

La economía azul de la UE: principales conclusiones del 'EU Blue Economy Report 2025'

SÍNTESIS Y TRADUCCIÓN DE ANAVE DEL ÚLTIMO INFORME PUBLICADO POR LA COMISIÓN EUROPEA

La Comisión Europea ha publicado en mayo la edición 2025 de su informe sobre la economía azul de la UE, donde analiza la evolución de los principales sectores económicos vinculados al mar y la costa. El informe lo coordina la Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesca, en colaboración con el Centro Común de Investigación de la Comisión, y ofrece una visión global del peso de estas actividades en la economía europea.

En este tribuna, ANAVE resume los principales resultados del informe, con especial atención al transporte marítimo, aunque incluyendo también otros sectores como el turismo costero, las actividades portuarias, la construcción naval, las energías renovables marinas y el uso de los recursos marinos. También se ofrece un breve análisis del papel que desempeña España en este ámbito.

La Economía Azul de la UE: una visión general

En un momento económico y geopolítico incierto, la economía azul de la UE ha demostrado ser un sector consolidado y con un enorme potencial estratégico. Según la edición 2025 del 'EU Blue Economy Report', los diferentes sectores de la economía azul generaron en 2022 un valor añadido bruto (VAB) de más de 250.000 millones de euros y emplearon a 4,82 millones de personas, con una facturación superior a 890.000 millones de euros. Las estimaciones para 2023 apuntan a un VAB de 263.000 millones y casi 4,9 millones de empleos. Esta actividad representa el 1,7% del PIB y el 2,4% del empleo total de la UE, y se espera que mantenga un crecimiento sostenido en los próximos años.

El informe agrupa las actividades económicas en torno al mar en siete sectores 'asentados': recursos marinos vivos (pesca y acuicultura), recursos no vivos (petróleo, gas, minerales y desalación), energías renovables marinas (principalmente eólica offshore), actividades portuarias, construcción naval y reparación, transporte marítimo y turismo costero. A ellos se suman sectores emergentes como la biotecnología azul y nuevas formas de energía oceánica.

El turismo costero es, con diferencia, el sector con mayor volumen de empleo (53% del total) y también uno de los principales contribuyentes al VAB (33%). Le siguen en importancia, en términos de valor añadido, el transporte marítimo (25%), las actividades portuarias (13%) y la construcción naval (8%). El transporte

marítimo, por su parte, representa solo el 8% del empleo directo, pero es uno de los sectores con mayor impacto económico, especialmente por su efecto tractor sobre otros ámbitos de la economía marítima.

