

Henryk Wnorowski

Uniwersytet w Białymstoku

e-mail: h.wnorowski@uwb.edu.pl

ORCID: 0000-0002-8038-2883

DOI: 10.15290/oes.2025.02.120.16

**OBRAZ POLSKIEJ WYMIANY TOWAROWEJ Z ZAGRANICĄ
W POŁOWIE 2024¹****Streszczenie**

Cel | Celem niniejszego artykułu jest prezentacja obrazu polskiej wymiany towarowej w połowie roku 2024. Głównym uzasadnieniem takiego właśnie zakreszenia celu jest zauważalne od sześciu kwartałów pogorszenie sytuacji w tym względzie. Po okresie znaczących nadwyżek handlowych w obrotach towarowych, które istotnie przyczyniały się do pozytywnego oddziaływania eksportu netto na rozwój polskiej gospodarki, tendencje te wyraźnie osłabiły się, a następnie zaczęły się odwracać. Z tego powodu bieżąca diagnoza wydaje się potrzebna, nawet jeśli dotyczy połowy roku.

Metoda badań | W artykule wykorzystano krytyczną analizę literatury przedmiotu, analizę historyczną oraz analizę porównawczą. Materiałem do analiz są głównie informacje o obrotach towarowych, które GUS zamieszcza na stronie internetowej, a także podstawowa publikacja GUS dotycząca handlu zagranicznego, a mianowicie miesięczna informacja *Obroty towarowe handlu zagranicznego ogółem i według krajów w okresie*.

Wnioski | Drugi kwartał 2024 r. okazał się kolejnym, w którym nastąpiło pogorszenie salda obrotów towarowych. Według danych statystyki handlu zagranicznego do pogorszenia przyczyniły się przede wszystkim zmiany wolumenów, niekorzystny okazał się także wskaźnik *terms of trade*. Zdecydowanie największy wpływ miało znaczące zmniejszenie się nadwyżki w grupie towarowej obejmującej środki transportu.

Oryginalność / wartość / implikacje / rekomendacje | Główne atuty niniejszego artykułu tkwią w aktualności poruszanej problematyki oraz względnej kompleksowości nakreślonego obrazu wymiany towarowej w połowie 2024 roku. Wreszcie istotną kwestią

¹ Artykuł wpłynął 19.12.2024, zaakceptowano 12.05.2025.

jest pokazanie zależności pomiędzy tym, co dzieje się w strukturze polskiego eksportu, a sytuacją gospodarek Unii Europejskiej.

Słowa kluczowe: eksport, import, saldo obrotów towarowych, nadwyżka w eksporcie

THE PICTURE OF THE POLISH GOODS EXCHANGE WITH FOREIGN COUNTRIES IN MID-2024

Summary

Purpose | The aim of this article is to present the picture of the Polish commodity exchange in mid-2024. The main justification for setting such a goal is the noticeable deterioration of the situation in this respect for the past six quarters. After a period of significant trade surpluses in goods turnover, which significantly contributed to the positive impact of net exports on the development of the Polish economy, these trends clearly weakened down and then began to reverse. Hence, current diagnosis seems to be necessary even in the middle of the year.

Research method | The article uses a critical analysis of the literature on the subject, historical analysis and comparative analysis. The material for the analyses is mainly information on trade in goods, which the Central Statistical Office provides on the website of the Central Statistical Office, as well as the basic publication of the Central Statistical Office on foreign trade, namely, the monthly information "Foreign trade in goods in total and by countries in the period".

Results | The second quarter of 2024 turned out to be another year in which the balance of trade in goods deteriorated. According to foreign trade statistics, the deterioration was mainly due to changes in volumes, and the terms of trade indicator also turned out to be unfavorable. By far, the greatest impact on the deterioration of the trade balance in goods had a significant reduction in the surplus in the commodity group including means of transport.

Originality/value/implications/recommendations | The main advantages of this article lie in the topicality of the issues discussed and the relative complexity of the outlined picture of commodity exchange in mid-2024. Finally, an important issue is showing the relationship between what is happening in the structure of Polish exports and the situation of the European Union countries

Keywords: exports, imports, trade balance, export surplus

JEL classification: F14, F40

1. Wstęp

Współczesne czasy, rozumiane jako burzliwy okres po światowym kryzysie finansowym 2008–2013, mają wiele charakteryzujących je oznak [Wnorowski, 2024]. Jedną z nich jest niewątpliwie z jednej strony dynamicznie ciągle postępująca internacjonalizacja i globalizacja, z drugiej zaś są liczne spowolnienia, a nawet załamania tych procesów za sprawą wyjątkowo dotkliwych ostatnich szoków zewnętrznych. Wszystko to sprawia, że nie mamy do czynienia z jednolitą tendencją rozwojową, ale z wieloma jej zwrotami. Podobną charakterystykę można sformułować w stosunku do obrotów polskiego handlu zagranicznego towarami. Sytuacja na początku obecnej dekady charakteryzowała się znaczącymi przyrostami wolumenów i udziałów. Począwszy od roku 2023 zaczęły niestety zaznaczać się mniej korzystne tendencje.

Stąd intencją autora jest diagnoza oraz ocena sytuacji w polskim handlu zagranicznym towarami w połowie roku 2024 na tle kwartałów z ostatnich pięciu lat. Tej koncentracji na obrotach towarowych nie należy interpretować jako niedoceny lub przywiązywanie zbyt małej wagi do usług [Puślecki, 2021, s. 64] czy też innych form powiązań międzynarodowych, np. obrotów kapitału portfelowego czy BIZ dla rozwoju gospodarki krajowej. Skupienie się na obrotach towarowych jest zamierzone i celowe, gdyż handel towarami stanowi podstawową formę wymiany z zagranicą. Zapewnia on bowiem uczestnikom tej wymiany udział w międzynarodowym podziale pracy i – co szczególnie należy podkreślić – korzyści z niego wypływające [*Ewolucja międzynarodowych...*, 2024, s. 176].

Argumentem na rzecz podjęcia takiego zadania jest potrzeba zrozumienia bieżącej sytuacji (ocena trwałości rysujących się tendencji) celem uniknięcia zagrożenia ukształtowania się trwałego deficytu na rachunku obrotów bieżących. Problem jest istotny gdyż przedłużanie się takiej tendencji mogłoby powodować wzrost ujemnej międzynarodowej pozycji inwestycyjnej netto, co z kolei obniżyłoby odporność naszego kraju na szoki zewnętrzne i mogłoby stać się przyczyną gwałtownego odpływu kapitału. To z kolei zwykle skutkuje wzrostem rentowności krajowych dłużnych papierów wartościowych i spadkiem wartości waluty krajowej, rodząc potencjalne ryzyko kryzysu zadłużeniowego [Kuziemska-Pawlak, 2018, s. 405].

