

Raport

Polskie porty morskie w 2022 roku.

Podsumowanie i perspektywy na przyszłość

Luty 2023

port 
monitor

Podsumowanie

- Rekordowy wynik przeładunków polskich portów w 2022 roku. Porty Gdańsk, Gdynia i Szczecin-Świnoujście przeładowały łącznie ponad 133 mln ton ładunków, co stanowi wzrost o 17,8% w stosunku do 2021 roku.
- Agresja Federacji Rosyjskiej na Ukrainę w lutym 2022 roku wpłynęła na zmiany w strukturze przeładunków. Ładunki masowe zaczęły dominować nad ładunkami drobnicowymi. W związku z obowiązującym pakietem sankcji, rosyjski węgiel – dotychczas sprowadzany w większości koleją – został zastąpiony przez węgiel importowany z zamorskich kierunków, takich jak Australia, RPA, Kolumbia, co znacząco wpłynęło na wzrost przeładunków portowych.
- Duży wzrost przeładunków nastąpił w grupie paliwa płynne (+8,6 mln ton). Wzrost jest wynikiem utrzymywanej od kilku lat polityki dywersyfikacji, jak i obecnej sytuacji związanej z atakiem Rosji na Ukrainę i zwiększania importu ropy z innych kierunków niż Rosja. Wzrosty dotyczą głównie przeładunków ropy naftowej w relacji importowej na potrzeby krajowe oraz w tranzycie uzupełniającym do rafinerii w Niemczech.
- Zwiększenie przeładunków odnotowano także w grupie zboża oraz rudy. Wzrosty te są podyktowane między innymi obsługą ukraińskiego eksportu. W ostatnim czasie w polskich portach odbywały się przeładunki ukraińskich rud oraz zbóż, które później trafiały drogą morską do odbiorców m.in. w Holandii i Algierii.
- Przeładunki kontenerów w polskich portach uległy osłabieniu (-123 698 TEU). W przypadku Portu Gdańsk – największego portu kontenerowego na Bałtyku – zmniejszenie przeładunków nastąpiło z uwagi na ograniczone transshipmenty z/do rynku rosyjskiego. Port Gdynia oraz Port Szczecin-Świnoujście również na minusie.
- W segmencie ładunków tocznych nastąpiło niewielkie zwiększenie wolumenów w porównaniu z 2021 rokiem (+0,26% w przypadku jednostek frachtowych). W Porcie Gdynia zwiększyła się częstotliwość zawinięć armatora Finnlines na trasach Gdynia-Hanko. Natomiast, we wrześniu 2022 roku trasę Gdynia-Karlskrona zaczął obsługiwać prom Stena Estelle. Także na trasie z Portu Szczecin-Świnoujście od maja minionego roku kursuje nowy prom Nils Holgersson.
- Ubiegły rok przyniósł wzrost obsługi pasażerów w regularnym ruchu promowym. W 2022 roku wszystkie polskie porty obsłużyły 1,8 mln pasażerów, co oznacza wzrost o ponad 12% w porównaniu z 2021 rokiem.
- W 2022 roku można było zaobserwować zdecydowanie zwiększoną liczbę zawinięć statków wycieczkowych, jak również liczbę turystów w portach w stosunku do 2021 roku. Z uwagi na trwające działania wojenne, większość operatorów zaprzestała zawinięć do Portu St. Petersburg, a także ograniczyła zawinięcia między innymi do portów Helsinki oraz Tallinn. W związku z zaistniałą sytuacją, operatorzy zastąpili wymienione porty zawinięciami między innymi do Portu Gdańsk lub dłuższym pobytem w innych bałtyckich portach.

Wyniki działalności polskich portów morskich w 2022 roku

W 2022 roku polskie porty przeładowały łącznie 133,2 mln ton ładunków, co oznacza wzrost o 17,77% w porównaniu z 2021 rokiem (Tabela 1). Wszystkie analizowane porty odnotowały wzrost przeładunków, a w Porcie Gdańsk oraz Szczecin-Świnoujście był on dwucyfrowy.

Tabela 1. Przeładunki w największych polskich portach morskich w latach 2017-2022 [tys. ton].

