



Interferry exige detener la aplicación del EU ETS

EDITORIAL

La incertidumbre en la OMI frena los pedidos de buques con combustibles alternativos / **3**

NAVIERAS

Fred. Olsen cierra 2025 con un récord histórico de pasajeros transportados / **4**

PUERTOS

El tráfico de mercancías en los puertos españoles se estabiliza en 2025 en 541 Mt / **8**

MERCADO

El transporte marítimo mundial creció 1,1% hasta 12.900 Mt en 2025, según Clarksons / **12**



Boletín informativo ANAVE
n.º 687 febrero 2026.

03

EDITORIAL

La incertidumbre en la OMI frena los pedidos de buques con combustibles alternativos.

06

NAVIERAS

Las navieras asociadas a ANAVE presentan en FITUR 2026 sus planes de conectividad, renovación de flota y mejora operativa.

08

PUERTOS

El tráfico de mercancías en los puertos españoles se estabiliza en 2025 en 541 Mt.

11

DESCARBONIZACIÓN

El aumento de los costes por el ETS anulará la caída del precio del combustible en 2026.

13

CONSTRUCCIÓN

India lanza un plan de inversión de 5.400 M\$ en 10 años para su construcción naval.

15

TECNOLOGÍA

La instalación de *scrubbers* se ralentiza al disminuir la diferencia de precio del combustible.

18

PIRATERÍA

Aumentan un 18% los ataques piratas y robos a mano armada en 2025 respecto a 2024.

19

TRIBUNA PROFESIONAL

Los principales armadores de diferentes tipos de buques mercantes.

24

ANAVE

25

ANAVE



CUADERNO PROFESIONAL MARÍTIMO

RCDE UE: obligaciones para el transporte marítimo a partir de enero de 2026.

ANAVE, como editora del Boletín informativo, no comparte necesariamente las opiniones y conclusiones vertidas en los artículos de éste, que corresponden exclusivamente a sus firmantes.

Se autoriza la reproducción total o parcial de estos artículos, siempre que se cite a ANAVE como fuente y el nombre del autor.

Diseño y redacción: Rafael Cerezo.

Cuaderno profesional marítimo: Araiz Basurko.

Colaboran: Elena Seco, Álvaro Pedreira y Marina Ronda.

Edita: ANAVE.

Depósito legal: M-31023-2010.

La incertidumbre en la OMI frena los pedidos de buques con combustibles alternativos

El análisis de los datos de construcción naval ayuda a anticipar la evolución del sector, a tomar el pulso al mercado del transporte marítimo y a seguir la penetración de combustibles alternativos y el avance de la transición energética.

Sin embargo, como señala Clarksons, cada vez resulta más difícil interpretar estas cifras en un contexto en el que la geopolítica y la regulación climática han adquirido un peso comparable al de los fundamentos tradicionales de oferta y demanda.

En 2025, la contratación de nuevos buques descendió un 27% en términos de CGT, hasta 56,4 millones, y el número de buques contratados se redujo un 37%, hasta 2.036 unidades. Por segmentos, petroleros y graneleros retrocedieron un 31%, mientras que los gaseros se desplomaron un 65%. En cambio, los nuevos contratos de buques portacontenedores se mantuvieron estables (+2,0%) y representaron el 41% de la contratación anual, con encargos por 59.000 millones de dólares.

Queda por ver si este comportamiento marca el inicio de una nueva tendencia o si responde a un ajuste tras un 2024 excepcional. En todo caso, Clarksons considera que la incertidumbre regulatoria sobre emisiones ha pesado y a ello se suma la expectativa de un retorno gradual de los buques al canal de Suez y el consiguiente descenso de la demanda medida en toneladas-milla.

Por su parte, las entregas de buques aumentaron un 6%, hasta 43,8 millones de CGT. Más de la mitad del tonelaje incorporado a la flota (52%) correspondió a buques construidos en China, seguida por Corea del Sur (28%) y Japón (12%). Clarksons proyecta que en 2026 las entregas podrían repuntar hasta 50 millones de CGT (+15% interanual).

Pese al descenso de la contratación y al aumento de las entregas, los nuevos contratos siguieron superando el tonelaje entregado, por lo que la cartera de pedidos aumentó un 13% en toneladas de peso muerto (tpm), hasta 446,9 millones, y un 12% en valor, hasta 566.800 millones de dólares. Este nivel de cartera contribuyó a sostener los precios de nuevas construcciones, que

apenas cedieron: el índice de precios de Clarksons bajó solo un 2% en 2025.

Por tipos de buque, los petroleros en cartera sumaban, a finales de 2025, 126,7 millones de tpm (+21%) y los portacontenedores 125,4 millones (+31%). La cartera de graneleros creció de forma más moderada (hasta 133,6 millones, +5%), mientras que la de gaseros descendió (40,9 millones, -9%).

En el plano regulatorio, la falta de acuerdo en la Organización Marítima Internacional incrementó la incertidumbre sobre el marco de emisiones. El porcentaje de nuevos contratos con combustibles alternativos (en GT) bajó del 44% en 2024 al 37% en 2025. La prudencia se impone ante la ausencia de una señal global clara en un sector intensivo en capital y con activos cuya vida útil supera con frecuencia los 25 años.

Aun así, el 47% del tonelaje de los buques en cartera corresponde a unidades con combustibles alternativos. El foco está en segmentos donde la carga puede actuar como combustible (LPG y LNG) o donde la estructura de mercado facilita recuperar inversiones (portacontenedores, *car carriers* y eólica marina). Además, sigue aumentando la adopción de tecnologías de ahorro energético: Clarksons indica que el 46% del tonelaje está equipado con al menos una tecnología relevante, frente al 33% en 2020, con un papel creciente de los astilleros de reparación en la modernización.

En conjunto, Clarksons estima que la evolución a corto plazo dependerá, sobre todo, de que la regulación aporte la previsibilidad necesaria para que la transición energética pase de la experimentación a la estandarización. Para ello, es imprescindible poner fin a las iniciativas regulatorias regionales y avanzar hacia un acuerdo en la OMI.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

info@anave.es

www.anave.es



Uno de los tres trimaranes de la naviera canaria, con la silueta del Teide al fondo / FRED. OLSEN EXPRESS.



NAVIERAS/TRÁFICOS

Fred. Olsen cerró 2025 con un récord histórico de 4M de pasajeros transportados

La naviera incrementó un 10% el número de coches y vehículos respecto a 2024

Fred. Olsen Express cerró 2025 con un récord histórico de 4 millones de pasajeros transportados, la cifra más alta registrada por la naviera en un solo año. Además, superó el millón de vehículos, incrementando el número de personas y coches embarcados en un 10% respecto al pasado año 2024.

En 2025, la naviera canaria celebró el primer aniversario de su ruta entre El Hierro y Tenerife, también reforzó su servicio de carga con la incorporación de un nuevo buque y ha continuado impulsando la tecnología, la sostenibilidad y la accesibilidad en todos sus servicios.

Para Juan Ignacio Liaño, director de flota de Fred. Olsen Express, «tras un 2024 marcado por nuestro 50 aniversario, la puesta en marcha del servicio de carga y la conexión con El Hierro, terminar el 2025 con un récord histórico de cuatro millones de pasajeros nos motiva a seguir trabajando y nos hace sentir orgullosos y agradecidos por la confianza que nuestros viajeros depositan en

nosotros para moverse entre las islas». Además, Liaño recordó los avances de Fred. Olsen en materia de innovación, sostenibilidad ambiental y accesibilidad, «un paso más en nuestro compromiso de contribuir al desarrollo social y económico de Canarias», destacó.

Nuevo refuerzo al servicio de carga

En 2024 la naviera consolidó su apuesta por el transporte de mercancías con la incorporación de dos buques ro-ro exclusivos para este servicio. En 2025 incorporó el *Breñas Cargo*, ampliando el servicio a la ruta entre Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de La Palma, que también facilita enlazar de forma directa la Isla Bonita con Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote, así como con la Península a través de la ruta con Huelva.

En total, durante 2025 el servicio de carga de Fred. Olsen Express movilizó 1.670.000 metros lineales de carga, con 138.600 vehículos transportados y un volumen global de 1.200.000 toneladas.

Entre las mercancías más frecuentes se encuentran productos de alimentación y agua, así como paquetería, refrescos, cerveza, envases y ropa.

Este último año también se ha cumplido el primer aniversario de la ruta entre El Hierro y Tenerife, reactivada el 31 de diciembre de 2024 y operada habitualmente por el *Bentago Express*. El *Barlovento Express* también celebró su primer año conectando Las Palmas de Gran Canaria y Morro Jable, en Fuerteventura, tras una parada técnica que permitió renovar por completo el buque e incorporar nuevas prestaciones en confort, accesibilidad y servicios, incluyendo un parque infantil, la actualización de la Clase Oro y nueva iluminación.

La naviera reforzó su compromiso con el cuidado del mar a través de la innovación y la tecnología, completando en junio la instalación de un sistema de detección temprana de objetos en el mar en toda su flota de *fast ferries* de gran porte, enmarcado en el

proyecto tecnológico que desarrolla en colaboración con Aeromarine y SEA.AI. Además, en 2025 la naviera mejoró su conectividad wifi incorporando una tercera antena que utiliza los satélites *Starlink* en toda su flota.

Finalmente, a lo largo del pasado año, Fred. Olsen Express reforzó su compromiso ambiental y social con numerosas iniciativas y proyectos. Entre ellos destacaron las limpiezas de litoral en El Hierro, Tenerife y Gran Canaria, que permitieron recoger 976 toneladas de residuos. La naviera reactivó la campaña de protección de la pardela cenicienta y lanzó 'Mar de Estrellas', un proyecto reconocido por el Cabildo de Tenerife y orientado a proteger la fauna, reducir el impacto sobre el descanso y mejorar el cielo nocturno. Además, se integró en Tenerife Accesible, participó en jornadas ISODIS y fue distinguida por la Confederación Canaria de Empresarios por su alineación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU.

Primer aniversario de la ruta de Fred. Olsen Express que conecta El Hierro y Tenerife

Desde su puesta en marcha el 31 de diciembre de 2024 ha transportado 179.000 personas y 57.146 vehículos entre ambas islas

La ruta de Fred. Olsen Express entre los puertos de La Estaca (El Hierro) y Los Cristianos (Tenerife), que comenzó a operar el 31 de diciembre de 2024, ha cumplido un año en servicio habiendo transportado un total de 179.000 pasajeros y 57.146 vehículos en 928 viajes.

Según Juan Ignacio Liaño, director de flota de Fred. Olsen Express, «retomar esta ruta entre el puerto de La Estaca y el de Los Cristianos fue un gran hito para nuestra compañía. Nos propusimos conectar ambas islas con el servicio fiable, cómodo y flexible que nos caracteriza, dando respuesta a las necesidades de conectividad marítima de la isla del Meridiano». Para Liaño, los resultados durante este primer año reflejan la acogida positiva y la confianza que los canarios depositan en la naviera para sus desplazamientos profesionales y de ocio.

El servicio está cubierto habitualmente por el *fast ferry* catamarán *Bentago Express*, con



capacidad para 880 pasajeros y 230 vehículos. En función de la planificación, la línea ofrece una capacidad semanal de hasta 17.000 pasajeros, 4.600 vehículos y 13.000 metros lineales de carga, garantizando la conectividad de El Hierro y la movilidad entre las dos islas.

Durante el periodo de invierno la ruta cuenta con 14 salidas semanales (7 desde

cada isla). En verano se suman dos viajes diarios los lunes, viernes y domingos hasta alcanzar 20 viajes semanales, con refuerzos en fechas de alta afluencia como en el caso de la Bajada de la Virgen de los Reyes el pasado mes de julio.

El *Bentago Express* ofrece tres acomodaciones específicas (para mascotas, la zona infantil o el salón Clase Oro con

prioridad de embarque y desembarque) así como opciones de entretenimiento a bordo a través de la aplicación On Board Club y la conexión wifi sin coste durante la travesía. Asimismo, los pasajeros disponen del servicio gratuito de Ferry Bus, que facilita los desplazamientos terrestres entre el puerto de Los Cristianos y Santa Cruz de Tenerife.

Baleària y Fred. Olsen incorporan el ferry Buenavista Express a su conexión entre Huelva y Canarias

Las navieras Baleària y Fred. Olsen Express han anunciado la incorporación del buque *Buenavista Express* a la ruta que conecta el puerto de Huelva con las islas Canarias. Este ferry sustituirá al *Sicilia* a partir del 24 de enero de 2026. A partir de esa fecha la conexión estará operada por el *Buenavista Express* y el *Marie Curie*, de la naviera Baleària.

Tras más de siete años de servicio conjunto, esta conexión se ha consolidado como una de las principales rutas marítimas entre Canarias y la Península, tanto para el transporte de pasajeros como para la carga rodada.

