

# Monitoring statystyczny danych makroekonomicznych



## Biuletyn statystyczny Monitoring danych makroekonomicznych II półrocze 2025

Kwiecień 2026



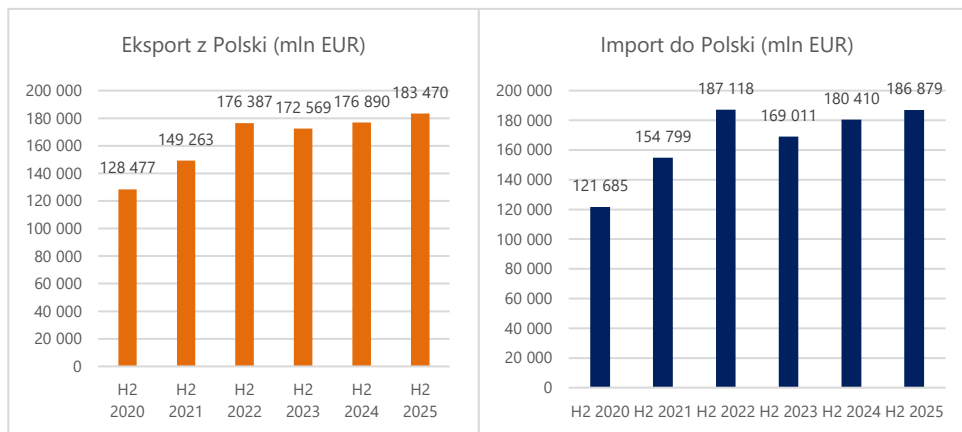


<b>1. Wymiana handlowa Polski .....</b>	<b>3</b>
1.1. Obroty towarowe w handlu zagranicznym .....	3
1.2. Struktura towarowa .....	4
1.3. Partnerzy handlowi .....	8
<b>2. Wymiana handlowa wybranymi surowcami.....</b>	<b>11</b>
2.1. Węgiel.....	11
2.2. Ropa naftowa.....	12
2.3. Produkty ropy naftowej.....	13
2.4. Gaz płynny – LPG.....	14
2.5. Gaz ziemny i LNG .....	15
2.6. Zboże .....	16
<b>3. Zmiany w rachunkach narodowych.....</b>	<b>17</b>
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 .....	24
<b>4. Regionalna analiza województwa pomorskiego.....</b>	<b>27</b>
4.1. Stopa bezrobocia rejestrowanego .....	27
4.2. Produkcja sprzedana przemysłu .....	29
4.3. Przeciętne wynagrodzenie brutto .....	30
<b>5. Transport morski .....</b>	<b>31</b>
5.1. Baltic Dry Index .....	31
5.1. Freightos Baltic Index.....	32

# 1. Wymiana handlowa Polski

## 1.1. Obroty towarowe w handlu zagranicznym

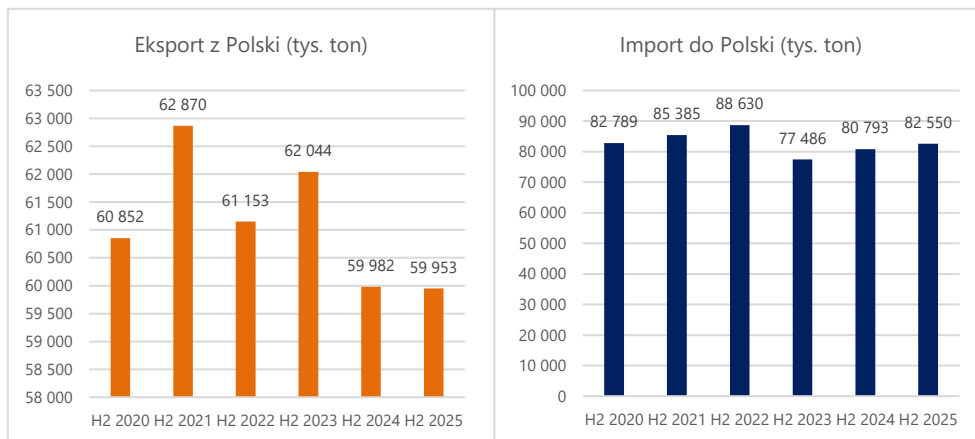
Dynamika wzrostu importu i eksportu w drugim półroczu 2025 roku w stosunku do tego samego okresu roku ubiegłego była na niemal identycznym poziomie, z małą przewagą eksportu (3,72%). Import do Polski od 2020 roku wzrósł o ponad połowę (53,58%) ze 121,7 mld EUR do 180,4 mld EUR w 2025 roku. Natomiast eksport w tym samym czasie wzrósł o prawie 43% (42,8%) z 128,5 mld EUR do 183,5 mld EUR. Po okresie silnych wahań związanych z czynnikami zewnętrznymi handel zagraniczny Polski utrzymuje tendencję wzrostową, a jego dynamika pozostaje jednym z istotnych wskaźników aktywności gospodarczej.



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 drugim półroczu 2025 roku, liczone według tonażu dóbr, wyniosły 59,95 mln ton w eksporcie i 82,55 mln w imporcie. Co zauważalne, w imporcie występowały niewielkie zmiany na przestrzeni ostatnich lat. Eksport w drugim półroczu 2025 roku pozostał na zbliżonym poziomie, co w roku poprzednim. To najniższy wynik poczynając od roku 2020 i oznacza spadek o prawie 1,5%. Największa różnica w eksporcie porównując z rokiem 2025 jaką możemy odnotować dotyczy roku 2021 (wolumen na poziomie 62,87 mln ton) i wyniosła -4,64%. Spadek eksportu względem rekordowego poziomu z 2021 roku może świadczyć o większej wrażliwości rynku na zmiany koniunktury i warunków handlowych.



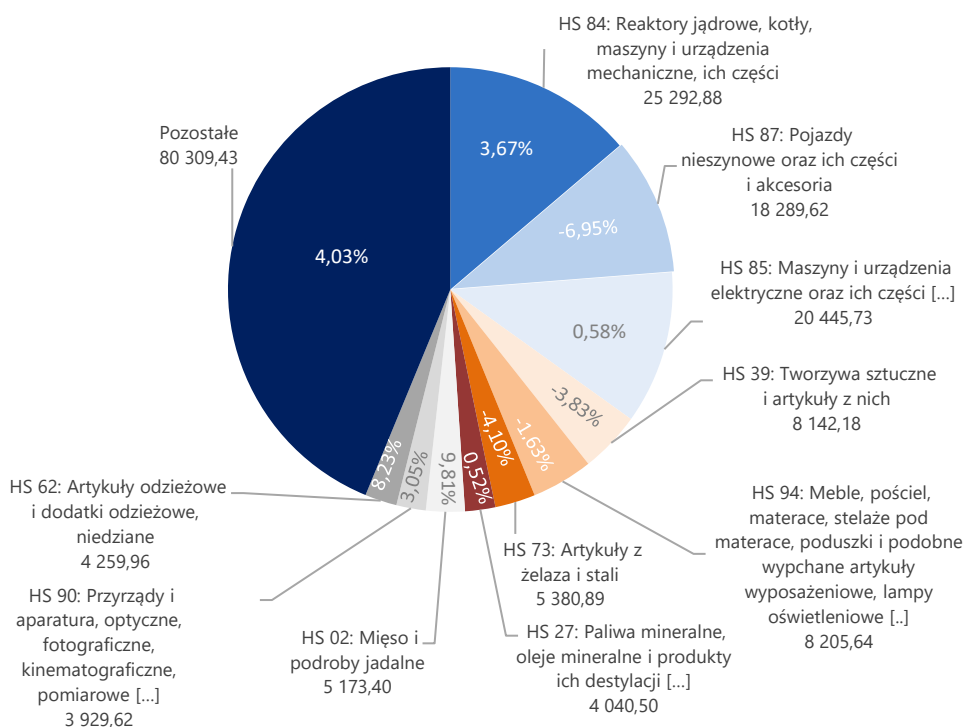
Rysunek 2. Eksport i import Polski w drugim półroczu w latach 2020-2025 [tys. ton]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

## 1.2. Struktura towarowa

W drugiej połowie 2025 roku w eksporcie Polski liczonym według wartości największe spadki dotyczyły branż o dużym znaczeniu przemysłowym, natomiast wzrosty skoncentrowały się w grupach konsumpcyjnych i przetworzonych, co potwierdza niewielką, ale zauważalną zmianę struktury eksportu w H2 2025. Spadki odnotowano przede wszystkim w kategorii: pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria (-6,95%), który to trend utrzymywał się już w pierwszej połowie roku w stosunku do H2 2024, artykuły z żelaza i stali (-4,10%), tworzywa sztuczne i artykuły z nich (-3,83%), meble, pościel, materace (-1,63%). Największe wzrosty zanotowano w kategorii mięso i podroby jadalne (+9,81%), w poprzednim półroczu było to 10,11%, artykuły odzieżowe i dodatki odzieżowe, niedziane (+8,23%), w poprzednim półroczu wzrost ten oscylował wokół 7,06%, reaktory jądrowe, kotły, maszyny i urządzenia mechaniczne, ich części (+3,67%). Co ciekawe, kategoria maszyny i urządzenia elektryczne oraz ich części odnotowała najmniejszy wzrost wśród wszystkich kategorii (+0,58%), natomiast w H1 2025 grupa ta należała do najbardziej wzrostowych (+14,94%).

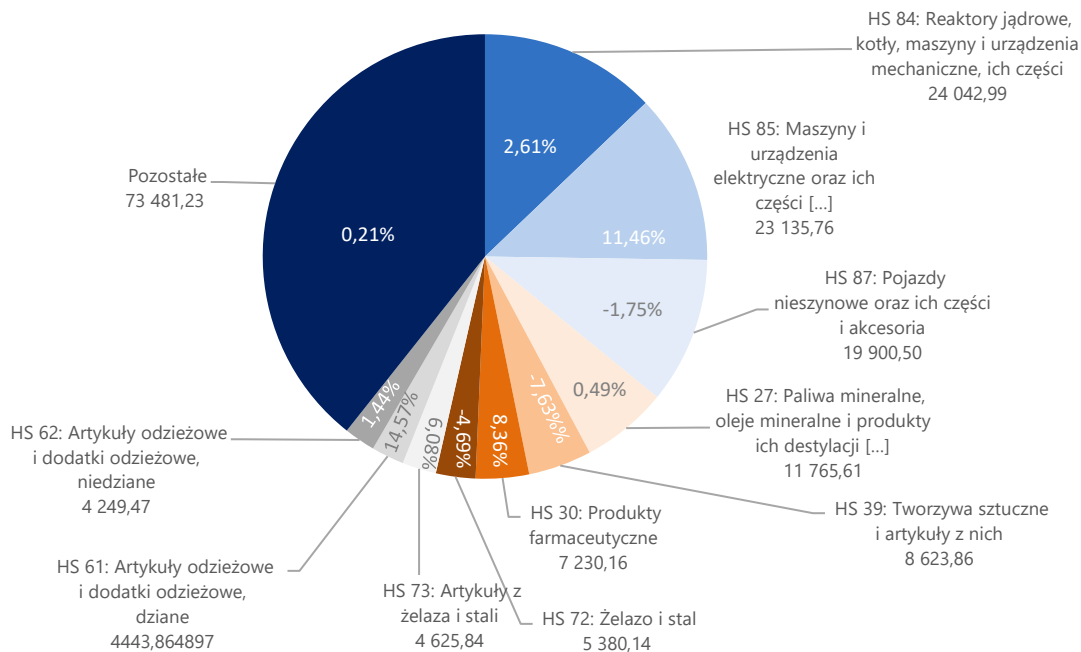
Struktura eksportu z Polski w H2 2025 (mln EUR) w odniesieniu do H1 2025



Rysunek 2 .Struktura eksportu z Polski w okresie lipiec-grudzień 2025 [mln EUR] wraz ze zmianą w odniesieniu do okresu styczeń-czerwiec 2025 [%]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

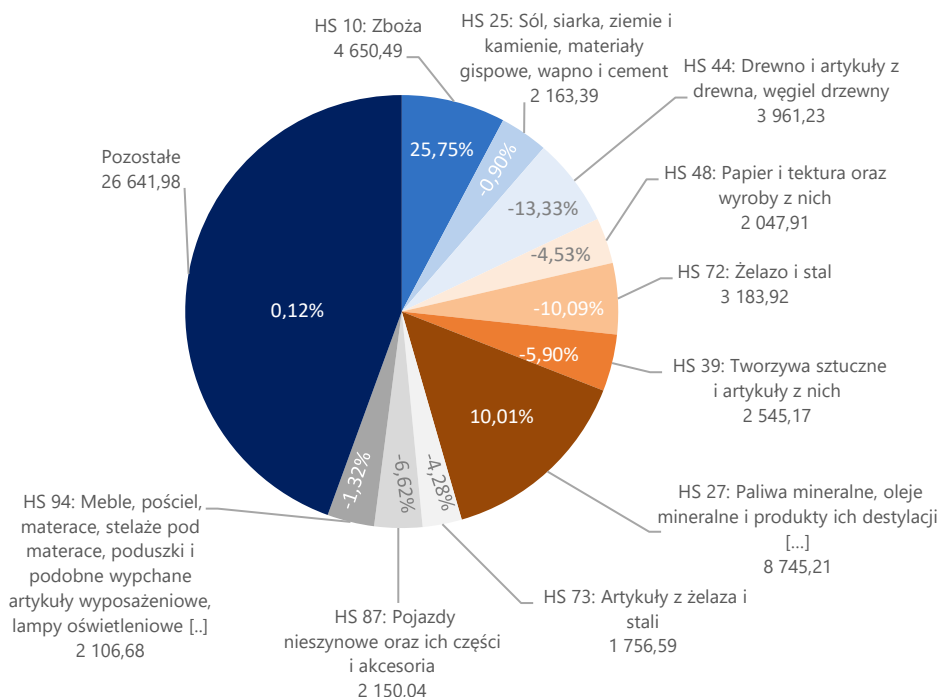
W drugiej połowie 2025 roku w imporcie do Polski liczonym według wartości największe wzrosty odnotowano w grupach: artykuły odzieżowe i dodatki odzieżowe, dziane (+14,57%), maszyny i urządzenia elektryczne oraz ich części (+11,46%), czy produkty farmaceutyczne (+8,36%). Spadki odnotowano przede wszystkim w grupie tworzywa sztuczne i artykuły z nich (-7,63%) oraz żelazo i stal (-4,69%). Największe wartości pieniężne osiągnęły kategorie: reaktory jądrowe, kotły, maszyny i urządzenia mechaniczne, ich części – ponad 24 mld EUR, następnie maszyny i urządzenia elektryczne oraz ich części – ponad 23 ml EUR, pojazdy nieszynowe oraz ich części – prawie 20 mld EUR. Pozostałe towary stanowiły ponad 73 mld EUR.

