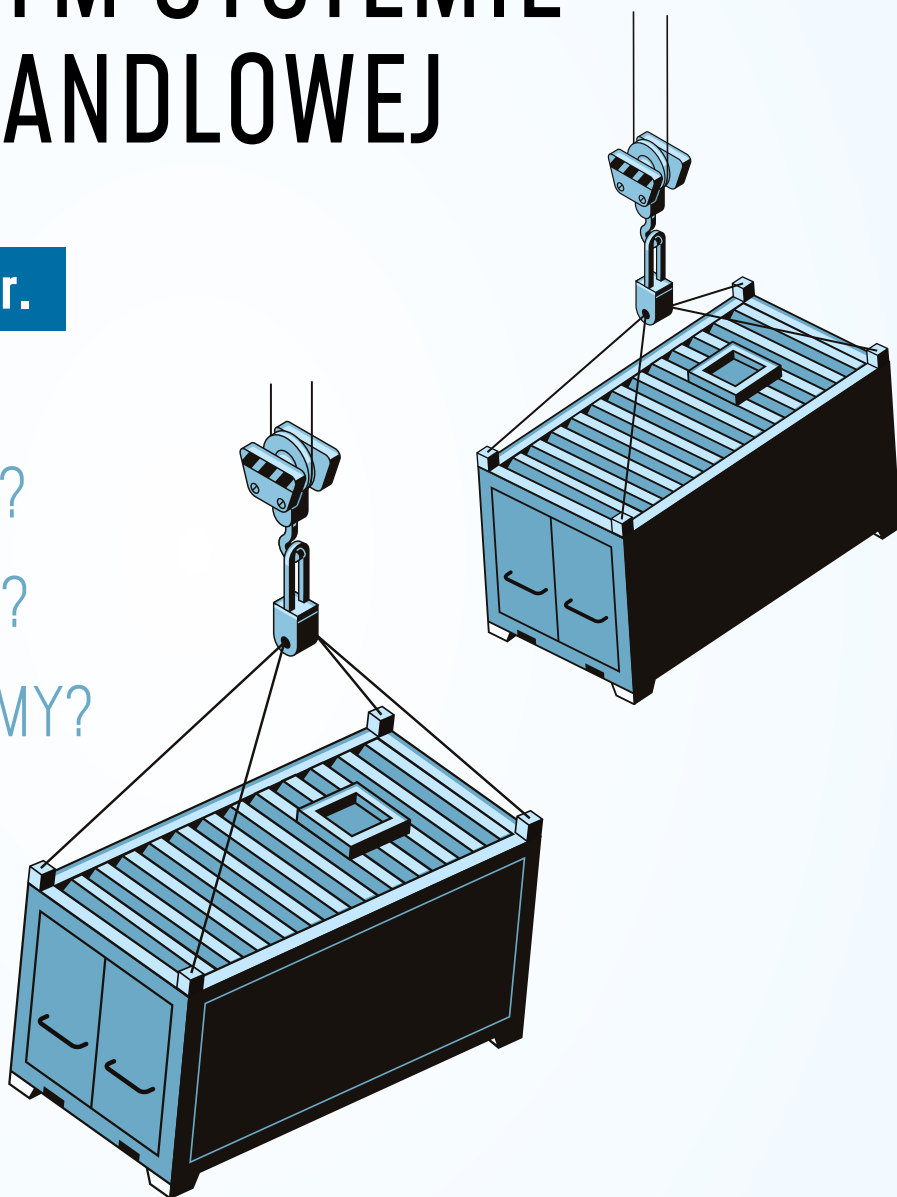


POMORSKIE

W GLOBALNYM SYSTEMIE WYMIANY HANDLOWEJ

Gdańsk, czerwiec 2025 r.

- GDZIE JESTEŚMY?
- CO SIĘ ZMIENIŁO?
- DOKĄD ZMIERZAMY?



ANALIZA SEKTOROWA DŁUGOOKRESOWYCH TRENDÓW W ZAKRESIE HANDLU
ZAGRANICZNEGO POMORZA **NA PODSTAWIE DANYCH Z LAT 2016-2024**

Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową

Pomorskie w globalnym systemie wymiany handlowej

analiza sektorowa długookresowych trendów w zakresie handlu zagranicznego Pomorza
na podstawie danych z lat 2016-2024

Wydawca



Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową

ul. Do Studzienki 63
80-227 Gdańsk
tel. +48 58 524 49 30
ibngr@ibngr.pl



SAMORZĄD
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



**Pomorski
Przegląd
Gospodarczy**

Badania i raport zrealizowano 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 umowy o objęcie wsparciem KPO/22/LLL/U/0013.

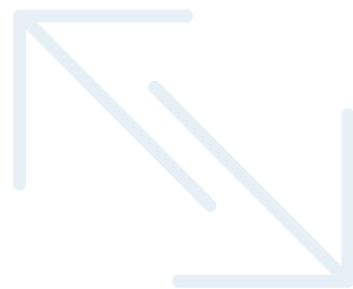


**Rzeczpospolita
Polska**

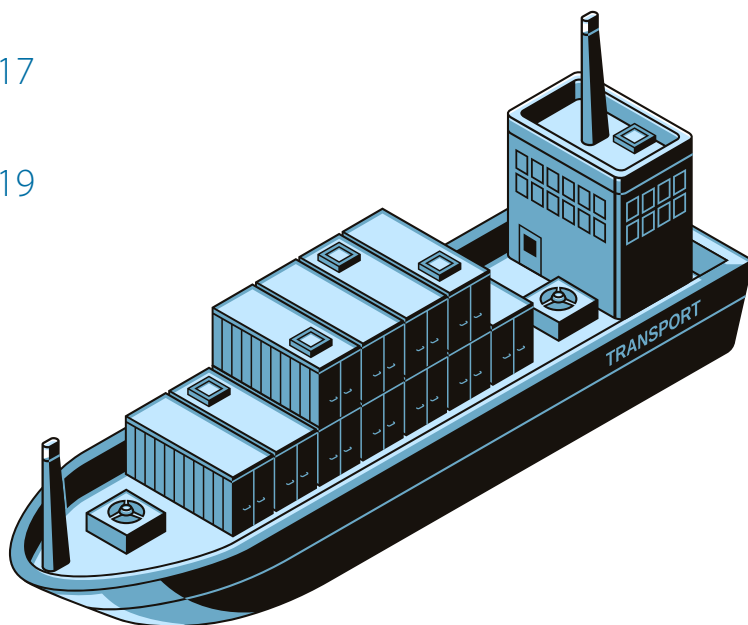
Sfinansowane przez
Unię Europejską
NextGenerationEU



Spis treści



1. Kluczowe wnioski	4	6. Saldo handlu zagranicznego – analiza szczegółowa	24
2. Wprowadzenie	6	7. Analiza przekrojowa – liderzy i ich charakterystyka	33
3. Ogólna dynamika handlu zagranicznego Pomorza	8	7.1 Towarowi liderzy eksportu – gdzie trafiają?	33
4. Struktura kierunkowa pomorskiego eksportu i importu	11	7.2 Towarowi liderzy importu – skąd pochodzą?	35
4.1 Pomorski eksport według krajów docelowych	11	7.3 Kierunkowi liderzy eksportu – co eksportujemy?	37
4.2 Pomorski import według krajów pochodzenia	13	7.4 Kierunkowi liderzy importu – co importujemy?	43
5. Struktura towarowa eksportu i importu	17	8. Podsumowanie i wnioski	48
5.1 Eksport według grup towarowych (99 kategorii) ...	17		
5.2 Import według grup towarowych	19		



1. Kluczowe wnioski

W latach 2016–2024 handel zagraniczny Pomorza przeszedł głęboką transformację, której przebieg odzwierciedla zarówno wpływ globalnych wstrząsów, jak i ewolucję regionalnych zdolności rozwojowych. W analizowanym okresie region wykazał się wysoką adaptacyjnością wobec zewnętrznych wyzwań, takich jak pandemia COVID-19, agresja Rosji na Ukrainę oraz brexit, przy jednoczesnym umacnianiu strukturalnych fundamentów własnej gospodarki eksportowej.

Kryzysy zewnętrzne były głównym katalizatorem zmian kierunków handlu i struktury towarowej. Szczególnie widoczna była transformacja geopolityczna w obszarze importu paliw – miejsce dominującej dotąd Rosji zajęły w głównej mierze Arabia Saudyjska oraz Norwegia. Udział Rosji w imporcie paliw spadł z ponad 70 proc. w 2016 roku do zaledwie 1,8 proc. w 2024, podczas gdy Arabia Saudyjska i Norwegia osiągnęły odpowiednio 43,9 proc. i 32,1 proc. udziału w tej kategorii. Był to jeden z najbardziej wyrazistych przykładów reorganizacji łańcuchów dostaw w odpowiedzi na zmianę otoczenia międzynarodowego.

Mimo dominującej roli wydarzeń globalnych, coraz większe znaczenie w przemianach handlu zagranicznego Pomorza odgrywały procesy wewnętrzne. Struktura regionalnej produkcji i eksportu ulegała systematycznemu przekształceniu – w kierunku większej złożoności, przetworzenia i elastyczności. Przykładem może być wzrost udziału kategorii „pozostałe” w eksporcie – z 34,7 proc. w 2016 roku do aż 51,8 proc. w 2024 – świadczący o rosnącej różnorodności i specjalizacji oferty eksportowej regionu.

Równolegle rosło znaczenie eksportu odzieży, produktów rolno-spożywczych, tworzyw sztucznych i zaawansowanych komponentów przemysłowych.

Pomorze wypracowało podwójny model geograficzny wymiany handlowej. Z jednej strony utrwalono nadwyżkę handlową w relacjach z Unią Europejską (UE) – saldo handlowe z UE było dodatnie we wszystkich latach i od 2021 roku regularnie przekraczało 5 mld euro. Z drugiej strony rozwijano nowe kierunki handlu pozaeuropejskiego – szczególne znaczenie zyskały Ukraina (wzrost udziału w eksporcie z 1 proc. do 4 proc.) oraz państwa bałtyckie (ponad 3 proc. udziału w eksporcie). Dodatkowo udział Niemiec – choć nadal wysoki – spadł z 22,1 proc. (2020) do 19,8 proc. (2024), a większe znaczenie zyskały inne rynki, jak Francja czy USA.

W imporcie obserwowano jeszcze dalej idącą dywersyfikację – udział UE w pomorskim imporcie wyniósł w 2024 roku jedynie 27,6 proc., a głównymi dostawcami stały się państwa azjatyckie i Bliskiego Wschodu.



Pomorski model handlu zagranicznego odznacza się postępującą dywersyfikacją – zarówno pod względem partnerów, jak i struktury towarowej. Import

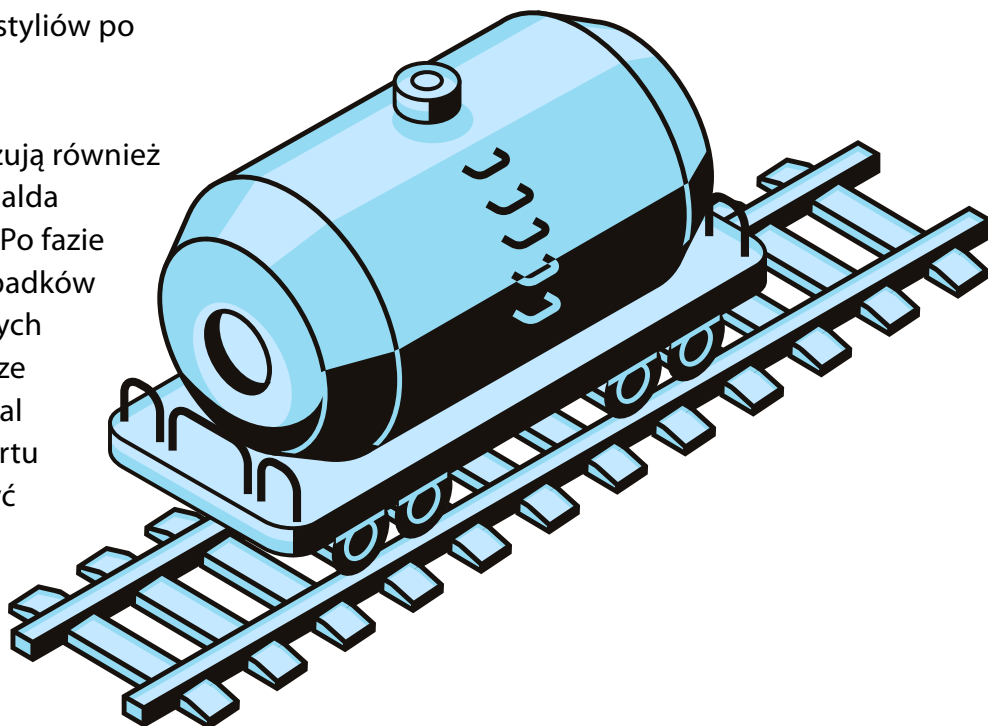
towarów przemysłowych i konsumpcyjnych z Chin, Bangladeszu i Arabii Saudyjskiej uległ istotnemu rozproszeniu, a eksport coraz częściej kierowany był na rynki o wyższej wartości dodanej. Eksport statków – dotąd główny filar – zmniejszył swój udział z 22 proc. (2016) do 10,9 proc. (2024), co odzwierciedla zmianę modelu produkcji regionalnej. Jednocześnie wzrosła rola eksportu wysoko przetworzonych towarów – takich jak odzież (m.in. dzięki rozwojowi Grupy LPP), meble, zboża czy przetwory rybne.

W strukturze towarowej coraz wyraźniej widać przewagę produktów gotowych i przemysłowych nad surowcami. W eksporcie dominować zaczęły branże technologiczne i konsumenckie – maszyny i urządzenia elektryczne, wyroby z żeliwa i stali, artykuły odzieżowe, a także meble. W 2024 roku eksport zbóż oraz tworzyw sztucznych należał do najbardziej dynamicznie rosnących kategorii, co świadczy o zmianie specjalizacji eksportowej regionu. Równocześnie po stronie importu rosło znaczenie produktów o charakterze komplementarnym – od tekstyliów po komponenty maszynowe.

Dane z lat 2023 i 2024 wskazują również na stabilizację całkowitego salda handlowego województwa. Po fazie dynamicznych wzrostów i spadków w latach pandemii i pierwszych lat wojny w Ukrainie, Pomorze osiągnęło w 2024 roku niemal zrównoważony bilans eksportu i importu, co może świadczyć o wypracowanej równowadze między konkurencyjnością eksportową a popytem wewnętrznym.

Pomorze nie tylko dostosowuje się do zmieniającego się otoczenia globalnego, lecz także aktywnie kreuje nowe wzorce rozwoju. Region łączy elastyczność operacyjną z długofalową strategią wzmacniania odporności gospodarki – poprzez dywersyfikację, specjalizację i otwieranie się na rynki dotychczas marginalne. Trwałość nadwyżek z UE i deficytów wobec krajów trzecich świadczy o głębokim zakorzenieniu w europejskich łańcuchach wartości – co z jednej strony jest źródłem stabilizacji, z drugiej może stanowić wyzwanie w kontekście dalszej ekspansji.

Wnioski płynące z analizy potwierdzają, że Pomorze przeszło w ostatnich latach istotną przemianę strukturalną. Transformacja ta została przyspieszona przez szoki globalne, ale jej trwałość opiera się na wewnętrznych zdolnościach rozwojowych. Region coraz lepiej łączy elastyczność i odporność z aktywnym podejściem do projektowania swojej pozycji w międzynarodowym systemie gospodarczym.



2. Wprowadzenie

Cel analizy

Celem niniejszego opracowania jest szczegółowa analiza struktury i dynamiki handlu zagranicznego województwa pomorskiego w latach 2016–2024. Raport ma za zadanie wskazać główne kierunki geograficzne i kategorie towarowe dominujące w eksporcie i imporcie regionu, jak również zmiany, które zaszły w ich strukturze w omawianym okresie. Obejmuje to zarówno identyfikację towarów i krajów o rosnącym znaczeniu, jak i tych, które w analizowanej dekadzie odnotowały spadek udziałów. Uwzględnione zostały także towary o najwyższej nadwyżce i deficycie handlowym, a także partnerzy gospodarczy, z którymi Pomorze odnotowało najkorzystniejszy lub najtrudniejszy bilans wymiany.

Raport nie ogranicza się do przedstawienia bieżących danych, lecz stawia sobie również za cel interpretację zidentyfikowanych trendów w kontekście uwarunkowań gospodarczych, geopolitycznych i strukturalnych. Szczególną uwagę poświęcono wpływowi wydarzeń o charakterze globalnym i regionalnym – takich jak pandemia COVID-19, agresja Rosji na Ukrainę, brexit czy transformacja energetyczna – na strukturę i kierunki handlu województwa pomorskiego. Dzięki temu analiza służy nie tylko jako źródło wiedzy o przeszłości i teraźniejszości, ale może być również użyteczna w prognozowaniu przyszłych wyzwań oraz potencjalnych szans rozwojowych dla gospodarki regionu.

Opracowanie przygotowano z myślą o instytucjach publicznych, władzach

samorządowych, organizacjach otoczenia biznesu oraz przedsiębiorstwach zainteresowanych rozwojem wymiany międzynarodowej na poziomie regionalnym. Analiza ma także charakter wspierający dla działań strategicznych podejmowanych przez Województwo Pomorskie, w szczególności w kontekście monitorowania kondycji gospodarki regionu i planowania interwencji rozwojowych. Raport powstał w ramach cyklicznego komponentu analitycznego „Puls Gospodarczy Pomorza” i wpisuje się w długofalowe działania badawcze Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową realizowane na rzecz administracji publicznej i środowiska gospodarczego.

Źródła danych

Podstawowym źródłem danych empirycznych wykorzystanych w opracowaniu są dane Izby Celnej w Warszawie, które pozwalają na dokładne śledzenie struktury kierunkowej i towarowej wymiany handlowej województwa pomorskiego. Dane te zostały zestawione i opracowane przez zespół badawczy Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową (IBnGR) w oparciu o szereg własnych narzędzi analitycznych oraz doświadczenie w prowadzeniu regionalnych analiz ekonomicznych. Dodatkowo w analizie uwzględniono informacje i wnioski wynikające z dotychczas prowadzonych przez IBnGR badań gospodarczych regionu.

Zakres czasowy i geograficzny

Analiza obejmuje dziewięcioletni okres od 2016 do 2024 roku, co umożliwia uchwycenie

zarówno długookresowych tendencji strukturalnych, jak i krótkoterminowych wahań wywołanych m.in. pandemią COVID-19, wojną w Ukrainie czy brexitem. Zasięg geograficzny badania odpowiada granicom województwa pomorskiego i dotyczy całokształtu jego wymiany handlowej – eksportu i importu – z państwami Unii Europejskiej oraz krajami trzecimi.

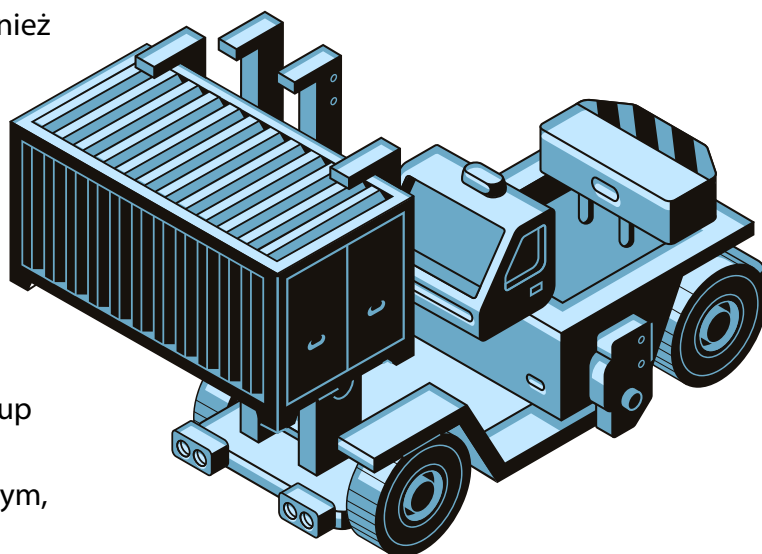
Metodologia

Analiza handlu zagranicznego województwa pomorskiego została przeprowadzona w oparciu o dane statystyczne pochodzące z Izby Celnej w Warszawie, które dostarczają szczegółowych informacji na temat struktury geograficznej i towarowej eksportu oraz importu z regionu. Zebrane dane zostały zagregowane w przekroju miesięcznym oraz rocznym, a następnie przypisane do kodów taryfy celnej i krajów partnerów handlowych. Wartości eksportu i importu zostały wyrażone w euro, co umożliwiło zachowanie porównywalności między latami, niezależnie od wahań kursowych. W dalszej kolejności dane zostały uporządkowane według wartości obrotów, a następnie przeliczone na udziały procentowe w ogólnej strukturze wymiany. W niniejszej analizie jako dane uzupełniające, służące przedstawieniu kontekstu makroekonomicznego, wykorzystano również dane statystyczne z Głównego Urzędu Statystycznego oraz Eurostatu.

W badaniu wykorzystano szereg metod analitycznych – od prostych zestawień tabelarycznych i rankingów, po analizę trendów i zmian dynamiki w czasie. Szczególną uwagę poświęcono analizie zmian udziałów poszczególnych grup towarowych i krajów w strukturze eksportu oraz importu – zarówno na poziomie ogólnym, jak i w wybranych przekrojach (np. TOP 5

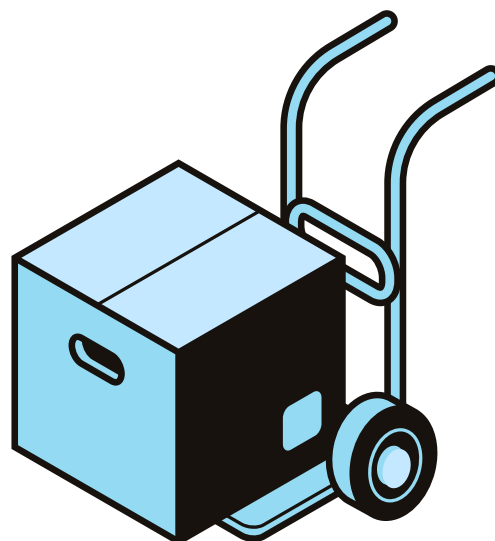
wzrostów i spadków, porównania lat skrajnych). Uwzględniono również bilans handlowy Pomorza (saldo eksportu i importu) oraz wyodrębniono grupy towarów i partnerów handlowych, które miały największy wpływ na dodatni lub ujemny bilans w poszczególnych latach. Szczegółowej analizie poddano także kierunki i grupy towarowe istotne z punktu widzenia geopolitycznego (np. Rosja, Ukraina, Stany Zjednoczone (USA), kraje bałtyckie), w tym w kontekście zmian wywołanych wojną i sankcjami.

W celu zwiększenia przejrzystości oraz komunikatywności prezentowanych danych, szeroko zastosowano wizualizacje – w tym wykresy liniowe, słupkowe, strukturalne oraz tabele porównawcze. Dobór metod prezentacji opierał się na zasadzie maksymalnej czytelności i użyteczności interpretacyjnej – tak, by umożliwić odbiorcom szybkie uchwycenie kluczowych zmian oraz związków przyczynowo-skutkowych. Zastosowana metodologia miała charakter stricte opisowy i porównawczy – nie przewidywała modelowania ekonometrycznego czy analizy predykcyjnej, ponieważ głównym celem opracowania było uchwycenie i interpretacja rzeczywistych zjawisk oraz dostarczenie wiedzy służącej podejmowaniu decyzji strategicznych.



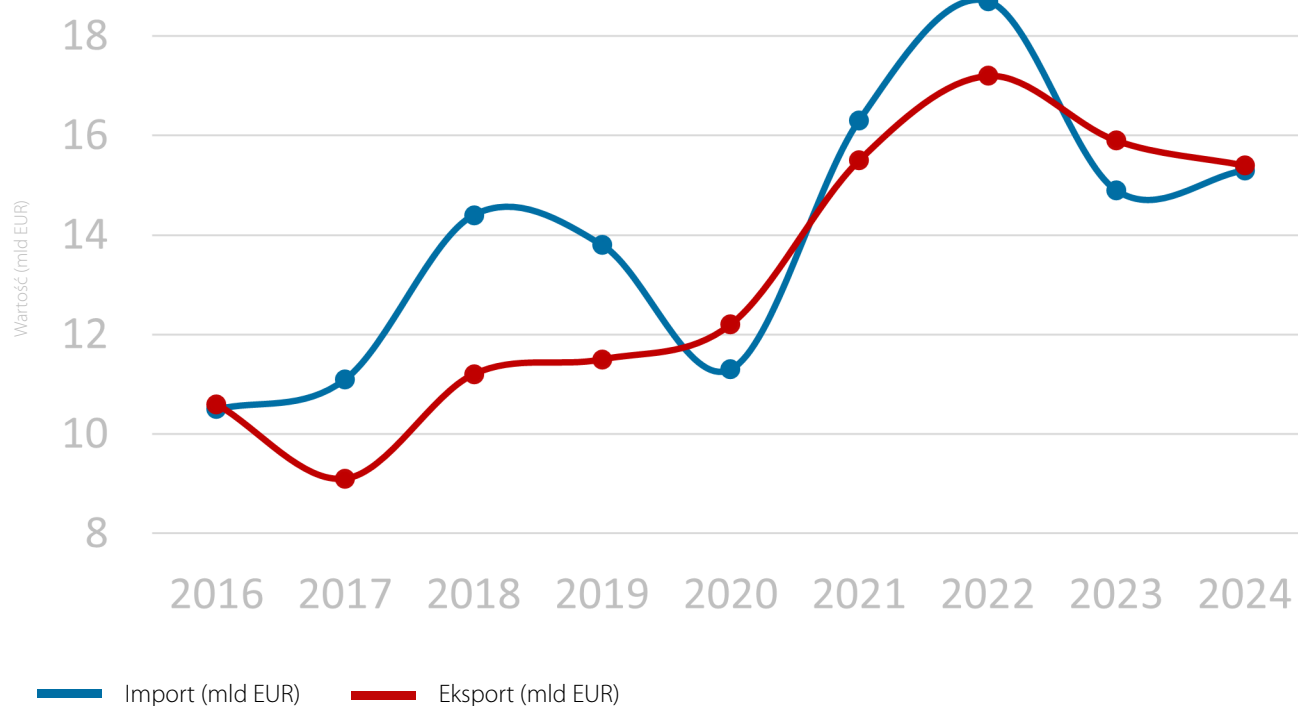
3. Ogólna dynamika handlu zagranicznego Pomorza

W latach 2016–2024 handel zagraniczny Pomorza przechodził przez kilka wyraźnych faz przejściowych, ściśle powiązanych z wydarzeniami o charakterze globalnym. Początek analizowanego okresu (2016–2019) charakteryzował się relatywnie stabilnym wzrostem wartości importu oraz stopniową odbudową eksportu po spadku w 2017 roku. Import rósł w tym czasie nieco szybciej niż eksport, co może wskazywać na rosnącą konsumpcję oraz intensyfikację aktywności inwestycyjnej w regionie.



