

# La flota controlada por armadores europeos crece, pero a menor ritmo que en otras regiones

RESUMEN DE ANAVE DE UN ESTUDIO DE CE DELFT PARA ECSA

*El transporte marítimo europeo representa una baza geopolítica para Europa, ya que facilita la exportación e importación de mercancías, alimentos y energía.*

*Mientras que la UE27 más Noruega representan en torno al 15% del PIB mundial, la flota controlada por navieras europeas es una de las mayores del mundo, con cerca del 35% del tonelaje global. El transporte marítimo europeo controla el 30% de la flota de buques graneleros (en GT), el 44% de los portacontenedores, el 35% de los petroleros y el 33% de los buques de transporte de gas natural licuado. También más del 50% de las GT de buques de ferries.*

*Las empresas navieras de la UE se enfrentan hoy a una fuerte competencia internacional. Siendo cierto que su flota continúa creciendo en términos absolutos, las flotas de otras regiones del mundo lo hacen a un ritmo aún mayor, por lo que Europa ha perdido cuota.*

*A medida que aumenta la incertidumbre geopolítica, el transporte marítimo debería considerarse un activo estratégico a proteger, consolidando la posición de liderazgo de la UE en las cadenas de suministro internacionales. Para ello, resulta fundamental mantener su competitividad internacional e invertir en la transición energética.*

La Asociación que agrupa a los navieros europeos, ECSA | European Shipowners, presentó una actualización del informe 'El valor económico del sector marítimo europeo' durante la cumbre Europea de Transporte Marítimo, celebrada en Bruselas los días 19 y 20 de marzo. Desde su primera publicación en 2014, el estudio se ha actualizado en tres ocasiones (2015, 2017 y 2020).

El informe de 2025 analiza la situación de la flota controlada por armadores europeos en 2024 y el impacto económico del transporte marítimo de la UE en 2021

(el año más reciente con datos disponibles al inicio del estudio).

El ámbito geográfico del estudio tiene un enfoque regional, centrado en los Estados miembros de la Unión Europea (UE27) y Noruega. Las estadísticas incluyen los buques a partir de 100 GT.

## Flota controlada por armadores europeos: situación y evolución reciente

A 1 de noviembre de 2024, la flota controlada por armadores de la UE27 más Noruega sumaba 556 millones de GT (MGT), 2.417 millones de tpm (Mtpm) y 22.318 buques. Esto supone casi el 34%

