

Monitoring statystyczny danych makroekonomicznych



Biuletyn statystyczny Monitoring danych makroekonomicznych I półrocze 2025

Październik 2025

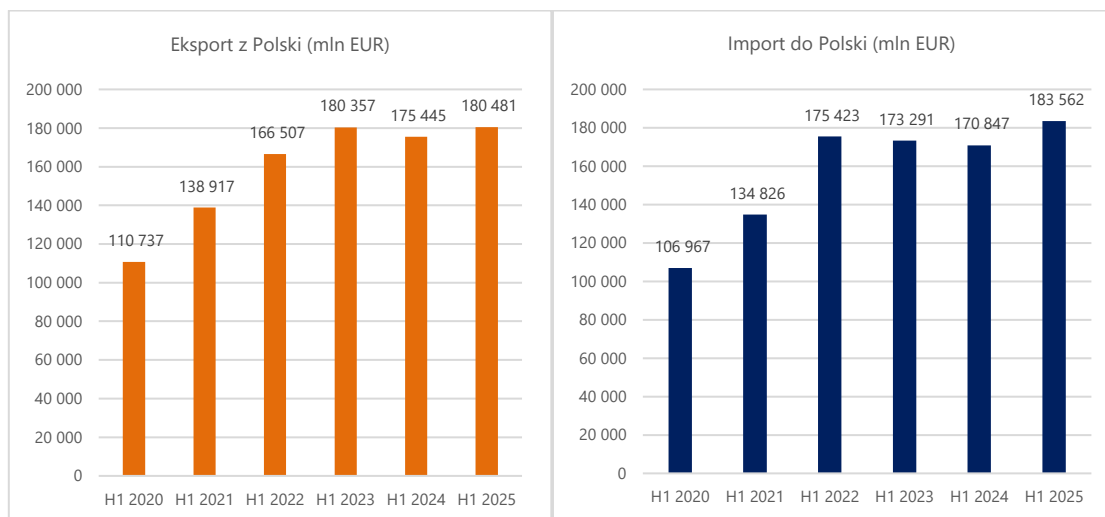


1. Wymiana handlowa Polski	3
1.1. Obroty towarowe w handlu zagranicznym	3
1.2. Struktura towarowa	4
1.3. Partnerzy handlowi	8
2. Wymiana handlowa wybranymi surowcami.....	11
2.1. Węgiel.....	11
2.2. Ropa naftowa.....	12
2.3. Produkty ropy naftowej.....	13
2.4. Gaz płynny – LPG.....	14
2.5. Gaz ziemny i LNG	15
2.6. Zboże	16
3. Zmiany w rachunkach narodowych.....	17
3.1. Produkt Krajowy Brutto	17
3.2. Wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych.....	17
3.3. Kursy walut i indeksy giełdowe ważniejszych surowców	18
3.4. Prognozy makroekonomiczne	25
4. Regionalna analiza województwa pomorskiego.....	30
4.1. Stopa bezrobocia rejestrowanego	30
4.2. Produkcja sprzedana przemysłu	32
4.3. Przeciętne wynagrodzenie brutto	33
5. Transport morski	36
5.1. Baltic Dry Index	36
5.1. Freightos Baltic Index.....	37
5.2. Ważniejsze wydarzenia w sektorze transportu morskiego w regionie Morza Bałtyckiego i w Polsce.....	40

1. Wymiana handlowa Polski

1.1. Obroty towarowe w handlu zagranicznym

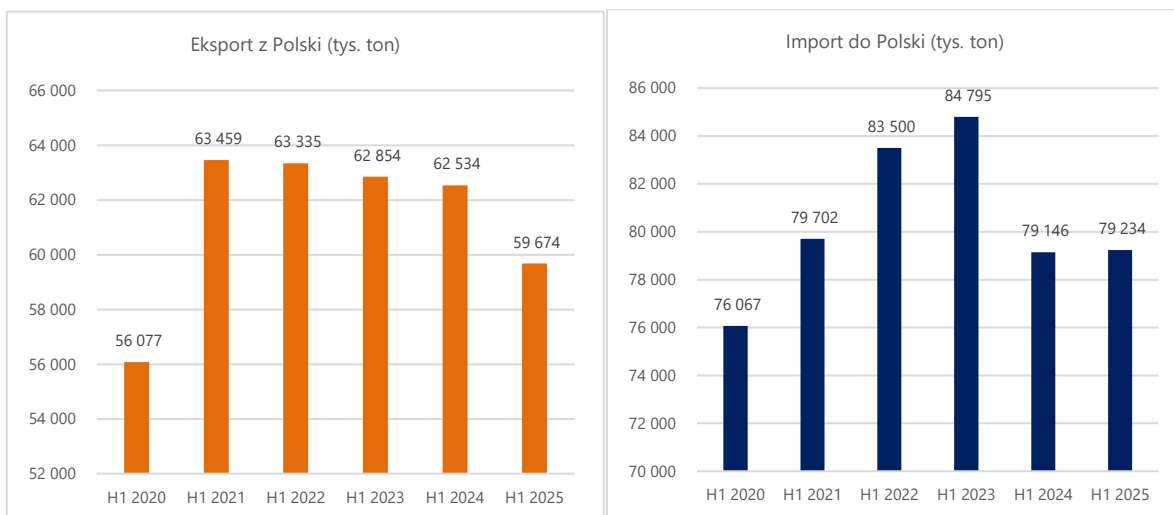
Zauważamy szybsze tempo wzrostu importu niż eksportu w latach 2021–2025. Eksport od 2021 roku wzrósł o 30% (z 138,9 mld EUR do 180,5 mld EUR), a import wzrósł o 36% (z 134,8 mld EUR do 183,6 mld EUR). Widać więc stopniowe odbudowywanie obrotów towarowych po pandemicznym 2020 roku, które rosły praktycznie w każdym kolejnym półroczu. W H1 2025 – mimo wzrostu eksportu szybsza dynamika importu doprowadziła do niewielkiego deficytu (ok. 3,1 mld EUR), co sugeruje silny popyt krajowy. Obroty towarowe handlu zagranicznego w okresie styczeń-czerwiec 2025 roku wyniosły w cenach bieżących 180,48 mld EUR w eksporcie i 183,56 mld EUR w imporcie. W obu przypadkach zanotowano zwiększone wartości w porównaniu do pierwszego półrocza 2024 roku, eksport wzrósł o ok. 2,9%, podczas gdy import o ok. 7,4%, co wskazuje, że popyt na dobra z zagranicy rośnie szybciej niż sprzedaż zagraniczna.



Rysunek 1. Eksport i import Polski w drugim półroczu w latach 2020-2025 [mln EUR]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Obroty towarowe handlu zagranicznego w pierwszym półroczu 2025 roku, liczone według tonażu dóbr, wyniosły 59,67 mln ton w eksporcie i 79,23 mln ton w imporcie. Co zauważalne, w imporcie występowały duże zmiany na przestrzeni ostatnich lat, czego nie obserwuje się w dość stabilnym poziomie tonażu w eksporcie z Polski. Eksport w okresie styczeń-czerwiec 2025 wyraźnie spadł – jest najniższy od 2021 roku, co oznacza zmianę o 4,57% (2,86 mln) ton względem pierwszego półrocza 2024 roku. Z kolei import pozostał na prawie niezmiennym poziomie, nieznacznie wzrósł o 0,088 mln ton względem pierwszego półrocza 2024 roku. Kontynuacja spadków eksportu przy stabilnym imporcie może prowadzić do pogorszenia salda bilansu handlowego Polski w 2025 roku i latach późniejszych.

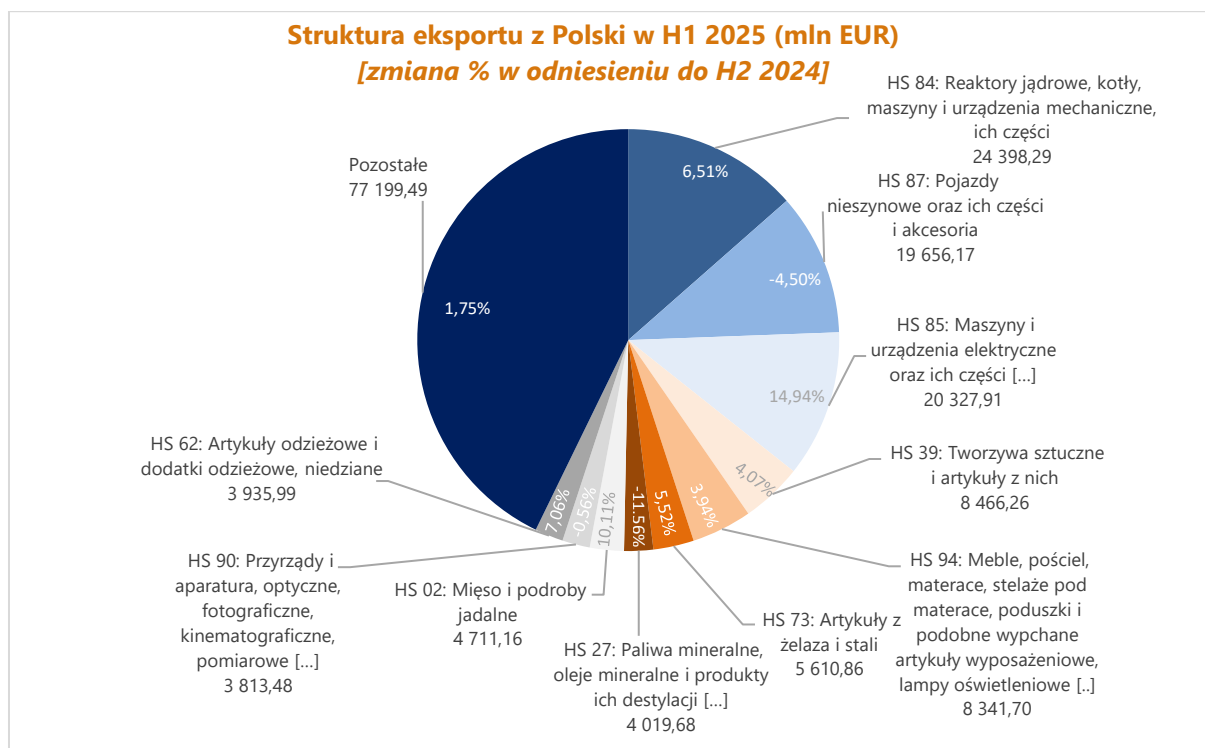


Rysunek 2. Eksport i import Polski w pierwszym półroczu w latach 2020-2025 [tys. ton]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

1.2. Struktura towarowa

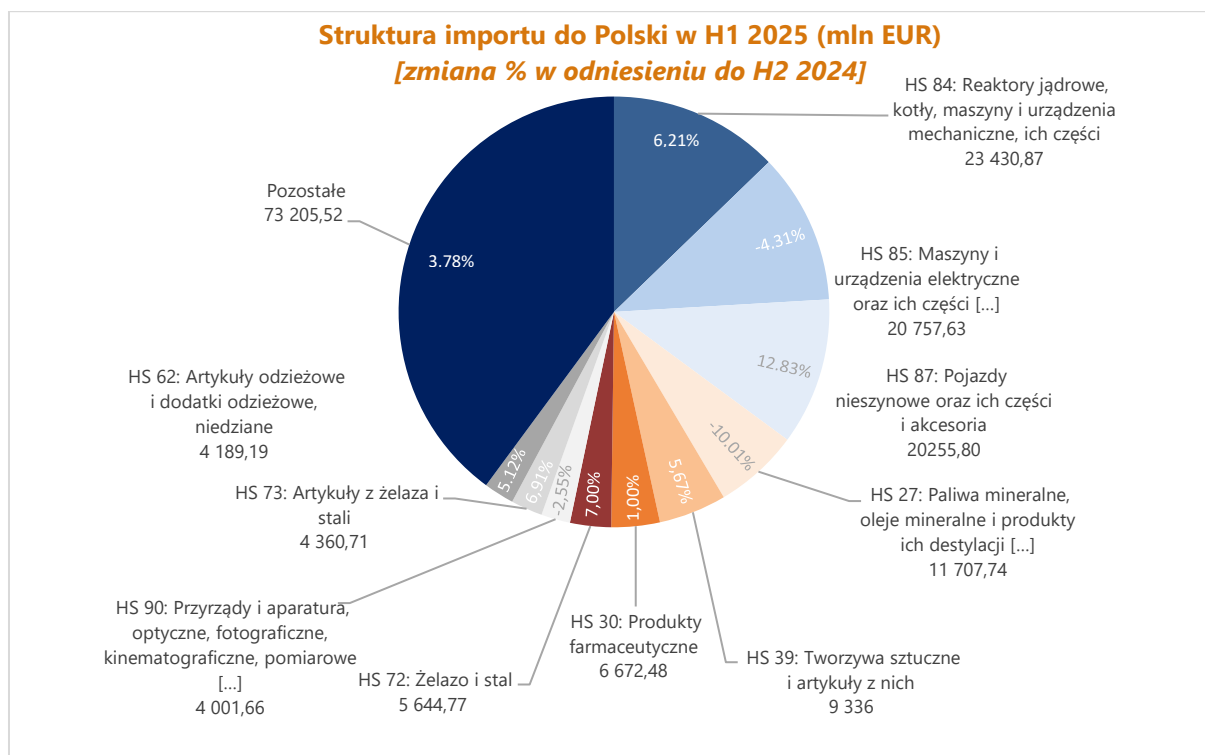
W pierwszej połowie 2025 roku w eksporcie Polski liczącym według wartości, spadki w odniesieniu do H2 2024 dotyczyły przede wszystkim kategorii: paliwa, gdzie zanotowano dwucyfrowy spadek (-11,56%) oraz w kategorii pojazdy nieszynowe, ich części i akcesoria (-4,50%). Największe wzrosty zanotowano w kategorii maszyny i urządzenia elektryczne oraz ich części (+14,94%), a także mięso i produkty jadalne (+10,11%), artykuły odzieżowe i dodatki odzieżowe, niedziane (+7,06%) oraz reaktory jądrowe, kotły, maszyny i urządzenia mechaniczne, ich części (+6,51%). Kategoria, gdzie prawie nie zauważono zmian to przyrządy i aparatura – optyczne, fotograficzne, kinematograficzne, pomiarowe, niewielki spadek (-0,56%). Widać, że udział produktów o wyższej wartości dodanej – maszyn i urządzeń elektrycznych, reaktorów, kotłów oraz części mechanicznych – systematycznie rośnie, co może w dalszej perspektywie sugerować przemianę polskiego eksportu z surowcowego w techniczny i przemysłowy.



Rysunek 3. Struktura eksportu do Polski w okresie styczeń-czerwiec 2025 [mln EUR] wraz ze zmianą w odniesieniu do okresu lipiec-grudzień 2024 [%]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

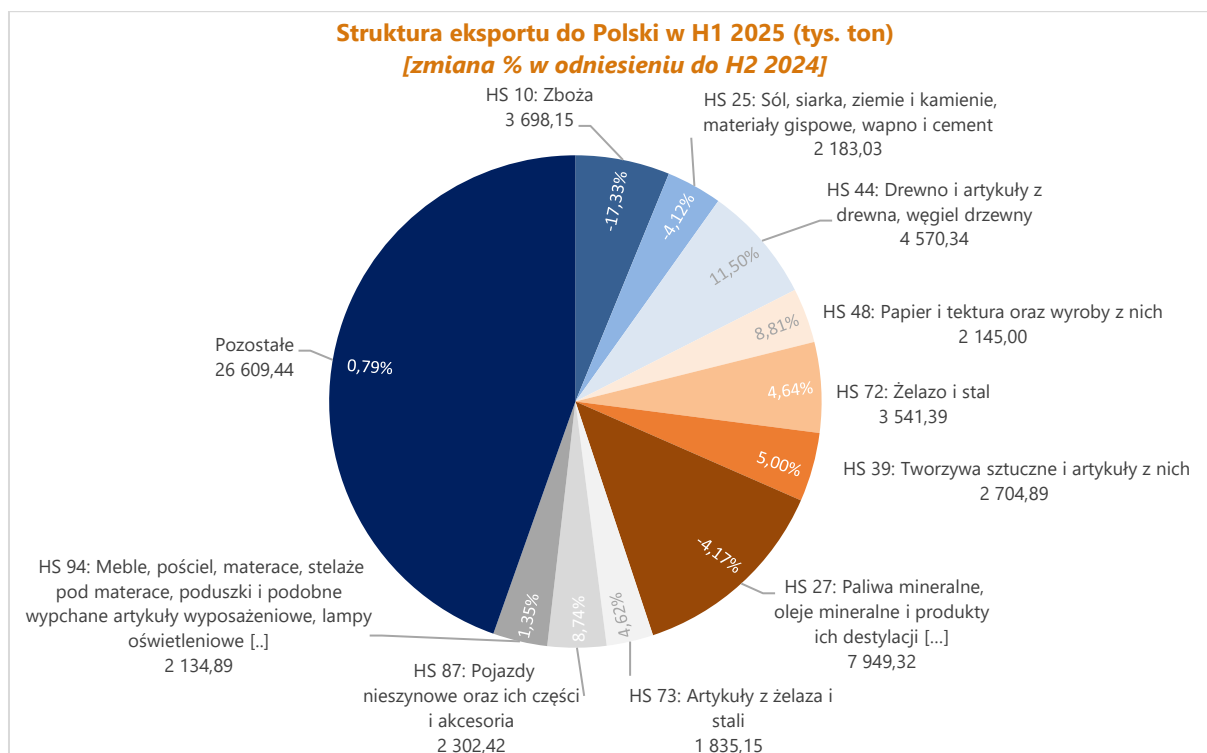
W przypadku importu liczonym według wartości największy spadek miał miejsce w grupie paliw mineralnych, olejów mineralnych i produktów ich destylacji (-10,01%), mogło to być spowodowane zmniejszeniem cen na rynku paliw. Dodatkowo spadki odnotowano także w kategorii maszyny i urządzenia elektryczne oraz ich części (-4,31%), przyrządy i aparatura – optyczna, fotograficzna, kinematograficzna, pomiarowa (-2,55%). Znacząco wzrosła jednak wartość grupy pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria (+12,83%), czy też grupy reaktory, kotły, maszyny i urządzenia mechaniczne (+6,2%), posiadającej największy udział w strukturze towarowej. Zanotowano także wzrost w grupie żelazo i stal, czy też artykułów z żelaza i stali, odpowiednio było to 7,00% i 6,91%.



