



Polsko-Rumuńska
Bilateralna Izba
Handlowo-Przemysłowa

Rumunia

na mapie gospodarczej
Europy

impact
BUCHAREST



Adam Sobieszkoda
Polsko-Rumuńska Bilateralna
Izba Handlowo-Przemysłowa
Warszawa, maj 2025

POLSKO-RUMUŃSKA BILATERALNA IZBA HANDLOWO-PRZEMYSŁOWA

Polsko-Rumuńska Bilateralna Izba Handlowo-Przemysłowa (PRBCC) została powołana w 2016 roku z inicjatywy polskich i rumuńskich przedsiębiorstw, jako odpowiedź na rosnące potrzeby w zakresie intensyfikacji współpracy gospodarczej pomiędzy oboma krajami. Celem Izby jest stworzenie niezależnej i dynamicznej platformy wspierającej rozwój dwustronnych relacji biznesowych, inwestycyjnych i handlowych.

Izba koncentruje się na promocji współpracy gospodarczej między Polską a Rumunią, wspieraniu działalności firm z obu krajów oraz dostarczaniu sprawdzonych informacji dotyczących warunków prowadzenia działalności na tych rynkach. Izba organizuje misje handlowe, spotkania B2B, seminaria, konferencje branżowe i wydarzenia networkingowe, a także uczestniczy w projektach promujących polskie i rumuńskie przedsiębiorstwa na arenie międzynarodowej.

W ramach swojej działalności Izba oferuje również doradztwo dla firm zainteresowanych ekspansją zagraniczną, wspiera ich wejście na nowe rynki i ułatwia nawiązywanie bezpośrednich kontaktów biznesowych.

O AUTORZE

Autorem opracowania jest Adam Sobieszkoda, dyrektor wykonawczy Izby. Specjalizuje się w budowaniu długofalowych relacji z klientami i partnerami biznesowymi, rozwoju biznesu i sprzedaży w Polsce i Rumunii, a także w organizacji wydarzeń o tematyce gospodarczej. Jest absolwentem Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie oraz Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu. Posługuje się językami angielskim i rumuńskim.



Pandemia koronawirusa w 2020 r., agresja Rosji na Ukrainę w 2022 r., nowe rozdanie polityczne w Stanach Zjednoczonych w związku z wyborem Donalda Trumpa w 2024 r. na kolejnego prezydenta tego państwa to tylko kilka z nielicznych wstrząsów, których byliśmy świadkami w ostatnich latach. W cieniu tych wielkich przesunięć jedne gospodarki zyskują, a inne tracą. Przyglądając się bliżej Unii Europejskiej, a w szczególności na jej państwa członkowskie można dojść do przekonania, że Europa Środkowo-Wschodnia jest wyjątkowo odporna na te wstrząsy.

W ostatnich kilku latach coraz większym zainteresowaniem wśród polskich przedsiębiorstw, a także przedsiębiorstw z pozostałych państw UE cieszy się Rumunia, która powoli pracuje na swoją pozycję w regionie. Odpowiedzi czy naprawdę tak jest i jak w ostatnich kilku latach zmieniała się Rumunia i jak wygląda ona obecnie na mapie gospodarczej Europy, ma dostarczyć niniejszy raport.

RUMUNIA W REGIONIE

Aby zrozumieć aktualny potencjał gospodarczy Rumunii, warto przeanalizować jej pozycję na tle innych państw Unii Europejskiej oraz krajów Europy Środkowo-Wschodniej¹. Według najnowszych dostępnych danych (w tym prognoz na 2024 rok), wartość rumuńskiego produktu krajowego brutto (PKB) wyniosła 354 mld euro². Oznacza to 12. miejsce wśród 27 państw członkowskich UE oraz 2. miejsce w regionie Europy Środkowo-Wschodniej — zaraz po Polsce.

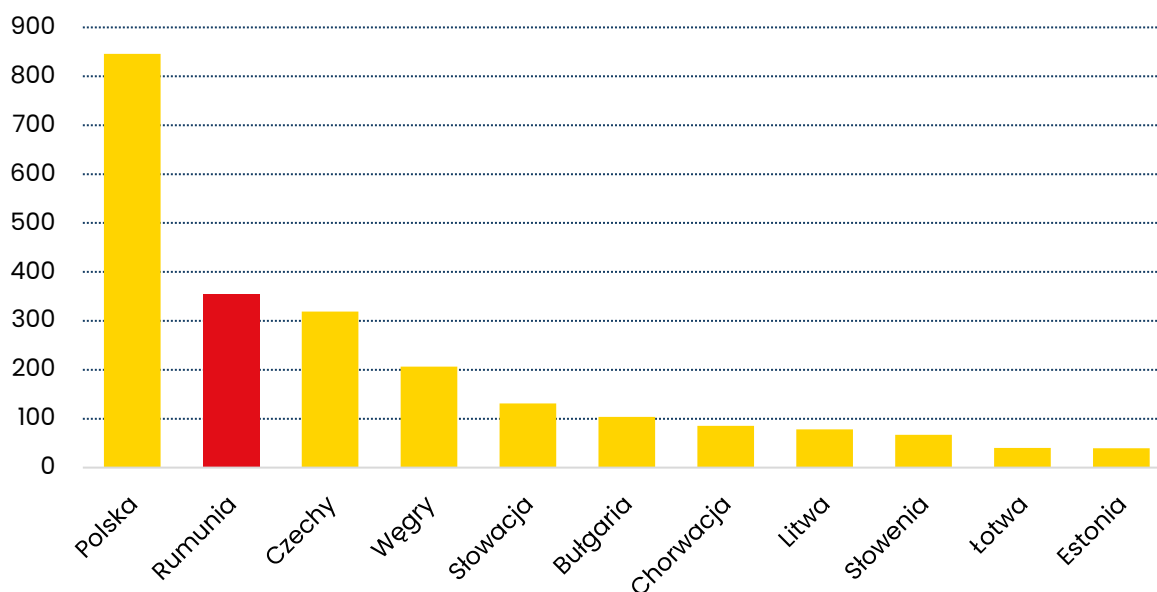
Na przeciągu kilku lat Rumunia sukcesywnie umacniała swoją pozycję gospodarki regionalnej. Przełomowy okazał się rok 2023, kiedy to Rumunia wyprzedziła Czechy, osiągając PKB na poziomie 324 mld euro (wobec 317 mld euro w przypadku Czech). Ten wzrost potwierdza dynamikę rumuńskiej gospodarki, której dalszy rozwój może w niedalekiej przyszłości pozwolić na osiągnięcie poziomu porównywalnego z gospodarkami rozwiniętych państw Europy Zachodniej.

