

Rozwój rynku: Statki i łodzie (CN 89) — 2015–2025

Wprowadzenie

Unia Europejska pozostaje istotnym światowym eksporterem statków, łodzi i konstrukcji pływających, utrzymując w całym analizowanym okresie nadwyżkę handlową. W latach 2015–2025 wymiana towarami objętymi Działem 89 przeszła jednak głęboką transformację – obserwowano gwałtowny spadek wolumenu przy jednoczesnym dynamicznym wzroście wartości, co wskazuje na przesunięcie w kierunku droższych, zaawansowanych jednostek. Raport przedstawia główne tendencje, zmiany w geografii handlu oraz niestabilność rynku.

Od ilości do wartości: fundamentalna zmiana struktury handlu

W całym okresie eksport i import skurczyły się ilościowo, ale odnotowały znaczny wzrost wartości.

Dane o handlu UE dla CN 89 pokazują, że przy stałej dodatniej nadwyżce handlowej dynamika wartości i wolumenu wyraźnie się rozjechała.

Wskaźnik	2015 (mln EUR/t)	2025 (mln EUR/t)	Zmiana (%)
Eksport (wartość)	16 132,7	21 021,8	+30,3
Eksport (ilość)	455 623,3	94 865,8	–79,2
Eksport (cena jedn.)	20 092,3 EUR/t	128 025,0 EUR/t	+537,2
Import (wartość)	8 857,5	13 082,9	+47,7
Import (ilość)	5 740 070,2	127 369,9	–97,8
Import (cena jedn.)	385,1 EUR/t	41 209,2 EUR/t	+10 600,4
Saldo	7 275,2 (nadwyżka)	7 938,8 (nadwyżka)	+9,1

Jednostki ilościowe (t) odzwierciedlają specyfikę danych – w mieszanym koszyku statków i łodzi mogą to być tony, sztuki lub inne miary; kluczową informacją jest kierunek zmian.

Ceny jednostkowe rosły w szczególności w segmencie statków pasażersko-towarowych oraz jachtów.

Porównanie segmentów produktowych ujawnia, że za wzrost wartości odpowiadają przede wszystkim dwie podkategorie.

Import – wybrane segmenty (jednostki ilość pierwotna, cena EUR/jedn.)

Kod	Opis	Ilość 2015	Ilość 2025	Wartość 2015 (mln)	Wartość 2025 (mln)	Cena 2015	Cena 2025
8901	Linowce pasażerskie, promy, statki towarowe	5 687 022	78 359	7 111,6	9 495,0	1,3	2 655,1
8903	Jachty, łodzie wypożyczkowe i sportowe	33 184	23 097	1 483,7	4 447,4	24 399	66 714

Eksport – wybrane segmenty

Kod	Opis	Ilość 2015	Ilość 2025	Wartość 2015 (mln)	Wartość 2025 (mln)	Cena 2015	Cena 2025
8901	Linowce pasażerskie, promy, statki towarowe	320 465	11 980	7 932,6	13 266,0	599,2	3 148,1
8903	Jachty, łodzie wypożyczkowe i sportowe	33 325	28 222	5 299,5	11 444,0	88 043	266 620

Spadek liczby transakcji przy jednoczesnym skoku cen jednostkowych oznacza, że handel przestawił się na duże, wysoko wartościowe statki (np. wycieczkowce, promy, specjalistyczne jednostki offshore) oraz luksusowe jachty.

Produkcja unijna potwierdza trend wzrostu wartości przy umiarkowanym przyroście wolumenu.

Produkcja UE – wolumen i wartość wskazuje, że w latach 2015–2024 wielkość produkcji wzrosła z 35 836 do 54 496 jednostek (+52%), natomiast jej wartość skoczyła z 1 388,2 mln EUR do 3 187,4 mln EUR (+129,6%). Oznacza to, że również wytwarzane w UE jednostki stają się coraz droższe i bardziej zaawansowane.

Nowa geografia handlu: Stany Zjednoczone i Azja przejmują kluczowe role

Głównym odbiorcą unijnych jednostek pływających stały się Stany Zjednoczone, wypierając tradycyjnych partnerów.

Główni partnerzy handlowi – eksport pokazuje wyraźną reorientację.

Partner	Eksport 2015 (mln EUR)	Eksport 2025 (mln EUR)	Zmiana (%)
Stany Zjednoczone	3 063,9	6 338,2	+106,9
Wielka Brytania	720,7	1 132,6	+57,2
Norwegia	1 999,1	1 087,2	−45,6
Türkiye	151,9	497,1	+227,3
Serbia	6,1	32,1	+426,6

Stany Zjednoczone odpowiadały w 2025 r. za około 30% całego unijnego eksportu Działu 89; dostawy do Norwegii, historycznie ważnego rynku, zmniejszyły się o blisko połowę.

Import z Chin i Korei Południowej dynamicznie wzrósł, podczas gdy rola Rosji praktycznie zanikła.

Główni partnerzy handlowi – import dostarcza następujących danych:

Partner	Import 2015 (mln EUR)	Import 2025 (mln EUR)	Zmiana (%)
Chiny	698,1	2 832,3	+305,7
Korea Południowa *	1 714,4 (2015*)	3 823,2 (2025*)	+123,0
Wielka Brytania	658,4	718,8	+9,2
Norwegia	617,3	689,0	+11,6
Rosja	273,5	2,0	−99,3
Bahamy	668,5	35,5	−94,7

*Wartości dla Korei pochodzą z danych szczegółowych o koncentracji, gdzie widnieje jako jeden z głównych dostawców.