El *Buenavista Express* es un *ro-pax* con 172 m de eslora y una capacidad de 1.850 metros lineales de carga. Puede transportar hasta 1.250

Sustituirá al *Sicilia* a partir del 24 de enero y operará dicha ruta junto al *Marie Curie*

pasajeros y 390 vehículos, con más de 200 camarotes entre dobles y cuádruples, con espacio para 750 pasajeros y

cerca de 550 plazas en distintos tipos de butacas, cafeterías y servicios de restauración y terrazas. Además, cuenta con prestaciones especiales para mascotas, camarotes adaptados para pasajeros con movilidad reducida, así como otros de los servicios que caracterizan a esta ruta marítima. Es capaz de alcanzar una velocidad máxima de 21,5 nudos.

FITUR 2026 / NAVIERAS

Las navieras asociadas a ANAVE presentan en FITUR 2026 sus planes de conectividad, renovación de flota y mejora operativa

Dieron a conocer sus proyectos de futuro acompañados de representantes de la Administración

La edición 2026 de la Feria Internacional de Turismo (FITUR), celebrada en Madrid, ha vuelto a servir de escaparate para varias navieras de pasaje y carga rodada asociadas a ANAVE. Baleària, Fred. Olsen Express, GNV y Tramed (Grupo Grimaldi) han aprovechado la cita para presentar sus proyectos sobre rutas y servicios, flota e iniciativas operativas con impacto directo en la conectividad de los territorios insulares y en los corredores con el norte de África.

Baleària: refuerzo del eje Canarias-Península e incorporación de un fast ferry de nueva generación

Baleària se centró en su apuesta por la conectividad marítima de Canarias con la Península, un servicio que opera con Fred. Olsen Express desde hace más de siete años. La naviera recordó que inició estas rutas con el ferry *Marie Curie* y anunció que prevé estrenar en el archipiélago el fast ferry *Mercedes Pinto*, actualmente en construcción en Astilleros Armon. El buque supone

una inversión de 120 millones de euros y, según los datos facilitados, tiene prevista su entrega en mayo; tendrá 123 m de eslora, 28 m de manga, capacidad para 1.200 pasajeros y 400 vehículos, y una velocidad máxima de 35 nudos.

Baleària también hizo referencia a la operación de adquisición de Armas Tramediterránea firmada en agosto de 2026 y pendiente de autorización por la CNMC. «Nuestra trayectoria de más de 25 años nos avala para afrontar el reto de garantizar la cohesión

de todo el territorio nacional y aportar estabilidad a un sector estratégico como el transporte marítimo», señaló al respecto el presidente de la naviera, Adolfo Utor, quien indicó su deseo de que Baleària «pueda pronto tener capital canario».

Fred. Olsen Express: acuerdo con GMR, cifras de demanda y refuerzo del transporte interinsular

Fred. Olsen Express presentó en FITUR su red de rutas interinsulares en Canarias y

(PASA A PÁGINA 7)



El presidente de Baleària, Adolfo Utor, y el secretario general de transportes aéreo y marítimo, Benito Núñez, acompañados de representantes de la naviera y la Administración / BALEÀRIA.



Representantes de Fred. Olsen Express y Gestión del Medio Rural de Canarias en el pabellón de las Islas Canarias / FRED. OLSEN EXPRESS.



De izquierda a derecha Miguel Pardo, Ettore Morace y Mario Massarotti en el stand de Tramed / TRASMED.



Matteo Catani, segundo por la izquierda, junto a Benito Núñez y Gustavo Santana / GNV.

(VIENE DE PÁGINA 6)

formalizó un nuevo acuerdo con Gestión del Medio Rural del archipiélago (GMR) para continuar impulsando, mediante acciones conjuntas, la presencia de producto local a bordo.

El director general de Fred. Olsen, Andrés Marín, destacó los resultados de la naviera en 2025 (4 millones de pasajeros transportados) que supusieron un récord histórico para la compañía. Además, recordó que la naviera opera ya en siete de las ocho islas del archipiélago, tras la incorporación el año pasado de la ruta entre El Hierro y Tenerife, *«reafirmando su compromiso con la conectividad marítima, la cohesión territorial y el desarrollo sostenible de Canarias»*.

La naviera avanzó en 2025 en el transporte de mercancías con la incorporación del *ro-ro Breñas Cargo*, que permitió poner en marcha la ruta entre Santa Cruz de Tenerife y Santa Cruz de La Palma, *«consolidando un servicio regular y eficiente que contribuye al abastecimiento y a la actividad económica de las islas»*.

Finalmente, Fred. Olsen Express también expuso en FITUR su compromiso reforzado con la sostenibilidad a través de varios proyectos que se han puesto en marcha a lo largo de estos últimos meses, como la iniciativa 'Mar de Estrellas'.

GNV: nuevas unidades para España-Marruecos y foco en Tángier Med

GNV anunció en FITUR su intención de emplear nuevas unidades de su flota en las líneas que conectan España y Marruecos a partir del próximo verano, en coordinación con las autoridades competentes.

En su planteamiento, la compañía vinculó el despliegue de estos buques a la necesidad de resolver limitaciones de infraestructura en puertos marroquíes, citando el objetivo de habilitar operaciones regulares con Tanger Med. Asimismo, mencionaron conexiones directas como

Tánger-Barcelona y Barcelona-Génova dentro de una red que busca integrar el eje Norte de África-Mediterráneo occidental.

Trasmed y Grupo Grimaldi: mejora financiera y plan inversor en ro-pax metanol dual fuel

En el caso de Trasmed, presentó en FITUR los números de la compañía para el ejercicio 2025. Con un crecimiento cercano al 10% en ingresos de pasajeros y del 14% en carga. Además, mejoró su EBITDA y resultado final en torno a un 90%, reduciendo su deuda hasta 26,5 millones de euros a cierre de 2025.

Según la naviera, se situó como *«market leader»* del transporte de pasajeros en las conexiones entre Barcelona-Palma y Valencia-Palma, y apuntó a 2026 como primer año con beneficio neto tras la transformación iniciada en 2021.

Baleària, Fred. Olsen Express, GNV, Trasmed, del grupo Grimaldi y Trasmapi participaron en una nueva edición de la feria internacional del turismo en Madrid

También se presentaron las inversiones en nuevos buques previstas por el grupo Grimaldi para los próximos años. Entre otras, más de 1.300 millones de euros para construir nueve buques ro-pax de última generación que se entregarán entre 2027 y 2030, con propulsión dual con metanol y preparados para tener conexión eléctrica a tierra (OPS).

Asimismo, en la feria participó la naviera Trasmapi, integrada en el grupo Insotel Marine Group (IMG), que tuvo su representación en el pabellón de las Islas Baleares.

NAVIERAS / ADQUISICIONES

Naturgy y Enagás inician la construcción de un buque de suministro de GNL

Naturgy y Enagás, a través de su filial Scale Green Energy, han alcanzado un acuerdo para la construcción y fletamento de un buque para el suministro de gas natural licuado (GNL) y BioGNL como combustible marino. El nuevo buque, el *Mistral LNG*, está previsto que empiece a operar a partir de 2028.

Con una eslora de 138,8 m, tendrá capacidad para transportar hasta 18.900 m³ de gas licuado y estará equipado con un motor *dual fuel*, que permitirá una velocidad de servicio de 13 nudos y una autonomía superior a 4.500 millas. Podrá suministrar tanto GNL como bioGNL y estará equipado con tecnología avanzada para minimizar emisiones y optimizar la eficiencia. El buque estará operado por Scale Green Energy y fletado por Naturgy con un contrato a largo plazo.

Con esta iniciativa, Naturgy, *«se posiciona como un operador estratégico en el mercado ibérico del suministro de GNL como combustible marino, cuyo crecimiento se prevé exponencial en los próximos años, y avanza en su compromiso de impulsar la transición*

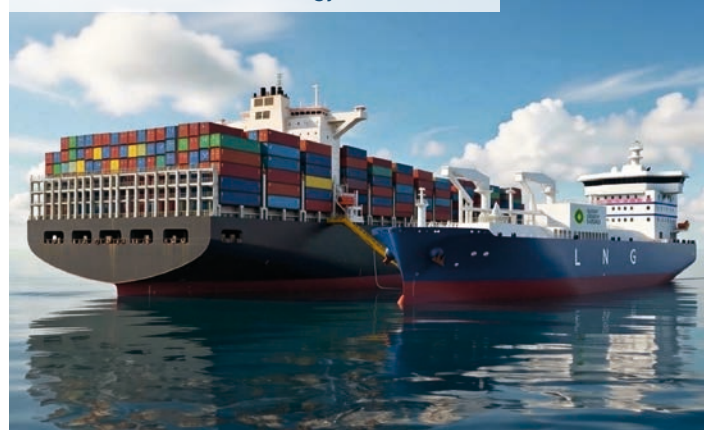
energética ofreciendo soluciones competitivas a sus clientes».

Por su parte, con esta nueva incorporación, Enagás a través de su filial Scale Green Energy, incrementa su flota de suministro de GNL hasta cuatro buques (*Levante LNG*, *Alisios LNG*, *Haugesund Knutsen* y ahora *Mistral LNG*) y se consolida en el sector en el sur de Europa *«contribuyendo a la estrategia europea de reducción de emisiones en el transporte marítimo y generando un efecto tractor sobre las plantas de GNL en España»*.

Tendrá capacidad para 18.900 m³ y empezará a operar en 2028 en aguas de la península Ibérica

Las siete plantas de regasificación españolas ya están adaptadas para suministrar GNL como combustible marino, y las de Barcelona, Cartagena, Huelva y Gijón, ya han puesto en marcha un servicio de suministro de BioGNL a buques y cisternas.

Infografía del nuevo buque para el suministro de GNL de Scale Green Energy / ENAGAS.



PUERTOS DEL ESTADO / ESTADÍSTICAS

El tráfico portuario español se estabiliza en 2025 en 541 Mt

Según los datos publicados por Puertos del Estado, en 2025 los puertos españoles movieron 541,2 millones de toneladas de mercancías (Mt), un 0,2% menos que en 2024 y un 2,5% más que en 2023.

Los graneles líquidos sumaron 180,4 Mt (+0,9%). Los aumentos en las partidas de gas natural y productos químicos lograron contrarrestar la caída de los productos del petróleo (126,3 Mt; -2,0%).

El transporte de graneles sólidos totalizó 81,9 Mt, un 3,4% menos en comparación con 2024, debido principalmente al retroceso del grupo de cereales y sus harinas y del carbón y coque de petróleo. En cambio, creció, aunque en menor medida, el transporte de mineral de hierro, los minerales no metálicos y el cemento y clínker.

La mercancía general se mantuvo en niveles elevados, con un total de 278,9 Mt

(+0,1% respecto a 2024), sostenido por el alza del grupo de vehículos y elementos del transporte y del de piensos y forraje, que compensó la caída de los materiales de construcción elaborados y de frutas, hortalizas y legumbres. La mercancía general convencional registró 88,6 Mt (+3,6%), mientras que la transportada en contenedores descendió un 1,4% hasta 190,3 Mt.

El número de pasajeros de línea regular continuó en

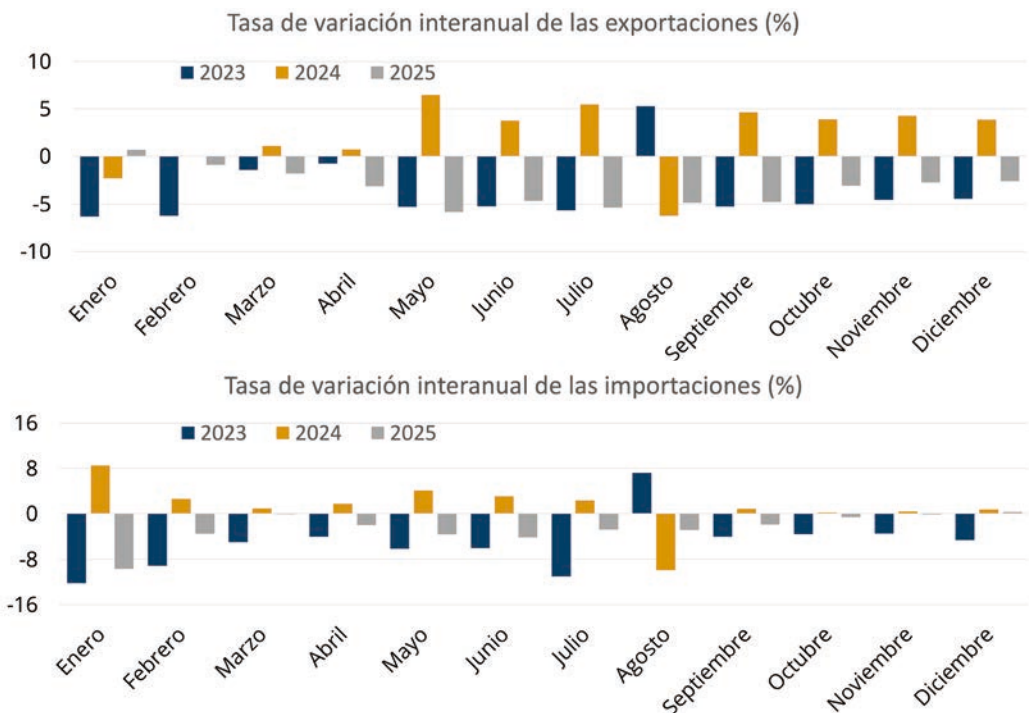
máximos, sumando hasta diciembre 28,4 millones (+1,4%). El tráfico ro-ro movió 72,7 Mt, lo que supone un +2,8% respecto al año anterior.