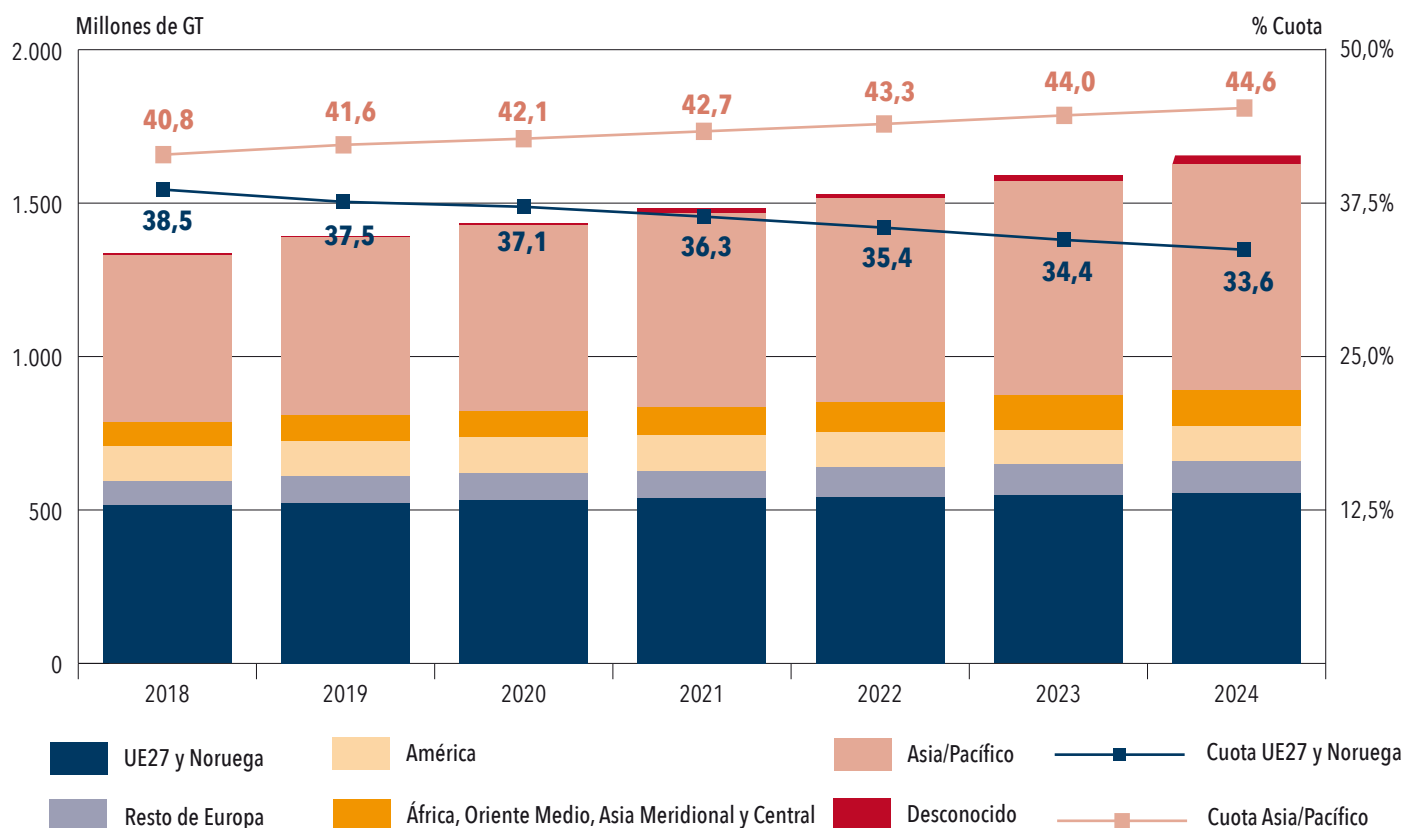
de la flota mundial en términos de GT, el 33% en tpm y aproximadamente el 20% en número de buques.

Mientras que entre 2018 y 2022 el número de buques de la flota de control europeo fue disminuyendo progresivamente, a partir de 2023 comenzó a aumentar nuevamente, lo que dio lugar a un incremento de un 1% en número de buques (+210 unidades) en 2024 en comparación con 2018. En términos de GT, se observa un crecimiento sostenido: el arqueo bruto de la flota aumentó un 8% entre 2018 y 2024. Por otro lado, en el mismo período, la flota mundial creció un 17% en número de buques y un 24% en términos de GT.

En consecuencia, y pese al incremento en términos absolutos, en el periodo de 2018 a 2024 la flota de control europeo perdió cuota tanto en número de buques como en GT. También lo ha hecho la flota controlada por armadores de América



FIG.1 // EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MUNDIAL (GT) - CUOTA DE LA FLOTA BAJO CONTROL EUROPEO



mientras que las flotas de Asia/Pacífico y la de África/Oriente Medio/Asia Meridional y Central aumentaron su porcentaje respecto de la flota mundial. En concreto, la cuota europea bajó del 38,5% en 2018 al 33,6% en 2024 mientras que la de la flota de Asia/Pacífico subió del 40,8% en 2018 al 44,6% en 2024. Los armadores americanos controlan el 6,9% de la flota mundial.