Rysunek 4. Struktura importu do Polski w okresie styczeń-czerwiec 2025 [mln EUR] wraz ze zmianą w odniesieniu do okresu lipiec-grudzień 2024 [%]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

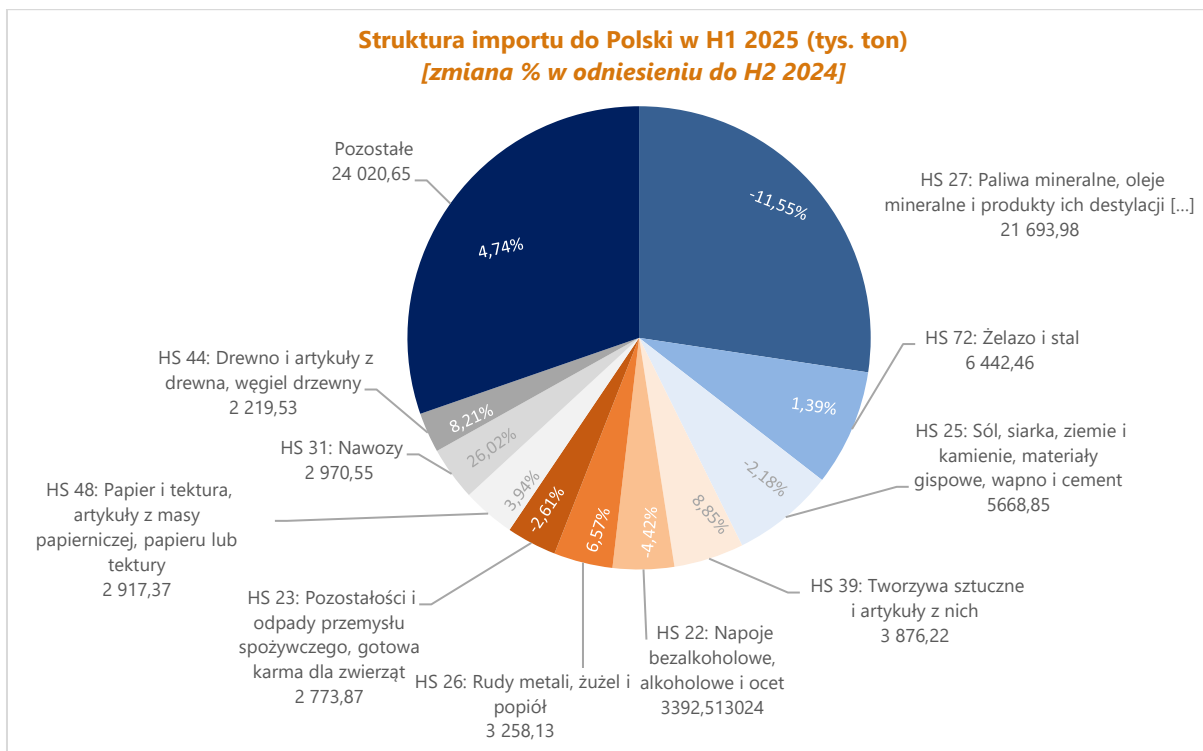
Pod względem eksportowanej masy, niezmiennie dominuje kategoria paliw, jednakże zauważalnie spadła o 4,17% w stosunku do drugiego półrocza 2024. Bardzo wysoki spadek nastąpił w eksporcie zbóż (-17,33%). Poza tym odnotowano jeszcze jedną grupę, w której wyeksportowano mniej towarów niż w poprzednim półroczu – sól, siarka, ziemie i kamienie, materiały gipsowe, wapno i cement (-4,12%). Grupami, w których odnotowano największe wzrosty były: drewno i artykuły z drewna, węgiel drzewny (+11,50%), następnie papier i tektura oraz wyroby z nich (+8,81%) oraz pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria (+8,74%). Struktura eksportu Polski w H1 2025 stopniowo przesuwają się z dominacji paliw (które jeszcze w poprzednich okresach miały najwyższy udział) na rzecz produktów leśnych, rolnych oraz przemysłowych o wyższym stopniu przetworzenia. Duża zmienność procentowych przyrostów/spadków potwierdza, że koniunktura w eksporcie zależy obecnie szczególnie mocno od warunków na rynkach surowców (ceny drewna, zbóż, paliw).



Rysunek 5. Struktura eksportu z Polski w okresie styczeń-czerwiec 2025 [tys. ton] wraz ze zmianą w odniesieniu okresu lipiec-grudzień 2024 [%]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Pod względem importowanej masy zdecydowaną przewagę nad innymi kategoriami ma grupa paliw mineralnych, olejów mineralnych i produktów ich destylacji – w porównaniu z importem w okresie lipiec-grudzień 2024 roku, wolumen sprowadzony do Polski w pierwszej połowie 2025 roku zmniejszył się o 11,55%. Drugą największą grupą pod względem masy stanowi żelazo i stal i tutaj nastąpił mały wzrost (+1,39%) w porównaniu z H2 2024. Największe wzrosty wśród importowanych towarów nastąpiły w przypadku nawozów, to aż dwucyfrowy wzrost w porównaniu z poprzednim półroczem (+26,02%), tworzyw sztucznych i artykułów z nich (+8,85%), drewna i artykułów z drewna, węgla drzewnego (+8,21%), oraz w kategorii rudy metali, żużel i popiół (+6,57%). Poza spadkiem w kategorii paliw, który był największy, odnotowano także zmniejszony tonaż towarów importowanych w kategorii napojów bezalkoholowych, alkoholowych i octu (-4,42%) oraz sól, siarka, ziemie i kamienie, materiały gipsowe, wapno i cement (-2,18%). Pozostałe towary stanowią aż 24 mln ton (4,74% wzrostu) – pokazuje to szeroką dywersyfikację zapotrzebowania polskiej gospodarki na surowce i materiały.



Rysunek 6. Struktura importu do Polski w okresie styczeń-czerwiec 2025 [tys. ton] wraz ze zmianą w odniesieniu do lipiec-grudzień 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 – 27,05% udział. Pośród najistotniejszych kierunków eksportu w pierwszym półroczu 2025 roku były Francja, Czechy, Wielka Brytania i Niderlandy. Łączny ich udział wyniósł 22,16%. Pięć najważniejszych kierunków dla Polski zapewnia pokrycie nieco ponad połowy wartości polskiego eksportu. We wszystkich państwach zaobserwowano niewielkie wzrosty, przy czym największy w Czechach (+3,21%) oraz Niemczech (+2,78%), poza Niderlandami, gdzie nastąpiła stagnacja – wzrost poniżej 0,1%. Całkowita wartość eksportu z polskiego rynku wzrosła o 2,87% w porównaniu do analogicznego okresu 2024 roku.

		H1 2024	H1 2025	Udział % w 2025	Zmiana
1.	Niemcy	47 495,82	48 817,43	27,05%	2,78%
2.	Francja	10 915,65	11 006,73	6,10%	0,83%
3.	Czechy	10 862,29	11 211,25	6,22%	3,21%
4.	Wielka Brytania	9 366,63	9 577,10	5,31%	2,25%
5.	Niderlandy	8 181,18	8 187,48	4,54%	0,08%
	Pozostałe	88 623,35	91 681,00	50,80%	3,45%
	Łącznie	175 444,93	180 480,99	-	2,87%

Tabela 1. Top 5 kierunków eksportu z Polski w pierwszym półroczu 2025 [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 styczeń-czerwiec 2025 roku zwiększyła się wartość importu o 17,06% w porównaniu do analogicznego okresu 2024 roku. Handel z Niemcami w relacji importowej poprawił się o 6,29%. Import z Niderlandów, które plasują się na trzecim miejscu zestawienia wzrósł aż o 15,58%. Włochy pozostają na czwartym miejscu, z niewielkim 1,30% wzrostem, a Czechy zamykają listę Top 5 kierunków importerów do Polski, ze wzrostem na poziomie 3,86%. Wymienione kraje stanowią, tak jak w eksporcie ponad 50% udziału w wartości importu. Całkowita wartość importu wzrosła o 5,64%.

	H1 2024	H1 2025	Udział % w 2025	Zmiana
1. Niemcy	43 803,87	46 559,29	25,80%	6,29%
2. Chiny	15 547,44	18 199,64	10,08%	17,06%
3. Niderlandy	10 825,33	12 511,49	6,93%	15,58%
4. Włochy	8 280,40	8 387,76	4,65%	1,30%
5. Czechy	7 540,85	7 832,07	4,34%	3,86%
Pozostałe	84 849,08	86 990,74	48,20%	2,52%
łącznie	170 846,96	180 480,99	-	5,64%

Tabela 2. Top 5 kierunków importu do Polski w pierwszym półroczu 2025 [mln EUR]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

W eksporcie liczonym w tonażu w H1 2025 obserwowano spadki w dostawach na najważniejsze rynki: dwa dwucyfrowe spadki zanotowały: Litwa (-15,61%) oraz Niderlandy (-15,48%), następnie największy pod względem tonażowym kraj eksportujący do Polski – Niemcy, tutaj spadek wyniósł -4,58%. Udział eksportu na Ukrainę zmniejszył się o 0,38%, co było najmniejszym spadkiem i można tę wartość traktować w kategoriach stagnacji. Co istotne, także w kategorii „pozostałe”, odnotowano spadki w porównaniu z H1 2024, o 5,13%. Czechy były jedynym kierunkiem eksportu, gdzie odnotowano wzrost (+6,52%). Łączny tonaż zmalał o 4,57% w porównaniu z okresem styczeń-czerwiec 2024 roku.

	H1 2024	H1 2025	Udział % w 2025	Zmiana %
1. Niemcy	16 233,71	15 489,86	25,96%	-4,58%
2. Czechy	5 909,57	6 295,15	10,55%	6,52%
3. Ukraina	3 556,48	3 542,93	5,94%	-0,38%
4. Niderlandy	3 286,34	2 777,64	4,65%	-15,48%
5. Litwa	2 453,38	2 070,51	3,47%	-15,61%
Pozostałe	31 094,19	29 497,94	49,43%	-5,13%
łącznie	62 533,66	59 674,02	-	-4,57%

Tabela 3. Top 5 kierunków eksportu z Polski w pierwszym półroczu w 2025 [tys. ton]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Oprócz Niemiec (ponad 18% udział), największe wolumeny w imporcie w pierwszym półroczu 2025 pochodziły z Czech, Arabii Saudyjskiej, Ukrainy oraz Norwegii. Kraje oraz kolejność w Top 5 importerów do Polski, nie zmieniły się w porównaniu z pierwszym półroczem 2024 roku, mimo że odnotowano duże nawet dwucyfrowe spadki w dwóch krajach – Arabia Saudyjska (-15,33%), Czechy (-20,54%). W Norwegii i Ukrainie spadki były mniejsze, odpowiednio o 9,09% i -2,33%. Niemcy utrzymały swoją silną pozycję i porównując wielkość importowanego do Polski tonażu z pierwszym półroczem 2024 roku, odnotowano prawie 10% wzrost. Jeśli chodzi o całkowity wolumen – pozostał na niezmienionym

poziomie, z minimalnym wzrostem 0,11%. Oznacza to, że stabilizacja ogólnego poziomu importu wynika głównie z wzrostów w grupie "pozostałych" partnerów (53-procentowy udział) oraz silnej pozycji Niemiec, podczas gdy import z kilku dużych rynków wyraźnie się zmniejszył.

	H1 2024	H1 2025	Udział % w 2025	Zmiana %
1. Niemcy	13 250,72	14 572,49	18,39%	9,98%
2. Czechy	7 605,14	6 043,33	7,63%	-20,54%
3. Arabia Saudyjska	6 687,81	5 662,82	7,15%	-15,33%
4. Ukraina	6 382,08	6 233,40	7,87%	-2,33%
5. Norwegia	5 203,26	4 730,11	5,97%	-9,09%
Pozostałe	40 016,80	41 991,97	53,00%	4,94%
Łącznie	79 145,81	79 234,12	-	0,11%

Tabela 4. Top 5 kierunków importu do Polski w pierwszym półroczu w 2025 [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. Głównymi dostawcami do Polski pozostają Kazachstan (1 676,6 tys. ton), Kolumbia (777,3 tys. ton) oraz Stany Zjednoczone (433,6 tys. ton), co oznacza utrzymanie przewagi kierunków pozaeuropejskich, zwłaszcza po ograniczeniu importu z Rosji. W bardzo dużym stopniu spadł import z Czech, bo o ponad połowę (-58,04%). Łączny import węgla w Polsce w pierwszym półroczu 2025 spadł o 8,12% w stosunku do analogicznego okresu 2024 roku, co odzwierciedla spadający krajowy popyt oraz wystarczające rezerwy i produkcję krajową.

W eksporcie natomiast miał miejsce wzrost o 4,23%. Po stronie eksportu to Czechy pozostają głównym odbiorcą z wyraźną przewagą nad kolejnymi rynkami. Top 5 kierunków eksportu w porównaniu z pierwszym półroczem 2024 nie zmienił się, poza krajem zamykającym piątkę – Niemcy zastąpiły Węgry. Podobna zmiana nastąpiła w imporcie, pojawił się nowy piąty kraj – Australia zamiast wcześniejszej Kanady. Największy wzrost odnotowała Słowacja (+71,68%). Znacznie zmniejszyła się sprzedaż węgla na Ukrainę (368,4 tys. ton, spadek o 31,42%) oraz do Niemiec (-35,39%).

Import				Eksport			
		H1 2024	H1 2025			H1 2024	H1 2025
1.	Kazachstan	1 482,24	1 676,57	1.	Czechy	1108,28	1262,75
2.	Kolumbia	805,23	777,31	2.	Austria	430,77	458,66
3.	Stany Zjednoczone	338,54	433,57	3.	Ukraina	537,11	368,35
4.	Czechy	297,48	124,82	4.	Słowacja	197,36	338,88
5.	Australia	0,11	56,52	5.	Niemcy	33,74	21,80
Łączny import		3 517,27	3 231,51	Łączny eksport		2 395,15	2 496,53

Tabela 5. Top 5 kierunków importu i eksportu węgla w Polsce w pierwszym półroczu 2025 [tys. ton]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Pod względem wartości, tabela głównych rynków importu i eksportu węgla nie różni się od zestawienia głównych dostawców pod względem całkowitego tonażu. Czechy są kierunkiem zarówno importu, jak i eksportu dla węgla w Polsce. Średnia cena importowa, jak i eksportowa węgla do/z Polski spadła o około 14%, co jest skutkiem globalnego spadku cen oraz mniejszego popytu krajowego, jak i państw importujących ten towar z naszego kraju. Taniejący surowiec na rynku światowym sprawia, że krajowy węgiel staje się mniej konkurencyjny, a polskie kopalnie notują coraz niższe przychody. W obu kierunkach odnotowano spadki wartości, w imporcie było to 21%, a w eksporcie 10,32%.