Rysunek 1.

Wartość pomorskiego eksportu i importu w latach 2016–2024 w mld euro

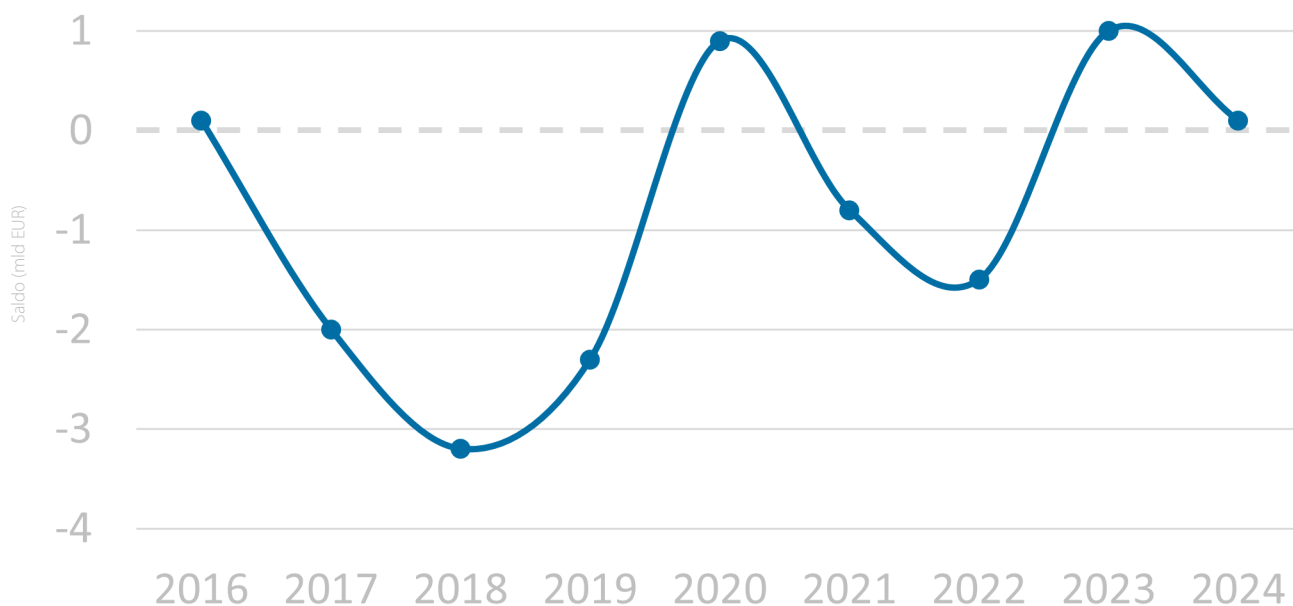


Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.



Rysunek 2.

Saldo międzynarodowej wymiany handlowej województwa pomorskiego w latach 2016-2024 w mld euro

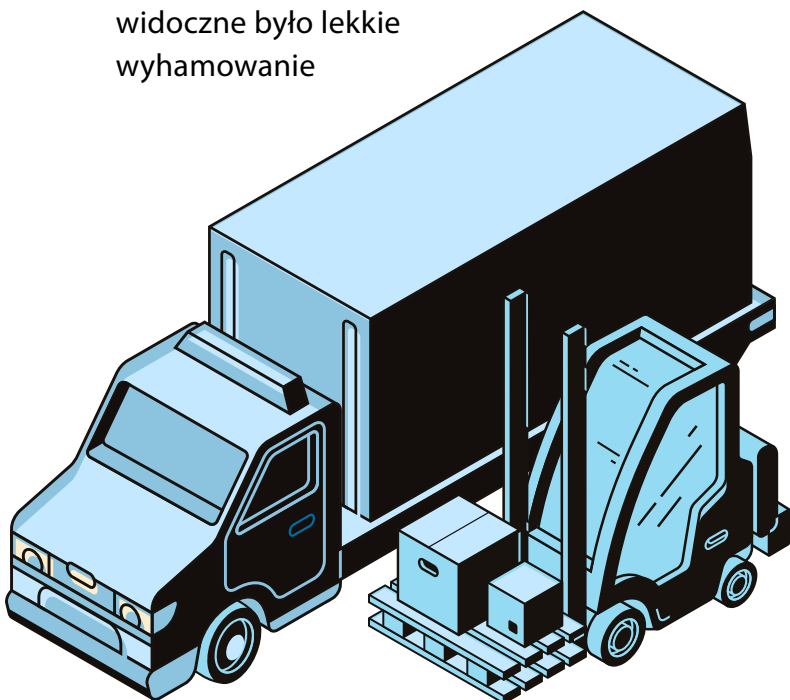


Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Punktem zwrotnym był rok 2020 – nastąpił wówczas wyraźny spadek importu przy jednoczesnym wzroście eksportu. Zjawisko to wiązało się bezpośrednio z początkiem pandemii COVID-19. Ograniczenia w mobilności i zakłócenia w łańcuchach dostaw poskutkowały spadkiem napływu towarów do regionu, natomiast popyt na wybrane produkty eksportowe wzrósł. Ta odwrócona relacja handlowa miała jednak charakter przejściowy.

W latach 2021–2022 obserwowano silną ekspansję zarówno eksportu, jak i importu – było to pokłosiem zarówno skumulowanego popytu, jak i wzrostu cen wywołanego globalną inflacją oraz niestabilności geopolitycznej, w tym rosyjskiej inwazji na Ukrainę. Szczególnie dynamiczny wzrost importu

w 2021 roku wynikał m.in. z odbudowy zapasów oraz zwiększonych inwestycji. W kolejnych latach (2023–2024) widoczne było lekkie wyhamowanie



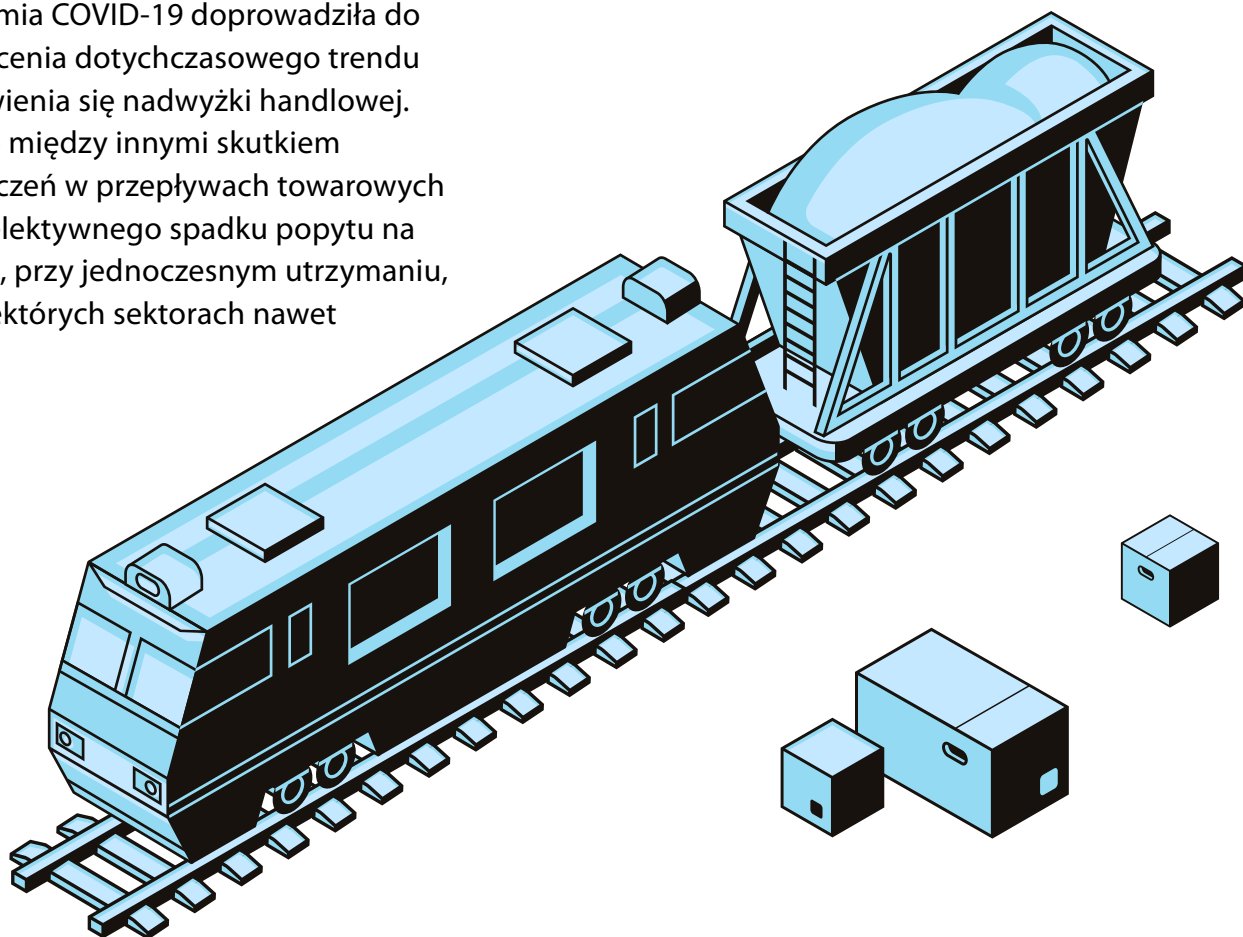
dynamiki handlu. Spadki sugerują dostosowanie gospodarki do nowych warunków kosztowych i logistycznych oraz wygasanie efektu postpandemicznego odbicia. Warto jednak podkreślić, że poziom obrotów handlowych utrzymywał się istotnie powyżej wartości notowanych przed pandemią.

Bilans handlu zagranicznego Pomorza w latach 2016–2024 ujawnia istotne zmiany w równowadze między eksportem a importem, których uwarunkowania można wiązać z dynamiką makroekonomiczną oraz zjawiskami o charakterze szokowym. Dodatnie saldo z 2016 roku miało charakter przejściowy – już w 2017 region odnotował wyraźny deficyt handlowy, który utrzymywał się przez kolejne dwa lata.

Rok 2020 okazał się przełomowy – pandemia COVID-19 doprowadziła do odwrócenia dotychczasowego trendu i pojawienia się nadwyżki handlowej. Było to między innymi skutkiem ograniczeń w przepływach towarowych oraz selektywnego spadku popytu na import, przy jednoczesnym utrzymaniu, a w niektórych sektorach nawet

wzroście eksportu. Taka sytuacja okazała się być jednak krótkotrwała – już w 2021 saldo ponownie stało się ujemne, choć w mniejszym zakresie niż w okresie wcześniejszym.

W ostatnich trzech latach (2022–2024) nastąpiła względna stabilizacja salda. W 2022 roku deficyt był umiarkowany, natomiast w latach 2023 i 2024 ponownie odnotowano nadwyżkę. Szczególnie rok 2023 wyróżniał się najwyższą dodatnią wartością bilansu, co wskazuje m. in. na wzrost konkurencyjności eksportowej regionu i ograniczenie popytu wewnętrznego, skutkujące zmniejszonym importem. Rok 2024 przyniósł z kolei niemal zrównoważony bilans, co może świadczyć o stabilizacji relacji handlowych Pomorza z otoczeniem międzynarodowym.



4. Struktura kierunkowa pomorskiego eksportu i importu

4.1 Pomorski eksport według krajów docelowych

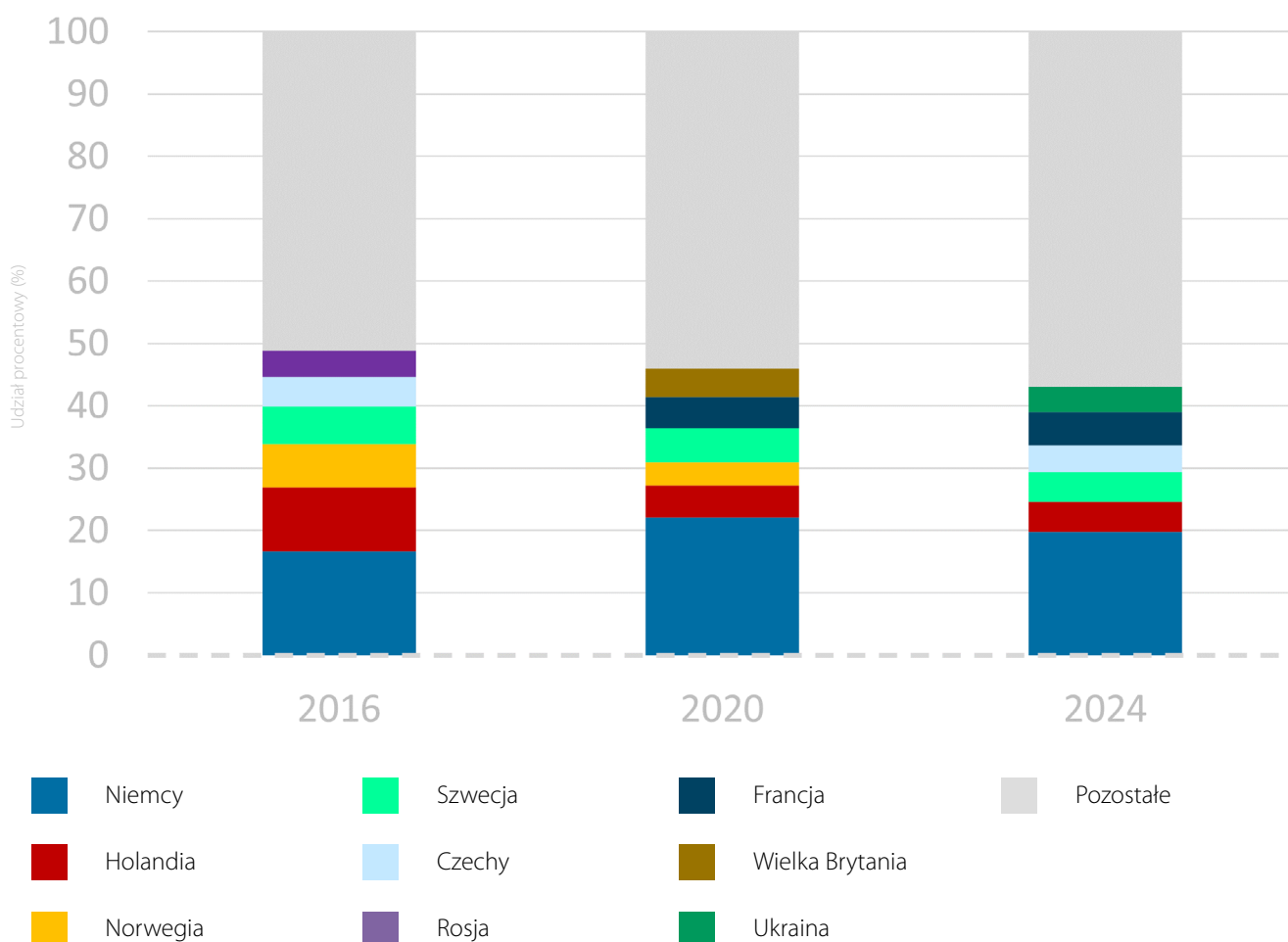
W 2024 roku struktura kierunkowa pomorskiego eksportu – podobnie jak w latach poprzednich – opierała się głównie

na krajach Unii Europejskiej, choć widoczne były symptomy postępującej dywersyfikacji. Niemcy wciąż pozostawały najważniejszym



Rysunek 3.

Struktura kierunkowa (wg państw – TOP 6 w danym roku) eksportu województwa pomorskiego w latach: 2016, 2020 i 2024

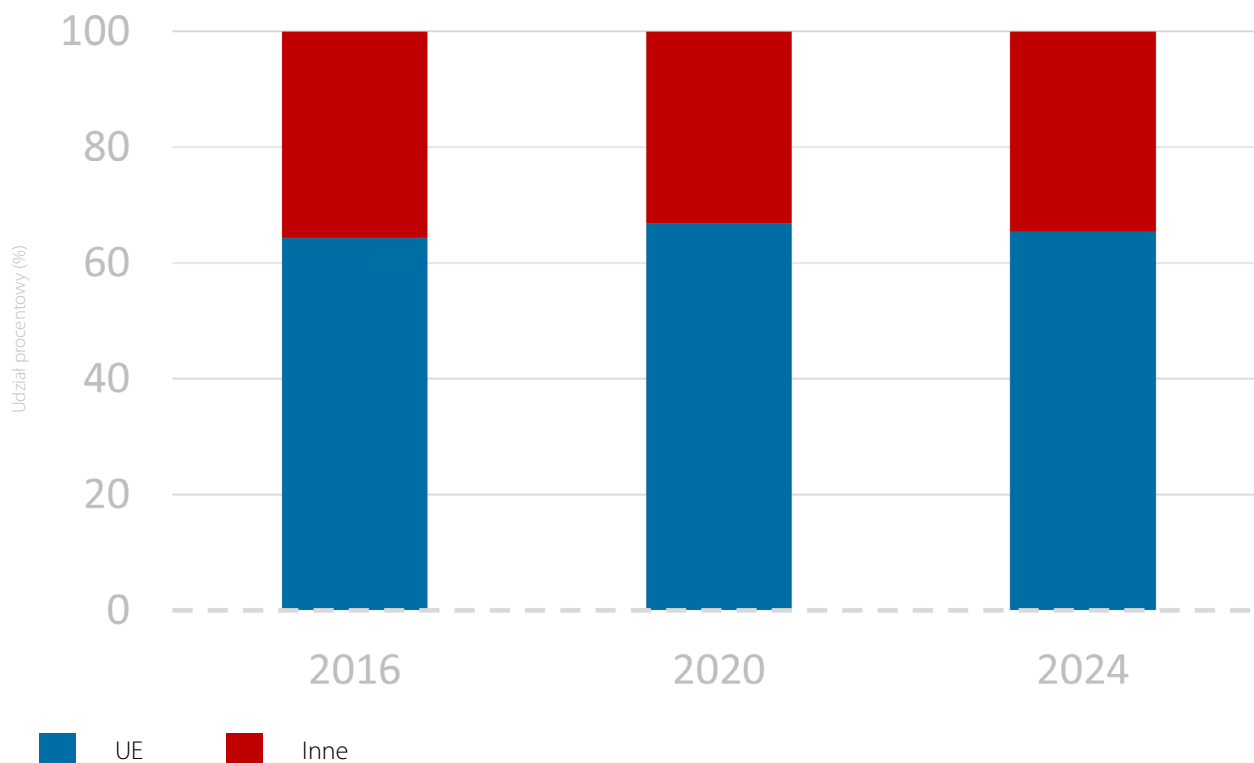


Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.



Rysunek 4.

Struktura kierunkowa (w podziale: Unia Europejska oraz pozostałe kierunki) eksportu województwa pomorskiego w latach: 2016, 2020 i 2024



Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

partnerem handlowym regionu, jednak ich udział w eksporcie spadł z 22,1 proc. w 2020 roku do 19,8 proc. w 2024. Świadczy to o częściowym uniezależnianiu się pomorskiej gospodarki od niemieckiego rynku, ale i o relatywnie szybszym wzroście wymiany handlowej z innymi krajami. W dalszej kolejności wśród kluczowych odbiorców znajdowały się Francja, Holandia, Szwecja i Czechy – udział tych państw pozostawał na stosunkowo stabilnym poziomie.

Szczególnie zauważalny był wzrost znaczenia Ukrainy, która w 2024 roku znalazła się wśród sześciu najważniejszych partnerów eksportowych. Wynika to m.in. z utrzymujących się ułatwień handlowych

i silnych relacji polityczno-gospodarczych między Polską a Ukrainą, które sprzyjają regionalnej wymianie towarowej. Wzrost eksportu z Pomorza do Ukrainy napędzały przede wszystkim dostawy produktów przemysłu odzieżowego, meblarskiego i maszynowego oraz broni i amunicji. Na tle danych z 2016 roku można zaobserwować zmiany w strukturze głównych rynków zbytu. Udział Holandii i Norwegii, które wówczas odgrywały istotną rolę w eksporcie z Pomorza, wyraźnie się obniżył. Rosja, obecna jeszcze w 2016 roku, w kolejnych latach całkowicie zniknęła z grona kluczowych partnerów – co było bezpośrednim skutkiem wprowadzenia sankcji oraz załamania relacji handlowych

po 2022 roku. Warto również odnotować, że mimo utrzymywania się w czołówce odbiorców przez cały analizowany okres, Szwecja systematycznie traciła na znaczeniu – jej udział w eksporcie stopniowo malał.

W ujęciu ogólnym udział krajów Unii Europejskiej w pomorskim eksporcie pozostawał wysoki, choć z tendencją do nieznacznego spadku. W 2024 roku wynosił 65,4 proc., wobec 66,8 proc. w 2020 roku

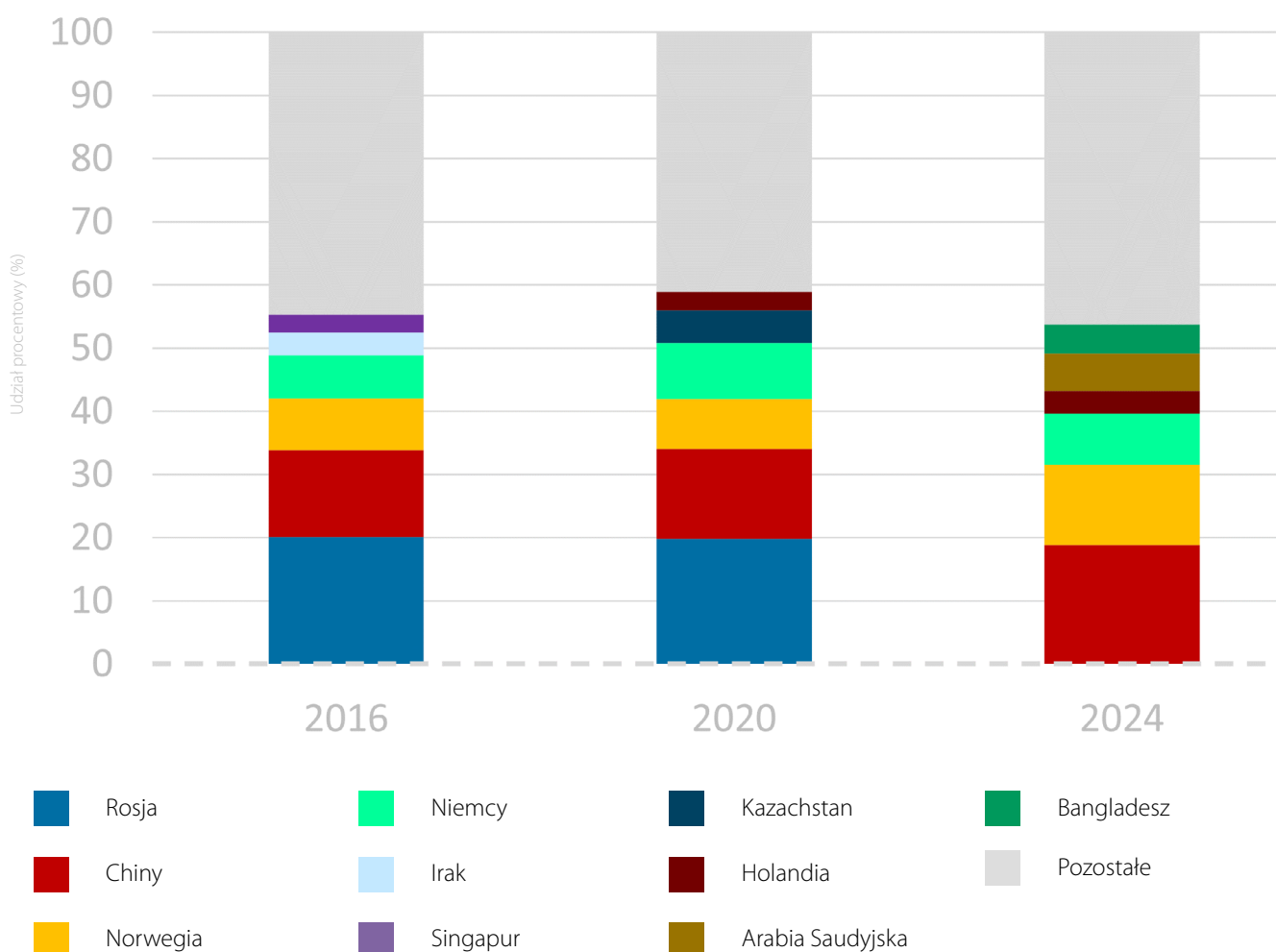
i 64,3 proc. w 2016. Oznacza to, że eksport regionu nadal był silnie powiązany ze wspólnym rynkiem europejskim, jednak jednocześnie wykazywał rosnącą orientację na rynki zewnętrzne. Stopniowe zwiększanie udziału krajów spoza UE może świadczyć o świadomej polityce dywersyfikacji kierunków eksportowych oraz o poszukiwaniu nowych rynków zbytu w odpowiedzi na zmieniające się uwarunkowania geopolityczne i gospodarcze.