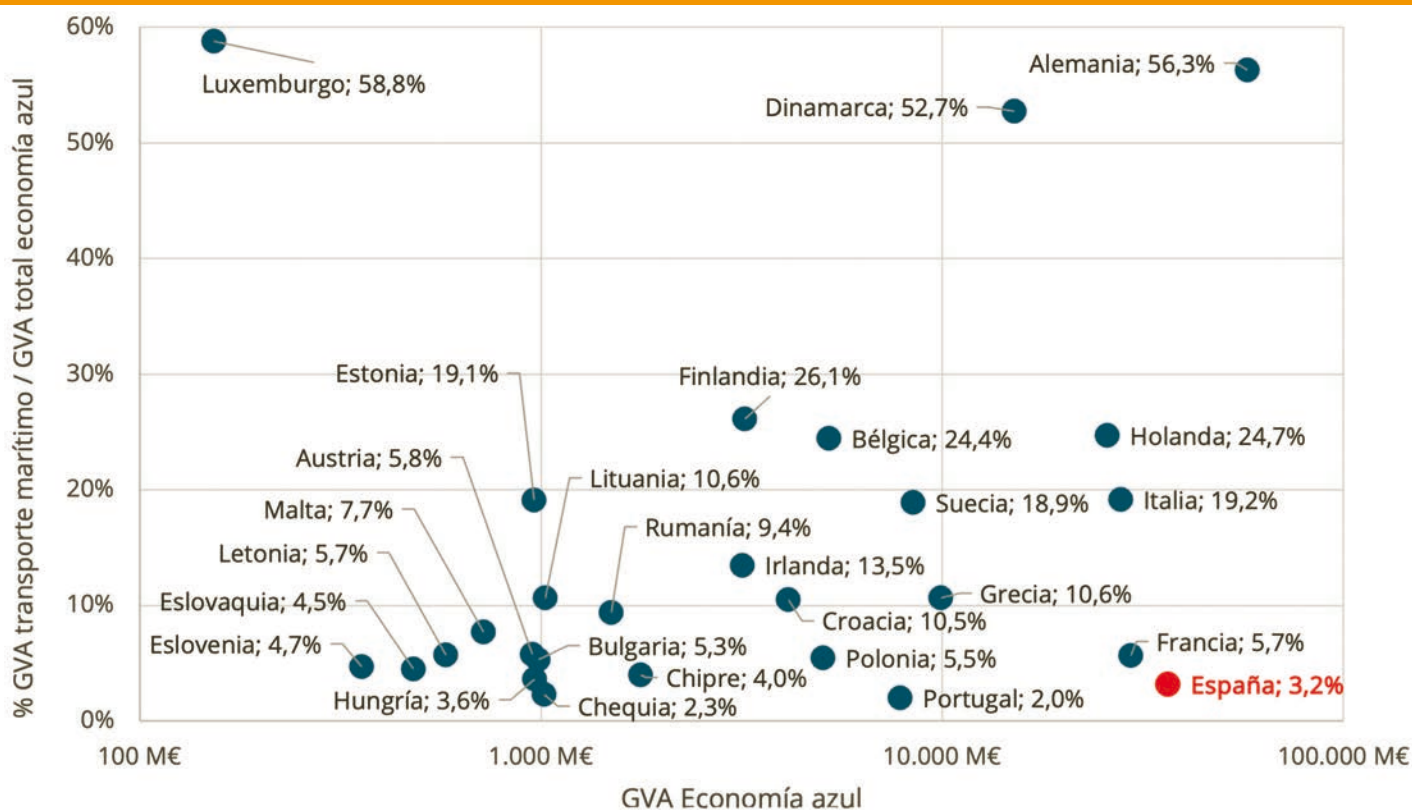
Uno de los elementos novedosos del informe de 2025 es la incorporación de estimaciones preliminares para el año anterior al de elaboración (2023 en este caso), lo que permite reducir el desfase estadístico habitual. También se incluye por primera vez un análisis de los efectos indirectos e inducidos de estos sectores en la economía general, que elevaría el VAB total de la economía azul por encima de los 350.000 millones de euros y el empleo asociado a más de 6 millones de personas.

En paralelo, el informe advierte sobre diversos retos estructurales de la economía azul de la UE, como la desigual implantación sectorial entre Estados miembros, la falta de armonización estadística, ciertas brechas sociales persistentes y la presión creciente sobre los ecosistemas marinos. En este contexto, la Comisión

(PASA A PÁGINA 15)

DNV

VALOR AÑADIDO BRUTO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO RESPECTO AL TOTAL DE LA ECONOMÍA AZUL EN PAÍSES DE LA UE



(VIENE DE PÁGINA 14)

Europea ha presentado el Pacto Europeo por el Océano, una iniciativa que establece un marco común para coordinar las políticas relacionadas con el mar. El Pacto se basa en instrumentos existentes y propone seis prioridades: proteger la salud del océano, reforzar la economía azul, apoyar a las comunidades costeras e insulares, fomentar la investigación y la innovación, mejorar la seguridad marítima y reforzar la diplomacia oceánica. Entre sus medidas se incluye la futura propuesta de una 'Ley del Océano', un cuadro de indicadores de seguimiento y la creación de un Consejo Oceánico de alto nivel con participación sectorial.

El peso de la economía azul varía notablemente entre Estados miembros. Dinamarca lidera en términos relativos de VAB, seguida de España, que destaca como el mayor generador de empleo, con el 20% del total de puestos de trabajo del sector en la UE. Además de estos, Alemania, Francia e Italia se sitúan también entre los mayores contribuyentes en términos absolutos tanto de VAB como de empleo.