Należy podkreślić, iż artykuł jest zorientowany na prezentację graficzną statystyk opracowanych przez Narodowy Bank Polski. Takie podejście wynika z przekonania, że ma ono większą sugestywność oddziaływania na czytelnika. Podstawową jednostką analizy w tym artykule jest gospodarka krajowa. Ważnym założeniem dotyczącym wyboru przyjętej w artykule perspektywy badawczej jest dominacja aspektów związanych z szeroko pojmowanymi naukami ekonomicznymi. Innymi słowy można stwierdzić, że z metodycznego punktu widzenia w artykule stawiana jest teza, że ekspansja zagraniczna (wykorzystywanie eksportu netto jako motoru wzrostu) jest możliwa, kiedy poszczególne firmy, uczestnicy wymiany, skutecznie lokują swoje produkty na rynkach zagranicznych.

Tezę główną niniejszego opracowania sformułowano jako stwierdzenie, iż polski handel zagraniczny towarami, poczynwszy od roku 2023, zaczął zmniejszać swoją nadwyżkę obrotów. Jest to fakt oczywisty, jednak uzasadniający pewien niepokój o dalsze losy tej nadwyżki i tym samym potrzebę głębszej diagnozy tendencji w strukturze tej nadwyżki.

2. Znaczenie wymiany międzynarodowej w procesie rozwoju

Polska gospodarka w ostatnich latach była beneficjentem znaczących korzyści wynikających z wymiany międzynarodowej. Eksport netto, liczne reformy rynkowe, a także napływ inwestycji zagranicznych okazały się głównymi czynnikami wzrostu i konwergencji rozwoju gospodarczego między Polską i krajami Europy Zachodniej [Antczak, Magda, Ruzik-Sieredzińska, 2024, s. 315–316].

Wymiana międzynarodowa jest pojęciem szerokim. Obejmuje ona zarówno międzynarodową wymianę produktów, jak i międzynarodową wymianę czynników wytwórczych, w tym siły roboczej, kapitału oraz technologii [Ekonomia globalna..., 2017, s. 65]. Podstawowym obszarem międzynarodowego obrotu gospodarczego jest międzynarodowa wymiana towarów. To historycznie najstarsza i najpowszechniej stosowana forma wymiany międzynarodowej. Najczęściej zamyka się ją w ramach szeroko rozumianego handlu zagranicznego, rozumiejąc pod tym pojęciem odpłatną wymianę towarów z kontrahentami

mającymi swoją siedzibę poza granicami kraju. Głównym jej zadaniem jest wspomaganie procesów produkcji, a przez to także wzrostu efektywności gospodarowania [Stachowiak, 2004, s. 153].

Celem strategicznym wszystkich krajów jest obecnie rozwój międzynarodowej wymiany handlowej ze względu na osiągnięte dzięki niej korzyści dla gospodarki narodowej i społeczeństwa. Mimo że obroty kapitału portfelowego, kredytów i BIZ wykazują wyższą dynamikę rozwoju, to jednak handel towarami i usługami jest najbardziej powszechną formą obrotów międzynarodowych i stanowi podstawowy typ stosunków wymiennych z zagranicą. Zapewnia on uczestnikom wymiany udział w międzynarodowym podziale pracy. Głównym podmiotem handlu międzynarodowego jest państwo. Wynika to z niezbywalnego prawa oddziaływania na inne podmioty poprzez zastosowanie narzędzi w ramach polityki makroekonomicznej i mikroekonomicznej [*Ewolucja międzynarodowych...*, 2024, s. 176].

W takim rozumieniu podmiotami obrotu towarowego z zagranicą są zarówno państwa, jak i przedsiębiorstwa realizujące bezpośrednio te obroty. Uczestnicy wymiany reprezentujący oba poziomy agregacji stają się beneficjentami bardzo konkretnych korzyści ekonomicznych z tytułu tego uczestnictwa.

Jeśli chodzi o niższy poziom agregacji, to po prostu zakłada się, iż firmy podejmują aktywności na rynkach zagranicznych, gdyż jest to dla nich opłacalne. Generalnie teorie zwracają więcej uwagi na determinanty tkwiące w otoczeniu firm skłaniające je do zaangażowania się w międzynarodową wymianę towarową. W teoriach przedsiębiorstwa zawarte są twierdzenia dotyczące jego międzynarodowej aktywności. Popularnym kierunkiem badań jest zastosowanie w analizie działalności zagranicznej przedsiębiorstw aparatury pojęciowej i narzędzi analitycznych charakterystycznych dla teorii struktury branży. Zadanie wyjaśnienia działalności międzynarodowej przedsiębiorstw podejmowane jest także w obrębie teorii [Gorynia, 2021, s. 109]:

- kapitału,
- międzynarodowych stosunków finansowych,
- podejmowania decyzji,
- organizacji i zarządzania.

W analizach na poziomie makro podkreślane jest, że kraje uczestniczące w międzynarodowej wymianie towarowej uzyskują wiele korzyści, zaś najważniejsze z nich to [Ewolucja międzynarodowych..., 2024, s. 188]:

