

Raport

Wzrosty w polskich portach
w pierwszej połowie 2022 r.

Sierpień 2022

port 
monitor

Wyniki działalności polskich portów morskich w pierwszej połowie 2022 roku

Porty polskie zakończyły pierwszą połowę 2022 roku wzrostem przeładunków o 9,84% w porównaniu z pierwszym półroczem 2021. Łącznie porty przeładowały 61 533 tys. ton, co było wielkością o 5 515 tys. ton wyższą niż w pierwszej połowie roku 2021.

Wszystkie porty zanotowały zwiększenie obrotów, z czego największe miało miejsce w Porcie Gdańsk, gdzie przeładunki wzrosły o 18,67% do poziomu 30 339 tys. ton. Wzrost w Gdańsku osiągnięty był głównie za sprawą zwiększonych na dość imponującym poziomie obrotów w grupie paliwa płynne (+44%) oraz węgla i koks (+46,4%). W przypadku portów Gdynia i Szczecin-Świnoujście zanotowano jednoprocetowe wzrosty, odpowiednio o 1,91% i 2,85%.

Tabela 1. Przeładunki w największych polskich portach morskich w pierwszych półroczach lat 2016-2022 [tys. ton]

	H1 2016	H1 2017	H1 2018	H1 2019	H1 2020	H1 2021	H1 2022	Zmiana 2021/20
Port Gdańsk	17 934	18 575	25 065	27 318	23 163	25 566	30 339	18,67%
Port Gdynia	9 615	10 337	11 502	12 116	12 025	13 446	13 703	1,91%
Port Szczecin-Świnoujście	11 735	12 552	14 014	16 573	15 255	17 006	17 491	2,85%
łącznie	39 284	41 464	50 581	56 007	50 443	56 018	61 533	9,84%

W pierwszej połowie bieżącego roku w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego przeładunki wzrosły w niemal wszystkich analizowanych grupach ładunkowych, za wyjątkiem ładunków innych masowych oraz zbóż.

Od stycznia do czerwca 2022 roku łącznie porty polskie przeładowały 15 759,2 tys. ton **paliw płynnych**, co było wynikiem o 32,7% większym niż w pierwszym półroczu roku ubiegłego. W Porcie Gdańsk, który jest największym portem paliwowym w Polsce, przeładunki paliw płynnych w pierwszym półroczu br. zwiększyły się aż o 44% do poziomu 11 493,8 tys. ton. Wzrost jest wynikiem utrzymywanej od kilku lat polityki dywersyfikacji, jak i obecnej sytuacji związanej z atakiem Rosji na Ukrainę i ograniczania importu ropy z Rosji i zwiększania importu z innych kierunków. Wzrosty dotyczą głównie przeładunków ropy naftowej w relacji importowej na potrzeby krajowe oraz w tranzycie uzupełniającym do dwóch rafinerii w Niemczech. Wzrost w Porcie Szczecin-Świnoujście dotyczył głównie wzmożonego importu LNG do terminalu w Świnoujściu, chociaż przeładunek pozostałych paliw płynnych także wzrósł. LNG stanowi około 60% przeładunków paliw płynnych w zespole portowym Szczecin-Świnoujście. W pierwszym półroczu br. import LNG zwiększył się o 34,8% w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego. W omawianym okresie port obsłużył 26 statków z LNG, natomiast w analogicznym okresie ubiegłego roku było ich 18. W Porcie Gdynia natomiast odnotowano zmniejszenie przeładunków paliw o 373,3 tys. ton, co stanowi 28-procentowy spadek w porównaniu z pierwszym półroczem 2021 roku.

W pierwszej połowie 2022 roku widać wyraźne ożywienie w przeładunkach **węgla**. Łączna ilość węgla i koksu obsłużona w polskich portach wyniosła 6 314,2 tys. ton (+25,7%). Znacznie zintensyfikowane przeładunki można było zauważyć głównie w II kwartale br., gdyż w I kwartale przeładunki były mniejsze niż w tym samym okresie roku ubiegłego. W Porcie Gdynia przeładunki węgla wzrosły

aż o 68,5%, z kolei w Porcie Gdańsk o 46,4%. Jednak nie w każdym z portów polskich zanotowano wzrost w przeładunkach w grupie węgiel i koks. W przypadku Portu Szczecin-Świnoujście nastąpił 28,6% spadek. Zwiększone przeładunki węgla w ujęciu sumarycznym dla portów polskich związane są ze wzmożonym importem tego surowca z innych kierunków niż Rosja, głównie z Kolumbii, USA, Australii, RPA i Indonezji. 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.