**Desglose por tipo de buques**

En términos de GT, los armadores europeos operan las mayores flotas de los siguientes tipos de buques:

- **Petroleros**, con una cuota del 34,7%. Los armadores de Asia/Pacífico controlan el 32,8% del tonelaje de arqueoglobal de este sector.
- **Carga general<sup>(1)</sup>** (incluye portacontenedores), con el 42,0% de las GT globales, ligeramente por encima de la de los armadores de Asia/Pacífico (41,4%).
- **Otros buques no exclusivamente de carga<sup>(2)</sup>**, con el 28,0% de las GT globales. Les siguen los armadores de Asia/Pacífico (26,2%) y Norteamérica

(24,0%). Destaca en este grupo el control por armadores europeos del 52,6% de las GT de ferries (28,8% en número de buques).

Por su parte, los armadores de Asia/Pacífico operan la mayor flota de buques graneleros (57,9%) y buques especializados<sup>(3)</sup> (47,0%), mientras que Europa controla el 30% en ambos casos.

En número de buques, la cuota de control europeo es inferior a la cuota por GT para todos los tipos de buques. Los armadores de Asia/Pacífico controlan casi la mitad de los petroleros, el 57,0% de los graneleros, el 51,9% de los buques de carga general (incluidos portacontenedores), el 54,0% de los buques especializados y el 43,8% de la flota de otros buques no exclusivamente de carga.

**Distribución de la flota europea por empresas**

En 2024, había 4.153 grupos navieros en la UE y Noruega. La inmensa mayoría, el 90%, controlaban menos de diez buques

y un 7% adicional menos de 25. Entre 25 y 50 buques se situaban el 2% de las empresas mientras que únicamente un 0,5% controlaba más de 100.

De la misma manera, un 71% de las empresas controlaban una flota total de menos de 10.000 GT, un 16% entre 10.000 y 100.000 GT y menos del 5% controlaba una flota de 500.000 GT o más.

**Impacto económico del sector marítimo en Europa**

Para evaluar el impacto económico del transporte marítimo, el estudio considera tres indicadores: valor añadido, empleo y facturación.

**Impacto directo**

En 2021, el sector marítimo europeo (EU27 + Noruega) generó 219.000 puestos de trabajo (empleo directo), con un valor añadido de 58.500 millones de euros (M€), casi el doble que en 2018.

Estos resultados tienen en cuenta las siguientes actividades: el transporte de mercancías (50.400 M€ y 72.000

(1) Buques de carga general: incluye portacontenedores, buques multipropósito, ro-ro y otros de carga seca.  
 (2) Otros tipos de buques: buques offshore, dragas, remolcadores, cruceros, ferries y otros.  
 (3) Buques especializados: químicos, petroleros especializados, gaseros, pure vehicle carrier, frigoríficos.