Import				Eksport			
		H1 2024	H1 2025			H1 2024	H1 2025
1.	Kazachstan	162,69	181,29	1.	Czechy	215,40	193,16
2.	Kolumbia	95,21	94,05	2.	Austria	112,93	80,03
3.	Stany Zjednoczone	82,73	71,42	3.	Ukraina	63,57	59,74
4.	Czechy	67,30	18,65	4.	Słowacja	44,49	52,37
5.	Australia	0,02	9,71	5.	Niemcy	7,68	5,27
Łączny import		515,45	407,21	Łączny eksport		215,40	193,16

Tabela 6. Top 5 kierunków importu i eksportu węgla w Polsce w pierwszym półroczu 2025 [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, jednak wolumen zakupionej ropy naftowej w pierwszym półroczu 2025 roku jest niższy o 14,62% w porównaniu do pierwszego półrocza 2024. Drugą pozycję zajmuje Norwegia, od której zakupy spadły o 14,07% w stosunku do H1 2024. Te dwa państwa zajmowały też dwie pierwsze pozycje w Top 5 z H1 2024. Zwiększenie handlu z Wielką Brytanią zmieniło pozycję tego rynku importowego z 5. na 4. pozycję. Zmniejszył się również import ze Stanów Zjednoczonych, co wpłynęło na spadek z trzeciego miejsca w pierwszym półroczu 2024, i wypadnięcie z Top 5. Na miejsce Stanów Zjednoczonych wskoczyła natomiast Gwinea, z której w H1 2024 nie importowaliśmy tego rodzaju paliwa, ale w H2 2024 ten kierunek importu był już obecny (654,17 tys. ton), co może świadczyć o potrzebie poszukiwania alternatywnych kierunków importu tego surowca. Nigeria zamykająca najnowszy ranking oznacza spadek z 4. na 5. miejsce w zestawieniu Top 5. Największy wzrost można zaobserwować w przypadku Wielkiej Brytanii, gdzie import zwiększył się ponad dwukrotnie, aż o 130,25% w stosunku do H1 2024. Wolumeny z Nigerii również uległy zwiększeniu, o 24,62%. Mimo spadku wolumenów od największych dostawców, całkowity poziom importu pozostaje niemal niezmienny – spadek o 3,24%. Eksport realizowany był w śladowych ilościach w kierunkach: Kanada, Wielka Brytania, Ukraina czy Stany Zjednoczone.

Import			
		H1 2024	H1 2025
1.	Arabia Saudyjska	6 500,43	5 550,36
2.	Norwegia	4 049,01	3 478,92
3.	Gwinea	0,00	743,66
4.	Wielka Brytania	283,63	652,89
5.	Nigeria	512,23	638,32
	Łączny import	12 382,67	11 982,00

Tabela 7. Top 5 kierunków importu ropy naftowej w Polsce w pierwszym półroczu 2025 [tys. ton]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Pod względem wartości łączny import ropy naftowej spadł o 15,2% w porównaniu z pierwszym półroczem 2024 roku. Trzy pierwsze kraje pokrywają się ze strukturą tonażową, co świadczy po prostu o mniejszych zakupach od tych państw. Odwrotny trend widać w przypadku Wielkiej Brytanii i Nigerii, wartość importu z Nigerii jest wyższa pomimo nieco mniejszego wolumenu – ropa z Nigerii kosztowała średnio więcej za tonę (546,8 EUR/t) niż z Wielkiej Brytanii (512,5 EUR/t).

Import			
		H1 2024	H1 2025
1.	Arabia Saudyjska	3 725,08	2 824,74
2.	Norwegia	2 299,43	1 658,07
3.	Gwinea	0,00	390,12
4.	Nigeria	302,37	349,15
5.	Wielka Brytania	171,90	334,79
	Łączny import	7 147,77	6 062,29

Tabela 8. Top 5 kierunków importu ropy naftowej w Polsce w pierwszym półroczu 2025 [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. Polska zaimportowała ponad 4,6 mln ton produktów ropy, z czego najwięcej z Niemiec (1,71 mln ton, +6,20% w odniesieniu do H1 2024). Odnotowano bardzo wysoki spadek (-58,21%) w przypadku importu produktów ze Stanów Zjednoczonych.

Głównym kierunkiem eksportu produktów ropy naftowej z Polski jest Ukraina, do której w pierwszych sześciu miesiącach tego roku trafiło 67,36% całkowitego eksportu. W dalszej kolejności w zestawieniu znajdowała się Finlandia, Niderlandy, Niemcy i Belgia. Finlandia awansowała z 5. na 2. miejsce biorąc pod uwagę wolumeny z H1 2024. Niderlandy oraz Niemcy pozostały na tych samych pozycjach, natomiast Czechy (1,27 mln ton) znalazły się poza rankingiem, a Belgia z 8. miejsca zamyka w pierwszym półroczu 2025 zestawienie Top 5 kierunków eksportu. Łączny eksport pod względem tonażu odnotował 8,38% spadek.

Import				Eksport			
		H1 2024	H1 2025			H1 2024	H1 2025
1.	Niemcy	1 608,71	1 708,44	1.	Ukraina	950,08	939,84
2.	Stany Zjednoczone	1 247,25	521,26	2.	Finlandia	53,99	133,16
3.	Litwa	465,28	490,38	3.	Niderlandy	97,77	78,11
4.	Szwecja	408,54	297,89	4.	Niemcy	76,88	37,94
5.	Niderlandy	279,51	208,22	5.	Belgia	19,02	32,50
Łączny import		5 042,33	4 691,09	Łączny eksport		1 523,00	1 395,34

Tabela 9. Top 5 kierunków importu i eksportu produktów ropy naftowej w Polsce w pierwszym półroczu 2025 [tys. ton]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

W pierwszym półroczu 2025 import produktów ropy naftowej do Polski zmniejszył się wartościowo o 20,6% (z 4,27 do 3,39 mld EUR) przy spadkach u większości głównych dostawców. Największe ograniczenie dotyczyło Stanów Zjednoczonych (-64,0%), Szwecji (-38,6%), czy Niderlandów (-36,9%). Niemcy utrzymały swoją pozycję mimo dwucyfrowego spadku (-11,3%). Po stronie eksportu wartość sprzedaży zagranicznej obniżyła się o 18,8% (z 1,39 do 1,13 mld EUR). Ukraina pozostała najważniejszym kierunkiem eksportu, choć odnotowano spory spadek (-17,4%), jednak większe różnice obserwowano w sprzedaży do Czech (-67,4%) i Niemiec (-38%). Finlandia istotnie zwiększyła zakupy, częściowo kompensując spadki do Niemiec i Niderlandów (+110%).

Import				Eksport			
		H1 2024	H1 2025			H1 2024	H1 2025
1.	Niemcy	1 445,41	1 282,66	1.	Ukraina	829,25	685,15
2.	Stany Zjednoczone	964,54	347,09	2.	Finlandia	34,73	72,95
3.	Litwa	369,56	336,81	3.	Niderlandy	71,19	61,89
4.	Szwecja	315,65	193,61	4.	Niemcy	90,42	56,12
5.	Niderlandy	244,87	154,50	5.	Czechy	99,73	32,55
Łączny import		4 268,89	3 388,68	Łączny eksport		1 388,19	1 126,78

Tabela 10. Top 5 kierunków importu i eksportu produktów ropy naftowej w Polsce w pierwszym półroczu 2025 [mln EUR]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

2.4. Gaz płynny – LPG

W pierwszej połowie 2025 roku Polska zaimportowała 889,32 tys. ton w porównaniu z 757,85 tys. ton w analogicznym okresie 2024 roku, co oznaczało wzrost o 17,3%. Co istotne, w pierwszym półroczu 2024 roku do naszego kraju zaimportowano 527,7 tys. ton gazu z Rosji, której nie ma już w Top 5 kierunków importu rok później. 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 (41,2%), która zajęła pierwsze miejsce pod względem tonażu zaimportowanego surowca w H1 2025, ale także od innych dostawców – Niderlandów (+268,7%), Niemiec (+337,5%). Import z Belgii odnotował lekki spadek (-0,90%), natomiast Wielka Brytania, która zamyka listę Top 5 kierunków importu LPG odniosła dużą stratę (-17%). Głównymi kierunkami eksportu w pierwszym półroczu 2025 roku były Ukraina, Słowacja, Niemcy, Węgry i Czechy. We wszystkich wymienionych państwach poza Czechami, do których eksport wrósł minimalnie, odnotowano spadki. Łączny eksport spadł prawie o 60% (-59,5%). Spadek eksportu LPG jest przede wszystkim efektem zmian na rynku ukraińskim. Ukraina zdywersyfikowała swoje źródła, w coraz większym stopniu korzysta z dostaw przez Rumunię i inne państwa bałkańskie.

Import				Eksport			
		H1 2024	H1 2025			H1 2024	H1 2025
1.	Szwecja	198,09	279,60	1.	Ukraina	19,36	3,21
2.	Niderlandy	38,55	142,07	2.	Słowacja	4,07	3,79
3.	Niemcy	21,66	94,73	3.	Niemcy	5,00	2,59
4.	Belgia	84,57	83,80	4.	Węgry	3,87	1,59
5.	Wielka Brytania	73,02	60,62	5.	Czechy	1,16	1,18
Łączny import		757,85	889,32	Łączny eksport		36,37	14,71

Tabela 11. Top 5 kierunków importu i eksportu LPG w Polsce w pierwszym półroczu 2025 [tys. ton]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

W H1 2025 import LPG wzrósł wartościowo 27,2% do 530,04 mln EUR z 416,74 mln EUR, co odzwierciedla zarówno wyższe ceny, jak i zwiększone wolumeny z kluczowych kierunków, zwłaszcza z kierunków takich jak Szwecja (+44,5%) i Niderlandy (+296,3%). Struktura geograficzna importu wskazuje na rosnącą rolę hubów handlowych (Niderlandy) i źródeł skandynawskich (Szwecja), co może wynikać z elastyczności dostaw i dostępności produktu na północnych szlakach morskich. Po stronie eksportu nastąpiło wyraźne osłabienie: wartość spadła o 47,7% do 13,19 mln EUR z 25,21 mln EUR, a głównym odbiorcą pozostała Ukraina, mimo że wysyłka w tym kierunku zmalała do 2,59 mln EUR i stanowiła już tylko ok. 19,6% całego eksportu.

Import				Eksport			
		H1 2024	H1 2025			H1 2024	H1 2025
1.	Szwecja	113,93	164,67	1.	Ukraina	13,34	2,59
2.	Niderlandy	23,28	92,26	2.	Słowacja	2,59	2,94
3.	Niemcy	12,97	56,14	3.	Niemcy	3,33	3,11
4.	Belgia	51,71	54,35	4.	Węgry	2,55	1,16
5.	Wielka Brytania	40,57	36,23	5.	Czechy	1,05	1,18
Łączny import		416,74	530,04	Łączny eksport		25,21	13,19

Tabela 12. Top 5 kierunków importu i eksportu LPG w Polsce w pierwszym półroczu 2025 [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.

Dostawy do Polski zapewniają: terminal LNG w Świnoujściu (po rozbudowie o podwyższonej przepustowości), gazociąg Baltic Pipe, interkonektory z Litwą i Słowacją oraz wydobywanie krajowe w ramach grupy ORLEN. W 2024 roku odebrano 61 ładunków LNG (ok. 4,4–4,7 mln ton, ~6,0–6,5 mld m³), a w 2025 roku aktywność importowa utrzymała się na wysokim poziomie, bowiem w H1 2025 do terminalu w Świnoujściu przyłynęło 65 ładunków LNG. LNG w Polsce pochodzi głównie z USA i Kataru, uzupełniane dostawami z innych kierunków (Norwegii, Nigerii, Trynidadu, Egiptu i Gwinei Równikowej).

Na poziomie unijnym LNG nie zostało objęte pakietem sankcji w 2025 roku, stąd część państw UE nadal importuje wolumeny pochodzenia rosyjskiego. Polska jednak dywersyfikuje portfel zamówień i zaopatruje się w paliwo z innych państw. Jeśli chodzi o Baltic Pipe, w ciągu pierwszych dziewięciu miesięcy 2025 roku przesłano do Polski ok. 6,2 mld m³ gazu – co oznacza średnie wykorzystanie przepustowości na poziomie ok. 83% (gazociąg ma maksymalną przepustowość 10 mld m³/rok). Obecnie, łączne wolumeny sprowadzone poprzez terminal LNG i gazociągiem Baltic Pipe niemal w całości pokrywają polskie roczne zapotrzebowanie na gaz.

Na poziomie całej UE import LNG w H1 2025 osiągnął rekordowy poziom 75 mld m³, co stanowi wzrost o 40% (dodatkowo 22 mld m³). Głównym źródłem dodatkowych dostaw były USA, które odpowiadały za ok. 90% przyrostu i zwiększyły swój udział w całkowitym imporcie LNG do UE do ponad 55%. Kluczowym czynnikiem wzrostu był rozwój nowych terminali eksportowych, w tym Plaquemines LNG w USA, który sam pokrył ok. 30% przyrostu unijnego popytu na LNG.

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. W pierwszej połowie 2025 roku import rosyjskiego gazu skroplonego kontynuował tendencję wzrostową. W ciągu pierwszych sześciu miesięcy roku wartość importu rosyjskiego LNG do UE wyniosła 4,48 mld euro, co reprezentuje wzrost o 29% rok do roku. Francja pozostała głównym odbiorcą rosyjskiego LNG. Stanowi to wyraźny kontrast do deklarowanego przez UE celu odejścia od zależności energetycznej od Rosji.

Rada Unii Europejskiej przyjęła 20 października 2025 roku stanowisko w sprawie całkowitego wycofania importu rosyjskiego gazu ziemnego, którym obejmie zarówno gaz transportowany gazociągami, jak i gaz skroplony (LNG). Decyzja, choć spotkała się ze sprzeciwem Węgier i Słowacji, została przyjęta większością kwalifikowaną i stanowi kluczowy element strategii europejskiej uniezależnienia się od rosyjskich surowców energetycznych w ramach planu REPowerEU.

2.6. Zboże

Jednym z ważniejszych ładunków w transporcie morskim jest także zboże. Polska, choć jest eksporterem netto tego ładunku, obserwowała wyhamowanie handlu zbożami w H1 2025, co wiązało się ze zmniejszonymi wolumenami obsłużonymi przez polskie porty. Łączny eksport spadł o 35,9% do 3,7 mld ton wobec 5,78 mld ton rok wcześniej, a wartość sprzedaży zmniejszyła się do 904,48 mln EUR z 1 292,14 mln EUR (-30%), co oznacza silne dwucyfrowe spadki – zarówno pod względem tonażu, jak i wartości towaru. Niemcy pozostały najważniejszym odbiorcą, lecz wolumen kierowany na ten rynek zmniejszył się o 25,67% do 1,42 mld ton. W pierwszej piątce utrzymały się również Wielka Brytania i Niemcy, a w grupie rynków pozaeuropejskich istotne były nadal kierunki afrykańskie, m.in. Kamerun i Gwinea. Na wszystkich kierunkach eksportowych odnotowano znaczące spadki, jedynie wolumen do Gwinei wzrósł aż o 58,3%. Po stronie importu również odnotowano spadki – zmniejszenie zakupów z 5,82 mld ton do 4 mld ton, z dominującą rolą dostaw z najbliższego regionu: Słowacji (-39,1%) i Czech (-39,8%) i były to największe spadki. Jedyny wzrost w imporcie pod względem tonażu odnotowano z Mjanmy (+12,1%).

Import				Eksport			
		H1 2024	H1 2025			H1 2024	H1 2025
1.	Słowacja	161,08	98,17	1.	Niemcy	1 915,51	1 423,80
2.	Czechy	101,70	61,24	2.	Wielka Brytania	359,14	218,72
3.	Mjanma	51,12	57,33	3.	Niderlandy	460,92	216,96
4.	Niemcy	28,04	24,03	4.	Kamerun	183,91	142,10
5.	Francja	29,16	23,19	5.	Gwinea	99,00	196,70
Łączny import		582,36	399,15	Łączny eksport		5 771,05	3 698,15

Tabela 13. Top 5 kierunków importu i eksportu zboża w Polsce w pierwszym półroczu 2025 [tys. ton]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Import				Eksport			
		H1 2024	H1 2025			H1 2024	H1 2025
1.	Francja	82,95	75,37	1.	Niemcy	413,47	340,24
2.	Mjanma	30,53	31,91	2.	Niderlandy	102,58	54,02
3.	Słowacja	39,77	24,64	3.	Wielka Brytania	72,90	50,18
4.	Niemcy	17,37	17,79	4.	Guinea	21,68	46,73
5.	Czechy	23,14	15,48	5.	Francja	6,01	34,09
Łączny import		342,13	294,39	Łączny eksport		1 292,14	904,48

Tabela 14. Top 5 kierunków importu i eksportu zboża w Polsce w pierwszym półroczu 2025 [mln EUR]

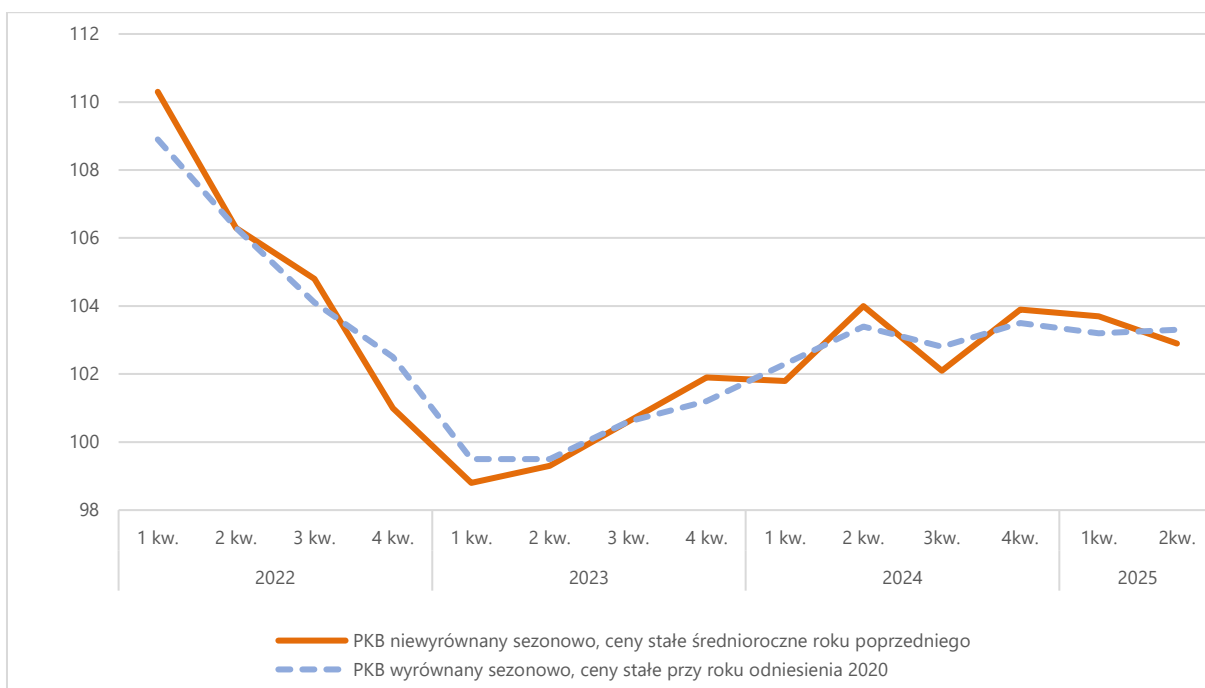
Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

3. Zmiany w rachunkach narodowych

3.1. Produkt Krajowy Brutto

Zgodnie z najnowszymi danymi Głównego Urzędu Statystycznego za pierwsze półrocze 2025 roku, produkt krajowy brutto (PKB) Polski wzrósł realnie o 3,2% w I kwartale i o 3,4% w II kwartale, w ujęciu niewyrównanym sezonowo. W poprzednim roku analogiczne wskaźniki wynosiły odpowiednio 2,2% i 3,2%. W pierwszym kwartale 2025 roku, po korekcie sezonowej, realny PKB wzrósł o 0,7% wobec IV kwartału 2024, zaś w drugim kwartale – o 0,8%.