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

Grupa ładunkowa	Port Gdańsk		Port Gdynia		Port Szczecin-Świnoujście		Łącznie	
	H1 2022	Zmiana 2022/2021	H1 2022	Zmiana 2022/2021	H1 2022	Zmiana 2022/2021	H1 2022	Zmiana 2022/2021
Węgiel i koks	3 875,1	46,4%	1 283,4	68,5%	1 155,7	-28,6%	6 314,2	25,7%
Ruda	336,6	477,2%	0,0	-	1 591,7	68,2%	1 928,3	91,9%
Inne masowe	1 570,9	-23,9%	817,2	3,9%	1 392,5	-8,0%	3 780,6	-13,4%
Zboże	901,9	2,1%	2 192,5	-17,1%	825,2	-18,7%	3 919,6	-13,7%
Drewno	322,5	4032,1%	347,0	265,3%	127	31,2%	796,5	299,0%
Drobnica	11 838,4	-0,7%	8 102,5	3,6%	9 093,7	-1,8%	29 034,6	0,1%
Paliwa	11 493,8	44,0%	960,5	-28,0%	3 304,9	29,1%	15 759,2	32,7%
Razem	30 339,2	18,7%	13 703,1	1,9%	17 490,7	2,8%	61 533,0	9,8%

Znaczny wzrost przeładunków **rudy** (+91,9%, +923,5 tys. ton) to w głównej mierze zasługa przeładunków w Porcie Szczecin-Świnoujście, który w pierwszym półroczu 2022 roku przeładował 1 591,7 tys. ton rudy. Do wzrostu przyczyniła się obsługa rudy żelaza pochodzącej z Ukrainy. Ładunek dotarł do portu transportem kolejowym, by dalej drogą morską trafić do docelowego odbiorcy.

Duży wzrost w ujęciu procentowym odnotowały wszystkie polskie porty w obsłudze **drewna**. W pierwszym półroczu 2022 roku przeładunki drewna zwiększyły się o 596,9 tys. ton, co przełożyło się na wzrost o 299% w stosunku do pierwszego półrocza ubiegłego roku. Warto zaznaczyć, że przeładunki w grupie drewno mają marginalne znaczenie w strukturze przeładunkowej polskich portów i w okresie styczeń-czerwiec 2022 roku ich udział wyniósł jedynie 1,3%.

W okresie styczeń-czerwiec 2022 roku porty polskie przeładowały łącznie 29 034,6 tys. ton **drobnicy**, co było wynikiem zbliżonym do tego osiągniętego w analogicznym okresie roku ubiegłego. Wzrosty zanotował jedynie Port Gdynia (+3,6%), głównie za sprawą zwiększonych obrotów w grupie ładunki toczne. W przypadku Portu Gdańsk oraz Portu Szczecin-Świnoujście obroty zmniejszyły odpowiednio o 0,7% oraz 1,8%.

W minionym półroczu porty polskie przeładowały o 13,7% mniej **zboż** niż w pierwszym półroczu 2021 roku. Chociaż należy mieć na uwadze, że spadek zanotowano jedynie w I kwartale, z kolei w drugim kwartale przeładunki wzrosły w odniesieniu do analogicznego okresu roku 2021 (+13,6%). Na przyszłe wolumeny zboża w polskich portach może mieć wpływ obecnie trwająca wojna w Ukrainie i przeładunek ukraińskiego zboża w portach polskich. W czerwcu miał miejsce pierwszy transport

ukraińskiego zboża (konkretnie kukurydzy) ze świnoujskiego portu. W związku z tym transportem we wspomnianym miesiącu Port Szczecin-Świnoujście zanotował 95% wzrost przeładunków w tej grupie ładunkowej w porównaniu do czerwca roku ubiegłego.