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Zmiana 2022/21
Port Gdańsk	40 614	49 032	52 154	48 038	53 213	68 220	28,20%
Port Gdynia	21 225	23 492	23 957	24 662	26 692	28 197	5,64%
Port Szczecin-Świnoujście	25 424	28 314	32 175	31 178	33 220	36 810	10,81%
Łącznie	87 263	100 838	108 286	103 878	113 125	133 227	17,77%

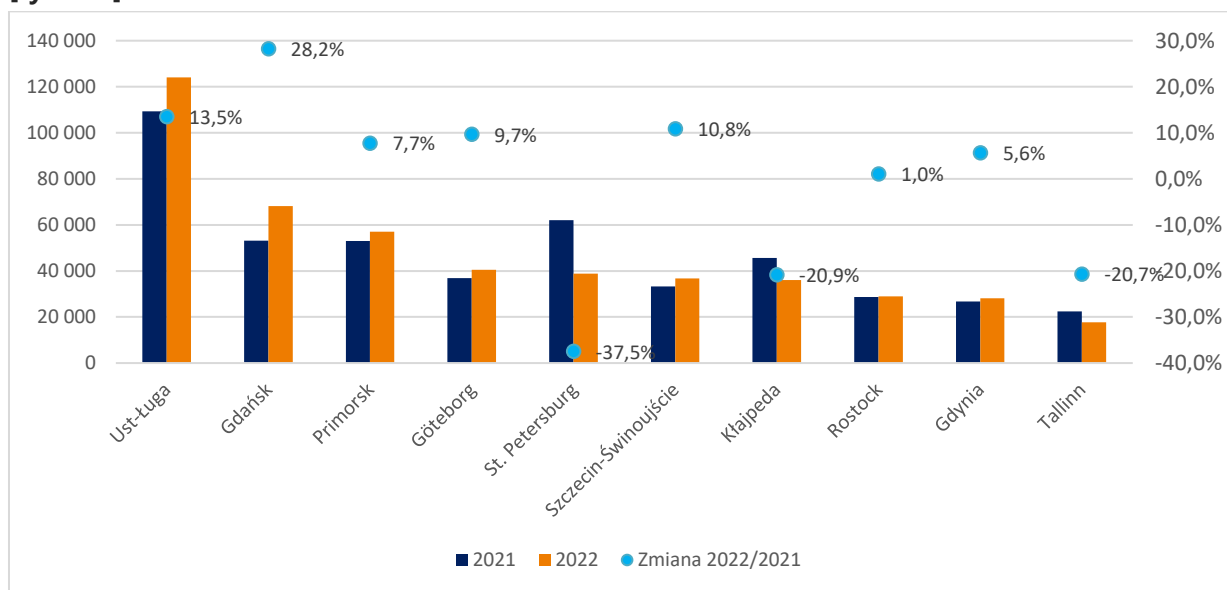
Z uwagi na wprowadzone działania przeciwstawiające się wspieraniu agresji Federacji Rosyjskiej na Ukrainę od 10 sierpnia 2022 roku w całej Unii Europejskiej obowiązuje zakaz importu węgla z Rosji. W Polsce nastąpiła wyraźna dywersyfikacja dostaw. Rosyjski węgiel, dotychczas importowany do Polski koleją został zastąpiony węglem z zamorskich kierunków, co wpłynęło na zwiększenie przeładunków w portach. Poza wzrostem obrotów w grupie węgiel i koks, porty odnotowały wzrosty również w przeładunkach rud oraz paliw płynnych.

Największy wzrost odnotował Port Gdańsk, który w 2022 roku awansował na drugą pozycję na Bałtyku, wyprzedzając rosyjski Port Primorsk. Rekordowy wynik portu to zasługa przede wszystkim wzmożonych przeładunków węgla i koksu (+175,6%, +8,4 mln ton) oraz paliw płynnych (+35,1%, +6,6 mln ton). Poza tym wzrosty zostały odnotowane w pozostałych grupach ładunkowych z wyłączeniem ładunków innych masowych oraz drobnicy.

W Porcie Szczecin-Świnoujście w 2022 roku przeładunki zwiększyły się o 10,8% i osiągnęły poziom 36,8 mln ton ładunków. Na wielkość przeładunków w Szczecinie-Świnoujściu wpływ miały głównie wzmożone przeładunki węgla oraz LNG.

Spośród portów polskich, Port Gdynia odnotował najniższy przyrost przeładunków. Dla Portu Gdynia 2022 rok przyniósł 5,6-procentowy wzrost przeładunków, głównie za sprawą zwiększonych przeładunków węgla i koksu (+174,1%, +2,2 mln ton). Obniżeniu uległy obroty paliwami płynnymi (-10,53%), drobnicą (-4,05%) oraz w niewielkim stopniu zbożem (-0,6% w porównaniu z 2021 rokiem).

Wykres 1. Wielkość przeładunków w największych portach na Bałtyku w 2021 i 2022 roku [tys. ton].



Imponujący wzrost porty odnotowały w przeładunkach węgla i koksu. W 2022 roku łącznie porty obsłużyły 20,9 mln ton węgla, co było wynikiem o 135% większym w porównaniu z 2021 rokiem.

