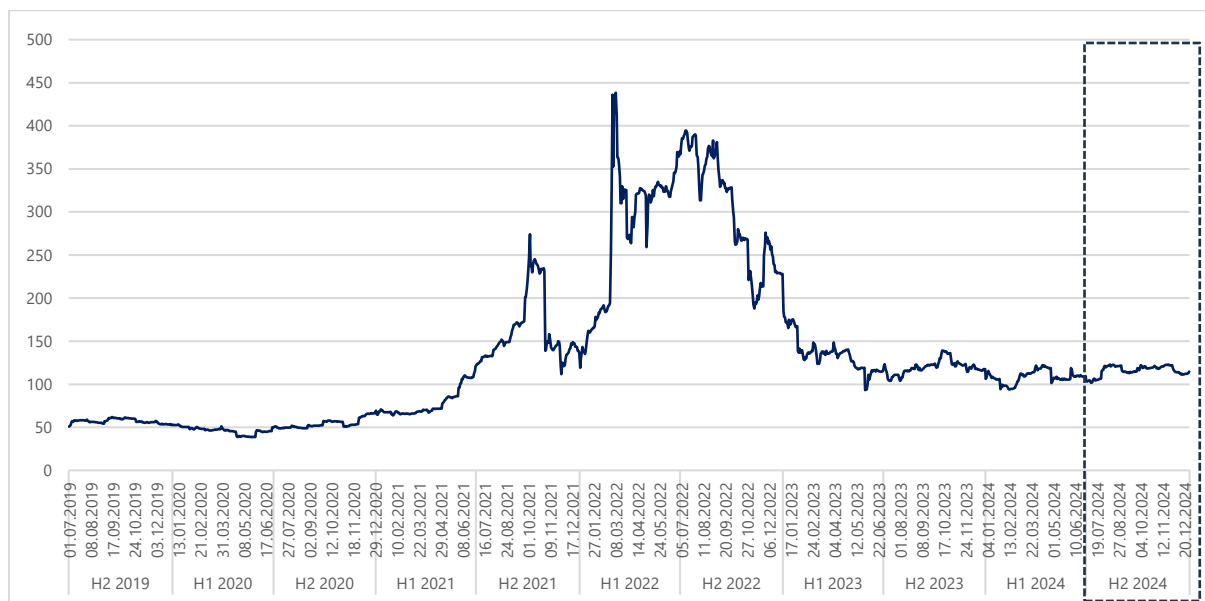
Rysunek 10. Ceny wybranych zbóż na giełdzie w latach 2019-2024 [EUR/tona]

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. Wartości tego indeksu w latach 2019-2024 zostały przedstawione na Rysunku 11.

Początek 2024 roku rozpoczął się z dalszymi spadkami, a indeks CIF ARA (dzienny) w dniu 2 stycznia 2024 roku wynosił 106,15 USD/tona. Pierwsze półrocze, na dzień 30 czerwca 2024 zakończono z wartością indeksu 104,45 USD/tona. Półroczna, średnia cena wyniosła 108,41 USD/tona.



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

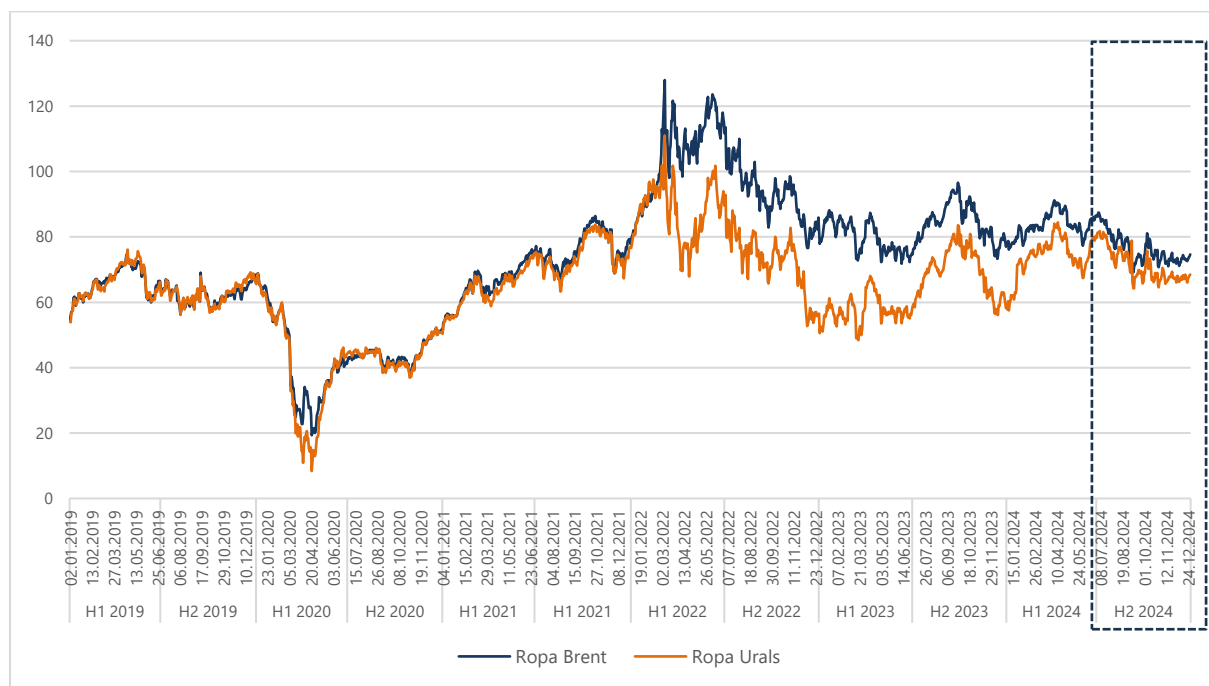
Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych ze strony Investing.com

Drugie półrocze 2024 rozpoczęło się wzrostem cen, aż do 122,4 USD za tonę w sierpniu, po czym minimalnie spadło i wróciło do tego poziomu utrzymując się mniej więcej do końca listopada. Grudzień 2024 charakteryzował się spadkiem wartości indeksu CIF ARA, aż do poziomu 113,20 USD/tona na dzień 29.12.2024.

Ceny węgla zaczęły gwałtownie rosnąć już pod koniec I kwartału 2021 roku z powodu nierównowagi podaży i popytu oraz wysokich cen gazu. Sytuacja zaostrzyła się po wybuchu wojny w Ukrainie w lutym 2022, co wywindowało ceny gazu i zwiększyło popyt na tańszy węgiel. W efekcie ceny węgla energetycznego osiągnęły rekordowe poziomy – nawet 440 USD za tonę w lutym 2022. Przez resztę roku utrzymywały się powyżej 250 USD, aż do początku 2023, kiedy zaczął się trend spadkowy i stabilizacja rynku.

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 przez długi czas sprowadzała dużą część ropy naftowej z Rosji, jednak w związku z napięciami politycznymi zaczęto intensyfikować import z innych krajów. Patrząc na historyczne ceny ropy, można zauważyć, że do lutego 2022 roku notowania ropy Brent i Urals były bardzo zbliżone. Po tym okresie cena ropy Urals zaczęła być niższa od Brent, choć z biegiem czasu różnica ta stopniowo się zmniejszała.