4.2 Pomorski import według krajów pochodzenia



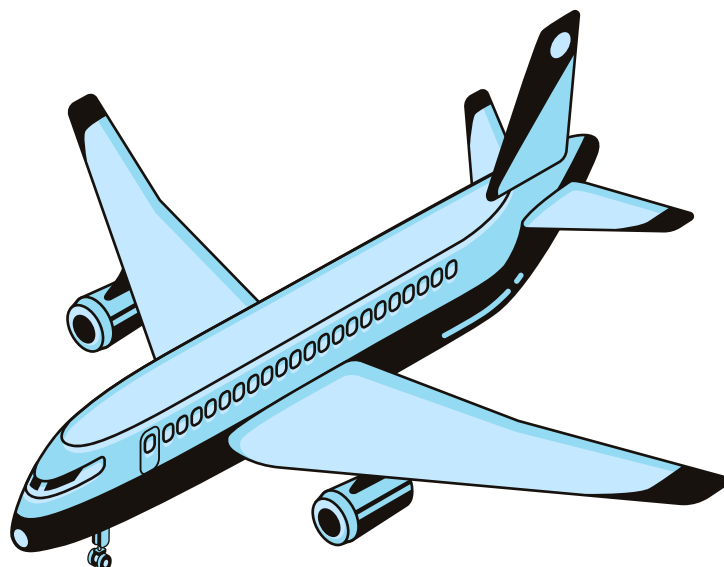
Rysunek 5.

Struktura kierunkowa (wg państw – TOP 6 w danym roku) importu województwa pomorskiego w latach: 2016, 2020 i 2024



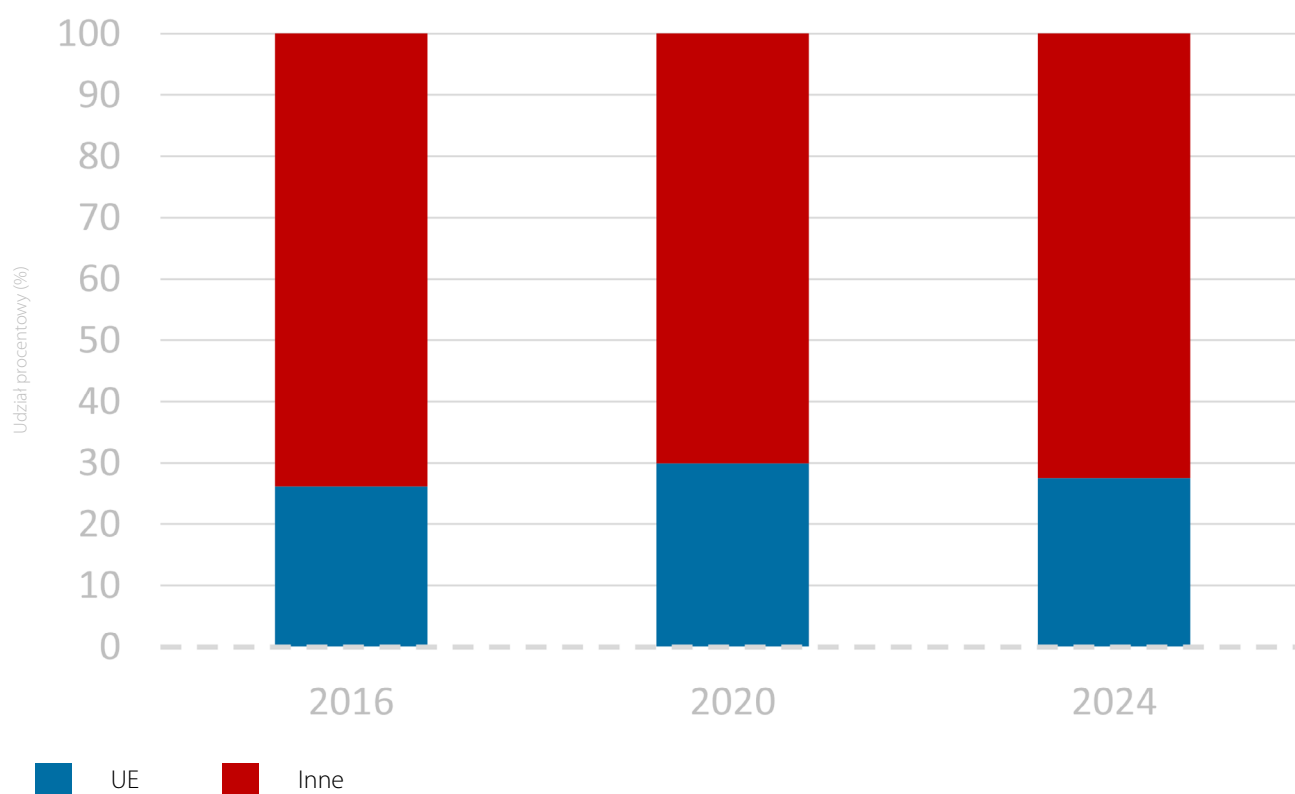
Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

W latach 2016–2024 struktura kierunkowa pomorskiego importu uległa istotnym przemianom, w dużej mierze pod wpływem wydarzeń geopolitycznych. W 2016 roku największym partnerem importowym regionu była Rosja, odpowiadająca za ponad 20 proc. wartości importu (na co składał się głównie import paliw). W kolejnych latach kraj ten utrzymywał dominującą pozycję, jednak po agresji na Ukrainę całkowicie zniknął z grona głównych dostawców (co było pokłosiem m.in. wprowadzenia sankcji). Miejsce Rosji zajęły Chiny, które wcześniej były drugim najważniejszym źródłem importu.



Rysunek 6.

Struktura kierunkowa (w podziale: Unia Europejska oraz pozostałe kierunki) importu województwa pomorskiego w latach: 2016, 2020 i 2024

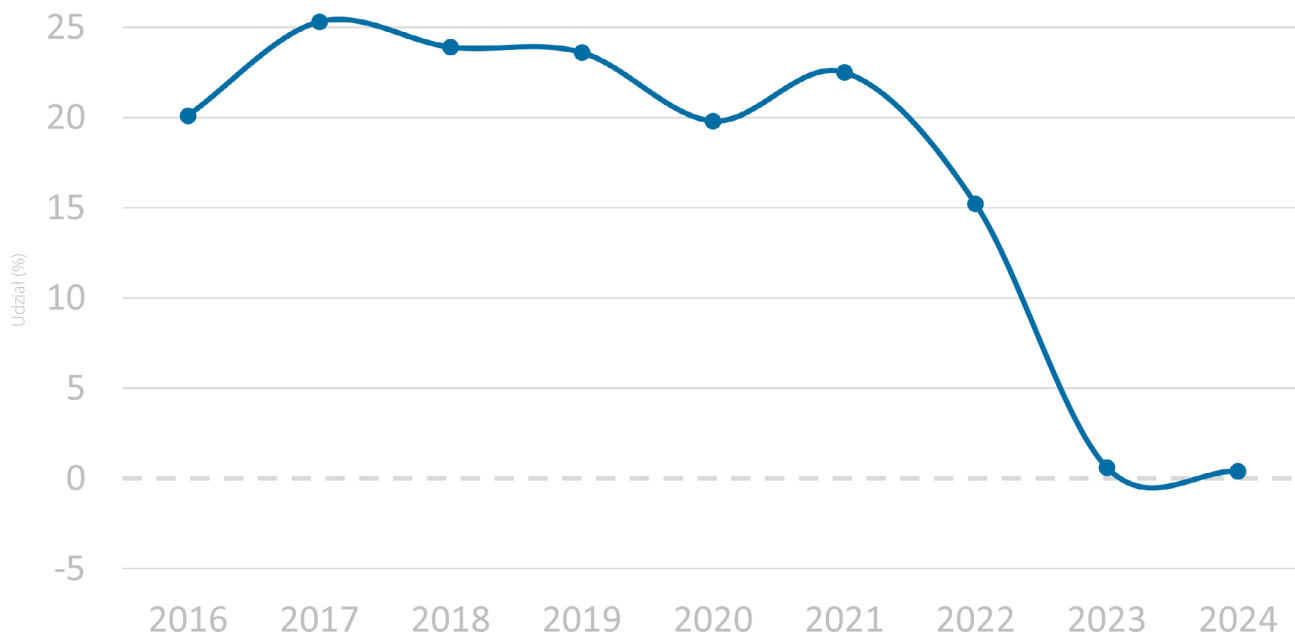


Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.



Rysunek 7.

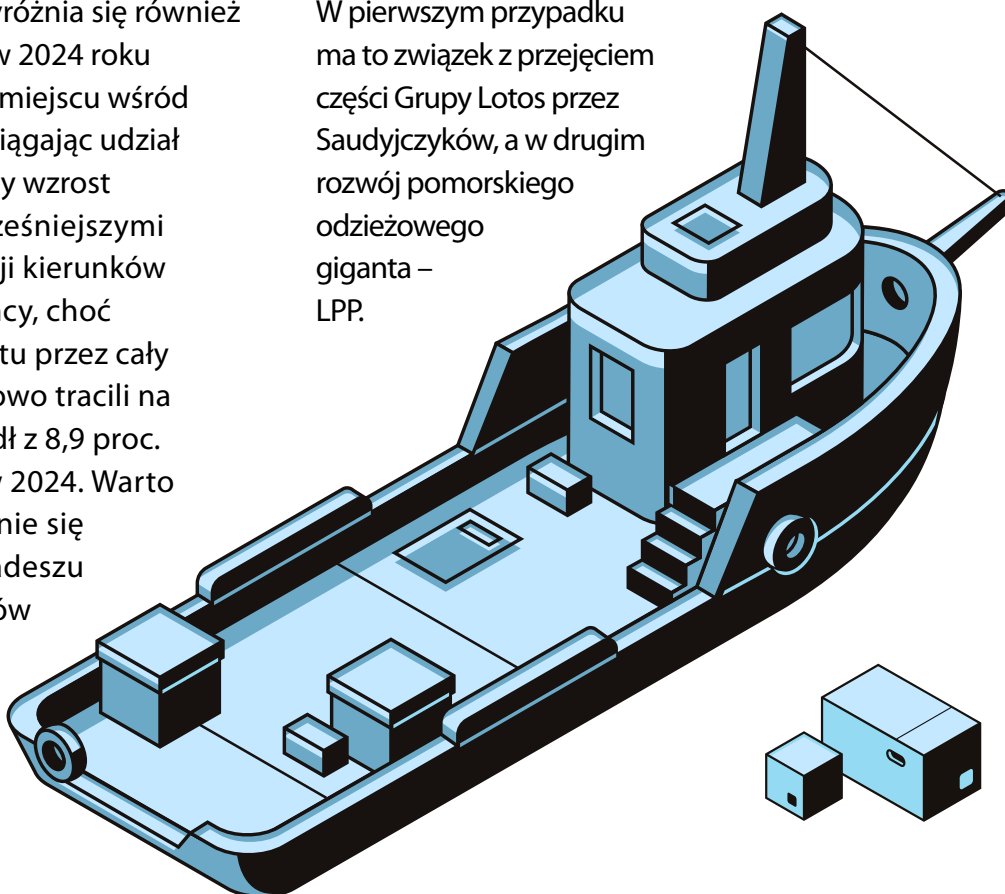
Udział importu z Rosji w ogólnej strukturze pomorskiego importu w latach 2016-2024



Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Wśród nowych trendów wyróżnia się również rosnący udział Norwegii – w 2024 roku znalazła się ona na drugim miejscu wśród pomorskich dostawców, osiągając udział 12,7 proc. Stanowi to istotny wzrost w porównaniu z latami wcześniejszymi i jest pochodną reorientacji kierunków dostaw paliw. Z kolei Niemcy, choć obecni w strukturze importu przez cały analizowany okres, stopniowo tracili na znaczeniu – ich udział spadł z 8,9 proc. w 2020 roku do 8,0 proc. w 2024. Warto odnotować także pojawienie się Arabii Saudyjskiej i Bangladeszu wśród czołowych partnerów importowych, co świadczy o rosnącym znaczeniu paliw oraz produktów przemysłu tekstylnego-odzieżowego.

W pierwszym przypadku ma to związek z przejęciem części Grupy Lotos przez Saudyjczyków, a w drugim rozwój pomorskiego odzieżowego giganta – LPP.

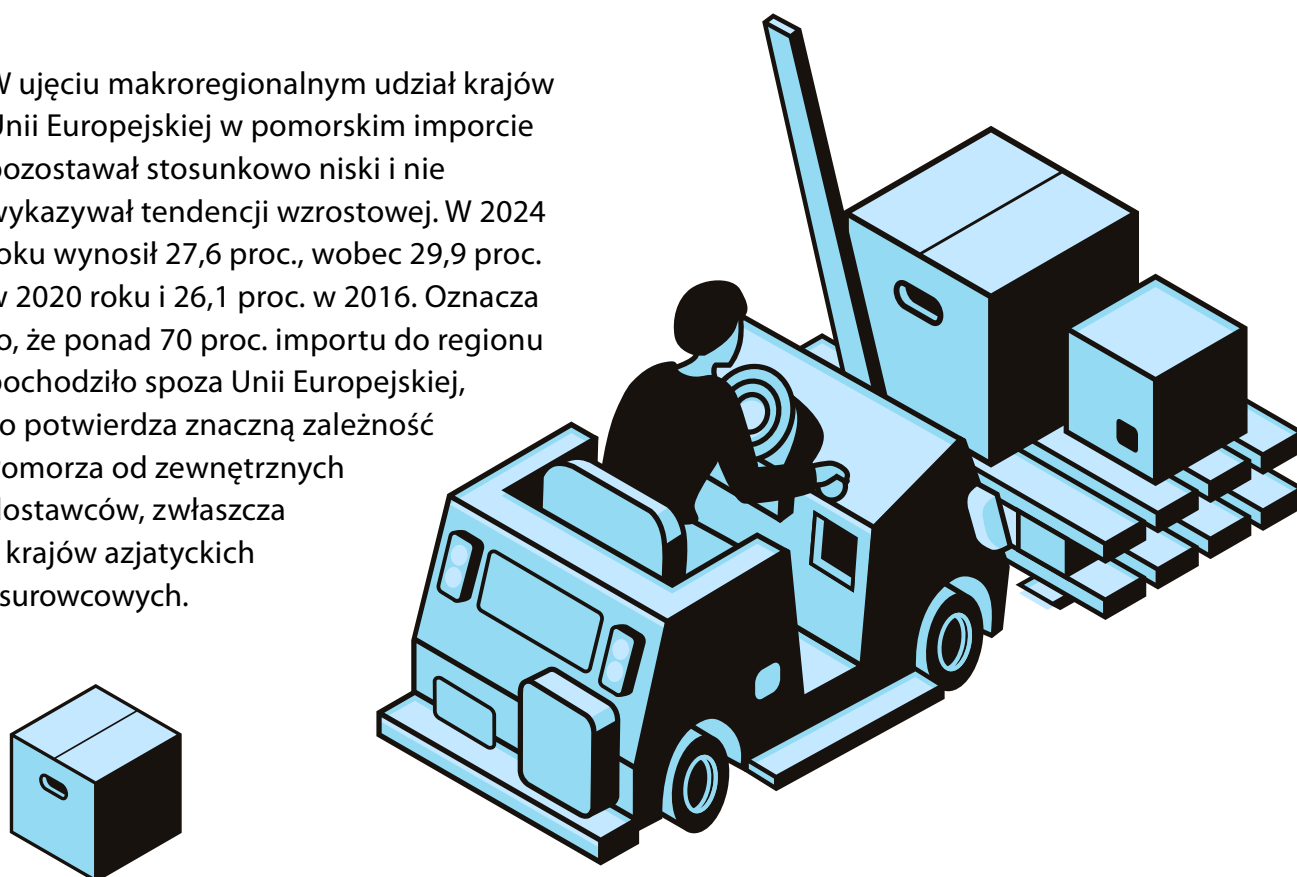


W latach 2016–2021 Rosja była kluczowym partnerem handlowym Pomorza, odpowiadając za od 20 do nawet 25 proc. całkowitego importu regionu. Import ten obejmował niemal wyłącznie surowce energetyczne. Uzależnienie od rosyjskich nośników energii miało charakter trwały i strategiczny – udział Rosji w imporcie utrzymywał się na bardzo wysokim poziomie aż do wybuchu wojny w Ukrainie.

Rok 2022 przyniósł jednak gwałtowny zwrot. Udział Rosji w pomorskim imporcie spadł do 15,2 proc., a w kolejnych latach nastąpiło niemal całkowite załamanie. W 2023 roku wynosił już tylko 0,6 proc., a w 2024 zaledwie 0,4 proc. Tak drastyczne ograniczenie było efektem unijnych sankcji i działań dywersyfikacyjnych objawiających się w przyspieszonym odchodzeniu od rosyjskich surowców. Pomorze – podobnie jak cała Unia Europejska – w krótkim czasie zreorganizowało swoje łańcuchy dostaw, intensyfikując współpracę z nowymi partnerami.

Załamanie importu z Rosji nie tylko zmieniło strukturę handlu zagranicznego regionu, lecz także stało się symbolicznym końcem pewnej epoki – opartej na geograficznie bliskim, ale politycznie ryzykownym źródle surowców. W dłuższej perspektywie zjawisko to może przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa energetycznego oraz większej stabilności handlowej Pomorza.

W ujęciu makroregionalnym udział krajów Unii Europejskiej w pomorskim imporcie pozostawał stosunkowo niski i nie wykazywał tendencji wzrostowej. W 2024 roku wynosił 27,6 proc., wobec 29,9 proc. w 2020 roku i 26,1 proc. w 2016. Oznacza to, że ponad 70 proc. importu do regionu pochodziło spoza Unii Europejskiej, co potwierdza znaczną zależność Pomorza od zewnętrznych dostawców, zwłaszcza z krajów azjatyckich i surowcowych.



5. Struktura towarowa eksportu i importu

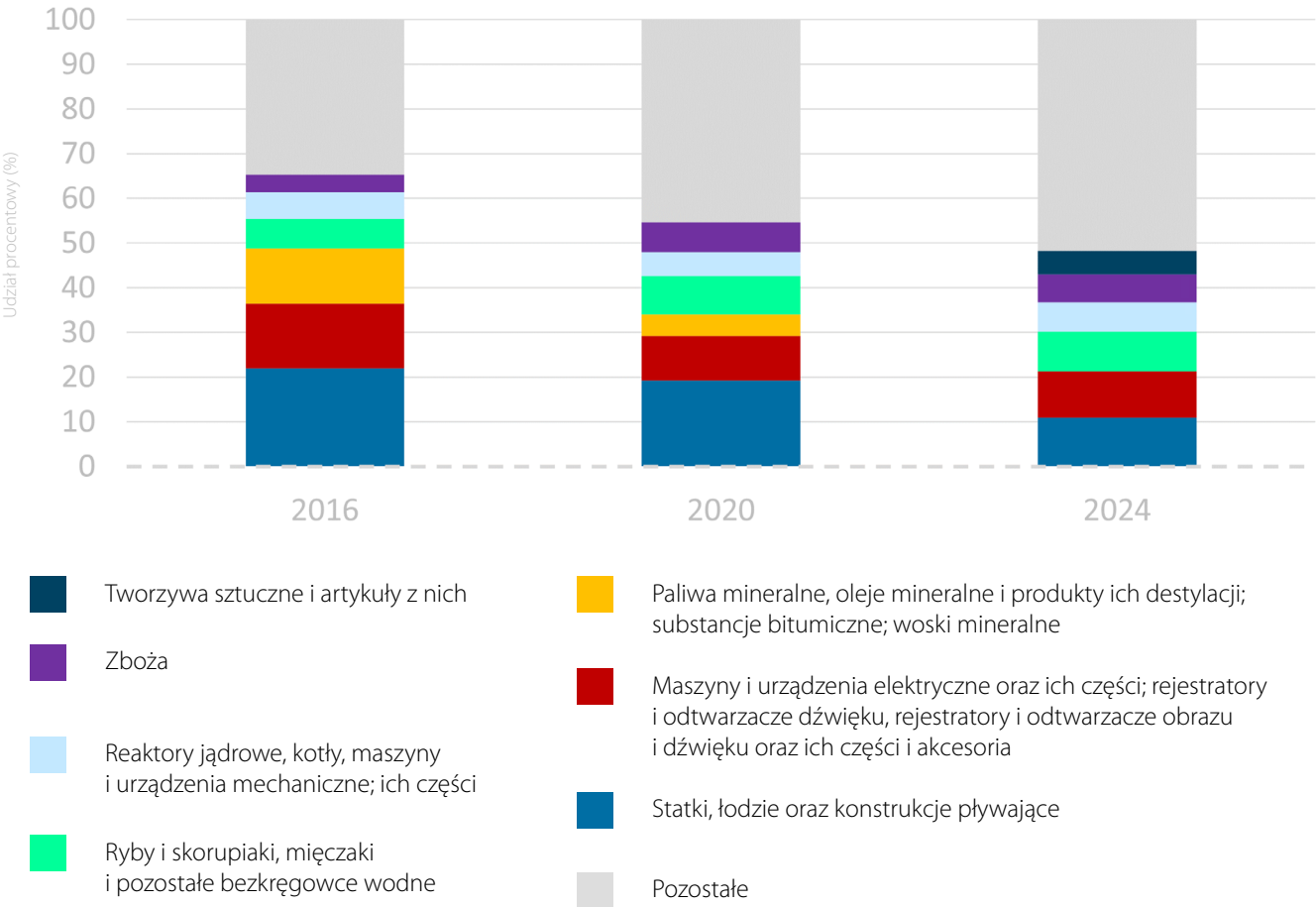
5.1 Eksport według grup towarowych (99 kategorii)

W latach 2016–2024 struktura towarowa pomorskiego eksportu ulegała stopniowej, lecz wyraźnej transformacji. Najważniejszą grupą towarową przez cały analizowany okres pozostawały statki, łodzie i konstrukcje

pływające, jednak ich udział systematycznie malał – z 22 proc. w 2016 roku do 19,2 proc. w 2020 i 10,9 proc. w 2024. Spadek ten wskazuje na ograniczanie znaczenia przemysłu stoczniowego w eksporcie regionu



Rysunek 8.
Struktura towarowa eksportu województwa pomorskiego (TOP 6 grup towarów w danym roku) w latach: 2016, 2020 i 2024

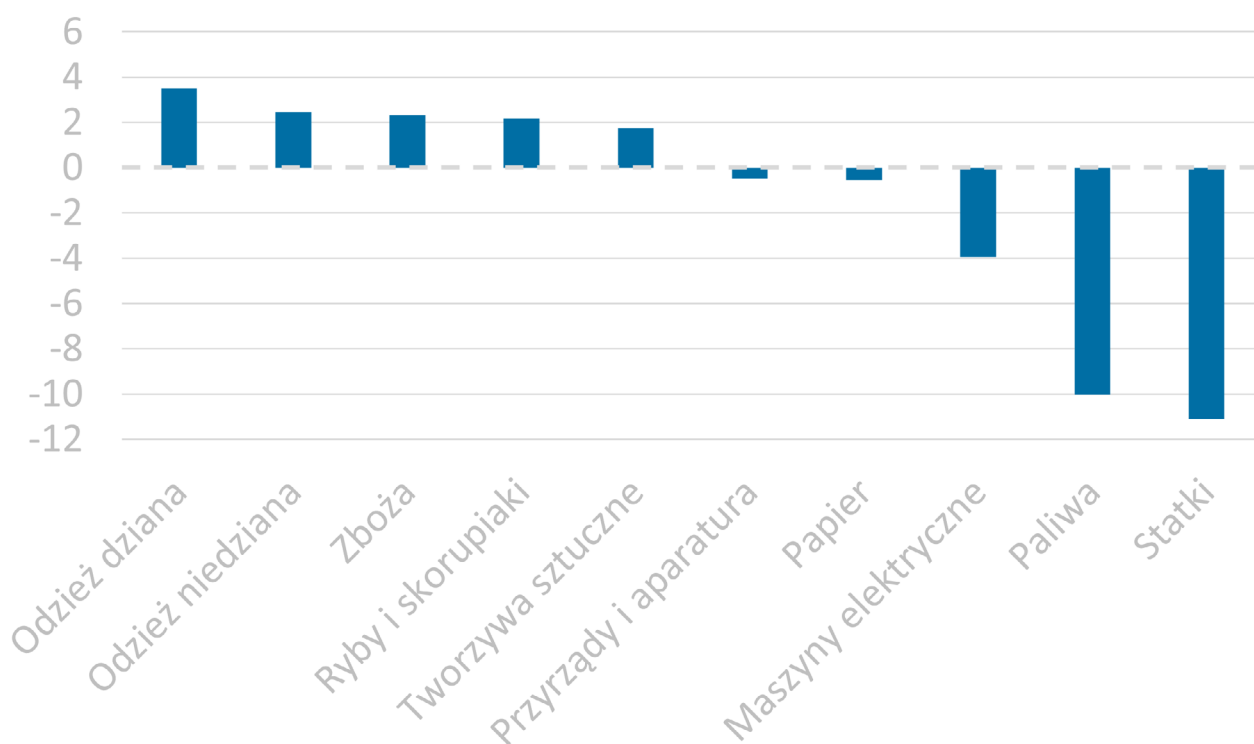


Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.



Rysunek 9.

Grupy eksportowanych towarów o największym wzroście oraz spadku udziału w ogólnej strukturze pomorskiego eksportu (w pkt. proc.) między 2016 a 2024 r.



Zastosowano skrócone nazwy grup towarowych z klasyfikacji CN 2024. Objasnienia, zob. str. 51.
Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

– m. in. na rzecz bardziej wyspecjalizowanej i kapitałochłonnej produkcji oraz w wyniku zmniejszenia liczby dużych kontraktów.

Drugą pod względem ważności kategorią były maszyny i urządzenia elektryczne, których udział utrzymywał się na względnie stałym poziomie – w granicach 10 proc. Ryby i skorupiaki również nieprzerwanie należały do kluczowych pozycji eksportowych, osiągając udział rzędu 8–9 proc., co potwierdza silną pozycję sektora przetwórstwa rybnego na Pomorzu. Z kolei zboża, które w 2016 i 2020 roku zajmowały wyższe pozycje w rankingu, w 2024 spadły na piąte miejsce – choć zmiany w ich udziale procentowym nie były znaczące.

Na szczególną uwagę zasługuje zanik kategorii paliw mineralnych. W 2016 roku stanowiły one 12,4 proc. eksportu, podczas gdy w 2024 nie

pojawiały się już wśród głównych pozycji. Zjawisko to jest pochodną wchłonięcia gdańskiej Grupy Lotos przez Grupę Orlen, z siedzibą w Płocku¹. W ich miejsce w 2024 roku pojawiły się m.in. tworzywa sztuczne i artykuły z tworzyw, które osiągnęły udział na poziomie 5,2 proc.