Spadek obrotów odnotowano także w grupie **inne masowe**. Przeładunki w analizowanej grupie ładunkowej wyniosły 3 780,6 tys. ton (-13,4%). Spadki zanotowały dwa porty: Port Gdańsk (-23,9%) i Port Szczecin-Świnoujście (-8,0%). W Porcie Gdynia z kolei obroty w tej grupie ładunkowej wzrosły o 3,9%.

Kontenery

W ubiegłym półroczu wszystkie porty polskie przeładowały łącznie 1 586 664 TEU, co było wynikiem o 1,12% większym w porównaniu z okresem styczeń-czerwiec roku 2021. Jeśli chodzi o przeładunki kontenerów w największym kontenerowym porcie w Polsce, Porcie Gdańsk, to w pierwszym półroczu przeładunki te wyniosły 1,07 mln TEU, co było wielkością o 2,37% większą niż w analogicznym okresie rok temu. W Porcie Gdańsk istotny udział w obrotach mają transshimpenty do/z Rosji, dlatego też skutki zawieszenia możliwości bookowania ładunków do Rosji przez największych światowych operatorów kontenerowych, w tym Maerska, MSC, CMA CGM, Hapag Lloyd, w pewnym stopniu wpłynęły na przeładunki kontenerów w Porcie Gdańsk. Warto zaznaczyć jednak, że pierwszy miesiąc po ogłoszeniu pierwszych sankcji i zawieszeniu połączeń był mimo wszystko udany dla Portu Gdańsk – w marcu br. gdański terminal DCT przeładował rekordową ilość 206 645 TEU (20-stopowych jednostek ekwiwalentnych), o ponad 9% więcej w porównaniu z poprzednim rekordem terminalu ze stycznia 2020 roku. Pierwszy spadek przeładunków kontenerowych w Porcie Gdańsk zauważalny był w kwietniu, wówczas port odnotował zmniejszenie obrotów o 1,8% w porównaniu z kwietniem 2021, w maju spadek był na poziomie 7,5% w porównaniu do maja 2021, z kolei w czerwcu przeładunki zmniejszyły się jedynie o 0,3%. Należy wskazać, że wstrzymanie przewozów kontenerowych do Rosji nie obejmuje artykułów spożywczych, medycznych i związanych z pomocą humanitarną. Ponadto po ogłoszeniu zawieszenia możliwości nowych bookingów, nadal realizowane były rejsy zabookowane jeszcze przed wojną. Dodatkowo przewozy realizowane są też w celach odzyskania kontenerów, które wciąż są w portach rosyjskich (większość jest pusta).

W Porcie Gdynia przeładunki kontenerowe spadły o 0,13% (-624 TEU). Przy czym spadek odnotował terminal GCT oraz OT Port Gdynia, podczas gdy przeładunki w terminalu BCT wzrosły. W przypadku Portu Szczecin-Świnoujście przeładunki kontenerów spadły aż o 16,1% do poziomu 35 tys. TEU.

Tabela 3. Przeładunki kontenerów w największych polskich portach morskich w pierwszych półroczach lat 2016-2022 [TEU]

	H1 2016	H1 2017	H1 2018	H1 2019	H1 2020	H1 2021	H1 2022	Zmiana 2021/20
Port Gdańsk	645 849	689 093	968 261	1 016 632	950 413	1 049 054	1 073 902	2,37%
Port Gdynia	316 226	340 599	389 227	457 677	417 864	478 311	477 687	-0,13%
Port Szczecin-Świnoujście	40 017	42 925	42 052	32 406	38 855	41 793	35 075	-16,07%
Łącznie	1 002 092	1 072 617	1 399 540	1 506 715	1 407 132	1 569 125	1 586 664	1,12%