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

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych TradingEconomics

Rysunek 12 przedstawia notowania ropy Brent i Urals w latach 2019-2024. W drugiej połowie 2024 roku ceny ropy Brent i Urals spadały na skutek kilku nakładających się czynników. Kluczowe znaczenie miało osłabienie globalnego popytu, zwłaszcza w Chinach, gdzie gospodarka rozwijała się wolniej niż oczekiwano, oraz w Europie, zmagającej się z wysokimi stopami procentowymi i ryzykiem recesji. Jednocześnie na rynku utrzymywała się nadpodaż – mimo oficjalnych ograniczeń produkcji przez OPEC+,

niektóre kraje wydobywały ropę ponad ustalone limity, a Stany Zjednoczone osiągnęły rekordowy poziom produkcji. Ceny obniżyły się również z powodu zmniejszenia napięć geopolitycznych na Bliskim Wschodzie, co ograniczyło premię za ryzyko, a także w wyniku rosnącej niepewności związanej z globalną polityką handlową, zwłaszcza między USA a Chinami.

Średnia cena baryłki ropy Urals w drugiej połowie 2024 wyniosła 71,11 USD, a ropy Brent – 76,32 USD. Różnica w cenie zmniejszyła się, gdzie na koniec grudnia 2024 wyniosła ona 6,13 USD/b. Dla porównania – różnica w cenie w okresie od marca do grudnia 2022 roku wynosiła średnio 21,79 USD/b.

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. Dane kontraktów terminowych na gaz ziemny w latach 2019-2024 zostały przedstawione na Rysunku 13.

W wyniku konfliktu i napięć geopolitycznych działanie części rurociągów przesyłających gaz zostało wstrzymane lub ograniczone, co znacząco zmniejszyło możliwości importu gazu z Rosji do Europy. W odpowiedzi na rosnące ceny oraz przerwy w dostawach, państwa europejskie zaczęły intensywnie zwiększać import skroplonego gazu ziemnego (LNG) z alternatywnych źródeł, takich jak Stany Zjednoczone, Katar czy Australia.



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

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych TradingEconomics

W 2023 roku ceny gazu ziemnego powoli zaczęły wracać do poprzednich, sprzed wybuchu wojny na Ukrainie i sprzed pandemii, normując się w 2024 roku. Drugie półrocze 2024 wykazało trend rosnący w cenach gazu, kończąc rok w wysokości 3,63 USD/MMBtu. Wzrost cen był spowodowany większym globalnym popytem, szczególnie w rejonach Azji i Pacyfiku, a także szybkim spadkiem zapasów gazu w Europie ze względu na zwiększenie zużycia gazu do celów grzewczych. Na ceny te wpływ miała sytuacja geopolityczna: intensyfikacja konfliktu rosyjsko-ukraińskiego, zwłaszcza w rejonie Sudży, gdzie przebiega ważny gazociąg, oraz eskalacja napięć na Bliskim Wschodzie, zagrażająca dostawom gazu

z Izraela do Egiptu, które zwiększyły obawy o stabilność dostaw gazu do Europy. Koniec roku 2024 roku to także niepewność, a następnie decyzja o zakończeniu współpracy między austriacką firmą OMV a Gazpromem, która to sytuacja zwiększyła ryzyko zmniejszenia dostaw gazu do Europy. W końcu roku odnotowano największe pobory gazu z europejskich magazynów – tak szybkie opróżnianie zapasów zwiększa presję na ceny gazu.

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%).



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

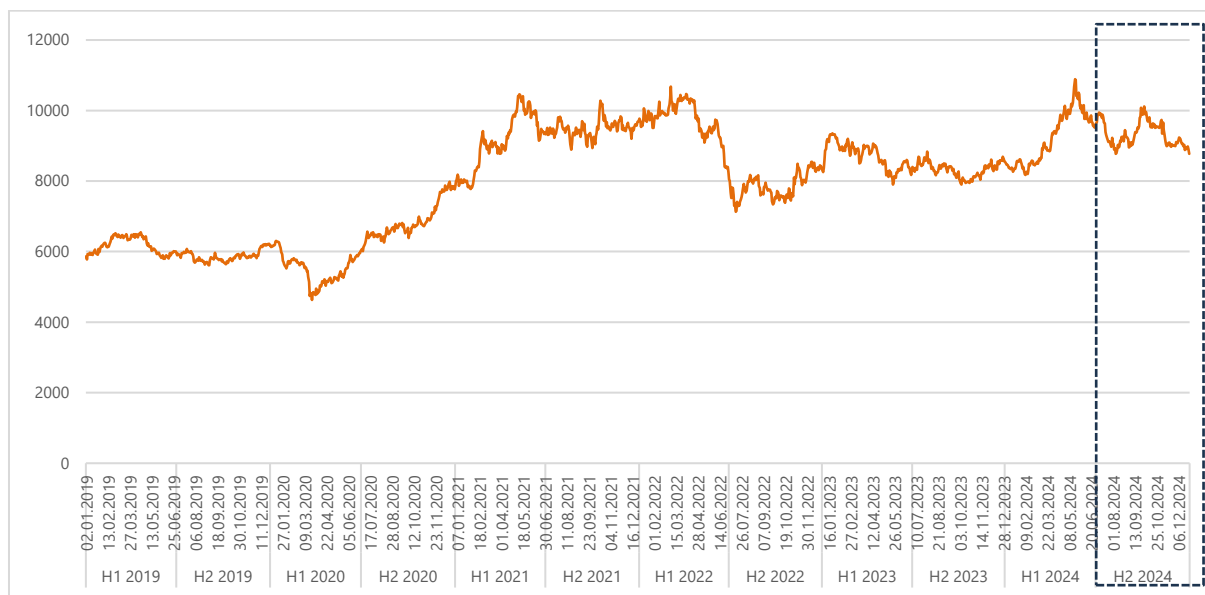
Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych TradingEconomics

Rysunek 14 przedstawia wartości indeksu LME w latach 2019-2024. W drugiej połowie 2024 wystąpił lekki spadek wartości indeksu w stosunku do szczytowej wartości osiągniętej w drugim kwartale tego samego roku (4 653 punktów). Analizując drugie półrocze, najwyższy wskaźnik został osiągnięty na początku października – wartość wyniosła 4 331,5 punktów. Spadek wartości indeksu LME w drugiej połowie 2024 roku był rezultatem złożonych interakcji między słabnącym popytem, zwłaszcza z Chin, napięciami handlowymi, umacniającym się dolarem oraz nadpodażą metali. Te czynniki razem przyczyniły się do obniżenia cen metali przemysłowych na globalnych rynkach.