Utrzymanie wzrostu PKB w H1 2025 było oparte głównie na stabilnym popycie krajowym. Według danych GUS, popyt krajowy w II kwartale był o 4,1% wyższy niż rok wcześniej, podczas gdy konsumpcja gospodarstw domowych wzrosła o 4,5%. Z kolei nakłady brutto na środki trwałe, czyli inwestycje, zmniejszyły się o 0,7% w II kwartale (wobec wzrostu o 0,8% w I kwartale 2025 oraz spadku 1,3% w IV kwartale 2024). Stopa inwestycji wyniosła w II kwartale 2025 15,2%, wobec 16% rok wcześniej.



Rysunek 7. Dynamika wzrostu PKB Polski w okresie od 2022 roku do II kwartału 2025

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych GUS

3.2. Wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych

W pierwszej połowie 2025 roku ceny towarów i usług konsumpcyjnych w Polsce wzrosły o 2% w porównaniu do drugiego półrocza 2024, a w stosunku do pierwszego półrocza poprzedniego roku były wyższe o 4,5%. To wolniejsze tempo wzrostu cen niż w latach 2022–2023. Obecny poziom inflacji w H1 2025 wynoszący 4,5% w ujęciu rocznym nadal przekracza cel Narodowego Banku Polskiego na poziomie 2,5% (z dopuszczalnym przedziałem ± 1 p.p., czyli 1,5–3,5%). Jeśli H2 2025 utrzyma podobne tempo jak H1, inflacja roczna może spaść do poziomu bliskiego 3,0–3,5%, wchodząc w górną granicę celu NBP.

	H1	H2	H1	H2
	okres poprzedni = 100		analogiczny okres w roku poprzednim = 100	
2025	102,0	-	104,5	-
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

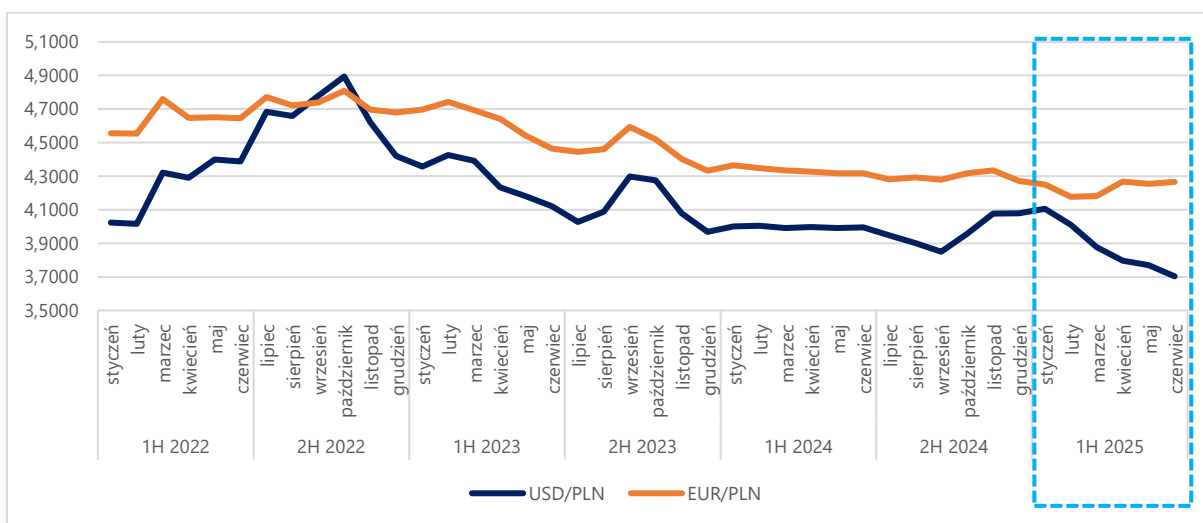
Tabela 15. Półroczne wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych w Polsce w latach 2019-2025

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych GUS

3.3. Kursy walut i indeksy giełdowe ważniejszych surowców

Kursy walut

W pierwszym półroczu 2025 roku kursy głównych walut wobec złotego wykazywały znaczące wahania miesiąc do miesiąca, zwłaszcza dolara amerykańskiego. W porównaniu z analogicznym okresem 2024 roku obserwuje się znaczące umocnienie złotego wobec dolara. Kurs USD/PLN wyraźnie obniżył się z poziomów 3,90–4,00 w H1 2024 do zakresu 3,70–4,10 w H1 2025, przede wszystkim na skutek globalnego osłabienia amerykańskiego dolara. Jednocześnie kurs EUR/PLN lekko się pogorszył z ok. 4,28–4,35 w H1 2024 do 4,15–4,25 w H1 2025, co sugeruje mniejszą konkurencyjność eksportu polskiego wobec strefy euro. Zmiany walutowe odzwierciedlają wpływ zmian polityki monetarnej Rezerwy Federalnej (obniżki stóp procentowych), względnej stabilizacji warunków makroekonomicznych w Polsce oraz wzmocnienia bezpieczeństwa fiskalnego strefy euro. W porównaniu do lat 2022–2023, gdy złoty ulegał drastycznym fluktuacjom związanym z wojną na Ukrainie i globalnym kryzysem, H1 2025 wykazał zmienność, ale w zakresie bardziej przystosowanym do normalnych warunków rynkowych.

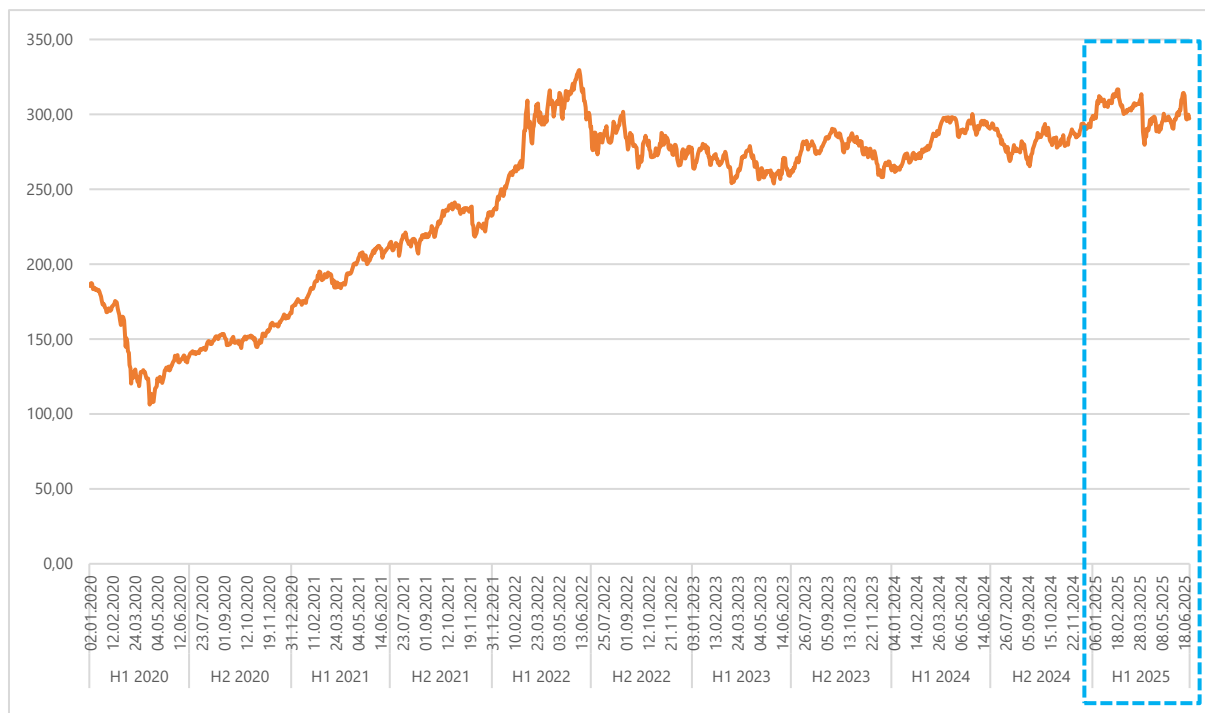


Rysunek 8. Miesięczne kursy średnioważone USD/PLN oraz EUR/PLN w latach 2022-2025

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 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 2020-2025

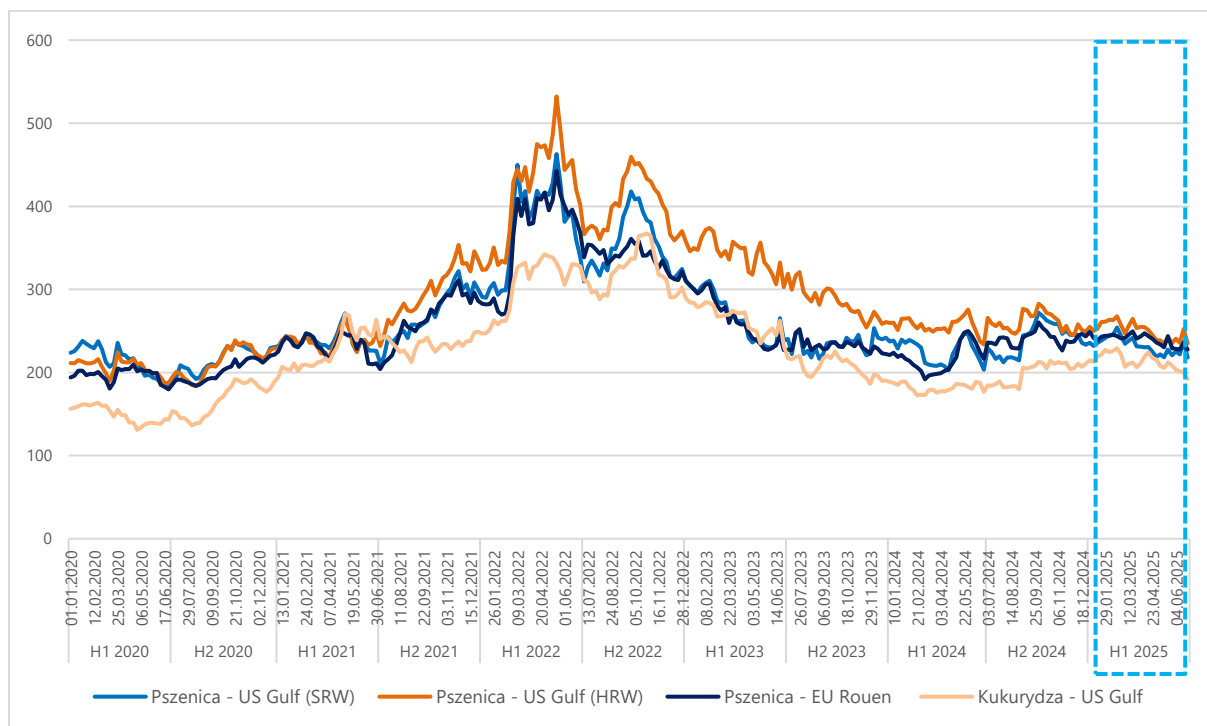
Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych ze strony MacroMicro

Rysunek 9 przedstawia wartości indeksu CRB w latach 2020-2025. Indeks CRB zaczął 2025 rok na poziomie około 299 punktów i wykazywał znaczną zmienność w ciągu pierwszego półrocza. Pierwszy kwartał (styczeń–marzec) charakteryzował się średnią na poziomie 306,68 punktu, z szczytowymi wartościami w lutym (średnia 310,07), co świadczyło o sile popytu na surowce. Jednak drugi kwartał (kwiecień–maj) przyniósł wyraźny spadek na średnią 294,23 punktu – o 9,87 punktu poniżej Q1. Szczególnie krytyczny był okres wiosny (kwiecień–maj), kiedy indeks osiągnął najniższe wartości półrocza, spadając poniżej 280 punktów w drugiej połowie kwietnia. Czerwiec przyniósł częściową stabilizację – średnia wyniosła 302,47 punktu, choć nie osiągnęła poziomów z pierwszego kwartału. Koniec półrocza (30 czerwca) zanotował wartość 297,28 punktu. Analiza dziennych notowań pokazuje, że indeks oscylował przeważnie wokół 300 punktów. Ogólny, wyższy poziom wartości wskazuje na utrzymujący się silny popyt na surowce, zwłaszcza na surowce energetyczne i metale, ale także z czynnikami geopolitycznymi, które utrzymywały niepewność na rynkach surowcowych. Pierwsza połowa 2025 roku to okres zarówno wysokiej aktywności gospodarczej, jak i dużej zmienności rynku surowcowego – z wyraźną presją na wzrost cen w segmentach energetycznym oraz metalowym, wspieraną czynnikami geopolitycznymi i oczekiwaniami co do polityki banków centralnych.

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 chlebową eksportowaną 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 2020–2025. W pierwszym półroczu 2025 roku ceny zbóż w Polsce utrzymywały się na niskim i stabilnym poziomie, oddalając się od globalnego nadpodaży oraz słabego popytu eksportowego. Średnia cena skupu pszenicy konsumpcyjnej wyniosła 845–850 zł za tonę, co stanowiło spadek w stosunku do analogicznego okresu 2024 roku (o ok. 7%). Pszenica paszowa notowała średnie ceny na poziomie 725–760 zł za tonę, co oznaczało spadek o 12,4%. Kukurydza osiągnęła średnią cenę w przedziale 900–990 zł za tonę, wykazując wzrost o 18,8% – najlepszy wynik wśród analizowanych zbóż.



Rysunek 10. Ceny wybranych zbóż na giełdzie w latach 2020-2025 [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 2020-2025 zostały przedstawione na Rysunku 11.