Dla porównania, PKB Danii w 2024 roku wyniósł 397 mld euro. Jeżeli obecne trendy wzrostu zostaną utrzymane, Rumunia ma realne szanse, by w ciągu kilku lat dogonić, a nawet przewyższyć ten poziom, co znacząco podniosłoby jej pozycję w ramach wspólnoty europejskiej.

¹ Na potrzeby niniejszego opracowania za państwa wchodzące w skład Europy Środkowo-Wschodniej uznano następujące państwa: Łotwa, Litwa, Estonia, Polska, Czechy, Słowacja, Węgry, Rumunia, Bułgaria, Chorwacja, Słowenia.

² Eurostat. Data dostępu 8.05.2025. <https://ec.europa.eu/eurostat>.

Produkt krajowy brutto (PKB) w cenach rynkowych,
mld EUR, 2024 r.



Źródło: Eurostat

W celu oceny tempa rozwoju gospodarczego Rumunii warto przeanalizować dane z ostatnich pięciu lat, uwzględniając zarówno okres bezpośrednio przed pandemią COVID-19 (rok 2019), jak i czas jej trwania (od 2020 roku). Analiza skumulowanej stopy wzrostu PKB w okresach 2019–2024 oraz 2020–2024 w porównaniu z innymi państwami członkowskimi Unii Europejskiej pokazuje, że Rumunia osiągnęła imponujące wyniki.

W ujęciu średniorocznym gospodarka Rumunii rosła w tempie 9,5% w latach 2019–2024 oraz 12,5% w latach 2020–2024³. Takie wskaźniki plasują kraj w ścisłej czołówce UE pod względem tempa wzrostu. W pierwszym z analizowanych okresów Rumunia ustępowała jedynie Bułgarii i Litwie, wyprzedzając m.in. Polskę.

³ Obliczenia własne na podstawie Eurostat. Data dostępu 8.05.2025.
<https://ec.europa.eu/eurostat>.

W drugim – uplasowała się tuż za Chorwacją i Bułgarią, ponownie wyprzedzając Polskę i inne gospodarki regionu.

Wyniki te dowodzą, że mimo niesprzyjających okoliczności zewnętrznych – takich jak pandemia i związane z nią spowolnienie gospodarcze – Rumunia potrafiła skutecznie wykorzystać ten czas na przyspieszenie rozwoju. Konsekwencją tej dynamiki jest m.in. wyprzedzenie Czech, które przez długi czas utrzymywały pozycję drugiej co do wielkości gospodarki Europy Środkowo-Wschodniej.

SILNIKI WZROSTU GOSPODARCZEGO RUMUNII

Aby zrozumieć źródła dynamicznego wzrostu gospodarczego Rumunii, należy przyrzeć się kluczowym czynnikom napędzającym krajową gospodarkę. Głównym motorem pozostaje konsumpcja prywatna. Wydatki gospodarstw domowych konsekwentnie stanowią największy udział w PKB – 61,3% w latach 2019–2020 oraz 61,9% w 2023 roku – i pozostają podstawowym filarem wzrostu⁴.

Jednocześnie na znaczeniu zyskały nakłady brutto na środki trwałe, czyli inwestycje. Ich udział w PKB wzrósł z 23% w 2020 roku do 27% w 2023 roku, co plasuje Rumunię w czołówce unijnych gospodarek pod względem intensywności inwestycyjnej. W 2024 roku jedynie Estonia (27,9%) i Czechy (27,3%) przeznaczyły większą

⁴ Romanian Statistical Yearbook 2024. National Institute of Statistics, 2025.

https://insse.ro/cms/sites/default/files/field/publicatii/anuarul_statistic_al_romaniei_car_te_ed_2024_en_0.pdf; Romanian Statistical Yearbook 1990–2023, National Institute of Statistics, 2025.

https://insse.ro/cms/sites/default/files/field/publicatii/asr_serii_de_timp_2024-en.pdf.

część swojego PKB na inwestycje. Dla porównania, średnia unijna w 2023 roku wyniosła 22%, natomiast Polska zanotowała jeden z najniższych wyników w UE – 17,9%. Prognozy na 2024 rok wskazują na utrzymanie wysokiego poziomu inwestycji w Rumunii – 25,7% PKB.