Dla polskiego rynku ważnym benchmarkiem jest rynek miedzi. Notowania kontraktów na miedź w latach 2019-2024 zostało przedstawione na Rysunku 15. 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 drugiej połowie 2024 nastąpiła podobna sytuacja jak w przypadku notowań indeksu LME – nastąpił spadek wartości, potem nagły wzrost na początku października ponownie przekraczając barierę

10 000 USD/tona jak w drugim kwartale, po czym powrócił tren spadkowy. Koniec roku 2024 prezentował cenę 8 768 USD za tonę miedzi. Ceny miedzi mogły spaść z powodu słabnącego popytu z Chin, umocnienia się dolara, rosnącej podaży z Ameryki Południowej, a także negatywnych nastrojów inwestorów wobec surowców przemysłowych.



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

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Investing

3.4. Prognozy makroekonomiczne

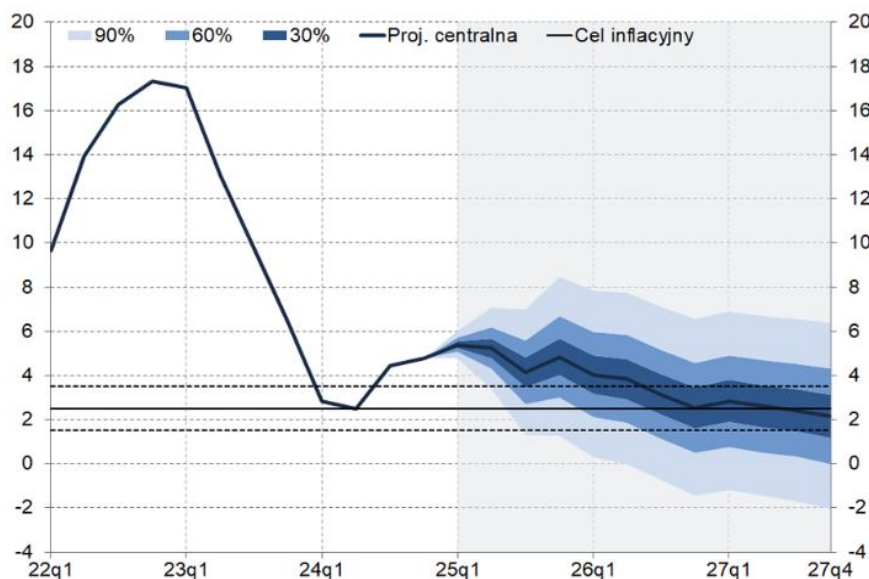
PKB i inflacja

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 – wykresy przedstawiono na Rysunkach 16 i 17. Ostatnia projekcja, przygotowana w marcu 2025 roku, obejmuje okres od I kwartału 2025 roku do IV kwartału 2027 roku.

Prognozuje się, że inflacja w najbliższych kwartałach ma się ustabilizować, a w późniejszym okresie nawet zachować trend malejący. NBP ocenia, że inflacja będzie się stopniowo obniżać, przy czym proces ten będzie ograniczany przez uporczywość inflacji cen usług, przy podwyższonej niepewności dotyczącej dynamiki cen towarów. Inflacja CPI pod koniec 2025 roku może ponownie wzrosnąć i utrzymać się na podwyższonym poziomie do II kwartału 2026. Od III kwartału 2026 roku znajdzie się w przedziale odchylenia od celu inflacyjnego NBP.

W horyzoncie projekcji inflację będą podbijać m.in. wzrost cen energii, wysoka inflacja bazowa oraz rosnące ceny usług regulowanych, które mogą wpływać na oczekiwania inflacyjne. W przeciwnym kierunku działać będą: spadek dynamiki kosztów pracy, wolniejszy wzrost płac, niska presja popytowa i korzystne warunki na rynku żywności. Dodatkowo, inflację będzie obniżał efekt bazy po przywróceniu 5% VAT oraz niska inflacja za granicą.

Porównując tę projekcję z wcześniejszą, z lipca 2024 roku, można zauważyć pozytywną zmianę w pierwszym kwartale 2025 roku – stopa inflacji nie wzrosła tak bardzo i znalazła się poniżej oczekiwanego poziomu 6%. Analizując kolejne kwartały, osiągnięcie celu inflacyjnego prognozowane jest na czwarty kwartał 2026 roku (co jest zgodne z wcześniejszą prognozą z zeszłorocznej projekcji). Projekcja z lipca 2024 roku zakładała szybszy spadek inflacji, przewidując osiągnięcie poziomu zbliżonego do celu polityki pieniężnej już w pierwszym kwartale 2026 roku.

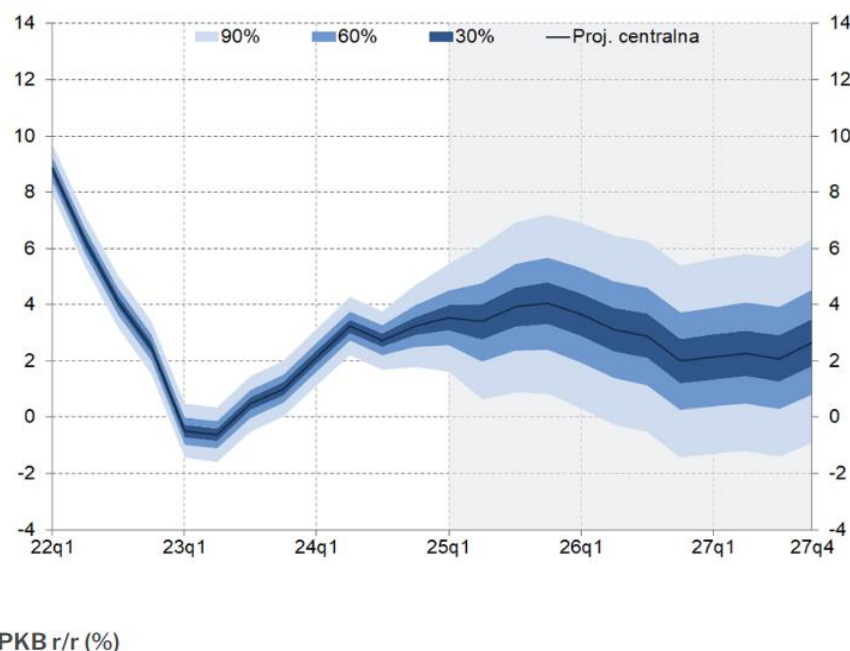


Inflacja CPI r/r (%)

Rysunek 16. Prognoza inflacji CPI w Polsce do IV kwartału 2027 roku (%)

Źródło: NBP

W najbliższych latach krajową koniunkturę będzie wspierać silny napływ funduszy unijnych, zwłaszcza w 2025 roku oraz inwestycje związane z transformacją energetyczną. Negatywnie wpłynie natomiast słaby popyt zagraniczny, szczególnie stagnacja w Niemczech. Dodatkowym obciążeniem będą rosnące realne stopy procentowe, wygasanie środków z NextGenerationEU oraz wysoki poziom oszczędności gospodarstw domowych.