Zwiększone przeładunki węgla w portach polskich związane są ze wzmożonym importem tego surowca z innych kierunków niż Rosja. 16 kwietnia 2022 r. weszła w życie ustawa z 13 kwietnia 2022 r. o szczególnych rozwiązaniach w zakresie przeciwdziałania wspieraniu agresji na Ukrainę oraz służących ochronie bezpieczeństwa narodowego. Ustawa wprowadza zakaz przywozu do Polski i tranzytu przez terytorium naszego kraju węgla i koksu pochodzących z Rosji i Białorusi. Od 10 sierpnia 2022 r. zakaz importu węgla z Rosji obowiązuje w całej Unii Europejskiej. Węgiel, dotychczas transportowany z rynku rosyjskiego do Polski koleją został zastąpiony przez surowiec z krajów zamorskich, co znacząco wpłynęło na zwiększenie przeładunków portowych.

Z kolei pod koniec maja 2022 roku, w czasie szczytu UE, podjęto decyzję o częściowym embargo na rosyjską ropę. Przywódcy państw UE ustalili, że wstrzymają zakupy z Rosji drogą morską, tj. 66% dostaw z Rosji. Polska i Niemcy rezygnują także z importu ropy rurociągiem, stąd Rosja straci łącznie 90% obecnej sprzedaży do Unii. Pozostałe 10% przesyłu rurociągiem „Przyjaźń” będzie dostarczać ropę do Węgier, Słowacji i Czech jeszcze przez jakiś czas. Zakaz importu rosyjskiej ropy to element szóstego pakietu sankcji, jakie nakłada na Kreml Komisja Europejska. Od 5 grudnia 2022 r. rosyjska ropa naftowa nie może być sprowadzana drogą morską do Unii Europejskiej i Wielkiej Brytanii, natomiast zakaz importu rosyjskich produktów ropopochodnych, w tym paliw wszedł w życie 5 lutego 2023 roku.

W całym ubiegłym roku gdański Naftoport przeładował około 24,5 mln ton ropy naftowej oraz produktów ropopochodnych, co stanowi wzrost o 37% w porównaniu z 2021 rokiem. Zgodnie ze wstępnymi szacunkami, przeładunki w Naftoporcie uległy zwiększeniu o 6,6 mln ton. Z przeładunków w Gdańsku (poza rafineriami polskimi) korzystały również rafinerie niemieckie, między innymi rafineria w Leunie.

Wzrost w Porcie Szczecin-Świnoujście dotyczył głównie wzmożonego importu LNG do terminalu w Świnoujściu, chociaż przeładunek pozostałych paliw płynnych także wzrósł. Obecnie LNG stanowi

około 60% przeładunków paliw płynnych w zespole portowym Szczecin-Świnoujście. W całym 2022 roku import LNG zwiększył się o około 55% w porównaniu do 2021 roku, a port obsłużył 58 statków z LNG (o 23 więcej niż w 2021 roku).

W 2022 roku przeładunki paliw płynnych w Porcie Gdynia spadły o 10,53% w porównaniu z 2021 rokiem. Zmniejszenie przeładunków w Porcie Gdynia jest wynikiem porównania z bardzo wysokimi wynikami osiągniętymi w 2021 roku. Port przeładował wtedy 2,5 mln ton paliw płynnych, o 42% więcej niż w roku 2020.

Porty odnotowały również duży wzrost w ujęciu procentowym w obsłudze drewna – wszystkie analizowane porty łącznie zwiększyły obroty tego ładunku o 172,6% (+830 tys. ton w porównaniu z 2021 rokiem). Zgodnie z komunikatem Lasów Państwowych wzrost ten związany jest w dużej mierze z obsługą drewna pochodzącego z Litwy, Łotwy, Estonii i Skandynawii. Drewno z tych kierunków przychodzi do polskich portów, skąd surowiec jest eksportowany do Chin.

W 2022 roku przeładunki rudy w trzech największych polskich portach wzrosły o 24,2% (+510,3 tys. ton w odniesieniu do 2021 roku). Na wzrosty w Szczecinie-Świnoujściu miał wpływ przeładunek ukraińskiej rudy. Już pod koniec maja 2022 roku Port w Świnoujściu przeładował blisko 30 tys. ton rudy żelaza pochodzącej z Ukrainy.

Analizowane porty odnotowały niewielki wzrost przeładunków zbóż. Wolumen obsłużony w portach zwiększył się w odniesieniu do 2021 roku o 1,9% (+155,5 tys. ton), jednakże w zestawieniu z rekordowym wynikiem osiągniętym w 2020 roku przeładunki zbóż uległy zmniejszeniu o 6% (-487,4 tys. ton). Spadki w odniesieniu do 2021 roku zanotował Port w Gdyni oraz Port Szczecin-Świnoujście, odpowiednio: -0,6% r/r oraz -7,6% r/r. w Porcie Gdańsk z kolei przeładunki w tej grupie ładunkowej wrosły (+19,9% r/r).