Inwestycje miały też bezpośredni wpływ na wzrost gospodarczy – w 2023 roku ich wkład we wzrost PKB wyniósł 2,4 punktu procentowego, co czyni je jednym z najważniejszych czynników wzrostu.

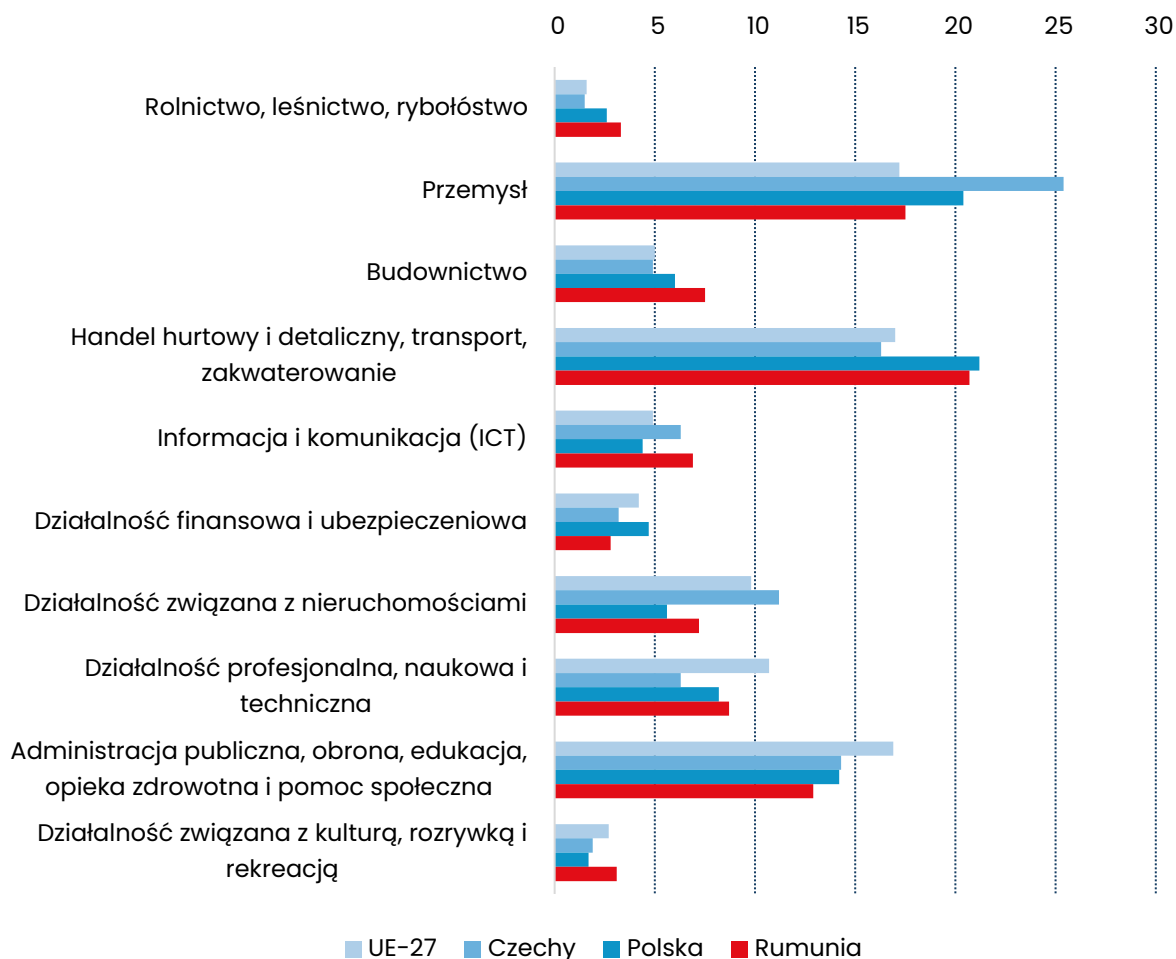
Analiza struktury gospodarki pozwala zidentyfikować sektory, które w największym stopniu przyczyniają się do tworzenia dochodu narodowego. Największy udział mają: handel hurtowy i detaliczny, przemysł spożywczy, zakwaterowanie i transport; przemysł; działalność profesjonalna, naukowa i techniczna; budownictwo.

Zmiany strukturalne w latach 2019–2024 są szczególnie widoczne w przemyśle, którego udział w PKB spadł o 3,8 punktu procentowego. W tym samym okresie wzrósł udział sektora handlu, zakwaterowania i transportu o 2,8 pp., natomiast rolnictwo odnotowało spadek o 1 pp.

Warto zwrócić uwagę na dwa sektory, które mimo wyzwań zewnętrznych wykazały trwałą dynamikę wzrostu: budownictwo i technologie informacyjno-komunikacyjne (ICT). Oba sektory zwiększyły swój udział w PKB o 1,2 pp. w latach 2019–2024, osiągając odpowiednio 7,5% i 6,9%. Udziały te są wyższe niż w porównywalnych gospodarkach regionu, takich jak Polska czy Czechy, a także przewyższają średnią unijną, co potwierdza

rosnącą rolę nowoczesnych i infrastrukturalnych branż w rumuńskim modelu wzrostu.