**Struktura importu do Polski w H2 2025 (mln EUR) w odniesieniu do H1 2025**


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

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

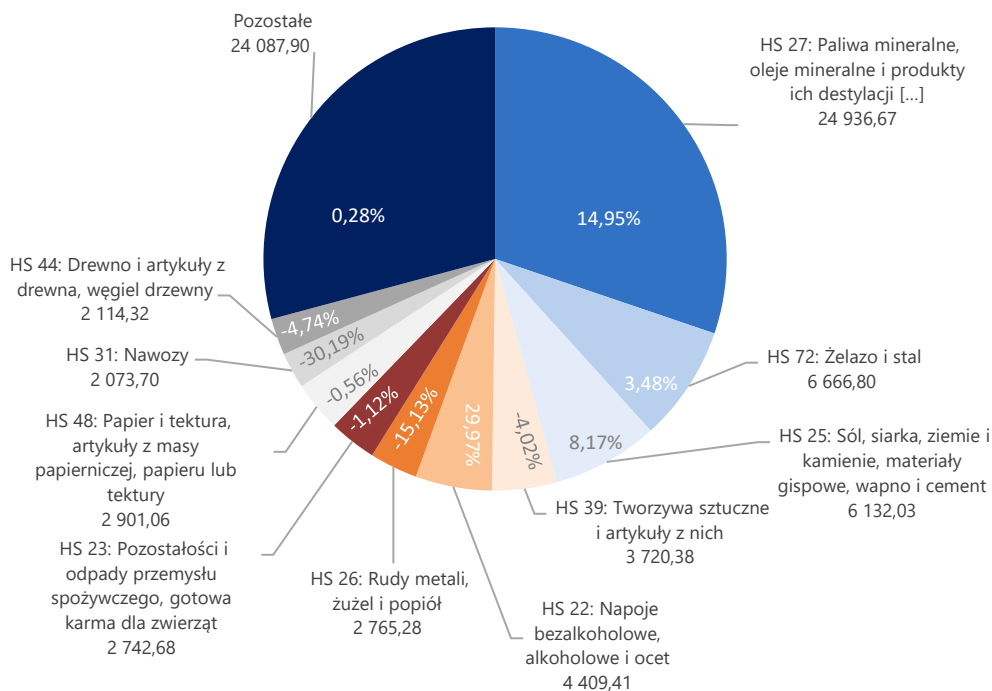
W drugim półroczu 2025 r. tonaż eksportu charakteryzował się dużą zmiennością, w której liczne spadki przeplatały się z punktowymi, dwucyfrowymi wzrostami. Silnym impulsem wzrostowym wyróżniła się kategoria zboża, która po spadku o 17,33% w pierwszej połowie roku, w drugim półroczu zanotowała wzrost o 25,75%, osiągając wolumen 4,65 mln ton. Obok paliw mineralnych i produktów ich destylacji (+10,01%; 8,75 mln ton), zboża stały się jedną z dwóch grup o największym tonażu eksportowym. Na trzecim miejscu znalazły się wyroby z żelaza i stali (5,38 mln ton), które jednak odnotowały dwucyfrowy spadek rzędu 10,09%. Negatywną tendencję spadkową pogłębiły również takie kategorie jak drewno i artykuły z drewna (-13,33%), pojazdy nieszynowe (-6,62%) oraz pozostałe artykuły z żelaza i stali (-4,28%), co potwierdza utrzymującą się stagnację na kluczowym dla polskiego przemysłu rynku europejskim.

**Struktura eksportu z Polski w H2 2025 (tys. ton) w odniesieniu do H1 2025**


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

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

W przypadku importu liczonym według tonażu największy spadek miał miejsce w grupie nawozy (-30,19%), rudy metali, żużel i popiół (-15,13%) oraz drewno, artykuły z drewna, węgiel drzewny (-4,74%). Z kolei największe, bo dwucyfrowe wzrosty odnotowano w dwóch grupach: napoje bezalkoholowe, alkoholowe i ocet (+29,97%) oraz paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji (+14,95%), co może wskazywać na wzrost krajowego zapotrzebowania na paliwa przewyższający możliwości ich krajowej podaży, tym bardziej, że w poprzednim półroczu odnotowano w tej grupie prawie 12% spadek. Poza tym wzrosty odnotowano także w kategorii sól, siarka, ziemie i kamienie, materiały gipsowe, wapno i cement (+8,17%) – w H1 był to ok. 2% spadek, żelazo i stal (+3,48%). Pozostałe towary stanowią ponad 24 mln ton i wykazują zrównoważoną dynamikę wobec poprzedniego półrocza.

**Struktura importu do Polski w H2 2025 (tys. ton) w odniesieniu do H1 2025**


Rysunek 6. Struktura importu do Polski w okresie lipiec-grudzień 2025 [tys. ton] wraz ze zmianą w odniesieniu do okresu styczeń-czerwiec 2025 [%]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

W drugiej połowie 2025 roku handel zagraniczny Polski pozostawał w fazie umiarkowanego ożywienia, przy czym eksport rozwijał się wolniej niż import. Struktura wymiany stopniowo przesuwiała się w stronę produktów przetworzonych i konsumpcyjnych, a wzrosty były skoncentrowane głównie na rynkach UE. Istotny wpływ na wyniki handlowe miało słabsze otoczenie makroekonomiczne, w szczególności stagnacja w europejskim sektorze przetwórczym, która uderzyła w kluczowe gałęzie polskiego eksportu, takie jak motoryzacja czy wyroby stalowe. Jednocześnie wysoka dynamika importu dóbr zaawansowanych technologicznie, przy jednoczesnym wyhamowaniu importu surowców przemysłowych, świadczy o trwającym procesie modernizacji krajowego zaplecza produkcyjnego oraz zwiększaniu zdolności operacyjnych przedsiębiorstw.

### 1.3. Partnerzy handlowi

Najważniejszym partnerem handlowym Polski, zarówno pod względem wartości towarów, jak i ich tonażu, niezmiennie pozostają Niemcy – 26,70% udział. Choć dynamika wzrostu sprzedaży do tego kraju była umiarkowana (+1,95%), niezmiennie utrzymuje on dominującą pozycję, co potwierdza silne powiązania łańcuchów dostaw między obiema gospodarkami. Pośród najistotniejszych kierunków eksportu w pierwszym półroczu 2025 roku były Czechy, Francja, Wielka Brytania i Niderlandy. Łączny ich udział wyniósł 21,90%, a więc nadal mniej niż główny kierunek eksportu. Czechy z 6,13% wzrostem i wartością 11 442,88 mln EUR zajęły miejsce drugie, które w H2 2025 przypadało Francji (10 891,64 mln EUR, +5,12%). Wielka Brytania utrzymała 4. pozycję bez zmiany dynamiki. Niderlandy zamykają listę 5 największych eksporterów z Polski w H2 2025, wykazując dodatnią zmianę o 4,73% i osiągając wartość 8 674,05 mln EUR. Całkowita wartość eksportu z polskiego rynku wzrosła o 3,72% w porównaniu do analogicznego okresu 2024 roku. Relatywnie wyższe tempo wzrostu w grupie „pozostałe” jest dowodem na większą dojrzałość polskiego eksportu, który przestaje opierać się wyłącznie na kilku największych gospodarkach, budując tym samym lepszą odporność na przyszłe zmiany rynkowe.

	H2 2024	H2 2025	Udział % w 2025	Zmiana
1. <b>Niemcy</b>	48 039,90	48 978,09	26,70%	1,95%
2. <b>Czechy</b>	10 781,95	11 442,88	6,24%	6,13%
3. <b>Francja</b>	10 361,54	10 891,64	5,94%	5,12%
4. <b>Wielka Brytania</b>	9 169,29	9 167,64	5,00%	-0,02%
5. <b>Niderlandy</b>	8 282,40	8 674,05	4,73%	4,73%
<b>Pozostałe</b>	90 254,51	94 315,55	51,41%	4,50%
<b>Łącznie</b>	<b>176 889,59</b>	<b>183 469,85</b>	-	<b>3,72%</b>

Tabela 1. Top 5 kierunków eksportu z Polski w drugim 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 lipiec-grudzień 2025 roku zwiększyła się wartość importu o 2,23% w porównaniu do analogicznego okresu 2024 roku, odpowiadając tym samym za ponad 10% udział w całym imporcie. Import elektroniki użytkowej oraz komponentów przemysłowych z Chin, stał się jednym z głównych motorów wzrostu całkowitego wolumenu importu, co z jednej strony wspiera modernizację zaplecza produkcyjnego, a z drugiej znacząco pogłębia deficyt handlowy z tym krajem. Handel z Niemcami w relacji importowej poprawił się o 6,80%, a kraj ten odpowiadał za ponad 25% rynku importowego liczonego według wartości w H2 2025. Import z Niderlandów, które plasują się na trzecim miejscu zestawienia wzrósł aż o 8,91% i może to być spowodowane rolą tego kraju jako kluczowego europejskiego hubu logistycznego. Wiele towarów z rynków pozaunijnych, w tym również z Azji, trafia do Polski właśnie przez porty niderlandzkie (np. Rotterdam), co czyni z tego kierunku istotny punkt w procesie optymalizacji łańcuchów dostaw. Włochy pozostają na czwartym miejscu, z niewielkim 1,84% wzrostem, a Czechy zamykają listę Top 5 kierunków importerów do Polski, ze wzrostem na poziomie 7,70%. Wymienione kraje stanowią ponad 50% udziału w wartości importu. Całkowita wartość importu wzrosła o 3,59%, co świadczy o stabilnym poziomie zakupów zagranicznych i dobrej kondycji popytu wewnętrznego.

	H2 2024	H2 2025	Udział % w 2025	Zmiana
1. <b>Niemcy</b>	44 601,75	47 634,55	25,49%	6,80%
2. <b>Chiny</b>	18 778,23	19 196,42	10,27%	2,23%
3. <b>Niderlandy</b>	11 724,61	12 769,24	6,83%	8,91%
4. <b>Włochy</b>	8 139,14	8 288,61	4,44%	1,84%
5. <b>Czechy</b>	7 578,94	8 162,18	4,37%	7,70%
<b>Pozostałe</b>	89 587,12	90 828,45	48,60%	1,39%
<b>Łącznie</b>	180 409,80	186 879,43	-	3,59%

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

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

W H2 2025 struktura geograficzna eksportu Polski pozostała silnie skoncentrowana na krajach Unii Europejskiej, przede wszystkim na Niemczech, które nadal odpowiadały za największą część sprzedaży zagranicznej (ponad 25%). W eksporcie liczonym w tonażu w H2 2025 spadki zaobserwowano w kraju do którego Polska eksportuje najwięcej – Niemiec (-6,20%) oraz w przypadku Niderlandów, które zajęły 4. miejsce (-6,24%). Czechy jako drugi kraj zanotowały wzrost o 6,75%. Ukraina umocniła swoją trzecią pozycję w rankingu, notując spektakularny wzrost tonażu eksportu o 22,22%. Tendencja ta jest wynikiem trwałego zaangażowania polskich firm w odbudowę i zaopatrywanie ukraińskiej gospodarki, gdzie kluczowe znaczenie mają produkty mineralne, sprzęt transportowy oraz zaopatrzenie przemysłowe. Słowacja zajęła miejsce Litwy, osiągając prawie 4% udział w eksporcie w drugiej połowie 2025 roku. Łączna ilość tonażu w eksporcie wyniosła prawie 60 mln ton, który to wynik był niemal identyczny do tego z drugiej połowy 2024 roku.

	H2 2024	H2 2025	Udział % w 2025	Zmiana %
1. <b>Niemcy</b>	16 214,76	15 208,83	25,37%	-6,20%
2. <b>Czechy</b>	5 958,56	6 360,94	10,61%	6,75%
3. <b>Ukraina</b>	3 513,72	4 294,47	7,16%	22,22%
4. <b>Niderlandy</b>	2 959,00	2 774,47	4,63%	-6,24%
5. <b>Słowacja</b>	2 208,91	2 263,16	3,77%	2,46%
<b>Pozostałe</b>	29 127,34	29 050,72	48,46%	-0,26%
<b>Łącznie</b>	<b>59 982,28</b>	<b>59 952,59</b>	-	-0,05%

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

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Oprócz Niemiec (prawie 18% udział), największe wolumeny w imporcie w drugim 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 drugim półroczem 2024 roku. Największy spadek (-9,37%) dotyczył Arabii Saudyjskiej, następnie Czech (-4,98%). Największe wzrosty odnotowała Norwegia, bo aż 27,50%, następnie Ukraina – 16,29%, co sugeruje zarówno rosnącą rolę surowców energetycznych i przemysłowych. Niemcy utrzymały swoją pozycję i odnotowały 4,23% wzrost w porównaniu z H2 2024, co wskazuje na trwałe powiązanie kraju z europejskim łańcuchem dostaw. Całkowity wolumen odnotował mały wzrost – 2,17%, co oznaczało ponad 82,5 mln ton importowanych do kraju dóbr.



	H2 2024	H2 2025	Udział % w 2025	Zmiana %
1. Niemcy	13 841,97	14 426,95	17,48%	4,23%
2. Czechy	7 004,22	6 655,68	8,06%	-4,98%
3. Arabia Saudyjska	6 717,02	6 087,42	7,37%	-9,37%
4. Ukraina	6 063,51	7 057,56	8,55%	16,39%
5. Norwegia	4 805,60	6 127,00	7,42%	27,50%
Pozostałe	42 360,78	42 195,64	51,12%	-0,39%
<b>łącznie</b>	<b>80 793,10</b>	<b>82 550,24</b>	-	<b>2,17%</b>

Tabela 4. Top 5 kierunków importu do Polski w drugim 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 (2 564,4 tys. ton), Kolumbia (765,5 tys. ton) oraz Stany Zjednoczone (213 tys. ton), co oznacza utrzymanie przewagi kierunków pozaeuropejskich, zwłaszcza po ograniczeniu importu z Rosji. W bardzo dużym stopniu spadł import z Czech, o 43,44%. Łączny import węgla w Polsce w drugim półroczu 2025 spadł o 8,15% w stosunku do analogicznego okresu 2024 roku, co odzwierciedla spadający krajowy popyt oraz wystarczające rezerwy i produkcję krajową.