Rysunek 17. Prognoza PKB Polski do IV kwartału 2027 roku (%)

Źródło: NBP

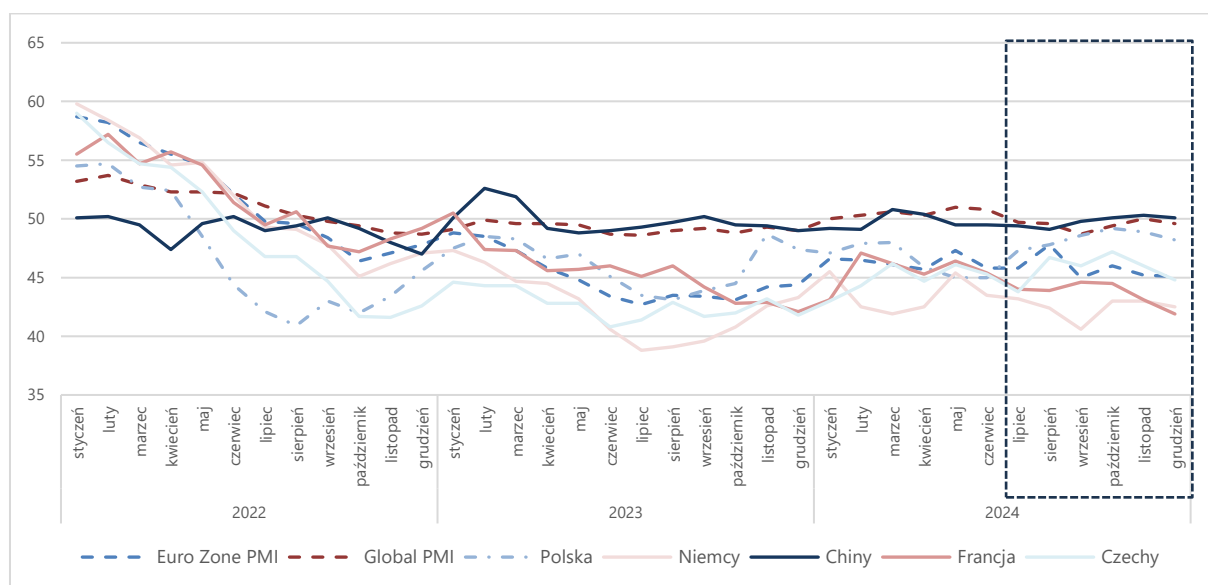
Widoczny jest wyraźnie ujemny wkład eksportu netto do wzrostu PKB w 2025, od 2026 roku przewidywana jest poprawa w ślad za spowolnieniem dynamiki popytu krajowego. Dynamika nakładów brutto na środki trwałe w 2024 roku była bliska zera, ze względu na okres przejściowy pomiędzy unijnymi perspektywami finansowymi. Negatywny wpływ na PKB może mieć sytuacja gospodarcza USA i nałożone przez nich regulacje i dodatkowe cła na towary z Europy.

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 (Rysunek 18) 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.

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 polski i europejski rynek 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. Druga połowa roku 2024 pokazała poprawę sytuacji na polskim rynku, najwyższy wskaźnik zanotowano w październiku 2024 – 49,2 punktów. Rok zakończył się ze wskaźnikiem na poziomie 48,2. Szacowny jest wzrost wartości PMI dla Polski w 2025 roku.



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

Źródło: Actia forum na podstawie danych ze stron TradicEconomics, MacroMicro, Investing

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 od czerwca 2024 roku powrócił trend malejący, kończąc rok 2024 z indeksem na poziomie 45,1. 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, po czym nastąpił niewielki spadek. Ostatecznie globalny PMI zakończył rok 2024 z indeksem na poziomie 49,6 sygnalizując lekkie pesymistyczne nastroje związane z gospodarką światową. Większość krajów borykała się z wysoką inflacją, co miało przełożenie na wzrost kosztów produkcji, a także na mniej optymistyczne nastroje względem wskaźnika.

Wśród analizowanych państw, jedynie PMI Chin zakończyło rok z wartością powyżej neutralnego poziomu (w grudniu na poziomie 50,1). Druga połowa 2024 roku była najmniej korzystna dla gospodarki niemieckiej – we wrześniu wartość indeksu spadła do poziomu 40,6, jednak zakończyli rok na poziomie 42,5 punktów. Gorszym zakończeniem roku odznaczyła się Francja – wskaźnik na poziomie 41,9 punktów. Zarówno w Niemczech, jak i we Francji odnotowano znaczący spadek nowych zamówień, zwłaszcza eksportowych. W Niemczech eksport działał jako hamulec wzrostu, a popyt krajowy był pod presją niepewności gospodarczej i utrzymującej się inflacji. We Francji sektor przemysłowy skurczył się w

grudniu najmocniej od ponad czterech lat, co pogłębiło kryzys przemysłowy w kraju. Słabe wyniki gospodarcze Niemiec i Francji wpłynęły na całą strefę euro, gdzie wskaźnik PMI dla przemysłu utrzymywał się w strefie recesji, a aktywność gospodarcza kurczyła się przez kolejne miesiące.

Czechy utrzymały w miarę stabilny poziom PMI, z niewielkim spadkiem pod koniec 2024 roku. Był to wynik kombinacji słabego popytu, problemów w kluczowych sektorach przemysłu, wysokich kosztów produkcji oraz niepewności związanej z polityką handlową.

4. Regionalna analiza województwa pomorskiego

4.1. Stopa bezrobocia rejestrowanego

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

Stopa bezrobocia dla Polski na koniec grudnia 2024 wyniosła 5,1%. Jest to wynik o 0,2 p.p. gorszy niż na koniec pierwszego półrocza tego roku, jednak porównywalnie niski w stosunku do wartości z 2021, czy początku 2022. W województwie pomorskim odnotowano podobny trend – rok zakończył się ze stopą bezrobocia na poziomie 4,6%, co jest niewiele wyższe niż na koniec pierwszego półrocza, a identycznie jak w roku ubiegłym i na koniec 2022.

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 października 2024 wyniosła 4,9%).

Według danych GUS, w okresie styczeń- grudzień 2024 przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw było niższe o 0,3% niż w tym samym okresie 2023. NA koniec grudnia 2024, liczba bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy była wyższa o 0,3% niż w grudniu ubiegłego roku, oraz o 0,6% wyższa niż miesiąc wcześniej. W porównaniu z grudniem 2023 roku, w grudniu 2024 z ewidencji bezrobotnych wyrejestrowano o 0,6% więcej osób (5,2 tys.), jednak w zestawieniu z listopadem 2024 liczba ta była niższa o 6,5%.