Wartość dodana brutto głównych sektorów (GVA),
udział procentowy w PKB, 2024 r.



Źródło: Eurostat

STRUKTURALNE UWARUNKOWANIA DEFICYTU HANDLOWEGO RUMUNII

Pomimo wyraźnego wzrostu gospodarczego w ostatnich latach, Rumunia zmaga się z poważnym deficytem handlowym, który plasuje ją w czołówce państw Unii Europejskiej o najwyższym ujemnym saldzie wymiany zagranicznej. Trend ten nie tylko się

utrzymuje, ale także wykazuje tendencję do pogłębiania się. W 2019 roku deficyt handlowy wyniósł około 17,3 mld euro, natomiast do 2024 roku jego wartość niemal się podwoiła, osiągając poziom 33,4 mld euro⁵.

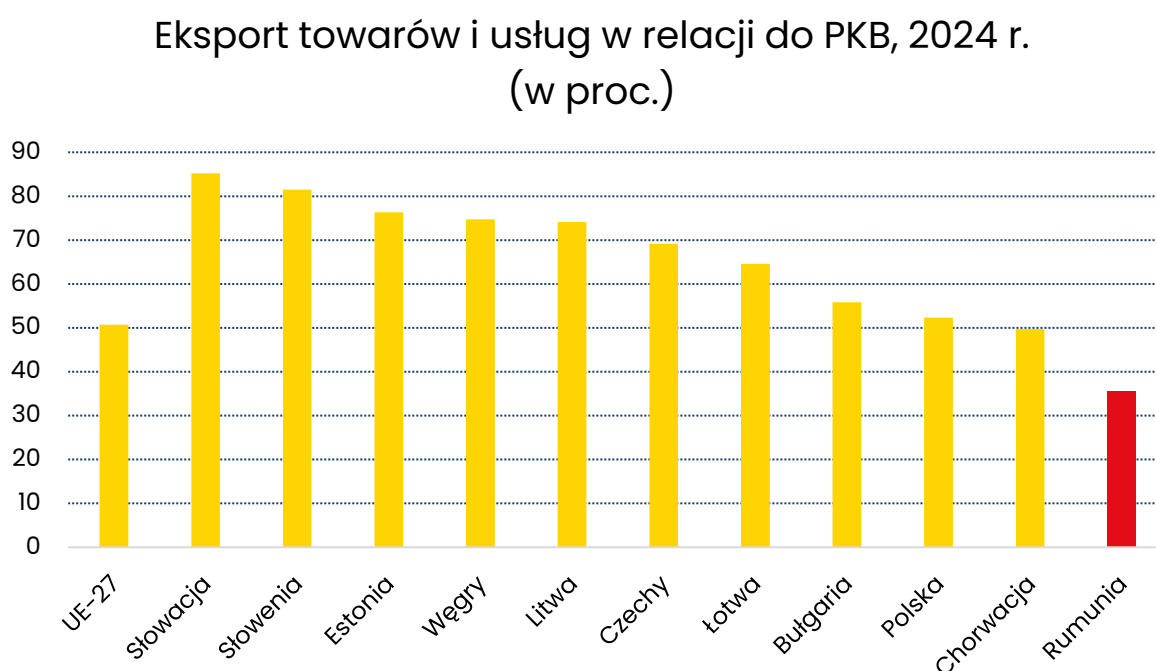
Główne przyczyny tego zjawiska to przyspieszenie tempa wzrostu importu od 2020 roku, które przewyższyło dynamikę eksportu. Nierównowaga między tymi dwiema kategoriami wskazuje na strukturalne problemy w bilansie handlowym Rumunii, w tym na ograniczoną konkurencyjność niektórych sektorów krajowego przemysłu.

Warto zwrócić uwagę, że deficyt handlowy koncentruje się w czterech kluczowych kategoriach towarów: chemikalia i produkty pokrewne – 36% udziału w deficycie (deficyt we wszystkich podkategoriach tej grupy); towary przemysłowe, sklasyfikowane głównie według surowca – 20% udziału w deficycie (deficyt we wszystkich kategoriach, z wyjątkiem wyrobów z gumy i wyrobów z drewna bez mebli); paliwa mineralne, smary i materiały pochodne – 16% udziału w deficycie; żywność i żywe zwierzęta – 14% udziału w deficycie (deficyt we wszystkich podkategoriach, za wyjątkiem zbóż i przetworów zbożowych oraz żywych zwierząt).

W odpowiedzi na te wyzwania rząd rumuński, zdając sobie sprawę z wpływu nadmiernego deficytu handlowego, zaproponował

⁵ International Trade Yearbook of Romania 2024. National Institute of Statistics, 2025. https://insse.ro/cms/sites/default/files/field/publicatii/anuarul_de_comert_international_al_romaniei_cd_9.pdf; International Trade Statistics 12/2024. National Institute of Statistics, 2025. https://insse.ro/cms/sites/default/files/field/publicatii/buletin_statistic_de_comert_international_nr.12_2024.pdf.

programy mające na celu wzmocnienie krajowej bazy produkcyjnej i zmniejszenie niekorzystnego bilansu handlowego. Programy te obejmują branżę budowlaną – ConstructPLUS⁶, oraz branżę rolno-spożywczą – INVESTALIM⁷. Zostały one przyjęte przez rząd w 2023 roku i obejmują finansowanie inwestycji w środki trwałe do 2026 roku.