W całkowitym eksporcie miał miejsce 7,16% wzrost. Po stronie eksportu to Czechy pozostają głównym odbiorcą z wyraźną przewagą nad pozostałymi rynkami. Top 5 kierunków eksportu w porównaniu z drugim półroczem 2024 nieco się zmienił – Ukraina (277,84 tys. ton) zastąpiła Niemcy, z kolei listę zamknęły Węgry (25,83 tys. ton). Podobna zmiana nastąpiła w imporcie, pojawił się nowy piąty kraj – Australia zamiast Mozambiku. Największy wzrost odnotowała Ukraina (+220,62%). Znacznie zmniejszyła się sprzedaż węgla do Niemiec (-80,46%), które pozostały poza rankingiem oraz do Węgier (-25,09% przy 25,83 tys. ton).

Import			Eksport		
	H2 2024	H2 2025		H2 2024	H2 2025
1. Kazachstan	1 777,41	2 564,43	1. Czechy	1 143,45	1 122,01
2. Kolumbia	1646,79	765,48	2. Austria	452,19	436,76
3. Stany Zjednoczone	334,96	213,08	3. Słowacja	274,07	355,81
4. Australia	157,13	165,52	4. Ukraina	86,66	277,84
5. Czechy	280,80	158,83	5. Węgry	34,49	25,83
Łączny import	4 676,80	4 295,75	Łączny eksport	2 153,19	2 307,40

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

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Pod względem wartości, tabela głównych rynków importu i eksportu węgla częściowo pokrywa się z zestawieniem głównych dostawców pod względem całkowitego tonażu. Jedynie kraje zamykające listy różnią się od siebie, co może świadczyć o zróżnicowaniu cen jednostkowych węgla, wynikające ze specyfiki poszczególnych rynków oraz rodzaju sprowadzanego lub wysyłanego surowca. Czechy są kierunkiem zarówno importu, jak i eksportu dla węgla w Polsce. W obu kierunkach odnotowano spadki wartości, w imporcie było to 30,91%, a w eksporcie 8,29%.

Import			Eksport		
	H2 2024	H2 2025		H2 2024	H2 2025
1. Kazachstan	212,68	249,16	1. Czechy	197,38	159,67
2. Kolumbia	183,21	62,99	2. Austria	87,63	64,70
3. Stany Zjednoczone	65,16	32,09	3. Słowacja	41,53	48,88
4. Australia	40,36	24,15	4. Ukraina	12,01	43,31
5. Mozambik	64,35	20,48	5. Niemcy	12,80	4,80
Łączny import	654,46	452,14	Łączny eksport	369,15	338,55

Tabela 6. Top 5 kierunków importu i eksportu węgla w Polsce w drugim półroczu 2025 [mln EUR]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

## 2.2. Ropa naftowa

Paliwa płynne stanowią jeden z filarów przeładunkowych w polskich portach, przy czym Polska pozostaje trwałym importerem netto ropy naftowej. O ile jeszcze przed końcem 2021 roku kluczową rolę w zaopatrzeniu odgrywała Rosja, o tyle obecnie priorytety importowe uległy całkowitemu przeorientowaniu. Obecnie największym dostawcą surowca pozostaje Arabia Saudyjska, choć w ostatnim okresie odnotowano w tym kierunku spadek wolumenu o 5,63%. Drugą pozycję zajmuje Norwegia, od której zakupy bardzo znacznie wzrosły, bo aż o 33,47%. Te dwa państwa zajmowały też dwie pierwsze pozycje w Top 5 z H2 2024.

Zwiększenie handlu z Gujaną zmieniło pozycję tego rynku importowego z 4. na 3. miejsce. Zmniejszył się natomiast import ze Stanów Zjednoczonych, co wpłynęło na spadek z trzeciego miejsca w drugim półroczu 2024, i wypadnięcie z Top 5. Największy wzrost można zaobserwować w przypadku Gujany, aż o 97,32% w stosunku do H2 2024. Wolumeny z Nigerii również uległy zwiększeniu, o 117,10% i był to rekordowy wzrost wśród pięciu największych kierunków importu, jednocześnie kraj ten zamyka listę Top 5, a warto dodać, że w H2 2024 znajdował się poza rankingiem, na 7. pozycji. Całkowity wolumen zakupionej ropy naftowej w drugim półroczu 2025 był wyższy o 6,79% w porównaniu do drugiego półroczu 2024.

Import		
	H2 2024	H2 2025
1. Arabia Saudyjska	6 875,10	6 487,72
2. Norwegia	3 566,94	4 760,68
3. Gujana	654,17	1 290,82
4. Wielka Brytania	371,53	373,59
5. Nigeria	122,50	265,96
<b>Łączny import</b>	<b>12 594,39</b>	<b>13 449,31</b>

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

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Pod względem wartości import ropy naftowej do Polski wyniósł w H2 2025 prawie 6 mld EUR, wobec 6,89 mld EUR rok wcześniej, co oznacza spadek o 13,54%. Największym dostawcą pozostała Arabia Saudyjska, choć jej sprzedaż do Polski zmniejszyła się z 3 719,50 do 2 876,67 mln EUR (spadek o 22,66%). Norwegia zwiększyła wartość dostaw z 1 946,77 do 2 069,10 mln EUR (+6,28%), a jeszcze wyraźniej wzrosły zakupy z Gujany (+131,7%) - z 341,29 do 583,01 mln EUR. Wzrost odnotowały także Nigeria, z 69,71 do 124,53 mln EUR (+78,64%). Wielka Brytania zmniejszyła eksport ropy do Polski z 230,95 do 175,24 mln EUR (-24,12%). Oznacza to, że mimo spadku łącznej wartości importu, Polska utrzymała szeroko zdywersyfikowaną strukturę dostaw, w której dominuje Arabia Saudyjska, a uzupełniają ją kierunki północnoeuropejskie i coraz ważniejsza Gujana.

Import		
	H2 2024	H2 2025
1. Arabia Saudyjska	3 719,50	2 876,67
2. Norwegia	1 946,77	2 069,10
3. Gujana	341,29	583,01
4. Wielka Brytania	230,95	175,24
5. Nigeria	69,71	124,53
<b>Łączny import</b>	<b>6 894,19</b>	<b>5 960,81</b>

Tabela 8. Top 5 kierunków importu ropy naftowej w Polsce w drugim półroczu 2025 [mln EUR]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

## 2.3. Produkty ropy naftowej

W kategorii paliw istotną grupą są produkty ropy naftowej, w której Polska jest zarówno importerem, jak i eksporterem. Polska zaimportowała ponad 5,1 mln ton produktów ropy, z czego najwięcej z Niemiec (1,92 mln ton, +14,95% w odniesieniu do H2 2024). Odnotowano bardzo wysoki spadek (-62,15%) w przypadku importu produktów ze Stanów Zjednoczonych. Głównym kierunkiem eksportu produktów ropy naftowej z Polski nadal jest Ukraina, do której w pierwszych sześciu miesiącach 2025 roku trafiło 67,79% całkowitego eksportu. Łączny eksport pod względem tonażu odnotował 40,99% wzrost.

Pierwsze trzy kierunki importowe pod względem tonażu nie zmieniły się porównując drugie półrocze 2025 do tego samego okresu 2024 roku. Niemcy oraz Litwa odnotowały wzrost, odpowiednio o 14,95% i 9,76%, natomiast Stany Zjednoczone, znajdujące się na 2. pozycji odnotowały znaczny, bo dwucyfrowy spadek (-62,15%). Finlandia wykazując najwyższy wzrost (+40,86%) zajęła miejsce Szwecji, która to zamknęła Top 5 kierunków importu. Niderlandy z 5. pozycji w H2 2024, w tym samym okresie roku 2025 znalazły się poza rankingiem (-39,31%).

W eksporcie liczonym w tonażu dwa pierwsze kraje pozostały niezmienione – Ukraina i Finlandia, odnotowując przy tym spore wzrosty odpowiednio o 40,82% (1 112,19 tys. ton) i 52,60% (168,54 tys. ton). Niemcy zajęły miejsce Niderlandów (3. pozycja) ze wzrostem 53,29% (125,13 tys. ton), a te z kolei wypadły poza ranking. Czechy i Szwecja zajęły odpowiednio 4. i 5. zastępując Niemcy i Belgię, ta druga wypadła z listy Top 5 kierunków eksportu produktów ropy naftowej w Polsce w H2 2025. Eksport wzrósł znacznie dla krajów zamykających listę i były to najwyższe odnotowane wzrosty – dla Czech o 64,35% (97,87 tys. ton), a dla Szwecji 54,19% (71,58 tys. ton). Mimo silnej koncentracji na kilku rynkach, polski handel produktami ropy naftowej w H2 2025 r. był wyraźnie wspierany przez wzrosty na kierunkach północnych i wschodnich.

Import			Eksport		
	H2 2024	H2 2025		H2 2024	H2 2025
1. Niemcy	1 667,06	1 916,23	1. Ukraina	1 112,19	1 566,17
2. Stany Zjednoczone	1 268,42	480,09	2. Finlandia	110,44	168,54
3. Litwa	376,54	413,28	3. Niemcy	82,12	125,13
4. Finlandia	277,20	390,46	4. Czechy	59,55	97,87
5. Szwecja	251,13	295,65	5. Szwecja	46,42	71,58
<b>Łączny import</b>	<b>5 139,95</b>	<b>5 168,73</b>	<b>Łączny eksport</b>	<b>1 638,68</b>	<b>2 310,36</b>

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

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

W drugim półroczu 2025 import produktów ropy naftowej do Polski liczony według wartości zmniejszył się o 5,22% (z 3,80 do 3,61 mld EUR). Największy spadek dotyczył Stanów Zjednoczonych (-63,77%) i Niderlandów (-31,06%). Finlandia natomiast odnotowała największy wśród 5 krajów wzrost - 23,39% osiągając wartość 245,72 mln EUR. Kierunki eksportu w drugiej połowie 2025 roku zarówno pod względem tonażowym, jak i wartościowym były zbieżne, co inaczej przedstawia się w przypadku importu – tam poza odmienną kolejnością nastąpiła zamiana, w rankingu przedstawiającym wartości brak Szwecji, która zajmuje 5. miejsce w tabeli dotyczącej tonażu, jej miejsce zajęły Niderlandy. Ogółem eksport liczony według wartości wzrósł o 18,19%, z 1,39 mld EUR do 1,64 mld EUR.

Import			Eksport		
	H2 2024	H2 2025		H2 2024	H2 2025
1. Niemcy	1 320,55	1 381,40	1. Ukraina	847,92	1 077,91
2. Stany Zjednoczone	834,04	302,18	2. Niemcy	104,02	108,60
3. Litwa	261,62	257,01	3. Finlandia	64,64	78,69
4. Finlandia	199,15	245,72	4. Czechy	52,39	72,49
5. Szwecja	170,94	179,75	5. Niderlandy	62,74	48,10
<b>Łączny import</b>	<b>3 808,89</b>	<b>3 610,10</b>	<b>Łączny eksport</b>	<b>1 386,78</b>	<b>1 638,97</b>

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

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

## 2.4. Gaz płynny – LPG

W drugiej połowie 2025 roku Polska zaimportowała 1,19 mld ton w porównaniu z 1,24 mld ton w analogicznym okresie 2024 roku, co oznaczało spadek o 4,22%. Najwięcej LPG Polska importowała ze Szwecji (324,13 tys. ton), wielkość pozostała stabilna w porównaniu do tego samego okresu roku 2024. Rosja z pierwszego miejsca w H2 2024 spadła na trzecie, notując spory spadek (-67,57%). Natomiast Stany Zjednoczone z trzeciego miejsca w H2 2024, wspięły się na drugie miejsce z ponad 202 tys. ton (wzrost o ponad 151%). Wielka Brytania i Niderlandy także odnotowały spore wzrosty i było to odpowiednio 98,38% i 60,55%. Gwałtowna zmiana struktury importu LPG jest bezpośrednim efektem sukcesywnego wygaszania kontraktów na dostawy z Federacji Rosyjskiej (spadek o 67,57%), co stanowi odpowiedź na zaostrzające się unijne sankcje oraz strategiczną decyzję polskich importerów o pełnej dywersyfikacji źródeł zaopatrzenia. W eksporcie liczącym według tonażu zanotowano duży łączny spadek (-43,89%). Całkowity wolumen sprzedanego LPG wyniósł 113,53 tys. ton. W prawie wszystkich Top 5 kierunkach eksportu były znaczne spadki, największe odnotowano w kierunku Ukrainy (-60,66%), Niemiec (-66,79%), Węgry (-29,74%). Włochy z nieco ponad 12 tys. ton pozostały stabilne, a Czechy jako jedyne wśród Top 5 kierunków eksportu, odnotowały wzrost z 6,40 tys. ton do 7,25 tys. ton (+13,24%).

Import			Eksport		
	H2 2024	H2 2025		H2 2024	H2 2025
1. Szwecja	322,45	324,13	1. Ukraina	109,28	42,99
2. Stany Zjednoczone	80,67	202,79	2. Węgry	26,50	18,62
3. Rosja	442,55	143,50	3. Niemcy	24,60	8,17
4. Wielka Brytania	52,38	103,91	4. Włochy	12,13	12,03
5. Niderlandy	47,27	75,90	5. Czechy	6,40	7,25
<b>Łączny import</b>	<b>1 243,02</b>	<b>1 190,53</b>	<b>Łączny eksport</b>	<b>202,31</b>	<b>113,53</b>

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

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

W tabeli wartości importu i eksportu LPG nie uwzględniono Rosji, ponieważ dostępne dane są zbyt niejednoznaczne. W bazach dla tej pozycji widnieje wartość „0”, mimo że w rzeczywistości import nadal występował, choć na znacznie niższym poziomie niż w analogicznym okresie roku poprzedniego. Wynika to z tego, że część dostaw mogła być przypisana do innych frakcji lub poza kategorię LPG, przez co ujęcie Rosji w zestawieniu liczbowym mogłoby zniekształcać obraz rynku. Zarówno w imporcie, jak i eksporcie odnotowano spadki, w przypadku importu było to -8,33%, a w eksporcie -45,60%.

