

Raport

Polskie porty na wzrostowej fali

Wyniki przeładunków w pierwszej połowie 2023 roku

Sierpień 2023

port 
monitor

Wyniki działalności polskich portów morskich w pierwszej połowie 2023 roku

Łączne przeładunki portów polskich w pierwszym półroczu 2023 roku wyniosły 74,2 mln ton ładunków i były o 20,53% większe niż w analogicznym okresie roku ubiegłego.

We wszystkich analizowanych portach nastąpiły wzmożone przeładunki w pierwszym półroczu 2023 roku. Największym wzrostem charakteryzował się Port Gdańsk, w którym obroty ładunkowe uległy zwiększeniu o ponad 36%, do poziomu 41 284,5 tys. ton. Na wzrost wpłynęły zwiększone przeładunki węgla i koksu (+117,41%), paliw płynnych (+59,64%), zboża (+51,82%) oraz innych masowych (+9,13%).

W Porcie Gdynia w pierwszym półroczu 2023 roku zanotowano wzrost przeładunków o 7,88%. Pozytywny wynik na zakończenie pierwszego półrocza jest w dużej mierze zasługą zwiększonych przeładunków paliw (+80,97%), zbóż (49,83%) oraz węgla i koksu (48,40%).

Port Szczecin-Świnoujście w minionym półroczu zanotował wzrost przeładunków na poziomie 3,47% i obsłużył ponad 18 mln ton ładunków. Do wzrostu przyczyniły się zwiększone przeładunki w takich grupach ładunkowych jak: węgiel i koks (+59,98%), inne masowe (+35,38%), zboża (+45,33%) oraz paliwa (26,46%). W przypadku pozostałych grup ładunkowych port zanotował spadki, przy czym największy dotyczył rudy (-59,13%).

Tabela 1. Przeładunki w największych polskich portach morskich w pierwszych półroczach lat 2017-2023 [tys. ton]

	H1 2017	H1 2018	H1 2019	H1 2020	H1 2021	H1 2022	H1 2023	Zmiana 2023/22
Port Gdańsk	18 575	25 065	27 318	23 163	25 566	30 339	41 285	36,08%
Port Gdynia	10 337	11 502	12 116	12 025	13 446	13 704	14 783	7,88%
Port Szczecin-Świnoujście	12 552	14 014	16 573	15 255	17 006	17 489	18 096	3,47%
łącznie	41 464	50 581	56 007	50 443	56 018	61 532	74 164	20,53%

W pierwszej połowie bieżącego roku w porównaniu z analogicznym okresem roku ubiegłego przeładunki wzrosły w niemal wszystkich analizowanych grupach ładunkowych, za wyjątkiem rudy, drewna i drobnicy.

Od stycznia do czerwca 2023 roku łącznie porty polskie przeładowały 24 266,1 tys. ton **paliw płynnych**, co było wynikiem o 53,98% 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 59,6% do poziomu 18 348,6 tys. ton. Wśród głównych aspektów wpływających na przeładunki ropy była konieczność zmiany kierunków zaopatrzenia po wprowadzeniu sankcji na zakupy ropy i paliw z Rosji związanych z trwającą wojną w Ukrainie. Maj 2023 roku był dla Naftoportu rekordowym miesiącem pod względem wielkości przeładunków. Spółka odśłużyła 41 zbiornikowców, przeładowując 3,4 mln ton paliw płynnych, co jest największym miesięcznym tonażem obsłużonym w historii Spółki. Wcześniejszy rekordowy wynik został odnotowany w marcu 2023 roku, kiedy przeładowano 3,2 mln ton ropy naftowej i produktów ropopochodnych.