En cuanto al comercio exterior, las importaciones sumaron 195,7 Mt (+0,3%). Los graneles líquidos, que suponen más del 50% de las importaciones, aumentaron hasta 102,5 Mt (+0,8%), así como la carga general, que alcanzó 40,8 Mt (4,1%). Por el contrario, descendieron las importaciones de graneles sólidos (52,4 Mt; -3,5%)

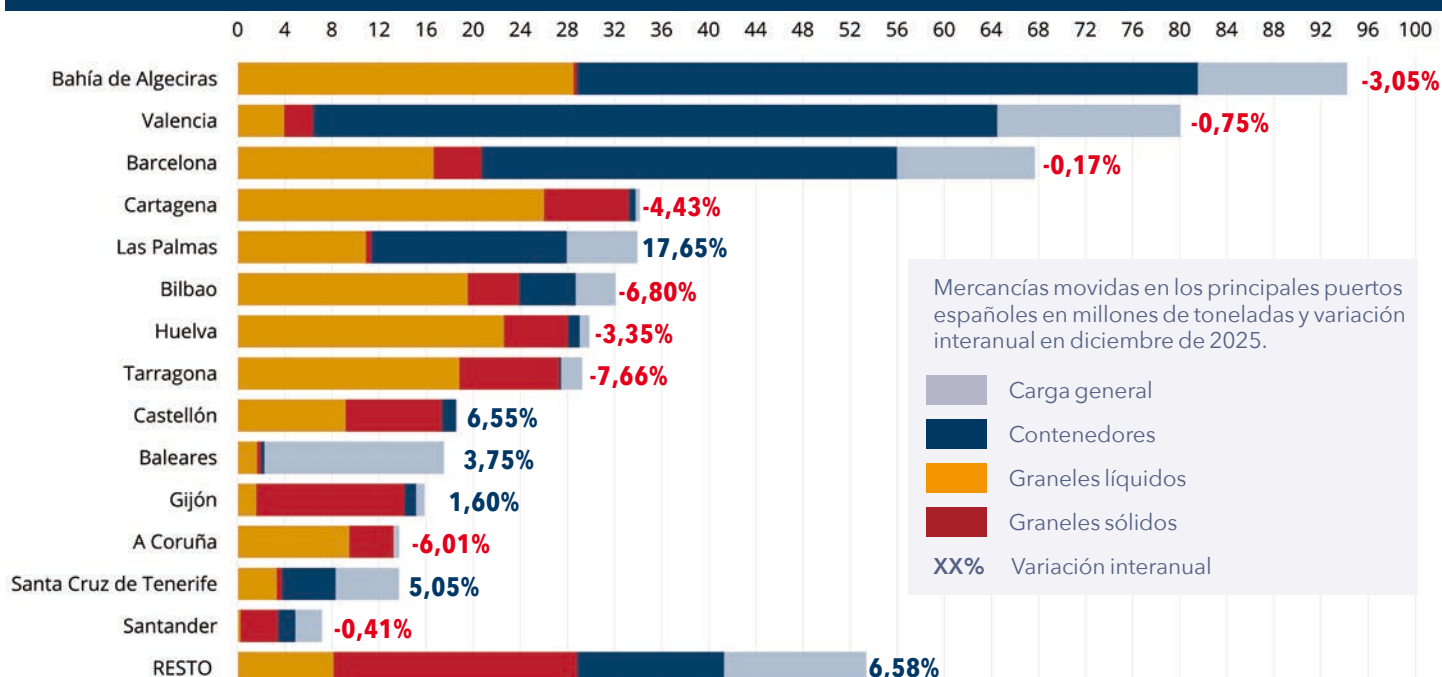
Por su parte, las exportaciones totalizaron 87,1 Mt (-2,7%). Creció la partida de mercancía general (44,3 Mt; +4,0%) y descendieron las de graneles líquidos (21,8 Mt; -12,4%) y sólidos (21,0 Mt; -4,5%).

			ACUMULADO DESDE ENERO			VAR. %	VAR. %
			2023	2024	2025	2024-2025	2023-2025
Mercancías según su presentación	Graneles	Líquidos	174.882.941	178.787.997	180.435.794	0,9%	3,2%
		Sólidos	90.547.168	84.763.587	81.874.481	-3,4%	-9,6%
	Mercancía general	Convencional	83.789.777	85.518.449	88.591.963	3,6%	5,7%
		En contenedores	178.716.814	192.989.776	190.255.650	-1,4%	6,5%
		Total	262.506.591	278.508.225	278.847.613	0,1%	6,2%
	Total		527.936.700	542.059.809	541.157.888	-0,2%	2,5%
Otras mercancías	Total	15.274.543	15.698.001	15.426.786	-1,7%	1,0%	
TRÁFICO PORTUARIO			543.211.243	557.757.810	556.584.674	-0,2%	2,5%

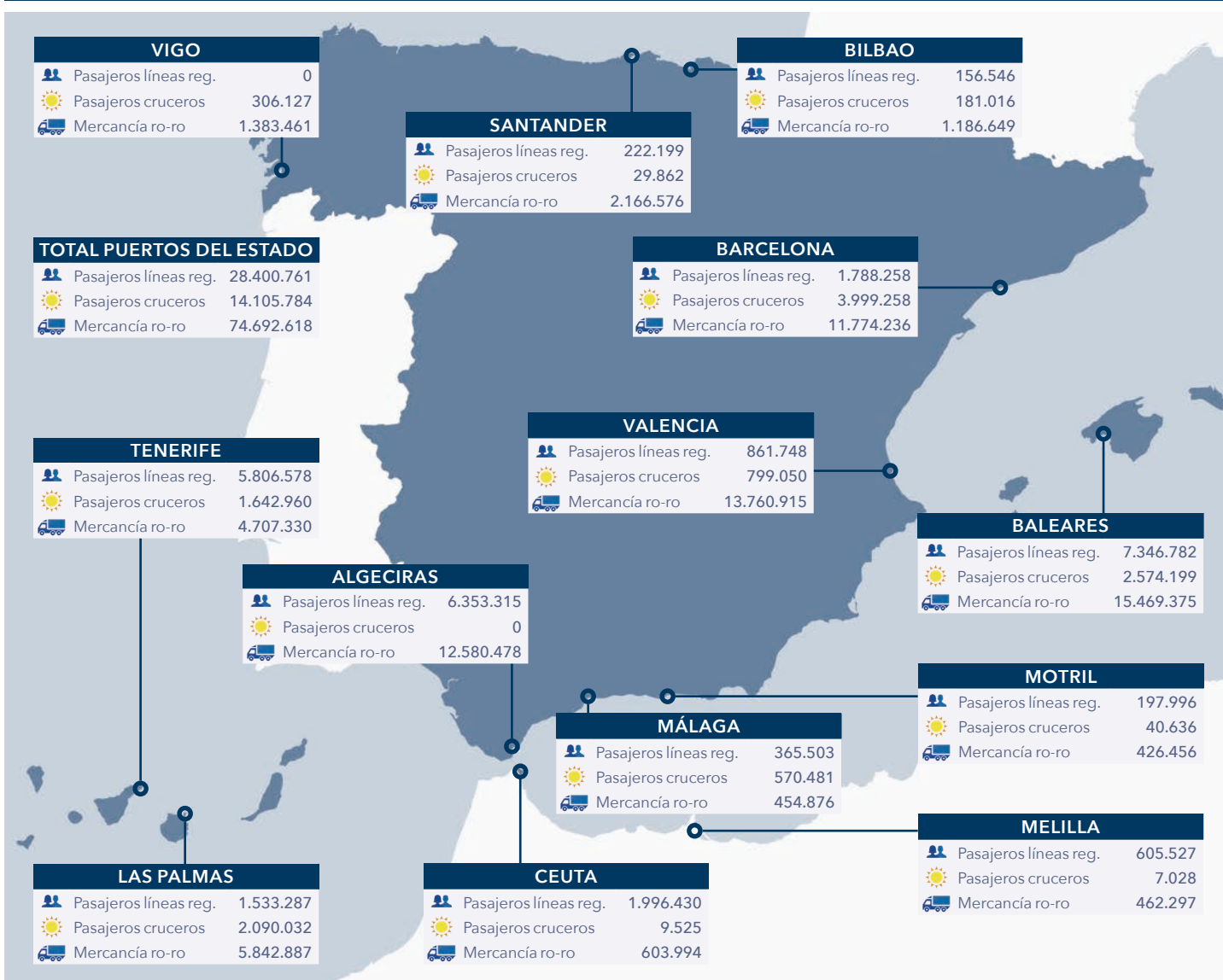
COMERCIO MARÍTIMO EXTERIOR ESPAÑOL. DATOS ACUMULADOS EN DICIEMBRE Y VARIACIÓN INTERANUAL

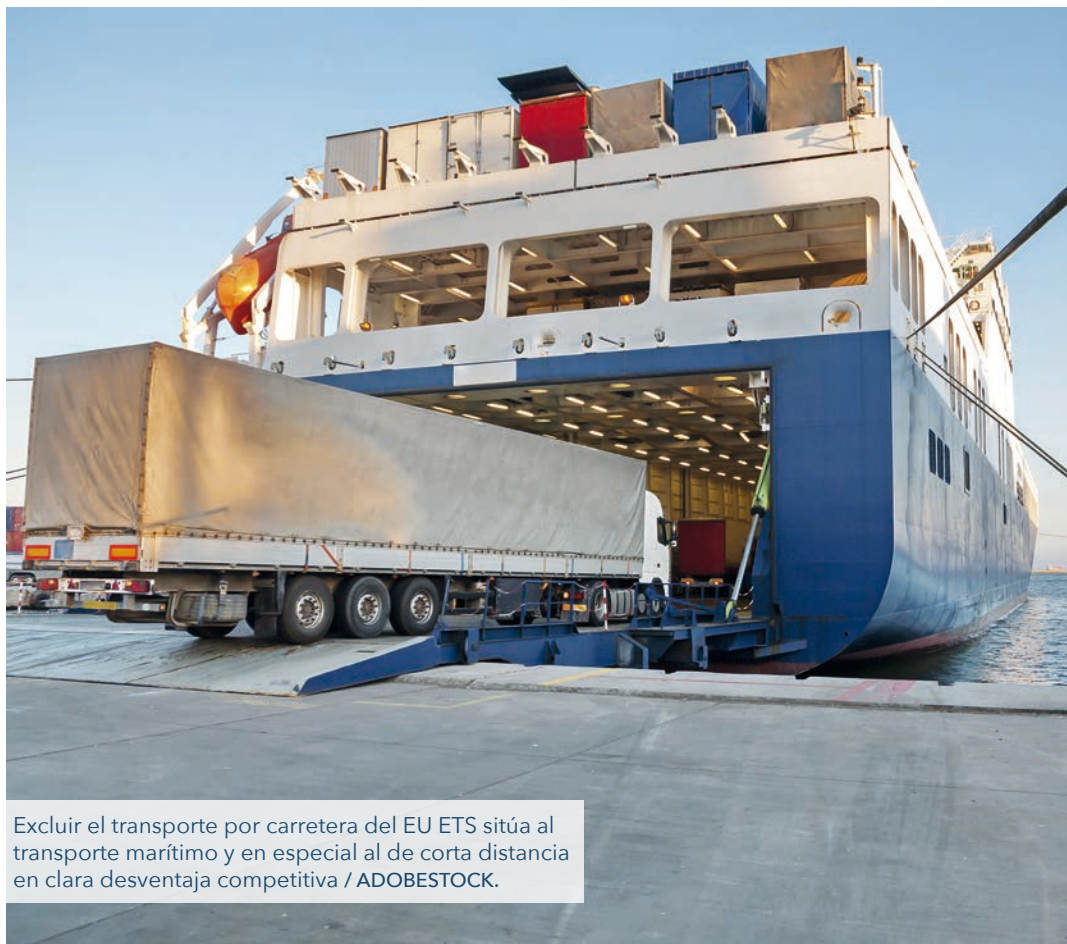


MOVIMIENTOS POR TIPOS DE MERCANCÍAS. DATOS ACUMULADOS EN DICIEMBRE



MOVIMIENTOS DE MERCANCÍAS RO-RO Y PASAJEROS. DATOS ACUMULADOS EN DICIEMBRE





Excluir el transporte por carretera del EU ETS sitúa al transporte marítimo y en especial al de corta distancia en clara desventaja competitiva / ADOBESTOCK.