Import			Eksport		
	H2 2024	H2 2025		H2 2024	H2 2025
1. Szwecja	193,71	131,44	1. Ukraina	9,34	3,80
2. Niderlandy	53,65	69,47	2. Czechy	2,17	1,92
3. Niemcy	30,26	59,84	3. Słowacja	2,96	1,67
4. Belgia	68,33	57,83	4. Litwa	1,26	0,96
5. Wielka Brytania	54,07	48,40	5. Niemcy	2,10	0,63
<b>Łączny import</b>	<b>554,00</b>	<b>507,83</b>	<b>Łączny eksport</b>	<b>20,57</b>	<b>11,19</b>

Tabela 12. Top 5 kierunków importu i eksportu LPG w Polsce w drugim półroczu 2025 [mln EUR]

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

## 2.5. Gaz ziemny i LNG

Aktualizacja danych za drugie półrocze H2 2025 roku wskazuje na utrzymującą się trudną sytuację statystyczną oraz zmienność na rynku gazu. W bazach danych Eurostat, w tym w zestawieniach dotyczących handlu zagranicznego coraz częściej pojawia się komunikat o niedostępności danych. Wynika to z rosnącej liczby przypadków objętych klauzulą poufności (*confidentiality flags*), co utrudnia szczegółową analizę wolumenową gazu ziemnego i LNG na poziomie poszczególnych państw członkowskich w H2 2025.

Polska utrzymała wysoki poziom bezpieczeństwa dostaw dzięki dywersyfikacji infrastruktury, obejmującej terminal LNG w Świnoujściu oraz gazociąg Baltic Pipe. W 2025 roku terminal w Świnoujściu odebrał 81 dostaw LNG, o 20 więcej niż rok wcześniej, a głównymi kierunkami pozostały USA i Katar, uzupełniane przez dostawy z innych rynków. Baltic Pipe, wraz z terminalem LNG, pozostawał jednym z filarów krajowego systemu gazowego, wzmacniając odporność Polski na zakłócenia podażowe i ograniczając zależność od tradycyjnych kierunków importu.

Na poziomie unijnym kluczowym momentem było przyjęcie 26 stycznia 2026 r. rozporządzenia (UE) 2026/261 (tzw. REPowerEU), które formalizuje stopniowe wycofywanie importu rosyjskiego gazu ziemnego. Regulacja ta, obejmująca zarówno LNG, jak i gaz rurociągowy, wprowadza system zezwoleń dla umów zawartych przed 17 czerwca 2025 r. i zakłada ich wygaszanie. Import rosyjskiego LNG do UE w 2025 roku wykazywał jeszcze tendencję wzrostową – w pierwszej połowie roku wartość tego importu wzrosła o 29% rok do roku, z Francją pozostającą głównym odbiorcą. Nowy reżim prawny, wchodzący w pełną fazę operacyjną w 2026 roku, wymusza na państwach członkowskich radykalne zmiany w strukturze dostaw. Obecnie monitorowanie zależności energetycznej od Rosji opiera się w większym stopniu na raportowaniu w ramach nowych ram regulacyjnych REPowerEU niż na standardowych zestawieniach statystycznych Eurostat, które w obliczu nowych wymogów bezpieczeństwa stały się mniej przejrzyste w zakresie danych historycznych i bieżących za okres H2 2025.

## 2.6. Zboże

Jednym z ważniejszych ładunków w transporcie morskim jest także zboże. Polska jest eksporterem netto tego ładunku. W H2 2025 zaobserwowano niewielki wzrost łącznego eksportu liczonego w tonażu, o 2,43% w porównaniu do analogicznego okresu roku 2024. Głównym kierunkiem eksportu zbóż pozostają Niemcy, choć tutaj odnotowano duży spadek (-22,21%). Kraj ten stanowił aż 33,73% udziału w całym rynku eksportu zbóż w drugiej połowie 2025 roku. Poza rynkiem europejskim, istotne nadal były kierunki afrykańskie, takie jak: Nigeria, czy Kongo, którego nie było poprzednio w rankingu H2 2024, tam też odnotowano najwyższy wzrost bo o 227,19%.

Po stronie całkowitego importu zbóż liczonego według tonażu odnotowano spadek o 24,15%. Największy wzrost odnotowała Mjanma (+51,85%). Zmienność w strukturze importu zbóż, z wyraźnym wyhamowaniem dostaw ze Słowacji (pierwsza pozycja ze spadkiem 37,20%) i Czech (druga pozycja ze spadkiem 55,57%) przy jednoczesnym wzroście znaczenia rynków pozaeuropejskich, m.in. Argentyny, wynika z przesunięć w globalnych łańcuchach dostaw oraz dostosowania się rynku do zmieniającej się podaży surowca w regionie.

Import			Eksport				
	H2 2024	H2 2025		H2 2024	H2 2025		
1.	<b>Słowacja</b>	172,60	108,40	1.	<b>Niemcy</b>	2 016,72	1 568,82
2.	<b>Czechy</b>	151,13	66,81	2.	<b>Niderlandy</b>	297,29	380,76
3.	<b>Argentyna</b>	51,10	63,38	3.	<b>Nigeria</b>	280,22	160,00
4.	<b>Mjanma</b>	20,74	31,50	4.	<b>Belgia</b>	131,84	126,41
5.	<b>Niemcy</b>	20,72	29,06	5.	<b>Kongo</b>	38,05	124,51
	<b>Łączny import</b>	565,98	429,31		<b>Łączny eksport</b>	4 540,03	4 650,49

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

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych Eurostat

Import liczony według wartości w H2 2025 zmalał o prawie 12% w porównaniu do tego samego okresu roku 2024, osiągając ponad 208 mln EUR. Wzrosty wśród Top 5 kierunków importu odnotowała Argentyna (19,27 mln EUR) oraz Niemcy (14,17 mln EUR), odpowiednio o 21,01% i 8,65%. Największe spadki z kolei Słowacja (-35,69%, 22,03 mln EUR) i Czechy (-54,76%, 15,72 mln EUR). Jeśli chodzi o eksport liczony według wartości, utrzymał się on niemal na niezmienionej pozycji, notując lekki spadek (-2,54%) i osiągając wartość prawie 1 mld EUR. Największe znaczenie miały Niemcy, które utrzymały pozycję głównego odbiorcy polskiego zboża, mimo spadku wartości z 430,90 do 328,50 mln EUR (-23,76%).

Import			Eksport				
	H2 2024	H2 2025		H2 2024	H2 2025		
1.	<b>Francja</b>	25,93	24,96	1.	<b>Niemcy</b>	430,90	328,50
2.	<b>Słowacja</b>	34,26	22,03	2.	<b>Niderlandy</b>	64,97	79,60
3.	<b>Argentyna</b>	15,93	19,27	3.	<b>Hiszpania</b>	25,43	50,75
4.	<b>Czechy</b>	34,74	15,72	4.	<b>Angola</b>	15,43	46,78
5.	<b>Niemcy</b>	13,04	14,17	5.	<b>Węgry</b>	13,27	44,05
	<b>Łączny import</b>	236,25	208,15		<b>Łączny eksport</b>	1 009,70	984,07

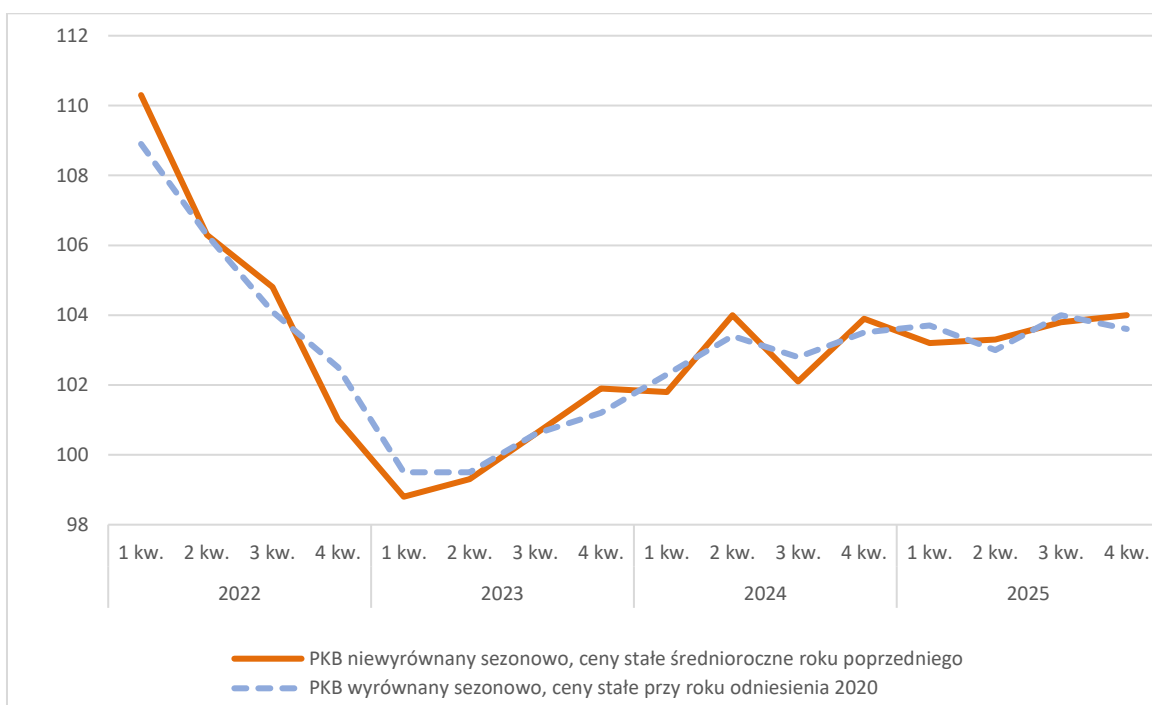
Tabela 14. Top 5 kierunków importu i eksportu zboża w Polsce w drugim półroczu 2025 [mln EUR]

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 drugie półrocze 2025 roku, produkt krajowy brutto (PKB) Polski wzrósł realnie o 4,0% w III kwartale i o 3,6% w IV kwartale, w ujęciu niewyrównanym sezonowo. W poprzednim roku analogiczne wskaźniki wynosiły odpowiednio 2,1% i 3,9%. W trzecim kwartale 2025 roku, po korekcie sezonowej, realny PKB wzrósł o 4,0% wobec a kwartał czwarty – o 3,6%. Utrzymanie wzrostu PKB w H2 2025 było oparte głównie na stabilnym, rosnącym popycie krajowym. Według danych GUS, na koniec IV kwartału 2025 spożycie ogółem było wyższe o 5,2% niż przed rokiem, nakłady brutto na środki trwałe zwiększyły się o 4,7%, a stopa inwestycji (relacja nakładów brutto na środki trwałe do produktu krajowego brutto w cenach bieżących) wyniosła 22,3% wobec 22,4% rok wcześniej.



Rysunek 3. 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 drugiej połowie 2025 roku ceny towarów i usług konsumpcyjnych w Polsce wzrosły o 0,7% w porównaniu do pierwszego półrocza 2025, a w stosunku do pierwszego półrocza poprzedniego roku były wyższe o 2,7%. Obecny poziom inflacji w H2 2025 wynoszący 2,4% na koniec grudnia nie przekroczył celu Narodowego Banku Polskiego na poziomie 2,5%, jednak mieści się w dopuszczalnym przedziale  $\pm 1$  p.p., czyli 1,5–3,5%.

	H1	H2	H1	H2
	okres poprzedni = 100		analogiczny okres w roku poprzednim = 100	
2025	102,0	100,7	104,5	102,7
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

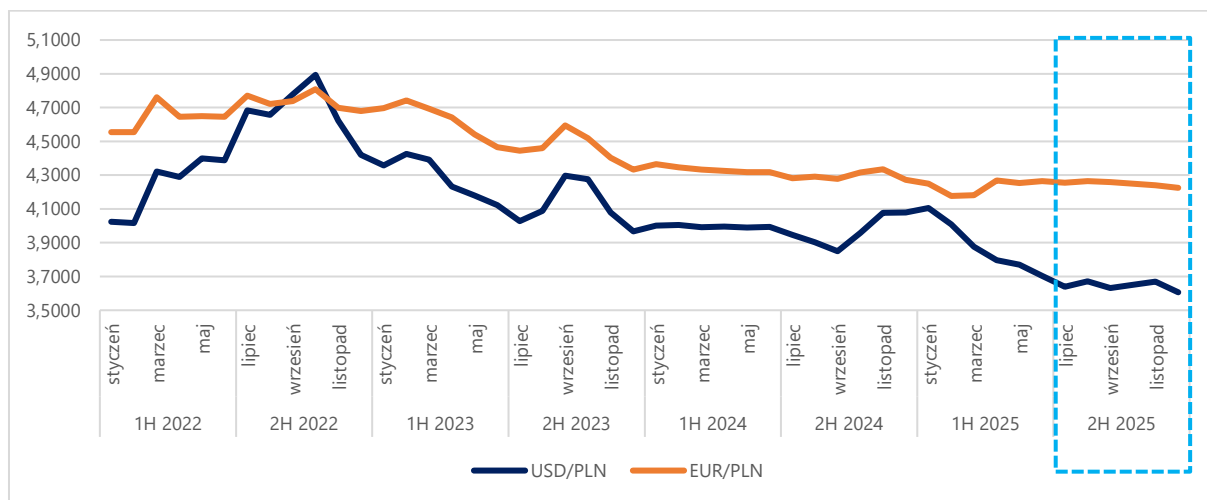
Tabela 15. Półroczne wskaźniki cen towarów i usług konsumpcyjnych w Polsce w latach 2019-2025

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 były bardzo stabilne i nie odnotowano znaczących wahań miesiąc do miesiąca, szczególnie w przypadku w stosunku do euro. W porównaniu z analogicznym okresem 2024 roku obserwuje się znaczące umocnienie złotego wobec dolara. Kurs USD/PLN obniżył się do zakresu 3,60–3,70 w H2 2025, podczas gdy kurs EUR/PLN pozostawał stabilny przez większość roku i oscylował na poziomie ok. 4,18–4,25. Zmiany w kursie USD/PLN odzwierciedlają wpływ polityki prezydenta Donalda Trumpa oraz cięcia stóp procentowych przez Fed wpływając presję na amerykańską walutę w drugiej połowie 2025 roku.