FIG.2 // CUOTA DE LA FLOTA CONTROLADA POR TIPOS DE BUQUE SEGÚN LA NACIONALIDAD DE LOS ARMADORES

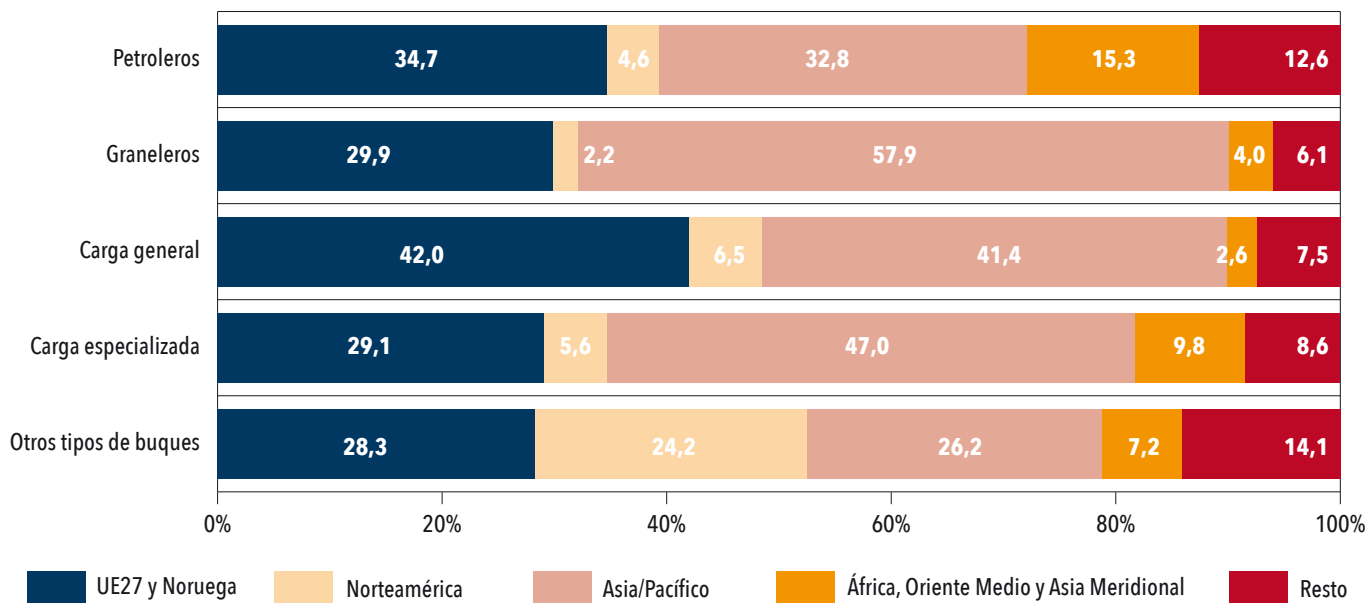
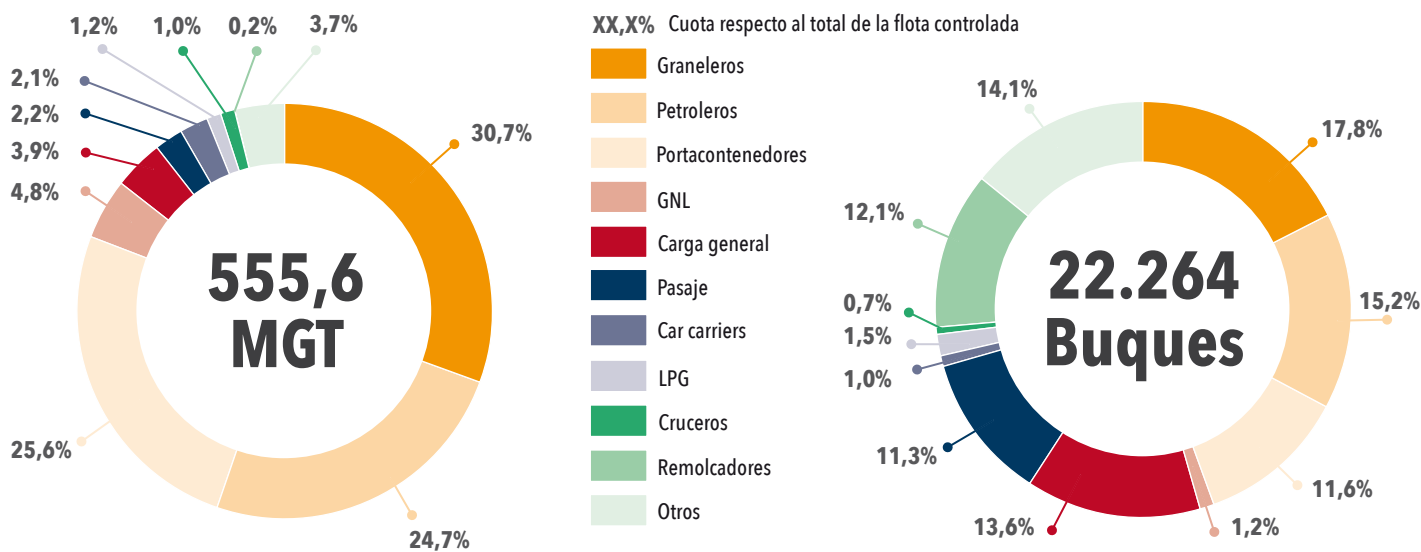