Azjatyccy producenci, zwłaszcza z Korei Południowej i Chin, stali się dominującymi źródłami importowanych statków i konstrukcji pływających. Jednocześnie handel z Rosją praktycznie ustał po 2022 roku, a rola Bahamów jako punktu rejestracji statków uległa dewaluacji.

Koncentracja rynku wzrosła zarówno po stronie eksportu, jak i importu.

Koncentracja rynku (HHI) potwierdza trend. Wskaźnik Herfindahla-Hirschmana dla importu zwiększył się z 840 do 2 064 punktów (+145,7%), a dla eksportu z 822 do 1 737 (+111,3%). Coraz większy udział w handlu przypada na wąską grupę partnerów, co zwiększa wrażliwość UE na zmiany koniunktury u tych kontrahentów.

Wewnątrz UE zmienił się rozkład aktywności – Niderlandy i Dania zyskują jako importerzy.

Główne kraje raportujące – import uwidacznia przesunięcia wśród państw członkowskich.

Kraj UE	Import 2015 (mln EUR)	Import 2025 (mln EUR)	Zmiana (%)
Niderlandy	156,7	2 698,3	+1 622,3
Dania	1 525,7	2 588,0	+69,6
Niemcy	601,5	1 738,8	+189,1
Francja	447,1	2 213,4	+395,0
Polska	3 105,8	738,4	-76,2
Cypr	1 002,3	253,6	-74,7
Belgia	444,9	191,9	-56,9

Spadek importu do Polski i na Cypr idzie w parze ze wzrostem roli Niderlandów, Danii i Niemiec — częściowo może to odzwierciedlać zmiany w rejestracji lub bazie właścicielskiej statków.

Niestabilność i wstrząsy cenowe w handlu jednostkami pływającymi

Handel statkami i łodziami cechuje ekstremalnie wysoka zmienność ilościowa.

Współczynnik zmienności (CV) wolumenu, przedstawiony w analizie niestabilności, dla wielu kluczowych kierunków przekracza 3.

- Import z Bahamów (CV = 3,27), Rosji (3,22) i Wielkiej Brytanii (3,08)
- Eksport do Ghany (3,31), Paragwaju (3,30) i Sierra Leone (3,21)

Tak wysokie wartości oznaczają, że w relacjach tych dochodziło do pojedynczych, dużych transakcji przeplatanych latami bardzo niskiej aktywności. Rynki te pełnią często rolę rajów rejestracyjnych lub miejsc zbytu używanych jednostek.

Algorytm wykrył kilka gwałtownych szoków cenowych, z których największy dotyczył importu z Wielkiej Brytanii.

Wykryte szoki cenowe identyfikują anomalie o wysokim poziomie anormalności.

- Zjednoczone Królestwo – import: w 2023 r. cena jednostkowa skoczyła o 1 934% względem lat bazowych 2021–2022, przy udziale w wartości całego importu sięgającym 24,8%. Po szoku ceny pozostały podwyższone.
- Serbia – import: w 2017 r. wzrost cen o 1 829% po okresie bardzo niskich cen, przy znacznym spadku wolumenu (udział 1,1%).
- Sierra Leone – eksport: w 2023 r. cena wzrosła o 1 395% przy znikomym udziale (<0,1%), co wskazuje na pojedynczą transakcję nietypową statystycznie.

- Paragwaj – eksport: w 2022 r. cena jednostkowa skoczyła o 717% (udział 0,1%), a w kolejnych latach handel ustabilizował się na wyższym poziomie cenowym.

Szok cenowy w eksporcie do Stanów Zjednoczonych w 2022 r. miał największe znaczenie makroekonomiczne.

W tym samym zestawieniu szoków odnotowano skok cen w eksporcie do USA w 2022 r. o 115% w porównaniu z latami 2020–2021. Przy udziale tego rynku w wartości całego unijnego eksportu na poziomie 59,8%, zdarzenie to wyraźnie wpłynęło na ogólny obraz wartościowy handlu w 2022 r. W kolejnych latach ceny jednostkowe wróciły do niższych poziomów, ale sam eksport utrzymał wysoką wartość.

Podsumowanie

Analiza danych za lata 2015–2025 pokazuje, że unijny handel statkami i łodziami przeszedł gruntowną restrukturyzację. Gwałtowny spadek ilości przy silnym wzroście wartości odzwierciedla koncentrację na dużych, kosztownych jednostkach — wycieczkowcach, promach, statkach towarowych oraz luksusowych jachtach. Geografia handlu uległa wyraźnej polaryzacji: Stany Zjednoczone umocniły pozycję głównego odbiorcy, a import został zdominowany przez dostawców z Azji Wschodniej. Równocześnie wzrosła koncentracja rynku, co niesie ryzyka w razie zaburzeń u kluczowych partnerów. Rynek pozostaje niezwykle niestabilny, z pojedynczymi transakcjami powodującymi spektakularne skoki cen. Unia Europejska, zachowując status silnego eksportera netto, zwiększyła stopień specjalizacji w segmencie wysokomarżowych produktów, przy stabilnym, lecz obniżonym względem dekady 2010. poziomie eksportowej orientacji produkcji.

Wygenerowano 2026-07-24 na podstawie danych z tradedashboard.eu

Raport wygenerowany maszynowo: przyspiesza analizę człowieka, choć czasami może ją wprowadzić w błąd. Nigdy nie może jej w pełni zastąpić.

Jeśli potrzebujesz porady dotyczącej europejskiej polityki handlowej lub reprezentacji Twoich interesów w Brukseli, nie wahaj się skontaktować ze mną pod adresem support@tradedashboard.eu. Znajdziesz moje CV pod tym adresem.