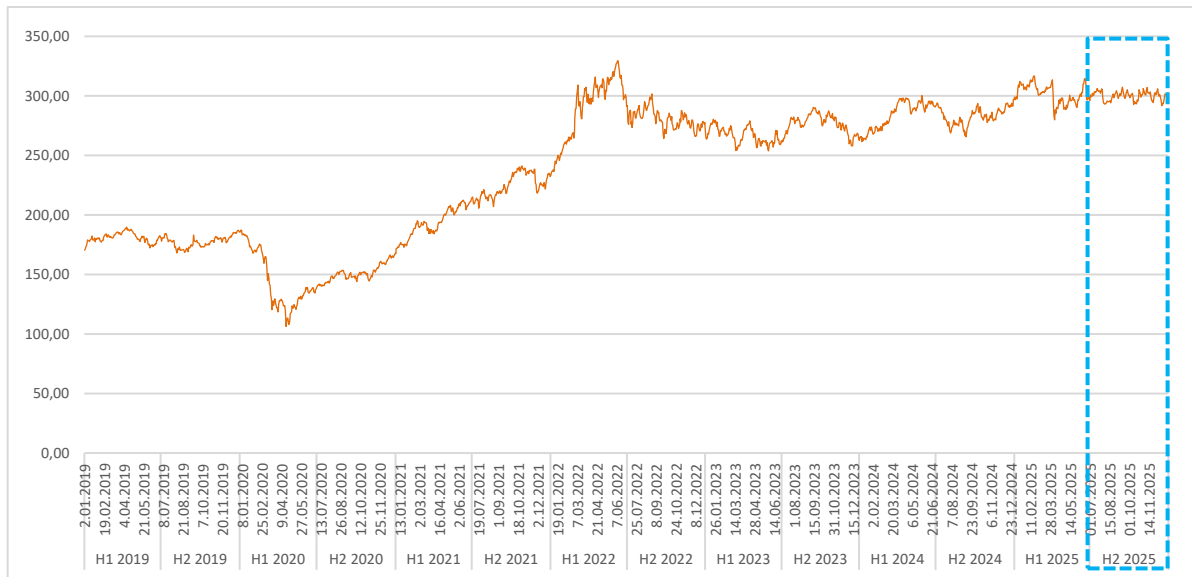
Rysunek 4. Miesięczne kursy średnioważone USD/PLN oraz EUR/PLN w latach 2022-2025

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 5. Indeks CRB w latach 2020-2025

Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych ze strony MacroMicro

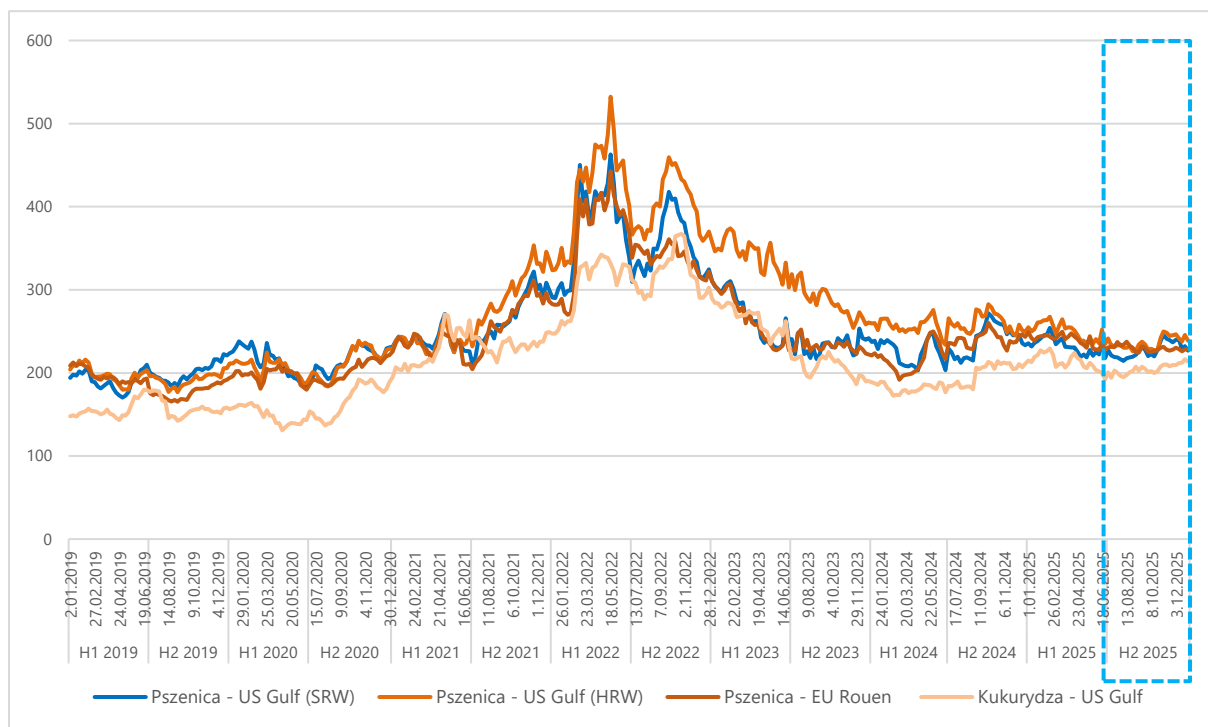
Rysunek 9 przedstawia wartości indeksu CRB w latach 2020–2025. W drugiej połowie 2025 roku indeks CRB utrzymywał się na relatywnie stabilnym, wysokim poziomie, oscylując głównie w przedziale około 290–310 punktów. Trzeci kwartał (lipiec–wrzesień) charakteryzował się umiarkowaną zmiennością, przy średnich wartościach zbliżonych do poziomu 300 punktów. Okres ten nie przyniósł wyraźnego trendu wzrostowego ani spadkowego, co może wskazywać na równoważenie się czynników popytowych i podażowych na rynkach surowcowych. Czwarty kwartał (październik–grudzień) przyniósł kontynuację trendu stabilizacji. Końcówka roku wykazała jeszcze większe uspokojenie dynamiki zmian, z wartościami utrzymującymi się blisko poziomu 300 punktów. Analiza dziennych notowań pokazuje, że indeks przez większość drugiego półrocza oscylował wokół tego poziomu równowagi, bez wyraźnych impulsów prowadzących do trwałego wybicia w górę lub w dół. Taka stabilizacja może odzwierciedlać bardziej zrównoważone warunki rynkowe – przy utrzymującym się popycie na surowce energetyczne i metale, ale jednocześnie przy ograniczaniu presji wzrostowej przez czynniki makroekonomiczne, w tym politykę monetarną oraz stopniowe wygaszanie napięć w niektórych obszarach geopolitycznych. Drugie półrocze 2025 roku można zatem scharakteryzować jako okres względnej równowagi na rynku surowcowym – z utrzymaniem wysokich poziomów cen, ale przy wyraźnie niższej dynamice zmian niż w pierwszej połowie roku.

## Ceny zbóż

Wycena zbóż na rynku europejskim i polskim odbywa się w oparciu o notowania głównie dwóch giełd tj. Amerykańska CBOT i Europejska MATIF. Handel w Polsce w głównej mierze opiera się na notowaniach giełdy MATIF, gdzie ceny zbóż notowane są w kontraktach na poszczególne miesiące. Wśród ważniejszych wskaźników cen zboża należy wskazać ceny na bazie FOB – pszenica – typy HRW i SRW (Stany Zjednoczone) oraz pszenica chlebowa eksportowana z portu Rouen, a także kukurydzę. Pszenica SRW (ang. *Soft Red Winter*) i HRW (ang. *Hard Red Winter*) to dwa główne typy pszenicy uprawiane

głównie w USA, a różnią się przede wszystkim strukturą ziarna, zawartością białka oraz przeznaczeniem.

Na Rysunku 10 zostały przedstawione ceny giełdowe wybranych zbóż w latach 2020–2025. W drugim półroczu 2025 roku ceny zbóż w Polsce oraz na rynkach europejskich utrzymywały się na relatywnie stabilnym poziomie, z niewielką tendencją wzrostową w porównaniu do pierwszego półrocza. Notowania pozostawały wyraźnie niższe niż w okresie szczytów z lat 2021–2022, co wskazuje na utrzymującą się równowagę pomiędzy podażą a popytem na rynku zbóż. W trzecim kwartale (lipiec–wrzesień) obserwowano umiarkowaną stabilizację cen, z lekkimi wahaniami wynikającymi z sezonowości zbiorów oraz sytuacji pogodowej w Europie. Czwarty kwartał (październik–grudzień) przyniósł kontynuację stabilizacji z niewielkimi wahaniami cen. Okresowe wzrosty były przeplatane korektami, jednak bez wyraźnego trendu spadkowego lub wzrostowego. Analiza notowań wskazuje, że drugie półrocze 2025 roku upłynęło pod znakiem względnej stabilizacji rynku zbóż, przy ograniczonej zmienności cen. Czynniki takie jak zrównoważona podaż, stabilny – choć umiarkowany – popyt eksportowy oraz brak silnych impulsów geopolitycznych wpływały na utrzymanie cen na umiarkowanym poziomie. W efekcie rynek zbóż w analizowanym okresie cechował się większą przewidywalnością niż w latach wcześniejszych, przy jednoczesnym utrzymaniu relatywnie korzystnej pozycji kukurydzy względem innych gatunków zbóż.

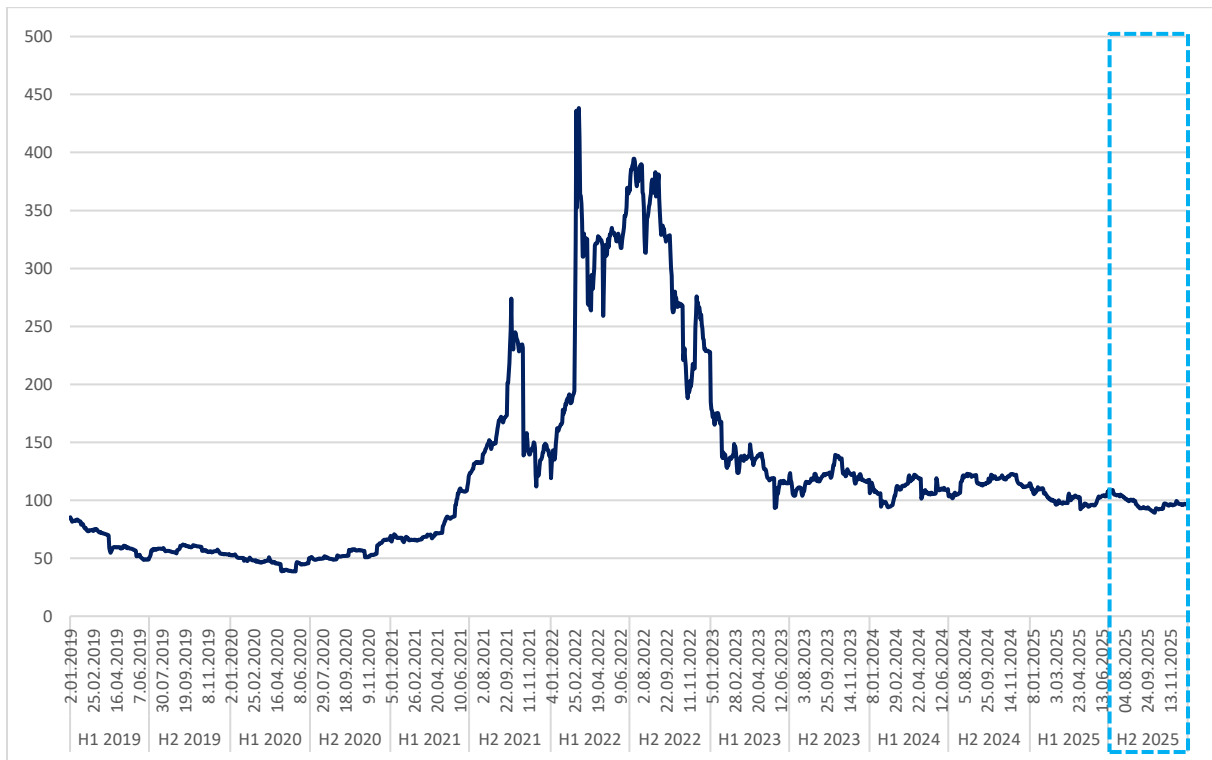


Rysunek 6. Ceny wybranych zbóż na giełdzie w latach 2020-2025 [EUR/tona]

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

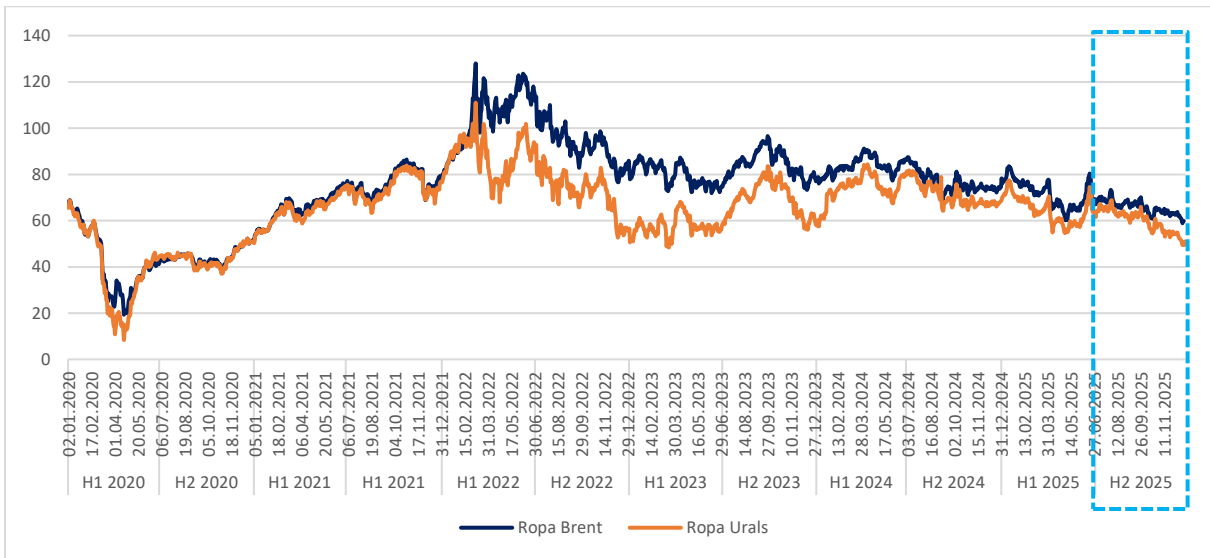
Źródło: opracowanie Actia Forum na podstawie danych ze strony Investing.com