NORMATIVA / ASOCIACIONES

Interferry exige detener la aplicación del EU ETS y congelar la entrega de derechos en el 70%

Otras asociaciones de navieros europeas reclaman suspender la normativa y añadir medidas correctoras para proteger a los segmentos «más frágiles»

Interferry, la asociación que agrupa a las principales navieras, proveedores y otros actores del sector del ferry, ha exigido en un comunicado publicado el 21 de enero que se detenga inmediatamente la introducción gradual del EU ETS marítimo y congelar la obligación de entregar los derechos de emisiones en el 70% previsto para 2025.

Según dicho comunicado, la demanda se produce tras la reciente decisión del Parlamento Europeo y los Estados miembro de la Unión Europea

de seguir eximiendo al transporte por carretera del EU ETS y la falta de una normativa clara sobre la distribución de los fondos recaudados.

«Esta medida debe mantenerse hasta que el transporte por carretera también se incorpore al ETS y los fondos recaudados se destinen realmente a la descarbonización marítima. La UE debe cumplir su promesa de mantener la igualdad de condiciones competitivas y garantizar que su política climática apoye a su sector del transporte más avanzado, en lugar

de agotarlo financieramente», declaró el director general de Interferry, Mike Corrigan.

Los servicios de ferry son de vital importancia para Europa, ya que más de la mitad del arqueado bruto mundial de buques ro-ro y de pasajeros opera en aguas europeas, transportando 400 millones de pasajeros y 200 millones de vehículos y unidades de carga cada año dentro de la UE, lo que alivia considerablemente la red de carreteras.

Según Interferry, «cada euro de aumento en las tarifas

de flete de los transbordadores corre el riesgo de devolver volúmenes de carga a las ya congestionadas redes de carreteras europeas». Dicha asociación apoya la descarbonización del sector marítimo y alega que aceptó la inclusión del transporte marítimo en el EU ETS, «con el claro entendimiento de que los fondos recaudados se utilizarían realmente para la descarbonización y que el transporte por carretera también se incluiría pronto».

Para Johan Roos, director de Asuntos Regulatorios de Interferry, esta exención del transporte por carretera del EU ETS crea una desventaja competitiva inmediata y grave para los buques ro-ro y de pasajeros. «En su configuración actual el EU ETS genera un incentivo adverso, empujando a las mercancías y a los pasajeros de vuelta a las ya congestionadas redes de carreteras debido al aumento de los costes de los ferries. Esto contradice directamente la tradicional política de la UE para transferir los tráficos de la carretera al mar», concluye Roos.

Otras asociaciones de navieros europeas también han mostrado su oposición a la norma. Assarmatori (una de las dos asociaciones italianas de armadores), con el apoyo de los navieros griegos y malteses, reclama suspender la normativa y añadir medidas correctoras para proteger segmentos «más frágiles» como los tráficos de transbordo, las Autopistas del Mar y las conexiones insulares.

«El EU ETS grava el transporte en ferry dentro de la UE con aproximadamente mil millones de euros al año, a la vez que necesitamos apoyo para la producción de combustibles sintéticos e inversiones sustanciales en la electrificación de los puertos de la UE para beneficiar a los buques de propulsión eléctrica. En cambio, la gran mayoría de estos ingresos se desvían a los presupuestos nacionales de los Estados miembros. Este enfoque no promueve la competitividad ni la cohesión y dificulta la capacidad de la industria para invertir en tecnologías más limpias», concluye Roos.

El aumento de los costes por el ETS anulará la caída del precio del combustible en 2026

Los costes de cumplimiento de las emisiones de GEI podrían llegar a superar los del propio combustible

El transporte marítimo afrontará en 2026 una nueva subida significativa de sus costes regulatorios en la Unión Europea, impulsada por el encarecimiento y el endurecimiento del régimen comunitario de comercio de derechos de emisión (EU-ETS). Según un análisis de Ship & Bunker, para algunos buques los costes de cumplimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) podrían llegar a superar casi el coste del propio combustible, en un contexto en el que, además, se espera una bajada notable de los precios del *bunker* en el mercado europeo.

La principal novedad es que el ETS culmina en 2026 su fase de implantación gradual para el transporte marítimo y desde 2026 las navieras deberán cubrir el 100% de sus emisiones adquiriendo derechos. La normativa se aplica a buques de más de 5.000 GT que realicen travesías con escala en puertos de la UE y exige la compra de derechos de emisión de la Unión Europea (*European Union Allowances, EUA*) para cubrir las emisiones generadas durante el viaje, que deben ser entregadas obligatoriamente antes de septiembre del año siguiente. Para las travesías entre la UE y terceros países, la adquisición de EUA se reduce a la mitad.

A la plena entrada en vigor se suma otro cambio relevante: en 2026, las emisiones de metano y óxido nítrico se incorporarán por primera vez al recuento de emisiones de GEI del sistema, elevando el número de EUA necesarios por tonelada de combustible consumido. El precio de las EUA aumentó de forma apreciable a lo largo de 2025 y según el

Operación de suministro *ship to ship* de GNL como combustible a un buque / MPA SINGAPORE.



mercado, «parece que seguirá subiendo» este año. La confluencia de estos factores explica el fuerte incremento esperado del coste por tonelada.

Ship & Bunker ha llevado una estimación del impacto en 2026, tomando como referencia las previsiones del especialista en mercados medioambientales Grey Epoch Europe, que sitúan el precio medio de las EUA en 86 €/tCO₂e, que supone un aumento del 18,9% respecto a la media de 2025. Además, los factores de emisión de CO₂e se revisan al alza: en el caso del VLSFO, el factor de GEI pasará de 3,151 tCO₂e por tonelada en 2025 a 3,2 en 2026; en el HSFO, de 3,114 a 3,163; y en el MGO, de 3,206 a 3,255. Solo ese ajuste implica, para el VLSFO, un incremento del 1,6% en el coste de cumplimiento.

El salto decisivo, no obstante, proviene del final del

phase-in: pagar por el 100% de las emisiones en 2026 frente al 70% de 2025 equivale a un aumento del 42,9% en los costes entre ambos años. Con todo ello, el análisis concluye que el coste del EU-ETS por una tonelada métrica de VLSFO consumida en un viaje dentro de la UE alcanzará 319,30 dólares (\$) en 2026, frente a 185,04 \$ en 2025 y 90,67 \$ en 2024. En términos agregados, esto equivale a un aumento de hasta el 72,6% en los costes de EU-ETS por tonelada de VLSFO en 2026 en comparación con el año anterior.

La comparación con el precio del combustible es clave. Ship & Bunker prevé que el VLSFO en Róterdam se sitúe en promedio en 370 \$/t en 2026; el HSFO, 327 \$/t; y el MGO, 489 \$/t. Estos niveles implican caídas del 22,4%, 22,3% y 26,2% respecto a

2025 (476,50; 421; y 662,50 \$/t, respectivamente). Por su parte, el coste estimado de cumplimiento del EU-ETS ascendería a 319,30 \$/t para VLSFO, 315,60 \$/t para HSFO y 324,78 \$/t para MGO, por encima de los 185,04; 182,86; y 188,27 \$/t de 2025.

Con esas hipótesis, el coste combinado (combustible + EU-ETS) en Róterdam se situaría en 689,30 \$/t para el VLSFO en 2026, 642,60 \$/t para el HSFO y 813,78 \$/t para el MGO. En términos interanuales, el coste total del VLSFO subiría un 4,2%, el del HSFO un 6,4%, mientras que el del MGO descendería un 4,4%, reflejando que la bajada del precio del combustible compensaría en parte, aunque no siempre, el incremento del coste regulatorio.

Para Ship and Bunker, otros factores de mercado pueden influir en la evolución del precio del carbono. A finales de 2025 se observó una «desconexión» entre los precios de las EUA y el gas europeo, mercados que «normalmente están estrechamente correlacionados». La empresa GRM señaló en una nota reciente que «la relación entre los precios del gas y los derechos de emisión de la UE es prácticamente inexistente en este momento». Tradicionalmente, precios altos del gas favorecen el uso de carbón en generación eléctrica, elevando la demanda de EUA. Sin embargo, durante 2025, el precio de las EUA subió pese a la caída del gas, lo que se atribuye a una mayor atención del mercado a la posible escasez futura por la reducción de derechos emitidos para fomentar la descarbonización y al menor peso de los combustibles fósiles en el *mix* eléctrico europeo.

MERCADO / CLARKSONS

El transporte marítimo mundial creció 1,1% hasta 12.900 Mt en 2025, según Clarksons

En su Shipping Market Review más reciente, el analista destacó la mejora de los mercados de petroleros y graneleros en la segunda mitad del año

El transporte marítimo mundial creció un 1,1% hasta 12.900 millones de toneladas (Mt) durante 2025 según la edición más reciente del informe Shipping Market Review de Clarksons Research. En dicho informe el analista destacó la buena salud de los fletes de portacontenedores y la mejora de los de petroleros y graneleros en la segunda mitad del año, «a pesar de las complejidades geopolíticas y las incertidumbres que afectan al sector del transporte marítimo», así como la consolidación tras el verano del mercado de compraventa tanto en precios como actividad.

Los fletes de portacontenedores fueron los que mostraron mejores registros en 2025, con un aumento del índice ClarkSea de un 39% interanual. En el caso de los petroleros, el índice ponderado de Clarksons se mantuvo estable respecto a 2024, pero con

tendencias divergentes. Un mercado de crudo saludable en invierno, con cierta relajación a finales de año, pero con un aumento del 39% en los niveles para buques VLCC (*Very Large Crude Carriers*) respecto a 2024, gracias al aumento en la producción de la OPEP, la escasa cartera de pedidos y las sanciones internacionales. En cuanto a los petroleros de productos, el informe habla de un mercado de productos aún «sano» y un mercado de quimiqueros más débil.

Respecto al sector de los graneleros, los mercados se recuperaron de un comienzo de año débil suavizando el descenso hasta un -8% respecto a 2024, con un buen rendimiento de los *Capesize* en el segundo semestre. El índice VLGC (*Very Large Gas Carriers*) subió un 18%, respaldado por el aumento de los volúmenes transportados y las variaciones en las matrices

Los fletes de portacontenedores fueron los que mostraron mejores registros en 2025, con un aumento del índice ClarkSea de un 39% interanual

de transporte, mientras que los ingresos spot de los metaneros cayeron un 31%, a pesar de una sorprendente mejora durante el cuarto trimestre.

Finalmente, los fletes de *car carriers* se fueron corrigiendo a medida que las nuevas construcciones se entregaban y entraban en operación, bajando un 50% de media, mientras que los volúmenes se han mantenido con un aumento del 8% respecto a 2024.

Según el informe, los aranceles han influido en el calendario y la dirección de los flujos comerciales, especialmente de los productos manufacturados. El desvío de buques por el cabo de Buena Esperanza y el petróleo ruso de «larga distancia» siguen sosteniendo el aumento de la demanda de transporte en términos de toneladas-milla, aunque el crecimiento se ralentizó hasta el 1,5 % frente al 6,2 % registrado en 2024.

La flota mundial

La flota mundial creció un 3,5%, hasta alcanzar 2.500 millones de toneladas de peso muerto (Mtpm), con un mayor crecimiento en los portacontenedores (+7,0%), metaneros (+9,0%) y *car carriers* (+13,0%), y más limitado en el sector de los graneleros (+3,0%) y los petroleros (+2,2%). La cartera de pedidos aumentó un

(PASAA PÁGINA 13)



(VIENE DE PÁGINA 12)

13%, hasta 447 Mtpm, con un valor aproximado de 567.000 millones de dólares (máximo histórico en 2008: 656 Mtpm / 630.000 M\$).

La construcción naval aumentó un 6% en términos de CGT (*Compensated Gross Tonnage*) tras años de récord de entregas de metaneros y *car carriers*. Los encargos cayeron un 27% en 2025 respecto a 2024, año que se marcó el máximo en 15 años. La cuota China se situó en el 63% frente al 21% de Corea del Sur. El índice de precios de nuevas construcciones de Clarksons solo bajó un 2%, con los astilleros sin espacio en sus instalaciones para nuevos encargos, especialmente en el caso de buques de gran porte, a pesar del aumento de la capacidad en China.

Los precios de compra-venta en el mercado de segunda mano se recuperaron tras un primer semestre más débil y aumentaron un 9% a lo largo del año. Clarksons valora la flota mundial en alrededor de 1,6 billones de dólares. El reciclaje de buques alcanzó 11,6 Mtpm, lo que supone un aumento del 30% respecto al año anterior, aunque partiendo de niveles muy bajos en 2024 y manteniéndose muy por debajo de la tendencia, con una caída de los precios del 19% hasta los 385 dólares por tonelada LDT.