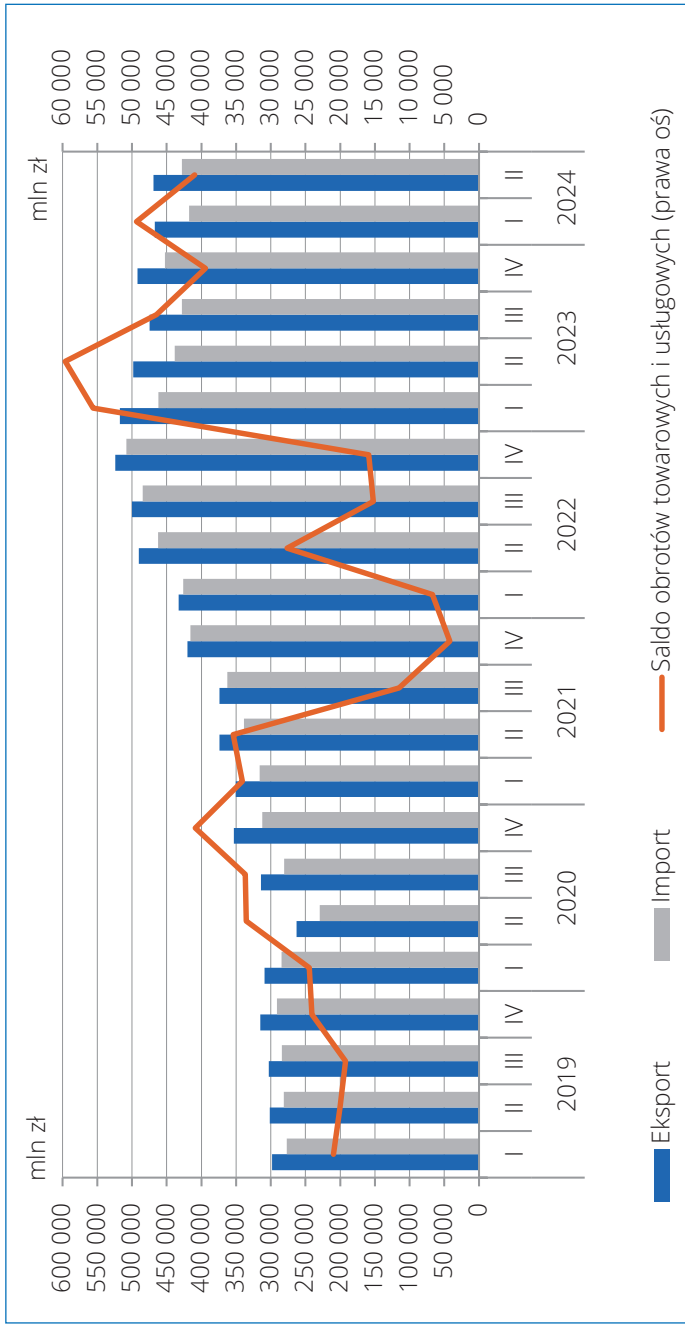
- realny wzrost PKB,
- poprawa struktury PKB poprzez likwidację niedoborów czynników produkcji i zwiększenie ich nowoczesności i elastyczności zastosowań,
- wzrost efektywności gospodarowania i konkurencyjności podmiotów, a także ich innowacyjności,
- zwiększenie się dynamiki wzrostu gospodarczego poprzez relacje importowo-eksportowe w wyniku specjalizacji międzygałęziowej i wewnętrz-gałęziowej oraz obniżki kosztów,
- polepszenie się jakości życia społeczeństwa dzięki dostępności wielu towarów i usług lepszych oraz tańszych.

Pogłębione wyjaśnienie korzyści z handlu międzynarodowego znajdujemy w teoriach handlu zagranicznego, które ewoluowały wraz z praktyką tego handlu (historycznie rzecz ujmując). Synteza wiedzy na temat kształtowania się źródeł przewagi w handlu międzynarodowym i wynikających stąd korzyści jest wciąż weryfikowana przez nowe światowe zjawiska i procesy.

W Polsce w okresie transformacji systemowej do 2013 roku występowało ujemne saldo bilansu handlu zagranicznego towarami i usługami. Wpływało to negatywnie na kształtowanie się rachunku bieżącego w bilansie płatniczym i poziom zadłużenia naszego kraju za granicą. Szczęśliwie okres ten się skończył i przez ponad dekadę eksport netto był znaczącym czynnikiem wzrostu polskiej gospodarki. W dalszym ciągu tak jest, jednak już tylko za sprawą usług. Saldo handlu zagranicznego towarami przestało być dodatnie i właśnie ten fakt stał się merytorycznym uzasadnieniem potrzeby przeprowadzenia badań wyników kwartalnych handlu zagranicznego. Może niepokoić jednak obserwowana od kilku kwartałów spadkowa tendencja zarówno obrotów międzynarodowych, jak i salda (rysunek 1). W drugim kwartale 2024 r. tendencja ta utrzymywała się.

RYSUNEK 1

Obroty handlu zagranicznego towarami i usługami (wartościowo)



Źródło: obliczenia NBP na podstawie: [www 5].

Łączna wartość eksportu towarów i usług zmniejszyła się w drugim kwartale 2024 r. o 7,8%, natomiast wartość importu obniżyła się o 1,4% r/r. Zarówno w eksporcie, jak i w imporcie największy wpływ na zmniejszenie obrotów miała wymiana towarowa. Głębszy spadek eksportu niż importu wpłynął na obniżenie nadwyżki w obrotach międzynarodowych. Dodatkowo saldo towarów i usług wyniosło 41,0 mld zł, było więc o 18,6 mld zł niższe w porównaniu z rokiem poprzednim. Przyczyniło się do tego zarówno pogorszenie salda towarów o 14,9 mld zł (i w efekcie ponowne pojawienie się deficytu), jak i zmniejszenie nadwyżki w usługach o 3,7 mld złotych. W relacji do wartości produktu krajowego brutto saldo obrotów międzynarodowych obniżyło się z 7,3% w II kwartale 2023 r. do 4,8% w analogicznym kwartale roku 2024 [www 1]. Powyższe fakty i wielkości uzasadniają potrzebę głębszego wglądu w obroty towarowe polskiej wymiany międzynarodowej.