W drugim półroczu 2025 roku indeks CIF ARA nadal utrzymywał się w stabilnym, niskim przedziale cenowym, z notowaniami węgla energetycznego oscylującymi głównie wokół poziomu 90–105 USD za tonę. Średnia cena w H2 2025 była zbliżona do poziomów obserwowanych w pierwszym półroczu i wyniosła około 90–102 USD/tona, co potwierdza kontynuację trendu stabilizacji rynku. W trzecim kwartale (lipiec–wrzesień) ceny pozostawały relatywnie płaskie, z niewielkimi wahaniami wokół poziomu 100 USD za tonę. Okres ten charakteryzował się ograniczoną zmiennością i brakiem istotnych impulsów rynkowych, które mogłyby wpłynąć na wyraźne zmiany cen. Czwarty kwartał (październik–grudzień) przyniósł podobny obraz – notowania poruszały się w wąskim przedziale, bez trwałego trendu spadkowego. Analiza dziennych notowań wskazuje, że zmienność w H2 2025 pozostała niska, szczególnie na tle lat 2021–2023, kiedy rynek doświadczał gwałtownych wzrostów i spadków. Brak silnych wahań cenowych sugeruje ustabilizowanie się rynku węgla w Europie oraz wyraźne ograniczenie czynników spekulacyjnych. Główne czynniki wpływające na utrzymanie niskich cen pozostawały zbliżone do tych obserwowanych w pierwszej połowie roku. Stabilna sytuacja na rynku energii, wysokie poziomy zapasów w portach ARA oraz ograniczony popyt ze strony sektora energetycznego – wynikający m.in. z konkurencyjności gazu i dalszego rozwoju odnawialnych źródeł energii – nadal ograniczały presję wzrostową. Dodatkowo, stosunkowo łagodny początek sezonu grzewczego oraz utrzymujący się poziom importu z głównych kierunków (RPA, USA, Kolumbia) sprzyjały utrzymaniu równowagi rynkowej.

## 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 8. Notowania ropy Brent i ropy Urals w latach 2020-2025 [USD/baryłka]

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

W drugim półroczu 2025 roku ceny ropy Brent oraz Urals utrzymywały się w trendzie lekko spadkowym, przy jednoczesnym zachowaniu relatywnie niskiej zmienności. Notowania ropy Brent w H2 2025 oscylowały głównie w przedziale około 60–75 USD za baryłkę, natomiast ropa Urals kształtowała się na poziomie około 55–65 USD za baryłkę. Oznacza to obniżenie poziomów cen względem pierwszego półrocza (oprócz początku II kw. 2025) oraz utrzymanie różnicy cenowej między Brent a Urals na poziomie średnio ok. 6–8 USD, a pod koniec roku sięgającym nawet 10 USD za baryłkę. Wahania cen miały charakter krótkookresowy, a rynek pozostawał względnie stabilny. Czwarty kwartał przyniósł pogłębienie trendu spadkowego, w szczególności w przypadku ropy Urals. Brak silnych impulsów wzrostowych oraz ograniczona aktywność spekulacyjna sprzyjały utrzymaniu cen w wąskim przedziale. Główne czynniki wpływające na poziom cen obejmowały utrzymującą się wysoką podaż – zarówno ze strony producentów spoza OPEC, jak i względnie stabilną politykę wydobywczą OPEC+. Jednocześnie popyt globalny rósł wolniej od oczekiwań, szczególnie w Chinach oraz w części gospodarek europejskich. Napięcia geopolityczne pozostawały ograniczone i nie generowały istotnej premii ryzyka w cenach ropy. W Polsce utrzymująca się tendencja spadkowa cen ropy Brent przełożyła się na stopniowe obniżenie cen paliw w drugiej połowie 2025 roku. Stabilność dostaw oraz dywersyfikacja kierunków importu – z dominacją ropy spoza Rosji – sprzyjały przewidywalności rynku krajowego i ograniczeniu ryzyk związanych z dostępnością surowca.

## 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. 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.

Dane kontraktów terminowych na gaz ziemny w latach 2020-2025 zostały przedstawione na Rysunku

13 (Btu – *British Thermal Unit*, ok. 0,000293 MWh).



Rysunek 9. Kontrakty terminowe na gaz ziemny w latach 2020-2025 [USD/MMBtu]

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

W trzecim kwartale 2025 roku kontrakty terminowe na gaz ziemny utrzymywały się na umiarkowanym poziomie a notowania oscylowały głównie w przedziale około 2,8–3,5 USD/MMBtu. Okres ten charakteryzował się ograniczoną zmiennością, co było związane z sezonowo niższym popytem na gaz oraz wysokim poziomem zapasów w europejskich magazynach po zakończeniu sezonu grzewczego. Kolejny, czwarty kwartał przyniósł wzrosty – wyraźną, choć stopniową tendencją wzrostową w porównaniu do pierwszego półrocza można było obserwować od początku listopada, a szczytowe notowanie miało miejsce 5 grudnia (5,289). Wzrost ten był jednak wciąż umiarkowany w porównaniu do dynamicznych skoków obserwowanych w latach 2021–2022. Główne czynniki wpływające na poziom cen obejmowały utrzymującą się dywersyfikację dostaw gazu do Europy, w szczególności poprzez import LNG z USA, Kataru i innych kierunków, a także wysoki poziom napełnienia magazynów gazu przed sezonem zimowym. Jednocześnie popyt w Europie i Azji pozostawał umiarkowany, a warunki pogodowe w drugiej połowie roku nie generowały jeszcze skrajnych wzrostów zapotrzebowania. Mimo utrzymującej się niepewności geopolitycznej, rynek gazu ziemnego w drugiej połowie 2025 roku wykazywał większą stabilność i odporność na zakłócenia niż w okresie bezpośrednio po wybuchu 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 drugim półroczu 2025 roku ceny metali przemysłowych na London Metal Exchange (LME) wykazywały wyraźną tendencję wzrostową, kontynuując ożywienie obserwowane pod koniec pierwszego półrocza. Indeks LME w H2 2025 oscylował początkowo w przedziale około 4 000–4 300 punktów, jednak w kolejnych miesiącach stopniowo rósł, osiągając pod koniec analizowanego okresu poziomy zbliżone do 4 500–4 700 punktów.

Analiza notowań wskazuje, że rynek metali w H2 2025 znajdował się w fazie stopniowego umacniania,

przy jednoczesnym zachowaniu umiarkowanej zmienności. W przeciwieństwie do gwałtownych wahań z lat 2021–2022, zmiany cen miały bardziej uporządkowany i przewidywalny charakter. Główne czynniki wpływające na wzrost cen obejmowały poprawę globalnego sentymentu gospodarczego, stabilizację kursów walut oraz rosnące zapotrzebowanie na metale wykorzystywane w transformacji energetycznej i elektromobilności. Dodatkowo ograniczenia podażowe w niektórych regionach wydobywczych oraz utrzymujące się napięcia logistyczne sprzyjały utrzymaniu presji wzrostowej. W kontekście rynku krajowego korzystne warunki cenowe w drugiej połowie 2025 roku sprzyjały producentom metali, w tym spółce KGHM Polska Miedź, wspierając stabilność przychodów oraz utrzymanie wysokiej opłacalności działalności wydobywczej i przetwórczej.



Rysunek 10. Indeks LME w latach 2020-2025 [pkt]

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

\*Brak notowań indeksu LME po 29 października 2025 roku wynika z ograniczeń dostępności danych w powszechnie dostępnych źródłach (np. agregatorach typu Trading Economics lub Investing.com itp.), a nie z faktycznego zaprzestania publikacji indeksu. Indeks LME pozostaje nadal obliczany przez London Metal Exchange, jednak dostęp do jego aktualnych wartości często wymaga płatnych źródeł danych lub bezpośredniego dostępu do serwisów giełdowych.

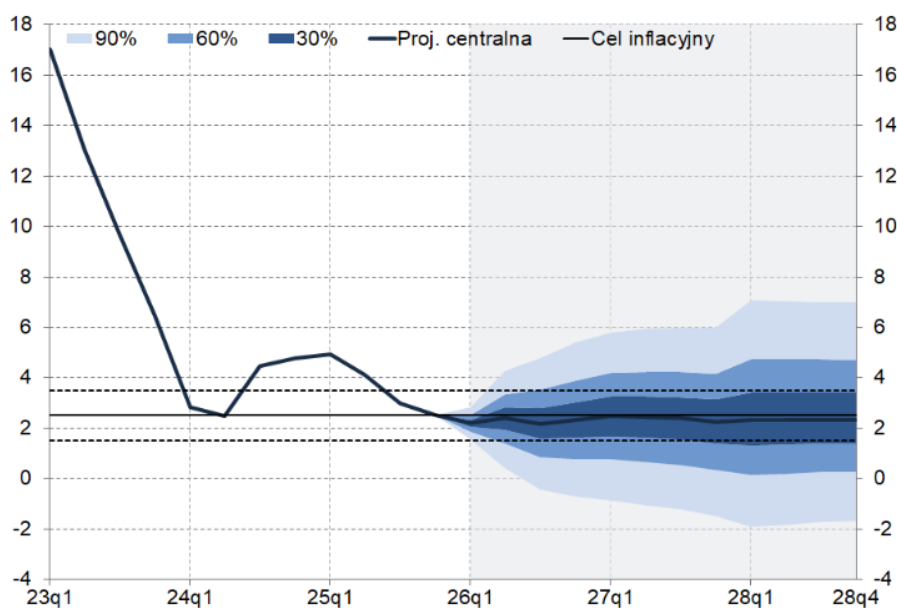
## 3.4. Prognozy makroekonomiczne

### 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 15 i 16. Ostatnia projekcja, przygotowana w marcu 2026 roku, obejmuje okres od I kwartału 2026 roku do IV kwartału 2028 roku.

NBP w najnowszej projekcji z marca 2026 roku wskazuje na utrwalenie procesu dezinflacji i stabilizację inflacji CPI w pobliżu celu banku centralnego w całym horyzoncie prognozy. Zgodnie z centralną ścieżką, średnioroczna inflacja wyniesie około 2,3% w 2026 roku, 2,4% w 2027 roku oraz 2,3% w 2028

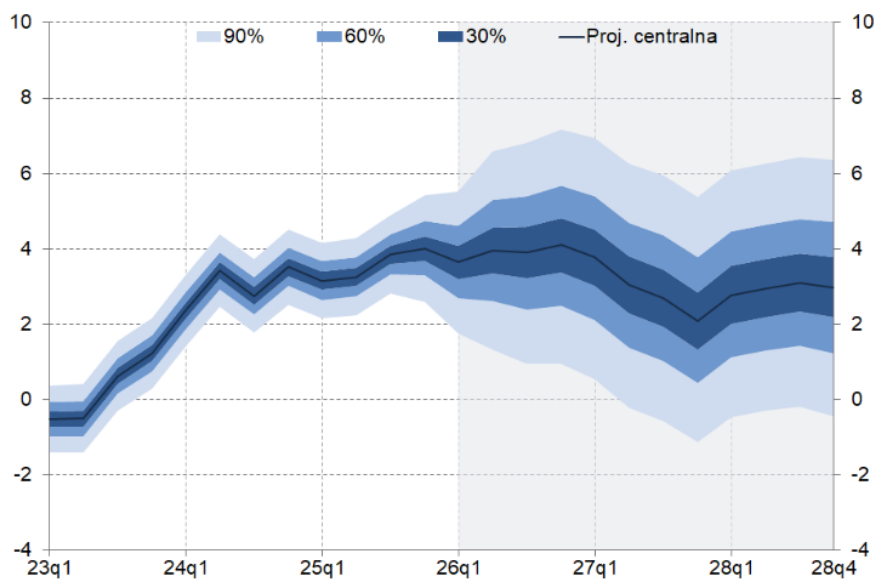
roku, pozostając w przedziale dopuszczalnych odchyień od celu NBP ( $2,5\% \pm 1$  p.p.). Oznacza to wyraźne obniżenie ścieżki inflacyjnej względem wcześniejszych projekcji oraz przejście gospodarki do fazy stabilizacji cen. Czynnikiem sprzyjającym obniżeniu inflacji są przede wszystkim niższe ceny surowców energetycznych i rolnych, spadek dynamiki inflacji bazowej oraz ograniczenie presji kosztowej w gospodarce. Jednocześnie w horyzoncie projekcji utrzymują się istotne czynniki ryzyka w kierunku wzrostu inflacji, które wpływają na relatywnie szeroki zakres niepewności – z 50-procentowym prawdopodobieństwem inflacja w 2026 roku mieści się w przedziale 1,6–2,9%, w 2027 roku 1,1–3,7%, a w 2028 roku 0,9–4,0%. Najważniejszym wydają się być potencjalne wzrosty cen surowców energetycznych, w szczególności ropy naftowej, które mogą wynikać z napięć geopolitycznych – zwłaszcza w regionie Bliższego Wschodu. Ewentualna eskalacja konfliktów w tym obszarze mogłaby prowadzić do zakłóceń podaży ropy oraz wzrostu kosztów transportu i energii, co przełożyłoby się na wyższą inflację, zarówno bezpośrednio (paliwa), jak i pośrednio poprzez koszty produkcji i ceny usług.