Obsługa ładunków w technologii ro-ro

W minionym półroczu łącznie porty polskie obsłużyły o 11,2 tys. jednostek frachtowych więcej niż w analogicznym okresie roku ubiegłego, co przełożyło się na 2,6% wzrost rok do roku. Wzrosty zanotowały dwa porty – Gdynia oraz Gdańsk, podczas gdy w Świnoujściu obroty w tej grupie ładunkowej spadły. W przypadku Portu Gdynia, na wzrost obrotów w grupie ładunki toczne wpływ miało głównie zwiększenie częstotliwości zawinięć operatora Finnlines na linii Gdynia-Hanko. Począwszy od 24 stycznia 2022 Finnlines, zamiast jednej jednostki na linii Gdynia-Hanko, wprowadził dwie mniejsze jednostki, mv Finnkraft i mv Finnhawk, oraz zwiększył liczbę zawinięć do sześciu w tygodniu. Obie jednostki charakteryzują się zbliżoną długością linii ładunkowej, odpowiednio: 1 852 m oraz 1 853 m.

W przypadku obsługi aut osobowych łącznie porty zanotowały wzrost na poziomie 20%. Dwucyfrowe wzrosty zanotowano w Porcie Gdynia (+37%) oraz Porcie Świnoujście (+19,5%), w Porcie Gdańsk wzrost wyniósł 9,4%.

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

	Samochody osobowe			Jednostki frachtowe		
	H1 2021	H1 2022	Zmiana H1 2022/H1 2021	H1 2021	H1 2021	Zmiana H1 2022/H1 2021
Port Gdańsk	42 735	46 760	9,4%	16 728	17 577	5,1%
Port Gdynia	30 104	41 244	37,0%	136 189	151 286	11,1%
Port Szczecin-Świnoujście	99 360	118 719	19,5%	269 874	265 128	-1,8%
Razem	172 199	206 723	20,0%	422 791	433 991	2,6%

Pasażerowie linii promowych

W ubiegłym półroczu miał miejsce znaczny wzrost liczby obłożonych pasażerów w regularnym ruchu promowym. Dla wszystkich portów łącznie liczba ta zwiększyła się o 16,5% do poziomu 806 tys. pasażerów. Każdy z portów zanotował dwucyfrowy wzrost, z czego największy Port Gdynia (+31,5% r/r). Wzrosty te wskazują na ożywienie ruchu pasażerskiego po trudnym okresie pandemii COVID-19, kiedy to w wyniku obostrzeń w przemieszczaniu się, promowy ruch pasażerski uległ znacznemu ograniczeniu.

Tabela 5. Regularny ruch pasażerski w głównych portach polskich w pierwszej połowie 2021 i 2022 roku [pasażerowie]

	H1 2021	H1 2022	Zmiana 2021/2020
Port Gdańsk	65 296	77 550	18,8%
Port Gdynia	168 317	221 379	31,5%
Port Szczecin-Świnoujście	458 360	507 382	10,7%
Razem	691 973	806 311	16,5%

Obsługa statków wycieczkowych

Po raz pierwszy od momentu wybuchu pandemii Covid-19 zauważalne jest ożywienie w segmencie obsługi statków wycieczkowych. W minionym półroczu we wszystkich analizowanych portach nastąpiło zwiększenie ruchu turystycznego. Warto zaznaczyć, że zwyczajowo sezon zawinięć statków wycieczkowych w polskich portach zaczyna się w kwietniu, a kończy w październiku. Na liczbę zawinięć wpłynęło złagodzenie obostrzeń związanych z zapobieganiem rozprzestrzeniania się wirusa SARS Covid-19, ale także agresja Rosji na Ukrainę. Linie wycieczkowe wycofały się z zawinięć do rosyjskich portów i zamiast tego będą zawijać do innych portów nad Bałtykiem, w tym do Portu Gdynia i Portu Gdańsk. W Porcie Gdynia w pierwszym półroczu 2022 roku obsłużono 16 jednostek, na których znajdowało się ponad 19 tys. turystów. W Porcie Gdańsk z kolei obsłużono 30 wycieczkowców i 9567 turystów. Z kolei w Porcie Szczecin-Świnoujście, który zajmuje się również obsługą wycieczkowców rzecznych, w minionym półroczu obsłużono 58 jednostek, co stanowi wzrost o 52 zawinięcia w porównaniu z analogicznym okresem 2021 roku. Warto wskazać, że w pozostałych bałtyckich portach również widoczne jest ożywienie w analizowanym sektorze - m.in. w porcie Helsinki obsłużono 61 wycieczkowców, w Tallinnie: 68, natomiast w Rostocku planowanych jest 140 zawinięć w okresie od kwietnia do grudnia 2022 roku.