Rysunek 11. Indeks dzienny CIF ARA dla węgla w latach 2020-2025 [USD/tona]

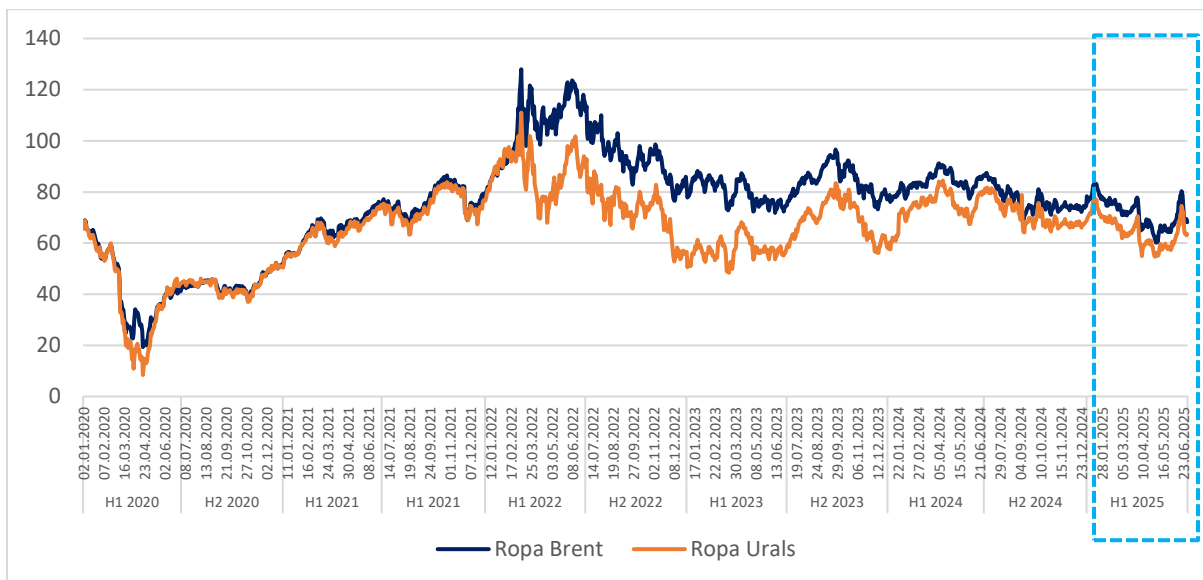
Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych ze strony Investing.com

W pierwszym półroczu 2025 indeks CIF ARA utrzymywał się w stabilnym, niskim przedziale – ceny węgla energetycznego przez większość czasu oscylowały wokół poziomu 95–110 USD za tonę. Średnia półroczna cena w H1 2025 wyniosła około 103 USD/tona, co stanowi kontynuację stabilizacji obserwowanej w drugiej połowie 2024 roku. Notowania przez cały H1 2025 zmieniały się nieznacznie i nie zanotowano istotnych krótkoterminowych skoków, a zmienność była wyraźnie niższa niż w szczytowym okresie 2022–2023.

Główne przyczyny utrzymującej się niskiej ceny to stabilna sytuacja na europejskim rynku energii, wysokie zapasy węgla w terminalach ARA oraz ograniczony popyt ze strony energetyki – zarówno z powodu utrzymujących się wysokich rezerw gazu, jak i dalszego rozwoju OZE. Dodatkowo, łagodna zima i umiarkowany początek sezonu grzewczego nie sprzyjały wzrostowi popytu na węgiel. Import z krajów takich jak RPA, USA i Kolumbia utrzymywał się na stałym poziomie, co zapewniało równowagę między podażą a popytem.

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 2020-2025 [USD/baryłka]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych TradingEconomics, investing.com

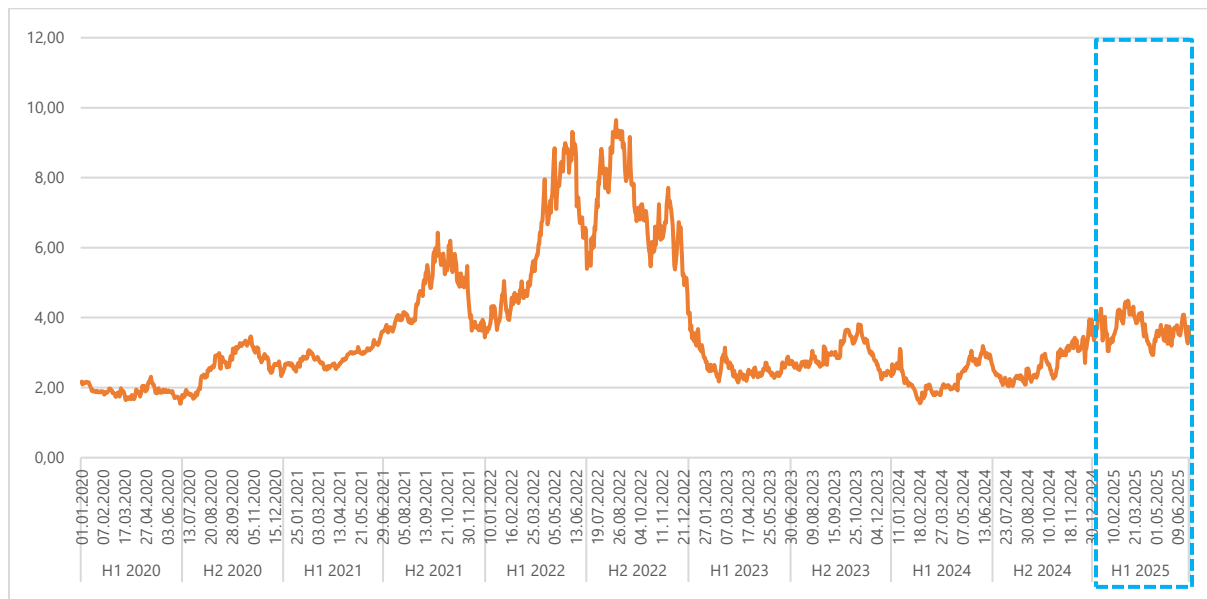
Rysunek 12 przedstawia notowania ropy Brent i Urals w latach 2020-2025. W pierwszym półroczu 2025 ceny ropy Brent oraz Urals na rynku światowym utrzymywały się na relatywnie stabilnym, lecz umiarkowanym poziomie. Można zauważyć, że ceny ropy Brent w H1 2025 przeważnie znajdowały się w przedziale 77–86 USD za baryłkę, natomiast ropa Urals oscylowała pomiędzy 71 a 81 USD za baryłkę. Różnica cen między Brent a Urals w tym okresie wynosiła średnio około 6 USD, kontynuując wyrównywanie się różnicy obserwowanej już pod koniec 2024 roku. Kluczowe czynniki kształtujące ceny w analizowanym okresie to umiarkowany wzrost globalnego popytu, szczególnie ze strony krajów OECD, stabilność produkcji w USA oraz łagodna polityka OPEC+. Nadpodaż na rynku utrzymywała presję na ceny, a ryzyko geopolityczne było stosunkowo niewielkie dzięki zmniejszeniu napięć w rejonie Bliskiego Wschodu. Dodatkowo, niskie tempo wzrostu gospodarczego w Chinach i Europie nie sprzyjało wyraźnemu odbiciu kursów.

W Polsce bezpośredni wpływ na ceny ropy mają notowania Brent, a relatywna stabilność kursów światowych przełożyła się na umiarkowane i przewidywalne ceny paliw na krajowym rynku w H1 2025. Import ropy z Rosji pozostaje niszowy, z dominującym udziałem dostaw z innych kierunków (m.in. Norwegii, USA czy Bliskiego Wschodu).

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 2020-2025 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 2020-2025 [USD/MMBtu]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych TradingEconomics, investing.com

W pierwszym półroczu 2025 kontrakty terminowe na gaz ziemny utrzymywały się w przedziale 3,7–4,3 USD/MMBtu, pozostając znacznie poniżej szczytowych poziomów z okresu gwałtownych wzrostów po wybuchu wojny w Ukrainie, ale wyraźnie powyżej poziomów sprzed pandemii. Na wykresie widać, że ceny były stosunkowo stabilne z lekką tendencją wzrostową na początku roku i umiarkowanymi wahaniami przez kolejne miesiące.

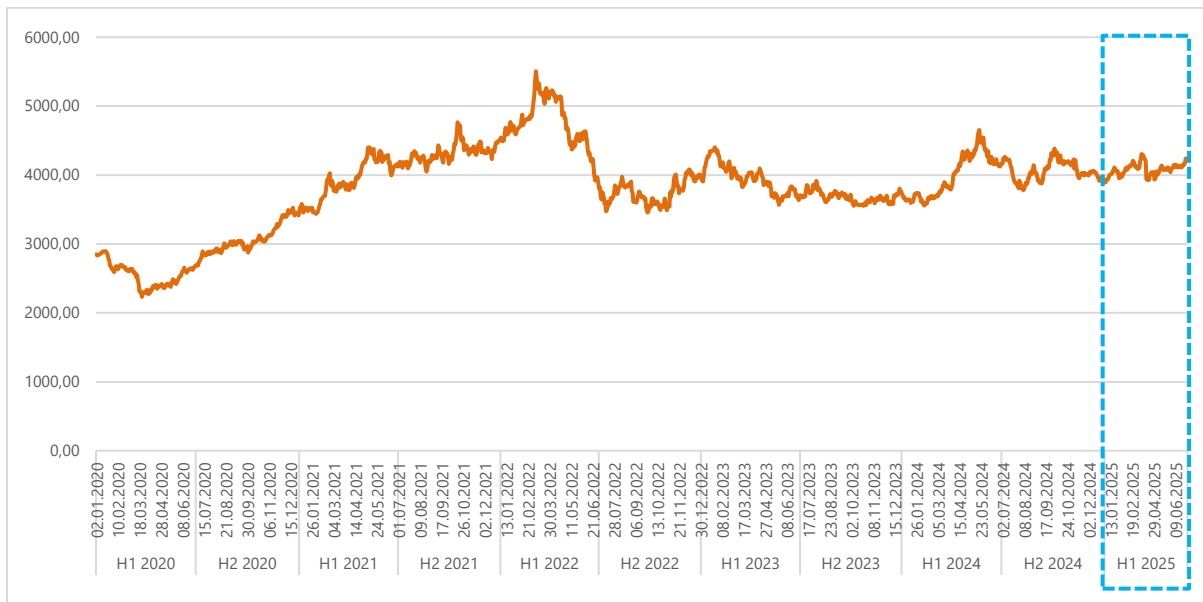
Główne przyczyny utrzymujących się wyższych cen gazu w H1 2025 to nadal duży popyt w Azji i w Europie, intensywne wykorzystanie zapasów w sezonie grzewczym oraz niepewność polityczna, zwłaszcza wokół regionów strategicznych dla tranzytu gazu. Dodatkowo podaż gazu w Europie była nadal pod presją ograniczonych możliwości importu gazu rurociągowego z Rosji oraz decyzji o zakończeniu niektórych współprac handlowych. Presja na ceny była wzmacniana przez szybkie opróżnianie magazynów w UE i obawy o stabilność kolejnych dostaw w związku z napięciami geopolitycznymi i lokalnymi zakłóceniami przesyłu. W H1 2025 rynek gazu ziemnego pozostawał więc wyczulony na wszelkie zagrożenia logistyczne i polityczne, co nie pozwalało na powrót do notowań sprzed kryzysu energetycznego.

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 przedstawia wartości indeksu LME w latach 2020-2025. W pierwszym półroczu 2025 ceny metali przemysłowych na London Metal Exchange (LME) utrzymywały się na umiarkowanie wyższym poziomie w porównaniu z końcówką 2024 roku. Indeks LME przez większość H1 2025 oscylował w zakresie 3 800–4 350 punktów, a pod koniec czerwca zbliżył się ponownie do wartości powyżej 4 200 pkt,

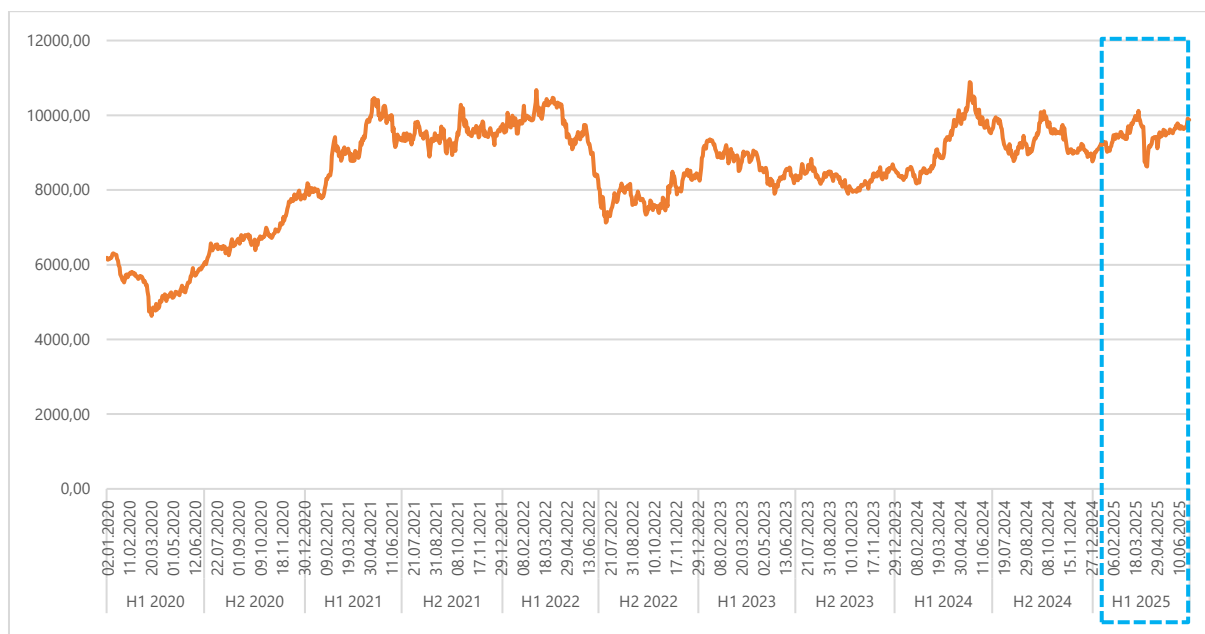
odzwierciedlając lekkie ożywienie globalnego popytu. Głównymi czynnikami wzrostu były poprawa sentymentu na rynkach finansowych, stabilizacja kursów dolara oraz stopniowe odbudowanie zamówień przemysłowych w krajach rozwiniętych po przejściowej korekcie w 2024 roku. Nastroje rynkowe poprawiły się także dzięki sygnałom wzrostu produkcji infrastrukturalnej w Chinach, która pobudzała popyt na miedź i aluminium.



Rysunek 14. Indeks LME w latach 2020-2025 [pkt]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych TradingEconomics, investing.com

Notowania kontraktów terminowych na miedź na LME w H1 2025 utrzymywały się w przedziale 8 900–9 900 USD/tona. Po wyraźnym spadku w końcówce 2024 (poniżej 8 800 USD/t) ceny miedzi w styczniu 2025 sięgnęły 9 100 USD/t, z kolei w maju przekraczały 9 600 USD/t, a w końcówce czerwca zbliżyły się do wartości powyżej 9 900 USD/t. Wzrost cen wynikał głównie ze wzmocnionego globalnego popytu, inwestycji infrastrukturalnych i optymizmu na giełdach towarowych. Mimo rosnącej podaży z Ameryki Południowej, podaż nie zrekompensowała w pełni wzrostu zapotrzebowania, a miedź pozostaje kluczowym surowcem dla transformacji energetycznej i elektromobilności. Na krajowym rynku spółka KGHM Polska Miedź odnotowała korzystne warunki cenowe, które sprzyjały utrzymaniu rentowności wydobycia i sprzedaży.



Rysunek 15. Kontrakty terminowe na miedź na giełdzie LME w latach 2020-2025 [USD/tona]

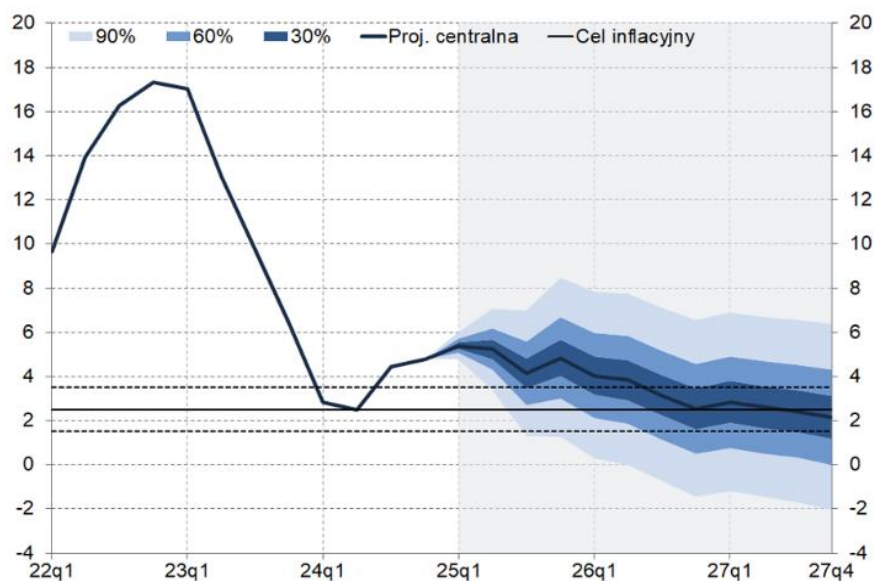
Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Investing

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 lipcu 2025 roku, obejmuje okres od I kwartału 2025 roku do IV kwartału 2027 roku.