Rysunek 11. Prognoza inflacji CPI w Polsce do IV kwartału 2027 roku (%)

Źródło: NBP

Zgodnie z projekcją Narodowy Bank Polski przedstawioną na Rysunku 16, dynamika PKB Polski w horyzoncie prognozy wykazuje stopniowe wygasanie po okresie ożywienia. W 2025 roku tempo wzrostu gospodarczego osiąga relatywnie wysokie poziomy (ok. 3,5–4,0%), co wynika przede wszystkim z silnego impulsu inwestycyjnego oraz odbudowy konsumpcji prywatnej. W 2026 roku wzrost stabilizuje się w przedziale ok. 3,0–4,0%, natomiast w 2027 roku widoczne jest stopniowe spowolnienie do poziomu ok. 2,5–3,0%. W końcowym okresie projekcji (2028) dynamika PKB utrzymuje się na umiarkowanym poziomie ok. 2,5–3,0%, co wskazuje na powrót gospodarki do bardziej zrównoważonego tempa wzrostu. Jednocześnie projekcja charakteryzuje się relatywnie szerokimi przedziałami niepewności, co odzwierciedla wpływ czynników zewnętrznych – w szczególności sytuacji gospodarczej w strefie euro oraz zmienności otoczenia geopolitycznego. W krótkim okresie wzrost wspierany jest przez środki unijne (w tym KPO) oraz inwestycje transformacyjne, jednak w średnim horyzoncie ograniczają go czynniki takie jak słabszy popyt zewnętrzny, rosnące realne stopy procentowe oraz wygasanie impulsów fiskalnych. W rezultacie ścieżka PKB wskazuje na scenariusz stopniowego przejścia od fazy odbicia gospodarczego do stabilnego, umiarkowanego wzrostu, spójnego z jednoczesnym procesem dezinflacji w gospodarce.



Rysunek 12. Prognoza PKB Polski do IV kwartału 2027 roku (%)

Źródło: NBP

## Wskaźnik PMI

Na poniższym wykresie (Rysunek 17) zaprezentowano wartości wskaźnika PMI dla sektora przemysłowego w latach 2022–2025 dla Polski, jej głównych partnerów handlowych (Niemcy, Francja, Czechy, Chiny), a także dla całej strefy euro. Analiza danych wskazuje na wyraźne zróżnicowanie dynamiki odbicia przemysłu pomiędzy poszczególnymi gospodarkami, przy jednoczesnym stopniowym wygaszaniu tendencji recesyjnych w drugiej połowie 2025 roku.

W przypadku Polski wskaźnik PMI przez większość analizowanego okresu pozostawał poniżej poziomu 50 pkt, co wskazuje na utrzymujące się trudności w sektorze przemysłowym. Po wyraźnym pogorszeniu koniunktury w pierwszej połowie 2025 roku – z najniższym poziomem w czerwcu (ok. 44,8 pkt) – druga połowa roku przyniosła stopniową poprawę. W miesiącach letnich i jesiennych PMI dla Polski zbliżał się do poziomu neutralnego, a pod koniec 2025 roku osiągnął wartości bliskie 49–50 pkt, sygnalizując stabilizację sytuacji i potencjalne przejście do fazy ożywienia.

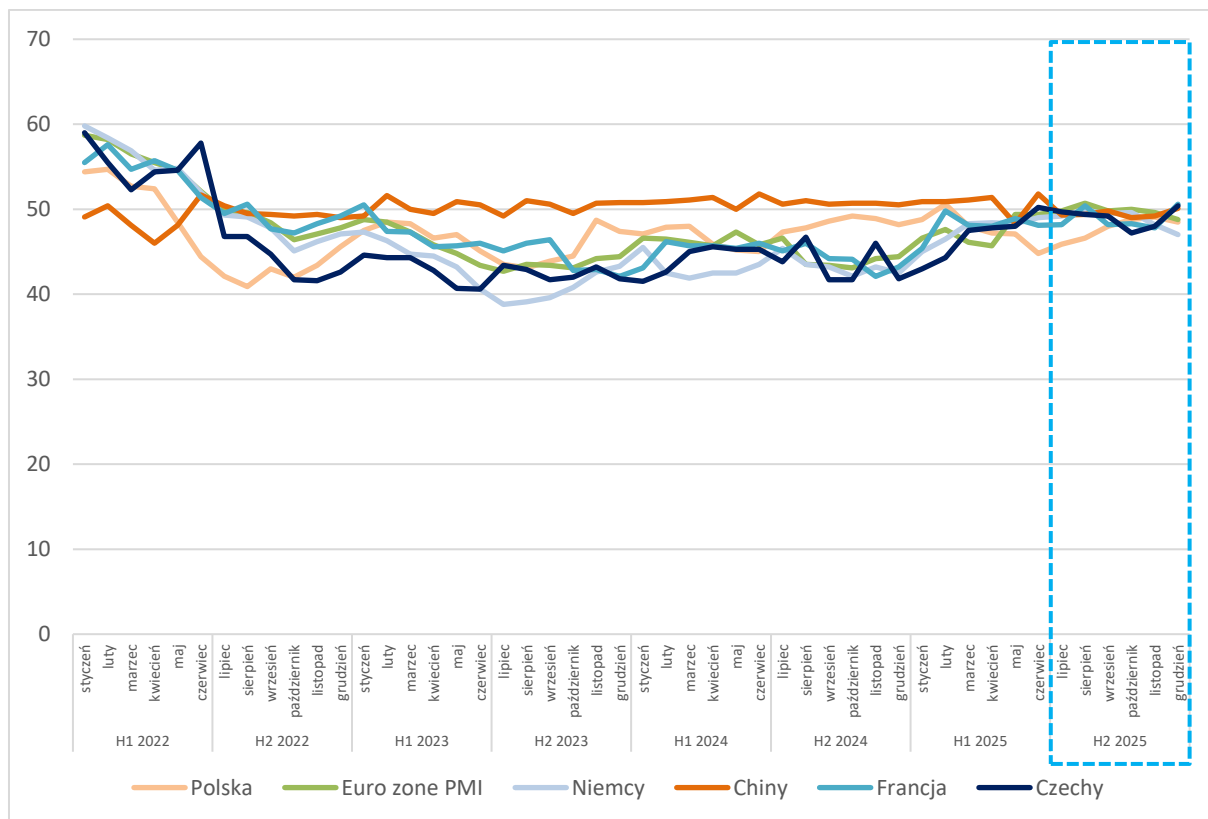
Podobne tendencje obserwowano w strefie euro, gdzie po długotrwałym okresie kontrakcji (PMI poniżej 50 pkt) w latach 2023–H1 2025, w drugiej połowie 2025 roku nastąpiło stopniowe odbicie. Wskaźnik dla strefy euro wzrósł do poziomu ok. 49–50 pkt, wskazując na wygaszanie recesji przemysłowej, choć bez wyraźnego wejścia w fazę ekspansji.

Wśród kluczowych partnerów handlowych Polski sytuacja była zróżnicowana. Niemcy – jako najważniejszy partner eksportowy – wykazywały stopniową poprawę nastrojów, z poziomów około 47–48 pkt w pierwszej połowie roku do blisko 49–50 pkt pod koniec 2025 roku, co wskazuje na powolne wychodzenie z recesji przemysłowej. Francja pozostawała w nieco słabszej kondycji, choć również odnotowała poprawę – nadal jednak pozostając poniżej granicy ekspansji.

Najbardziej dynamiczne odbicie odnotowano w Czechach, gdzie wskaźnik PMI przekroczył poziom 50 pkt już w czerwcu 2025 roku a następnie w grudniu 2025, co wskazuje na powrót do wzrostu aktywności przemysłowej. Z kolei Chiny przez cały analizowany okres utrzymywały się w pobliżu poziomu

równowagi (ok. 49–51 pkt), wykazując relatywnie większą stabilność i odporność na spowolnienie globalne.

Podsumowując, druga połowa 2025 roku przyniosła stopniową poprawę wskaźników PMI w większości analizowanych gospodarek, jednak proces wychodzenia z recesji przemysłowej był powolny i nierównomierny. Mimo widocznych sygnałów stabilizacji, w wielu krajach – w tym w Polsce i głównych gospodarkach strefy euro – aktywność przemysłowa nadal pozostawała na granicy stagnacji, silnie uzależniona od odbudowy popytu zewnętrznego oraz poprawy warunków makroekonomicznych.



Rysunek 13. Wskaźnik PMI dla przemysłu dla wybranych krajów w latach 2022-2025

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

## 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 grudnia 2026 wyniosła 5,7%. Jest to wynik o 0,4 p.p. gorszy niż na koniec pierwszego półrocza oraz o 0,6 p.p. niższy niż na koniec grudnia 2024 roku. W województwie

pomorskim odnotowano podobny trend – drugie półrocze zakończyło się ze stopą bezrobocia na poziomie 5,3%, czyli o 0,6 p.p. większe niż na koniec czerwca 2025 oraz o 0,7 p.p. niższe niż w analogicznym okresie 2024 roku.

W drugim półroczu 2025 sytuacja na rynku pracy w Polsce uległa pogorszeniu w stosunku do okresu porównawczego roku poprzedniego, a także w stosunku do pierwszego półrocza. Według danych GUS, przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw w grudniu 2025 r. ukształtowało się na poziomie 359,8 tys. osób i w porównaniu z grudniem 2024 r. było niższe o 0,8%.

	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	5,4
	sierpień	5,8	5,2	5,0	5,0	5,5
	wrzesień	5,6	5,1	5,0	5,0	5,6
	październik	5,5	5,1	5,0	4,9	5,6
	listopad	5,4	5,1	5,0	5,0	5,6
	grudzień	5,8	5,2	5,1	5,1	5,7

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

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

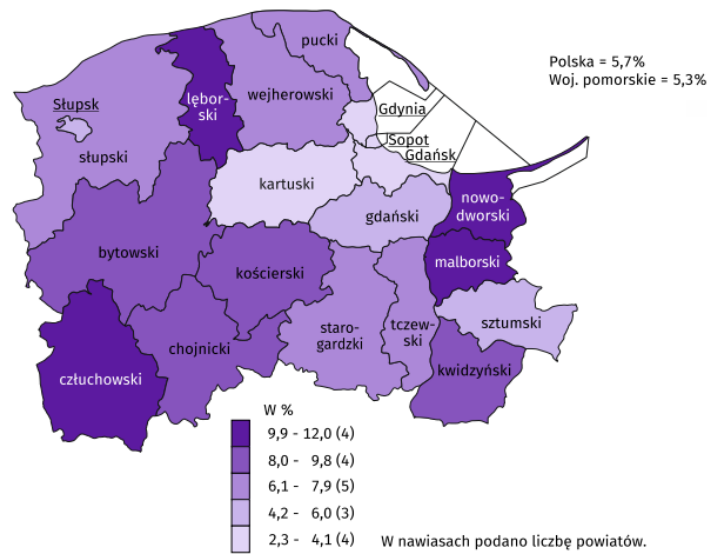
	Miesiąc	2021	2022	2023	2024	2025
H1	styczeń	6,3	5,3	4,9	4,9	4,9
	luty	6,3	5,3	5,0	5,0	5,0
	marzec	6,3	5,1	4,9	4,9	4,9
	kwiecień	6,2	4,9	4,7	4,8	4,7
	maj	6,0	4,7	4,6	4,6	4,6
	czerwiec	5,8	4,5	4,5	4,5	4,7
H2	lipiec	5,7	4,4	4,4	4,4	4,9
	sierpień	5,6	4,4	4,5	4,5	5,0
	wrzesień	5,5	4,5	4,6	4,5	5,1
	październik	5,3	4,5	4,6	4,5	5,2
	listopad	5,2	4,5	4,6	4,6	5,3
	grudzień	5,2	4,6	4,6	4,6	5,3

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

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

W końcu grudnia 2025 r. liczba bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wyniosła 49,7 tys. osób i była wyższa o 6,7 tys. osób (o 15,7%) niż w grudniu 2024 r. Kobiety stanowiły 55,0% ogólnej liczby bezrobotnych zarejestrowanych (w grudniu 2024 r. – 58,1%). Sytuacja geograficzna na rynku pracy w regionie jest niezmiennie wyraźnie zróżnicowana. Największe wyzwania dotyczą powiatu nowodworskiego, gdzie na koniec grudnia 2025 stopa bezrobocia wyniosła 12,0%, powiatu człuchowskiego – 11,0% oraz powiatów lęborskiego (10,3%) oraz malborskiego (10,1%). Najmniejsze bezrobocie zaobserwowano w miastach: Sopot (2,3%), Gdynia (2,8%) i Gdańsku (3,0%), a wśród powiatów

– kartuskim (3,3%).



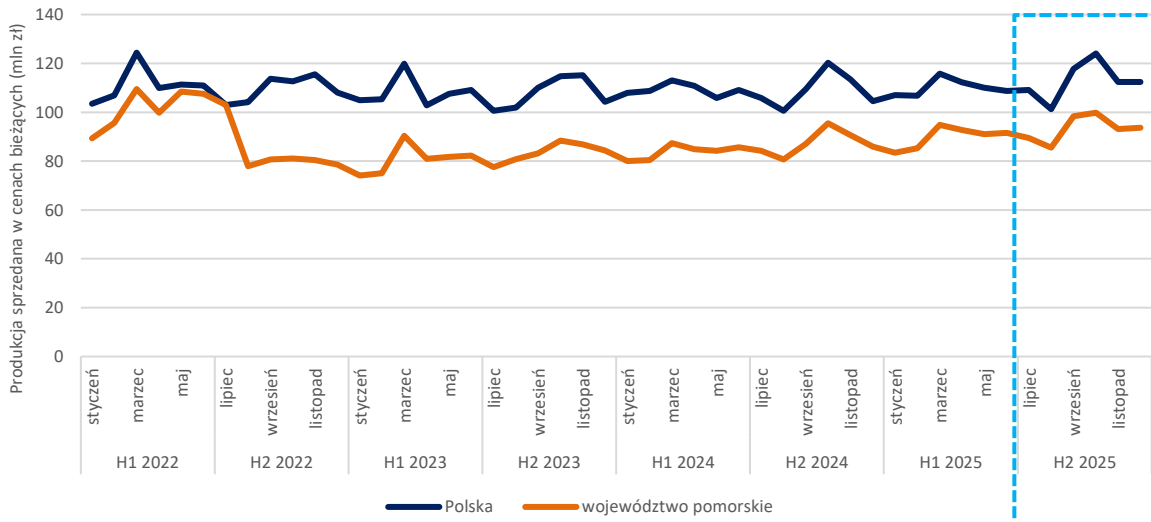
Rysunek 14. Stopa bezrobocia rejestrowanego według powiatów województwa pomorskiego, stan na koniec grudnia 2025 roku

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

## 4.2. Produkcja sprzedana przemysłu

Rysunek 20 prezentuje 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.