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

	Turyści			Zawinięcia		
	H1 2021	H1 2022	Zmiana H1 2021/H1 2020 [%]	H1 2021	H1 2022	Zmiana H1 2021/H1 2020 [szt.]
Port Gdańsk	0	9 567	-	0	30	+30
Port Gdynia	0	19 651	-	0	16	+16
Port Szczecin-Świnoujście*	410	3 856	840%	6	58	+52
Razem	410	33 074	7967%	6	104	+98

*łącznie ze statkami rzeczynymi

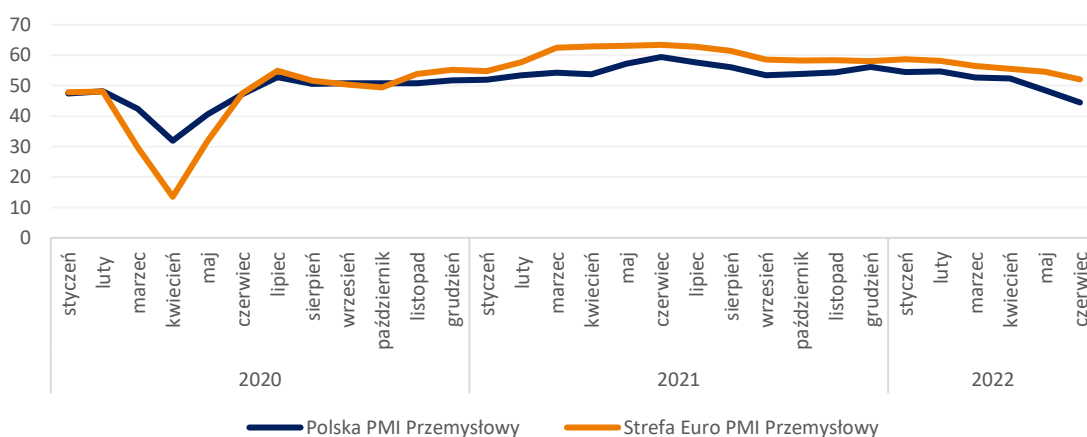
Perspektywy na drugie półrocze 2022 roku

- Na przyszłe przeładunki **zboża** w polskich portach może mieć wpływ obecnie trwająca wojna w Ukrainie. W ciągu kolejnych miesięcy w polskich portach mogą się pojawić pewne dodatkowe wolumeny zboża z Ukrainy. 16 maja br. ministrowie rolnictwa Polski i Ukrainy przy udziale sekretarza rolnictwa Stanów Zjednoczonych oraz unijnego sekretarza ds. rolnictwa i rozwoju wsi podpisali w Warszawie porozumienie, które ma na celu ułatwienie eksportu ukraińskich zbóż. Ukraina jest jednym z głównych producentów zboża na świecie, od jej dostaw uzależnione są m.in. kraje na Bliskim Wschodzie i Afryce Północnej. Ukraińskie porty eksportowały miesięcznie ok. 5 mln ton zboża. W obliczu wojny i blokady wojskowej portów na Morzu Czarnym Ukraina nie jest w stanie eksportować swoich zbóż - w tej chwili eksportuje ok. 500 tys. ton miesięcznie. Nowe porozumienie ma umożliwić eksport drogą morską z portów Unii Europejskiej, w tym z Polski. Z Ukrainy do Unii Europejskiej zboże ma podróżować koleją.
- Podobna sytuacja jak w przypadku zboża może mieć miejsce również w odniesieniu do **rudy**. Już pod koniec pierwszego półrocza polskie porty obsłużyły pierwsze ładunki rudy z Ukrainy i prawdopodobnie w nadchodzących miesiącach kolejne partie ukraińskiej rudy także trafią do portów polskich celem przeładunku i dalszego przewozu do docelowych odbiorców.
- 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. Z kolei na poziomie unijnym embargo na rosyjski węgiel zacznie obowiązywać od 10 sierpnia br. Zakaz zakupu węgla od Rosji oznacza konieczność zwiększenia dostaw z innych państw, a będą to głównie odległe kierunki zamorskie, co będzie sprzyjać wzmożonym przeładunkom portowym. Według stanu na koniec lipca br., na ten rok zakontraktowanych było 10,5 miliona ton węgla, który ma przypłynąć do Polskich portów.
- Pod koniec maja br., w czasie szczytu UE, podjęto decyzję o częściowym embargu na rosyjską **ropę**, które ma być wprowadzone do grudnia br. Natomiast w przypadku produktów rafineryjnych embargo ma wejść w życie dwa miesiące później. 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 zakupu ropy od Rosji oznacza konieczność zwiększenia dostaw z innych państw, a będą to głównie odległe kierunki zamorskie, co będzie sprzyjać dalszym wzmożonym przeładunkom portowym. Do tej pory poza Rosją, Polska importowała ropę głównie z takich kierunków jak Arabia Saudyjska, Nigeria, Kazachstan, Norwegia. Poza tym Polska prowadzi dialog z Niemcami w sprawie działań, które mogłyby wesprzeć stronę niemiecką w zwiększeniu niezależności od ropy rosyjskiej. Surowiec na potrzeby niemieckiej rafinerii w Leunie już jest dostarczany przez gdański Naftoport.
- W kolejnych miesiącach na wielkość przeładunków **kontenerowych** będą wpływać takie czynniki jak: sankcje nałożone na Rosję i związane z tym ograniczenie obsługi kontenerów

