

Czynnikami, który mógł negatywnie wpłynąć na światowy import są ataki Huti na Morzu Czerwonym, trwające od 16 grudnia ub.r. Dane z platformy PortWatch wskazują, że tranzyt przez Kanał Sueski zmniejszył się o ponad 50 proc. r/r w styczniu i lutym 2024 r. Wiele statków obrało drogę wokół Przylądka Dobrej Nadziei (wzrost tranzytu o 74 proc. w analogicznym okresie), żeby uniknąć ryzyka. Wpłynęło to na wzrost kosztów frachtu. Drewry World Container Index 14 grudnia 2023 r. wskazywał poziom 1521 USD, a 25 stycznia 2024 r. już 3964 USD (ponad 2,5-krotny wzrost). Jednak wraz z początkiem lutego ceny frachtu spadły, co było wynikiem adaptacji do nowej sytuacji. 9 kwietnia indeks wyniósł 2836 USD. Poziom ten jest nadal znacznie wyższy od obserwowanego przez większość 2023 r.

Jak czytamy - Polska może nie być istotnie dotknięta bezpośrednimi skutkami gospodarczymi tych zakłóceń, ponieważ większość partnerów w handlu morskim znajduje się w Europie. Wpływ jednak może być pośredni. W I kwartale 2024 r. liczba zawinięć do polskich portów zmniejszyła się o 10,3 proc. r/r. Ten spadek wynika przede wszystkim ze spowolnienia gospodarczego, szczególnie widocznego w imporcie pod koniec 2023 r., jednak zaburzenia w transporcie przez Morze Czerwone mogły dodatkowo utrudnić sytuację polskich portów. Dodatkowym czynnikiem mogło być zmniejszenie reeksportu produktów ukraińskich w porównaniu do początku 2023 r. Prezes Baltic Hub, największego terminala kontenerowego w Gdańsku, przyznał, że odczuwalne były przede wszystkim opóźnienia wynoszące około 10 dni. Możliwe więc że zawinięcia do portów, a zarazem import drogą morską nadrobią w kolejnych miesiącach część spadków wynikających z opóźnień dostaw. Kolejne zdarzenie wpływające negatywnie na fracht – zawalenie się mostu i w jego wyniku zablokowanie dostępu do amerykańskiego portu Baltimore – nie wpłynie na pracę w polskich portach. Baltimore odpowiadało za około 3 proc. amerykańskiego handlu zamorskiego i obsługiwało większość transportu ładunków tocznych i pojazdów na wschodnim wybrzeżu. Wpływ tego wydarzenia na Polskę powinien być marginalny, gdyż import pojazdów i części do nich z USA stanowi tylko 0,7 proc. całości importu tej kategorii do Polski.

Eksperci zwracają uwagę, że spowolnienie gospodarcze wpłynęło na polski import w 2023. W porównaniu z 2022 r. jego wartość spadła o 9,1 proc. r/r, jednak wolumen tylko o 0,9 proc. W styczniu 2024 r. trend spadkowy wartości importu był nadal widoczny – jego wartość spadła o 14,6 proc. r/r. Wpływ spowolnienia widać również w polskich danych portowych. W całym 2023 r. liczba zawinięć zmniejszyła się o 2,2 proc. r/r – według platformy PortWatch. Warto jednocześnie podkreślić rekordowe dane o przeładunku w polskich portach w 2023 r. (wzrost o niespełna 10 proc.) towarów masowych i spadku przeładunku kontenerów o ponad 2 proc. Spadek zawinięć w I kwartale 2024 r. do polskich portów o 10,3 proc. był bardziej dotkliwy niż w trakcie trzech pierwszych miesięcy pandemii (II kwartał 2020 r.), podczas których spadła o 8,06 proc. r/r. Warto jednak zaznaczyć, że w II kwartale 2020 r. import spadł aż o 16,51 proc. r/r.

*Źródło: PIE*