El transporte marítimo: motor estratégico de la economía azul europea

El transporte marítimo europeo constituye uno de los ejes vertebradores de la economía azul y un activo estratégico de primer orden para la UE. En 2022, este sector generó un valor añadido de 61.800

millones de euros, un notable 39% más que el año anterior, con un beneficio bruto de explotación de 43.917 millones (+56%) y una facturación total de 228.027 millones de euros (+29%). Estos fuertes incrementos respecto de 2021 se explican por el excepcional aumento de los niveles de fletes tras la pandemia (especialmente en el sector de las líneas regulares internacionales de contenedores), impulsados por una intensa recuperación de la demanda de transporte marítimo de mercancías, mientras que la oferta permanecía limitada por disrupciones logísticas como la congestión portuaria o la escasez de contenedores. Las estimaciones para 2023 apuntan a una evolución estable, con aumentos inferiores al 1% en el valor añadido, la facturación y el beneficio bruto de explotación.

En términos de empleo, se estima que casi 393.000 personas trabajaban directamente en el sector en 2022, una cifra que se elevó hasta 407.000 en 2023. Alemania, Italia y Francia concentran la mayoría de los puestos de trabajo mientras que Alemania, los Países Bajos y Dinamarca lideran los indicadores de valor añadido.

El transporte marítimo representa el 25% del VAB total de la economía azul y el 8% del empleo. Su estructura está segmentada en tres grandes subsectores: transporte de mercancías (65% del VAB del sector), transporte de pasajeros (10%) y servicios auxiliares (alquiler y leasing de buques, 25%). En términos de conectividad, España, los Países Bajos y Bélgica figuran entre los países mejor integrados en las redes mundiales de transporte marítimo de línea regular.

El tráfico de mercancías en los puertos de la UE alcanzó 3.370 millones de toneladas en 2023, con una ligera caída respecto al año anterior (-0,4%), motivada principalmente por la reducción de los intercambios con Rusia. El transporte marítimo de corta distancia (short sea shipping) sumó 1.600 millones de toneladas, un 5,4% menos que el año anterior. La región con mayor actividad fue el mar Mediterráneo, donde se transportaron aproximadamente el 39 % de las mercancías en términos de toneladas (628 millones), seguida del mar del Norte (29% y 472 millones de toneladas)

(PASAA PÁGINA 16)

(VIENE DE PÁGINA 15)

y del mar Báltico (18% y 285 millones de toneladas).

En cuanto al transporte de pasajeros, 386 millones de personas embarcaron o desembarcaron en los puertos de la UE en 2023 (sin contar cruceros), lo que supone un incremento del 6,8% respecto a 2022. Los cruceros, por su parte, superaron los 16 millones, por encima del nivel preepidemia por primera vez.

El informe dedica especial atención a los efectos de la coyuntura geopolítica global sobre las rutas marítimas. Las tensiones en el mar Rojo, las restricciones de tránsito por el canal de Panamá y los riesgos asociados a la navegación a través de los estrechos de Turquía han provocado importantes desvíos de rutas, con su consiguiente impacto en los costes logísticos y los fletes.

El sector se enfrenta además a un proceso de transformación profunda vinculado a la transición energética y digital. Desde 2024, el transporte marítimo está incluido en el sistema europeo de comercio de derechos de emisión (ETS) y en 2025 ha entrado en vigor el Reglamento Fuel EU Marítimo, que impone límites progresivos a la intensidad de emisiones de los buques. En 2023 solo el 0,77% de la flota activa en Europa utilizaba combustibles alternativos. Se estima que más de 800.000 marinos deberán ser formados en nuevas tecnologías y combustibles antes de 2035.

Actividades portuarias

Las actividades portuarias representan uno de los sectores más consolidados y con mayor efecto multiplicador dentro de la economía azul europea. En 2022, este sector generó un valor añadido de 33.000 millones de euros, un 12% más que el año anterior, y alcanzó una facturación récord de 89.800 millones. En términos de empleo directo, se estima que unas 423.000 personas trabajaban en actividades portuarias en 2022, cifra que ascendió a 430.000 en 2023.

En 2022, el sector de actividades portuarias generó el mayor valor añadido bruto (VAB) registrado desde 2009, repartido casi a partes iguales entre los subsectores de carga y almacenamiento (49%) y de proyectos portuarios e infraestructuras (51%). Las actividades de servicios auxiliares al transporte marítimo y las

La economía azul de la UE ha demostrado su capacidad para generar crecimiento económico, empleo de calidad y oportunidades industriales en torno al mar.

de almacenamiento y depósito generaron cada una más de 12.000 millones de euros de VAB, mientras que la manipulación de mercancías y la construcción de infraestructuras aportaron aproximadamente 4.000 millones de euros cada una.