Źródło: Eurostat

Kolejnym wyzwaniem pozostaje niewystarczająca baza produkcyjna oraz stosunkowo niska konkurencyjność rumuńskich przedsiębiorstw na rynku międzynarodowym. Odzwierciedla się to w udziale eksportu towarów i usług w PKB, który w 2024 roku wyniósł zaledwie 35,6%⁸. Dla porównania, w Polsce wskaźnik ten

⁶ "The national program for the development of domestic production of construction products and materials – CONSTRUCTPLUS". Data dostępu 5.05.2025. <https://oportunitati-ue.gov.ro/en/program/programul-national-pentru-dezvoltarea-productiei-interne-de-produse-si-materiale-de-constructii-constructplus/>.

⁷ "The national multiannual program INVESTALIM". Data dostępu 6.05.2025. <https://oportunitati-ue.gov.ro/en/program/programul-national-multianual-investalim/>.

⁸ Eurostat. Data dostępu 8.05.2025. <https://ec.europa.eu/eurostat>.

osiągnął 52,3%. Tego typu strukturalna słabość eksportowa jest jednym z kluczowych obszarów wymagających poprawy, jeśli Rumunia ma utrzymać i rozwijać swoją konkurencyjność w regionie i na rynku UE.

Rumunia konsekwentnie umacnia swoją pozycję jako druga pod względem wielkości gospodarka Europy Środkowo-Wschodniej, wyprzedzając Czechy. Dzięki wysokiej dynamice wzrostu gospodarczego oraz rosnącemu udziałowi inwestycji w PKB kraj ma realne szanse na dalszą konwergencję z najbardziej rozwiniętymi gospodarkami UE. Jednocześnie utrzymujący się deficyt handlowy i niższa niż w Polsce konkurencyjność eksportowa stanowią kluczowe wyzwania, które będą decydować o tempie i jakości tego procesu.

INFRASTRUKTURA A POTENCJAŁ WZROSTU GOSPODARCZEGO

Analizując rozwój gospodarczy Rumunii, nie sposób pominąć infrastruktury, która stanowi jeden z kluczowych elementów wspierających wzrost. W niniejszej analizie skoncentrujemy się na pięciu głównych obszarach: infrastrukturze produkcyjno-magazynowej, drogowej, kolejowej, przeładunkowej oraz portowej.

Zaczynając od powierzchni magazynowo-przemysłowej, warto zaznaczyć, że w 2024 roku całkowita powierzchnia tego typu w Rumunii wyniosła 7,5 miliona m.kw., co plasuje kraj na trzecim miejscu w regionie, za Polską i Czechami⁹. W porównaniu do 2020

⁹ Marketbeat Central & Eastern Europe Industrial Q4 2024. Cushman & Wakefield 2025.
<https://assets.cushmanwakefield.com/-/media/cw/emea/czech-republic/insights/cee->

roku, powierzchnia ta wzrosła o 66%. Warto zauważyć, że w tym samym okresie na Węgrzech odnotowano wzrost o 134%, a w Polsce wzrost wyniósł 68%¹⁰.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Colliers i Cushman & Wakefield

Analiza rozmieszczenia nowoczesnych centrów magazynowo-przemysłowych dostarcza interesujących wniosków na temat lokalizacji inwestycji. Przede wszystkim zauważalny jest silna koncentracja inwestycji w regionie Bukareszt-Ilfov, który odpowiada za niemal połowę (49,2%) wszystkich nowych powierzchni magazynowych w Rumunii. Kolejne miejsca zajmują: region Zachodni z głównym miastem Timiszoara – 14,7%; region Południowy (Sud-Muntenia) – 10,6%; region Centralny

marketbeats/pdfs/2025/2024_q4_cee_industrial-marketbeat.pdf?rev=4a61081c618b4beab6e69b8ba7642819.

¹⁰ Turpin, Kevin. CEE Real Estate Market Outlook. Wrzesień 2024. Colliers. <https://ctp.eu/wp-content/uploads/2024/09/5.-Colliers-Guest-Presentation-CEE-Real-Estate-Market-Update.pdf>.

z Braszowem – 9%; region Północno-Zachodni z Kluż-Napoką i Oradeą – 8,9%¹¹.

Inwestycje koncentrują się w regionach dobrze skomunikowanych, z dostępem do rozwiniętej infrastruktury transportowej, co ułatwia sprawny transport towarów. Mapa lokalizacji inwestycji w nowoczesne centra magazynowe w Rumunii idealnie pokrywa się z obszarami, które są już dobrze połączone siecią autostrad, co podkreśla ich strategiczne znaczenie w rozwoju infrastruktury.

Jednym z istotnych wyzwań infrastrukturalnych Rumunii pozostaje brak spójnego systemu autostrad łączących zachodnią część kraju z południem, wschodnią z zachodnią oraz wschodnią z południową. Niedostateczne skomunikowanie wpływa negatywnie na równomierny rozwój gospodarczy, pogłębiając różnice w poziomie zamożności między regionami – zwłaszcza pomiędzy bardziej rozwiniętym zachodem a słabiej rozwiniętym wschodem kraju.