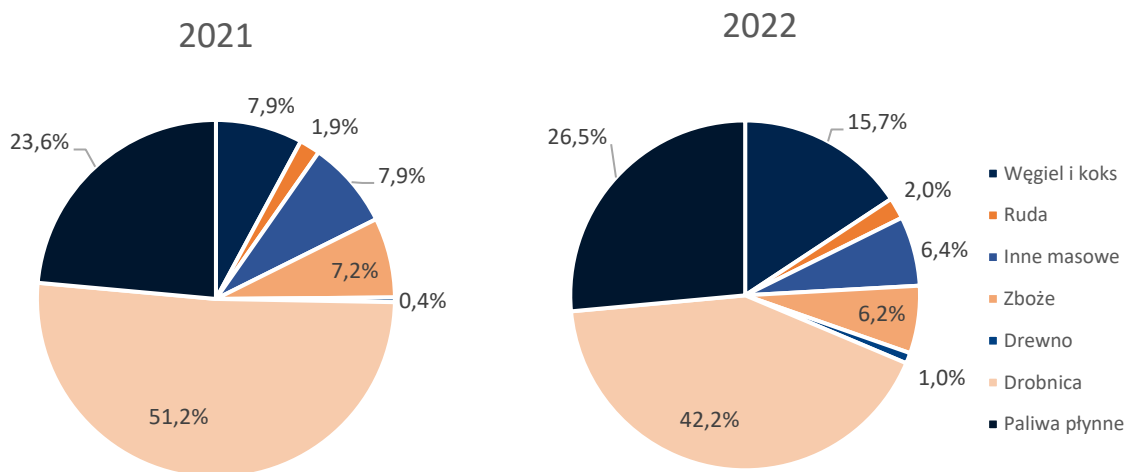
W 2022 roku osłabieniu uległy przeładunki w grupie ładunkowej inne masowe. Łącznie główne porty polskie przeładowały niespełna 8,6 mln ton tego rodzaju ładunków, co było wynikiem o 4,3% mniejszym niż w roku poprzednim. Spadek został także odnotowany w obsłudze drobnicy we wszystkich analizowanych portach (-1,7 mln ton), z czego najbardziej dotkliwe zmniejszenie przeładunków w ujęciu procentowym nastąpiło w Porcie Gdynia (-4,05% r/r). Na minusie także przeładunki drobnicy w Porcie Gdańsk (-1,6% r/r) oraz w Porcie Szczecin-Świnoujście (-3,4% r/r).

Tabela 2. Struktura przeładunków w Porcie Gdańsk, Porcie Gdynia i Porcie Szczecin-Świnoujście w 2022 roku [tys. ton].

Grupa ładunkowa	Port Gdańsk		Port Gdynia		Port Szczecin-Świnoujście		Łącznie	
	2022	Zmiana 2022/2021	2022	Zmiana 2022/2021	2022	Zmiana 2022/2021	2022	Zmiana 2022/2021
Węgiel i koks	13 218,9	175,6%	3 403,1	174,13%	4 310,6	50,8%	20 932,6	135,3%
Ruda	515,5	133,2%	-	0	2 106,0	11,4%	2 621,5	24,2%
Inne masowe	3 551,2	-16,9%	1 716,2	0,42%	3 308,3	11,2%	8 575,7	-4,3%
Zboże	1 932,9	19,9%	4 736,2	-0,60%	1 650,1	-7,6%	8 319,2	1,9%
Drewno	548,2	413,0%	533,5	109,13%	229,0	92,6%	1 310,7	172,6%
Drobnica	22 936,8	-1,6%	15 549,8	-4,05%	17 724,9	-3,4%	56 211,5	-2,9%
Paliwa	25 516,4	35,1%	2 251,0	-10,53%	7 481,3	42,5%	35 248,7	32,3%
Razem	68 219,8	28,2%	28 189,8	5,61%	36 810,2	10,8%	133 220	17,8%

W 2022 roku w polskich portach nastąpiły wzmożone przeładunki w grupie ładunków masowych, które przełożyły się na zmianę struktury ładunkowej – ładunki masowe zaczęły dominować nad ładunkami drobnicowymi – Wykres 2.

Wykres 2. Struktura przeładunków w głównych portach w Polsce w 2021 i 2022 roku.



Kontenery

W minionym roku polskie porty obsłużyły ponad 130 tys. TEU mniej (-3,89%) niż w 2021 roku. Agresja Federacji Rosyjskiej na Ukrainę w lutym 2022 roku zmieniła rozkład sił na Bałtyku pod względem wielkości obrotów kontenerowych. W pierwszych dniach wojny najwięksi operatorzy kontenerowi, m.in. MSC, Maersk, CMA CGM oraz Hapag-Lloyd podjęli decyzję o wstrzymaniu serwisów kontenerowych do/z rosyjskich portów. Zablokowana została jednocześnie możliwość bookowania kontenerów do czasu zakończenia działań wojennych. W portach rosyjskich pozostawały jednak puste kontenery, które zostały pilnie odebrane żeby nie dopuścić do niedoboru kontenerów eksportowych w pozostałych portach bałtyckich.