NBP w najnowszych projekcjach (marzec i lipiec 2025) zakłada, że inflacja CPI w 2025 roku ukształtuje się średniorocznie odpowiednio 4,9% (marzec) oraz 3,9% (lipiec po aktualizacji danych i założeniach), z przejściowym podbiciem dynamiki cen pod koniec roku, powrotem do pasma odchyień od celu od III kw. 2026 roku i wartościami 3,1–3,4% w 2026 roku oraz około 2,4–2,5% w 2027 roku, przy utrzymaniu założenia niezmiennych stóp NBP. Jednocześnie centralna ścieżka wzrostu PKB to 3,7% w 2025 roku (marzec) i 3,6% w 2025 r. (lipiec), następnie około 2,9–3,1% w 2026 r. i 2,3–2,5% w 2027 roku, przy istotnym wsparciu koniunktury w 2025 roku przez silny napływ środków unijnych (w tym KPO) i inwestycje transformacyjne, ale z ujemnym wkładem eksportu netto w 2025 roku, ograniczającym popyt zewnętrzny wpływem słabej koniunktury w strefie euro (zwłaszcza w Niemczech) oraz stopniowo rosnącą realną stopą procentową, która podwyższa skłonność do oszczędzania i hamuje konsumpcję. W horyzoncie projekcji na ścieżkę inflacji oddziałują w górę ceny energii, uporczywość cen usług i regulacje cenowe, a w dół niższa dynamika kosztów pracy, niska presja popytowa, sprzyjające warunki na rynku żywności i efekt bazy, zaś z lipcowej rundy wynika dodatkowo obniżenie ścieżki CPI 2025 dzięki słabszej realizacji CPI w I kw. 2025 (po zmianie wag), niższym cenom surowców energetycznych i mocniejszemu złotemu, przy zasadniczo niezmiennym obrazie wzrostu gospodarczego.



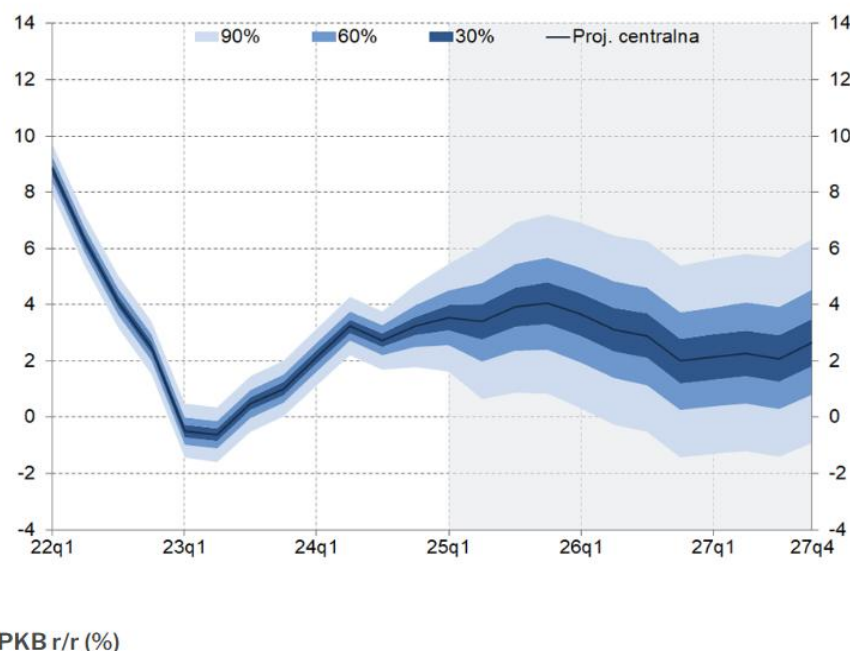
Inflacja CPI r/r (%)

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

Źródło: NBP

W pierwszym półroczu 2025 krajową koniunkturę silnie wspierał napływ funduszy z Unii Europejskiej, w tym środki KPO oraz nowy Fundusz Wsparcia Energetyki, umożliwiające finansowanie inwestycji w transformację energetyczną, modernizację sieci i rozwój OZE. Uruchomiono kluczowe nabory na projekty infrastrukturalne, które przekładają się na rosnący wolumen inwestycji w gospodarkę – sektor energetyczny, ciepłownictwo i dystrybucję energii znalazły się wśród beneficjentów rekordowych środków publicznych. Dodatkowo rozwój OZE i nowe inwestycje w energetykę jądrową i offshore skutkują wzrostem stabilności i bezpieczeństwa energetycznego Polski, wspierając popyt krajowy i poprawiając perspektywy rozwoju.

Jednocześnie negatywnie na krajową gospodarkę oddziaływał słaby popyt zagraniczny, zwłaszcza stagnacja gospodarcza w Niemczech, która ograniczyła możliwości eksportowe polskich firm. Dodatkowo coraz wyższe realne stopy procentowe podwyższały koszt kapitału i ograniczały potencjał inwestycji prywatnych, a kończące się środki z NextGenerationEU wzbudzały obawy co do dostępności finansowania w kolejnym okresie. Wysoki poziom oszczędności gospodarstw domowych utrzymywał się, co hamowało konsumpcję, a tym samym tempo ożywienia.



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

Źródło: NBP

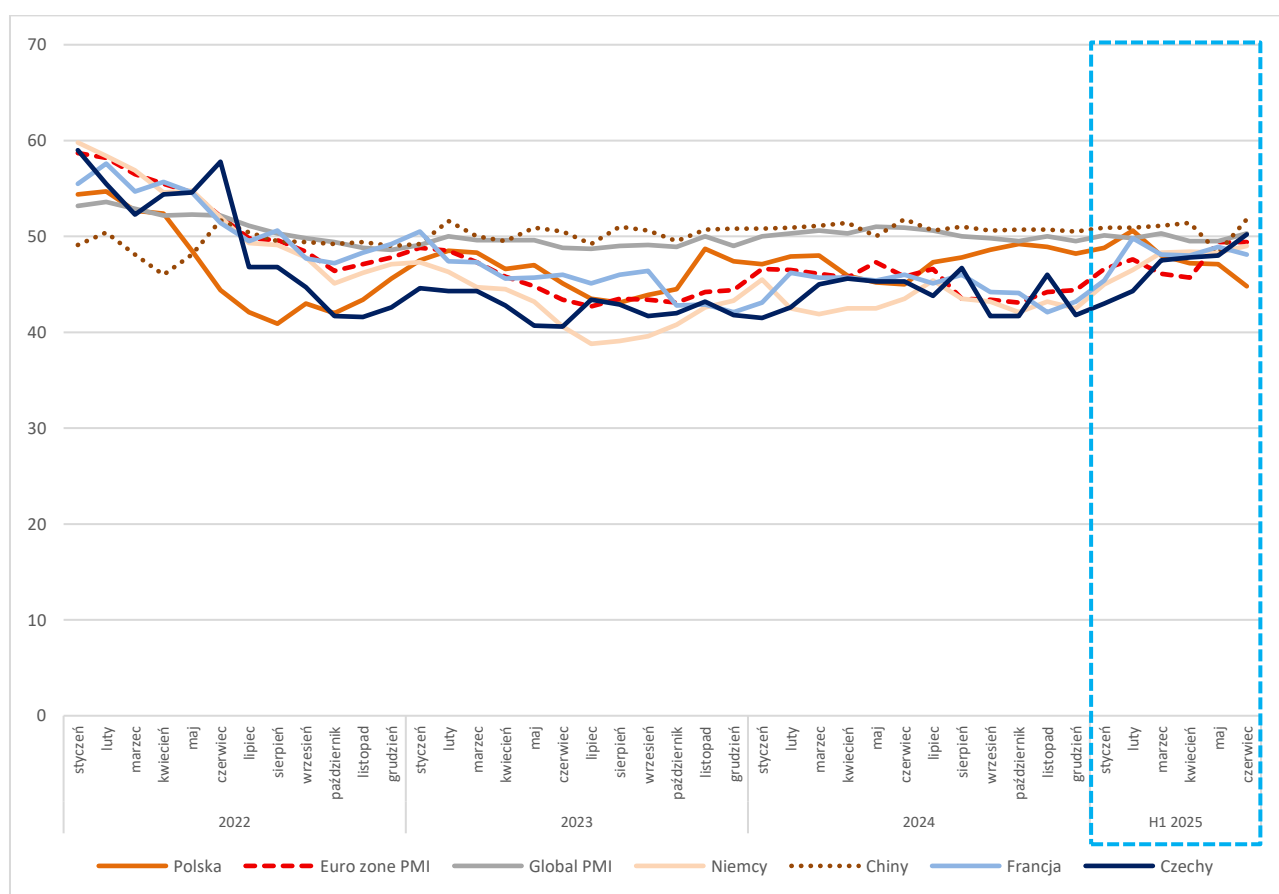
Widoczny jest wyraźnie ujemny wkład eksportu netto do wzrostu PKB w 2025, od 2026 roku przewidywana jest poprawa w ślad za spowolnieniem dynamiki popytu krajowego. Dynamika nakładów brutto na środki trwałe w 2024 roku była bliska zera, ze względu na okres przejściowy pomiędzy unijnymi perspektywami finansowymi. 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 2022-2025 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 na Ukrainie wskaźnik w większości miesięcy pozostawał poniżej poziomu 50 pkt, odzwierciedlając recesyjne tendencje w przemyśle. Najniższy odczyt w ostatnich latach zarejestrowano w październiku 2023 roku (44,5 pkt) oraz w czerwcu 2025 roku (44,8 pkt). W pierwszym półroczu 2025 wskaźnik PMI dla przemysłu w Polsce stopniowo się poprawiał, choć przez większość tego okresu utrzymywał się nieco poniżej neutralnej granicy 50 punktów. W styczniu 2025 r. wartości PMI dla Polski wyniósł 48,8 pkt, co oznaczało, że sektor przemysłowy nadal pozostawał w lekkiej recesji. W kolejnych miesiącach widoczna była powolna poprawa – lutym 2025 polski PMI przekroczył poziom 50 pkt, sygnalizując, że krajowy przemysł wraca do równowagi i stopniowo wychodzi z fazy spadku aktywności. Od marca do czerwca jednak obecny był znów spadek i w ostatnim miesiącu zamykającym pierwsze półrocze 2025 roku wyniósł on 44,8 pkt. Głównymi przyczynami tego spadku były przyspieszone tempo redukcji nowych zamówień i produkcji, wciąż słaby popyt eksportowy – szczególnie z rynków europejskich – oraz systematyczne dostosowywanie mocy produkcyjnych i ograniczanie zapasów przez firmy.



Rysunek 18. Wskaźnik PMI dla przemysłu dla wybranych krajów w latach 2022-2025

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

W pierwszym półroczu 2025 PMI dla strefy euro utrzymywał się na poziomach wyraźnie poniżej neutralnej granicy 50 punktów, wskazując na kontynuację trudnej sytuacji w sektorze przemysłowym. Odczyty miesięczne od stycznia do czerwca wynosiły kolejno: 46,6, 47,6, 46,1, 45,7, 49,4, 49,4 pkt. Oznacza to, że mimo lekkiej poprawy w maju i czerwcu nastroje gospodarcze pozostawały pesymistyczne i nie przekroczyły progu ekspansji.

Przez większość H1 2025 przedsiębiorstwa przemysłowe w strefie euro borykały się z ograniczonym popytem, wysokimi kosztami produkcji oraz niepewnością, zwłaszcza wokół eksportu i inwestycji. Dopiero w maju i czerwcu pojawiły się sygnały stabilizacji, jednak aktywność produkcyjna – mimo poprawy nastrojów – nadal była ograniczona przez słabą sytuację gospodarczą w głównych państwach regionu.

W pierwszym półroczu 2025 wyniki PMI dla kluczowych partnerów handlowych Polski były zróżnicowane, wskazując na utrzymujące się trudności w sektorze przemysłowym Europy Środkowej i Zachodniej. PMI dla Niemiec stopniowo się poprawiał, dochodząc w czerwcu do poziomu 49, a w kolejnych miesiącach przekraczając 49,5, sygnalizując powolne wychodzenie z recesji produkcyjnej. Francja wprawdzie zanotowała pewne odbicie – pod koniec półrocza wskaźnik osiągnął 48,1 – lecz nadal pozostawała poniżej progu ekspansji, a liczba nowych zamówień eksportowych i krajowych była ograniczona. Czechy od marca wykazywały wyraźny wzrost nastrojów – czerwcowy PMI wyniósł już 50,2, pierwszy raz od wielu miesięcy przekraczając granicę neutralną; potwierdza to stopniową poprawę aktywności produkcyjnej, choć wciąż spowalnianą wysokimi kosztami i niepewnością polityczno-handlową. Chiny utrzymywały się w pobliżu granicy ekspansji przez cały okres ze stabilnym wskaźnikiem 49,5–51,1 w H1 2025, co wyróżniało tę gospodarkę na tle Europy i sygnalizowało względnie lepszą kondycję przemysłu. Podsumowując, podczas gdy w Niemczech i Francji nastroje przemysłowe powoli się poprawiały, aktywność gospodarcza wciąż pozostawała poniżej poziomu równowagi, a Czechy oraz Chiny wykazywały względnie większą dynamikę odbicia już w połowie 2025 roku.

4. Regionalna analiza województwa pomorskiego

4.1. Stopa bezrobocia rejestrowanego

Tabele 16 i 17 przedstawiają miesięczne wartości stopy bezrobocia w latach 2021-2025 w Polsce oraz w województwie pomorskim. Rysunek 19 prezentuje wysokość stopy bezrobocia rejestrowanego według powiatów województwa pomorskiego, stan na koniec czerwca 2025. Dane zostały zaczerpnięte z miesięcznych *Komunikatów o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomorskiego* publikowanych przez GUS.

Stopa bezrobocia dla Polski na koniec czerwca 2025 wyniosła 5,2%. Jest to wynik o 0,3 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 – półrocze zakończyło się ze stopą bezrobocia na poziomie 4,7%, czyli o 0,2 p.p. większe niż w analogicznym miesiącu poprzedniego roku. Należy podkreślić, że 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%.

W pierwszym półroczu 2025 sytuacja na rynku pracy w Polsce uległa pogorszeniu w stosunku do okresu porównawczego roku poprzedniego. Według danych GUS, w okresie styczeń–czerwiec 2025 przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw wyniosło 6435,6 tys. i było o 0,7% niższe niż w tym samym okresie 2024 roku (gdzie odnotowano spadek o 0,3%). Na koniec czerwca 2025 zarejestrowanych w urzędach pracy było 797,0 tys. bezrobotnych, czyli o 34,8 tys. więcej niż w czerwcu 2024 roku. Stopa bezrobocia rejestrowanego w pierwszych sześciu miesiącach 2025 oscylowała między 5,0% (maj) a 5,4% (styczeń). W całym H1 2025 liczba nowo zarejestrowanych bezrobotnych była niższa o 3,4% w stosunku do roku poprzedniego, lecz liczba osób wyrejestrowanych również spadła, co oznacza, że sektor przedsiębiorstw powoli zmniejszał zatrudnienie.

	Miesiąc	2021	2022	2023	2024	2025
H1	styczeń	6,5	5,9	5,5	5,4	5,4
	luty	6,6	5,9	5,6	5,4	5,4
	marzec	6,4	5,8	5,4	5,3	5,3
	kwiecień	6,3	5,6	5,3	5,1	5,2
	maj	6,1	5,4	5,1	5,0	5,0
	czerwiec	6,0	5,2	5,1	4,9	5,2
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 (%)

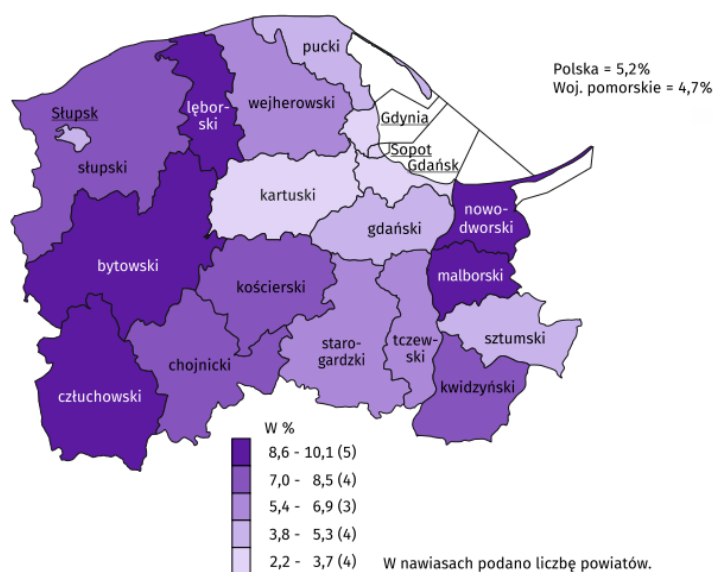
Źródło: Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomorskiego, GUS

	Miesiąc	2021	2022	2023	2024	2025
H1	styczeń	6,3	5,3	4,9	4,9	4,9
	luty	6,3	5,3	5,0	5,0	5,0
	marzec	6,3	5,1	4,9	4,9	4,9
	kwiecień	6,2	4,9	4,7	4,8	4,7
	maj	6,0	4,7	4,6	4,6	4,6
	czerwiec	5,8	4,5	4,5	4,5	4,7
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 czerwca 2025 roku stopa bezrobocia w województwie pomorskim wyniosła 4,7%, co oznacza poprawę w stosunku do początkowych miesięcy roku – jest to jednak trend zauważalny od wielu lat. Sytuacja geograficzna na rynku pracy w regionie była wyraźnie zróżnicowana. Największe wyzwania dotyczą powiatu nowodworskiego, gdzie na koniec maja 2025 stopa bezrobocia wyniosła 10,0% (w stosunku do 11,6% w styczniu – spadek o 1,6 p.p.), powiatu człuchowskiego (9,7% w maju, wcześniej 10,2%) oraz powiatu lęborskiego (9,5% w maju, wcześniej 10,6%). Najmniejsze bezrobocie zaobserwowano w miastach: Sopot (2,1% – bez zmian), Gdynia (2,5% w maju, wcześniej 2,4%) i Gdańsku (2,7% w maju, wcześniej 2,6%), a wśród powiatów – kartuski (2,5% w maju, poprzednio 2,7%). W całym H1 2025 większość powiatów wykazała poprawę sytuacji na rynku pracy – stopa bezrobocia spadła wyraźnie we wszystkich problemowych regionach, szczególnie w powiecie nowodworskim (spadek 1,6 p.p.) oraz lęborskim (spadek 1,1 p.p.), co sugeruje stopniowe ożywienie aktywności gospodarczej w mniej uprzemysłowionych rejonach pobraża. Utrzymana dysproporcja między bogatszymi miastami portowymi a bardziej depresyjnymi powiatami wiejsko-rolniczymi wskazuje na nierówności terytorialne w dostępie do miejsc pracy.