Na koniec 2020 roku długość autostrad w Rumunii wynosiła 920 km¹², natomiast według stanu na koniec 2024 r. łączna

¹¹ "The industrial and logistics stock in Romania will reach the 8 million sq. m landmark at the end of 2025, if the current development pace is maintained; Bucharest – Ilfov and the West region account for more than 50% of the total stock". październik 2024.
<https://cwechinox.com/the-industrial-and-logistics-stock-in-romania-will-reach-the-8-million-sq-m-landmark-at-the-end-of-2025-if-the-current-development-pace-is-maintained-bucharest-ilfov-and-the-west-region-account-f/>.

¹² Botea, Răzvan. "România a construit 54 km de autostrăzi în 2020 și rețeaua ajuns la o lungime de 920 km de cioturi de autostradă. Mai mult de o treime din drumurile modernizate din România au durată de viață depășită. Modernizarea unui kilometru de drum costă 800.000 de euro". 26.04.2021. <https://www.zf.ro/eveniment/romania-construit-54-km-autostrazi-2020-reteaua-ajuns-lungime-920-km-20055566>.

długość autostrad i dróg ekspresowych osiągnęła 1258 km¹³. W ostatnich latach obserwuje się wyraźne przyspieszenie tempa realizacji projektów drogowych. Dobrym przykładem jest budowa autostrady A7 (tzw. autostrady mołdawskiej), która połączy Ploeszti z Siret, integrując wschodnią część kraju z Bukaresztem. Projekt ten ma istotne znaczenie rozwojowe dla wschodnich regionów Rumunii. Budowę rozpoczęto w 2020 roku, a zakończenie odcinka do miasta Pascani planowane jest na lata 2025/2026.

Pomimo historycznych opóźnień w rozwoju infrastruktury drogowej, Rumunia przyspieszyła realizację kluczowych projektów transportowych. Autostrada A7 stanowi przykład inwestycji mogącej przyczynić się do wyrównania regionalnych dysproporcji gospodarczych oraz poprawy spójności terytorialnej kraju.

Strategiczne położenie Rumunii stwarza istotne możliwości rozwoju sektora kolejowego, szczególnie w kontekście rosnącego znaczenia zrównoważonych i bezpiecznych szlaków transportowych w Europie Środkowo-Wschodniej. Niemniej jednak obecny stan infrastruktury kolejowej kraju wskazuje na poważne problemy strukturalne, wynikające głównie z wieloletnich zaniedbań inwestycyjnych oraz ograniczonej modernizacji sieci kolejowej.

W 2023 roku średnia prędkość pociągów pasażerskich w Rumunii wynosiła zaledwie 45 km/h, natomiast w przypadku przewozów

¹³ "Lungimea căilor de transport la sfârșitul anului 2024", National Institute of Statistics 2025. Data dostępu 09.05.2025.

https://insse.ro/cms/sites/default/files/com_presa/com_pdf/lung_cailor_transp24r.pdf

towarowych – nie przekraczała 16 km/h¹⁴. Dla porównania, w Polsce wartości te wyniosły odpowiednio 56 km/h oraz 25 km/h, co ukazuje skalę zapóźnień infrastrukturalnych po stronie rumuńskiej.

Znaczenie kolei jako strategicznego środka transportu zostało wyraźnie uwidocznione w kontekście rosyjskiej agresji na Ukrainę. Blokada ukraińskich portów czarnomorskich uniemożliwiła eksport ukraińskich zbóż do Afryki, a wiele firm logistycznych zaczęło poszukiwać alternatywnych tras omijających terytorium Rosji. W tym kontekście istotną rolę zaczął odgrywać tzw. „Middle Corridor” – środkowy korytarz łączący Unię Europejską (poprzez rumuński port w Konstancy) z Chinami. Trasa ta przebiega przez Gruzję, Azerbejdżan i Kazachstan, wykorzystując zarówno połączenia lądowe, jak i transport wodny przez Morze Czarne i Morze Kaspijskie.

Potencjał rozwoju rumuńskiej infrastruktury kolejowej może zostać wzmocniony dzięki funduszom unijnym przeznaczonym na modernizację istniejących linii oraz budowę nowych terminali intermodalnych. Zainteresowanie tym sektorem rośnie również wśród przedsiębiorstw z branży TSL (transport–spedycja–logistyka), które coraz częściej rozważają kolej jako alternatywę dla transportu drogowego.

Dodatkowym atutem jest przebieg przez Rumunię dwóch transeuropejskich korytarzy transportowych (TEN-T), w tym

¹⁴ Manolache, Alina. "Cifrele care arată dezastrul de pe calea ferată. Trenurile de călători circulă cu 45 km/h, cele de marfă cu 15 km/h". 16.02.2024. <https://hotnews.ro/primele-scenarii-pentru-calea-ferata-de-mare-viteza-bucuresti-budapesta-pe-unde-pot-trece-trenurile-cu-pest-200-km-h-si-care-sunt-costurile-estimate-harta-1781408>.

korytarza Bałtyk–Morze Czarne–Morze Egejskie. Warto podkreślić fakt, że w ramach tego korytarza transportowego rząd rumuński planuje budowę całkowicie nowej linii kolejowej łączącej Konstancę z Oradeą przystosowaną do poruszania się po niej pociągami o dużej prędkości przekraczającej 200 km/h¹⁵. W aktualnej sytuacji geopolitycznej jego znaczenie strategiczne istotnie wzrosło, a sam korytarz może wzmocnić pozycję Rumunii jako kluczowego ogniwa w europejskim systemie logistycznym.