Wzrost w Porcie Szczecin-Świnoujście to zasługa nie tylko wzmożonego importu LNG do terminalu w Świnoujściu, ale również pozostałych paliw płynnych. LNG stanowi około 60% przeładunków paliw płynnych w zespole portowym Szczecin-Świnoujście. W pierwszym półroczu br. import LNG zwiększył się o 10,6% w porównaniu do analogicznego okresu roku ubiegłego. W całym 2023 roku terminal planuje obsłużyć 60 statków z gazem płynnym. W Porcie Gdynia również odnotowano zwiększenie przeładunków paliw o 777,7 tys. ton, co stanowi 81-procentowy wzrost w porównaniu z pierwszym półroczem 2022 roku. PERN intensywnie rozwija swoją bazę magazynową w Dębogórz. W bieżącym roku zostaną oddane do użytku dwa zbiorniki o pojemności 32 tys. m³ każdy, a w planach są kolejne trzy – tym razem o pojemności 50 tys. m³ każdy.

W pierwszej połowie 2023 roku utrzymuje się ożywienie w przeładunkach **węgla**. Łączna ilość węgla i koks obsłużona w polskich portach wyniosła 12 175,2 tys. ton (+92,9%). W Porcie Gdańsk przeładunki węgla wzrosły aż o 117,41%, z kolei w Porcie Szczecin-Świnoujście o 59,98%, a w Gdyni o 48,4% w porównaniu z pierwszym półroczem 2022 roku. Łączne przeładunki węgla w drugim kwartale 2023 roku w stosunku do drugiego kwartału 2022 roku w trzech głównych polskich portach zwiększyły się o 21,2%. Z zapowiedzi polskiego rządu wynika, że w 2023 roku Polska będzie nadal importować węgiel na potrzeby gospodarstw domowych, głównie z Kolumbii, USA, Australii, RPA i Indonezji. Import będzie trwał do momentu, kiedy zapotrzebowanie da się w 100 proc. pokryć krajowym wydobyciem. Sprowadzanie węgla z kierunków zamorskich będzie miało odzwierciedlenie w przeładunkach portowych.

Tabela 2. Struktura przeładunków w Porcie Gdańsk, Porcie Gdynia i Porcie Szczecin-Świnoujście w pierwszej połowie 2023 roku [tys. ton]

Grupa ładunkowa	Port Gdańsk		Port Gdynia		Port Szczecin-Świnoujście		Łącznie	
	H1 2023	Zmiana 2023/2022	H1 2023	Zmiana 2023/2022	H1 2023	Zmiana 2023/2022	H1 2023	Zmiana 2023/2022
Węgiel i koks	8 424,9	117,4%	1 904,6	48,4%	1 845,7	60,0%	12 175,2	92,9%
Ruda	210,9	-37,3%	-	-	650,6	-59,1%	861,5	-55,3%
Inne masowe	1 714,3	9,1%	510,6	-37,5%	1 891,0	35,4%	4 115,9	8,8%
Zboże	1 369,3	51,8%	3 285,0	49,8%	1 199,3	45,3%	5 853,6	49,3%
Drewno	124,5	-61,4%	113,3	-67,4%	95,6	-24,7%	333,4	-58,1%
Drobnica	11 092,0	-6,3%	7 231,6	-10,8%	8 234,6	-9,4%	26 558,2	-8,5%
Paliwa	18 348,6	59,6%	1 738,2	81,0%	4 179,3	26,5%	24 266,1	54,0%
Razem	41 284,5	36,1%	14 783,3	7,9%	18 096,1	3,5%	74 163,9	20,5%

Znaczny wzrost przeładunków **zbóż** (+49,3%, +1 934 tys. ton) to w głównej mierze zasługa przeładunków w największym porcie zbożowym na Bałtyku, w Porcie Gdynia. W samym II kwartale w Porcie Gdynia przeładunki zbóż wzrosły o 53%, w Porcie Szczecin-Świnoujście o 74,27% z kolei w Porcie Gdańsk o 36,3% w stosunku do analogicznego okresu 2022 roku. Wzrosty w drugim kwartale przyczyniły się do jeszcze wyższego wyniku przeładunków zbóż w polskich portach w całym pierwszym półroczu 2023 roku. W związku z toczącą się wojną w Ukrainie, polskie porty odnotowywały zwiększone wolumeny zbóż w eksporcie.