Rysunek 19. Stopa bezrobocia rejestrowanego według powiatów województwa pomorskiego, stan na koniec czerwca 2025 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 2022-2025 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	2025	Wzrost r/r
H1	Styczeń	9 705,60	9 225,90	9 528,10	9 731,0	2,13%
	Luty	10 813,30	9 357,40	9 519,20	9 801,2	2,96%
	Marzec	13 777,80	11 324,50	10 336,80	10 839,5	4,86%
	Kwiecień	12 855,40	10 303,90	10 032,60	10 567,5	5,33%
	Maj	14 607,90	9 971,80	9 801,00	10 183,1	3,90%
	Czerwiec	14 986,10	9 953,60	10 031,80	10 154,9	1,23%
H2	lipiec	14 370,50	9 393,80	9 896,60		
	sierpień	9 234,20	9 939,10	9 366,90		
	wrzesień	9 650,90	10 121,00	9 940,80		
	październik	9 716,30	10 651,50	11 084,00		
	listopad	9 525,40	10 427,70	10 488,50		
	grudzień	9 372,10	10 001,00	9 962,40		

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

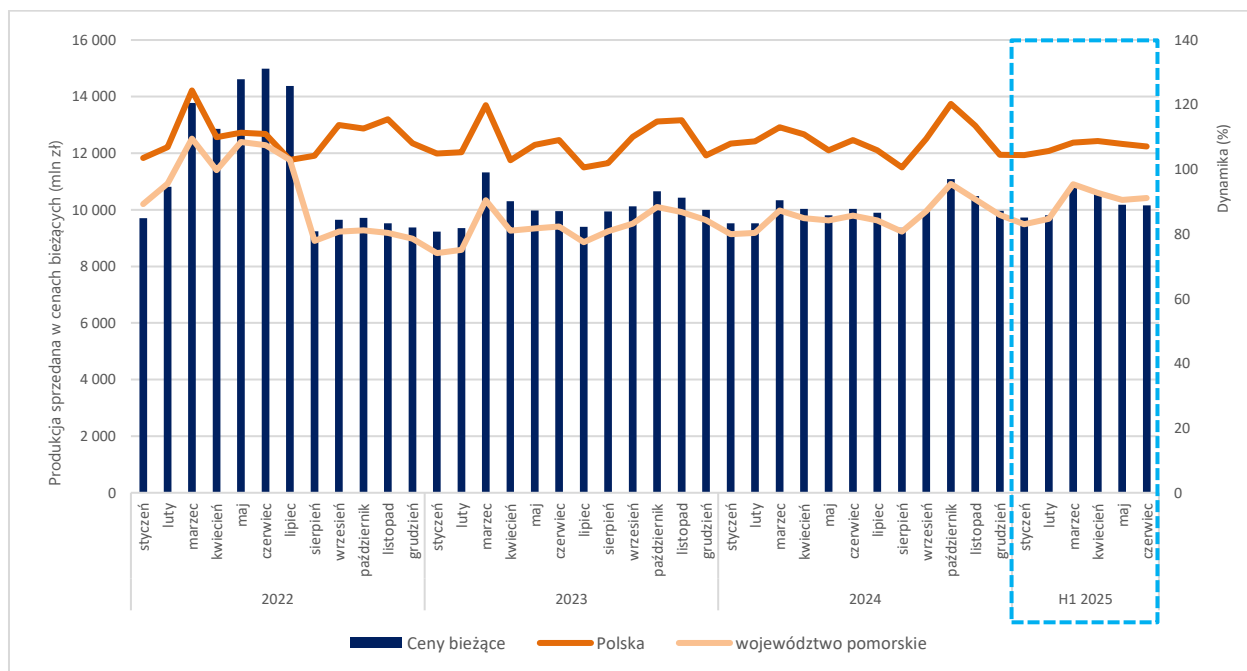
Źródło: Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomorskiego, GUS

W okresie styczeń-czerwiec 2025 r. produkcja sprzedana przemysłu (w cenach bieżących) wyniosła 61 277,2 mln zł i była (w cenach stałych) o 1,4% wyższa niż w analogicznym okresie 2024 roku. W porównaniu z okresem styczeń-czerwiec 2024 r. wzrost odnotowano m.in. w produkcji artykułów spożywczych (o 14,3%), wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych i wyrobów z metali (po 9,6%), komputerów, wyrobów elektronicznych i optycznych i pozostałego sprzętu transportowego (po 8,9%), maszyn i urządzeń (o 3,6%), chemikaliów i wyrobów chemicznych (o 1,6%) oraz wyrobów z drewna, korka, słomy i wikliny (o 0,5%). Natomiast spadek odnotowano m.in. w produkcji pojazdów samochodowych, przyczep i naczep (o 40,7%).

Na koniec czerwca 2025 wartość produkcji sprzedanej przemysłu w Polsce wyniosła 10 154,9 mln zł (w cenach bieżących) i była o 0,79% wyższa niż w czerwcu 2024 oraz o 3,9% wyższa niż w maju 2025. W pierwszym półroczu 2025, w porównaniu do analogicznego okresu 2024, zaobserwowano wzrost wartości produkcji sprzedanej (w cenach stałych) między innymi w sektorze przetwórstwa przemysłowego, który zwiększył się i stanowił około 88% ogólnej produkcji przemysłowej w Polsce (w cenach bieżących). Z kolei produkcja w dziale wytwarzania oraz dostarczania energii elektrycznej, gazu, pary wodnej i gorącej wody w całym H1 2025 wykazywała zmienność – początkowo niższa niż rok wcześniej, następnie powoli się odbudowywała. Sektor energetyczny stanowił około 7–8% produkcji przemysłowej Polski (w cenach bieżących).

W H1 2025 roku wydajność pracy w przemyśle, liczona jako wartość produkcji sprzedanej przypadająca na jednego zatrudnionego, wykazywała wzrost o 1,8% (w cenach stałych), mimo spadku przeciętnego zatrudnienia o 0,7% i wzrostu przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto o 8,0%. W pierwszym półroczu 2025 produkcja sprzedana przemysłu w cenach bieżących wyniosła łącznie 60 867,2 mln zł –

odzwierciedlając narastające wyzwania gospodarcze, jednak z wyraźnym odbiciem od kwietnia, zwłaszcza w sektorach związanych z transformacją energetyczną, produkcją sprzętu transportowego, chemikaliów i wyrobów elektronicznych, które wykazywały wzrosty sięgające 3–5% na koniec H1, sygnalizując stopniowe ożywienie krajowego sektora produkcyjnego.



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 2022-2025 – dla Polski i w województwie pomorskim. Zgodnie z danymi GUS, przeciętne wynagrodzenie brutto w Polsce ma tendencję rosnącą od stycznia 2022 roku. Zgodnie z danymi GUS, w pierwszym półroczu 2025 roku przeciętne wynagrodzenie brutto w Polsce wykazywało silny trend wzrostowy. Na koniec czerwca 2025 roku przeciętne wynagrodzenie w Polsce było o 9,91% wyższe niż w tym samym miesiącu roku poprzedniego, przy czym poszczególne miesiące H1 2025 wykazywały wzrosty wynoszące: styczeń 9,19%, luty 8,46%, marzec 9,41%, kwiecień 11,37%, maj 10,48% i czerwiec 9,91% r/r. Analogicznie, w województwie pomorskim w sektorze przedsiębiorstw przeciętne miesięczne wynagrodzenie w H1 2025 było wyższe średnio o 8,66% r/r, przy miesięcznych wskaźnikach: styczeń 9,77%, luty 7,07%, marzec 6,99%, kwiecień 8,98%, maj 8,38% i czerwiec 8,82% r/r.

W przypadku województwa pomorskiego można zauważyć niższą dynamikę zmian wynagrodzeń w pierwszym półroczu 2025 w porównaniu do Polski – średni wzrost w H1 2025 wyniósł 8,33% w porównaniu do 9,88% w Polsce. Co istotne, wynagrodzenie mieszkańca województwa pomorskiego w czerwcu 2025 było wyższe od średniego wynagrodzenia w Polsce o 152 zł. Dynamika wzrostu wynagrodzeń w H1 2025 była ściśle powiązana z presją inflacyjną, podwyżkami wynagrodzeń minimalnych oraz wzrostem kosztów pracy w sektorze przedsiębiorstw. Sektory takie jak informacja i komunikacja, produkcja sprzętu transportowego oraz branże związane z transformacją energetyczną wykazywały

wynagrodzenia znacznie wyższe od średniej, podczas gdy zakwaterowanie, gastronomia oraz pozostała działalność usługowa zanotowały wynagrodzenia poniżej średniej regionalnej, odzwierciedlając nierówności płacowe oraz strukturalne wyzwania na rynku pracy.

	Miesiąc	2022	2023	2024	2025	Wzrost r/r
H1	styczeń	6 064,24	6 883,96	7 768,35	8 482,47	9,19%
	luty	6 220,04	7 065,56	7 978,99	8 653,80	8,46%
	marzec	6 665,64	7 508,34	8 408,79	9 199,88	9,41%
	kwiecień	6 626,95	7 430,65	8 271,99	9 212,37	11,37%
	maj	6 399,59	7 181,67	7 999,69	8 838,46	10,48%
	czerwiec	6 554,87	7 335,20	8 144,83	8 952,00	9,91%
H2	lipiec	6 778,63	7 485,12	8 278,63		
	sierpień	6 583,03	7 368,97	8 189,74		
	wrzesień	6 687,81	7 379,88	8 140,98		
	październik	6 687,92	7 544,98	8 316,57		
	listopad	6 857,96	7 670,19	8 478,26		
	grudzień	7 329,96	8 032,96	8 821,25		

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

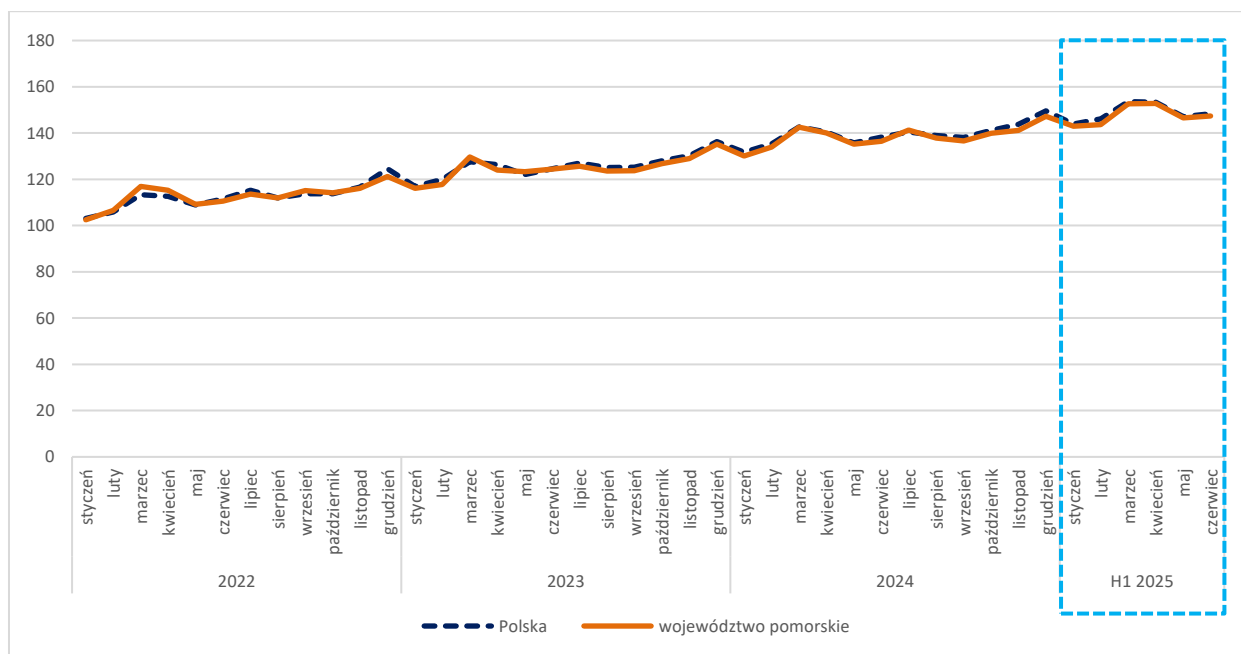
Źródło: Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomorskiego, GUS

	Miesiąc	2022	2023	2024	2025	Wzrost r/r
H1	styczeń	6 193,98	7 013,75	7 853,55	8 620,30	9,77%
	luty	6 434,13	7 112,66	8 082,71	8 653,80	7,07%
	marzec	7 066,90	7 837,13	8 598,73	9 199,88	6,99%
	kwiecień	6 971,48	7 490,55	8 452,93	9 212,37	8,98%
	maj	6 600,11	7 446,20	8 155,14	8 838,46	8,38%
	czerwiec	6 685,25	7 512,35	8 226,45	8 952,00	8,82%
H2	lipiec	6 867,48	7 587,39	8 519,60		
	sierpień	6 768,24	7 463,49	8 306,30		
	wrzesień	6 966,30	7 467,24	8 230,47		
	październik	6 903,25	7 651,78	8 426,90		
	listopad	7 018,04	7 783,16	8 505,76		
	grudzień	7 324,01	8 159,61	8 874,47		

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 przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw w H1 2025 (gdzie średnia roku 2021=100) charakteryzowała się zmiennym przebiegiem. Wskaźnik ulegał fluktuacjom przez półrocze – początkowy poziom wzrastał wyraźnie w marcu, po czym następowały okresy normalizacji i spadków. Polska wykazywała bardziej ustabilizowaną dynamikę, podczas gdy województwo pomorskie oscylowało wokół porównywalnych wartości z mniejszymi odchyleniami. Ogółem wzrost wynagrodzeń pozostawał pod wpływem presji inflacyjnej i zmian regulacyjnych na rynku pracy, co skutkowało ogólnie wzrostową tendencją przez całą pierwszą połowę roku. W ujęciu branżowym, szczególnie wysokie wzrosty wynagrodzeń obserwowano w takich sektorach jak zakwaterowanie i gastronomia, transport i gospodarka magazynowa, a także branżach związanych z transformacją energetyczną i technologią. W perspektywie kolejnych miesięcy 2025 roku prognozuje się utrzymanie trendu wzrostu wynagrodzeń, choć tempo może ulec zmniejszeniu w związku z powolnym spowolnieniem inflacji i możliwym pogorszeniem koniunktury na rynku pracy.

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 października 2020 do października 2025 roku, w interwałach tygodniowych, z zaznaczeniem (obramowanie pomarańczowe) analizowanego okresu za I półrocze 2025. Początek 2025 roku przyniósł odbicie po gwałtownych spadkach z końca 2024 r. – indeks wzrósł z poziomu poniżej 1 000 USD na przełomie grudnia 2024 i stycznia 2025 do około 1 700 USD na początku marca. W marcu i kwietniu tempo wzrostu wyhamowało, a BDI ustabilizował się w przedziale 1 300–1 400 USD, wskazując na względną równowagę między podażą tonażu a popytem przewozowym. Przełom maja i czerwca to wzrost stawek do rzędu niemal 2 000 USD.



Rysunek 22. Wskaźnik Baltic Dry (BDI) w II połowie 2024 roku w porównaniu do BDI w okresie kwiecień 2020-kwiecień 2025, interwały tygodniowe

Źródło: Trading Economics

5.1. 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.