Postępująca rozbudowa sieci autostrad i dróg ekspresowych, skorelowana z modernizacją oraz budową nowych linii kolejowych, tworzy sprzyjające warunki do rozwoju infrastruktury intermodalnej na terenie Rumunii. Aktualnie w kraju funkcjonują 22 terminale intermodalne (kolejowo–drogowe), których rozmieszczenie pokrywa się z lokalizacją głównych centrów logistycznych i przemysłowych, co sprzyja integracji transportu w ramach łańcuchów dostaw¹⁶.

Rumunia od lat przyciąga uwagę globalnych operatorów logistycznych, którzy sukcesywnie zwiększają swoją obecność na rynku lokalnym. Przykładem jest firma DP World, która w 2024 roku zakończyła budowę nowoczesnego terminala intermodalnego w Aiud – strategicznie zlokalizowanego w środkowej części kraju¹⁷.

¹⁵ Vasilache, Adrian. "Primele scenarii pentru calea ferată de mare viteză București–Budapesta. Pe unde pot trece trenurile cu peste 200 km/h și care sunt costurile estimate–HARTĂ". 02.09.2024. <https://hotnews.ro/primele-scenarii-pentru-calea-ferata-de-mare-viteza-bucuresti-budapesta-pe-unde-pot-trece-trenurile-cu-pest-200-km-h-si-care-sunt-costurile-estimate-harta-1781408>.

¹⁶ Intermodal Terminals. Data dostępu 09.05.2025. <https://intermodal-terminals.eu/terminalmap.php>.

¹⁷ "DP World grows its European trimodal reach". 16.11.2024. <https://www.worldcargonews.com/news/2024/11/dp-world-grows-its-european-trimodal-reach/>.

Według przedstawicieli firmy, Rumunia – dzięki swojemu położeniu i dostępowi do głównych korytarzy transportowych – pełni coraz ważniejszą rolę jako węzeł przeładunkowy dla szlaków handlowych łączących Wschód z Zachodem.

Jednym z fundamentów rumuńskiego potencjału logistycznego jest dostęp do Morza Czarnego i infrastruktura portowa w Konstancy – największym porcie morskim w regionie. Znaczenie portu wzrosło po wybuchu wojny na Ukrainie, co uczyniło z niego główną alternatywę dla zablokowanych szlaków przez ukraińskie porty czarnomorskie. W latach 2019–2021 roczne przeładunki w Konstancy kształtowały się na poziomie średnio 64,8 mln ton. W 2022 roku – w bezpośrednim następstwie rosyjskiej agresji – wzrosły do 75,5 mln ton, osiągając rekordowy poziom 92,7 mln ton w 2023 roku. W 2024 r. wolumen przeładunkowy ustabilizował się na poziomie zbliżonym do wartości z roku 2022 (77,5 mln ton)¹⁸.

Port w Konstancy, będący jednym z dziesięciu największych portów Unii Europejskiej, rozwija się dynamicznie także pod względem infrastrukturalnym. W 2024 roku oddano do użytku terminal typu Ro-Ro o powierzchni 70 000 m.kw., przeznaczony do obsługi transportu pojazdów i ładunków tocznych¹⁹. Równocześnie prowadzono inwestycje w rozbudowę pojemności magazynowej terminali zbożowych, co jest odpowiedzią na

¹⁸ Port w Konstancy – statystyki portowe. Data dostępu 09.05.2025.

https://www.portofconstantza.com/pn/page/np_statistici_port.

¹⁹ "DP World Boosts European Trade With €130m Investment In Romania". 15.05.2024.

<https://www.dpworld.com/news/releases/dp-world-boosts-european-trade-with-130m-investment-in-romania/>.

rosnące znaczenie Rumunii jako alternatywnego kanału eksportowego dla produktów rolnych z Ukrainy.

Port w Konstancy charakteryzuje się dużym poziomem dywersyfikacji obsługiwanych ładunków – obejmuje zarówno towary masowe (np. zboża, surowce mineralne), jak i kontenery, co zwiększa jego elastyczność operacyjną i odporność na wahania rynkowe. Dalsze inwestycje w infrastrukturę portową i logistyczną mają kluczowe znaczenie dla utrzymania i wzmacniania pozycji Rumunii jako regionalnego lidera w sektorze transportowym.

Rozbudowa infrastruktury drogowej, kolejowej, portowej i logistycznej w Rumunii znacząco zwiększa jej atrakcyjność inwestycyjną, sprzyja wyrównywaniu regionalnych dysproporcji oraz wzmacnia rolę kraju jako kluczowego węzła transportowego w Europie Środkowo-Wschodniej.

POLSKA JAKO KLUCZOWY PARTNER HANDLOWY I INWESTOR W RUMUNII

Polska jest jednym z głównych partnerów handlowych Rumunii. W 2024 roku polski eksport do Rumunii wyniósł 8 mld euro, co stanowiło 6,4% rumuńskiego importu, plasując Polskę na 4. miejscu po Niemczech, Włoszech i Węgrzech. W porównaniu z rokiem 2019 polski eksport do Rumunii wzrósł o 55%, a jego udział w rumuńskim imporcie zwiększył się o 0,4 punktu procentowego.