Wzrost obrotów odnotowano także w grupie **inne masowe**. Przeładunki w analizowanej grupie ładunkowej wyniosły 4 115,9 tys. ton (+8,8%). Zwiększenie przeładunków zanotowały dwa porty: Port Szczecin-

Świnoujście (+35,4%) i Port Gdańsk (+9,1%). W Porcie Gdynia z kolei obroty w tej grupie ładunkowej spadły o 37,5%.

Znaczny spadek przeładunków polskie porty odnotowały w przeładunkach **rud**. W pierwszym półroczu 2023 roku polskie porty przeładowały 861,5 tys. ton rud, co stanowi wynik o 55,32% niższy niż uzyskany w pierwszym półroczu ubiegłego roku. Obsługą tej grupy ładunkowej zajmuje się głównie Port Szczecin-Świnoujście, który w minionym półroczu zmniejszył obroty w tej grupie ładunkowej o 59,13%.

Co więcej, duży spadek w ujęciu procentowym odnotowały wszystkie polskie porty w obsłudze **drewna**. W pierwszym półroczu 2023 roku przeładunki drewna zmniejszyły się o 463,1 tys. ton, co przełożyło się na ponad 58-procentowy spadek. Warto zaznaczyć, że przeładunki w grupie drewno mają marginalne znaczenie w strukturze przeładunkowej polskich portów i ich udział zmniejszył się z poziomu 1,3% w pierwszym półroczu 2022 roku do 0,4% w okresie styczeń-czerwiec bieżącego roku.

W okresie styczeń-czerwiec 2023 roku porty polskie przeładowały łącznie 26 558,2 tys. ton **drobnicy**, co stanowi spadek o 8,52% w stosunku do pierwszego półrocza 2022 roku. Spadki odnotowały wszystkie polskie porty, jednak najbardziej dotkliwy w ujęciu procentowym nastąpił w Porcie Gdynia (10,75%). W Porcie Szczecin-Świnoujście przeładunki drobnicy uległy osłabieniu o 9,4%, spadki odnotowano w przypadku drobnicy promowej (-10,2% w porównaniu z analogicznym okresem 2022 roku), do poziomu 6 671,8 tys. ton. W Porcie Gdańsk na spadek miało głównie wpływ zmniejszenie przeładunków drobnicy skonteneryzowanej. Ogółem w Porcie Gdańsk ubyło 746,4 tys. ton drobnicy (-6,3%).

Kontenery

W ubiegłym półroczu wszystkie porty polskie przeładowały łącznie 1 438 522 TEU, co było wynikiem o 9,34% mniejszym w porównaniu z okresem styczeń-czerwiec roku 2022. Przeładunki kontenerów w największym kontenerowym porcie na Bałtyku¹, Porcie Gdańsk, w pierwszym półroczu wyniosły 992 714 TEU, co było wielkością o 7,56% niższą niż w analogicznym okresie rok temu. W Porcie Gdańsk istotny udział w obrotach miały dotychczas transshipmenty 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, wpłynęły na przeładunki kontenerów w Porcie Gdańsk. Ponadto, utrzymujący się w Polsce niewielki popyt rynkowy, który jest efektem inflacji i wysokich cen żywności oraz surowców, a także stagnacji gospodarczej również miał odbicie w wolumenach obsłużonych kontenerów w gdańskim porcie.

W Porcie Gdynia, który obsługuje głównie polski eksport przeładunki kontenerowe spadły o 14,4% (-68 654 TEU). Najbardziej dotkliwe zmniejszenie obrotów nastąpiło w przypadku terminalu GCT. Spadki odnotował również BCT oraz OT Port Gdynia. W przypadku Portu Szczecin-Świnoujście przeładunki kontenerów wzrosły o 4,85% do poziomu 36,8 tys. TEU.