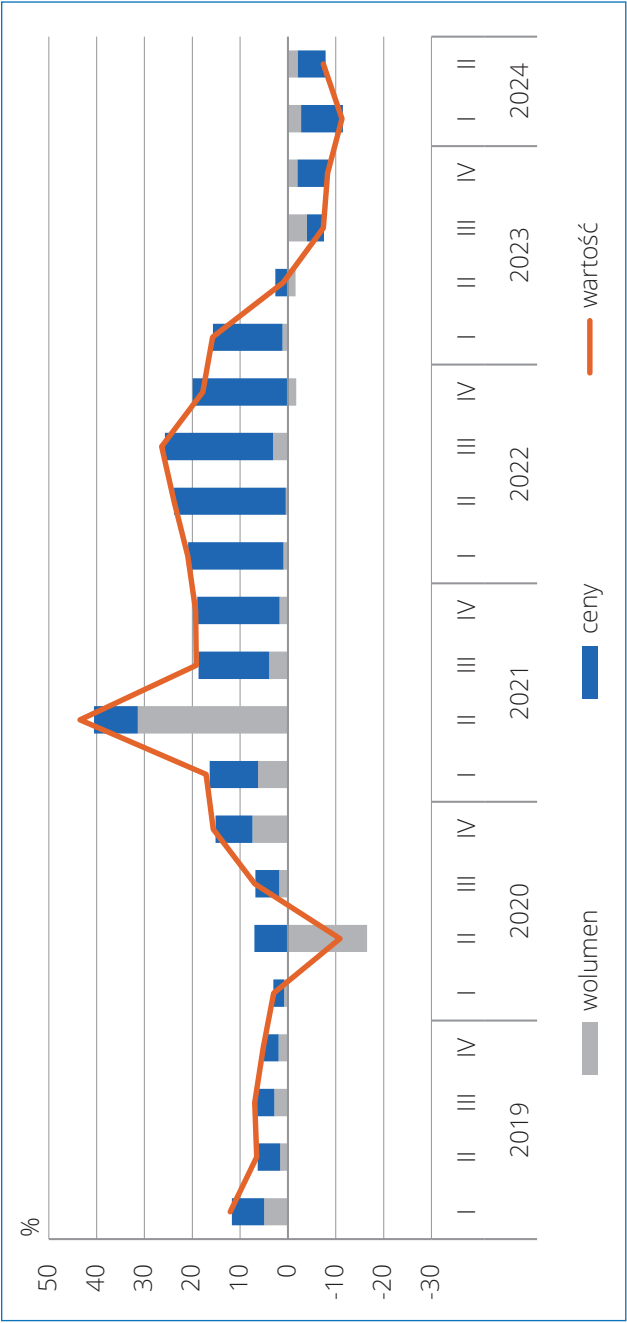
3. Eksport towarów i jego struktura

W świetle dostępnych statystyk wartość eksportu towarów w II kwartale wyniosła 355,6 mld zł, co oznacza spadek w porównaniu z rokiem poprzednim o 7,5%. Był to czwarty kolejny kwartał spadku wartości eksportu w ujęciu rocznym. Spadek ten był mniejszy niż na początku roku (w I kwartale eksport zmniejszył się o 11,3% r/r). Zmniejszenie się wartości eksportu wynikało zarówno ze spadku wolumenu, jak i dalszego obniżania się cen transakcyjnych (patrz rysunek 2). Według danych Eurostatu wolumen eksportu w omawianym okresie zmniejszył się o 2,1% r/r, a ceny eksportu wyrażone w złotych obniżyły się o 5,8% r/r. Spadki te były mniejsze niż w I kwartale 2024 r. (odpowiednio -2,7% i -8,8% r/r) [www 2].

Rysunek 3 pokazuje, iż kluczową przyczyną zaobserwowanych w II kwartale 2024 r. największych zmian w strukturze towarowej były spowolnienia rozwoju elektromobilności i zwiększenie konkurencji ze strony chińskich producentów na europejskim rynku motoryzacyjnym. W efekcie znacząco zmniejszył się eksport całej branży motoryzacyjnej. Z największą siłą uderzyło to przede wszystkim w eksport akumulatorów elektrycznych, którego Polska do niedawna była absolutnym liderem w Europie. Wartość eksportu akumulatorów zmniejszyła się z 15,1 mld zł w II kwartale 2023 do 6,4 mld w II kwartale 2024 r. – tj. do poziomu obserwowanego w roku 2020. Był to trzeci kolejny kwartał tak głębokiego spadku eksportu tej pozycji [www 3].

RYSUNEK 2

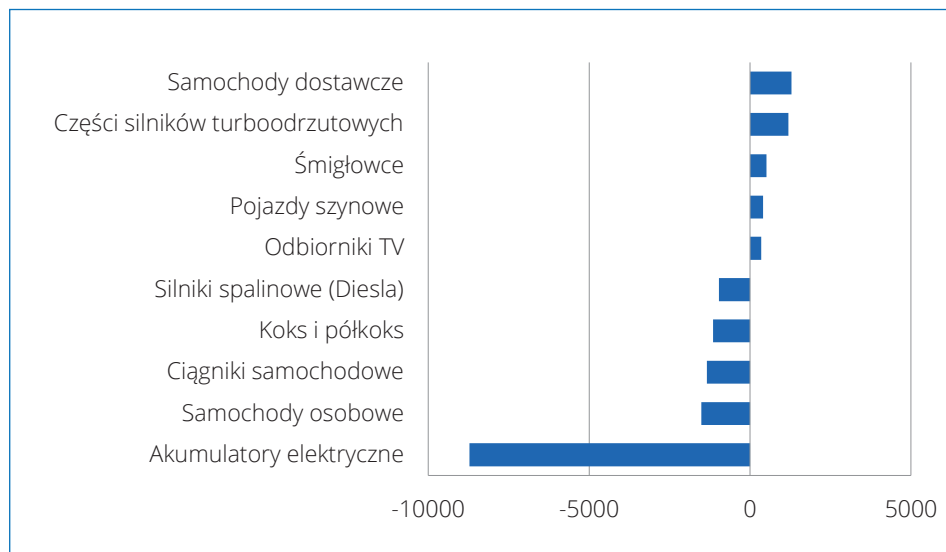
Zmiany wolumenu, cen i wartości eksportu



Źródło: obliczenia NBP na podstawie: [www 5].

RYSUNEK 3

Struktura towarowa największych zmian w eksporcie



Źródło: obliczenia NBP na podstawie: [www 5].

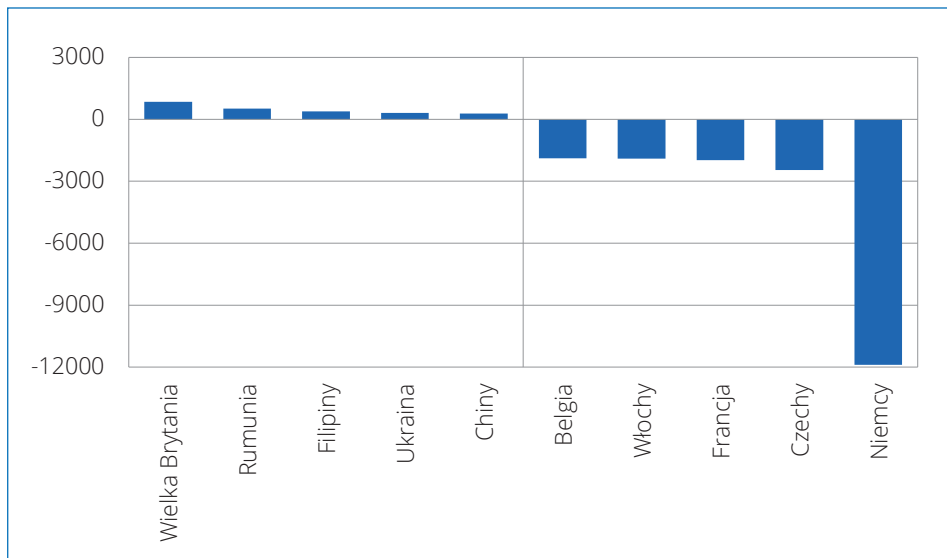
Kolejną przyczyną regresu eksportu motoryzacyjnego było zakończenie w II kwartale 2024 r. produkcji niektórych modeli samochodów, w tym produkowanego od 2007 r. Fiata 500. Spowodowało to znaczny spadek produkcji aut osobowych w Polsce w czerwcu 2024 r. (o 20,8% r/r). W związku z tym po ośmiu kolejnych kwartałach wzrostu wartości eksportu samochodów osobowych zmniejszyła się w II kwartale o 18,0% r/r. Dodatkowo w tym okresie zmniejszył się także eksport aut używanych do Białorusi i Ukrainy [www 4].