Głównymi produktami eksportowanymi przez polskie przedsiębiorstwa do Rumunii są:

- reaktory jądrowe, kotły, maszyny i urządzenia mechaniczne oraz ich części (10,5% udziału w eksporcie);
- pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria (7,8%);
- maszyny i urządzenia elektryczne oraz ich części; rejestratory i odtwarzacze dźwięku, obrazu oraz części i akcesoria do tych artykułów (7,2%);
- tworzywa sztuczne i artykuły z nich (5,1%);
- kauczuk i artykuły z kauczuku (4,2%).

Analizując dane dotyczące polskiego importu z Rumunii, należy zwrócić uwagę na ponad dwukrotnie mniejszą wartość rumuńskiego eksportu do Polski w porównaniu do eksportu Polski do Rumunii. W 2024 roku polskie przedsiębiorstwa sprowadziły z Rumunii towary o wartości 3,7 mld euro, co plasowało Polskę na 6. miejscu wśród głównych odbiorców rumuńskich produktów.

W 2023 roku największy udział w imporcie towarów z Rumunii do Polski miały:

- maszyny i urządzenia elektryczne oraz ich części (18,4%);
- pojazdy nieszynowe oraz ich części i akcesoria (18%);
- reaktory jądrowe, kotły, maszyny i urządzenia mechaniczne oraz ich części (11,1%);
- kauczuk i artykuły z kauczuku (5,8%).

Według danych rumuńskiego Rejestru Handlowego (rum. Oficiul Național al Registrului Comerțului), na koniec 2024 roku zarejestrowanych było 1757 przedsiębiorstw z kapitałem polskim. Należy jednak zaznaczyć, że zestawienie to obejmuje wszystkie podmioty z kapitałem polskim zarejestrowane od 1991 roku, w tym

również spółki zakładane przez obywateli polskich prowadzących w istocie jednoosobową działalność gospodarczą w formie spółki z ograniczoną odpowiedzialnością.

Zdaniem autora raportu bardziej miarodajnych danych dostarcza cykliczne badanie prowadzone przez Główny Urząd Statystyczny (GUS). Zgodnie z danymi GUS, w 2022 roku w Rumunii działało 212 przedsiębiorstw należących do podmiotów z siedzibą w Polsce, które zatrudniały łącznie 14,4 tys. pracowników²⁰.

Jednym z większych polskich inwestorów w Rumunii jest Grupa Maspex z branży spożywczej, która poprzez inwestycje bezpośrednie oraz przejęcia rumuńskich firm stała się jednym z największych polskich inwestorów na tym rynku, zatrudniając w 2024 roku 1700 pracowników. Oprócz firm, które rozpoczęły działalność operacyjną w Rumunii już w latach 90. XX wieku, coraz więcej rozpoznawalnych polskich marek wchodzi na ten rynek. W 2024 roku działalność operacyjną w Rumunii zainaugurowała Grupa Żabka, funkcjonująca tam pod marką Froo.

Warto zauważyć, że polskie firmy już obecne w Rumunii rozbudowują swoje zdolności produkcyjne, m.in. poprzez budowę nowych zakładów. Przykładem może być firma Citronex, która w 2019 roku oddała do użytku dojrzewalnię bananów w Timiszoarze, a obecnie planuje kolejną inwestycję w okolicach Sibiu²¹. Charakterystyczne jest to, że polskie inwestycje w Rumunii

²⁰ Działalność przedsiębiorstw posiadających jednostki zagraniczne w 2022 r. Warszawa: Główny Urząd Statystyczny, 2024.

²¹ Kinasiewicz, Agata. "Polski pomidorowy gigant inwestuje za granicą. Zbuduje szklarnię za 25 mln euro". 27.01.2023. <https://www.portalspozywczy.pl/owoce->

nie koncentrują się wokół jednej branży. W kontekście aktualnej sytuacji gospodarczej Rumunii, intensywnego rozwoju infrastruktury oraz strukturalnych ograniczeń wynikających z niewystarczającej bazy produkcyjnej, rynek rumuński stwarza istotne możliwości dla polskich przedsiębiorstw, szczególnie w sektorach: przemysłu rolno-spożywczego, budownictwa, infrastruktury oraz transportu i logistyki.

PODSUMOWANIE – WYZWANIA I ZAGROŻENIA

Niniejsze opracowanie pokazuje, że Rumunia zajmuje relatywnie silną pozycję w regionie i ma realny potencjał, by stać się lokalnym hubem transportowo-logistycznym. Główne wyzwania stojące przed rumuńską gospodarką to efektywne wykorzystanie dostępnych środków inwestycyjnych, w szczególności na infrastrukturę, tak aby przyspieszyć wzrost gospodarczy i uruchomić długofalowe mechanizmy prorozwojowe.

Ryzyko niewystarczającej modernizacji infrastruktury – odczuwalne zwłaszcza przez przedsiębiorstwa i inwestorów zagranicznych – może spowolnić dynamiczny rozwój Rumunii, tworząc niekonkurencyjne warunki działania, na przykład w zakresie szybkości i łatwości transportu.

Kolejnym istotnym wyzwaniem jest ograniczenie pogłębiającego się deficytu handlowego, który prowadzi do poważnych zaburzeń strukturalnych: zwiększa zależność Rumunii od importu i jednocześnie hamuje rozwój krajowej bazy produkcyjnej.



**Polsko-Rumuńska
Bilateralna Izba
Handlowo-Przemysłowa**

ul. Piękna 24 / 26A, 00-549 Warszawa

www.prbcc.pl