¹ Więcej na temat wielkości przeładunków w portach bałtyckich w raporcie: „Wyniki 10 największych portów na Bałtyku w pierwszej połowie 2023 roku”

Tabela 3. Przeladunki kontenerów w największych polskich portach morskich w pierwszych półroczach lat 2017-2023 [TEU]

	H1 2017	H1 2018	H1 2019	H1 2020	H1 2021	H1 2022	H1 2023	Zmiana 2023/22
Port Gdańsk	689 093	968 261	1 016 632	950 413	1 049 054	1 073 902	992 714	-7,56%
Port Gdynia	340 599	389 227	457 677	417 864	478 311	477 687	409 033	-14,37%
Port Szczecin-Świnoujście	42 925	42 052	32 406	38 855	41 793	35 075	36 775	4,85%
łącznie	1 072 617	1 399 540	1 506 715	1 407 132	1 569 125	1 586 664	1 438 522	-9,34%

Obsługa ładunków w technologii ro-ro

W minionym półroczu łącznie porty polskie obsłużyły o 31,9 tys. jednostek frachtowych mniej niż w analogicznym okresie roku ubiegłego, co przełożyło się na 7,36-procentowy spadek rok do roku. Niewielki wzrost odnotował wyłącznie Port Gdynia, który obsługuje zarówno ruch promowy na linii do Karlskrony oraz ruch ładunkowy do Portu Hanko. Wprowadzenie w ubiegłym roku dwóch jednostek oraz zwiększenie częstotliwości zawinięć na trasie Gdynia-Hanko, a także ożywienie ruchu turystycznego na linii promowej sprawiły, że wolumen przewozów frachtowych utrzymał się na stabilnym poziomie.

W przypadku portów Gdańsk oraz Szczecin-Świnoujście nastąpił spadek przewozów ro-ro, odpowiednio o 26,2% oraz o 10,4% w stosunku do pierwszego półrocza 2022 roku.

łącznie, porty odnotowały wzrost obsługi aut osobowych, o 2,25% w porównaniu z okresem styczeń-czerwiec 2022 roku. Największy, dwucyfrowy wzrost nastąpił w Porcie Gdynia (+13,6%). Na plusie również wolumen obsłużonych samochodów osobowych w Gdańsku (trasa Gdańsk-Nynashamn). Spadek zanotował wyłącznie Port Szczecin-Świnoujście (-2,6%).

Tabela 4. Obsługa ładunków ro-ro i samochodów osobowych w największych polskich portach w pierwszej połowie 2022 i 2023 roku [szt.]

	Samochody osobowe			Jednostki frachtowe		
	H1 2022	H1 2023	Zmiana H1 2023/H1 2022	H1 2022	H1 2023	Zmiana H1 2023/H1 2022
Port Gdańsk	46 760	48 911	4,60%	17 577	12 970	-26,21%
Port Gdynia	41 244	46 852	13,60%	151 286	151 434	0,10%
Port Szczecin-Świnoujście	118 427	115 310	-2,63%	265 128	237 652	-10,36%
Razem	206 431	211 073	2,25%	433 991	402 056	-7,36%

Pasażerowie linii promowych

Po ubiegłorocznym znaczącym ożywieniu przewozów promowych, spowodowanym zmniejszeniem obostrzeń w przemieszczaniu po okresie pandemii COVID-19, w pierwszej połowie bieżącego roku nastąpił spadek w regularnym ruchu pasażerskim. Łącznie, polskie porty odnotowały zmniejszenie obsługi podróżnych o 1,96% w porównaniu z pierwszym półroczem 2022 roku. Jedynym portem, który odnotował wzrost w analizowanym segmencie jest Port Gdynia, w którym liczba podróżnych zwiększyła się do poziomu 251 510 pasażerów. W przypadku Portu Gdańsk oraz Szczecin-Świnoujście nastąpiły spadki. W Porcie Gdańsk spadek był dwucyfrowy (-21,7%), natomiast w Porcie Szczecin-Świnoujście redukcja była na poziomie 5,7%.