Además, el mercado de los petroleros ha sufrido un régimen de sanciones cada vez más estricto. En la actualidad hay 933 buques tanque que suman 111 Mtpm, un 16% de la flota, incluidos en la lista de sancionados, además de otros buques que también se encuentran fuera de la flota 'convencional'.

«Los mercados del transporte marítimo han demostrado su resistencia y su fortaleza en el segundo semestre, de 2025, tras un año en primera línea de fuego con una dinámica geopolítica incierta y haciendo frente a las perturbaciones», concluyó Steve Gordon, director general de Clarksons Research.



Un astillero en la ciudad india de Cochin, al sur del país./ HD HYUNDAI.

CONSTRUCCIÓN NAVAL / INVERSIÓN

India lanza un plan de inversión de 5.400 M\$ en 10 años para su construcción naval

El Gobierno de la India ha aprobado destinar un total de 5.400 millones de dólares (M\$) para impulsar su industria de construcción naval. El paquete contempla la inversión de 3.000 M\$ en subvenciones directas a la construcción de buques y otros 2.400 M\$ para mejorar la infraestructura de astilleros. El programa se extenderá hasta 2036, con una posible ampliación hasta 2047, fecha en la que Nueva Delhi aspira a consolidarse como «gran potencia marítima» mientras persigue su objetivo de convertirse en una nación desarrollada.

India se sitúa hoy entre los puestos 20º y 22º del mundo con apenas un 0,06% de cuota de la construcción naval mundial. Gasta entre 70.000 y 75.000 M\$ anuales en servicios marítimos extranjeros, mientras solo un 7% de los buques de propiedad india son de construcción nacional. El Ejecutivo del primer ministro Narendra Modi ha presentado la iniciativa como el 'momento Maruti' del sector naval, en referencia al salto industrial de la India en automoción en los años ochenta.

El objetivo es escalar posiciones con rapidez: entrar en

el top 10 mundial en 2030 y situarse en el top 5 en 2047. Para ello, el plan adopta como referencia la política industrial desplegada por China a comienzos de los 2000. Aquella estrategia impulsó al gigante asiático desde una cuota de un 14% de la construcción naval mundial hasta superar el 70% en la actualidad.

En el lado de la demanda, el plan del Gobierno indio contempla subvenciones del 15% al 25% por buque para hacer más competitivos los pedidos. En el lado de la oferta, incorpora inversión en capacidad e infraestructuras para desarrollar astilleros de primer nivel. El paquete incluye también garantías de crédito respaldadas por el Estado, orientadas a equiparar condiciones de financiación de exportación, un factor clave en la competitividad asiática. Con esta combinación, India busca enviar al mercado una propuesta concreta: precios comparables a los de China y apoyo estatal, sin el riesgo geopolítico asociado al suministro chino.

¿Como afectaría al sector europeo?

Los astilleros en Europa han abandonado en gran medida

los segmentos de graneleros, petroleros y portacontenedores, para concentrarse en nichos de mayor complejidad y valor añadido, como cruceros, ferries y buques especializados. Se prevé que el mercado global de construcción naval crecerá de forma moderada: desde unos 160.000-170.000 M\$ actuales hasta algo más de 200.000 M\$ en 2030. En un mercado de expansión limitada, la entrada de un competidor con apoyo público y vocación exportadora puede intensificar la competencia en precios y presionar los segmentos que aún mantienen algunos constructores europeos.

Si la construcción naval vuelve a tratarse como capacidad estratégica, comparable a sectores como semiconductores o baterías, la consolidación de India como 'cuarto pilar' industrial podría forzar a Europa y EE.UU. a aceptar una mayor concentración de capacidad fuera de sus fronteras o verse obligados a sostener políticas industriales de largo recorrido en un mercado cada vez más condicionado por subsidios, financiación pública y consideraciones geopolíticas.

La cuota de buques propulsados por combustibles alternativos en cartera se mantiene gracias a los portacontenedores

Los encargos caen un 47% respecto a 2024 poniendo de relieve la desaceleración del sector

La cuota de combustibles alternativos en la cartera de pedidos se mantuvo estable, en torno al 38%, durante 2025, según los últimos datos anuales de la plataforma **Alternative Fuels Insight (AFI)** de DNV, gracias fundamentalmente a los pedidos de portacontenedores y, en menor medida, de buques de pasaje y *car carriers*.

En 2025 se registraron un total de 275 pedidos de buques propulsados por combustibles alternativos (excluyendo los metaneros) lo que supone un descenso del 47% respecto a 2024. La caída fue generalizada en el mercado global de nuevas construcciones, que pasó de 4.405 pedidos en 2024 a 2.403 el año pasado (-46%). La plataforma de DNV destaca los datos de contratación de buques portacontenedores: de 447 encargos en 2024 a 547 en 2025. Dicha cifra equivale a alrededor de un 49% del arqueo bruto total y un 68% de los nuevos pedidos de combustibles alternativos.

Los combustibles alternativos fueron la opción elegida por los armadores para sus nuevas construcciones, con un 58% del tonelaje



El *Avenir Aspiration* suministra GNL al portacontenedores *MSC Adya*, en el puerto de Málaga / AXPO.

propulsado por gas natural licuado (GNL), un 36% por combustibles convencionales y un 6% por metanol.

Para el director general marítimo de DNV, Knut Ørbeck-Nilssen, «la desaceleración de 2025 es indicativa de un año turbulento en el que fue más difícil tomar decisiones estratégicas, pero también refleja una reducción natural tras varios años de actividad extraordinaria en cuanto a pedidos. Aun

así, en determinados segmentos se mantiene el impulso hacia el uso de combustibles alternativos. De cara al futuro, el progreso dependerá de una normativa eficaz y global que incentive la adopción de combustibles alternativos, cree condiciones de igualdad y fomente la competencia leal y la aplicación».

En 2025, los buques propulsados por GNL lideraron el mercado de combustibles alternativos en todos los tipos

de buques, con 188 pedidos y un 31% del arqueo bruto total. Los pedidos de metanol cayeron de las 149 unidades registradas en 2024 a 61, mientras que los de amoniaco y GLP tuvieron un aumento limitado.

Los pedidos de buques tanque para el transporte de GLP y etano cayeron un 73% entre 2024 y 2025. Del mismo modo, los graneleros, los petroleros y los quimiqueros registraron descensos pronunciados con respecto al año anterior, «lo que refleja un enfoque continuo en la rentabilidad y menos incentivos inmediatos para que los armadores se comprometan con los combustibles alternativos», declaran desde DNV. Los pedidos de *car carriers* se detuvieron bruscamente tras varios años de fuerte actividad, con un descenso del 90% respecto a 2024.

Según Jason Stefanatos, director global de descarbonización de DNV: «La resistencia de la cartera de pedidos de combustibles alternativos en

(PASA A PÁGINA 15)

EL SUMINISTRO DE GNL COMO COMBUSTIBLE MARINO EN ESPAÑA SE DUPLICA EN 2025 Y SUPERA LOS 8 TWH

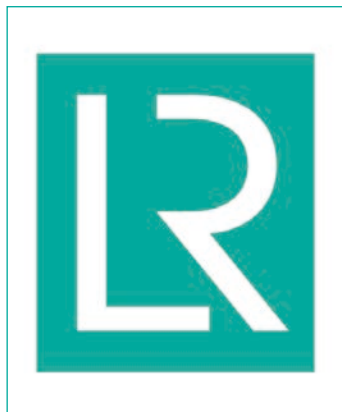
El suministro de gas natural licuado (GNL) como combustible a buques en España creció un 111% en términos de volumen durante 2025, alcanzando 1.177.275 m³ frente a 557.905 m³ registrados 2024, según los datos publicados en el informe estadístico más reciente de Gasnam. En términos energéticos, el suministro pasó de 3.796 GWh en 2024 a 8.010 GWh en 2025, «un salto que refuerza la posición de España

como mercado ibérico de referencia para el uso de GNL en el transporte marítimo», declaran desde Gasnam.

En dicho informe también se identifica un cambio en el modelo de suministro, consolidando las operaciones de buque a buque (*Ship-to-Ship*, STS) como principal opción. Estas aumentan su cuota hasta un 80% en 2025 desde un 44% durante el ejercicio anterior, desplazando a otras modalidades como principal

vía de suministro de GNL en España. El informe destaca asimismo la incorporación del bioGNL, con una penetración del 12% sobre el suministro total de GNL a buques.

En 2025, Portugal registró el «inicio efectivo» de las operaciones de suministro de GNL a buques, con 342 GWh suministrados en 13 operaciones, concentradas mayoritariamente en operaciones STS en el puerto de Sines.



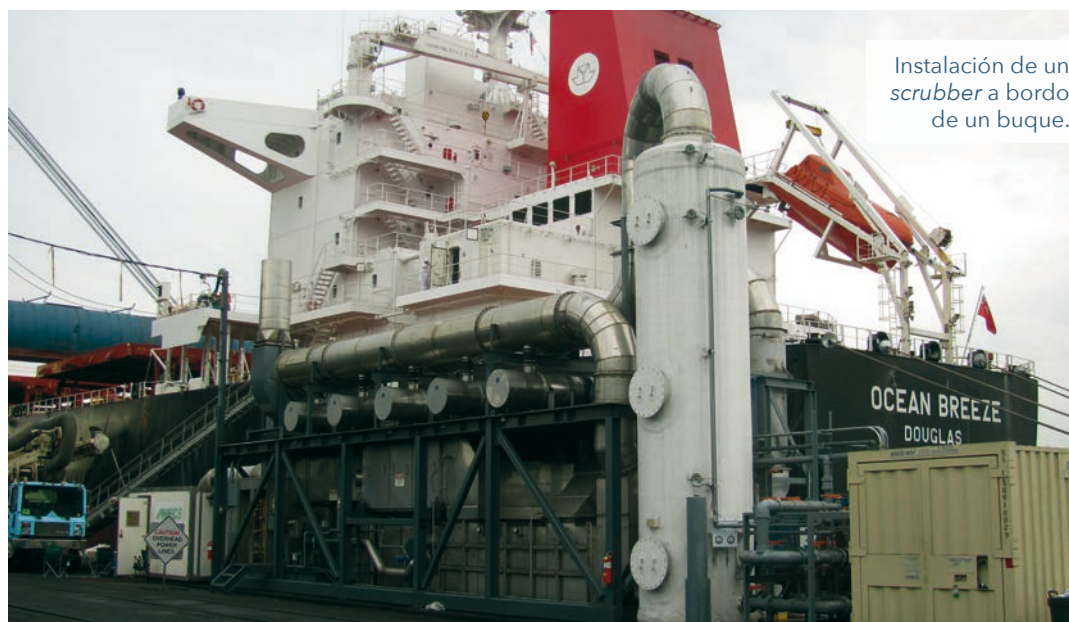
(VIENE DE PÁGINA 14)

2025 se debe principalmente a los cargadores, que han establecido sus propios objetivos de reducción de emisiones, a pesar de la ralentización del mercado y la incertidumbre normativa. Vemos que dan prioridad a las inversiones en las que existe una fuerte alineación entre la infraestructura de combustible, la certeza normativa y la viabilidad comercial, especialmente en el transporte marítimo de contenedores, donde el GNL y el metanol cuentan con el respaldo de cadenas de suministro establecidas y la demanda de los clientes».

Para Stefanatos, segmentos como el de los graneleros o los buques tanque son más sensibles a los ciclos del mercado y a los costes de capital, lo que lleva a una preferencia por los combustibles convencionales hasta que se aclare el ciclo de vida de las emisiones y los incentivos normativos. «En la práctica, este entorno debería animar a los propietarios a centrarse en soluciones escalables, invertir en flexibilidad de combustibles y adoptar medidas de eficiencia energética específicas que puedan adaptarse a medida que evolucionen las políticas y las condiciones del mercado», concluye.

La inversión en buques para el suministro de combustible continuó a buen ritmo, con 22 buques para el abastecimiento de GNL añadidos a la cartera de pedidos, a los que se suman otros capaces de suministrar metanol y biocombustibles. Estos avances indican una creciente confianza en las cadenas de suministro de GNL y en las emergentes opciones multi-combustible, que reducen el riesgo operativo y respaldan la economía de la adopción de combustibles alternativos.

Los sistemas de propulsión eólica auxiliar (*Wind Assisted Propulsion Systems, WAPS*) registraron la entrega de 24 buques en 2025, con un total de 63 velas instaladas, lo que supone un ligero aumento con respecto a 2024, año en el que se entregaron 22 buques y un total de 49 velas instaladas.



Instalación de un scrubber a bordo de un buque.