¹ Wchłonięcie Grupy Lotos przez Orlen w 2022 roku skutkowało koniecznością spełnienia warunków Komisji Europejskiej, w tym sprzedaży części aktywów eksportowych — m.in. udziałów w terminalach paliwowych i segmentach hurtowej sprzedaży paliw. Kluczowa infrastruktura eksportowa, wcześniej bezpośrednio zarządzana z Gdańska (np. terminale paliwowe i dostęp do Naftoportu), została przekazana pod kontrolę zewnętrznych podmiotów, w tym firm zagranicznych (np. Saudi Aramco), co wpłynęło na rozproszenie formalnych kanałów eksportowych. W praktyce część eksportu, który wcześniej statystycznie przypisywano województwu pomorskiemu, została zarejestrowana w innych regionach lub poza strukturami Orlenu. Dodatkowo, centralizacja operacji handlowych i logistycznych w ramach Orlenu spowodowała zmianę struktury raportowania i fizycznego wysyłania paliw, co mogło ograniczyć udział Pomorza jako formalnego punktu wywozu. W efekcie, mimo potencjalnie podobnego wolumenu fizycznego, wartość eksportu paliw przypisywana woj. pomorskiemu w statystykach znacząco spadła.

Wzrost kategorii „Pozostałe” – z 34,7 proc. w 2016 roku do aż 51,8 proc. w 2024 – świadczy o rosnącej różnorodności pomorskiego eksportu. Oznacza to m. in. stopniowe rozszerzanie oferty eksportowej regionu poza tradycyjne, dominujące sektory oraz wzmacnianie roli mniejszych, często bardziej elastycznych i innowacyjnych branż.

W latach 2016–2024 istotnie wzrosło znaczenie kilku grup towarowych, które wcześniej odgrywały marginalną rolę w pomorskim eksporcie. Największy przyrost odnotowano w eksporcie odzieży – zarówno dzianej, jak i niedzianej. Jest to m.in. pochodna rozwoju gdańskiej Grupy LPP, która jest jedną z największych spółek odzieżowych w Polsce (a także spółek w ogóle – wchodzi w skład WIG20). Wzrost dotyczył również zbóż oraz produktów rybołówstwa i akwakultury, co potwierdza trwałą obecność sektora rolno-spożywczego w strukturze eksportowej regionu. Do grona towarów o rosnącym znaczeniu dołączyły także tworzywa sztuczne, które mogły zyskać na znaczeniu jako półprodukty w eksporcie przemysłowym.

Najsilniejsze spadki dotyczyły grup towarowych, które w 2016 roku stanowiły fundament

eksportu Pomorza. Udział statków i konstrukcji pływających zmniejszył się ponad dwukrotnie, co było przede wszystkim skutkiem ograniczenia liczby dużych kontraktów stoczniowych. Jeszcze bardziej wyraźny regres dotyczył paliw mineralnych – ich udział niemal całkowicie zanikł, co jest pochodną przejęcia gdańskiej Grupy Lotos przez Grupę Orlen z siedzibą w Płocku. Mniejszy, lecz istotny spadek odnotowano również w przypadku eksportu maszyn i urządzeń elektrycznych.

Niewielki spadek udziałów zarejestrowano także w eksporcie papieru oraz aparatury precyzyjnej. Pierwszy z nich można powiązać z istotnymi zmianami w działalności fabryki papieru w Kwidzynie, jednej z największych w regionie. W 2021 roku amerykański koncern International Paper sprzedał zakład austriackiej Grupie Mayr-Melnhof. Po przejęciu nowy właściciel zdecydował się na zamknięcie jednej z linii produkcyjnych, co skutkowało zwolnieniem około 110 pracowników. Decyzja ta była motywowana m.in. niekonkurencyjnymi cenami drewna w Polsce oraz spadkiem popytu na papier i tekturę. Dodatkowo, w 2020 roku fabryka zakończyła produkcję papieru gazetowego, koncentrując się na innych segmentach rynku.

5.2 Import według grup towarowych

W 2024 roku struktura towarowa pomorskiego importu uległa zauważalnym przekształceniom w porównaniu do lat wcześniejszych. Choć paliwa mineralne wciąż zajmowały pozycję dominującą, ich udział systematycznie malał – z poziomu przekraczającego jedną czwartą całkowitego importu w latach 2016 i 2020 do niespełna jednej piątej w 2024 roku. Spadek ten należy wiązać przede wszystkim z ograniczeniem

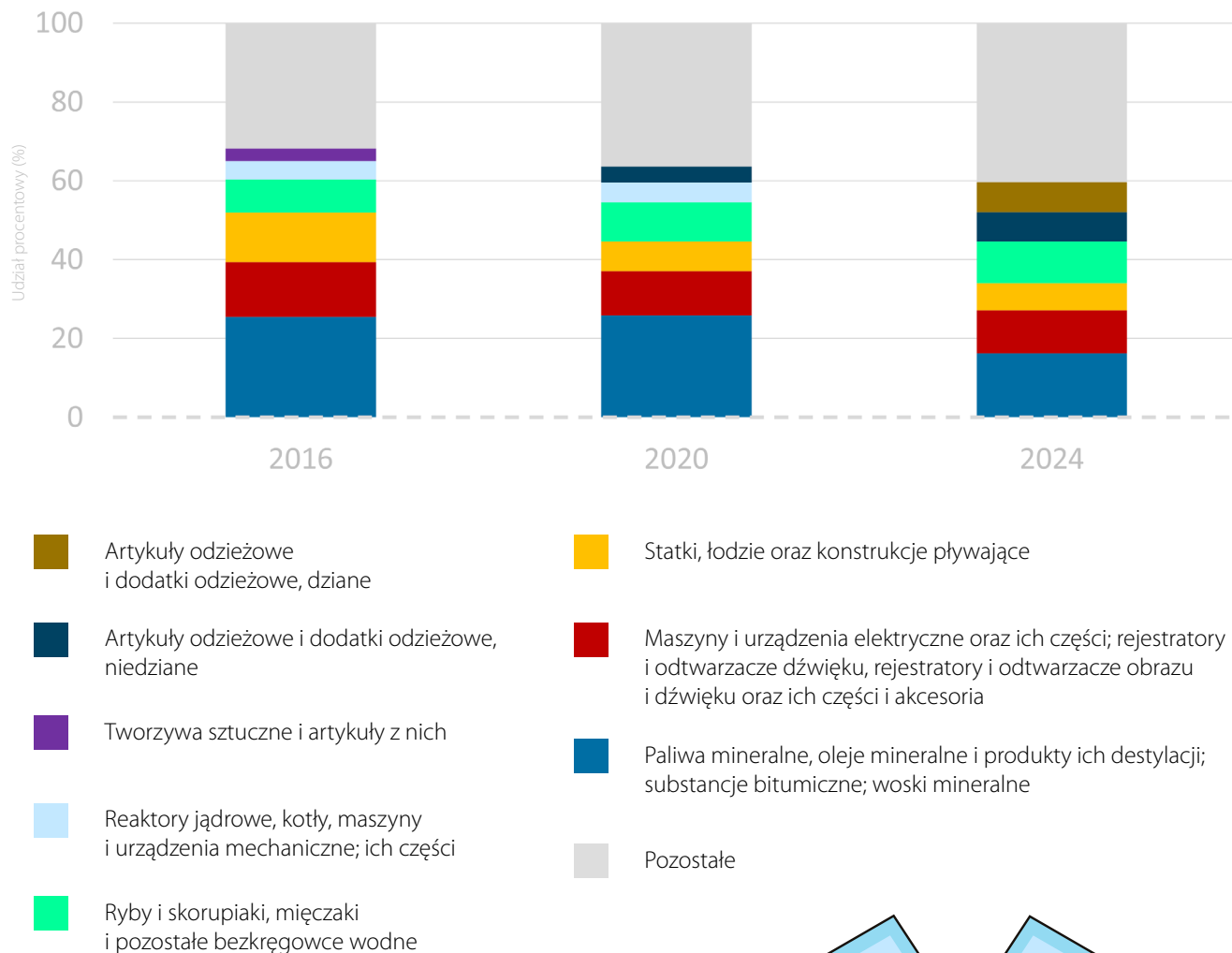
importu z Rosji, postępującą dywersyfikacją źródeł surowców energetycznych i zatrzymaniem dynamicznego rozwoju przemysłu rafinacyjnego w regionie, który związany był z wcześniejszym silnym wzrostem Grupy Lotos.

Na kolejnych pozycjach znajdowały się maszyny i urządzenia elektryczne, których udział pozostał relatywnie stabilny,



Rysunek 10.

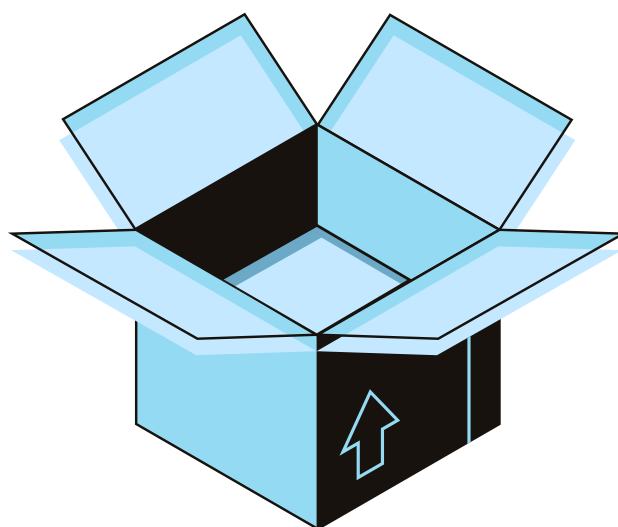
Struktura towarowa importu województwa pomorskiego w latach: 2016, 2020 i 2024



Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

choć wykazywał tendencję spadkową w porównaniu do 2016 roku. Produkty rybołówstwa i akwakultury nie tylko utrzymały swoją pozycję w czołówce, ale nawet nieznacznie zwiększyły udział w strukturze importu – co było m. in. efektem rosnącego zapotrzebowania sektora przetwórstwa spożywczego oraz HoReCa.

Wśród najszybciej rosnących kategorii importowych znalazły się artykuły odzieżowe – zarówno dziane, jak i niedziane. Ich łączny

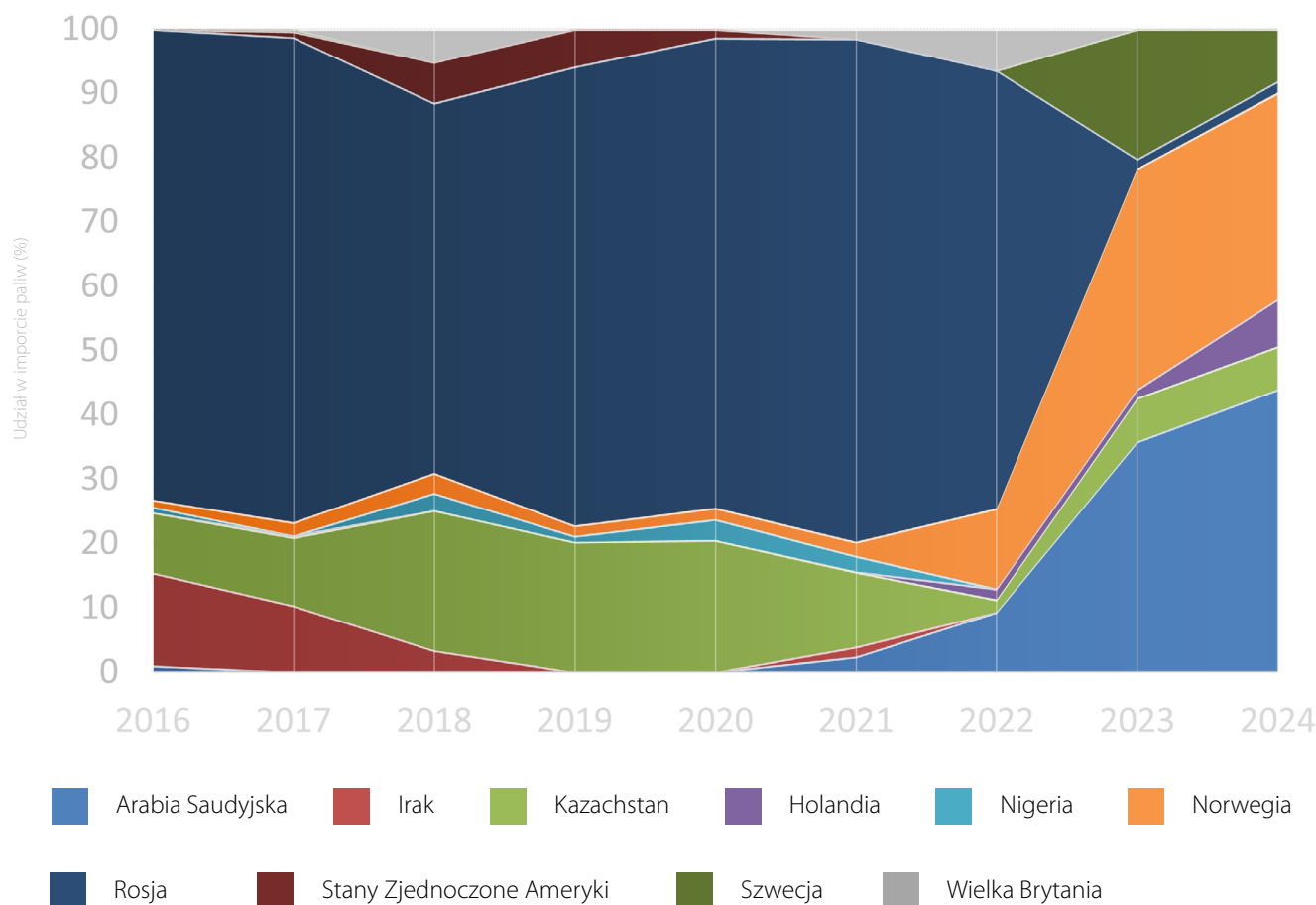


udział w 2024 roku był zauważalnie wyższy niż w latach poprzednich, co świadczy o rosnącym znaczeniu importu gotowej



Rysunek 11.

Główne kierunki geograficzne importu towarów z grupy paliw na Pomorze w latach 2016-2024 (wg udziału w danym roku)



Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

odzieży, zwłaszcza z krajów azjatyckich i jest pochodną m. in. rozwoju Grupy LPP.

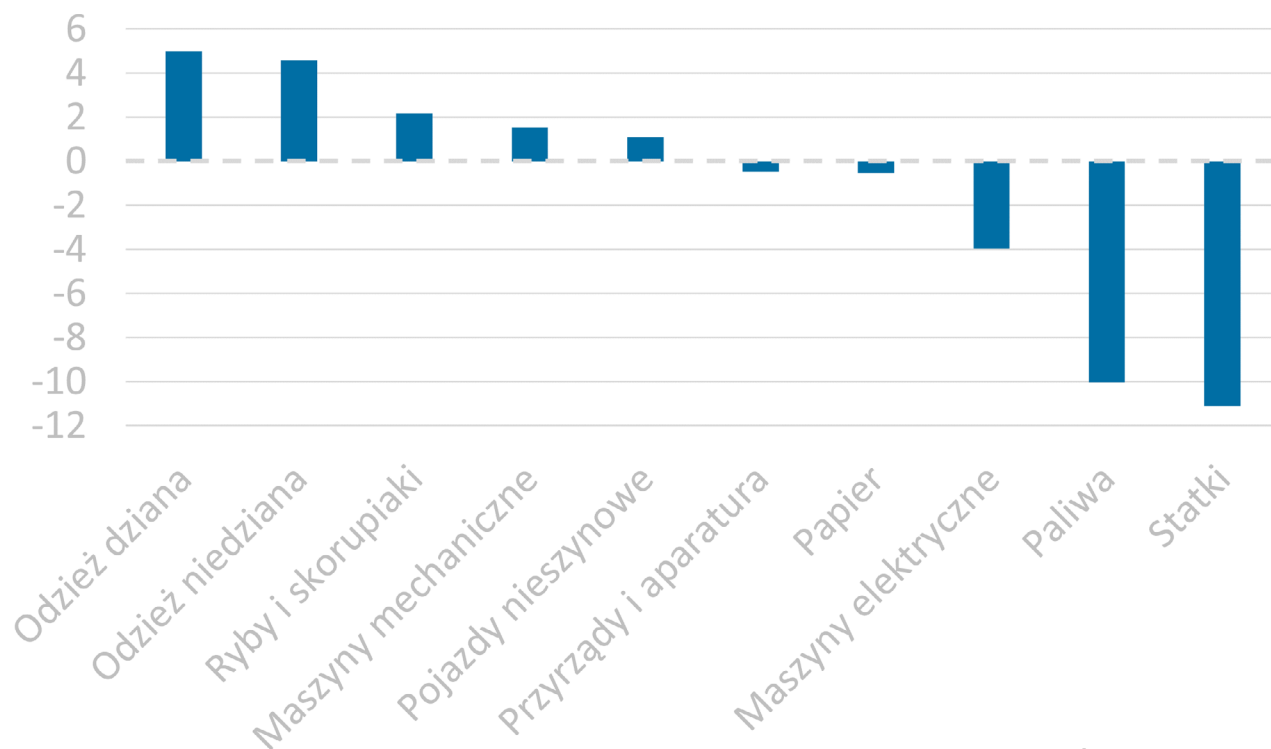
W zestawieniu utrzymały się także statki i konstrukcje pływające, których udział – choć niższy niż w 2016 roku – nadal pozostawał istotny. Wskazuje to, że sektor ten wciąż odgrywa ważną rolę w gospodarce regionu. Jednocześnie wzrost udziału kategorii „Pozostałe” sugeruje rosnącą różnorodność sprowadzanych towarów, a co za tym idzie – większą elastyczność i adaptacyjność pomorskiego rynku importowego.

W analizowanym okresie wyraźnie wzrósł udział odzieży – zarówno dzianej, jak i niedzianej – co świadczy o rosnącym znaczeniu segmentu konfekcyjnego w strukturze importu, szczególnie z krajów azjatyckich. Zauważalne było także zwiększenie udziału importu ryb i skorupiaków. Do grup towarowych o rosnącym znaczeniu należały również maszyny mechaniczne oraz pojazdy nieszynowe – choć nadal stanowiły one relatywnie niewielką część całości importu, ich udział wzrósł istotnie w ujęciu względnym.



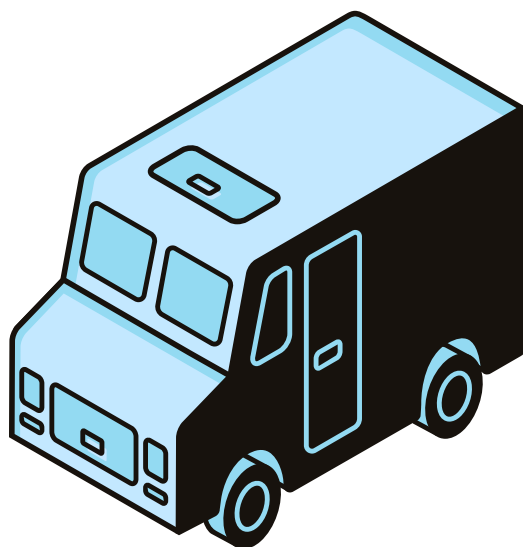
Rysunek 12.

Grupy importowanych towarów o największym wzroście oraz spadku udziału w ogólnej strukturze pomorskiego importu (w pkt. proc.) między 2016 a 2024 r.



Zastosowano skrócone nazwy grup towarowych z klasyfikacji CN 2024. Objasnienia, zob. str. 51.
Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Po stronie spadków dominowały kategorie, które w 2016 roku miały silną pozycję. Import paliw mineralnych uległ znacznemu ograniczeniu, co było bezpośrednio związane z ograniczeniem wymiany handlowej z Rosją oraz zmianą kierunków zaopatrzenia energetycznego. Podobny trend spadkowy dotyczył statków i konstrukcji pływających – ich udział obniżył się o ponad połowę w porównaniu do 2016 roku. Można to uzasadnić spadkiem eksportu towarów z tej grupy z Pomorza – często oznacza on bowiem ograniczenie aktywności lokalnych stoczní, co bezpośrednio przekłada się na mniejsze zapotrzebowanie na specjalistyczne komponenty i jednostki sprowadzane z zagranicy. W tym sektorze import



(np. części statków, kadłubów czy systemów napędowych) jest w dużej mierze pochodną planowanych projektów eksportowych, dlatego to eksport determinuje import, a nie odwrotnie. Ograniczenie liczby zamówień eksportowych skutkuje wstrzymywaniem nowych inwestycji i zakupów materiałów. Zależność ta wynika z charakteru przemysłu

Dane za lata 2016–2024 jednoznacznie wskazują, że import paliw na Pomorze przeszedł fundamentalną transformację, będącą bezpośrednią reakcją na zmieniającą się sytuację geopolityczną – przede wszystkim agresję Rosji na Ukrainę i wynikające z niej sankcje gospodarcze.

Jeszcze w latach 2016–2021 Rosja dominowała jako główny dostawca paliw, odpowiadając rokrocznie za ponad 70 proc. wartości importu w tej grupie. W 2022 roku, mimo trwającej już wojny, rosyjski udział nadal przekraczał 68 proc., jednak od 2023 roku nastąpiło niemal całkowite załamanie – udział Rosji spadł do 1,4 proc., a w 2024 wyniósł zaledwie 1,8 proc. Był to efekt zarówno formalnych restrykcji, jak i zmiany polityki zakupowej importerów.

Na miejsce Rosji szybko weszli nowi dostawcy. Od 2022 roku zdecydowanie wzrosło znaczenie Arabii Saudyjskiej, która w 2024 roku odpowiadała już za 43,9 proc. importu paliw. Jest to również pochodną przejęcia przez Saudyjczyków części rafinacyjnej Grupy Lotos. Norwegia, dotychczas marginalna, osiągnęła udział na poziomie 32,1 proc.

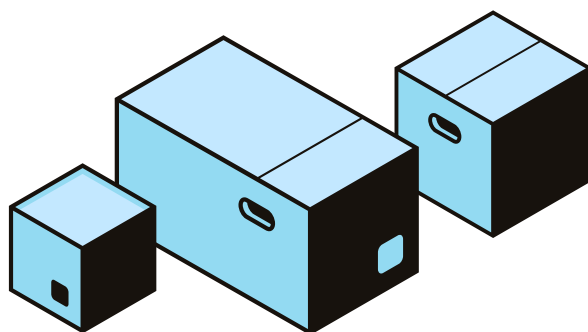
Na znaczeniu zyskały również Szwecja (8,1 proc.) i Holandia (7,4 proc.), co może świadczyć o wykorzystaniu pośrednich kanałów zaopatrzenia – np. poprzez europejskie huby magazynowo-rafinacyjne.

Warto podkreślić, że proces dywersyfikacji nie tylko ograniczył ryzyko geopolityczne, ale także zasadniczo zmienił energetyczną mapę regionu. W 2016 roku niemal cały import paliw koncentrował się na kierunku wschodnim. W 2024 roku dominują dostawy ze Skandynawii, Zatoki Perskiej i Europy Zachodniej. Co istotne, udział żadnego z krajów nie przekracza już 50 proc., co zwiększa odporność Pomorza na potencjalne wstrząsy rynkowe. Transformacja ta stanowi jeden z najbardziej wyrazistych przykładów dynamicznej reorganizacji handlu zagranicznego regionu w odpowiedzi na zmienne uwarunkowania międzynarodowe.

stocznioowego, który działa głównie „na projekt” i nie produkuje na magazyn.

Spadkową tendencję wykazywał również import maszyn i urządzeń elektrycznych, którego udział systematycznie malał w ciągu ostatnich kilku lat. Mniejsze, choć zauważalne spadki dotyczyły importu pasz oraz surowców pochodzenia celulozowego, takich jak masa włóknista i makulatura. Choć ich znaczenie w ogólnej strukturze było relatywnie niewielkie, zmiany te mogą odzwierciedlać

przekształcenia w krajowym sektorze przetwórstwa lub przesunięcia w kierunkach zaopatrzenia w te materiały.



6. Saldo handlu zagranicznego – analiza szczegółowa

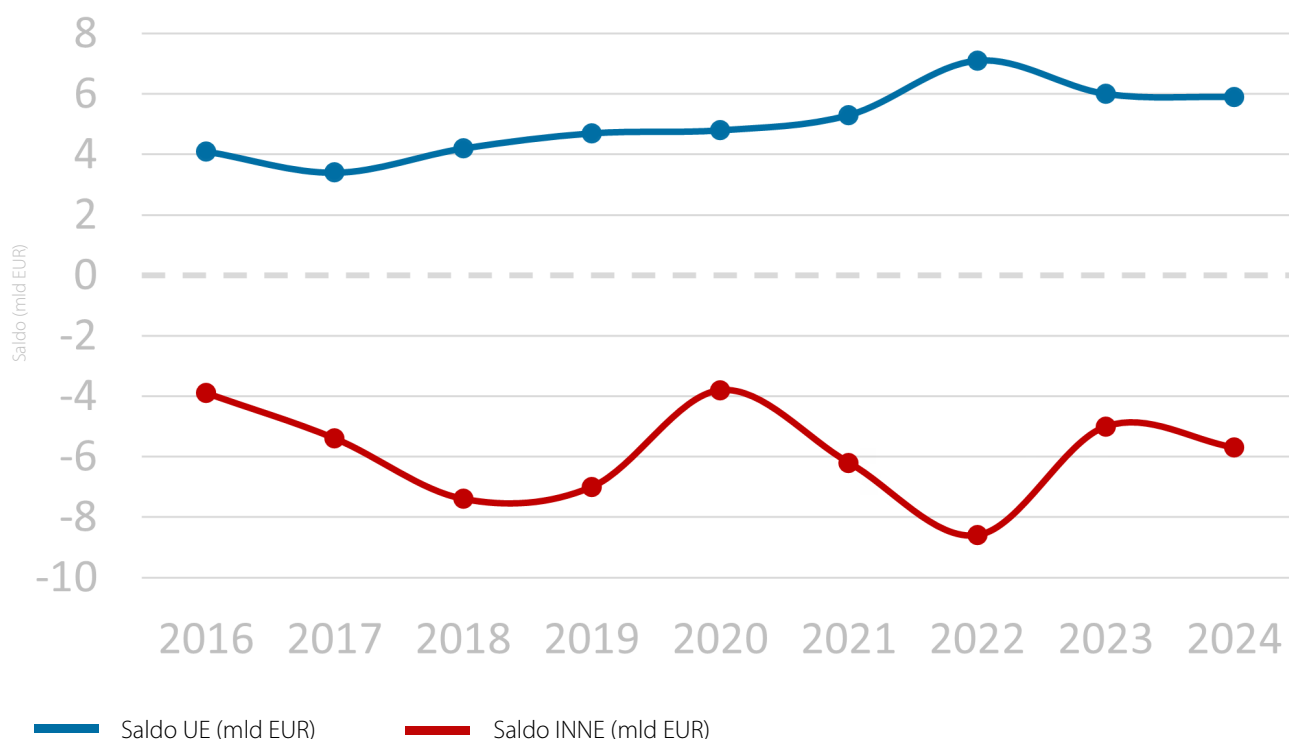
W całym analizowanym okresie Pomorze utrzymywało trwałą nadwyżkę handlową w wymianie z krajami Unii Europejskiej. Saldo handlowe z UE było dodatnie we wszystkich latach i wykazywało tendencję wzrostową – zarówno w wartościach bezwzględnych, jak i relatywnie względem wymiany z krajami spoza Wspólnoty. Po 2020 roku nadwyżka ta regularnie przekraczała 5 mld euro rocznie, co świadczyło o trwałej przewadze konkurencyjnej pomorskich towarów na rynku unijnym oraz o silnym powiązaniu regionu z wewnętrznym rynkiem UE.