Tabela 5. Regularny ruch pasażerski w głównych portach polskich w pierwszej połowie 2021-2023 roku [pasażerowie]

	H1 2021	H1 2022	H1 2023	Zmiana H1 2023/H1 2022
Port Gdańsk	65 296	77 550	60 688	-21,74%
Port Gdynia	168 317	221 379	251 510	13,61%
Port Szczecin-Świnoujście	458 360	507 382	478 336	-5,72%
Razem	691 973	806 311	790 534	-1,96%

Obsługa statków wycieczkowych

W pierwszym półroczu ubiegłego roku, po raz pierwszy od momentu wybuchu pandemii Covid-19 zauważalne było ożywienie w segmencie obsługi statków wycieczkowych. W minionym półroczu również nastąpiło zwiększenie ruchu turystycznego. Warto zaznaczyć, że zwyczajowo sezon zawinięć statków wycieczkowych w polskich portach zaczyna się w kwietniu, a kończy w październiku. W Porcie Gdynia w pierwszym półroczu 2023 roku obsłużono 14 jednostek, na których znajdowało się ponad 32 tys. turystów, co stanowi wzrost o 2/3 w porównaniu z pierwszym półroczem 2022 roku. W Porcie Gdańsk z kolei obsłużono 16 wycieczkowców (o 14 mniej niż w analogicznym okresie ubiegłego roku) i 8,4 tys. turystów. Natomiast, w Porcie Szczecin-Świnoujście, który zajmuje się głównie obsługą ruchu rzeczno-morskiego, w okresie styczeń-czerwiec 2023 roku nie obsłużono żadnego statku pełnomorskiego.

Tabela 6. Ruch wycieczkowy w polskich portach w pierwszej połowie 2022 oraz 2023 roku [pasażerowie oraz liczba zawinięć]

	Turyści			Zawinięcia		
	H1 2022	H1 2023	Zmiana H1 2023/H1 2021 [%]	H1 2022	H1 2023	Zmiana H1 2023/H1 2022 [szt.]
Port Gdańsk	9 567	8 429	-11,9%	30	16	-14
Port Gdynia	19 651	32 869	67,3%	16	14	-2
Port Szczecin-	271	0	-100,0%	1	0	-1