Największym portem kontenerowym na Bałtyku jest Port Gdańsk, w którym przeładunki osiągnęły wynik 2 072 122 TEU (-2,16% r/r). Negatywne zmiany przeładunków rozpoczęły się w maju 2022 roku. Na wyniki portu wpływ miały zmiany związane z kwestiami obsługi transshipmentów z/do Rosji, które dotychczas stanowiły istotną część przeładunków portu. Warto wspomnieć, że jeszcze w marcu 2022 roku przeładunki kontenerów w największym terminalu kontenerowym w porcie, terminalu Bultic Hub (wcześniej DCT Gdańsk), osiągnęły rekordowy miesięczny wynik przeładunków wynoszący 206 645 TEU.

Spadek został także odnotowany w Porcie Szczecin-Świnoujście (-8,23% r/r) oraz w Porcie Gdynia (-7,25% r/r). W marcu 2022 roku armator MSC uruchomił nowe cotygodniowe połączenie kontenerowe z Bałtyku do Stanów Zjednoczonych z gdyńskiego terminalu BCT. W ramach ScanBaltic od końca marca ubiegłego roku statki pływają na trasie: Kłajpeda (Litwa), Gdynia, Goteborg (Szwecja), Bremerhaven (Niemcy) do Stanów Zjednoczonych.

Tabela 3. Przeładunki kontenerów w największych polskich portach morskich w latach 2017 - 2022 [TEU].

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Zmiana 2022/21
Port Gdańsk	1 580 508	1 948 974	2 073 215	1 923 785	2 117 829	2 072 122	-2,16%
Port Gdynia	710 698	803 871	896 968	905 121	985 950	914 448	-7,25%
Port Szczecin-Świnoujście	93 579	81 451	76 143	86 816	82 140	75 381	-8,23%
Łącznie	2 384 785	2 834 296	3 046 326	2 915 722	3 185 919	3 061 951	-3,89%

Obsługa ładunków w technologii ro-ro

W przypadku jednostek frachtowych jedynym portem, który odnotował wzrost przeładunków jest Port Gdynia (+7,03% r/r). Wzrost ten wynika z przyrostu ilości ładunków na linii ro-ro Gdynia-Hanko, obsługiwanej przez Finnlines. Operator ten od stycznia 2022 zawija do Gdyni 6 razy w tygodniu. Na trasie tej zatrudnione są obecnie dwie jednostki: Finnkraft i Finnhawk. Przewozy promowe na trasie Gdynia-Karlskrona uległy osłabieniu. Spadek obrotu ładunkami promowymi odnotował Port Gdańsk (-0,53% r/r) oraz Port Szczecin-Świnoujście (-3,45% r/r). Wszystkie porty zanotowały z kolei wzrost w obsłudze samochodów osobowych.

Tabela 4. Obsługa ładunków ro-ro i samochodów osobowych w największych polskich portach w latach 2021 i 2022 [szt.].

	Samochody osobowe			Jednostki frachtowe		
	2021	2022	Zmiana 2022/2021	2021	2022	Zmiana 2022/2021
Port Gdańsk	99 093	101 899	2,83%	33 213	33 036	-0,53%
Port Gdynia	86 802	106 753	22,98%	297 146	318 050	7,03%
Port Szczecin-Świnoujście	253 593	270 982	6,86%	534 251	515 815	-3,45%
Razem	439 488	479 634	9,13%	864 610	866 901	0,26%

Pasażerowie linii promowych

Zniesienie restrykcji wprowadzonych z powodu pandemii koronawirusa wpłynęło na pozytywne zmiany w sektorze obsługi podróży. Wszystkie polskie porty odnotowały zwiększenie obsługi ruchu pasażerskiego. Największy wzrost nastąpił w Porcie Gdynia, który obsługuje ruch turystyczny na trasie Gdynia-Karlskrona (+32,45% r/r). W 2022 trasę zaczął obsługiwać nowy prom – Stena Estelle, który wpłynął na zwiększenie atrakcyjności połączenia. Prom może przewieźć 1 200 pasażerów oraz dysponuje 3 600 m linii ładunkowej. Z kolei od stycznia 2023 roku, na trasie zatrudniona jest także bliźniacza jednostka – Stena Ebba.