	Miesiąc	2021	2022	2023	2024
H1	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
H2	lipiec	5,9	5,2	5,0	5,0
	sierpień	5,8	5,2	5,0	5,0
	wrzesień	5,6	5,1	5,0	5,0
	październik	5,5	5,1	5,0	4,9
	listopad	5,4	5,1	5,0	5,0
	grudzień	5,8	5,2	5,1	5,1

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

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

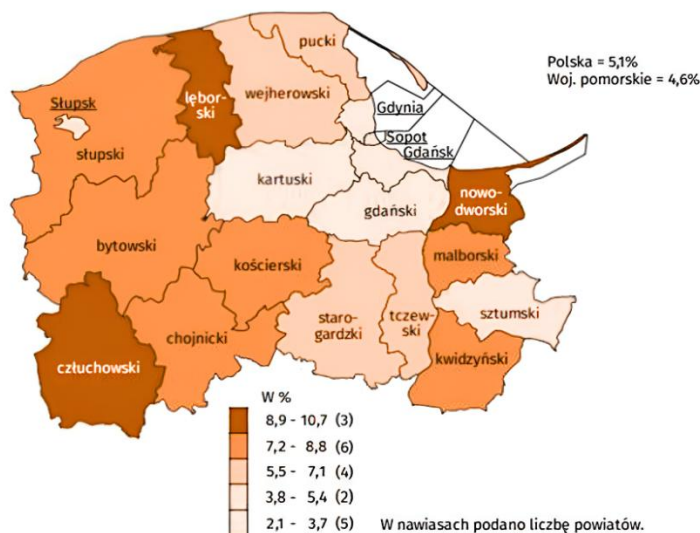
	Miesiąc	2021	2022	2023	2024
H1	styczeń	6,3	5,3	4,9	4,9
	luty	6,3	5,3	5,0	5,0
	marzec	6,3	5,1	4,9	4,9
	kwiecień	6,2	4,9	4,7	4,8
	maj	6,0	4,7	4,6	4,6
	czerwiec	5,8	4,5	4,5	4,5
H2	lipiec	5,7	4,4	4,4	4,4
	sierpień	5,6	4,4	4,5	4,5
	wrzesień	5,5	4,5	4,6	4,5
	październik	5,3	4,5	4,6	4,5
	listopad	5,2	4,5	4,6	4,6
	grudzień	5,2	4,6	4,6	4,6

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

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

Na koniec grudnia 2024, najwięcej osób bezrobotnych było zarejestrowane w powiecie nowodworskim (stopa bezrobocia na poziomie 10,7%), a następnie w lęborskim (10,3%) i człuchowskim (9,9%). W porównaniu do grudnia 2023, stopa bezrobocia w wymienionych powiatach kształtowała się odpowiednio na poziomach 11,4%, 10,5% i 9,9%. Najniższą stopę bezrobocia odnotowano w Sopocie (2,1%) i Gdyni (2,3%), a wśród powiatów – w kartuskim (2,4%).

W porównaniu z grudniem 2023 roku stopa bezrobocia rejestrowanego zmniejszyła się w dziewięciu powiatach, a najbardziej w powiecie nowodworskim (o 0,7 p.p.), natomiast wzrosła w ośmiu powiatach, w tym najbardziej w powiecie kwidzińskim i wejherowskim oraz w Gdyni (po 0,3 p.p.). W trzech powiatach stopa bezrobocia pozostała na niezmiennym w skali roku poziomie.



Rysunek 19. Stopa bezrobocia rejestrowanego według powiatów województwa pomorskiego, stan na koniec grudnia 2024 roku

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

4.2. Produkcja sprzedana przemysłu

Tabela 18 przedstawia miesięczne wartości produkcji sprzedanej przemysłu w latach 2022-2024 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.

	Miesiąc	2022	2023	2024	Wzrost r/r
H1	Styczeń	9 705,60	9 225,90	9 528,10	3,28%
	Luty	10 813,30	9 357,40	9 519,20	1,73%
	Marzec	13 777,80	11 324,50	10 336,80	-8,72%
	Kwiecień	12 855,40	10 303,90	10 032,60	-2,63%
	Maj	14 607,90	9 971,80	9 801,00	-1,71%
	Czerwiec	14 986,10	9 953,60	10 031,80	0,79%
H2	lipiec	14 370,50	9 393,80	9 896,60	5,35%
	sierpień	9 234,20	9 939,10	9 366,90	-5,76%
	wrzesień	9 650,90	10 121,00	9 940,80	-1,78%
	październik	9 716,30	10 651,50	11 084,00	4,06%
	listopad	9 525,40	10 427,70	10 488,50	0,58%
	grudzień	9 372,10	10 001,00	9 962,40	-0,39%

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

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

Na koniec grudnia 2024, wartość produkcji sprzedanej przemysłu w Polsce wyniosła 9 962,40 mln zł (w cenach bieżących) i była o 0,4% niższa niż w grudniu 2023 oraz o 5% niższa niż w listopadzie 2024.

W grudniu 2024, w porównaniu do grudnia 2023, zaobserwowano wzrost wartości produkcji sprzedanej (w cenach stałych) między innymi w sektorze przetwórstwa przemysłowego, który zwiększył się o 4,6% i stanowił 88,6% 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 27,8%. W grudniu 2024 ten sektor stanowił 7,5% produkcji przemysłowej województwa (w cenach bieżących).

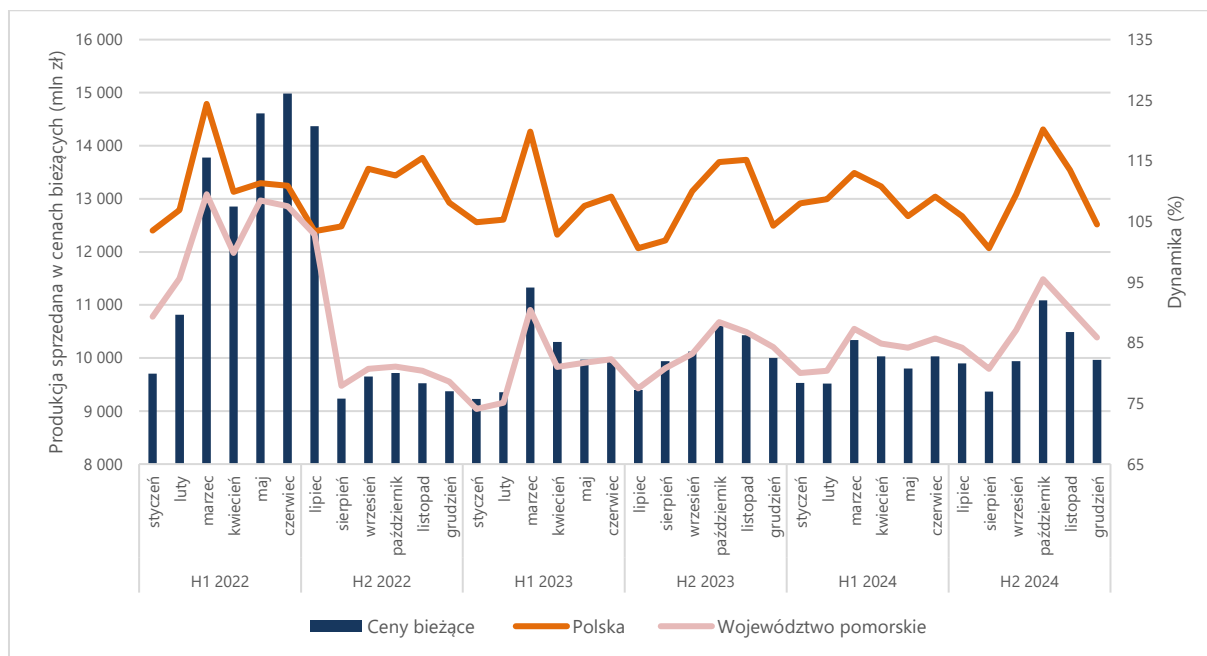
W grudniu 2024 roku wydajność pracy w przemyśle, liczona jako wartość produkcji sprzedanej przypadająca na jednego zatrudnionego, wyniosła 64,5 tys. zł (w cenach bieżących). Była ona o 3% wyższa (w cenach stałych) niż w grudniu 2023 roku, mimo spadku przeciętnego zatrudnienia o 1% i wzrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto o 7,7%.