Zupełnie inny charakter miała wymiana z krajami spoza Unii Europejskiej, w której przez cały okres utrzymywał się deficyt. Największe ujemne saldo odnotowano w 2022 roku, co można wiązać z wysokimi cenami surowców i paliw na globalnych rynkach. Również w latach wcześniejszych, zwłaszcza 2018–2019, deficyt pozostawał na podwyższonym poziomie. Jedynie w 2020 roku – w czasie pandemicznych zakłóceń – różnica ta uległa częściowemu zmniejszeniu.



Rysunek 13.

Saldo wymiany międzynarodowej województwa pomorskiego z państwami UE oraz państwami spoza UE między 2016 a 2024 r. w mld euro

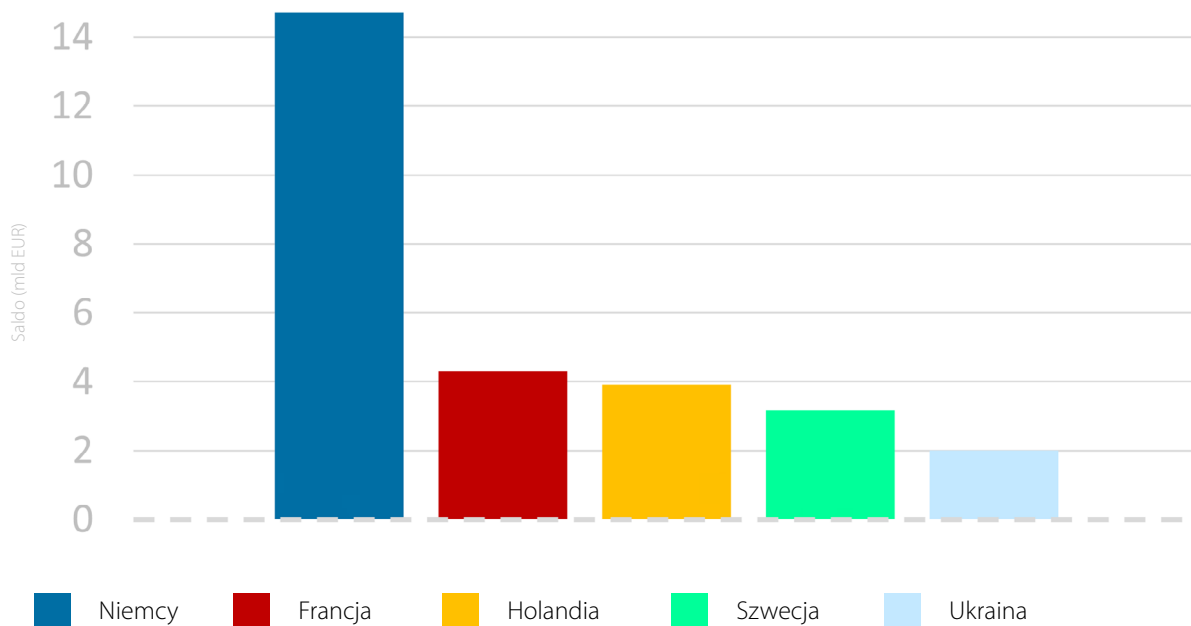


Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.



Rysunek 14.

TOP 5 krajów z najwyższą nadwyżką handlową (2016-2024)

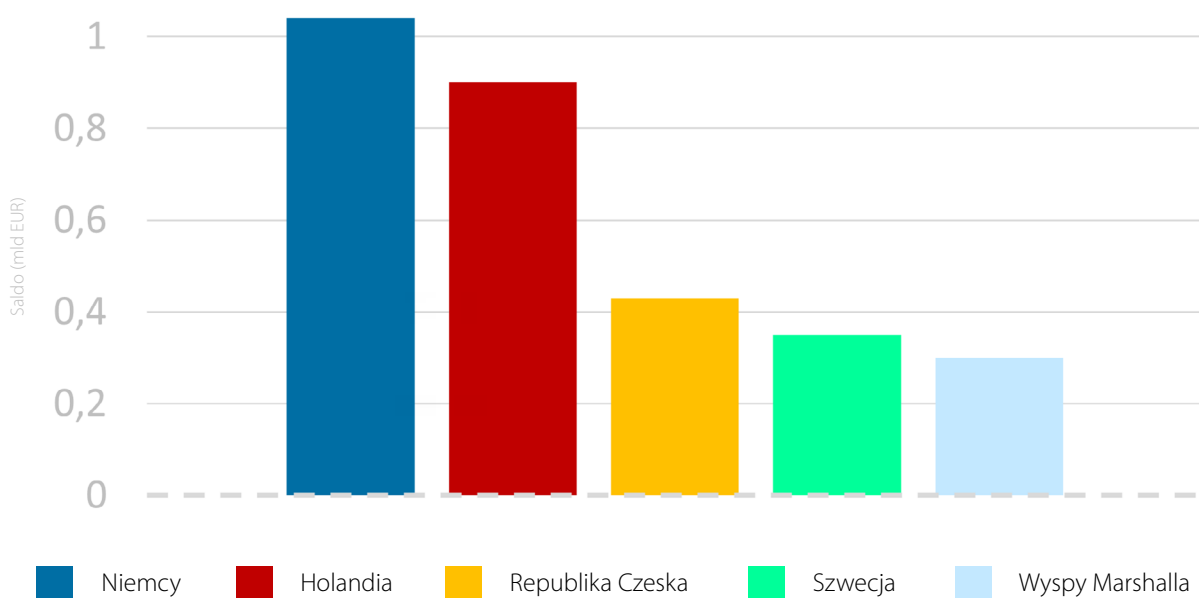


Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.



Rysunek 15.

TOP 5 krajów z najwyższą nadwyżką handlową (2016)

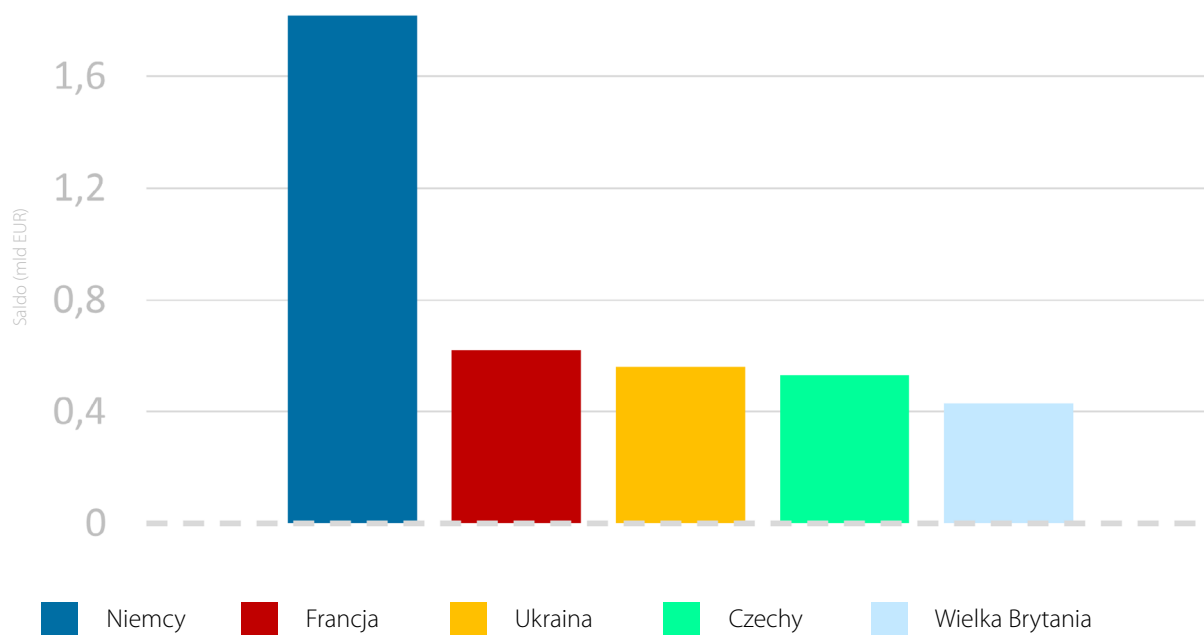


Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.



Rysunek 16.

TOP 5 krajów z najwyższą nadwyżką handlową (2024)



Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Charakterystyczna była trwałość tej struktury: nadwyżka w wymianie z UE kompensowała straty w handlu z krajami trzecimi, lecz nie eliminowała ich całkowicie. W efekcie bilans ogólny regionu w wielu latach pozostawał ujemny. Taka konfiguracja świadczy o silnym osadzeniu Pomorza w unijnych łańcuchach wartości i jednocześnie o stosunkowo wysokim poziomie zależności importowej względem rynków pozazuropejskich – zwłaszcza w zakresie paliw i surowców.

W całym analizowanym okresie najtrwalszym i najważniejszym źródłem nadwyżki handlowej Pomorza pozostawały Niemcy. Również stała obecność Francji, Holandii i Szwecji wśród najważniejszych partnerów

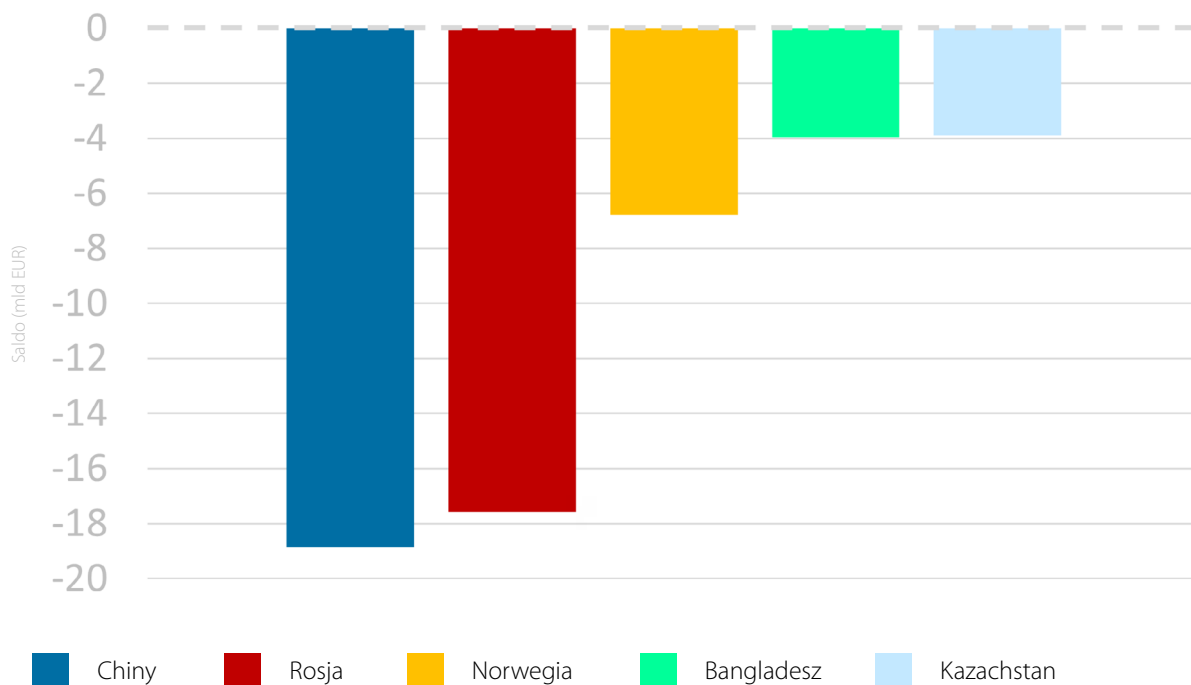
o dodatnim saldzie handlowym świadczy o stabilnych, długofalowych relacjach eksportowych regionu z rynkami zachodnioeuropejskimi. W 2024 roku do grona krajów z dodatnim bilansem dołączyła także Ukraina, co może być efektem rosnącego eksportu towarów pomocowych oraz odbudowywanych kanałów handlowych w związku z trwającym konfliktem i procesem odbudowy.





Rysunek 17.

TOP 5 krajów z największym deficytem handlowym (2016-2024)

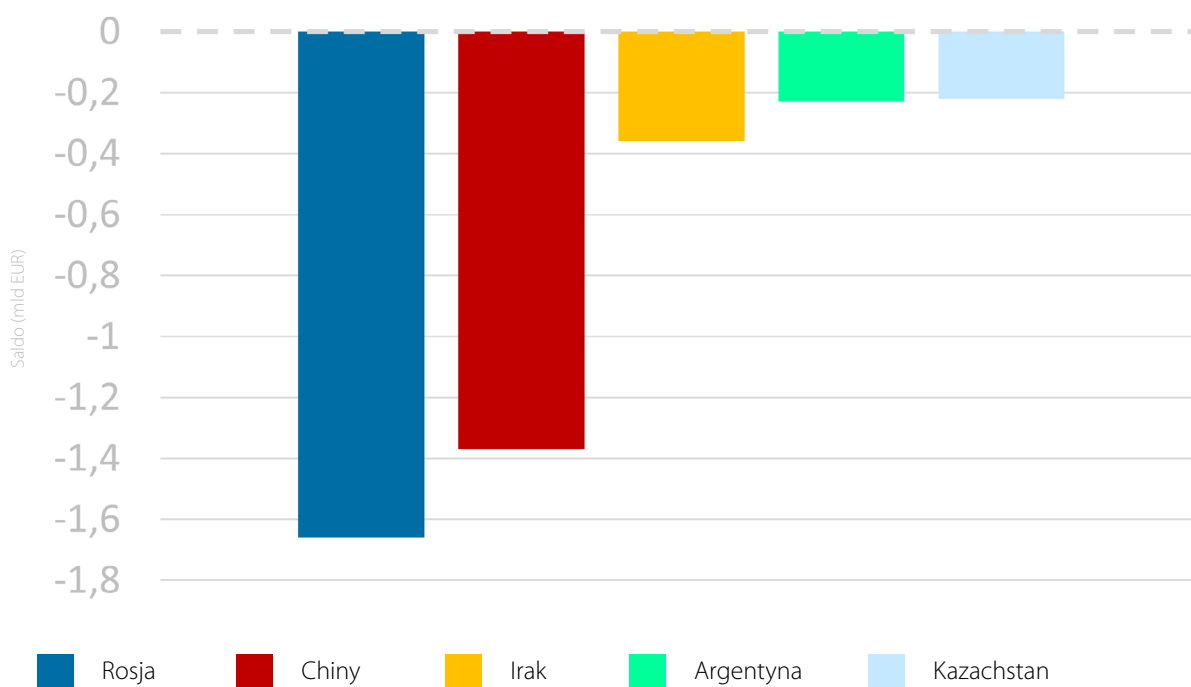


Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.



Rysunek 18.

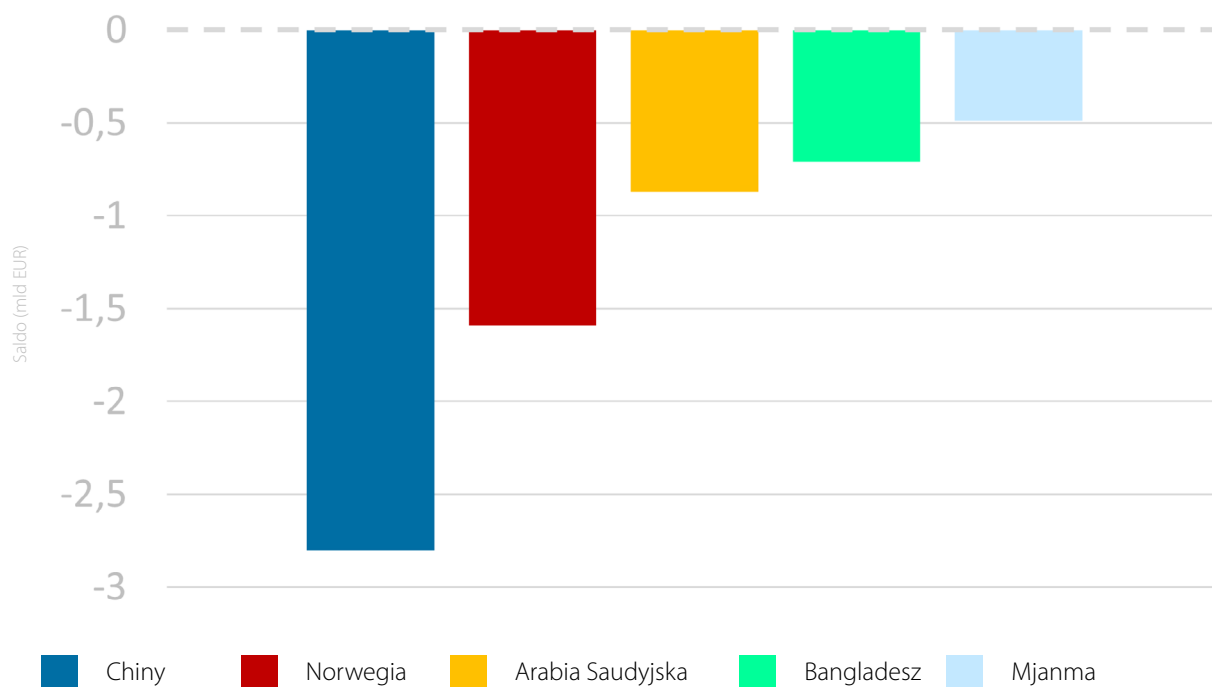
TOP 5 krajów z największym deficytem handlowym (2016)



Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.



Rysunek 19.

TOP 5 krajów z największym deficytem handlowym (2024)

Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Zupełnie odmienny obraz wyłania się z zestawienia deficytów handlowych. Największe ujemne saldo Pomorze odnotowało w relacjach z Chinami i Rosją – obie gospodarki dominowały zarówno w ujęciu skumulowanym, jak i w poszczególnych latach. W przypadku Chin deficyt wynikał głównie z masowego importu towarów przemysłowych i konsumpcyjnych, przy bardzo ograniczonej skali eksportu w przeciwnym kierunku. Rosja z kolei przez wiele lat pełniła rolę głównego dostawcy surowców energetycznych, szczególnie przed 2022 rokiem. Mimo późniejszego ograniczenia wymiany, skumulowany deficyt handlowy z tym krajem pozostał bardzo wysoki.

W poszczególnych latach pojawiały się także mniej oczywiste kierunki deficytowe, takie jak Arabia Saudyjska, Bangladesz czy Kazachstan.

Wszystkie te przypadki wiązały się z importem surowców energetycznych lub tekstyliów, co potwierdza strukturę zależności regionu od określonych grup towarowych z rynków pozaeuropejskich.

W analizowanym okresie Pomorze osiągało najwyższe nadwyżki handlowe w wybranych grupach towarów przemysłowych i rolno-spożywczych. Na czoło wysuwały się statki, łodzie i konstrukcje pływające – mimo spadku ich znaczenia w ostatnich latach, pozostawały one jednym z najważniejszych źródeł dodatniego salda eksportowego. Bardzo wysoką nadwyżkę generowała również wymiana zbożami, której znaczenie szczególnie wzrosło w końcowych latach analizowanego okresu. Stałą obecność wśród towarów nadwyżkowych utrzymywały także wyroby z żeliwa i stali, papier i tektura oraz

meble i artykuły wyposażenia wnętrz – wszystkie te kategorie łączy istotny udział eksportu przetworzonych produktów o wyższej wartości dodanej.

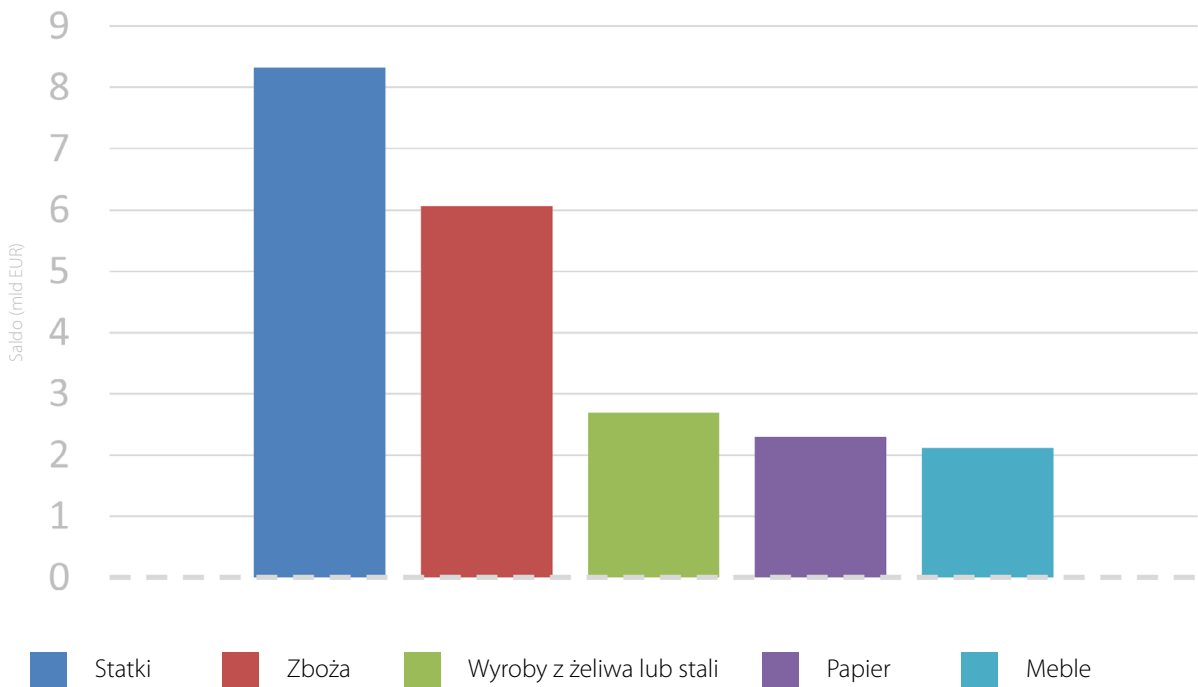
Dane z 2024 roku potwierdzają kontynuację tego trendu, choć przy nieco niższych wartościach bezwzględnych. W gronie najbardziej dochodowych kategorii nadal znajdowały się zboża i statki, a także przetwory rybne i meble. Mniejsza skala nadwyżek może wynikać z ogólnego schłodzenia koniunktury lub zmian kierunków eksportu.

Po stronie deficytowej zdecydowanie dominowały paliwa mineralne, które przez cały analizowany okres odpowiadały za największe ujemne saldo handlowe Pomorza – różnica między importem

a eksportem tej grupy wyniosła aż -26,3 mld euro. Wysokie deficyty notowano również w imporcie odzieży – dzianej i niedzianej – oraz w kategorii pozostałości przemysłu spożywczego i karmy dla zwierząt, co świadczy m. in. o rosnącej zależności od zagranicznych dostaw w tych segmentach.



Rysunek 20.
TOP 5 grup towarowych z największą nadwyżką (2016-2024)

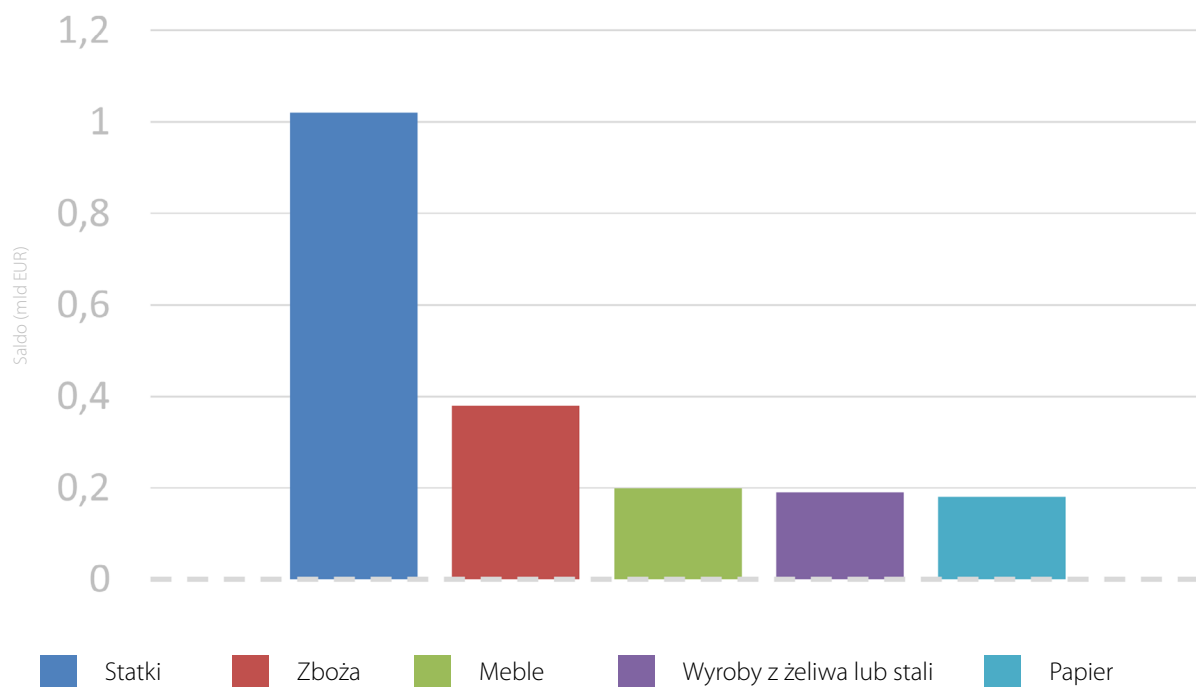


Zastosowano skrócone nazwy grup towarowych z klasyfikacji CN 2024. Objasnienia, zob. str. 51.
Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.