Wzrost nastąpił także w Porcie Gdańsk (2,06% r/r) oraz w Porcie Szczecin-Świnoujście (4,89% r/r). Od maja 2022 roku na trasie z Portu Świnoujście do Portu Trelleborg zatrudniony jest także nowy prom Nils Holgersson. Jednostka charakteryzuje się 4 600 m linii ładunkowej oraz pojemnością pasażerską wynoszącą 800 pasażerów.

Liczba podróży zwiększyła się w porównaniu z rokiem sprzed pandemii wyłącznie w Porcie Szczecin-Świnoujście. W przypadku pozostałych portów uzyskane wyniki są nieznacznie niższe niż z 2019 roku. Jednocześnie, Port Gdynia oraz Port Gdańsk nie są odosobnione w tej sytuacji – największy port pasażerski na Bałtyku – Port Helsinki – nadal nie uzyskał wyniku sprzed pandemii.

Tabela 5. Regularny ruch pasażerski w głównych portach polskich w latach 2017-2022 [pasażerowie].

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Zmiana 2022/2021
Port Gdańsk	105 556	117 939	166 475	147 909	162 209	165 549	2,06%
Port Gdynia	660 900	687 545	682 590	394 608	453 017	600 029	32,45%
Port Szczecin-Świnoujście	1 085 013	1 072 679	1 069 318	930 625	1 046 333	1 097 535	4,89%
Razem	1 851 469	1 878 163	1 918 383	1 473 142	1 661 559	1 863 113	12,13%

Obsługa statków wycieczkowych

Miniony rok przyniósł zdecydowany wzrost liczby obsługiwanych turystów oraz zawinięć statków wycieczkowych w porównaniu z 2021 rokiem. Zniesienie obostrzeń wpłynęło bardzo korzystnie na sektor obsługi turystów. W największym polskim porcie wycieczkowym – Porcie Gdynia – obsłużono 41 cruiserów, o 28 więcej niż w 2021 roku. Zwiększona liczba zawinięć wycieczkowców wpłynęła na wzrost obsługi podróży w Porcie Gdynia o 334%, do poziomu 56 991 pasażerów.

Również Port Gdańsk oraz Port Szczecin-Świnoujście odnotowały zwiększenie zawinięć wycieczkowców, a także wzrost liczby turystów odwiedzających te porty. Trudno porównywać te dane do danych sprzed pandemii – z roku 2019 - ponieważ w tamtym czasie ruch statków wycieczkowych nie był zakłócony sytuacją geopolityczną. Z uwagi na agresję Federacji Rosyjskiej na Ukrainę w 2022 roku odwołane zostały wszystkie rejsy wycieczkowców do Portu St. Petersburg (drugiego największego portu na Bałtyku pod względem liczby zawinięć w 2019 roku). Jednocześnie, operatorzy statków w obawie o bezpieczeństwo turystów zgromadzonych na pokładzie znacząco ograniczyli zawinięcia do portów będących w bezpośrednim sąsiedztwie Rosji. Ucierpiały na tym takie porty jak Port Helsinki oraz Port Tallinn. Jednocześnie, w zastępstwie wymienionych portów, operatorzy zdecydowali się na zawinięcia do innych bałtyckich portów, między innymi do Portu Gdańsk, który odnotował zwiększoną liczbę zawinięć w stosunku do 2019 roku. Pozostałymi portami, do których został przekierowany ruch były między innymi porty Rostock oraz Sztokholm.

Tabela 6. Ruch wycieczkowy w polskich portach w 2021 i 2022 roku [pasażerowie oraz liczba zawinięć].

	Turyści			Zawinięcia		
	2021	2022	Zmiana 2022/2021 [liczba turystów]	2021	2022	Zmiana 2022/2021 [liczba zawinięć]
Port Gdańsk	2 281	29 251	1182%	9	79	70
Port Gdynia	13 144	56 991	334%	13	41	28
Port Szczecin-Świnoujście	298	997	235%	2	2	0
Razem	15 723	87 239	455%	24	122	98

Perspektywy na 2023 rok

W celu określenia perspektyw na 2023 rok, pomocny może być wskaźnik PMI (Purchasing Managers' Index [™])¹ opracowywany przez IHS Markit. PMI to oparty na ankietach wskaźnik aktywności gospodarczej, często uważany za wskaźnik wyprzedzający koniunktury. Pierwotnym wskaźnikiem jest PMI dla przemysłu, jednak obecnie istnieje także wskaźnik dla usług i oraz wskaźnik złożony (średnia ważona wskaźników PMI dla przemysłu i sektora usług dla danego regionu geograficznego lub gospodarki). PMI dla przemysłu może zwiastować zmiany w handlu, a zmiany w handlu mogą wpłynąć na wolumeny przeładowanych ładunków w portach. Na poziom wskaźnika PMI składają się „wskaźniki podrzędne”: produkcji, nowych zamówień, zatrudnienia, kosztów, cen sprzedaży, eksportu, aktywności zakupowej, wydajności dostawców, zaległości w zamówieniach i zapasów.