Świnouj- ście						
Razem	29 489	41 298	40,0%	47	30	-17

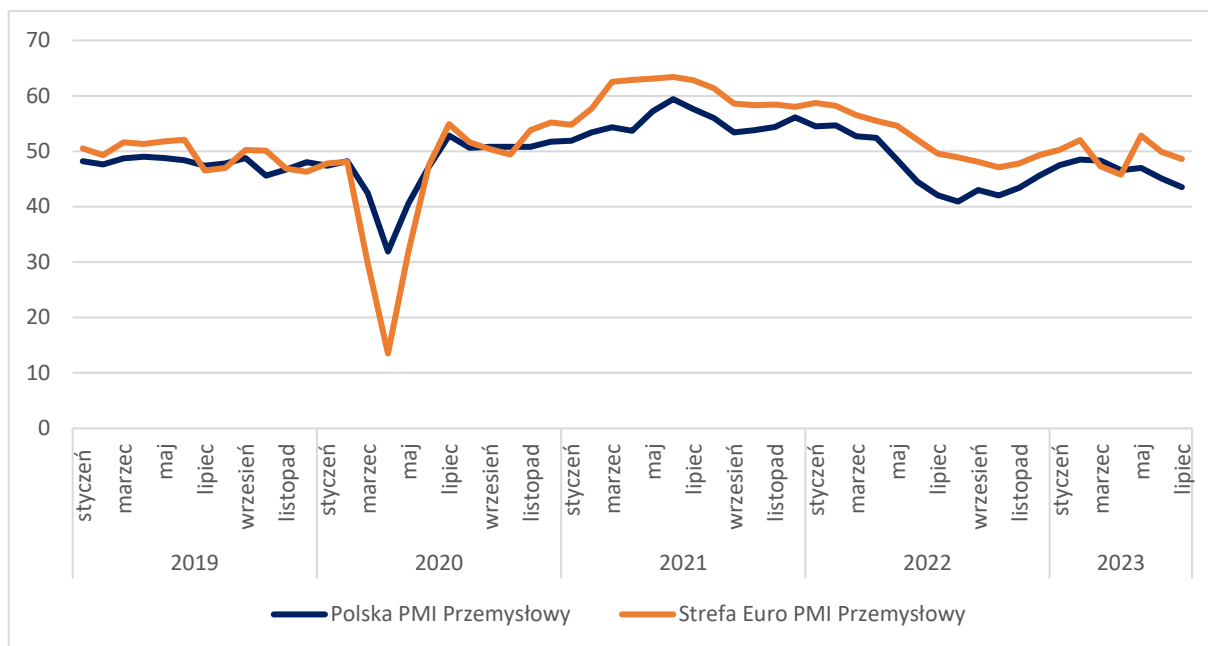
Perspektywy na drugie półrocze 2023 roku

- Na przyszłe przeładunki **zboża** w polskich portach może mieć wpływ obecnie trwająca wojna w Ukrainie. Zgodnie z rozporządzeniem Komisji Europejskiej pszenica, kukurydza, rzepak i nasiona słonecznika pochodzące z Ukrainy mogą być dopuszczane do swobodnego obrotu lub obejmowane procedurą składowania celnego, procedurą wolnego obszaru celnego lub procedurą uszlachetniania czynnego wyłącznie w państwach członkowskich innych niż Bułgaria, Węgry, Polska, Rumunia lub Słowacja. Ograniczenie to nie ma jednak wpływu na przemieszczanie tych towarów w Bułgarii, na Węgrzech, w Polsce, Rumunii lub na Słowacji lub przez terytorium tych państw w ramach procedury tranzytu celnego do innego państwa członkowskiego lub do państwa bądź na terytorium znajdujących się poza obszarem celnym Unii Europejskiej. Rozporządzenie ma obowiązywać do 15 września 2023 roku. Warto również zaznaczyć, że wzmożone wolumeny zbóż, szczególnie w imporcie są motorem napędowym dla inwestycji portowych. W Porcie Gdynia, terminal HES Gdynia Bulk Terminal rozpoczął prace inwestycyjne przy nabrzeżu Śląskim. W ramach projektu Spółka wybuduje powierzchnię składową dla zbóż o pojemności ok. 65 000 ton wraz z nowoczesną technologią estakad przenośnikowych, stanowiskami do załadunku i rozładunku samochodów oraz rozładunku wagonów w technologii zsypu dolnego. Również w Porcie Gdańsk trwają działania mające na celu zwiększenie zdolności przeładunkowych zbóż. W lipcu 2022 roku rząd przyjął uchwałę w sprawie budowy terminalu produktów rolno-spożywczych w gdańskim porcie. Dokładna lokalizacja nie jest znana, jednak spekuluje się, że będzie położony w Porcie Północnym.
- Zakaz zakupu **węgla** od Rosji oznaczał dla Polski oraz pozostałych krajów Unii Europejskiej konieczność zwiększenia dostaw z innych państw, głównie z odległych kierunków zamorskich, co sprzyja wzmożonym przeładunkom portowym. Według danych za pierwszy kwartał 2023 roku, globalne przewozy węgla drogą morską wzrosły o 20,5% rok do roku do poziomu 310,8 mln ton. Analizując rynek unijny, można zauważyć, że w pierwszych 3 miesiącach 2023 r. import węgla do UE zwiększył się o 15,1%, osiągając wielkość 28,4 mln ton, co stanowi najwyższą wynik importu od pierwszego kwartału 2019 roku. Wśród krajów, z których węgiel docierał do UE znalazły się Stany Zjednoczone, Australia, Kolumbia oraz RPA. Jednocześnie warto zaznaczyć, że dostawy z Rosji do krajów Unii Europejskiej spadły w pierwszym kwartale 2023 roku o 88,9% w odniesieniu do analogicznego okresu 2022 roku, osiągając poziom zaledwie 1 mln ton.
- Od grudnia 2022 obowiązuje unijne embargo na import drogą morską surowej ropy naftowej z Rosji, a od lutego 2023 roku embargo dotyczy także **produktów rafineryjnych**. W pierwszym kwartale 2023 roku Rosja jednostronnie wstrzymała dostawy ropy naftowej rurociągiem Przyjaźń. Dywersyfikacja dostaw, która rozpoczęła się jeszcze przed wybuchem wojny jest obecnie bardzo wyraźnie zauważalna. W pierwszym kwartale 2023 roku udział Rosji w imporcie paliw do Polski obniżył się do 7,1% wobec 47,7% w I kwartale 2022 roku. Wśród kluczowych dostawców znajdują się obecnie Arabia Saudyjska, Niemcy, Norwegia oraz Stany Zjednoczone.