FIG.3 // FLOTA CONTROLADA POR TIPOS DE BUQUE (GT Y NÚMERO DE BUQUES)



empleos), el transporte de pasajeros (3.400 M€ y 74.000 empleos), el arrendamiento de buques (1.300 M€ y 8.000 empleos) y las obras hidráulicas<sup>(4)</sup> (3.300 M€ y 65.000 empleos).

El valor añadido en 2020 fue ligeramente inferior al de 2018, debido principalmente a una disminución en el

transporte de pasajeros por las restricciones de viaje impuestas por los gobiernos debido a la pandemia del COVID-19. El fuerte repunte del año 2021 se imputa al notable aumento del sector de transporte de mercancías. Por su parte, el total de empleo generado por el sector marítimo europeo en 2021 disminuyó un 5%

con respecto a 2020, y un 16% respecto a 2018.

**Impacto indirecto e inducido**

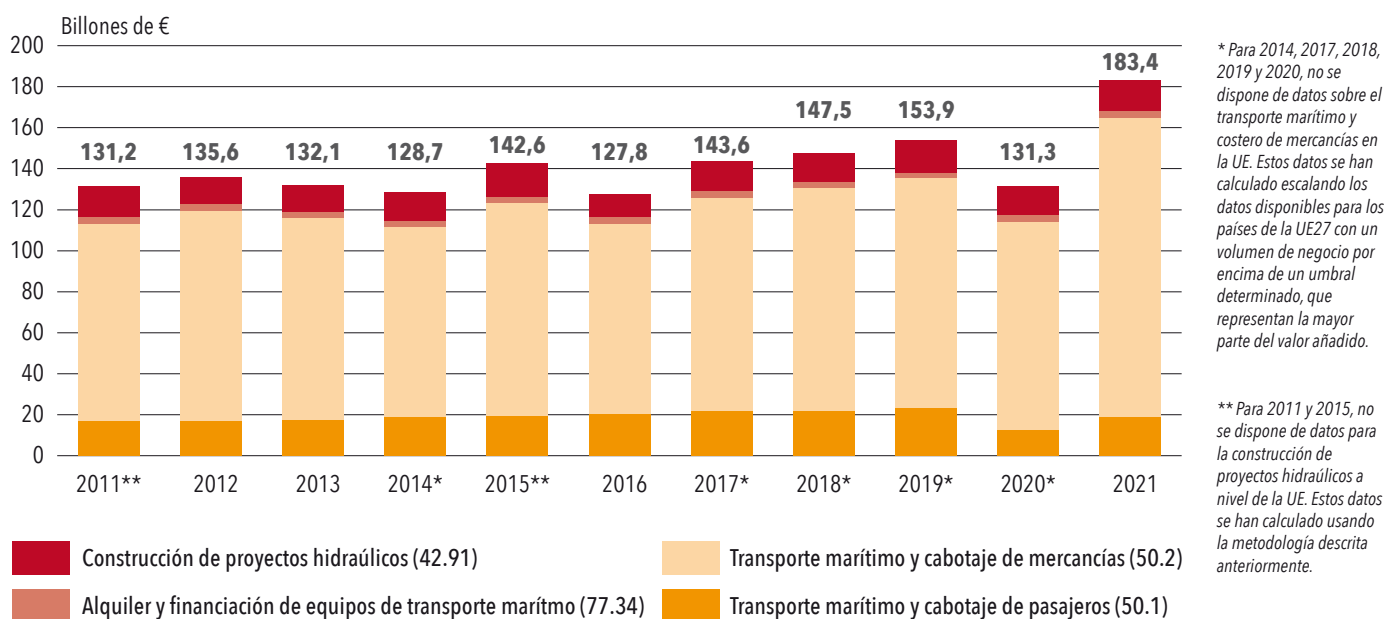
Los efectos indirectos se han obtenido utilizando un método de análisis insumo-producto, que permite obtener el valor económico total directo e indirecto (valor añadido) de un sector para el conjunto de la economía.