Tendencja wzrostowa charakteryzowała natomiast eksport większości pozostałych poza branżą motoryzacyjną środków transportu. Wzrost charakteryzował przede wszystkim branżę lotniczą – dotyczył on takich pozycji, jak śmigłowce, bezzałogowe statki powietrzne oraz części silników turbodozrutowych. Podobnie jak w poprzednich kwartałach zwiększył się także eksport pojazdów szynowych. W tym okresie realizowany był między innymi duży kontrakt na dostawę dalekobieżnych zespołów trakcyjnych dla kolei holenderskich, dostarczono także wagony tramwajowe dla Bośni i Hercegowiny.

Zmiany w strukturze towarowej eksportu miały swoje konsekwencje dla struktury geograficznej tych zmian (patrz rysunek 4). Spadki branży motoryzacyjnej, w tym akumulatorów elektrycznych, wpłynęły na wyraźne zmniejszenie się wartości eksportu do najważniejszych partnerów handlowych Polski. Eksport do Niemiec oraz Czech ponownie obniżył się bardziej w porównaniu z eksportem ogółem, co wpłynęło na dalsze zmniejszenie się udziału tych krajów. Duży spadek sprzedaży zagranicznej nastąpił także w odniesieniu do Włoch, które były kluczowym kierunkiem eksportu samochodów osobowych [www 4].

RYSUNEK 4

Struktura geograficzna największych zmian w eksporcie

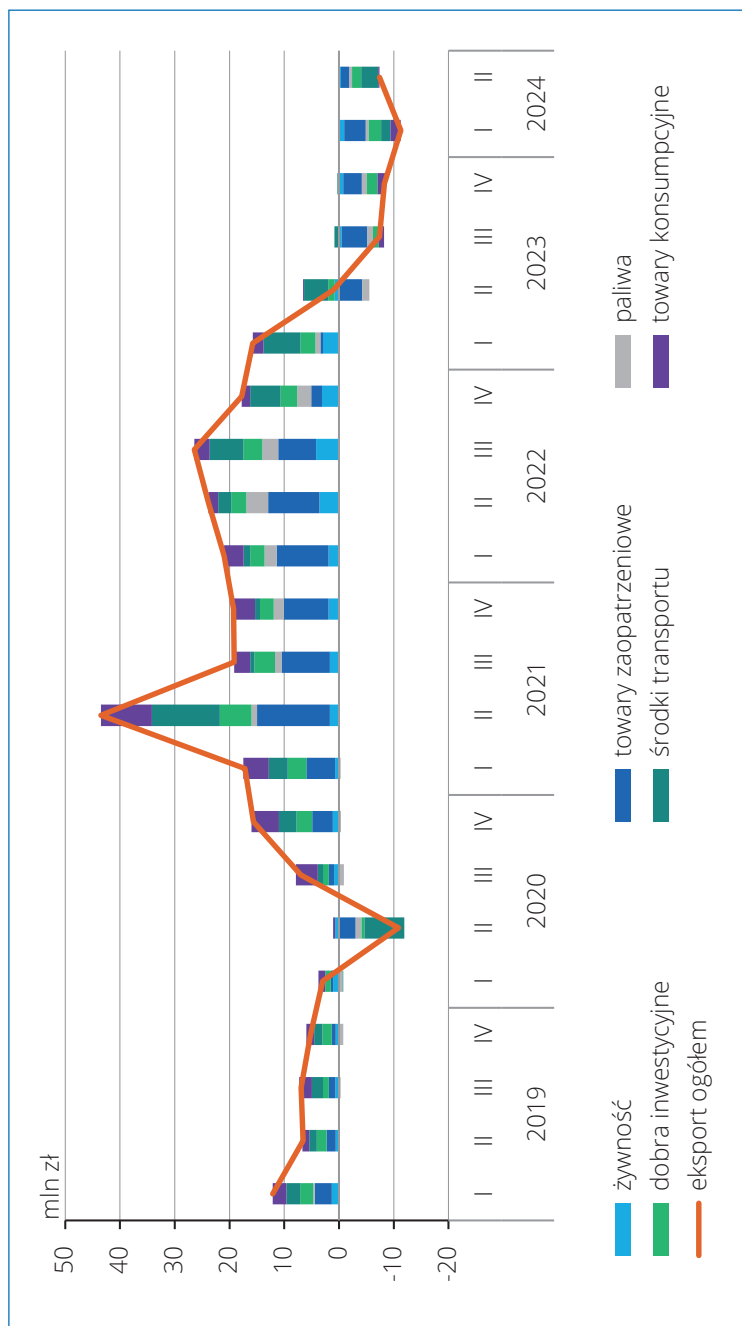


Źródło: obliczenia NBP na podstawie: [www 5].

Źródłem pewnego optymizmu w ocenach eksportu może być większa liczba krajów, do których nastąpił wzrost sprzedaży. W II kwartale 2024 r. wartość eksportu zwiększyła się między innymi do Wielkiej Brytanii, Ukrainy oraz Rumunii. Na wzrost eksportu do Wielkiej Brytanii duży wpływ miały wielokrotnie większe w porównaniu z rokiem poprzednim dostawy części silników turboodrzutowych.

RYSUNEK 5

Zmiany wartości eksportu według głównych kategorii (% r/r)



Źródło: obliczenia NBP na podstawie: [www.5].

Z kolei w eksporcie do Ukrainy najbardziej zwiększyła się wartość dostarczanej energii elektrycznej, bezałogowych statków powietrznych, a także wyrobów metalurgicznych. Natomiast wzrost eksportu do Rumunii był przede wszystkim wynikiem dużego zwiększenia sprzedaży kauczuku syntetycznego.

Rysunek 5 pokazuje, iż w II kwartale 2024 r. spadek wartości eksportu, podobnie jak w kwartale pierwszym, nastąpił we wszystkich sześciu kategoriach. W pięciu z nich skala spadków uległa zmniejszeniu w porównaniu z kwartałem pierwszym. W eksporcie środków transportu natomiast nastąpiło wyraźne pogłębienie tendencji spadkowej, co negatywnie wpłynęło na dynamikę eksportu ogółem.