- Spowolnienie w wielkości **przeładunków kontenerowych** wynika w głównej mierze ze zmniejszenia przeładunków kontenerowych w największym terminalu kontenerowym na Bałtyku – w Baltic Hub. Negatywna zmiana podyktowana jest między innymi spadkiem wielkości transshipmentów z/do Rosji, czyli przeładunków z pominięciem placu składowego. Co więcej, w gdyńskich terminalach kontenerowych również dało się odczuć zmniejszenie obrotów kontenerowych. Wysoka inflacja oraz rosnące koszty życia mają duży wpływ na popyt na towary konsumpcyjne, który będzie definiował wielkość przewozów kontenerowych w przyszłości. Warto jednak podkreślić, że w najbliższym czasie planowane są zawinięcia kontenerowców do polskich portów w ramach nowych serwisów. Od października na trasach do Gdańska będzie uruchomiony nowy bezpośredni serwis CMA CGM (FAL1: French Asia Line). Również do portu w Gdyni w ostatnim czasie zaczęły zawijać kontenerowce w ramach nowych serwisów. Od lipca 2023 roku, w ramach serwisu GBX, statki armatora COSCO łączą Port Gdynia z Bremerhaven oraz Hamburgiem, natomiast w czerwcu miało miejsce pierwsze zawinięcie statku operatora Ocean Network Express (serwis IBESCO), umożliwiające połączenie z Półwyspem Iberyjskim, a także nowy serwis Viasea do Norwegii. Od kwietnia bieżącego roku zawijają także jednostki Ellerman City Line, realizujące połączenia do Wielkiej Brytanii.
- Analizując wskaźnik PMI² dla polskiego sektora przemysłowego można zauważyć, że nastroje znacząco się pogorszyły osiągając w lipcu wynik 43,5 pkt. Jest to najniższy odczyt od początku bieżącego roku. Po chwilowej poprawie nastrojów gospodarczych, nastąpiło tąpnięcie związane z inflacją. Jednocześnie, wysokie ceny energii oraz niestabilna sytuacja geopolityczna związana z trwającą wojną w Ukrainie sprawiają, że należy ostrożnie podchodzić do prognoz dotyczących wielkości przeładunków portowych.