A diferencia del impacto directo, estos resultados no incluyen el arrendamiento de buques ni las obras hidráulicas, por lo que se consideran conservadores.

En 2021, el impacto económico indirecto del transporte de mercancías y de pasajeros en las industrias europeas relacionadas que suministran bienes y

(4) Presas y diques, dragado de vías navegables, obras en puertos, etc.

FIG.4 // RETORNO ANUAL DEL SECTOR MARÍTIMO EN UE27 Y NORUEGA (BILLONES €)



prestan servicios al sector sumó 56.900 M€, por encima del impacto directo (53.900 millones de euros). El empleo indirecto generado a nivel global se estima en 1,2 millones de puestos de trabajo.

Por su parte, el efecto inducido en la economía europea se estima en 17.000 M€ y 110.000 empleos en todo el mundo.

Teniendo en cuenta el impacto directo, el transporte de mercancías y de pasajeros contribuye a la economía de la UE un total de 127.800 M€. El empleo indirecto e inducido se estima en más de 1,3 millones de puestos de trabajo.

#### Facturación

En 2021, la facturación de la actividad de transporte de mercancías se estima en 146.200 M€, la de pasajeros fue de 18.700 M€, la de obras hidráulicas 14.900 M€ y el arrendamiento de buques 3.500 M€ adicionales. Esto supone una facturación total del sector marítimo europeo de 183.400 M€ en 2021.

La Fig.4 muestra el descenso de la facturación en 2020, respecto de 2017, 2018 y 2019, debido principalmente a la disminución experimentada por el transporte de pasajeros por las restricciones de viaje por el COVID-19. En 2021 se observa un crecimiento significativo impulsado fundamentalmente por el aumento del transporte de mercancías.

## El sector del transporte marítimo español

A 31 de diciembre de 2024, la flota controlada por armadores españoles sumaba 5.038.094 GT y 4.537.019 TPM, con un total de 205 buques. Esto supone un 9% de las GT de control europeo registradas en noviembre de 2024 y un 0,3% de la flota global.

En el periodo de análisis del estudio de CE Delft, entre finales de 2018 y finales de 2024, la flota controlada por armadores españoles creció un 13,2% en términos de GT, cinco puntos porcentuales por encima de la flota controlada por armadores europeos, aunque muy lejos del 23,8% de crecimiento que experimentó la flota mundial.

El 85% de los armadores españoles controlan una flota de menos de diez buques y un 13% adicional menos de 25. Ningún armador español controla una flota de más de 50 buques mercantes de transporte.

En términos de GT, un 49% de las empresas controlaban una flota total de menos de 10.000 GT y un 27% entre 10.000 y 100.000 GT.

Por tipos de buques, el 39% en número y 19% en GT controlados por armadores españoles son buques de pasaje. Los buques tanque (petroleros y gaseros) suponen el 19% del número de buques y más del 62% de las GT, mientras que los buques de carga general (incluyendo portacontenedores) suman el 21% del número de buques y el 5% en términos de GT.

Aunque el estudio de CE Delft no contiene datos desglosados por países, según el último informe sobre la Economía Azul publicado por la Comisión en 2024, en 2021, el sector de la marina mercante español genera cerca de 11.000 empleos, tiene un valor añadido de 899 M€ y facturó 3.450 M€.

ANAVE, como editora de anave.es, no se hace responsable de la fidelidad de los datos publicados por las fuentes. Se autoriza la reproducción total o parcial de este artículo, siempre que se cite a ANAVE como fuente.