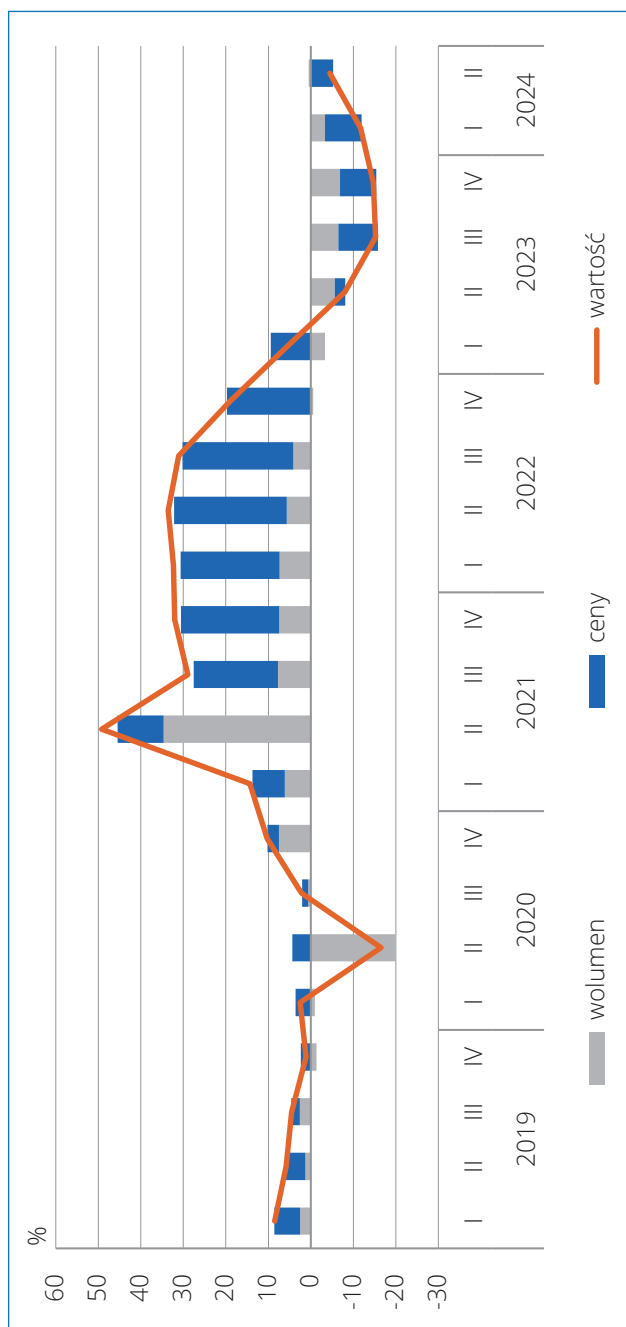
4. Import towarów i jego struktura

W II kwartale 2024 r. wartość importu ukształtowała się na poziomie 357,6 mld zł i była o 3,7% niższa niż w roku poprzednim. Tendencja spadkowa w imporcie utrzymuje się nieprzerwanie od II kwartału 2023 r., w omawianym okresie skala spadku była jednak wyraźnie mniejsza w porównaniu zarówno z poprzednimi kwartałami, jak i z eksportem. Do zmniejszenia skali spadku wartości importu przyczynił się wzrost jego wolumenu o 0,5% r/r, a złożyły się na to przede wszystkim wzrosty wolumenów importowanych towarów konsumpcyjnych oraz paliw. Spadek wartości był więc w całości efektem spadków cen importu – patrz rysunek 6.

Rysunek 7 pokazuje pozycje o największych zmianach wartości importu w II kwartale 2024 roku. Głównym czynnikiem wpływającym na zróżnicowanie dynamik eksportu i importu ogółem w tym okresie były wyniki kategorii obejmującej środki transportu. W przeciwieństwie do eksportu, wartość importu klasyfikowanych tam produktów utrzymywała się na podobnym poziomie, jak w roku poprzednim. Przyczynił się do tego przede wszystkim dalszy wzrost wartości samochodów osobowych. Rosnąca liczba rejestracji nowych aut znalazła odzwierciedlenie w wysokiej dynamice importu. Według danych ACEA w II kwartale liczba rejestracji nowych aut wzrosła w Polsce o 19,6% r/r. Był to już siódmy kolejny kwartał wzrostu rejestracji i jednocześnie wyraźnie wyższy niż średnio w Unii Europejskiej (4,6%). To z kolei tłumaczy zróżnicowanie dynamiki importu w Polsce i w innych krajach UE [www 4].

RYСУNEK 6

Zmiany wolumenu, cen i wartości importu

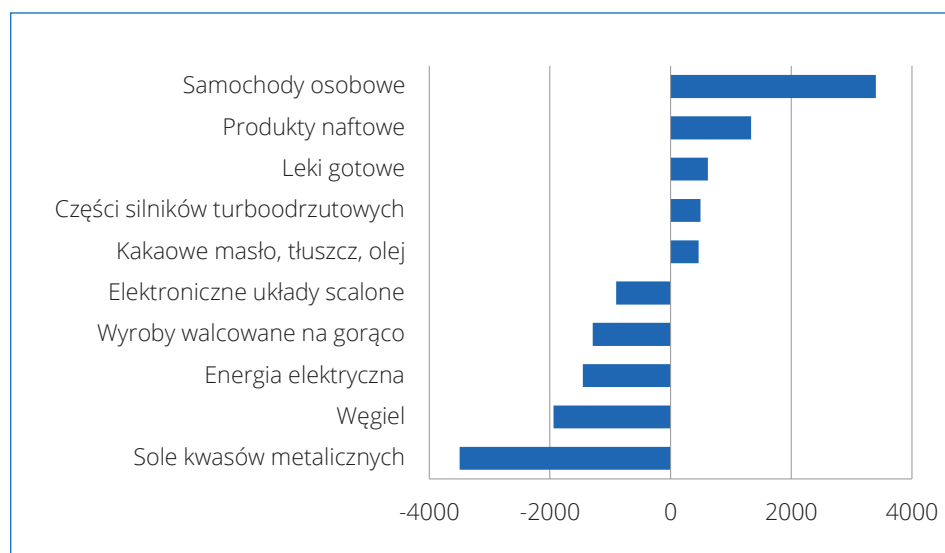


Źródło: obliczenia NBP na podstawie: [www 5].

Wzrostowi popytu na nowe samochody towarzyszył także zwiększony import aut używanych. W II kwartale 2024 r. jego wartość zwiększyła się o 41,4%. Liczba pierwszych rejestracji używanych samochodów sprowadzanych z zagranicy różni się od III kwartału 2023 r., jednak wciąż utrzymuje się poniżej poziomów z roku 2019. Najczęściej auta używane sprowadzane są z Niemiec, natomiast największy wzrost ich importu odnotowano w przywozie ze Stanów Zjednoczonych.