W drugiej połowie 2025 roku obserwuje się utrzymanie relatywnie korzystnej dynamiki produkcji sprzedanej przemysłu w Polsce przy jednocześnie słabszych, choć poprawiających się wynikach w województwie pomorskim. Na poziomie krajowym wskaźnik dynamiki kształtuje się na poziomie ok. 110–125 pkt, co wskazuje na stabilny wzrost produkcji względem roku bazowego. Pomimo bieżących wahań miesięcznych, poziom wskaźnika pozostał przez cały okres drugiego półrocza 2025 wyraźnie powyżej 100 pkt, co potwierdza utrzymującą się dobrą koniunkturę w przemyśle. W województwie pomorskim dynamika produkcji oscyluje w przedziale ok. 90–100 pkt. W porównaniu do wcześniejszych okresów widoczna jest poprawa, jednak wskaźnik w większości miesięcy nie przekracza poziomu 100 pkt, co oznacza brak trwałego wzrostu względem roku bazowego.

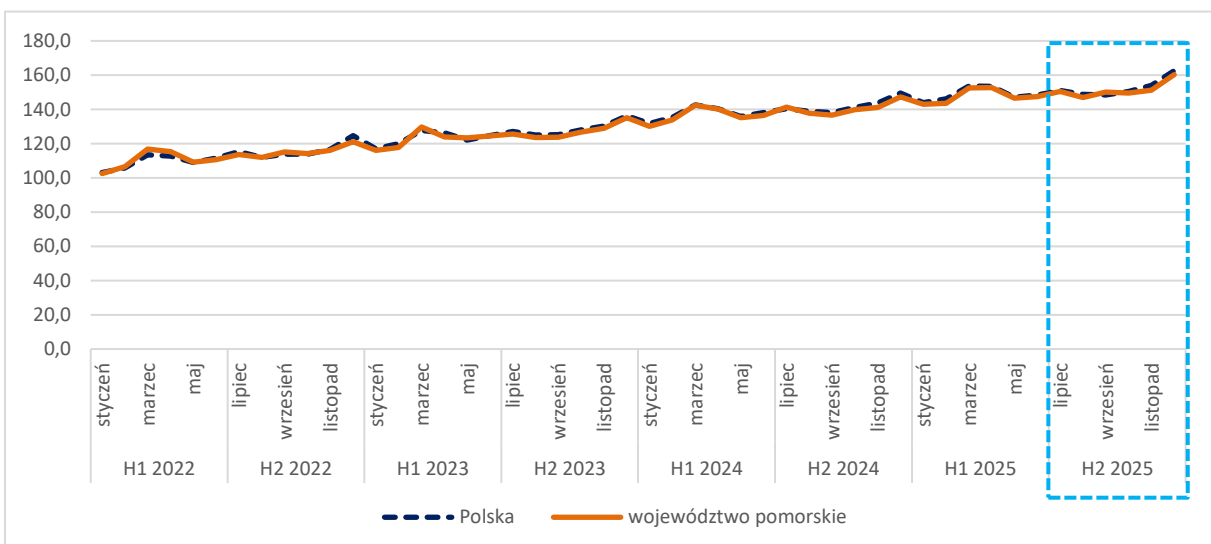


Rysunek 15. Dynamika produkcji sprzedanej w Polsce i województwie pomorskim (przeciętna miesięczna 2021=100, ceny stałe)

Źródło: Actia Forum na podstawie Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomorskiego, GUS

### 4.3. Przeciętne wynagrodzenie brutto

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. W Polsce przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w grudniu 2025 r. wyniosło 9583,31 zł i było wyższe o 8,6% niż w grudniu 2024 r. W przypadku województwa pomorskiego można zauważyć nieco niższą dynamikę zmian wynagrodzeń w drugiej części H2 2025 roku w porównaniu do wyniku w skali kraju. Należy mieć na uwadze, że wysoki wzrost poziomu wynagrodzeń na koniec 2025 roku wpływ miała większa skala dodatkowych wypłat w postaci nagród i premii w tym uznaniowych, rocznych, kwartalnych, świątecznych, motywacyjnych, jubileuszowych.



Rysunek 16. Dynamika przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw (przeciętna miesięczna 2021 = 100)

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

\*W związku ze zmianami informacji i danych prezentowanych w „Komunikacie o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomorskiego” przez GUS, nie zawarto tabel z przeciętnym wynagrodzeniem w województwie pomorskim.

## 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 marca 2021 do marca 2026 roku, w interwałach tygodniowych, z zaznaczeniem (obramowanie pomarańczowe) analizowanego okresu za II półrocze 2025. Drugie półrocze 2025 roku charakteryzowało się zwiększonym poziomem stawek w porównaniu do pierwszego półrocza. Przez pierwszą część półrocza utrzymywały poziom około 2 000 – 2 200 USD. W listopadzie miał miejsce krótkotrwały skok stawek do 2 750 USD, jednak przed końcem roku zmniejszyły się to poziomu 1 800 – 1 900 USD.



Rysunek 17. Wskaźnik Baltic Dry (BDI) w II połowie 2025 roku w porównaniu do BDI w okresie marzec 2021-marzec 2026, 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.

Na początku 2025 roku obserwowano sezonowe odbicie stawek – indeks wzrósł z poziomów nieco powyżej 4 000 USD w styczniu. Choć jest to dosyć typowe zjawisko dla okresu wzmożonych zamówień przed chińskim Nowym Rokiem to napięcia geopolityczne związane z ceł wprowadzanych przez Stany Zjednoczone zintensyfikowały te wzrosty. Tuż przed drugim półroczem, w czerwcu 2025 roku, indeks ponownie wzrósł w okolice 2 300 USD po czym przez kolejne miesiące stopniowo spadał i osiągnął najniższy w 2025 roku wynik 1 100 USD. Do końca 2025 roku odnotowano kolejną, jednak znacznie mniejszą falę wzrostu stawek, które zbliżyły się do poziomu 1 700 USD.



Rysunek 18. Wskaźnik Freightos Baltic Index – Global (FBX) w II połowie 2025 roku w porównaniu do BDI w okresie marzec 2021-marzec 2026, 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, po

czym osłabł, spadając do poziomu około 2 500 USD/FEU. W czerwcu nastąpił niewielki wzrost stawek, do poziomu ok. 3 000 USD/FEU. W lipcu 2025 roku stawki zmniejszyły się nieco do rzędu 2 900 USD/FEU, i spadały powoli do 2 100 USD/FEU (początek września 2025), 1 700 USD/FEU (początek października 2025), po czym ponownie wzrosły i początek listopada to stawki ponownie powyżej 2 000 USD/FEU. Rok zakończył się na poziomie, na którym rozpoczęło się półrocze, tj. 2 500 USD/FEU.

W przypadku indeksu FBX12 stawki w styczniu 2025 roku oscylowały w granicach 500-550 USD/FEU, a następnie spadły i ustabilizowały się w granicach 410-440 USD/FEU. W końcu półrocza odnotowano symboliczny wzrost stawek do poziomu około 500 USD/FEU. W lipcu zmniejszyły się nieco ponownie do ok. 450 USD/FEU i pozostały na podobnym poziomie do końca roku.

Ogólnie rzecz biorąc, II półrocze 2025 roku na trasie Azja – Europa Północna charakteryzowało się stabilnym poziomem poza niewielkim skokiem FBX11 w listopadzie, który oznaczał powrót do stawek w okolicy 2 500 USD/FEU.

*\*Wszelkie dane zaczerpnięte z informacji prasowych i podsumowań stawek, ponieważ dotąd publicznie dostępne dane na stronach TradingView oraz MacroMicro przestały być dostępne.*

## Ważniejsze wydarzenia w sektorze transportu morskiego w regionie Morza Bałtyckiego i w Polsce

### ❖ Port Gdynia podpisał przedwstępną umowę dzierżawy Bałtyckiego Terminala Zbożowego (BTZ) z Konsorcjum SBT

Port Gdynia podpisał przedwstępną umowę dzierżawy BTZ z Konsorcjum SBT, w skład którego wchodzi Szczecin Bulk Terminal sp. z o.o., Tapini oraz Ribera. Dzierżawa ma obowiązywać przez 30 lat. Przedmiotowa umowa stanowi kluczowy element procedury przetargowej, a cała dokumentacja została przekazana do Ministerstwa Infrastruktury w celu uzyskania niezbędnych zgód administracyjnych.

### ❖ Budowa Gdańskiego Agro Terminalu (GAT) przez Port Gdańsk Eksploatacja

7 lipca 2025 r. PGE S.A. podpisał umowę z firmą Premium Quality Care na realizację pierwszego etapu GAT – nowoczesnego kompleksu przeładunkowo-magazynowego dla zbóż. Pierwszy etap obejmuje budowę magazynu płaskiego o powierzchni 7 tys. m<sup>2</sup> i pojemności 30 tys. ton na Nabrzeżu Szczecińskim. Jego zakończenie planowane jest na 2026 r. Docelowo (do 2028 r.) GAT będzie dysponował 160 tys. ton pojemności magazynowej i zdolnością przeładunkową 3 mln ton rocznie. Inwestycja obejmie m.in. budowę zespołu 24 stalowych silosów, nowoczesnych instalacji załadunku/rozładunku (wydajność 1000 t/h), oraz pełną integrację z infrastrukturą portową (kolej, drogi, nabrzeża). Projekt, o wartości 240 mln zł brutto, realizowany będzie ze środków własnych PGE.

### ❖ 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 w Porcie Gdańsk

W drugim półroczu GAZ-SYSTEM rozpoczął pogłębianie dna Zatoki Gdańskiej w miejscu planowanej lokalizacji pierwszego w Polsce pływającego terminalu (FSRU) LNG. Prace objęły ok. 656 tys. m<sup>2</sup> akwenu. W ramach przygotowań dno zostało oczyszczone z obiektów ferromagnetycznych. W grudniu rozpoczęto prace przygotowawcze niezbędne do budowy komory startowej mikrotunelu, w którym ułożony zostanie gazociąg łączący nabrzeże terminala FSRU z lądem, a ukończenie prac na tym etapie planowane jest na pierwszy kwartał 2026 roku.

#### ❖ Głębokowodny Terminal Kontenerowy w Świnoujściu

W sierpniu Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie ogłosił orzeczenie w sprawie zaskarżonej przed dwie organizacje ekologiczne decyzji określającej środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn. „Budowa Terminala Kontenerowego w Porcie Zewnętrznym w Świnoujściu” – skargę oddalono.

We wrześniu ZMPSiŚ podpisał umowę z firmą PROJMORS Biuro Projektów Budownictwa Morskiego na opracowanie projektu funkcjonalno-użytkowego i pełnej dokumentacji projektowo-kosztorysowej dla inwestycji pn. „Budowa dostępu lądowego do Głębokowodnego Terminalu Kontenerowego w porcie zewnętrznym w Świnoujściu”.

W październiku 2025 roku ogłoszono, że ZMPSiŚ musiał unieważnić umowę z konsorcjum belgijsko-katarskim, a inwestycja zostanie zrealizowana na innych warunkach. Ogłoszono realizację tzw. Przylądka Pomerania.

#### ❖ Budowa Portu Zewnętrznego w Gdyni

Proces wyboru prywatnego partnera do budowy Portu Zewnętrznego w Gdyni wymagał kolejnych przedłużeń. Termin składania dokumentów zmieniono z 28 listopada 2025 roku na 30 czerwca 2026 roku. Decyzja wynika z licznych zmian w dokumentacji przetargowej i dodatkowego czasu potrzebnego oferentom na przygotowanie propozycji.

#### ❖ Dzierżawa terenu z Pirssem Rudowym w Porcie Gdańsk

ZMP Gdańsk w sierpniu zakończył procedurę przyjmowania ofert w przetargu na dzierżawę działki o powierzchni 266 998 m<sup>2</sup> w Porcie Północnym, obejmujący m.in. część Pirsu Rudowego oraz zabudowane grunty wraz z istniejącą infrastrukturą. Wpłynęła tylko jedna oferta – od Baltic Hub – który został ogłoszony zwycięzcą przetargu.

#### ❖ Stena Line użytkownikiem Publicznego Terminalu Promowego w Porcie Gdynia w latach 2026–2032

Zarząd Morskiego Portu Gdynia rozstrzygnął postępowanie na dotyczące korzystania z Publicznego Terminalu Promowego i od 2026 do 2032 roku jego głównym użytkownikiem będzie Stena Line. Armator otrzyma przydzielone pakiety czasowe (sloty) w ramach Pakietu I, oraz wynajmie powierzchnię terminalową, co zapewni ciągłość funkcjonowania obiektu oddanego do użytku w 2022 roku. Z kolei postępowanie na drugi pakiet slotów (Pakiet II) zostało unieważnione, choć otrzymano jedną ofertę od konsorcjum Unity Line i Best Ferries Alliance.

#### ❖ Budżet na 2026 rok: rekordowe środki na gospodarkę morską

Sejm przyjął ustawę budżetową na 2026 rok, przewidującą dochody 647,2 mld zł, wydatki 918,9 mld zł i deficyt do 271,7 mld zł, przy założonym wzroście PKB 3,5%, inflacji 3% i realnym



wzroście wynagrodzeń o 6,4%. Na gospodarkę morską zaplanowano rekordowe 2,4 mld zł, o>400 mln zł więcej niż rok wcześniej, w tym ok. 0,2 mld zł na program budowy statków szkolno-badawczych dla uczelni morskich: następcy Nawigatora XXI dla Politechniki Morskiej w Szczecinie oraz nowego żaglowca dla Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. Środki mają trafić na kluczowe inwestycje infrastrukturalne: budowę infrastruktury dostępowej do portu w Świnoujściu wraz z nowym terminalem kontenerowym (planowane zakończenie do końca 2028 r.), rozbudowę dostępu do planowanego terminala FSRU w Zatoce Gdańskiej (który ma zabezpieczyć ok. 30% rocznego zapotrzebowania Polski na gaz), budowę toru wodnego do portu w Elblągu (V etap inwestycji) oraz poprawę dostępu do portu w Szczecinie dzięki budowie „mijanki” na torze wodnym.

Półroczny biuletyn statystyczny *Monitoring danych makroekonomicznych – II 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-Miłośz, Project Manager

#### Actia Forum sp. z o.o.

Pomorski Park Naukowo-Technologiczny Gdynia  
al. Zwycięstwa 96/98  
81-451 Gdynia, Polska  
[www.actiaforum.pl](http://www.actiaforum.pl)