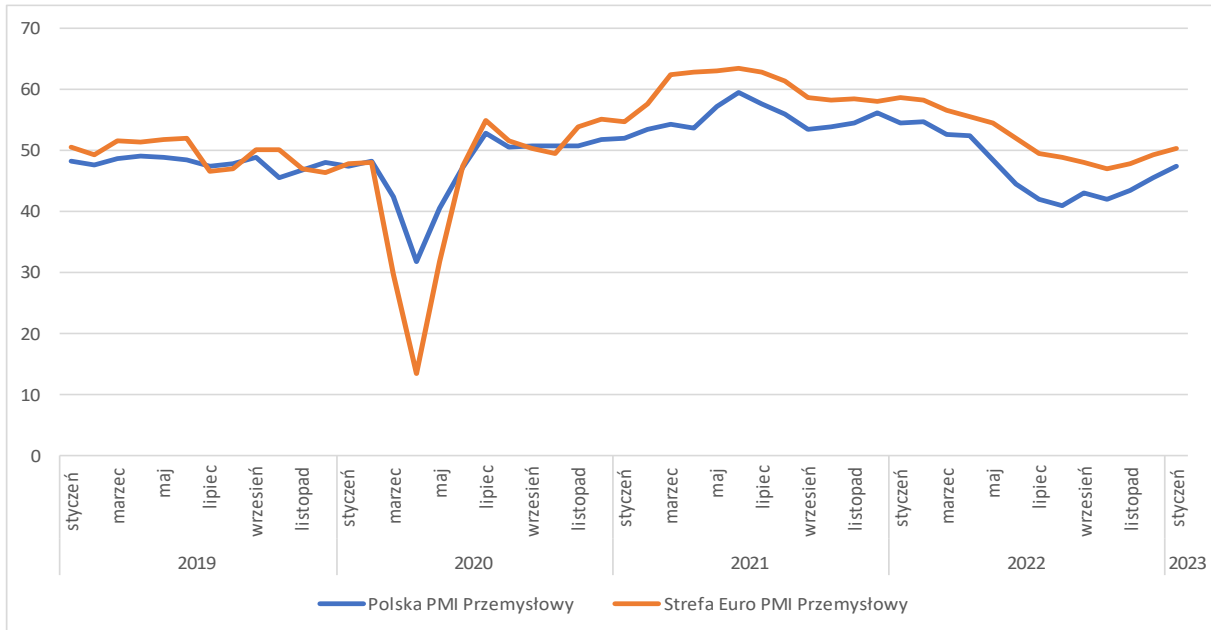
Oslabienie nastrojów gospodarczych w Polsce w styczniu 2023 roku związane jest z niewielkim popytem rynkowym, który jest efektem utrzymującej się inflacji i wysokich cen żywności oraz surowców, a także stagnacją gospodarczą. Warto również wskazać, że liczba nowych zamówień, zarówno na rynku międzynarodowym, jak również krajowym spadła jedenasty miesiąc z rzędu. Oslabienie nastrojów – szczególnie w segmencie nowych zamówień – zostało również odnotowane w państwach Europy Zachodniej.

Z kolei w przypadku nastrojów gospodarczych w strefie Euro, odczyt w styczniu 2023 roku jest powyżej neutralnego poziomu 50 pkt. Jest to jednocześnie najwyższy odczyt w ciągu ostatnich 7 miesięcy. Przyglądając się gospodarce Niemiec, wysokość wskaźnika wyniosła 47,3 pkt. Na wyniki niemieckiego sektora przemysłowego wpływ miał między innymi spadek zamówień. Zauważalne były również budzące się z nowym rokiem nadzieje na spadek inflacji oraz stabilizujące się łańcuchy dostaw, które w wyniku wybuchu pandemii Covid-19, a następnie agresji Federacji Rosyjskiej na niepodległą Ukrainę uległy zerwaniu. Natomiast nastroje gospodarcze wiodących gospodarek europejskich, takich jak Francja oraz

¹The 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 pytaniem 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.

Włochy charakteryzowały się poziomem nieco ponad 50 pkt., odpowiednio Włochy 50,4 pkt. i Francja 50,5 pkt.