En paralelo, el marco normativo europeo está impulsando una transformación profunda de los puertos. El Reglamento de Infraestructura para Combustibles Alternativos (AFIR) establece obligaciones concretas para la instalación de sistemas de suministro eléctrico en atraque (OPS), así como infraestructuras para el repostaje de combustibles alternativos. En 2025, al menos 44 puertos de 15 Estados miembros disponen ya de conexiones OPS, sumando 352 atraques electrificados.

Además, los puertos deben integrar la Ventanilla Única Marítima Europea, que tiene como objetivo modificar todos los procedimientos documentales, y las exigencias del Reglamento sobre Ciberseguridad (NIS2), que reconoce a los puertos como infraestructuras críticas.

Construcción naval

Según el informe, la UE cuenta con unos 150 astilleros principales y una destacada industria auxiliar. En 2022, este sector generó 19.900 millones de euros de valor añadido (+7%) y una facturación de 70.700 millones (+5%), empleando a más de 316.000 personas (+2%). Francia, Italia y Alemania lideran tanto en empleo como en VAB, y el 85% de los puestos de trabajo se concentran en la construcción y reparación de buques, siendo el resto atribuible a equipos y maquinaria.

El sector ha experimentado una revitalización en 2023, con 101 nuevos pedidos, especialmente de buques de carga seca y cruceros. Italia encabeza el

ranking con más de 2,7 millones de GT encargadas, seguida por Francia, donde Chantiers de l'Atlantique mantiene una importante cartera de pedidos. En paralelo, la demanda de buques adaptados a la transición energética (con propulsión alternativa o preparados para el uso futuro de combustibles como amoníaco o metanol) y de proyectos de reconversión o retrofit va en aumento. A ello se suman nuevas oportunidades vinculadas a la defensa: el Libro Blanco sobre Defensa Europea 2030 prevé un notable aumento del gasto naval, con especial atención a la movilidad militar y la protección de infraestructuras críticas marítimas.

Energías renovables marinas y transición energética

El sector de las energías renovables marinas es uno de los más dinámicos dentro del ecosistema azul europeo. Aunque su peso actual en términos de empleo (18.400 puestos en 2023) y VAB (5.590 millones de euros) es aún limitado en comparación con otros sectores, su ritmo de crecimiento es notable. En 2022, el valor añadido de la energía eólica marina aumentó un 42% respecto al año anterior y sus beneficios se incrementaron un 56%, lo que sitúa a este subsector como uno de los de mayor expansión de toda la economía europea.

La UE cuenta ya con una capacidad instalada acumulada de 18,9 GW en 11 Estados miembros, liderados por Alemania, Dinamarca, Países Bajos y Bélgica, que concentran la práctica totalidad del empleo y del valor añadido generado. El objetivo comunitario es alcanzar los 111 GW en 2030 y 317 GW en 2050.

En paralelo, la energía eólica flotante comienza a ganar tracción. Aunque su desarrollo es aún incipiente (29 MW instalados en la UE y 90 MW en construcción en Francia), se espera que en 2030 se alcance una capacidad de 3 GW y en 2040 más de 40 GW. No obstante, los costes nivelados de energía (LCOE) siguen siendo elevados (entre 145 y 350 €/MWh), muy por encima de la eólica marina fija, cuyo LCOE se sitúa entre 56 y 170 €/MWh.

En cuanto a otras energías oceánicas (mareomotriz, undimotriz, gradiente salino fotovoltaica flotante y conversión de energía térmica oceánica), las capacidades operativas en la UE son aún testimoniales (2,82 MW), aunque varias empresas europeas están a la vanguardia tecnológica mundial.

Otros sectores

El informe también analiza otros sectores en la economía azul, como los recursos vivos marinos, los recursos no vivos,

(PASA A PÁGINA 17)

España actor principal de la Economía Azul de la UE en todos los sectores salvo el del transporte marítimo

España es uno de los principales actores de la Economía Azul en la Unión Europea, tanto por la magnitud de sus sectores marítimos como por su contribución al empleo y al valor añadido bruto (GVA).