W roku 2024 produkcja sprzedana przemysłu w cenach bieżących wyniosła łącznie 119 988,7 mln zł (spadek o 0,6% w stosunku do tego samego okresu 2023 roku), wynik ten był o 4,2% wyższy niż w całym 2023 roku, w cenach stałych.

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 sfalizo-

wanie 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.

W październiku 2024 nastąpił gwałtowny wzrost produkcji sprzedanej przemysłu do poziomu 11 084 mln zł (+11,5%), zauważalny zarówno w skali kraju (z 109,5 do 120,2), jak i województwa pomorskiego (z 87,1 do 95,5). Na wzrost produkcji sprzedanej w październiku 2024 roku wpłynęło ożywienie w kluczowych sektorach przemysłu, korzystny efekt kalendarzowy, spadek cen produkcji oraz lepsze niż oczekiwano wyniki gospodarcze. W październiku 2024 roku, w porównaniu października 2023, zanotowano wzrost wartości produkcji sprzedanej (liczonej w cenach stałych) m.in. w dziale przetwórstwa przemysłowego – wzrosła ona o 9,6%. Sekcja ta miała dominujący udział w całkowitej produkcji przemysłowej regionu, wynoszący 90,8% (w cenach bieżących). Dodatkowo, zanotowano wzrosty jeszcze w 19 innych działach przemysłu (spośród 30) w cenach stałych, m.in. w produkcji sprzętu transportowego (+67,3%), chemikaliów i wyrobów chemicznych (+20,4%), czy komputerów, wyrobów elektronicznych i optycznych (+19,6%).



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: Actia Forum na podstawie 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-grudzień 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 grudnia 2024 roku przeciętne wynagrodzenie w Polsce było o 9,81% wyższe niż w tym samym miesiącu roku ubiegłego. Analogicznie, w województwie pomorskim w sektorze przedsiębiorstw przeciętne miesięczne wynagrodzenie było wyższe o 8,76% r/r.

W przypadku województwa pomorskiego można zauważyć niższą dynamikę zmian – średni wzrost wynagrodzeń w 2024 roku względem analogicznego okresu ubiegłego roku wyniósł 10,76% w porównaniu do 11,18% w Polsce. Co istotne, wynagrodzenie mieszkańca województwa pomorskiego jest nieco wyższe od średniego wynagrodzenia w Polsce – w grudniu 2024 roku różnica ta wynosiła 53,22 zł.

W grudniu 2024, największe odchylenia względne przeciętnych miesięcznych wynagrodzeń brutto od średniego wynagrodzenia w województwie pomorskim na plus zaobserwowano w sektorze informacji i komunikacja (+68,6%), wytwarzania i zaopatrywania w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę (+32,4%), natomiast na niekorzyść obywateli w sektorach pozostała działalność usługowa (-38,7%) oraz zakwaterowanie i gastronomia (-30,6%).

	Miesiąc	2022	2023	2024	Wzrost r/r
H1	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%
H2	lipiec	6 778,63	7 485,12	8 278,63	10,60%
	sierpień	6 583,03	7 368,97	8 189,74	11,14%
	wrzesień	6 687,81	7 379,88	8 140,98	10,31%
	październik	6 687,92	7 544,98	8 316,57	10,23%
	listopad	6 857,96	7 670,19	8 478,26	10,54%
	grudzień	7 329,96	8 032,96	8 821,25	9,81%

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

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

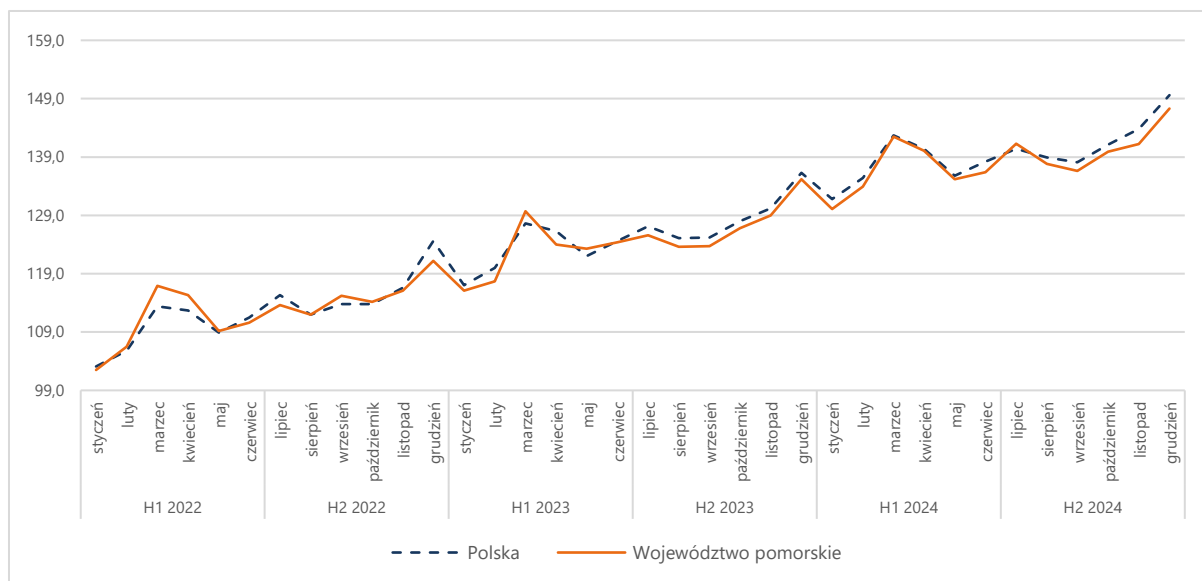
	Miesiąc	2022	2023	2024	Wzrost r/r
H1	styczeń	6 193,98	7 013,75	7 853,55	11,97%
	luty	6 434,13	7 112,66	8 082,71	13,64%
	marzec	7 066,90	7 837,13	8 598,73	9,72%
	kwiecień	6 971,48	7 490,55	8 452,93	12,85%
	maj	6 600,11	7 446,20	8 155,14	9,52%
	czerwiec	6 685,25	7 512,35	8 226,45	9,51%
H2	lipiec	6 867,48	7 587,39	8 519,60	12,29%
	sierpień	6 768,24	7 463,49	8 306,30	11,29%
	wrzesień	6 966,30	7 467,24	8 230,47	10,22%
	październik	6 903,25	7 651,78	8 426,90	10,13%
	listopad	7 018,04	7 783,16	8 505,76	9,28%
	grudzień	7 324,01	8 159,61	8 874,47	8,76%

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 grudniu 2024 – maksymalna wartość to 149,6 dla Polski oraz 147,3 dla województwa pomorskiego. W porównaniu do grudnia 2023 roku, bardzo wysoką dynamikę zaobserwowano w takich branżach jak

m.in. zakwaterowanie i gastronomia (o 25,4%), informacja i komunikacja (+14,4%), działalność profesjonalna, naukowa i techniczna (+13,8%), czy transport i gospodarka magazynowa (+9,8%). W ujęciu rocznym spadek przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto zaobserwowano w sekcji obsługa rynku nieruchomości (-0,2%).