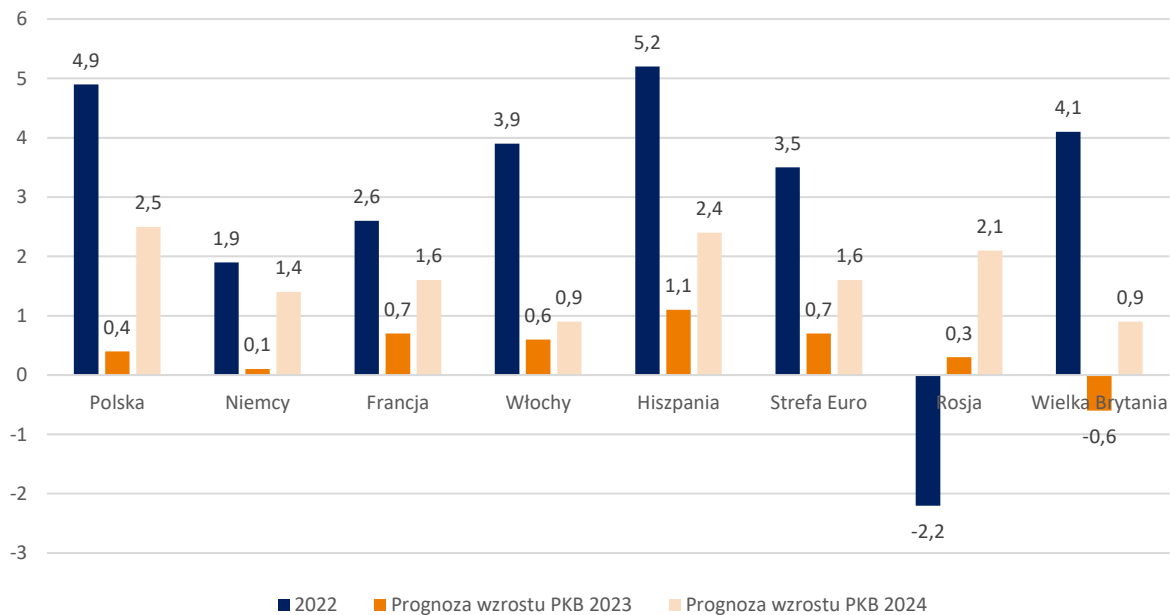
Wykres 4. Wielkość przemysłowego wskaźnika PMI w Polsce i w strefie Euro w latach 2019-2022.



Źródło: Actia Forum na podstawie danych IHS Markit

Przewiduje się, że globalny wzrost Produktu Krajowego Brutto spadnie z szacunkowych 3,4% w 2022 roku do 2,9% w 2023 roku, a następnie wzrośnie do 3,1% w 2024 roku. Przyglądając się bliżej prognozom wzrostu PKB na 2023 rok, można wskazać, że prognozy ze stycznia tego roku zostały podwyższone w stosunku do tego, co przewidywano w październiku zeszłego roku (+2,9% prognozowane w styczniu versus +2,7% prognozowane w październiku 2022 roku).

Wykres 5. Prognozy wzrostu PKB w 2023 i 2024 roku w wybranych krajach strefy Euro, Polsce, Rosji oraz Wielkiej Brytanii.



Źródło: Actia Forum na podstawie World Economic Outlook, styczeń 2023

2022 rok przebiegał pod znakiem inflacji, epidemii Covid-19 w Chinach oraz toczącej się wojny w Ukrainie. Niewątpliwie, czynniki gospodarcze oraz geopolityczne będą miały wpływ na przebieg 2023 roku. Nastroje gospodarcze, zarówno konsumentów jak również producentów mogą się pogarszać w związku z wysoką inflacją (w wielu krajach przewyższającą 10%), a także podwyżkami stóp procentowych, które obniżają popyt, szczególnie w sektorze mieszkaniowym. Inflacja w Polsce w styczniu 2023 roku wyniosła 17,2%. Poza Polską, wśród krajów o inflacji przewyższającej 10% znalazły się między innymi Wielka Brytania, Włochy, Austria, Czechy oraz Słowacja.

Słabnący popyt może zaowocować zmniejszeniem przeładunków, w szczególności drobnicy skonteneryzowanej i ro-ro. Z kolei trwająca wojna w Ukrainie z związane z tym embarga na surowce energetyczne z Rosji mogą przyczynić się do dalszych wzrostów w zakresie przeładunków węgla, ropy oraz LNG w polskich portach. Poza tym, może nastąpić dalszy wzrost eksportu ładunków z Ukrainy przez polskie porty.

Autorzy:

Ewelina Ziajka

Specjalista ds. analiz rynkowych

ewelina@actiaforum.pl

telefon: +48 505 925 436

Agata Chmielecka

Asystent projektu

agata@actiaforum.pl

telefon: +48 516 870 707

Port Monitor to cykliczne raporty poświęcone rynkowi portowemu i handlowi międzynarodowemu w Polsce, Regionie Morza Bałtyckiego oraz w Europie. Raporty przygotowane są przez zespół ekspertów działu konsultingowego firmy Actia Forum.

Actia Forum sp. z o.o.

ul. Pułaskiego 8, 80-368 Gdynia, +48 58 627 24 67, www.actiaforum.pl

port 
monitor

actia
FORUM