Po gwałtownym wzroście w latach 2020–2021, napędzanym zakłóceniami w globalnych łańcuchach dostaw, wskaźnik Freightos Baltic Index (FBX) osiągnął historyczne maksimum, przekraczając 11 000 USD pod koniec 2021 roku. W kolejnych latach, 2022–2023, nastąpił silny trend spadkowy – stawki frachtowe obniżyły się do poziomów poniżej 2 000 USD, co oznaczało powrót do wartości sprzed pandemii. W 2024 roku rynek kontenerowy pozostawał względnie stabilny, a FBX poruszał się w przedziale 2 000–4 000 USD. Druga połowa roku przyniosła jednak ponowny spadek stawek, do około 2 000 USD, będący efektem nadpodaży tonażu oraz utrzymującego się spowolnienia w handlu międzynarodowym. Na początku 2025 roku obserwowano sezonowe odbicie stawek – indeks wzrósł z poziomów nieco powyżej 4 000 USD w styczniu, co było typowym zjawiskiem dla okresu wzmożonych zamówień przed chińskim Nowym Rokiem. Wzrost ten był dodatkowo wzmacniany przez napięcia geopolityczne, wpływające na główne trasy żeglugowe oraz przez rosnące koszty transportu związane z zapowiedziami nowych ceł wprowadzanych przez Stany Zjednoczone po wyborze Donalda Trumpa na prezydenta. W marcu 2025 roku indeks ponownie spadł w okolice 2 000 USD i utrzymywał się na względnie stabilnym poziomie do końca maja. Następnie, w czerwcu 2025 roku, odnotowano kolejną falę wzrostu stawek, które ponownie zbliżyły się do poziomu 4 000 USD.



Rysunek 23. Wskaźnik Freightos Baltic Index – Global (FBX) w I połowie 2025 roku w porównaniu do BDI w okresie październik 2020–październik 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 pierwszej połowie 2025 roku stawki frachtowe na trasie Chiny/Azja Wschodnia – Europa Północna (FBX11) utrzymywały się na relatywnie niskich poziomach w porównaniu z rokiem poprzednim, jednak rynek wykazywał oznaki stopniowej stabilizacji po silnych spadkach z końcówki 2024 roku. Na przełomie grudnia 2024 i stycznia 2025 roku indeks FBX11 osiągnął poziom w okolicach 5 000 USD/FEU, napędzane wzrostem zamówień eksportowych z Azji przed obchodami chińskiego Nowego Roku, co doprowadziło do przejściowego wzrostu stawek na przełomie roku. Po zakończeniu sezonu przedświątecznego i ograniczeniu aktywności eksportowej, w marcu indeks ponownie osłabł, spadając do poziomu około 2 500 USD/FEU, a następnie utrzymywał się w dość wąskim przedziale aż do końca maja 2025 roku. W czerwcu nastąpił niewielki wzrost stawek, do poziomu ok. 3 000 USD/FEU, co można wiązać z częściowym ożywieniem w transporcie morskim oraz ponownym wzrostem kosztów operacyjnych w wyniku wydłużonych tras żeglugowych i rosnących stawek bunkrowych.

W przypadku indeksu FBX12 stawki utrzymywały się na relatywnie niskich poziomach, kontynuując trend stabilizacji obserwowany po gwałtownych wahaniami z roku 2024. Na przełomie grudnia 2024 i stycznia 2025 roku indeks oscylował w granicach 500-550 USD/FEU, czyli na zdecydowanie niższych poziomach niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Następnie ustabilizował się w granicach 410-440 USD/FEU. W końcówce półrocza, tj. w maju i czerwcu, odnotowano symboliczny wzrost stawek do poziomu około 500 USD/FEU, wynikający głównie z nieznacznego zwiększenia eksportu z portów Europy Północnej oraz częściowego ograniczenia podaży kontenerów powrotnych.

Ogólnie rzecz biorąc, I półrocze 2025 roku na trasie Azja – Europa Północna charakteryzowało się stabilizacją po wcześniejszej korekcie, z ograniczoną zmiennością i umiarkowanym popytem. Rynek pozostawał pod wpływem czynników sezonowych i geopolitycznych, jednak w porównaniu z 2024 rokiem widoczne było zmniejszenie presji kosztowej oraz lepsze dostosowanie podaży tonażu do aktualnych potrzeb przewozowych.



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

Źródło: MacroMicro



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

Źródło: MacroMicro

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

W pierwszym półroczu 2025 roku rynek żeglugi kontenerowej na trasach transatlantyckich pozostawał relatywnie stabilny, z umiarkowanymi wahaniami i bez wyraźnych sygnałów silnych wzrostów lub spadków stawek. Na trasie Europa Północna – Ameryka Północna (Wschodnie Wybrzeże), odzwierciedlanej przez wskaźnik FBX22, stawki frachtowe utrzymywały się na poziomie ok. 2 000–2 200 USD/FEU przez całe półrocze. Początek roku to krótkotrwałe wzrosty w styczniu, związane z sezonowym ożywieniem europejskiego eksportu, jednak już w lutym i marcu poziom stawek ponownie ustabilizował się i pozostał na podobnym poziomie w kolejnych miesiącach.

Z kolei w kierunku powrotnym, tj. Ameryka Północna (Wschodnie Wybrzeże) – Europa Północna (FBX21), poziom stawek był znacząco niższy – oscylował głównie w przedziale 400–600 USD/FEU. Na początku roku notowano krótkotrwały wzrost do około 650-700 USD/FEU, jednak był on nietrwały i w marcu–kwietniu stawki powróciły do poziomu 500 USD/FEU, utrzymując się w tej strefie niemal do końca półrocza. Kolejny wzrost do rzędu ok. 620 USD/FEU miało miejsce w czerwcu, jednak jeszcze przed końcem półrocza ponownie wróciły do poziomu 500 USD/FEU.

W porównaniu z rokiem 2024, stawki transatlantyckie pozostawały na zbliżonym poziomie, potwierdzając stabilizację rynku po wcześniejszych latach dużych wahań cenowych. Wpływ sezonowości był zauważalny, ale ograniczony – główne czynniki kształtujące rynek to utrzymujący się umiarkowany popyt na towary eksportowe z Europy oraz stabilne koszty operacyjne i paliwowe.



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

5.2. 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 przyniósł istotne zmiany strukturalne. Na początku 2024 roku armatorzy Maersk i Hapag-Lloyd ogłosili zawiązanie aliansu pod nazwą Gemini Cooperation, którego inauguracja miała miejsce w lutym 2025 roku. Ta zmiana zakończyła współpracę w ramach dotychczasowych aliansów: 2M (Maersk i MSC) oraz THE Alliance (Hapag Lloyd, ONE, HMM, Yang Ming). We wrześniu 2024 roku pozostali armatorzy nawiązali współpracę w ramach Premier Alliance (MSC, ONE, HMM, Yang Ming) z umowami VSA na liniach Azja-Europa. Nowy układ sił zmienia reguły na rynku kontenerowym – szczególnie dla Portu Gdańsk. Celem Gemini Cooperation było skrócenie tras oceanicznych kończących się na por-

tach Morza Północnego, jednak od marca 2025 roku Port Gdańsk oraz Port Gdynia zostały włączone w bezpośrednie połączenia mniejszymi jednostkami z terminalami w portach Wilhelmshaven i Bremerhaven, do których docierają jednostki oceaniczne z Azji. W ramach Premier Alliance utworzono dwa połączenia Azja-Europa: Britannia i Albatros. Zawinięcia pierwszych kontenerowców do Polski, MSC Rose i MSC Maura, miały miejsce w maju 2025 roku, zgodnie z planem.

❖ **Koniec budowy terminala T3 w Gdańsku**

Koniec H1 2025 przyniósł przełomowy moment dla gdańskiego portu. 30 marca 2025 roku pierwszy testowy statek obsługowany został przy terminalu T3, oznaczając fazę intensywnych testów operacyjnych. W maju 2025 roku rozpoczęły pracę ostatnie 3 z 7 suwnic STS (Ship-to-Shore), które umożliwiają obsługę największych kontenerowców świata. W lipcu 2025 roku Terminal T3 Baltic Hub został oficjalnie otwarty – stanowiąc jeden z największych sukcesów infrastrukturalnych ostatnich lat w Polsce. Inwestycja o wartości około 2 mld zł oznacza dla portu w Gdańsku dodatkową przestrzeń o powierzchni 36 hektarów i nabrzeżu o długości 717 metrów. Terminal zwiększył zdolności przeładunkowe Baltic Hub z 3 do 4,5 mln TEU rocznie, wzmacniając pozycję Gdańska jako kluczowego węzła logistycznego dla Europy Środkowo-Wschodniej.

❖ **Rozpoczęcie budowy terminala T5 w Gdańsku**

Budowa terminala T5 w gdańskim Baltic Hub, przeznaczonego jako baza instalacyjna dla morskich farm wiatrowych, przebiegała dynamicznie w H1 2025. Formalnie prace rozpoczęły się 13 listopada 2024 roku, a w pierwsze półrocze 2025 wchodziły już zaawansowane roboty fundamentowe. Zakończono prace pogłębiarskie terenu i pogrążono już niemal 50 pali rurowych stanowiących fundament konstrukcji. W lipcu 2025 zakończono większość prac kafarowych i dostawy wszystkich profili stalowych, a równolegle montowane były kotwice klapowe oraz belki kotwiące. Codziennie dostarcza się na plac budowy od 20 do 30 tys. m³ materiału zasypowego. Na koniec października 2025 prace refulacyjne osiągnęły zaawansowanie 80%. Terminal o powierzchni 21 ha będzie wyposażony w dwa nabrzeża przeładunkowe (451 m i 349 m) oraz stanowisko Ro-Ro. Wart 1,178 mld zł projekt (z dofinansowaniem unijnym 900,45 mln zł) będzie obsługiwać projekty morskich farm wiatrowych Baltica 2 oraz BC-Wind, a jego ukończenie zaplanowano na III kwartał 2026 roku.

❖ **Zbliżający się koniec budowy terminala na Martwej Wiśle**

Inwestycja Orlenu w Gdańsku – obejmująca budowę Hydrokrakingowego Bloku Olejowego (HBO) i terminala na Martwej Wiśle – zbliża się do finału. Terminal umożliwi bezpośredni eksport produktów za pomocą statków i ma zdolność ładunkową około 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. Uruchomienie planowane na drugą połowę 2025 roku.

❖ **Terminal FSRU wkracza w decydującą fazę**

W pierwszym półroczu 2025 Terminal FSRU w Zatoce Gdańskiej zrobił znaczący postęp. W marcu 2025 roku GAZ-SYSTEM wybrał wykonawcę na budowę nabrzeża i gazociągu podmorskiego. Budowa nabrzeża ma się rozpocząć w drugiej połowie 2025 roku od prac pogłę-

biarskich. Planowany termin uruchomienia Terminalu FSRU to I kwartał 2028 roku. Jednocześnie trwa budowa gazociągów lądowych (Kolnik–Gdańsk, Gardeja–Kolnik, Gustorzyn–Gardeja), a w południowokoreańskiej stoczni HD Hyundai Heavy Industries w Ulsan powstaje jednostka regazyfikacyjna.

❖ **Głębokowodny Terminal Kontenerowy w Świnoujściu**

W lutym 2025 roku ostateczna decyzja środowiskowa dla głębokowodnego terminalu kontenerowego w Świnoujściu uzyskała moc, a skargi niemieckiej organizacji pozarządowej zostały odrzucone. Projekt, o wartości około 2,5 mld zł, będzie obsługiwać największe kontenerowce świata. W wrześniu 2025 roku wiceminister infrastruktury ogłosił koncepcję Przylądka Pomerania – nowego portu zewnętrznego i 186 hektarów lądu tworzonego z morza. W ramach projektu 70 hektarów zajmie terminal kontenerowy o zdolności przeładunkowej ponad 2 mln TEU rocznie. Planowane zakończenie budowy to przełom 2029/2030 roku. Podpisano umowę na opracowanie dokumentacji projektowej dla części lądowej portu.

❖ **Termin ofert na budowę Portu Zewnętrznego w Gdyni**

Proces wyboru prywatnego partnera do budowy Portu Zewnętrznego w Gdyni wymagał kolejnych przedłużeń. Pierwotnie termin składania ofert wyznaczony na czerwiec 2025 roku został w październiku 2025 roku przesunięty ponownie na 28 listopada 2025 roku. Zarząd portu uzasadnił przedłużenie potrzebą dostosowania projektu do zmiennych warunków rynkowych – potencjalni partnerzy zgłosili blisko 80 pytań i wniosków dotyczących m.in. fazowania projektu, funkcjonalności nabrzeża oraz wymogów finansowych mających poprawić "bankowość" inwestycji i obniżyć ryzyka realizacyjne. Wprowadzone zmiany miały na celu optymalizację kosztów oraz dostosowanie do statusu portu o podwójnym przeznaczeniu (handlowym i militarnym). Niezależnie od procesu wyboru partnera, budowa falochronów posunęła się naprzód – umowa z konsorcjum Budimex, Roverpol i Rover Maritime, zawarta w październiku 2024 roku, zakładała budowę 2,5 km falochronów o wartości 539 mln zł, z planowanym ukończeniem do 2028 roku.

❖ **Zbliżający się koniec budowy terminala instalacyjnego dla MFW w Świnoujściu**

Terminal instalacyjny dla morskich farm wiatrowych w Świnoujściu – pierwszy tego typu na polskim wybrzeżu – w czerwcu 2025 roku osiągnął pełną zdolność operacyjną. Wart 440 mln zł terminal obsługuje turbiny morskie o mocy do 15 MW, wyposażony w dwa nabrzeża o łącznej długości 496 m, halę montażową i plac manewrowy. Od czerwca wspiera drugą fazę programu Orlenu – pięć farm wiatrowych, na które koncern uzyskał koncesje w 2023 roku. Docelowa zdolność terminala wyniesie ponad 80 turbin rocznie, czyniąc go najważniejszym ośrodkiem instalacyjnym dla morskich farm wiatrowych w Morzu Bałtyckim.

❖ **Gdański Agro Terminal (GAT) w Porcie Gdańsk**

Strategiczna inwestycja odpowiadająca na zapotrzebowanie rynku rolno-spożywczego i eksportowego, realizowana etapowo:

- Etap I (2025–2026) – Budowa dużego magazynu płaskiego na Nabrzeżu Szczecińskim (7 tys. m², pojemność 30 tys. ton, wartość 13,8 mln zł). Wykonawcą jest spółka Premium Quality Care. Ta część zwiększa zdolności o 500 tys. ton rocznie i wykorzystuje zautomatyzowane systemy załadunku z wagonów, ciężarówek i statków.

- Etap II (2026–2028) – Budowa kompleksu 24 stalowych silosów płaskodennych (100 tys. ton) na Nabrzeżu Wiślanym oraz nowoczesna instalacja do załadunku/rozładunku o wydajności 1000 ton/h. Docelowo terminal będzie zdolny do przeładunku 3 mln ton rocznie, czyli czterokrotnie więcej niż obecna przepustowość (0,7 mln ton).
- ❖ **Przebudowa Nabrzeża Wiślanego**
- W Porcie Gdańsk trwa kompleksowa przebudowa Nabrzeża Wiślanego, która ma na celu dostosowanie go do obsługi większych statków o nośności do 100 tys. ton. Inwestycja, realizowana przez firmę DORACO, zakłada rozbudowę konstrukcji nabrzeża na długości ok. 920 m, pogłębienie akwenu do 12 m, a także budowę nowej infrastruktury drogowej i kolejowej. W ramach projektu powstaną także: nowy plac manewrowy, modernizacja układu komunikacyjnego, a także nowy terminal cukrowy. Zakończenie prac planowane na drugi kwartał 2028 roku.
- ❖ **Port Centralny**
- Flagowa inwestycja o wartości ok. 13 mld zł, obejmująca załadownienie akwenu i budowę infrastruktury na ok. 410 hektarach w Zatoce Gdańskiej. Projekt przewiduje 7 terminali: dwa kontenerowe, terminal offshore, LNG, zbożowy, chemiczny, ro-ro oraz przestrzenie dla stoczni i statków pasażerskich. W ramach projektu wybudowane będą 4 obrotnice i trzy tory podejściowe. Realizacja planowana w formule partnerstwa publiczno-prywatnego. Zakończenie planowane jest na rok 2030.
- ❖ **Program modernizacyjny 2025–2027 – 1,3 mld zł w Porcie Gdynia**
- Modernizacja Nabrzeża Helskiego I – przebudowa i pogłębienie do rzędnej -16 m, umożliwiające obsługę większych jednostek.
 - Modernizacja Nabrzeża Indyjskiego – przeniesienie z terenu Stoczni Marynarki Wojennej i przebudowa, wraz z pogłębianiem akwenów portowych od -13,5 do -16 m.
 - Rozbudowa Obrotnicy nr 2 – powiększenie średnicy do 480 m, stanowiące kluczowy element dla obsługi współczesnych statków.
- Po zakończeniu prac potencjał przeładunkowy wzrośnie z 42,04 do 47 mln ton rocznie, a po pierwszej fazie Portu Zewnętrznego – do 65 mln ton.

Finansowanie

Ogółem rząd zarezerwował 2,4 mld zł na 2026 r. dla sektora gospodarki morskiej (wzrost o 400 mln zł r/r). Port Gdynia otrzymał od UE 273 mln zł wsparcia na projekty modernizacyjne (z planowanej kwoty 452,5 mln zł).

Półroczny biuletyn statystyczny *Monitoring danych makroekonomicznych – I półrocze 2025* 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:

- Nora Dybowska, Project Manager
- Ewelina Synak-Miłosz, Project Manager

Actia Forum sp. z o.o.

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