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, utrzymując trend rosnący, 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 w większości branż 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 w okresie pięcioletnim, od kwietnia 2020 do kwietnia 2025 roku, w interwałach tygodniowych, z zaznaczeniem (obramowanie pomarańczowe) analizowanego okresu za II półrocze 2024. Porównując wartość wskaźnika w okresie od lipca do grudnia 2024 roku z analogicznym okresem 2023 roku zauważalny jest ogólny niższy poziom stawek frachtowych – w 2023 roku ostatni kwartał wiązał się bowiem z wysokimi wzrostami, głównie w Ameryce Południowej, w tym w Kanale Panamskim borykającym się z niskim stanem wody. Najwyższą wartość wskaźnik osiągnął 26 listopada 2023 – 3 192 USD.

Pierwsze półrocze 2024 to przede wszystkim wzrost z 1 500 USD do 2 200 USD na przełomie lutego i marca, a następnie względna stabilizacja poziomu stawek na poziomie 1 700-2 000 USD, oraz brak zauważalnych, nagłych skoków w indeksie BDI. Drugie półrocze 2024 roku otworzyły lipcowe spadki z 2 150 USD do 1 700 USD, na co wpływ miał przede wszystkim zmniejszony popyt na rudę żelaza w Chinach, z uwagi na spowolnienie na rynku budownictwa mieszkalnego bezpośrednio przekładającego się na mniejszy popyt na wyroby stalowe. Następnie nastąpił stopniowy powrót do poziomu 2 100 USD we wrześniu. Po osiągnięciu wrześniowego szczytu, indeks zaczął spadać, głównie ze względu na spadki w segmencie Capesize stanowiącym 40% BDI. Na koniec roku BDI spadł do poniżej 1 000 USD, co było najniższym poziomem od lipca 2023. Indeks BDI odnotował także najgorszy rok od 2014 roku.



Rysunek 22. Wskaźnik Baltic Dry (BDI) w II połowie 2024 roku w porównaniu do BDI w okresie kwiecień 2020-kwiecień 2025, 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 drugim półroczu 2024 stawki frachtu kontenerowego ulegały sporym zmianom, podobnie jak w okresie styczeń-czerwiec. W dalszym ciągu niepewność gospodarcza, zmiany w popycie konsumpcyjnym oraz poziom produkcji w Azji były głównymi czynnikami, które wpływały na odczyty indeksu. W wyniku konfliktu zbrojnego w regionie Morza Czerwonego i wokół Kanału Sueskiego, wiele firm żeglugowych zaczęło unikać tej kluczowej trasy, przekierowując swoje statki wokół Przylądka Dobrej Nadziei. To wydłużyło czas dostaw i znacząco podniosło koszty transportu, m.in. przez zwiększone zużycie paliwa, opóźnienia oraz wzrost składek ubezpieczeniowych. W drugim półroczu ważnym wydarzeniem, który wpłynął...



Rysunek 23. Wskaźnik Freightos Baltic Index – Global (FBX) w II połowie 2024 roku w porównaniu do BDI w okresie kwiecień 2020-kwiecień 2025, interwały tygodniowe

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 drugiej połowie 2024 roku stawki frachtowe na trasie Chiny/Azja Wschodnia – Europa Północna (FBX11) kontynuowały trend dużej zmienności zapoczątkowany w pierwszym półroczu. Po gwałtownym wzroście kosztów transportu w pierwszych miesiącach roku, wynikającym głównie z eskalacji działań zbrojnych w rejonie Morza Czerwonego i przekierowywaniem tras wokół Afryki, druga połowa roku przyniosła stopniową normalizację sytuacji. Po osiągnięciu poziomu ok. 7 100 USD/FEU na przełomie czerwca i lipca, ceny za fracht spadły do około 4 000 USD/FEU we wrześniu, a dalszy trend zniżkowy był widoczny aż do końca roku. W grudniu 2024 stawki zbliżyły się do poziomu 2 600–2 800 USD/FEU, co oznaczało niemal 60% spadek względem letniego maksimum. Operatorzy dostosowali się do nowych realiów logistycznych, wprowadzając korekty w siatce połączeń i lepiej zarządzając dostępnym tonażem. W III kwartale stawki frachtowe utrzymywały się na relatywnie wysokim poziomie, głównie ze względu na nadal podwyższone koszty operacyjne oraz sezonowy wzrost zapotrzebowania przed okresem świątecznym. Jednakże w IV kwartale 2024 roku obserwowano wyraźny trend spadkowy – zarówno w odpowiedzi na zakończenie sezonu peak season, jak i w wyniku stopniowego spadku cen bunkru (paliwa żeglugowego) oraz większej dostępności pustych kontenerów.



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)

Na trasach transatlantyckich w drugim półroczu 2024 roku zaobserwowano istotne zmiany, co stanowiło wyraźny kontrast wobec stabilnego okresu od stycznia do czerwca. Wzrost stawek frachtowych na liniach do/z portów amerykańskich był przede wszystkim związany z zapowiedzianym i ostatecznie przeprowadzonym strajkiem dokerów zrzeszonych w Międzynarodowym Stowarzyszeniu Dokerów (ILA). Protesty dotyczyły kwestii podwyżek wynagrodzeń oraz sprzeciwu wobec automatyzacji operacji portowych.

W wyniku akcji strajkowej na trzy dni wstrzymano pracę w 14 portach na Wschodnim Wybrzeżu USA i w rejonie Zatoki Meksykańskiej, w tym w kluczowych portach Nowy Jork i New Jersey, istotnych dla obsługi kontenerów w handlu transatlantyckim. Wzmożony ruch na trasie transpacyficznej (FBX21)

w okresie sierpień-wrzesień był z kolei efektem próby przyspieszenia dostaw importowych przed planowanym rozpoczęciem strajku, który miał nastąpić 1 października – co przełożyło się na wcześniejszy niż zwykle szczyt sezonu.