w transzycie morskim do Rosji przez gdański port, rosnąca inflacja związana ze wzrostem cen surowców, wciąż trwająca walka Chin z pandemią COVID-19 i związane z tym lockdowny. Można podejrzewać, że te wszystkie czynniki mogą w sposób negatywny oddziaływać na wielkość przeładunków kontenerowych w portach polskich i przyczynić się do znacznego spowolnienia tempa wzrostu, a nawet do spadków na koniec roku.

- Tegoroczny sezon zawinięć **wycieczkowców** zapowiada się bardzo dobrze. Ma na to wpływ z jednej strony ożywienie tego segmentu po pandemicznych latach 2020 i 2021, ale z drugiej strony także agresja Rosji na Ukrainę. Linie wycieczkowe wycofały się z zawinięć do rosyjskich portów i zamiast tego będą zawiązać do innych portów nad Bałtykiem, w tym do Portu Gdynia i Portu Gdańsk. Według aktualnych awizacji, w całym sezonie roku 2022, 43 zawinięcia są planowane do Portu w Gdyni, z kolei aż 94 do portu w Gdańsku. Dla porównania w 2019 roku Port Gdynia odnotował 54 zawinięcia wycieczkowców, a Port Gdańsk 60.
- Analizując wskaźnik PMI¹ dla polskiego sektora przemysłowego można zauważyć, że nastroje znacząco się pogorszyły osiągając wynik 44,4 pkt. Jest to najniższy odczyt od wybuchu pandemii koronawirusa. Inflacja oraz rosnące napięcia geopolityczne wpłynęły na spadek zamówień oraz produkcji przemysłowej. Spadło również zatrudnienie. Wysokie ceny energii oraz surowców, spowodowane między innymi niestabilnymi warunkami gospodarczymi w związku z wybuchem wojny w Ukrainie, brakiem towarów na rynku oraz opóźnieniami zamówień napędzają inflację kosztową. W związku z analizowanymi zachowaniami rynkowymi należy ostrożnie podchodzić do prognoz dotyczących wielkości przeładunków portowych.

Wykres 1. Wielkość przemysłowego wskaźnika PMI w Polsce i w strefie Euro w latach 2020-2022



Źródło: Actia Forum na podstawie danych IHS Markit

¹ 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 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.

Autorzy:

Ewelina Ziajka

Specjalista ds. analiz rynkowych
ewelina@actiaforum.pl
tel. + 48 505 925 436

Monika Rozmarynowska-Mrozek

Lider projektów konsultingowych
monika@actiaforum.pl
tel. +48 798 645 201

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