En particular, España es el país que más empleo genera en el sector de los recursos marinos vivos (pesca, acuicultura y procesamiento de productos pesqueros), con un 18% del empleo de toda la UE. Comparte con Alemania la primera posición en cuanto al valor añadido bruto de este sector, ambos con un 18%. Además, España también lidera en capacidad instalada de desalación,

con cerca del 73% de la capacidad total de la UE, y concentra el 69% del GVA y el 73% del empleo de este subsector.

En cuanto a la conectividad marítima, España fue, en el último trimestre de 2024, el Estado miembro con mayor integración en las redes de transporte marítimo de línea regular, según el índice de conectividad marítima de la UNCTAD, con un crecimiento interanual del 3,4%. Sus puertos también destacan en número de pasajeros embarcados y desembarcados, siendo los que más volumen movieron en 2023, con 85,4 millones de pasajeros, el 22% del total de la UE.

En el ámbito del turismo costero, España es el país con mayor número de noches turísticas registradas en regiones costeras, alcanzando los 363 millones en 2023. Esto representa una cuarta parte del total europeo, lo que consolida a España como el primer destino de turismo costero de la UE. Además, el turismo costero español tiene un elevado componente internacional, con un 75% de noches registradas por turistas no residentes.

España también participa en sectores emergentes, como la biotecnología azul. En este sector, España concentra el 9% del empleo y el 7% del GVA de la UE,

posicionándose junto a Alemania, Francia, Italia y Países Bajos entre los principales contribuyentes. En el sector portuario, los puertos españoles mueven aproximadamente 471 millones de toneladas de mercancías anualmente, lo que la sitúa entre los tres primeros países de la UE por volumen de carga.

Lamentablemente, el peso del transporte marítimo en la economía azul española es relativamente reducido, con una contribución del 3,2% al valor añadido, frente a una media del 24,7% en el conjunto de la UE. Solo la República Checa, un país sin litoral, y Portugal registran un porcentaje inferior.

(VIENE DE PÁGINA 16)

la desalación y el turismo costero. Este último destaca como el sector más importante en términos de empleo, con 2,5 millones de trabajadores en 2022 (más del 53% del total de la economía azul), y como el principal contribuyente al valor añadido, con un 33% del total en 2022. Su recuperación tras la pandemia ha sido notable, impulsada por el aumento del número de pernoctaciones y el crecimiento del gasto turístico, especialmente en países del sur de Europa como España, que lidera este ámbito con más de 363 millones de pernoctaciones en 2023.

En cuanto a los recursos vivos marinos, que incluyen la pesca, la acuicultura, la transformación y distribución de productos pesqueros, dan empleo a más de 1 millón de personas en la UE, nuevamente con España a la cabeza tanto en empleo como en valor añadido. A pesar de los efectos de la pandemia y el encarecimiento del combustible en 2022, este sector muestra signos de recuperación,

apoyado por el dinamismo de la demanda y las importaciones.

Por su parte, el sector de los recursos marinos no vivos, que abarca la extracción de hidrocarburos y minerales o la desalación, ha visto reducido su peso relativo. Aunque en 2022 experimentó un repunte coyuntural del VAB (de 4.700 a 10.700 millones de euros) por razones geopolíticas y de seguridad energética, su tendencia estructural es a la baja, en línea con los objetivos del Pacto Verde Europeo. La desalación, por el contrario, se consolida con más de 7,3 millones de m³/día de capacidad instalada y una facturación estimada de 1.500 millones de euros en 2023, concentrada principalmente en España. En cualquier caso, esto no supone más que un 6% del VAB del conjunto del subsector de recursos marinos no vivos.

Por último, la biotecnología azul, aunque todavía representa una parte pequeña en términos cuantitativos con

2.400 empleos y 327 millones de euros de valor añadido en 2022, muestra un elevado potencial de crecimiento. Las inversiones en startups y scaleups del sector han ido en aumento, impulsadas por su capacidad para desarrollar productos de alto valor añadido en ámbitos como el farmacéutico, la cosmética o la alimentación.

Conclusiones

En conjunto, la economía azul de la UE ha demostrado su capacidad para generar crecimiento económico, empleo de calidad y oportunidades industriales en torno al mar. El reto para los próximos años será consolidar este liderazgo, acelerar la transición ecológica y energética, y reforzar su dimensión estratégica y geopolítica. El anunciado Pacto Europeo por los Océanos deberá ser el instrumento integrador de una visión común para una economía azul competitiva y sostenible.

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.

DNV