RYSUNEK 7

Struktura towarowa największych zmian w imporcie

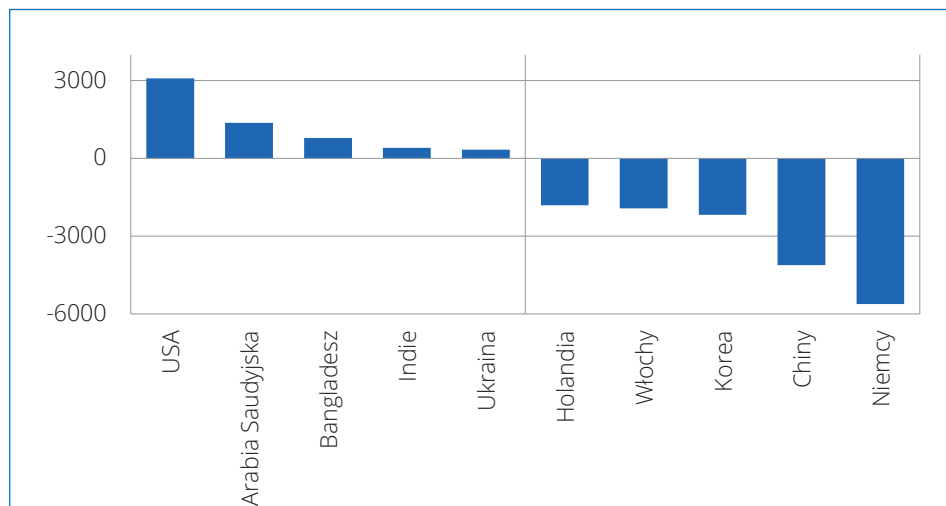


Źródło: obliczenia NBP na podstawie: [www 5].

To Stany Zjednoczone są krajem, z którego w II kwartale 2024 r. najsilniej zwiększyła się wartość importu (o 21%) – patrz rys. 8. Złożyły się na to wspomniane używane samochody, ale przede wszystkim duży wzrost importu produktów naftowych i ropy, części silników turboodrzutowych, a także produktów farmaceutycznych. W efekcie Stany Zjednoczone przesunęły się na trzecie miejsce wśród największych dostawców towarów do Polski (po Niemczech i Chinach). Udział Stanów Zjednoczonych w imporcie do Polski zwiększył się w analizowanym kwartale do 4,9%, tj. do najwyższego poziomu w historii [www 2].

RYSUNEK 8

Struktura geograficzna największych zmian w eksporcie



Źródło: obliczenia NBP na podstawie: [www 5].

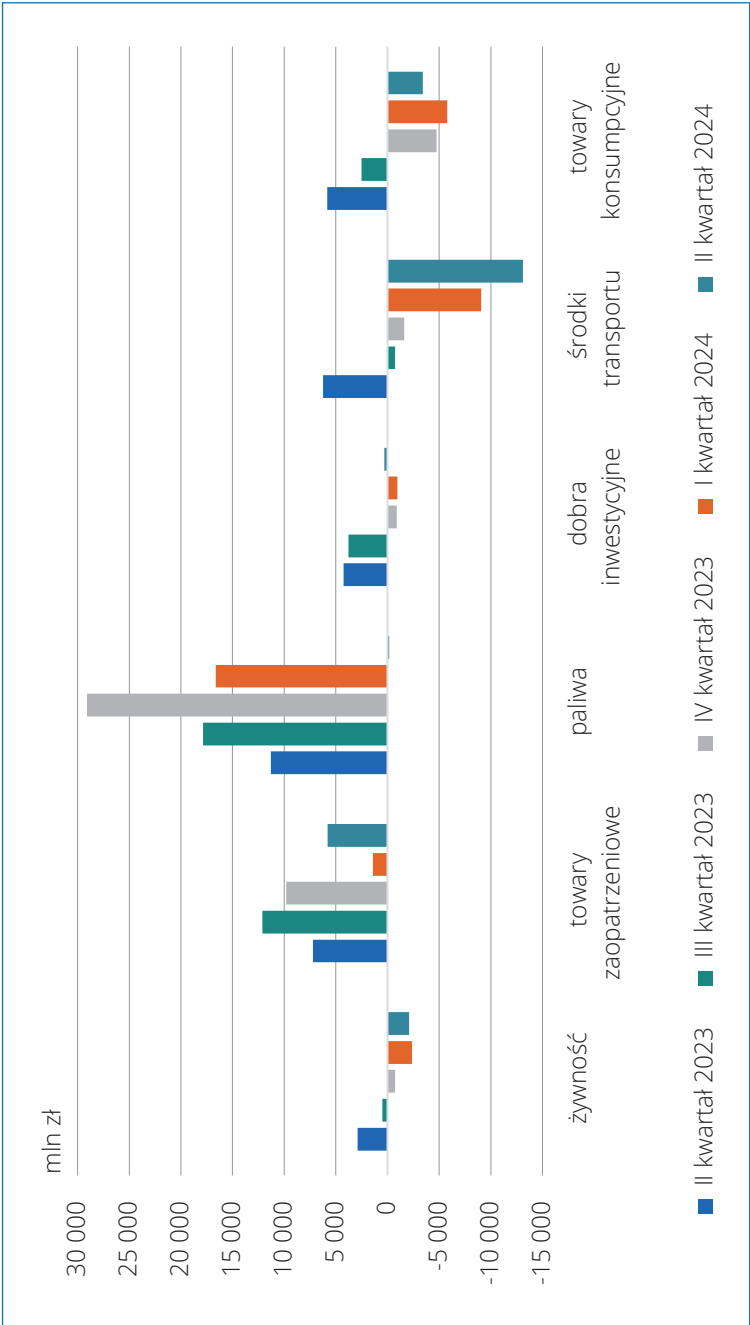
5. Saldo handlu towarami

Obraz polskiej wymiany towarowej w II kwartale 2024 r. nie wygląda dobrze, jednak w wyniku głębszego spadku eksportu niż importu nastąpiło pogorszenie salda obrotów towarowych. Chociaż w analogicznym kwartale rok wcześniej notowana była duża nadwyżka (12,8 mld zł), to w roku 2024 wartość importu była wyższa niż eksportu o 2,0 mld zł. Rysunek 9 pokazuje, w jaki sposób do tej sytuacji przyczyniły się poszczególne grupy towarowe.

Według danych statystyki handlu zagranicznego do pogorszenia salda przyczyniły się przede wszystkim zmiany wolumenów – zanotowano niewielki wzrost importu przy jednoczesnym spadku eksportu. Podobnie jak w I kwartale 2024 niekorzystny był także wskaźnik *terms of trade*, na co złożył się nieco głębszy spadek cen eksportu niż importu. Zdecydowanie największy wpływ na pogorszenie salda w handlu towarami miało znaczne zmniejszenie się nadwyżki w kategorii obejmującej środki transportu. W porównaniu z rokiem poprzednim dodatnie saldo zmniejszyło się o 12,1 mld zł, co wynikało z dużego spadku wartości eksportu i jednoczesnej stabilizacji importu klasyfikowanych tam produktów.