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 morskigo w regionie Morza Bałtyckiego i w Polsce

- ❖ **Zmiany w aliansach kontenerowych od pierwszego kwartału 2025** Na rynku kontenerowym rok 2025 przyniesie istotne zmiany. Na początku 2024 roku armatorzy Maersk i Hapag-Lloyd ogłosili zawiązanie aliansu pod nazwą Gemini Cooperation, którego inauguracja odbędzie się w lutym 2025 roku. Inauguracja aliansu jest zarazem zakończeniem współpracy w ramach dotychczas funkcjonujących: aliansu 2M (Maersk i MSC), oraz THE Alliance (Hapag Lloyd, ONE, HMM, Yang Ming). We wrześniu 2024 roku pozostali armatorzy poinformowali o nawiązaniu współpracy w ramach Premier Alliance (MSC, ONE, HMM, Yang Ming) i zawarciu umów VSA na liniach Azja-Europa. Nowy układ sił z pewnością będzie zmieniał reguły na rynku kontenerowym, zwłaszcza dla Portu Gdańsk – celem Gemini Cooperation jest skrócenie tras oceanicznych i zakończenie ich na zawinięciach do portów Morza Północnego. Od marca 2025 roku Port Gdańsk oraz Port Gdynia włączony jest w bezpośrednie połączenia mniejszymi jednostkami z terminalami w portach Wilhelmshaven i Bremerhaven, do których będą docierać jednostki oceaniczne z Azji. Z kolei w ramach Premier Alliance, utworzono dwa połączenia Azja-Europa: Britannia i Albatros. Zawinięcia pierwszych kontenerowców do Polski, MSC Rose i MSC Maura, zaplanowano na kwiecień 2025 roku.
- ❖ **Zbliżający się koniec budowy terminala T3 w Gdańsku** Koniec roku 2024 w terminalu Baltic Hub oznaczał dostawę i montaż pierwszych czterech dźwigów Ship to Shore. Rozpoczęło to fazę testową i kompletowania odpowiedniego sprzętu. Na początku grudnia Baltic Hub otrzymał pierwsze Pozwolenie na Użytkowanie, które umożliwiło składowanie pustych kontenerów na wyznaczonych stosach kontenerowych.
- ❖ **Rozpoczęcie budowy terminala T5 w Gdańsku** W połowie listopada oficjalnie wystartowały prace nad budową nowego terminala w gdańskim Baltic Hubie. T5 będzie funkcjonował jako terminal instalacyjny dla morskich farm wiatrowych. Pracami zajmuje się spółka NDI, która została wyłoniona w przetargu. Inwestycja ma być gotowa w ciągu 1,5 roku. Całkowity koszt inwestycji projektu wynosi 253 mln euro (1 178 mln zł), z czego wsparcie publiczne wyniesie 194 mln euro (900,45 mln zł). Pozostała część zostanie sfinansowana ze środków własnych beneficjenta. Terminal ma zostać oddany do użytku w 2026 r. i będzie eksploatowany na podstawie umowy dzierżawy zawartej pomiędzy Istraną a zarządem portu ZMPG do 2055 r.
- ❖ **Zbliżający się koniec budowy terminala na Martwej Wiśle** Inwestycją istotną dla branży paliwowej jest też projekt projektu Orlenu w Gdańsku, obejmujący budowę tzw. Hydrokrakingowego Bloku Olejowego oraz (HBO) terminala na Martwej Wiśle. Terminal umożliwi bezpośredni eksport produktów za pomocą statków dzięki budowanemu równolegle terminalowi na Martwej Wiśle – inwestor wśród najważniejszych celów projektów wskazał uniezależnienie od portów w Gdyni i Gdańsku. Inwestycja umożliwi wytwarzanie w Gdańsku nowej gamy produktów, tzw. olejów bazowych grupy II, służących do produkcji olejów silnikowych i środków smarnych wykorzystywanych w przemyśle i transporcie. Zdolności ładunkowe tego terminala to ok. 1,5-2 mln ton/rocznie. Możliwa będzie obsługa jednostek o długości do 130 m, głębokości zanurzenia - 5,8 m i szerokości do 17,6 m. Odbiór nabrzeża zaplanowano na styczeń, a uruchomienie w drugiej połowie 2025 roku.

- ❖ **Zakończenie rozbudowy Terminala LNG w Świnoujściu** Zakończona w grudniu inwestycja o wartości 1,7 mld zł, z czego 461 mln zł to dofinansowanie unijne, w ramach której zbudowano trzeci zbiornik na gaz i drugie nabrzeże, zwiększyła zdolność regazyfikacyjną terminalu z 6,2 mld m³ rocznie do 8,3 mld m³. Przetładunki LNG, stanowiące większą część obrotów paliwem w zespole portowym, mogą dzięki zwiększonej przepustowości terminala gazowego ulec zwiększeniu w 2025 roku.
- ❖ **Terminal FSRU z decyzją lokalizacyjną** 12 lipca br. Wojewoda Pomorski wydał decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji dotyczącej Terminalu FSRU na Zatoce Gdańskiej. Decyzja lokalizacyjna obejmuje nabrzeże postojowo-cumownicze oraz gazociąg podmorski, który będzie łączył Terminal z krajowym systemem przesyłowym gazu. Terminal FSRU będzie zlokalizowany w południowej części Zatoki Gdańskiej, w bezpośrednim sąsiedztwie terminalu kontenerowego Baltic Hub i toru wodnego prowadzącego do gdańskiego portu, w odległości ok. 3 km od brzegu morza. Do nabrzeża będzie zacumowana na stałe jednostka regazyfikacyjna (FSRU – ang. Floating Storage Regasification Unit), czyli statek przystosowany do procesowego magazynowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) odbieranego z metanowców i zmiany jego stanu skupienia z ciekłego na gazowy. W tej postaci gaz będzie następnie przesyłany poprzez gazociąg podmorski do krajowej sieci przesyłowej.
- ❖ **Projekt Głębokowodnego Terminala Kontenerowego** Z końcem sierpnia ogłoszono, że decyzja lokalizacyjna dla inwestycji jest ostateczna. Głębokowodny Terminal Kontenerowy w Świnoujściu ma powstać na wschód od falochronu terminala LNG. Projekt ma umożliwić obsługę największych kontenerowców do 2028/2029 roku. Terminal w Świnoujściu, o powierzchni 70 ha, będzie miał zdolność przeładunkową 2 mln TEU rocznie i zostanie zbudowany w dwóch etapach.
- ❖ **Termin ofert na budowę Portu Zewnętrznego w Gdyni** W drugiej połowie września 2024 roku proces wyboru prywatnego partnera do budowy Portu Zewnętrznego w Gdyni został przedłużony do końca czerwca 2025 roku. Zarząd portu uznał za konieczne dostosowanie projektu do dynamicznie zmieniających się potrzeb rynku. Wnioski o zmiany zgłosili uczestnicy postępowania, dotyczące m.in. fazowania projektu i funkcji nabrzeża, aby poprawić "bankowość" inwestycji i obniżyć ryzyka. Przedłużenie terminu nie wpływa na realizację budowy nowych falochronów, której umowa zostanie zawarta 2 października 2024 roku.
- ❖ **Zbliżający się koniec budowy terminala instalacyjnego dla MFW w Świnoujściu** Pierwszy na polskim wybrzeżu terminal instalacyjny dla morskich farm wiatrowych w grudniu przechodził fazę ostatnich prac wykończeniowych. Budowa portu instalacyjnego w Świnoujściu rozpoczęła się w 2023 roku, a pod koniec 2024 roku uzyskano pozwolenie na użytkowanie. W drugiej połowie 2025 roku terminal uzyska zdolność operacyjną. Port będzie obsługiwał wszystkie projekty drugiej fazy programu Orlenu dot. morskiej energetyki wiatrowej, czyli budowę pięciu farm, na które Orlen uzyskał koncesje w 2023 roku.

Półroczny biuletyn statystyczny *Monitoring danych makroekonomicznych – II 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