DESCARBONIZACIÓN / TECNOLOGÍA

La instalación de scrubbers se ralentiza al disminuir la diferencia de precio del combustible

Según Clarksons, la instalación de depuradores de gases de exhaustación (*scrubbers*) se está reduciendo respecto a la 'ola' previa a la entrada en vigor del límite de azufre de la OMI en 2020: tras registrarse en 2019-2020 más de 1.000 instalaciones anuales, el ritmo ha caído a 345 en 2024 y a unas 300 en 2025. Este menor dinamismo se explica, en gran medida, por el menor diferencial de precios entre el VLSFO y el HSFO, que reduce el incentivo económico del *scrubber*. En Róterdam, la diferencia media descendió a 56 dólares por tonelada (\$/t) en 2025, frente a 79 \$/t en 2024 y 100 \$/t en 2023, lo que supone la media anual más baja desde la entrada en vigor del límite de azufre de la OMI en enero de 2020. También influyen unas condiciones de mercado relativamente favorables que desincentivan las varadas para trabajos de instalación.

Alphaliner añade que normativas como el FuelEU Marítimo y el paquete *Fit for 55* de la UE podrían perjudicar aún más a los buques equipados

con *scrubbers*, ya que el consumo adicional de energía de dichos sistemas aumenta las emisiones totales y los costes de cumplimiento asociados. A esto hay que sumar las limitaciones al uso de los sistemas de ciclo abierto que se están extendiendo en puertos de todo el mundo y la creciente cuota de buques de nueva construcción que utilizan combustibles alternativos.

Actualmente, cerca del 70% del GT de la flota mundial de cruceros está equipado con depuradores. A continuación se sitúan los buques *ro-ro*, los petroleros de crudo y los portacontenedores, con porcentajes en torno al 50% en los tres casos. En cambio, los buques quimiqueros y los de carga general convencional son los que menos han adoptado esta tecnología, con una cuota inferior al 10% del tonelaje.

En el caso de los buques portacontenedores, los operadores asiáticos son, proporcionalmente, los que tienen más depuradores de gases de escape instalados. A principios de este año, la taiwanesa Evergreen informó de que un 93%

de su capacidad estaba equipada con *scrubbers*, el porcentaje más alto entre todos los grandes operadores. Le seguían HMM con un 82%, Yang Ming con un 68%, Sinokor con un 62% y Pacific International Lines (PIL) con un 59%.

Entre las navieras europeas, MSC tenía un 67% de su tonelaje de combustible convencional equipado con *scrubbers*, equivalente a 4,1 MTEU y el mayor del mundo en términos absolutos. Por su parte Maersk, CMA CGM y Hapag-Lloyd operan aproximadamente un 40% de su capacidad convencional con *scrubbers*.



DESCARBONIZACIÓN / NORMALIZACIÓN

IACS actualiza la norma UR M78 para impulsar la descarbonización del transporte marítimo

La revisión introduce requisitos de seguridad exhaustivos para los motores alimentados con amoníaco

La Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS) ha anunciado una revisión de su Requisito Unificado UR M78, que hace referencia a los motores de combustión interna alimentados por gases o combustibles con bajos puntos de inflamación. En dicha revisión se introducen requisitos de seguridad exhaustivos para los motores marinos alimentados con amoníaco. Según IACS, esta actualización supone «un paso fundamental para alcanzar los objetivos de descarbonización del sector marítimo y apoyar la transición hacia combustibles sin emisiones de carbono».

La recién publicada cuarta revisión de la UR M78 amplía su alcance e incluye al amoníaco como combustible aprobado para motores de combustión interna. Los aspectos más destacados de esta revisión son los siguientes:

- **Inclusión del amoníaco en el ámbito de aplicación.** La UR M78 abarca ahora los motores alimentados con amoníaco (concretamente, amoníaco anhidro, NH_3), gas natural, etano, el GLP, el metanol y el etanol, lo que garantiza la claridad normativa para los nuevos combustibles sin emisiones de carbono.



Primera operación de transferencia de amoníaco entre buques, a finales de 2024 en Port Dampier, Australia / YARA.

- **Sistemas mejorados de análisis y mitigación de riesgos.**

Los nuevos requisitos exigen sistemas de recuperación de gases y sistemas de mitigación de fugas de amoníaco (ARMS) para prevenir fugas y gestionar eficazmente las emisiones tóxicas.

- **Abordar los riesgos tóxicos y de explosión.**

La revisión introduce medidas para mitigar los riesgos derivados de las fugas del cárter, los sistemas de ventilación, los dispositivos de alivio de explosiones y las mangueras flexibles, garantizando la seguridad de la tripulación.

- **Concepto de seguridad del motor actualizado.**

Una filosofía de seguridad integral aborda ahora las lagunas no cubiertas por la normativa de la OMI, integrando protocolos avanzados de supervisión y respuesta a emergencias.

- **Requisitos de proyecto para tuberías y componentes de gas.**

Las normas revisadas para tuberías de doble pared, fuelles de expansión y mangueras flexibles

Esta cuarta revisión será aplicada de manera uniforme por los miembros de la IACS a partir del 1 de julio de 2027

incluyen la detección obligatoria de fugas y ensayos de tipo para fuelles de expansión de amoníaco y mangueras flexibles.

- **Ventilación y supervisión del cárter.**

Se requiere ventilación por depresión y supervisión continua hasta límites de concentración definidos, con acciones de seguridad automáticas que se activan en condiciones específicas.

- **Documentación técnica y cumplimiento.**

Los fabricantes deben presentar esquemas detallados, conceptos de seguridad e informes de análisis de riesgos para los motores alimentados con amoníaco.

Esta cuarta revisión será aplicada de manera uniforme por las sociedades miembros de la IACS a partir del 1 de julio de 2027.

Para el presidente del Grupo de Política General de IACS, el Dr. Ajay Asok Kumar, «la inclusión del amoníaco en la UR M78 supone un hito importante en nuestro camino hacia la descarbonización. La IACS se compromete a apoyar al sector con normas de seguridad sólidas que permitan la innovación sin concesiones».

Esta revisión proporciona un marco normativo claro para los motores alimentados con amoníaco. Asimismo, el equipo de Proyecto 43 del Panel de Maquinaria de IACS ha colaborado estrechamente con las partes interesadas de todo el sector marítimo para garantizar que la inclusión del amoníaco como combustible alternativo se ajuste a los objetivos globales de descarbonización.

Pueden obtener más información y consultar las últimas revisiones de la UR M78 en el siguiente enlace.



Algeciras invertirá más de 70 M€ en sistemas OPS en sus terminales de contenedores

El puerto de Algeciras destinará 70,5 millones de euros (M€) a la instalación de sistemas de suministro eléctrico a buques (*Onshore Power Supply, OPS*) en las terminales de contenedores de los muelles Juan Carlos I e Isla Verde Exterior, así como en ambos rompeolas, tanto el Dique Norte como el Dique Exento y en la zona *ro-ro* de Isla Verde Exterior. El coste lo asumirá la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras (APBA) con el respaldo de fondos del Mecanismo Conectar Europa.

El proyecto se divide en varios lotes, con 50,1 M€

destinados a las terminales de contenedores que contarán con 20 MW de potencia instalada y 8 conexiones; y los 20,4 M€ restantes para el resto de muelles citados, con 9 MW de potencia.

Asimismo, la AP ha adjudicado a la empresa Tecuni el sistema OPS para el puerto de Tarifa y para los atraques 7B y 8 de la terminal de pasajeros del Puerto de Algeciras por 2,4 y 1,6 millones de euros, respectivamente. Dichos atraques son los que utilizan los buques que operan con Ceuta. En ambos casos el plazo de ejecución es de 10 meses. Se trata

de un proyecto financiado con fondos europeos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia NextGenerationEU para las mejoras de la sostenibilidad y la eficiencia energética. Cabe recordar que a partir de 2030 el suministro eléctrico a buques atracados en puerto será obligatorio en los principales puertos europeos para buques portacontenedores y ferries.

Dentro de su Estrategia Verde, la APBA tiene previsto dedicar un total de 92 M€ al despliegue de sistemas OPS en sus muelles durante los próximos años.

A estos proyectos OPS les precede una inversión de otros 40 M€ necesarios para permitir al Puerto de Algeciras disponer de suficiente potencia eléctrica y seguridad en el suministro. En 2021 la subestación Isla Verde del puerto de Algeciras quedaba conectada a la subestación Cañuelo, a través de una línea de alta tensión y doble circuito de 66 kilovoltios (kV) que le permite disponer de una potencia eléctrica de 78 megavoltiamperios (MVA) con posibilidad de ampliación si la demanda lo requiriera.

Actualmente se está ejecutando la red de distribución de media tensión y centro de seccionamiento del puerto, así como las obras para ofertar a la flota la posibilidad de conectarse a la red eléctrica de tierra en Isla Verde Interior y el Muelle Príncipe Felipe.

Un puerto chino instala un sistema de vacío para el amarre automatizado de buques de gran porte

El puerto de Qingdao puso en marcha el 1 de enero de 2026 el primer sistema de vacío para el amarre automatizado de buques de gran porte en China, en la terminal automatizada de contenedores de dicho puerto. Según publicaron medios chinos, «esta instalación supone un avance significativo en la automatización de los muelles y la gestión de buques en el sector portuario chino».

El primer servicio del nuevo sistema de atraque automatizado se llevó a cabo con el portacontenedores *MSC Saudi Arabia*, de 366 m de eslora, sin necesidad de utilizar amarras convencionales ni personal de maniobra en el muelle. El posicionamiento y el amarre del buque se llevaron a cabo automáticamente utilizando tecnología de succión de 'alto vacío', completando el proceso de amarre en menos de 30 segundos. Las operaciones de amarre convencionales para buques de este tamaño suelen durar entre 20 y 30



Sistema de amarre automatizado por vacío en el puerto chino de Qingdao / CCTV.

minutos. «Este sistema reduce significativamente el tiempo de atraque y mejora la seguridad operativa», declaró un representante del puerto de Qingdao a los medios de comunicación estatales chinos.

La instalación de amarre automatizado consta de 13 unidades de amarre por vacío distribuidas a lo largo de la línea del muelle. El sistema es capaz de generar una fuerza combinada de

aproximadamente 2.600 kN, lo que le permite acomodar buques portacontenedores de más de 200 m de eslora, incluidos los mega portacontenedores que están actualmente en servicio.

Según publicó China News Service, el sistema se basa en una arquitectura de control de tres capas: un centro de control centralizado remoto, terminales móviles y unidades de control locales, que permite una supervisión operativa en tiempo real en todo el muelle. Integra la fusión de múltiples sensores y algoritmos de toma de decisiones inteligentes, combinando tecnología de accionamiento hidráulico, unidades de succión de alto vacío, seguimiento en tiempo real del movimiento de los buques y monitorización continua de las condiciones del viento, las olas y las corrientes.

Al eliminar la necesidad de personal en el muelle durante las operaciones de amarre y desamarre, el sistema aleja a

los trabajadores de la zona de peligro de la línea de amarre, una de las áreas de mayor riesgo en las operaciones de la terminal, mejorando la seguridad en general.

Desde el punto de vista de la eficiencia, el puerto de Qingdao estima que este sistema puede ahorrar más de 200 horas anuales en tiempo de atraque por amarre, lo que equivale a más de diez escalas adicionales por amarre cada año, sin necesidad de ampliar físicamente la infraestructura del muelle.



Aumentan un 18% los ataques piratas y robos a mano armada en 2025 respecto a 2024

Según IMB, mayor número de incidentes se registró en el estrecho de Singapur, mientras que la amenaza de la piratería somalí se contuvo gracias a la presencia naval

Los ataques piratas contra buques mercantes aumentaron un 18% respecto a 2024, según la edición más reciente del Informe Anual sobre Piratería y Robos a Mano Armada del International Maritime Bureau (IMB) correspondiente al año 2025. El informe registra un total de 137 incidentes, frente a los 116 de 2024 y los 120 de 2023, la mayoría de los cuales (58%) se produjo en aguas del estrecho de Singapur.

De los 137 ataques registrados, 121 fueron buques abordados, cuatro fueron secuestrados, dos fueron tiroteados y se intentaron otros diez abordajes. Aunque la mayoría de los incidentes denunciados en 2025 se clasificaron como de baja gravedad, la violencia contra la tripulación continúa: 46 tripulantes tomados como rehenes; 25 secuestrados, y otros 10 amenazados, cuatro resultaron heridos y tres fueron agredidos en 2025. Además, el uso de armas de fuego sigue aumentando. En 2025 se registraron 42 incidentes, frente a los 26 de 2024 y otros 33 incidentes con armas blancas, frente a los 39 de 2024.

Para el secretario general de la Cámara de Comercio Internacional, John Denton, «el aumento de los incidentes pone de relieve la importancia de proteger a la gente de mar y asegurar las principales rutas marítimas, no solo para la seguridad de la tripulación, sino también para la estabilidad de las cadenas de suministro mundiales y las economías que dependen de ellas». Esta es una labor que requiere una cooperación sostenida, con socios regionales e internacionales que trabajen juntos.