Rysunek 21.

TOP 5 grup towarowych z największą nadwyżką (2016)

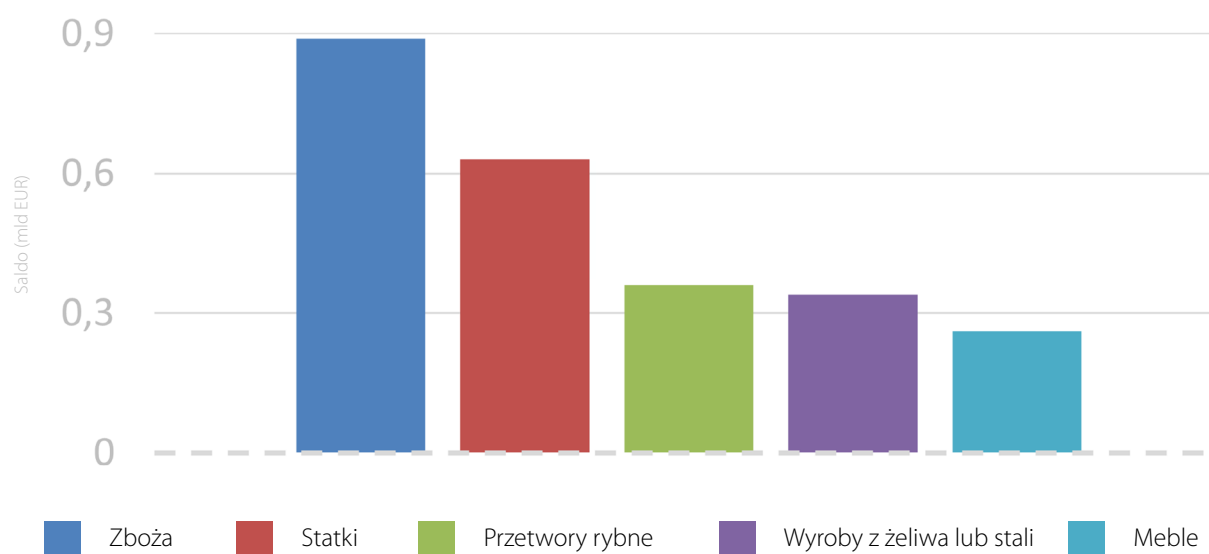


Zastosowano skrócone nazwy grup towarowych z klasyfikacji CN 2024. Objasnienia, zob. str. 51.
Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.



Rysunek 22.

TOP 5 grup towarowych z największą nadwyżką (2024)

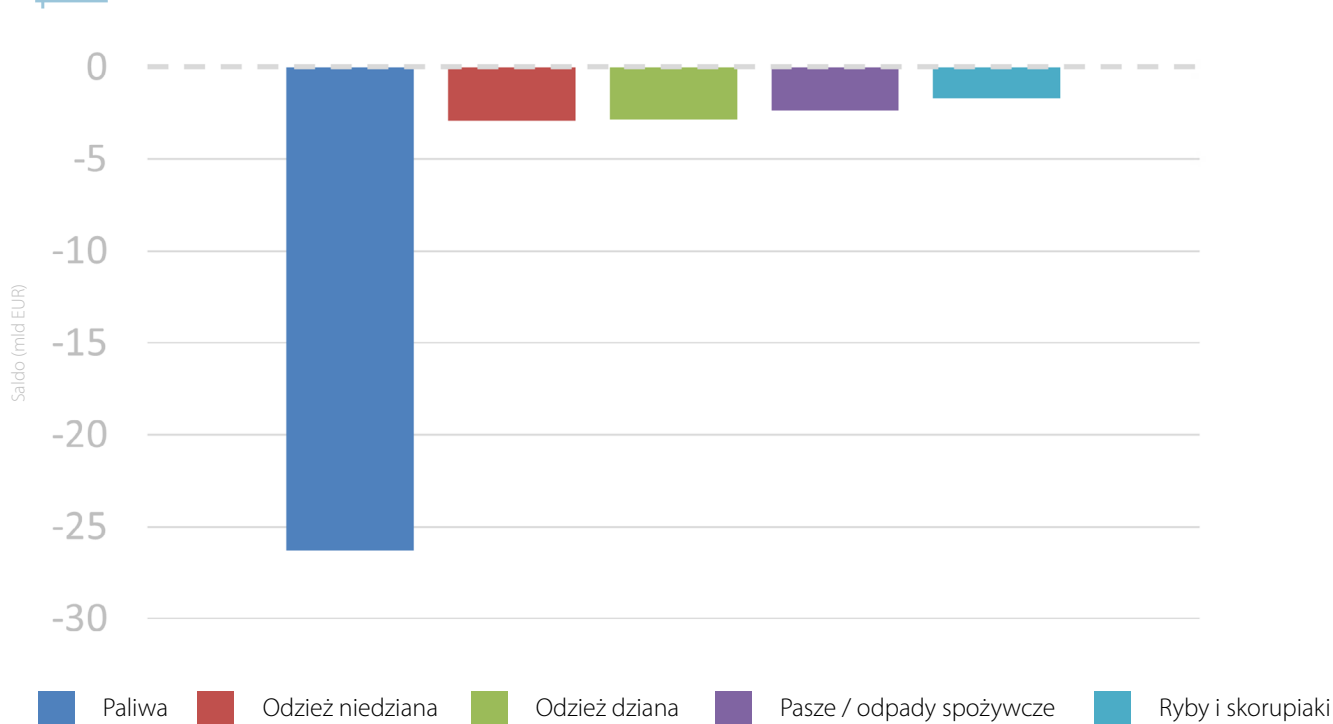


Zastosowano skrócone nazwy grup towarowych z klasyfikacji CN 2024. Objasnienia, zob. str. 51.
Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.



Rysunek 23.

TOP 5 grup towarowych z największym deficytem (2016-2024)

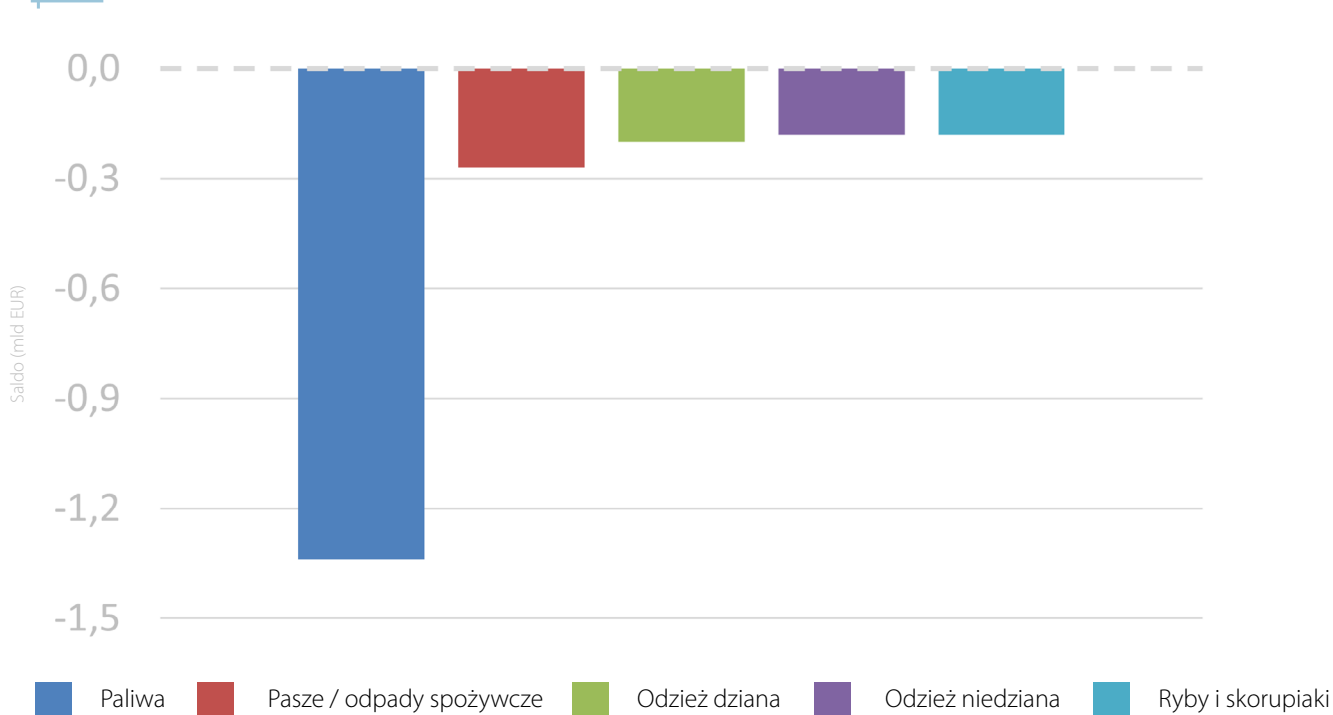


Zastosowano skrócone nazwy grup towarowych z klasyfikacji CN 2024. Objasnienia, zob. str. 51.
Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.



Rysunek 24.

TOP 5 grup towarowych z największym deficytem (2016)

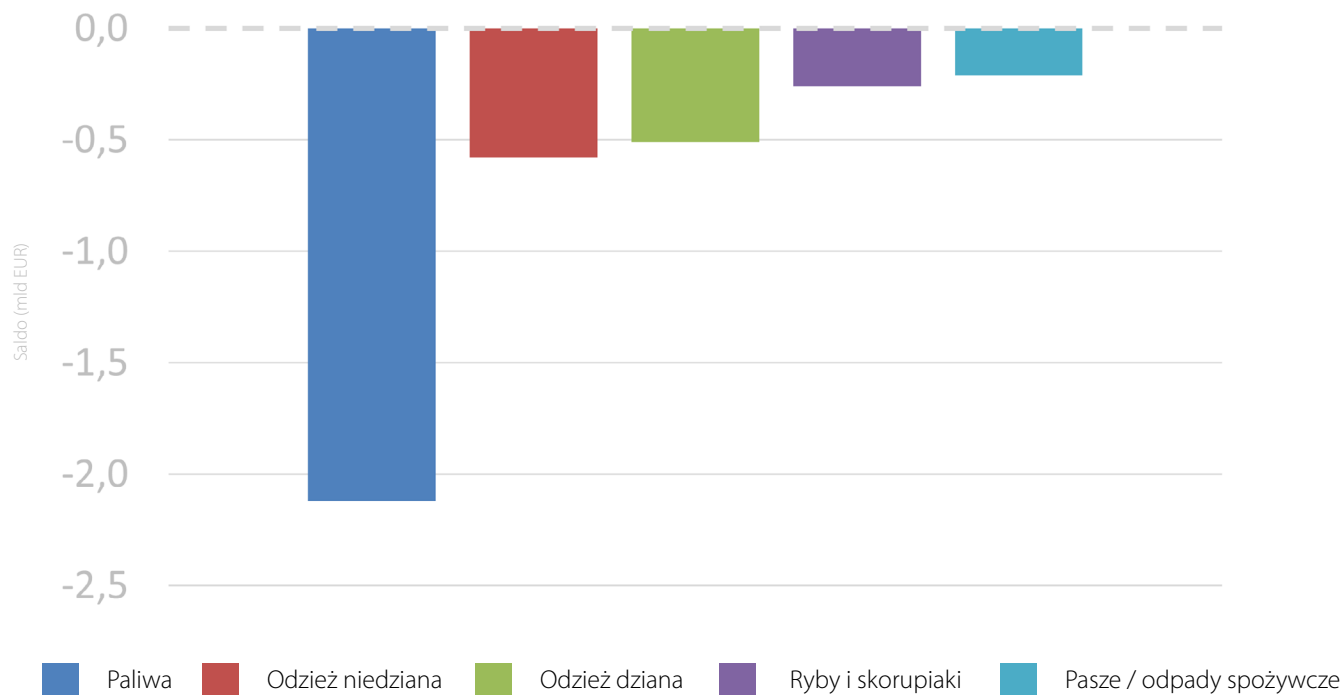


Zastosowano skrócone nazwy grup towarowych z klasyfikacji CN 2024. Objasnienia, zob. str. 51.
Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.



Rysunek 25.

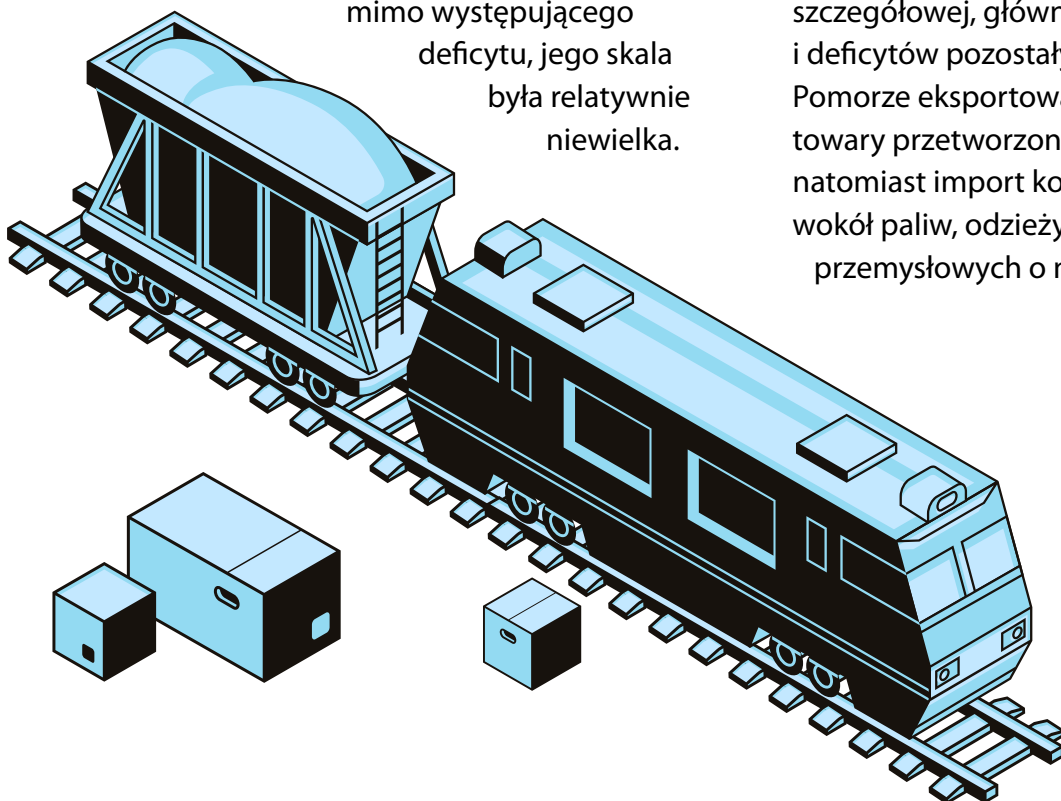
TOP 5 grup towarowych z największym deficytem (2024)



Zastosowano skrócone nazwy grup towarowych z klasyfikacji CN 2024. Objasnienia, zob. str. 51.
Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Pewną równowagę udawało się utrzymać w przypadku produktów rybołówstwa – mimo występującego deficytu, jego skala była relatywnie niewielka.

Porównanie danych z lat 2016 i 2024 pokazuje, że mimo istotnych zmian w strukturze szczegółowej, główne kierunki nadwyżek i deficytów pozostały względnie stałe. Pomorze eksportowało przede wszystkim towary przetworzone i transportowe, natomiast import koncentrował się wokół paliw, odzieży oraz komponentów przemysłowych o niższej marży eksportowej.



7. Analiza przekrojowa – liderzy i ich charakterystyka

7.1 Towarowi liderzy eksportu – gdzie trafiają?

W 2024 roku najważniejszymi towarami eksportowymi Pomorza pozostawały: statki i konstrukcje pływające, maszyny i urządzenia elektryczne, produkty rybołówstwa, urządzenia mechaniczne oraz zboża. Każda z tych grup charakteryzowała się odrębną strukturą geograficzną odbiorców, a porównanie z rokiem 2016 pozwala uchwycić istotne zmiany w kierunkach pomorskiej sprzedaży zagranicznej.

Największą dynamikę transformacji odnotowano w eksporcie statków i konstrukcji pływających. W 2016 roku głównymi odbiorcami były państwa zarejestrowane w rajach podatkowych lub silnie związane z żeglugą oceaniczną – takie jak Wyspy Marshalla, Bahamy czy Singapur. W 2024 roku dominowały natomiast gospodarki silniej zakorzenione w Europie i Ameryce Północnej, z Danią na czele. To przesunięcie może świadczyć o wzroście udziału zamówień cywilnych i publicznych, wypierających dotychczas dominujące kontrakty flotowe lub offshorowe.

Struktura geograficzna eksportu maszyn i urządzeń elektrycznych zmieniała się w sposób mniej radykalny. Kluczowe kierunki – Szwecja, Niemcy i Francja – zachowały znaczenie, jednak w 2024 roku wyraźnie wzrosła rola Francji i Stanów Zjednoczonych

kosztem takich krajów jak Estonia. Może to sygnalizować przesunięcie w stronę bardziej zaawansowanych technologicznie rynków oraz wzrost eksportu komponentów o wyższej wartości dodanej.

W przypadku ryb i skorupiaków struktura odbiorców pozostała relatywnie stabilna. Niemcy niezmiennie dominowały, odpowiadając za połowę eksportu tej grupy. Obecność Włoch, Francji i Czech potwierdzała znaczenie rynku wewnętrznego UE, choć udział państw takich jak Wietnam czy Dania wskazuje na umiarkowaną dywersyfikację pozaeuropejską.

Eksport maszyn mechanicznych był nadal skoncentrowany na krajach wysoko uprzemysłowionych – takich jak Niemcy, USA, Holandia czy Szwecja. W porównaniu do 2016 roku niektóre wcześniejsze kierunki, m.in. Węgry czy Norwegia, zostały zastąpione przez Wielką Brytanię. Zmiana ta miała jednak charakter ewolucyjny, a nie przełomowy.

Najbardziej znaczące przesunięcie geograficzne nastąpiło w grupie zbóż. W 2016 roku eksport trafiał głównie na rynki pozaeuropejskie – w tym do Arabii Saudyjskiej, Algierii czy Mozambiku. W 2024 roku nastąpił wyraźny zwrot ku krajom Unii Europejskiej, z Niemcami, Wielką Brytanią i Holandią jako głównymi odbiorcami. Warto



Tabela 1.

Najważniejsze kierunki eksportu w TOP 5 grupach towarowych (z 2024 r.) w latach: 2024 oraz 2016

	2024		2016	
	państwo	udział	państwo	udział
Statki	Dania	26,4	Norwegia	17,6
	Stany Zjednoczone	10,6	Wyspy Marshalla	13,3
	Norwegia	8,5	Singapur	12,9
	Niemcy	8,0	Rosja	10,0
	Cypr	7,6	Bahamy	8,3
Maszyny i urządzenia elektryczne	Szwecja	20,5	Holandia	27,3
	Francja	11,0	Szwecja	18,3
	Niemcy	8,5	Niemcy	6,7
	Stany Zjednoczone	8,2	Estonia	5,8
	Holandia	5,0	Francja	5,4
Ryby i skorupiaki	Niemcy	50,3	Niemcy	52,0
	Włochy	12,1	Francja	13,2
	Czechy	7,0	Włochy	9,1
	Francja	6,3	Dania	4,1
	Stany Zjednoczone	5,6	Wietnam	3,8
Maszyny i urządzenia mechaniczne	Niemcy	15,5	Niemcy	16,8
	Stany Zjednoczone	8,5	Węgry	15,5
	Holandia	6,5	Szwecja	6,8
	Szwecja	6,1	Norwegia	6,6
	Wielka Brytania	4,8	Stany Zjednoczone	6,5
Zboża	Niemcy	13,0	Arabia Saudyjska	33,4
	Wielka Brytania	11,5	Algieria	9,0
	Holandia	9,3	Hiszpania	8,8
	Turcja	11,4	Pakistan	5,8
	Pakistan	6,2	Indie	3,4

Zastosowano skrócone nazwy grup towarowych z klasyfikacji CN 2024. Objasnienia, zob. str. 51.
Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

w tym miejscu wspomnieć, że od 2022 roku Polska, w tym porty i terminale zbożowe na Pomorzu, stała się jednym z kluczowych korytarzy tranzytowych dla ukraińskiego zboża, które nie mogło opuszczać kraju drogą morską przez porty czarnomorskie. Z kolei popyt na zboża w krajach UE wzrósł również

ze względu na zakłócenia łańcuchów dostaw i konieczność szybkich, regionalnych dostaw — co faworyzowało kierunki unijne nad bardziej odległymi. W rezultacie głównymi odbiorcami stały się państwa unijne, wypierając rynki pozaeuropejskie z czołówki pomorskiego eksportu zbóż.

7.2 Towarowi liderzy importu – skąd pochodzą?

Struktura geograficzna importu Pomorza w 2024 roku ujawnia wyraźne przesunięcia względem 2016 roku – zarówno w odniesieniu do dominujących dostawców w poszczególnych grupach towarowych, jak i w kontekście ogólnych trendów dywersyfikacyjnych.

Najbardziej widoczne zmiany zaszły w grupie paliw mineralnych. Podczas gdy w 2016 roku ponad połowa importu tej kategorii pochodziła z Rosji, w 2024 głównymi dostawcami były Arabia Saudyjska i Norwegia. Obecność Kazachstanu, Szwecji oraz Holandii wskazuje na rozbudowaną sieć alternatywnych źródeł zaopatrzenia, co stanowi bezpośrednią konsekwencję odejścia od rosyjskich surowców po 2022 roku. Przesunięcie to miało charakter systemowy i zarysowało nową geografie energetyczną regionu.

W imporcie maszyn i urządzeń elektrycznych pozycję lidera zdecydowanie umocniły Chiny – ich udział wzrósł z nieco ponad 30 proc. do 45 proc. Utrzymali się również dotychczasowi dostawcy: Tajwan, Niemcy i Malezja, natomiast zmniejszyła się rola Korei Południowej i Filipin, istotnych jeszcze w 2016 roku. Mimo rosnącego udziału jednego dominującego kraju, struktura pozostała

względnie rozproszona, co może świadczyć o celowej strategii dywersyfikacji dostawców w obrębie Azji.

W przypadku produktów rybołówstwa struktura geograficzna była stosunkowo stabilna. Norwegia nieprzerwanie pozostawała głównym dostawcą – zarówno w 2016, jak i 2024 roku. Istotną rolę odgrywały także Szwecja, Dania i Wielka Brytania, choć zmieniły się między nimi proporcje. W najnowszych danych pojawiła się również Islandia, co potwierdza rozszerzanie sieci dostaw o nowe, komplementarne kierunki.

Znaczące przekształcenia zaszły natomiast w imporcie odzieży dzianej i niedzianej. W 2016 roku dominowały Chiny, jednak do 2024 ich udział wyraźnie się zmniejszył. Równolegle wzrosło znaczenie dostaw z Bangladeszu, Mjanmy, Turcji i Indii. Struktura tej grupy wyraźnie się rozproszyła, co może być efektem zmiany polityki zakupowej firm odzieżowych, reakcji na napięcia handlowe oraz rosnących kosztów produkcji w Chinach.

Zjawisko to było jeszcze silniej widoczne w kategorii odzieży niedzianej. Choć Chiny nadal pozostają istotnym dostawcą, ich



Tabela 2.

Najważniejsze kierunki importu w TOP 5 grupach towarowych (z 2024 r.) w latach: 2024 oraz 2016

	2024		2016	
	państwo	udział	państwo	udział
Paliwa	Arabia Saudyjska	36,1	Rosja	69,5
	Norwegia	26,3	Irak	12,7
	Szwecja	6,6	Kazachstan	9,0
	Holandia	6,1	Iran	3,8
	Kazachstan	5,5	Norwegia	1,2
Maszyny i urządzenia elektryczne	Chiny	45,3	Chiny	32,5
	Niemcy	7,3	Niemcy	6,2
	Tajwan	5,1	Filipiny	5,5
	Malezja	4,5	Republika Korei	5,2
	Francja	3,6	Tajwan	5,1
Ryby i skorupiaki	Norwegia	69,1	Norwegia	64,5
	Szwecja	6,0	Szwecja	11,8
	Islandia	3,8	Dania	3,3
	Wielka Brytania	2,2	Wielka Brytania	2,9
	Dania	2,0	Chiny	2,7
Odzież dziana	Bangladesz	35,2	Chiny	39,6
	Chiny	24,2	Bangladesz	33,6
	Mjanma	12,2	Turcja	11,7
	Turcja	9,2	Kambodża	5,5
	Indie	9,2	Indie	5,3
Odzież niedziana	Mjanma	28,9	Chiny	58,4
	Bangladesz	26,1	Bangladesz	17,1
	Chiny	21,0	Turcja	8,1
	Turcja	11,4	Pakistan	5,8
	Pakistan	6,2	Indie	3,4

Zastosowano skrócone nazwy grup towarowych z klasyfikacji CN 2024. Objasnienia, zob. str. 51.
Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

wcześniejsza dominacja została ograniczona na rzecz krajów takich jak Mjanma, Bangladesz, Pakistan czy Indie. Rozkład ten sugeruje geograficzną dywersyfikację łańcuchów dostaw oraz przenoszenie produkcji do bardziej konkurencyjnych lokalizacji w Azji Południowej i Południowo-Wschodniej.

Łącznie dane za 2024 rok wskazują, że pomorski import – mimo utrzymującej się koncentracji w wybranych grupach – przesuwają się w kierunku większej geograficznej równowagi. Wyjątek stanowią maszyny i urządzenia elektryczne, gdzie dominacja Chin jest dziś wyraźniejsza niż osiem lat wcześniej.