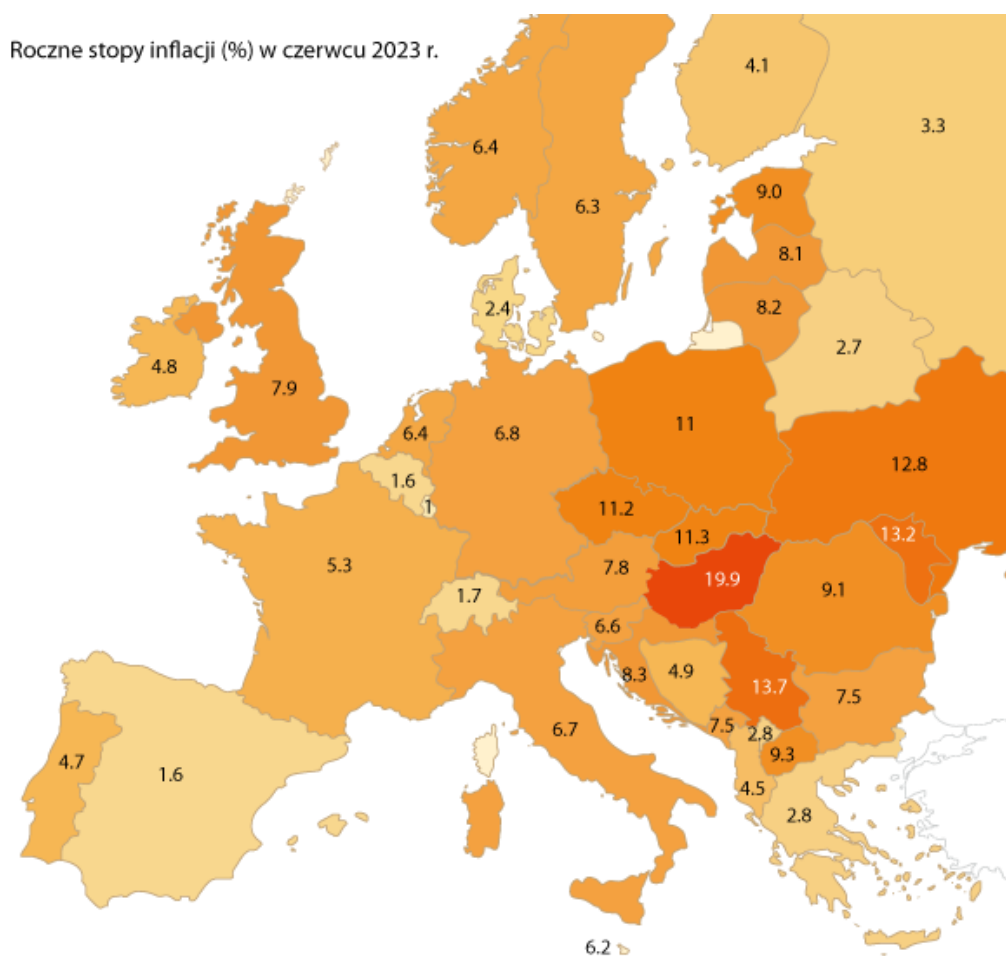
² The Purchasing Managers 'Index™ (PMI™) to oparty na ankietach wskaźnik aktywności gospodarczej, który obejmuje wskaźniki podrzędne: produkcji, nowych zamówień, zatrudnienia, kosztów, cen sprzedaży, eksportu, aktywności zakupowej, wydajności dostawców, zaległości w zamówieniach i zapasów. W ankietach 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.

Wykres 1. Wielkość przemysłowego wskaźnika PMI w Polsce i w strefie Euro w latach 2019-2023



Źródło: Actia Forum na podstawie danych IHS Markit

Wykres 2. Inflacja w Polsce oraz pozostałych krajach europejskich w czerwcu 2023 roku



Źródło: Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Autorzy:

Ewelina Ziajka
Senior Project Manager
ewelina@actiaforum.pl
telefon: +48 505 925 436

Monika Rozmarynowska-Mrozek
Head of Consulting
monika@actiaforum.pl
telefon: +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