Por regiones, la situación más preocupante se registra en el estrecho de Singapur, con el mayor número de incidentes en 2025, 80, frente a los 43 de 2024; y que suponen más de la mitad los ataques notificados. Aunque se consideran de bajo nivel y oportunistas, dichos incidentes registran un aumento desproporcionado en el uso de armas con 27 denuncias en 2025 frente a las ocho de 2024. IMB informa de un descenso significativo en el número de ataques en estas aguas en la última mitad de 2025, después de que la Policía Marítima de Indonesia detuviera a dos bandas en julio de 2025.

El golfo de Guinea también vivió otro año de actividad pirata restringida, gracias a los esfuerzos de las autoridades del golfo. En 2025 se registraron 21 incidentes, frente a los 18 de 2024 y los 22 de 2023.

Finalmente, aunque en 2025 solo se notificaron unos

pocos incidentes frente a las costas de Somalia, en noviembre se produjeron dos incidentes lejos de la costa, lo que demuestra que los grupos piratas somalíes siguen teniendo capacidad para operar a distancia. En ambos casos, las tripulaciones bien preparadas y la rápida respuesta de las fuerzas militares desplegadas en la zona redujeron los riesgos y mejoraron la seguridad de los buques y sus tripulaciones.

La ausencia de un resurgimiento más amplio de la piratería somalí sigue reflejando el fuerte efecto disuasorio de la presencia militar, respaldada por el refuerzo de los buques y el uso de las mejores prácticas de gestión. IMB reconoce «el patrullaje activo y las respuestas contundentes a la piratería por parte de las fuerzas navales y alienta su presencia continua en estas aguas».

Según el director del IMB, Michael Howlett, «los incidentes

denunciados frente a la costa de Somalia ponen de relieve la importancia que sigue teniendo una presencia militar en estas aguas críticas para el transporte marítimo. La cooperación sostenida y reforzada entre las autoridades regionales, las armadas, los socios internacionales y el sector en general siguen siendo esenciales para proteger a los marinos y salvaguardar el comercio por vía marítima».

El centro de notificación de incidentes de piratería (PRC) del IMB también ha expresado su preocupación por la tardanza en las denuncias, dado que las notificaciones respaldan las medidas preventivas y contribuyen directamente a la seguridad de otros buques en las proximidades. «Seguimos instando a todos los buques a que denuncien los incidentes con prontitud, de modo que se puedan comprender mejor los riesgos y se adopten medidas eficaces para proteger a las tripulaciones y los buques», concluyó Howlett.



Las fuerzas militares desplegadas en la zona redujeron los riesgos y mejoraron la seguridad de los buques y sus tripulaciones/ EUNAVFOR.

Los principales armadores de diferentes tipos de buques mercantes

ANAVE A PARTIR DE DATOS DE VARIAS FUENTES

Este informe recopila la información más reciente de diferentes fuentes especializadas del sector, sobre los diez principales armadores de los sectores más representativos de la marina mercante.

Para mayor facilidad, en cada tabla hemos consolidado la información relativa a las empresas que pertenecen a un mismo grupo y señalamos,

en la última columna, el puesto que las empresas ocupaban un año antes.

Además, dado que en el caso de los buques tanque y graneleros existe gran representación de empresas de titularidad estatal, hemos optado por resaltarlas en color naranja y ampliado las tablas en estos segmentos a los quince primeros armadores.

Comentario

Esta clasificación se publicó por primera vez en la Tribuna Profesional de enero de 2015 y, desde su primera actualización en 2018, se ha venido publicando bienalmente. Se trata pues de la quinta actualización de este informe sobre las compañías con mayor cuota de mercado en los sectores más relevantes de la marina mercante.

En general las tablas muestran las diez principales empresas o grupos empresariales de cada segmento del mercado, salvo en el caso de los buques tanque y graneleros, que se incluyen los quince primeros armadores debido a la gran intervención de empresas públicas, las cuales aparecen resaltadas en color naranja.

De la misma manera que se venía observando en las ediciones anteriores, el

segmento de los buques tanque presenta una notable participación de empresas públicas, con un total de cinco entre las primeras quince. Una empresa pública lidera la lista y, por primera vez desde que se actualiza esta tribuna, el segundo es un armador privado.

En el caso de los buques graneleros, dos empresas públicas aparecen entre

(PASA A PÁGINA 23)

PORCENTAJE DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL QUE OPERAN LAS 10/15 PRIMERAS EMPRESAS						
	10/15 primeros		Mundial		% 10/15 primeros	
	Buques	Capacidad	Buques	Capacidad	Buques	Capacidad
Buques tanque (tpm)	1.226	186.420.000	16.815	715.480.000	7,3%	26,1%
Graneleros (tpm)	1.504	195.860.000	13.423	993.970.000	11,2%	19,7%
Portacontenedores (armadores) (TEU)	1.874	11.313.702	3.043	14.996.018	61,6%	75,4%
Portacontenedores (operadores) (TEU)	3.578	23.750.618	6.766	28.369.268	52,9%	83,7%
Car carriers (nº coches)	574	3.534.069	679	4.031.849	84,5%	87,7%
GNL (m³)	333	53.245.000	733	109.692.600	45,4%	48,5%
Cruceros (nº camas)	247	592.305	336	648.149	73,5%	91,4%



PRINCIPALES ARMADORES DE BUQUES TANQUE						
A 1 de septiembre de 2025 // Fuente: Clarksons shipping review & outlook - Autumn 2025						
Armador	País	N.º Buques	Mtpm	Cuota flota	Tpm medio	Otoño 2023
1 China COSCO Shipping	China	169	20,02	2,73%	118.462	1
2 Fredriksen Group	Noruega	99	19,95	2,72%	201.515	2
3 China Merchants	China	131	19,26	2,62%	147.023	3
4 Bahri	Arabia Saudí	83	17,19	2,34%	207.108	5
5 Angelicoussis Group	Grecia	69	16,13	2,20%	233.768	4
6 Nat Iranian Tanker	Irán	54	13,5	1,84%	250.000	6
7 Sinokor Merchant	Corea del Sur	110	13,03	1,77%	118.455	7
8 Dynacom Tankers Management	Grecia	75	12,56	1,71%	167.467	8
9 Mitsui OSK Lines - MOL	Japón	141	10,66	1,45%	75.603	9
10 Petronas	Malasia	55	9,24	1,26%	168.000	10
11 International Seaways	Estados Unidos	74	8,34	1,14%	112.703	11
12 Tsakos Group	Grecia	65	7,66	1,04%	117.846	13
13 Thenamaris	Grecia	54	7,20	0,98%	133.333	19
14 Nippon Yusen Kaisha - NYK	Japón	45	7,08	0,96%	157.333	17
15 Scorpio Group	Mónaco	99	6,98	0,95%	70.505	15
Total 15 primeros		1.323	188,8	25,70%	142.706	
TOTAL MUNDIAL		17.652	734,65	100%	41.619	

PRINCIPALES ARMADORES DE GRANELEROS						
A 1 de septiembre de 2025 // Fuente: Clarksons shipping review & outlook - Autumn 2025						
Armador	País	N.º Buques	Mtpm	Cuota flota	Tpm medio	Otoño 2023
1 China COSCO Shipping	China	313	35,55	3,4%	113.578	1
2 Nippon Yusen Kaisha NYK	Japón	203	22,38	2,1%	110.246	2
3 CMB	Bélgica	111	17,87	1,7%	160.991	40
4 Star Bulk Carriers	Grecia	140	13,93	1,3%	99.500	4
5 Berge Bulk	Singapur	73	13,68	1,3%	187.397	5
6 Mitsui OSK Lines MOL	Japón	129	12,95	1,2%	100.388	9
7 Pan Ocean	Corea del Sur	79	12,13	1,1%	153.544	8
8 China Merchants	China	102	12,01	1,1%	117.745	6
9 Kawasaki Kisen Kaisha K-Line	Japón	95	11,48	1,1%	120.842	7
10 Winning International Group	Singapur	55	10,60	1,0%	192.727	10
11 Nissen Kaiun	Japon	98	8,61	0,8%	87.857	14
12 Oldendorff Carriers	Alemania	77	8,23	0,8%	106.883	11
13 Angelicoussis Group	Grecia	44	8,21	0,8%	186.591	12
14 H-Line Shipping	Corea del Sur	38	7,62	0,7%	200.526	15
15 Navios Holdings	Grecia	52	6,94	0,7%	133.462	16
Total 15 primeros		1.609	202,19	19,2%	125.662	
TOTAL MUNDIAL		14.450	1.055,74	100%	73.062	



PRINCIPALES ARMADORES DE PORTACONTENEDORES

A 24 de enero de 2025 // Fuente: Alphaliner Top 100 global liner companies

	Armador	País	N.º Buques	TEU	Cuota flota	TEU medio	Diciembre 2023
1	Mediterranean Shipping Co. - MSC	Dinamarca	723	4.515.652	13,4%	6.246	1
2	Maersk	Suiza	345	2.798.625	8,3%	8.112	2
3	CMA CGM Group	Francia	355	2.607.763	7,7%	7.346	3
4	COSCO Group	China	208	2.163.334	6,4%	10.401	4
5	Hapag-Lloyd	Alemania	132	1.449.397	4,3%	10.980	5
6	Evergreen Line	Singapur	162	1.352.895	4,0%	8.351	7
7	Ocean Network Express - ONE	Taiwán	104	945.416	2,8%	9.091	6
8	Hyundai Merchant Marine - HMM	Corea del Sur	72	833.974	2,5%	11.583	8
9	Wan Hai Lines	Taiwán	119	585.360	1,7%	4.919	9
10	Yang Ming Marine Transport Corp.	Taiwán	59	333.691	1,0%	5.656	10
Total 10 primeros			2.279	17.586.107	52,1%	8.268	
TOTAL MUNDIAL			7.502	33.725.939	100%	4.496	

PRINCIPALES OPERADORES DE LÍNEAS DE PORTACONTENEDORES

A 24 de enero de 2025 // Fuente: Alphaliner Top 100 global liner companies

	Armador	País	N.º Buques	TEU	Cuota flota	TEU medio	Diciembre 2023
1	Mediterranean Shipping Co.	Suiza	976	7.154.803	21,2%	7.331	1
2	APM Maersk	Dinamarca	730	4.629.755	13,7%	6.342	2
3	CMA CGM Group	Francia	712	4.155.811	12,3%	5.837	3
4	China COSCO Group	China	550	3.585.152	10,6%	6.518	4
5	Hapag-Lloyd	Alemania	286	2.382.965	7,1%	8.332	5
6	Ocean Network Express - ONE	Singapur	271	2.093.763	6,2%	7.726	6
7	Evergreen Line	Taiwán	239	1.957.729	5,8%	8.191	7
8	Hyundai Merchant Marine - HMM	Corea del Sur	96	1.017.405	3,0%	10.598	8
9	Yang Ming Marine Transport Corp.	Taiwán	96	710.119	2,1%	7.397	9
10	ZIM	Israel	116	702.641	2,1%	6.057	10
Total 10 primeros			4.072	28.390.143	84,2%	7.433	
TOTAL MUNDIAL			7.502	33.725.939	100%	4.496	

PRINCIPALES ARMADORES DE METANEROS

A 1 de septiembre de 2025 // Fuente: Clarksons shipping review & outlook - Autumn 2025

	Armador	País	N.º Buques	Miles m³	Cuota flota	m³ medio	Otoño 2023
1	Qatar Gas (Nakilat)	Catar	43	8.987	7,0%	209.000	1
2	Angelicooussis Group	Grecia	45	7.539	5,9%	167.533	2
3	Mitsui OSK Lines	Japon	47	7.270	5,7%	154.681	3
4	Seapeak	Bermudas	43	6.176	4,8%	143.628	5
5	Nippon Yusen Kaisha	Japón	42	6.133	4,8%	146.024	4
6	Knutsen OAS Shipping	Noruega	33	5.170	4,0%	156.667	8
7	GasLog	Grecia	26	4.404	3,4%	169.385	6
8	BW Group	Bermudas	26	4.222	3,3%	162.385	7
9	Dynagas (Dynacom)	Grecia	23	4.025	3,1%	175.000	10
10	Petronas	Malasia	27	3.586	2,8%	132.815	9
Total 10 primeros			355	57.512	44,8%	161.712	
TOTAL MUNDIAL			846	128.431	100,0%	151.810	

PRINCIPALES OPERADORES DE CAR CARRIERS

Nippon Yusen Kaisha Fact Book I- Global Car Transport Fleet Ranking

	Armador	País	N.º Buques	Coches	Cuota flota	Coches medio	Enero 2023
1	NYK Line	Japon	114	699.676	16,3%	6.138	2
2	Wallenius Wilhelmsen Logistics ASA - WWL	Noruega	111	752.488	17,6%	6.779	1
3	Mitsui O.S.K. Line - MOL	Japón	88	542.459	12,7%	6.164	3
4	Kawasaki Kisen Kaisha - K-Line	Japón	85	523.808	12,2%	6.162	4
5	Hyundai Glovis	Corea del Sur	82	538.840	12,6%	6.571	5
6	Höegh Autoliners	Noruega	37	263.315	6,1%	7.117	7
7	Grimaldi Group	Italia	29	165.865	3,9%	5.719	6
8	Gold Star Lines	Hong Kong	16	81.340	1,9%	5.084	8
9	Neptune Lines	Grecia	16	66.290	1,5%	4.143	9
10	COSCO Group	China	12	71.480	1,7%	5.957	//
Total 10 primeros			590	3.705.561	86,5%	5.983	
TOTAL MUNDIAL			699	4.283.956	100%	6.129	



PRINCIPALES ARMADORES DE CRUCEROS

Fuente: ISL Bremen - The 10 top ranking cruise shipping companies mid of year

	Armador	País	Buques	Camas	%	Camas media	Julio 2024
1	Carnival Corporation	EEUU/UK	93	267.625	35,8%	2.878	1
2	Royal Caribbean Cruises	Estados Unidos	55	147.536	19,8%	2.682	2
3	Mediterranean Shipping Co.	Suiza	25	87.179	11,7%	3.487	3
4	Norwegian Cruise Line Holdings	Estados Unidos	34	72.489	9,7%	2.132	4
5	TUI Cruises	Alemania	14	26.232	3,5%	1.874	5
6	Disney Cruise Lines	Estados Unidos	6	13.508	1,8%	2.251	7
7	Virgin Voyages	Estados Unidos	4	11.200	1,5%	2.800	6
8	Viking Holding	Estados Unidos	13	11.122	1,5%	856	8
9	TUI Travel Plc	Alemania	5	7.546	1,0%	1.509	9
10	Resorts World	Singapur	3	7.326	1,0%	2.442	//
Total 10 primeros			252	651.763,0	87,3%	2.586	
TOTAL MUNDIAL			427	746.996	100%	1.749	

(VIENE DE PÁGINA 19)

las quince más importantes. También en este segmento el principal armador es una empresa pública, si bien la diferencia con respecto al segundo armador se ha reducido en los últimos años.