RYSUNEK 9

Zmiany salda obrotów towarowych według głównych kategorii (r/r)



Źródło: obliczenia NBP na podstawie: [www 5].

6. Podsumowanie

Struktura współczesnego handlu międzynarodowego jest wypadkową licznych przeobrażeń, jakie dokonują się we współczesnej gospodarce światowej, jest więc w praktyce konsekwencją bardzo wielu różnorodnych czynników. Do czynników tych można zaliczyć tendencje w międzynarodowym podziale pracy, zmiany zachodzące w strukturze współczesnej produkcji przemysłowej, a także równoległe zachodzące zmiany w strukturze produkcji surowcowej i rolniczej, które powodują przeobrażenia w strukturach gospodarczych głównych grup krajów – rzutują na ich rolę i miejsce w handlu międzynarodowym [Kisiel-Łowczyk, 1994, s. 66]. Zawsze, historycznie rzecz biorąc, tak było.

Wydaje się jednak, że dzisiaj, tzn. w połowie 2024 r., w Polsce czynniki oddziałujące najmocniej na nasze obroty towarowe mają charakter strukturalny w tym sensie, że wynikają w dużej mierze z jednej, szeroko rozumianej grupy towarowej, tj. przemysłu motoryzacyjnego i dotyczą większej liczby krajów, w zasadzie całej Unii Europejskiej. Bardzo boleśnie dotyka to gospodarki niemieckiej, stąd można mieć nadzieję, iż perspektywa zakazu sprzedaży samochodów spalinowych zostanie odsunięta w czasie.

Głosy w tym względzie są coraz śmielsze, a co najważniejsze zaczynają dochodzić z największych krajów UE. Ponadto, największe ugrupowanie w Europarlamencie – Europejska Partia Ludowa chce przeprowadzenia w przyszłym roku analizy skutków planowanego zakazu z uwagi na drastycznie pogarszającą się sytuację w europejskim przemyśle motoryzacyjnym. Biorąc pod uwagę fakt, iż przemysł ten jest niezbędnym filarem zatrudnienia, innowacji i dobrobytu w Europie, motywacja polityczna w tym względzie będzie raczej rosła [Woźniak, 2024].

Ze względu na to, że to właśnie ta branża odpowiada w największym stopniu za pogorszenie poziomu salda polskiej wymiany towarowej z zagranicą, możemy z pewnym optymizmem spoglądać w przyszłość. Polityka gospodarcza sprzyjająca poprawie konkurencyjności powinna pozostawać ciągle priorytetem polityki ekonomicznej polskiego rządu. Wobec pojawiających się okresowo kłopotów pojedynczych branż jeszcze ważniejsze staje się zwiększanie umiędzynarodowienia produkcji przemysłowej jako całości.

Literatura

- Antczak R., Magda I., Ruzik-Sieredzińska A., 2024, *Rozwój gospodarczy a nierówności ekonomiczne i społeczne*, [w:] Raport SGH i Forum Ekonomicznego 2024, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa.
- Budnikowski A., 2021, *Ekonomia międzynarodowa*, wydanie V, PWE, Warszawa.
- Cunningham T.J., Shaw M., 2021, *Understanding Economic Equilibrium*, Business Expert Press, LLC, New York.
- Ekonomia globalna. Wybrane zagadnienia*, 2017, Szopa B., Pollok A. (red.), Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, Kraków.
- Ewolucja międzynarodowych stosunków gospodarczych w XXI wieku*, 2024, Skawińska E., Niewiadomska A., Kułyk P. (red.), Wydawnictwo CeDeWu, Warszawa.
- Gorynia M., 2021, *Przedsiębiorstwo w biznesie międzynarodowym. Aspekty ekonomiczne, finansowe i menedżerskie*, PWN, Warszawa.
- Kisiel-Łowczyc A.B., 1994, *Współczesna gospodarka światowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Klein M.C., Pettis M., 2024, *Wojny handlowe to wojny klasowe*, Poltext Sp. z o.o., Warszawa.
- Kuziemska-Pawlak K., 2018, *Determinanty rachunku obrotów bieżących*, „*Ekonomista*” nr 4, s. 404–424.
- Omelańczuk M., 2023, *Ryzyko kredytowe i walutowe eksportera*, Wydawnictwo CeDeWu, Warszawa.
- Otto P., 2021, *Polski eksport już nie na wznoszącej*, „*Dziennik Gazeta Prawna*”, 21.11.2024, <https://finanse.gazetaprawna.pl/artykuly/9672756,polski-eksport-juz-nie-na-wznoszacej.html> [data dostępu: 31.05.2025].
- Puślecki Z.W., 2021, *Handel zagraniczny. Transformacja biznesu międzynarodowego*, PWN, Warszawa.
- Stachowiak Z., 2004, *Ekonomia międzynarodowa wobec wyzwań cywilizacyjnych*, Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej, Warszawa.
- Wnorowski H., 2011, *Instytucjonalne uwarunkowania działalności przedsiębiorstw w krajach Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku, Białystok.
- Wnorowski H., 2024, *Perspektywy przedsiębiorstw niefinansowych widziane oczami przedsiębiorców*, „*Optimum. Studia Ekonomiczne*”, nr 2(116), s. 141–155.
- Woźniak A., 2024, *Europa łaskawsza dla spalinowców*, „*Rzeczpospolita*”, 13.12.2024, <https://www.rp.pl/transport/art41577331-europa-laskawsza-dla-spalinowcow> [data dostępu: 31.05.2025].

www 1, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/handel/obroty-towarowe-handlu-zagranicznego-ogolem-i-wedlug-krajow-w-okresie-styczen-pazdziernik-2024-roku,1,147.html> [data dostępu: 7.11.2024].

www 2, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/inne-opracowania/informacje-o-sytuacji-spoleczno-gospodarczej/sytuacja-spoleczno-gospodarcza-kraju-w-pazdzierniku-2024-r,1,150.html> [data dostępu: 12.11.2024].

www 3, www.pzpm.org.pl [data dostępu: 15.11.2024].

www 4, www.acea.auto [data dostępu: 15.11.2024].

www 5, <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ceny-handel/handel/obroty-towarowe-handlu-zagranicznego-ogolem-i-wedlug-krajow-w-okresie-styczen-pazdziernik-2024-roku,1,147.html> [data dostępu: 1.06.2025].