7.3 Kierunkowi liderzy eksportu – co eksportujemy?

Analiza towarowej struktury eksportu do kluczowych partnerów handlowych Pomorza w 2024 roku pokazuje nie tylko trwałość niektórych sektorowych powiązań, ale również wyraźne przetasowania w dominujących grupach towarowych. W wielu przypadkach struktura eksportu ewoluowała – od surowców i produktów o niskim stopniu przetworzenia ku towarom technologicznie bardziej zaawansowanym lub zróżnicowanym funkcjonalnie.

Niemcy pozostają najważniejszym odbiorcą eksportu z Pomorza. Dominującą kategorią w 2024 roku pozostały ryby i skorupiaki,

których udział nawet nieznacznie wzrósł względem 2016 roku. Zmniejszyło się natomiast znaczenie eksportu statków oraz drewna, a na ich miejsce pojawiły się urządzenia mechaniczne, pojazdy oraz tworzywa sztuczne. Tendencja ta wskazuje na przesunięcie w kierunku bardziej przetworzonych produktów przemysłowych.

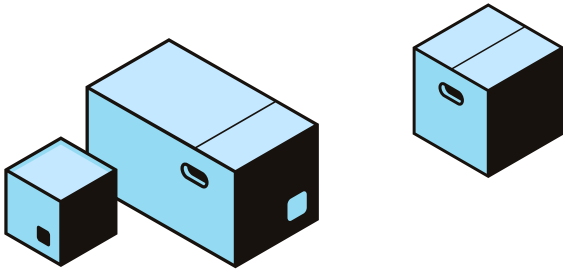


Tabela 3. **Najważniejsze grupy towarowe w TOP 5 kierunkach eksportowych (z 2024 r.) w latach: 2024 oraz 2016**

	2024		2016	
	grupa towarowa	udział	grupa towarowa	udział
Niemcy	Ryby i skorupiaki	22,4	Ryby i skorupiaki	20,7
	Tworzywa sztuczne	7,7	Statki	8,7
	Meble	5,5	Tworzywa sztuczne	8,2
	Maszyny i urządzenia mechaniczne	5,2	Drewno i artykuły z drewna	8,2
	Pojazdy nieszynowe	4,8	Meble	6,4



	2024		2016	
	grupa towarowa	udział	grupa towarowa	udział
Francja	Maszyny i urządzenia elektryczne	21,4	Ryby i skorupiaki	21,0
	Ryby i skorupiaki	10,3	Maszyny i urządzenia elektryczne	18,7
	Tworzywa sztuczne	7,0	Statki, łodzie i konstrukcje pływające	16,4
	Przetwory z mięsa, ryb/ skorupiaków	6,9	Przyrządy i aparatura	6,4
	Statki	6,3	Pojazdy nieszynowe	4,3
Holandia	Wyroby z żeliwa lub stali	11,9	Paliwa	42,8
	Maszyny i urządzenia elektryczne	10,7	Maszyny i urządzenia elektryczne	38,3
	Maszyny i urządzenia mechaniczne	9,0	Wyroby z żeliwa lub stali	2,8
	Statki	8,2	Statki	2,4
	Paliwa	6,4	Maszyny i urządzenia mechaniczne	2,4
Szwecja	Maszyny i urządzenia elektryczne	45,3	Maszyny i urządzenia elektryczne	43,8
	Maszyny i urządzenia mechaniczne	8,5	Paliwa	21,9
	Wyroby z żeliwa lub stali	8,0	Maszyny i urządzenia mechaniczne	6,7
	Ryby i skorupiaki	6,2	Meble	4,3
	Pojazdy nieszynowe	5,7	Wyroby z żeliwa lub stali	4,1
Czechy	Ryby i skorupiaki	14,3	Paliwa	50,7
	Odzież dziana	10,6	Maszyny i urządzenia elektryczne	11,9
	Odzież niedziana	9,3	Meble	7,1
	Meble	9,1	Odzież niedziana	2,9
	Tworzywa sztuczne	6,1	Odzież dziana	2,7

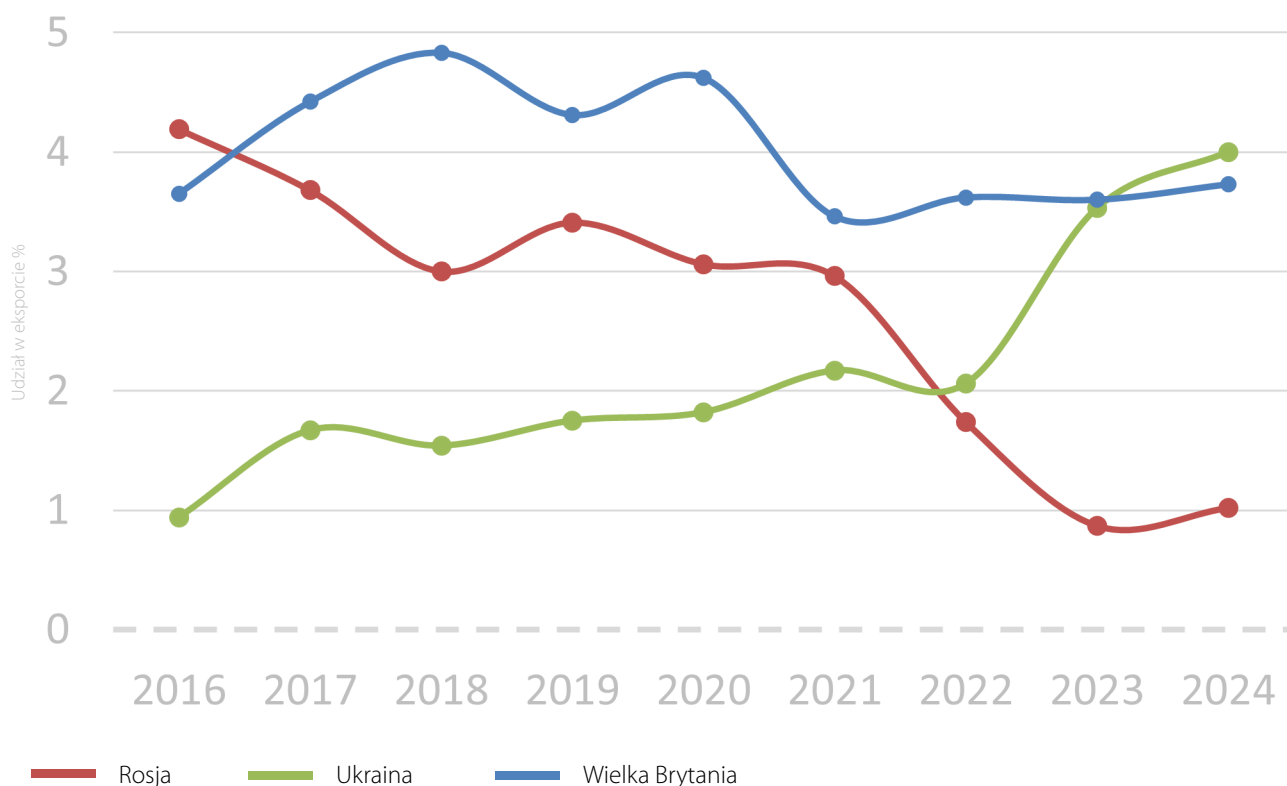
Zastosowano skrócone nazwy grup towarowych z klasyfikacji CN 2024. Objasnienia, zob. str. 51.
Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.



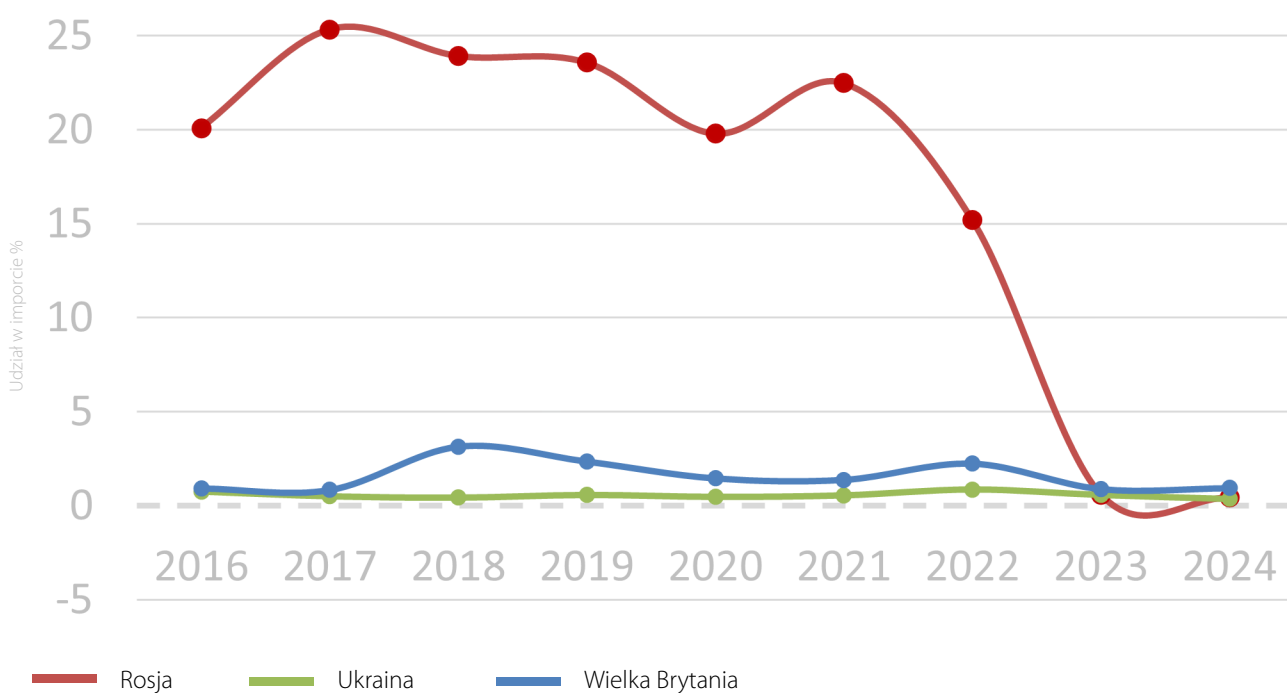
Rysunek 26.

Udział Rosji, Ukrainy oraz Wielkiej Brytanii w strukturze eksportowej i importowej województwa pomorskiego w latach 2016-2024

Eksport



Import



Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Francja wykazała dużą stabilność strukturalną. W obu analizowanych latach najważniejszymi pozycjami eksportowymi były maszyny i urządzenia elektryczne oraz produkty rybne. W porównaniu do 2016 roku spadł udział statków i sprzętu precyzyjnego, a wzrosło znaczenie przetworów spożywczych i tworzyw sztucznych – co świadczy m.in. o rosnącej obecności produktów konsumpcyjnych i półprzetworzonych w strukturze wymiany.

W przypadku Holandii doszło do gruntownej zmiany. Podczas gdy w 2016 roku eksport

zdominowany był przez paliwa i maszyny, w 2024 większą rolę odgrywały wyroby stalowe, urządzenia mechaniczne oraz statki. Świadczy to o przemysłowym charakterze wymiany, ale przy jednoczesnym odejściu od handlu surowcami.

Struktura eksportu do Szwecji zachowała spójność – dominowały maszyny i urządzenia, a także urządzenia mechaniczne. W 2024 roku wzrosło znaczenie artykułów przemysłowych codziennego użytku, takich jak meble i pojazdy. Jednocześnie wyraźnie zmalał

Wpływ wojny w Ukrainie i brexitu na handel zagraniczny Pomorza

Dane za lata 2016–2024 wyraźnie pokazują, że zarówno wojna w Ukrainie (od 2022 roku), jak i brexit (formalnie od 2021 roku) miały istotny wpływ na strukturę geograficzną handlu zagranicznego Pomorza.

W przypadku Rosji widoczny jest dramatyczny spadek jej znaczenia jako partnera handlowego – zarówno po stronie importu, jak i eksportu. Jeszcze w 2021 roku kraj ten odpowiadał za 3 proc. pomorskiego eksportu i ponad 22 proc. importu. W 2024 roku udział Rosji w eksporcie spadł do symbolicznego 1 proc., a w imporcie – niemal do zera (0,4 proc.). Dane te jednoznacznie potwierdzają skuteczność unijnych sankcji, zerwania kontraktów handlowych oraz dywersyfikacji źródeł zaopatrzenia, zwłaszcza w sektorze surowców energetycznych.

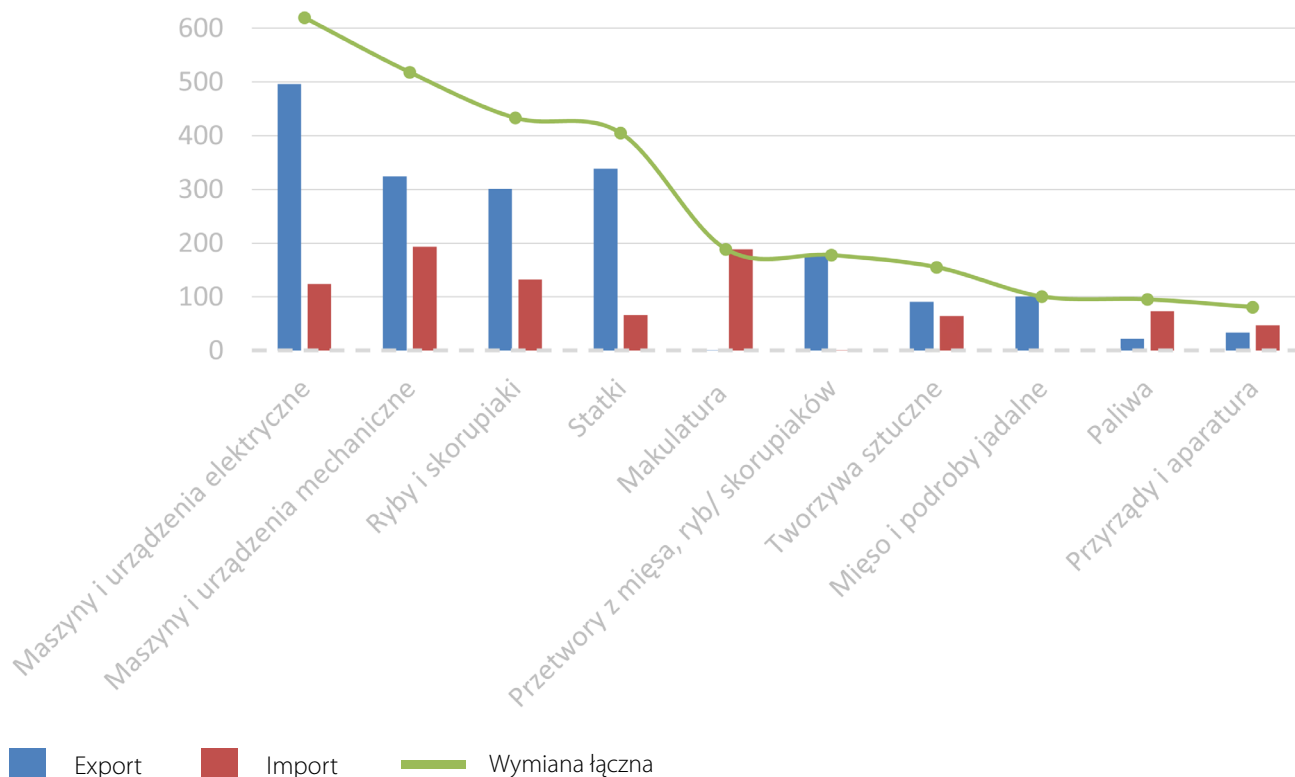
Równocześnie odnotowano wyraźny wzrost znaczenia Ukrainy jako kierunku eksportowego. Udział tego kraju w pomorskim eksporcie wzrósł z ok. 1 proc. przed 2020 rokiem do 4 proc. w 2024. Choć import z Ukrainy pozostał na niskim poziomie, rosnący udział w eksporcie może wskazywać na zwiększoną aktywność pomocową, rozwój partnerstwa gospodarczego oraz odbudowę ukraińskiej gospodarki po rosyjskiej agresji. Ukraina staje się coraz ważniejszym rynkiem zbytu dla produktów z Pomorza.

W przypadku Wielkiej Brytanii zmiany były mniej gwałtowne, jednak brexit pozostawił zauważalne ślady w relacjach handlowych. Udział tego kraju w eksporcie z Pomorza zaczął spadać po 2018 roku, a od 2021 ustabilizował się na poziomie nieco poniżej 4 proc., wyraźnie niższym niż przed wystąpieniem z UE. Po stronie importu – mimo niewielkich wahań – nie udało się odbudować relacji do poziomu z 2018 roku. Utrata dostępu do jednolitego rynku i wprowadzenie barier formalno-celnych najprawdopodobniej ograniczyły swobodę przepływu towarów i obniżyły konkurencyjność wzajemnej wymiany.



Rysunek 27.

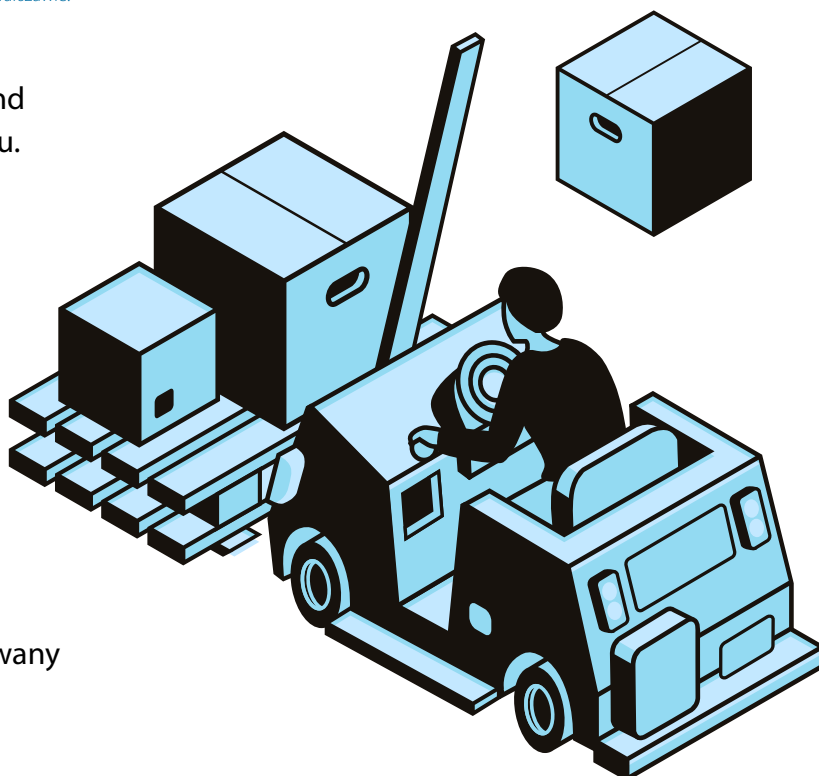
Dominujące grupy towarów w wymianie handlowej ze Stanami Zjednoczonymi w latach 2016-2024 (łącznie, w mln euro)



Zastosowano skrócone nazwy grup towarowych z klasyfikacji CN 2024. Objasnienia, zob. str. 51.
Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

udział paliw, co wpisuje się w szerszy trend dekarbonizacji i zmiany struktury importu.

Czechy natomiast stanowią przykład kraju, wobec którego Pomorze rozwijało eksport towarów konsumpcyjnych. W 2024 roku znaczną część eksportu stanowiły artykuły odzieżowe – dziane i niedziane – a także meble i tworzywa sztuczne. To wyraźna zmiana względem 2016 roku, kiedy dominowały paliwa i maszyny. Oznacza to, że eksport do Czech zyskał bardziej detaliczny, rynkowy charakter – dostosowany do potrzeb konsumentów końcowych i odbiorców hurtowych.





Pomorze utrzymuje intensywną i wyraźnie dodatnią wymianę handlową ze Stanami Zjednoczonymi, co oznacza, że ewentualna eskalacja barier handlowych na linii USA–UE niosłaby dla regionu poważne ryzyko. W latach 2016–2024 wartość eksportu z Pomorza do USA wyniosła łącznie ponad 2 mld euro, przy czym dominowały towary wysoko przetworzone, technologicznie zaawansowane i wymagające stabilnych kanałów logistycznych.

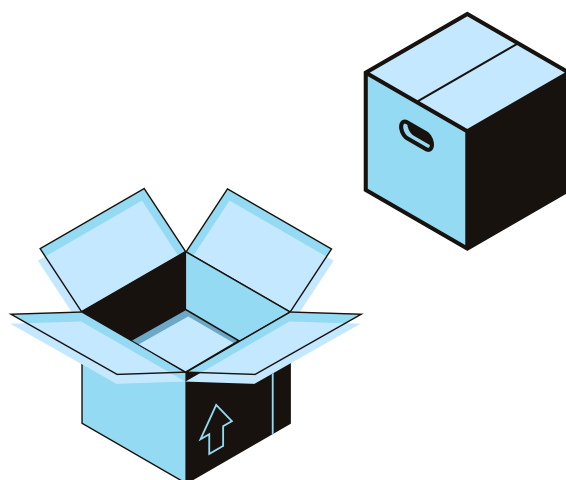
Do najważniejszych grup eksportowych należały: maszyny i urządzenia elektryczne, maszyny i urządzenia mechaniczne, ryby i skorupiaki oraz statki i konstrukcje pływające – każda z tych kategorii przekroczyła 300 mln euro wartości eksportu w analizowanym okresie. Obecność w strukturze takich towarów jak przetwory rybne, mięso czy przyrządy precyzyjne dodatkowo podkreśla istotne uzależnienie sektora przetwórczego i przemysłowego regionu od dostępu do rynku amerykańskiego.

W przypadku wojny celnej najbardziej narażone byłyby branże kapitałochłonne i wysokomarżowe – zwłaszcza przemysł stoczniowy, elektromaszynowy oraz spożywczy. Pomorze jest wyraźnym eksporterem netto w relacjach z USA – nadwyżka handlowa wynosiła kilkaset milionów euro – co oznacza, że to właśnie eksporterzy byłiby pierwszymi poszkodowanymi w przypadku wprowadzenia ceł odwetowych.

Z perspektywy importu relacje były bardziej rozproszone. Pomorze sprowadzało z USA m.in. ścięta drzewna i makulaturę, tworzywa sztuczne, paliwa mineralne oraz aparaturę precyzyjną. Choć skala tych dostaw była mniejsza niż w przypadku eksportu, wiele z tych towarów pełniło istotną rolę w lokalnych łańcuchach produkcyjnych – jako surowce lub komponenty.

Podsumowując, ewentualna wojna celna z USA stanowiłaby realne zagrożenie dla pomorskiego eksportu wysoko przetworzonych towarów, a także dla stabilności długoterminowych kontraktów w sektorach strategicznych. Sytuacja taka wymagałaby pilnego poszukiwania alternatywnych rynków zbytu oraz dalszej dywersyfikacji kierunków eksportowych.

Łącznie dane te pokazują, że pomorski eksport w relacjach z największymi partnerami ewoluował w kierunku produktów bardziej przetworzonych, gotowych do użycia lub technologicznie zaawansowanych. W wielu przypadkach oznaczało to dywersyfikację portfela eksportowego, wzrost udziału dóbr przemysłowych oraz lepsze wykorzystanie potencjału produkcyjnego regionu.



7.4 Kierunkowi liderzy importu – co importujemy?

W 2024 roku najwięksi partnerzy importowi Pomorza wykazywali zarówno ciągłość w dominujących grupach towarowych, jak i istotne przesunięcia względem 2016 roku. W przypadku niektórych krajów zmiany miały charakter strukturalny, w innych utrzymały się wyraźne specjalizacje sektorowe.

Chiny pozostały największym dostawcą maszyn i urządzeń elektrycznych.

Choć ich udział w tej kategorii nieco spadł w porównaniu do 2016 roku, wciąż odpowiadały za ponad jedną czwartą całkowitego importu z tego kierunku. W 2024 roku znacząco wzrosła rola maszyn mechanicznych, wcześniej mających marginalne znaczenie. Struktura importu z Chin zyskała większą równowagę między odzieżą dzianą i niedzianą, natomiast wyraźnie zmalało znaczenie mebli i artykułów wyposażenia wnętrz.



Tabela 4.
Najważniejsze grupy towarowe w TOP 5 kierunkach importowych (z 2024 r.) w latach: 2024 oraz 2016

	2024		2016	
	grupa towarowa	udział	grupa towarowa	udział
Chiny	Maszyny i urządzenia elektryczne	26,3	Maszyny i urządzenia elektryczne	33,4
	Odzież dziana	9,8	Odzież niedziana	12,3
	Maszyny i urządzenia mechaniczne	8,9	Meble	8,8
	Odzież niedziana	8,2	Odzież dziana	8,0
	Meble	6,3	Maszyny i urządzenia mechaniczne	4,6
Norwegia	Ryby i skorupiaki	57,4	Ryby i skorupiaki	66,0
	Paliwa	33,5	Statki	20,4
	Statki	4,6	Maszyny i urządzenia mechaniczne	3,6
	Sól, siarka i inne	1,4	Paliwa	3,2
	Maszyny i urządzenia mechaniczne	1,3	Sól, siarka i inne	2,3



	2024		2016	
	grupa towarowa	udział	grupa towarowa	udział
Niemcy	Maszyny i urządzenia mechaniczne	14,4	Statki	15,4
	Maszyny i urządzenia elektryczne	10,0	Maszyny i urządzenia mechaniczne	13,9
	Tworzywa sztuczne	9,4	Maszyny i urządzenia elektryczne	12,3
	Paliwa	7,3	Tworzywa sztuczne	11,8
	Pojazdy nieszynowe	5,9	Produkty chemiczne różne	4,9
Arabia Saudyjska	Paliwa	99,8	Paliwa	83,8
	Tworzywa sztuczne	0,2	Tworzywa sztuczne	11,6
			Chemikalia organiczne	4,5
			Szkło	0,1
Bangladesz	Odzież dziana	57,9	Odzież dziana	62,4
	Odzież niedziana	41,4	Odzież niedziana	32,8
	Pozostałe artykuły włókiennicze	0,3	Pozostałe artykuły włókiennicze	4,5
	Artykuły ze skóry	0,1	Ryby i skorupiaki	0,1
	Wyroby ze słomy	0,1	Przetwory z mięsa, ryb/ skorupiaków	0,0

Zastosowano skrócone nazwy grup towarowych z klasyfikacji CN 2024. Objasnienia, zob. str. 51.
 Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

Norwegia zachowała bardzo stabilną strukturę importu. Ryby i skorupiaki nadal dominowały i stanowiły większość wartości importu. Udział paliw mineralnych wzrósł do około jednej trzeciej – jako efekt dywersyfikacji źródeł energii po ograniczeniu dostaw z Rosji. Inne pozycje, takie jak statki, sól czy maszyny i urządzenia mechaniczne, utrzymały swój udział na stabilnym, niszowym poziomie.