La concentración empresarial varía de unos sectores a otros. Los quince mayores armadores de buques tanque únicamente suman el 25,7% de la capacidad de transporte de la flota mundial de este tipo de buque y, en el caso de los graneleros, este porcentaje es todavía menor, un 19,2% del tonelaje total.

En el segmento de los portacontenedores, existen numerosos armadores que se encargan de la gestión técnico-náutica de estos buques, que ceden en fletamento por tiempo a las grandes líneas. En la primera tabla, se incluyen los principales armadores, operen o no líneas, mientras que en la segunda tabla figuran los operadores de líneas regulares, que utilizan tanto buques propios como tomados en fletamento por tiempo. Como se puede apreciar, los diez principales operadores de portacontenedores controlan el 84,2% de la capacidad de la flota mundial de este tipo de buques, pero gran parte de sus buques son tomados en fletamento por tiempo y solo el 52,1% de los TEU se corresponden con buques que tienen en propiedad.

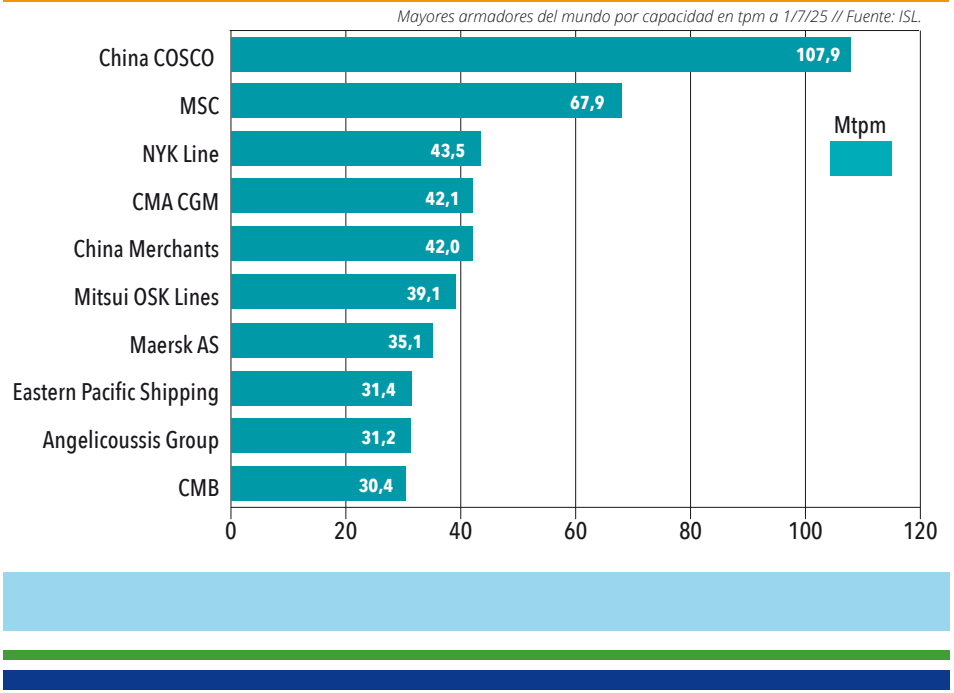
Los diez principales armadores de metaneros (LNG) suman el 44,8% de la oferta de transporte.

Los segmentos de buques de cruceros y *car carriers* son los que presentan una mayor concentración. En el caso de los *car carriers*, los diez principales armadores suman el 86,5% de la capacidad (en nº de coches) y los cinco primeros el 71,4%. En la flota de buques de crucero, los cinco principales armadores controlan

el 80,5% de la capacidad mundial (en nº camas) alcanzando el 87,3% en el caso de los diez primeros.

Finalmente, incluimos un gráfico con la clasificación y capacidad total de las principales empresas navieras, elaborada por ISL y publicada en su informe 'Shipping Statistics and Market Review 2025'.

PRINCIPALES ARMADORES MUNDIALES POR TONELAJE



DNV

ENERO

08

Dña. Elena Seco se reunió con el secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, D. Benito Núñez.

09

Dña. Elena Seco participó en una reunión del grupo de trabajo de SPC Spain sobre impulsar una nueva convocatoria del programa de ecoincentivos marítimos.

14

Dña. Elena Seco se entrevistó con representantes de la consultora Price Waterhouse Coopers (PwC) sobre el Observatorio del Transporte, en colaboración con GASNAM en una iniciativa para el desarrollo de un Observatorio sobre la descarbonización del transporte. Ese mismo día, Dña. Marina Ronda participó en una reunión con representantes de ECSA sobre el nuevo Sistema de Entradas y Salidas (EES).

20

Dña. Marina Ronda se reunió telemáticamente con representantes de empresas asociadas y Puertos del Estado sobre las últimas novedades de la implantación del Sistema EES en puertos españoles.

21

Dña. Marina Ronda asistió a la reunión mensual telemática que organiza la agencia EU-Lisa sobre el nuevo Sistema de Entradas y Salidas (EES) y el Sistema Europeo de Información y Autorización de Viajes (ETIAS).

22

Tuvo lugar una reunión del comité directivo de ANAVE en la sede de la Asociación.

26

Dña. Desirée Martínez participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del ISM.

27

Dña. María Fernández-Llamazares asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva del ISM.

28

Dña. Elena Seco presidió una reunión de la junta directiva y la asamblea general de SPC Spain.

29

Dña. Elena Seco asistió a la reunión del Comité Técnico Español del Lloyd's Register en el que participó en una mesa redonda sobre la implantación del reglamento Fuel EU Marítimo. Ese mismo día, asistió a un almuerzo de trabajo con el secretario general de CEOE, D. José Alberto González-Ruiz. Dña. Araiz Basurko participó en una reunión de la CIAIM.

30

Dña. Elena Seco se reunió con el secretario general de Transportes Aéreo y Marítimo, D. Benito Núñez, sobre la reanudación del programa de ecoincentivos. Ese mismo día, Dña. Araiz Basurko y Dña. Marina Ronda se reunieron con representantes de Fred Olsen, Balearia y Trasmed GLE.

AGENDA

5 de febrero de 2026

CONFERENCIA SOBRE ECONOMÍA AZUL

El próximo 5 de febrero se celebrará una conferencia con título 'Economía Azul', a las 18:30, en el Centro de Interpretación del Vino y la Sal (Plaza de las Bodegas - Chiclana de la Frontera), organizada por el Ateneo de Chiclana e impartida por el Sr. D. Javier Garat Pérez, Presidente del Clúster Marítimo Español y Secretario General de CEPESCA, y presentado por el Sr D. Miguel Aragón Fontenla, Delegado de Cultura del Club Náutico Sancti Petri. La entrada es libre hasta completar el aforo.

12 de febrero de 2026

NAVEGANDO LA TRANSICIÓN: CLAVES DE 2025 Y PERSPECTIVAS FUTURAS

Vertis y ACOGEN torganizan su webinar anual sobre el mercado del CO₂ el 12 de febrero a las 15h. Durante la jornada se analizarán profundamente el panorama cambiante del EU ETS, evaluando el paso de un 2025 de transición a un 2026 decisivo. Asimismo se desglosarán las principales dinámicas de mercado, los cambios regulatorios y la evolución sectorial que marcaron el 2025, y valoraremos expectativas basadas en datos sobre lo que cabe esperar este 2026. La asistencia es gratuita. [Más información e inscripciones.](#)

19 de febrero de 2026

MESA REDONDA 'GREEN PORTS'

El Comité de Asuntos Marítimos y Marinos del Instituto de la Ingeniería de España organiza esta jornada con expertos del sector que compartirán sus conocimientos sobre el papel de los puertos en la transición energética y la descarbonización del transporte marítimo, así como sobre los impactos y oportunidades que se generan. Además de asistir presencialmente, se podrá seguir la jornada a través del canal de youtube del Instituto de la Ingeniería. [Más información e inscripciones.](#)

25 de febrero de 2026

JORNADA DE DESCARBONIZACIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Soermar con la colaboración de Astican, Astander y Astibal organiza el 25 de febrero en el Auditorio El Beatriz de Madrid esta jornada sobre descarbonización en el transporte marítimo. El acto reúne a los principales actores del sector: armadores, astilleros, sociedades de clasificación y Administración; para analizar qué tecnologías funcionan hoy, cómo se integran en reformas de buques y cómo encajan en el marco regulatorio europeo e internacional.

Del 3 al 5 de marzo de 2026

BILLS OF LADING ESSENTIALS IN SPANISH

El seminario *online* 'Bills of Lading Essentials in Spanish' de BIMCO se estructura en seis sesiones impartidas a lo largo de tres días, con enfoque práctico sobre el conocimiento de embarque (Bill of Lading, B/L) y su encaje en el conjunto de documentos habituales de las transacciones de comercio internacional. La formación se imparte íntegramente en español y los materiales preparados por los formadores también estarán en español. https://www.bimco.org/training-events/bimco-training/2026/0303_bl-spanish/.

Convocatoria abierta

SHIPPING DE GNL -11ª EDICIÓN

El Instituto Marítimo Español (IME) ofrece este curso online dirigido a profesionales, empresas y organizaciones que quieran una especialización en el transporte marítimo de gas natural licuado. Este curso tiene una duración de 20 horas lectivas y su precio es de 425 € + IVA con descuentos especiales para grupos y antiguos alumnos. Los alumnos que hayan finalizado satisfactoriamente el curso recibirán un diploma, expedido por el Instituto Marítimo Español, acreditando la realización del mismo. Más información, programa e inscripciones en <https://www.ime.es/curso-ime/shipping-gnl/>



NOVEDADES NORMATIVAS SOBRE SEGURIDAD Y MEDIO AMBIENTE

Informe semestral que recopila las novedades normativas sobre seguridad y medio ambiente en el ámbito internacional (OMI, OIT), comunitario y nacional

**EDICIÓN
DICIEMBRE 2025**
95 € + IVA
(Disponible desde
18/12/2025)

ÍNDICE

1. SOLAS Y OTROS CÓDIGOS RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD DEL BUQUE

- 1.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento
- 1.2. Entrada en vigor de enmiendas adoptadas
- 1.3. Otros asuntos relacionados con la seguridad marítima

2. MARPOL Y OTROS ASUNTOS RELACIONADOS CON LA PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE MARINO

- 2.1. Próxima entrada en vigor de enmiendas ya adoptadas
- 2.2. Anexos de MARPOL
- 2.3. Otros asuntos relacionados con la protección del medioambiente

3. UNIÓN EUROPEA (UE)

- 3.1. Novedades normativas publicadas en el DOUE
- 3.2. Otros asuntos comunitarios

4. PIRATERÍA

5. PORT STATE CONTROL

- 5.1. Resultados del informe del MOU de París correspondiente a 2021
- 5.2. Resultados del PSC para buques de pabellón español
- 5.3. Campaña de Inspección Concentrada (CIC)
- 5.4. Otros asuntos relacionados con el PSC

6. NORMATIVA ESPAÑOLA

- 6.1. Novedades normativas publicadas en el BOE
- 6.2. Otros asuntos relacionados con la normativa española