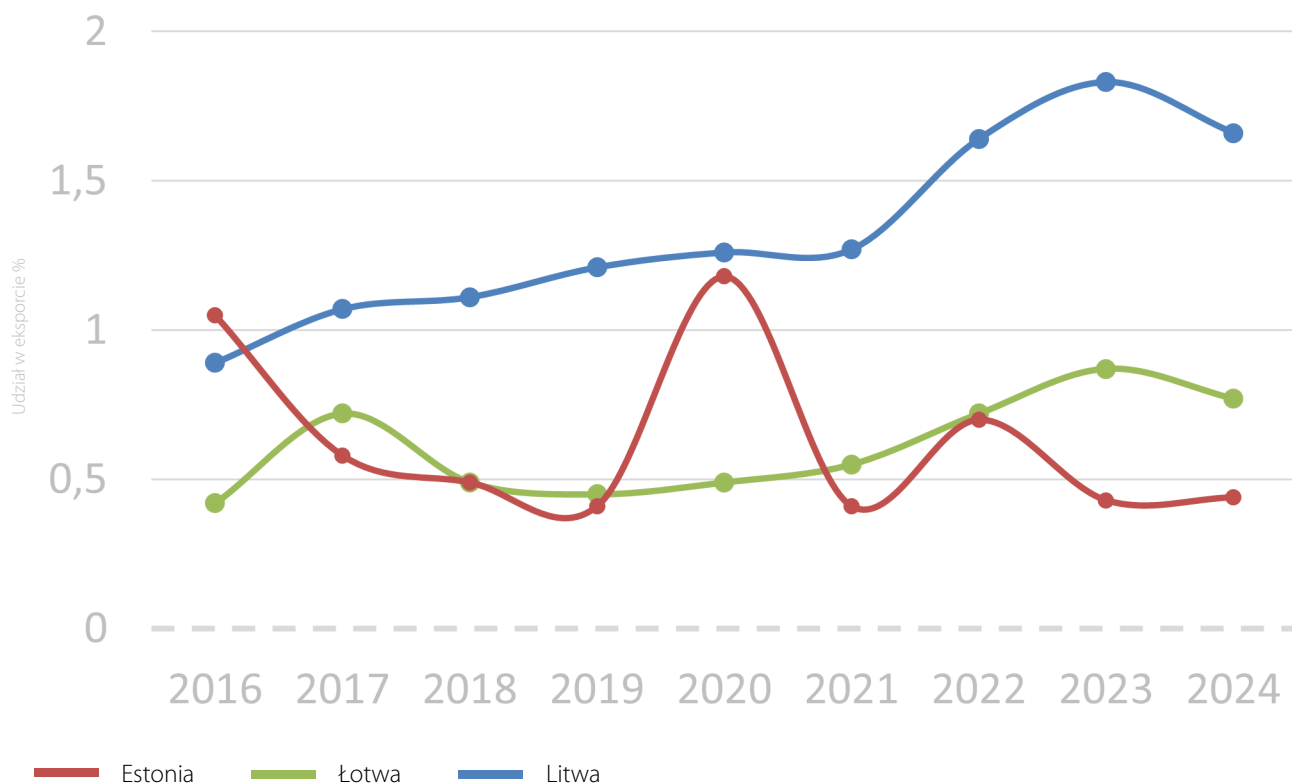
Niemcy w 2024 roku dostarczały bardziej zróżnicowany wachlarz towarów niż osiem lat wcześniej. W 2016 roku dominowały statki i maszyny elektryczne, natomiast obecnie na czoło wysunęły się urządzenia mechaniczne i tworzywa sztuczne. Udział maszyn elektrycznych nieznacznie spadł, a wzrosło znaczenie pojazdów, co jest m.in. efektem rozszerzającej się współpracy



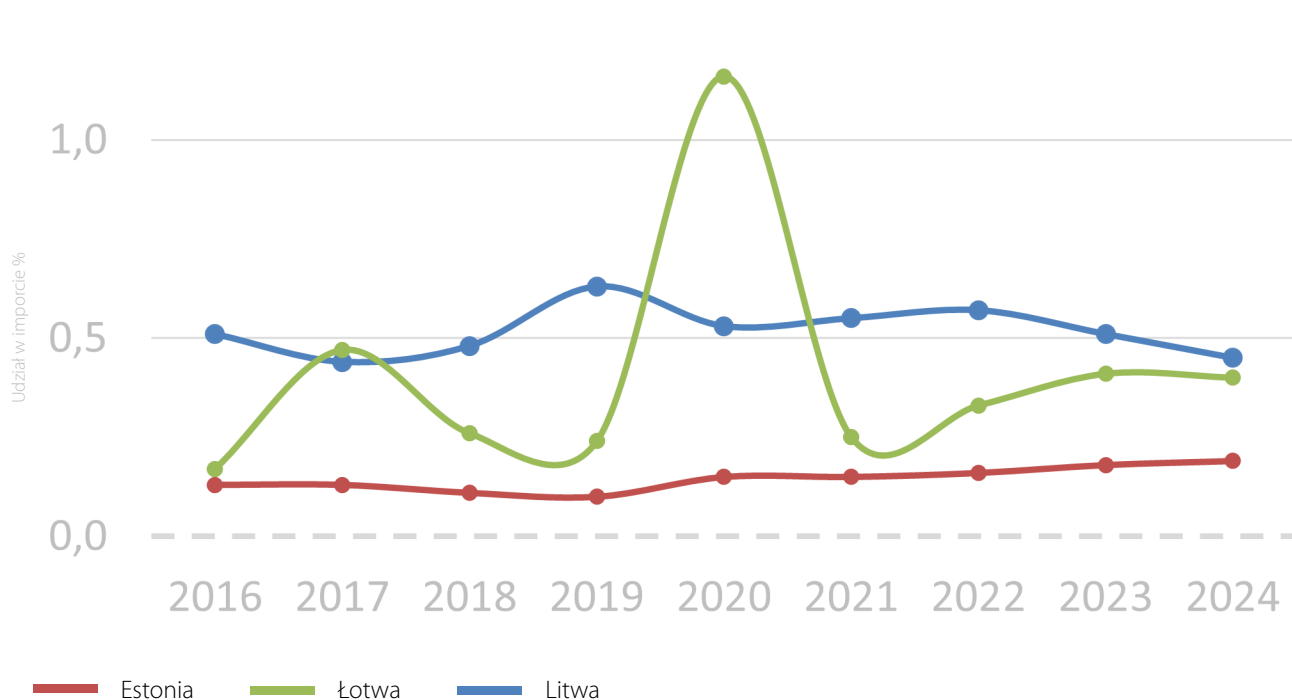
Rysunek 28.

Udział Litwy, Łotwy oraz Estonii w strukturze eksportowej i importowej województwa pomorskiego w latach 2016-2024

Eksport



Import



Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.



Tabela 5.

TOP 5 grup towarów eksportowanych do państw bałtyckich w 2016 i 2024 r.

	2024		2016	
	grupa towarowa	udział	grupa towarowa	udział
Litwa	Odzież dziana	10,6	Paliwa	11,2
	Odzież niedziana	9,1	Wyroby z żeliwa lub stali	7,9
	Wyroby z żeliwa lub stali	9,0	Artykuły ze skóry	7,4
	Paliwa	7,9	Mięso i podroby jadalne	6,9
	Tworzywa sztuczne	5,3	Ryby i skorupiaki	6,3
Łotwa	Odzież dziana	14,2	Tworzywa sztuczne	11,3
	Odzież niedziana	13,2	Odzież niedziana	10,4
	Paliwa	8,3	Odzież dziana	8,8
	Tworzywa sztuczne	8,2	Paliwa	8,0
	Wyroby z żeliwa lub stali	5,1	Przetworzy z warzyw/owoców	7,8
Estonia	Odzież dziana	15,4	Maszyny i urządzenia elektryczne	75,8
	Odzież niedziana	12,5	Odzież niedziana	4,5
	Wyroby z żeliwa lub stali	11,1	Odzież dziana	4,2
	Maszyny i urządzenia elektryczne	7,6	Paliwa	2,4
	Mięso i podroby jadalne	6,7	Tworzywa sztuczne	1,9

Zastosowano skrócone nazwy grup towarowych z klasyfikacji CN 2024. Objasnienia, zob. str. 51.
Źródło: Opracowanie własne IBnGR na podstawie danych Izby Celnej w Warszawie.

przemysłowej – zwłaszcza w sektorze motoryzacyjnym. Utrzymał się także umiarkowany udział paliw.

Arabia Saudyjska reprezentuje kierunek o jednoznacznej specjalizacji. W 2024 roku niemal całość importu z tego kraju

stanowiły paliwa mineralne. Ich udział jeszcze wzrósł względem 2016 roku, a pozostałe grupy – takie jak chemikalia czy tworzywa sztuczne – praktycznie zanikły. Wskazuje to na skoncentrowanie wymiany wyłącznie na surowcach energetycznych.



Litwa, Łotwa i Estonia nie należą do największych partnerów handlowych Pomorza pod względem udziału w ogólnej strukturze eksportu i importu, jednak ich znaczenie stopniowo rośnie. W latach 2016–2024 udział eksportu do tych trzech krajów oscylował wokół 2–3 proc., przy czym w ostatnich latach utrzymywał się trwale powyżej 3 proc. Udział w imporcie pozostaje niższy – w granicach 0,8–1,1 proc. – jednak również wykazuje stabilność i niewielką tendencję wzrostową.

Struktura towarowa eksportu z Pomorza do Litwy, Łotwy i Estonii w 2024 roku wskazuje na istotny udział produktów konsumpcyjnych i przemysłowych – w szczególności odzieży (zarówno dzianej, jak i niedzianej), wyrobów z żeliwa i stali, tworzyw sztucznych oraz paliw. Szczególnie silna obecność artykułów odzieżowych może świadczyć o rosnących powiązaniach z przemysłem lekkim i sektorem dystrybucyjnym w tych krajach.

Na przestrzeni ostatnich ośmiu lat zauważalna była również pozytywna zmiana jakościowa. W 2016 roku struktura eksportu charakteryzowała się większym udziałem towarów surowcowych i półprzetworzonych, podczas gdy w 2024 dominowały już wyroby gotowe i przetworzone. Podobny trend można zaobserwować także po stronie importu – mimo jego mniejszej skali, wzrasta udział dostaw tworzyw sztucznych, wyrobów tekstylnych, elementów wyposażenia wnętrz oraz komponentów przemysłowych.

Bliskość geograficzna, wspólna infrastruktura transportowa, pokrewieństwo kulturowe oraz przynależność do jednolitego rynku Unii Europejskiej sprawiają, że państwa bałtyckie stanowią perspektywiczny kierunek rozwoju współpracy handlowej Pomorza. Choć ich udział w całkowitej strukturze obrotów pozostaje stosunkowo niewielki, stabilny wzrost i rosnąca jakość wymiany handlowej świadczą o wzmacniającym się potencjale tego regionalnego partnerstwa.

Bangladesz pozostał wyspecjalizowanym dostawcą odzieży – zarówno dzianej, jak i niedzianej – przy czym udział tej pierwszej wzrósł. W 2024 roku niemal 100 proc. importu z tego kraju koncentrowało się w sektorze tekstylnym. W porównaniu z 2016 rokiem niemal całkowicie zanikły pozostałe pozycje – jak ryby, przetwory czy skórzane dodatki – co potwierdza postępującą koncentrację na podstawowym profilu produkcyjnym.

Podsumowując, najwięksi partnerzy importowi Pomorza w 2024 roku

reprezentowali różne modele współpracy handlowej: od trwałych specjalizacji sektorowych (Norwegia, Bangladesz), przez dominację surowcową (Arabia Saudyjska), po bardziej rozproszoną i zdywersyfikowaną strukturę importu (Chiny, Niemcy). Struktura importu stawiała się coraz bardziej złożona, ale jednocześnie przewidywalna w ramach każdego kierunku, co ułatwia zarządzanie ryzykiem i planowanie logistyczne.

8. Podsumowanie i wnioski

W latach 2016–2024 handel zagraniczny Pomorza przeszedł szereg dynamicznych i wielowymiarowych przemian. Były one rezultatem zarówno wydarzeń o zasięgu globalnym, jak i procesów zachodzących w samej strukturze gospodarki regionalnej. Szczegółowa analiza kierunków geograficznych, struktury towarowej oraz bilansu wymiany pozwala sformułować kilka kluczowych wniosków.

> **Globalne wydarzenia jako czynnik przełomowy**

Na przestrzeni analizowanego okresu fundamentalną rolę odegrały wydarzenia o charakterze globalnym – przede wszystkim pandemia COVID-19, agresja Rosji na Ukrainę oraz brexit.

- > Pandemia w 2020 roku doprowadziła do krótkotrwałego zaburzenia bilansu handlowego i zmian w strukturze popytu.
- > Wojna w Ukrainie trwale zmieniła geografie importu paliw, kończąc okres dominacji Rosji jako kluczowego dostawcy surowców energetycznych.
- > Brexit spowodował wyraźne ograniczenie roli Wielkiej Brytanii jako partnera eksportowego i importowego Pomorza.

Skala i tempo reakcji gospodarki regionu na te zjawiska – w tym szybka reorganizacja łańcuchów dostaw i dywersyfikacja partnerów handlowych – potwierdzają wysoką zdolność adaptacyjną i strategiczne podejście do zarządzania ryzykiem. Symbolicznym przykładem takiej elastyczności był całkowity

zwrot w kierunkach importu paliw: w ciągu dwóch lat Rosję zastąpiły Arabia Saudyjska, Norwegia oraz inne kraje zachodnie.

> **Rosnące znaczenie czynników wewnętrznych**

Choć czynniki zewnętrzne dominowały jako bezpośredni impuls zmian, coraz większe znaczenie zyskiwały procesy wewnętrzne. Poszerzanie oferty eksportowej o towary wysoko przetworzone – tworzywa sztuczne, produkty rolno-spożywcze, zaawansowane komponenty przemysłowe – oraz wzrost roli mniejszych, elastycznych segmentów produkcji, wskazują na ewolucję regionalnej struktury gospodarczej w kierunku większej złożoności i odporności.

Te przemiany zachodziły niezależnie od bieżących szoków globalnych i mogą być postrzegane jako długofalowe wzmocnienie fundamentów rozwoju eksportowego Pomorza.

Współpraca z państwami bałtyckimi, zmiany w strukturze eksportu do Czech oraz długookresowa obecność Niemiec, Francji i Szwecji wśród głównych odbiorców to przykłady trwałych, organicznie rozwijanych powiązań, które mają silne osadzenie w regionalnym zapleczu przemysłowym i logistycznym.

> **Wzorce równoważenia ryzyk i źródeł przewagi**

Pomorski model handlu zagranicznego opiera się na dwóch równoległych filarach:

- z jednej strony – na umacnianiu relacji z rynkiem wewnętrznym UE,
- z drugiej – na aktywnym poszukiwaniu nowych rynków zbytu i źródeł dostaw pozaeuropejskich.

Tę dychotomię dobrze ilustruje bilans: trwałe nadwyżki generowane są w wymianie z krajami UE, podczas gdy deficyty handlowe wynikają głównie z importu spoza Unii – zwłaszcza surowców energetycznych i towarów niskomargowych.

W perspektywie strategicznej taki układ może być postrzegany jako narzędzie wzmacniania odporności gospodarki regionalnej. Obserwowana dywersyfikacja kierunków geograficznych i asortymentu towarowego, przesunięcie od surowców ku produktom przetworzonym oraz wzrost znaczenia nowych rynków – jak Ukraina czy państwa bałtyckie – świadczą o rosnącej dojrzałości i zdolności Pomorza do adaptacji w warunkach niestabilnego otoczenia globalnego.

➤ Wnioski końcowe

- Globalne wydarzenia – takie jak pandemia, wojna w Ukrainie czy brexit – miały kluczowy wpływ na kierunki i strukturę handlu zagranicznego Pomorza. Ich rola była dominująca w inicjowaniu zmian, jednak skuteczność adaptacji zależała w dużej mierze od lokalnych czynników rozwojowych.
- Czynniki regionalne – w tym przemiany sektorowe, inwestycje czy rozwój infrastruktury – zyskiwały stopniowo na znaczeniu w ciągu analizowanej dekady, choć nie stały się jeszcze główną siłą sprawczą zmian. Wpływ czynników zewnętrznych nadal przeważa, choć

wykazuje tendencję do relatywnego osłabiania.

- Dywersyfikacja rynków i źródeł zaopatrzenia postępuje konsekwentnie. Przejście od zależności od kilku kluczowych partnerów handlowych do bardziej zrównoważonej i odpornej struktury wymiany jest jednym z najważniejszych osiągnięć ostatnich lat.
- Trwałość nadwyżki w handlu z UE oraz deficytu wobec krajów trzecich wskazuje na głębokie osadzenie Pomorza w gospodarce europejskiej. To zarazem fundament stabilności i potencjalne wyzwanie w kontekście dalszej ekspansji handlowej i redukcji strategicznych zależności.

➤ Uwagi uzupełniające:

Analiza naukowo-badawcza realizowana w ramach niniejszego projektu jest oparta na wieloletnim doświadczeniu Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową w monitorowaniu zjawisk społeczno-gospodarczych w ujęciu szerokim – wykraczającym poza wąskie perspektywy typowe dla polityk sektorowych, analiz branżowych czy opracowań cząstkowych. Podejście to zakłada uwzględnienie zarówno krajowych uwarunkowań, jak i szerszego europejskiego oraz globalnego kontekstu analizowanych procesów.

W przygotowaniu niniejszego opracowania zostały wykorzystane dane Izby Celnej w Warszawie oraz zasoby empiryczne zgromadzone w toku dotychczasowych badań i analiz prowadzonych przez IBnGR. Takie połączenie pozwala na zapewnienie ciągłości metodologicznej i głębokiego osadzenia w długookresowej perspektywie badawczej.

SPIS GRAFIK

Rysunek 1.	Wartość pomorskiego eksportu i importu w latach 2016-2024 w mld euro	8
Rysunek 2.	Saldo międzynarodowej wymiany handlowej województwa pomorskiego w latach 2016-2024 w mld euro.....	9
Rysunek 3.	Struktura kierunkowa (wg państw – TOP 6 w danym roku) eksportu województwa pomorskiego w latach: 2016, 2020 i 2024.....	11
Rysunek 4.	Struktura kierunkowa (w podziale: Unia Europejska oraz pozostałe kierunki) eksportu województwa pomorskiego w latach: 2016, 2020 i 2024.....	12
Rysunek 5.	Struktura kierunkowa (wg państw – TOP 6 w danym roku) importu województwa pomorskiego w latach: 2016, 2020 i 2024.....	13
Rysunek 6.	Struktura kierunkowa (w podziale: Unia Europejska oraz pozostałe kierunki) importu województwa pomorskiego w latach: 2016, 2020 i 2024.....	14
Rysunek 7.	Udział importu z Rosji w ogólnej strukturze pomorskiego importu w latach 2016-2024.....	15
Rysunek 8.	Struktura towarowa eksportu województwa pomorskiego (TOP 6 grup towarów w danym roku) w latach: 2016, 2020 i 2024.....	17
Rysunek 9.	Grupy eksportowanych towarów o największym wzroście oraz spadku udziału w ogólnej strukturze pomorskiego eksportu (w pkt. proc.) między 2016 a 2024 r.	18
Rysunek 10.	Struktura towarowa importu województwa pomorskiego w latach: 2016, 2020 i 2024.....	20
Rysunek 11.	Główne kierunki geograficzne importu towarów z grupy paliw na Pomorze w latach 2016-2024 (wg udziału w danym roku).....	21
Rysunek 12.	Grupy importowanych towarów o największym wzroście oraz spadku udziału w ogólnej strukturze pomorskiego importu (w pkt. proc.) między 2016 a 2024 r.	22
Rysunek 13.	Saldo wymiany międzynarodowej województwa pomorskiego z państwami UE oraz państwami spoza UE między 2016 a 2024 r. w mld euro	24
Rysunek 14.	TOP 5 krajów z najwyższą nadwyżką handlową (2016-2024)	25
Rysunek 15.	TOP 5 krajów z najwyższą nadwyżką handlową (2016).....	25
Rysunek 16.	TOP 5 krajów z najwyższą nadwyżką handlową (2024).....	26
Rysunek 17.	TOP 5 krajów z największym deficytem handlowym (2016-2024).....	27
Rysunek 18.	TOP 5 krajów z największym deficytem handlowym (2016).....	27
Rysunek 19.	TOP 5 krajów z największym deficytem handlowym (2024).....	28
Rysunek 20.	TOP 5 grup towarowych z największą nadwyżką (2016-2024).....	29
Rysunek 21.	TOP 5 grup towarowych z największą nadwyżką (2016).....	30
Rysunek 22.	TOP 5 grup towarowych z największą nadwyżką (2024).....	30
Rysunek 23.	TOP 5 grup towarowych z największym deficytem (2016-2024).....	31
Rysunek 24.	TOP 5 grup towarowych z największym deficytem (2016).....	31
Rysunek 25.	TOP 5 grup towarowych z największym deficytem (2024).....	32
Rysunek 26.	Udział Rosji, Ukrainy oraz Wielkiej Brytanii w strukturze eksportowej i importowej województwa pomorskiego w latach 2016-2024.....	39
Rysunek 27.	Dominujące grupy towarów w wymianie handlowej ze Stanami Zjednoczonymi w latach 2016-2024 (łącznie, w mln euro).....	41
Rysunek 28.	Udział Litwy, Łotwy oraz Estonii w strukturze eksportowej i importowej województwa pomorskiego w latach 2016-2024.....	45

SPIS TABEL

Tabela 1.	Najważniejsze kierunki eksportu w TOP 5 grupach towarowych (z 2024 r.) w latach: 2024 oraz 2016.....	34
Tabela 2.	Najważniejsze kierunki importu w TOP 5 grupach towarowych (z 2024 r.) w latach: 2024 oraz 2016.....	36
Tabela 3.	Najważniejsze grupy towarowe w TOP 5 kierunkach eksportowych (z 2024 r.) w latach: 2024 oraz 2016.....	37
Tabela 4.	Najważniejsze grupy towarowe w TOP 5 kierunkach importowych (z 2024 r.) w latach: 2024 oraz 2016.....	43
Tabela 5.	TOP 5 grup towarów eksportowanych do państw bałtyckich w 2016 i 2024 r.	46

OBJAŚNIENIE SKRÓCONYCH NAZW KATEGORII GRUP TOWAROWYCH (NOMENKLATURA SCALONA CN 2024):

(pogrubioną czcionką nazwy znajdujące się na rysunkach/ w tabelach opracowania)

Artykuły ze skóry:	Artykuły ze skóry wyprawionej; wyroby siodlarskie i rymarskie; artykuły podróżne, torebki itp., pojemniki; artykuły z jelit zwierzęcych (innych niż jelita jedwabników)
Drewno i artykuły z drewna:	Drewno i artykuły z drewna, węgiel drzewny
Makulatura:	Ścier z drewna lub pozostałego włóknistego materiału ucelulozowego; papier lub tektura, z odzysku (makulatura i odpady)
Maszyny i urządzenia mechaniczne :	Reaktory jądrowe, kotły, maszyny i urządzenia mechaniczne; ich części
Maszyny i urządzenia elektryczne:	Maszyny i urządzenia elektryczne oraz ich części; rejestratory i odtwarzacze dźwięku, rejestratory i odtwarzacze obrazu i dźwięku oraz ich części i akcesoria
Meble:	Meble; pościel, materace, stelaże pod materace, poduszki itp.; lampy i oprawy oświetleniowe; reklamy świetlne, znaki informacyjne itp.; budynki prefabrykowane
Odzież dziana:	Artykuły odzieżowe i dodatki odzieżowe, dziane
Odzież niedziana:	Artykuły odzieżowe i dodatki odzieżowe, niedziane
Paliwa:	Paliwa mineralne, oleje mineralne i produkty ich destylacji; substancje bitumiczne; woski mineralne
Papier:	Papier i tektura; artykuły z masy papierniczej, papieru lub tektury
Pasze / odpady spożywcze:	Pozostałości i odpady przemysłu spożywczego; gotowa karma dla zwierząt
Pojazdy nieszynowe:	Pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria
Pozostałe artykuły włókiennicze:	Pozostałe gotowe artykuły włókiennicze; zestawy; odzież używana i używane artykuły włókiennicze, szmaty
Przetwory z mięsa, ryb/ skorupiaków:	Przetwory z mięsa, ryb lub skorupiaków, mięczaków, lub pozostałych bezkręgowców wodnych
Przetwory z warzyw/ owoców:	Przetwory z warzyw; owoców; orzechów lub pozostałych części roślin
Przyrządy i aparatura:	Przyrządy i aparatura, optyczne, fotograficzne, kinematograficzne, pomiarowe, kontrolne, precyzyjne, medyczne lub chirurgiczne; ich części i akcesoria
Ryby i Skorupiaki:	Ryby i skorupiaki, mięczaki i pozostałe bezkręgowce wodne
Sól, siarka i inne:	Sól; siarka; ziemie i kamienie; materiały gipsowe, wapno, cement
Statki:	Statki, łodzie oraz konstrukcje pływające
Szkło:	Szkło i wyroby ze szkła
Tworzywa sztuczne:	Tworzywa sztuczne i artykuły z nich
Wyroby ze słomy:	Wyroby ze słomy, z esparto lub pozostałych materiałów do wyplatania; wyroby koszykarskie oraz wyroby z wikliny



SAMORZĄD
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



Pomorski
Przegląd
Gospodarczy

Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową

ul. Do Studzienki 63, 80-227 Gdańsk
tel. (48) 58 524-49-00 e-mail: ibngr@ibngr.pl
www.ibngr.pl