

Marina mercante y transporte marítimo

2025/2026



I
pág. 4

PREÁMBULO DEL PRESIDENTE

II
pág. 6

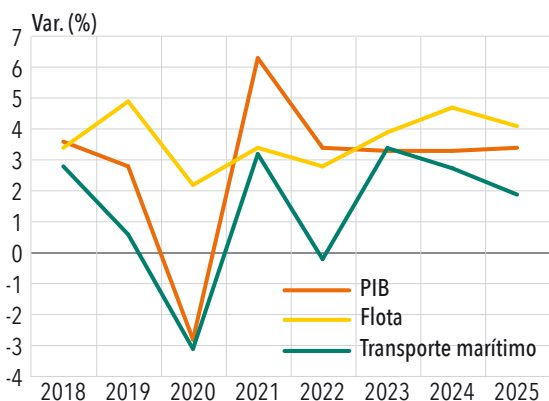
COMISIÓN PERMANENTE

1

pág. 10

MERCADO MUNDIAL

El comercio marítimo mundial cerró 2025 con un nuevo récord, 13.005 Mt y 67,3 billones de toneladas·milla, en un entorno marcado por tensiones geopolíticas, barreras comerciales y disrupciones en rutas clave.

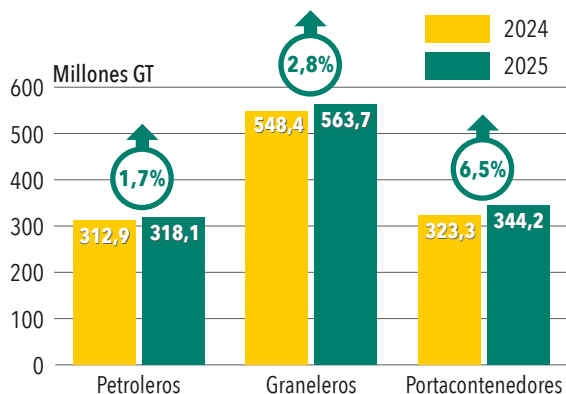


2

pág. 14

FLOTA MERCANTE MUNDIAL

La flota mercante mundial creció en 2025 un 4,1% en GT y un 3,5% en tpm, impulsada por nuevas entregas y un reciclaje todavía moderado. La cartera de pedidos alcanzó su nivel más elevado desde 2010.



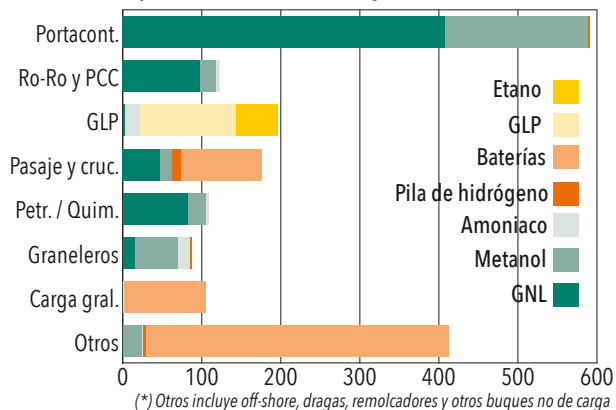
3

pág. 18

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Los encargos se redujeron un 11,5% en 2025 respecto al pico de 2024, pero la cartera de pedidos siguió creciendo hasta situarse en máximos de los últimos 15 años. El 44,2% del tonelaje en cartera ya corresponde a buques preparados para combustibles alternativos.

Número de buques en cartera con tecnologías alternativas



4

pág. 21

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL

El comercio marítimo español movió 357,0 Mt en 2025 (+0,2%). El avance de la mercancía general (+3,6%) compensó el descenso de los graneles líquidos (-1,5%) y sólidos (-3,4%).

Los graneles sólidos retrocedieron un 3,4% hasta **76,0 Mt**

Los graneles líquidos descendieron un 1,5% hasta **140,4 Mt**

compensó el descenso de los graneles líquidos (-1,5%) y sólidos (-3,4%).

La mercancía general aumentó un 3,6% hasta **140,6 Mt**



III

pág. 7

COMITÉ DIRECTIVO

IV

pág. 8

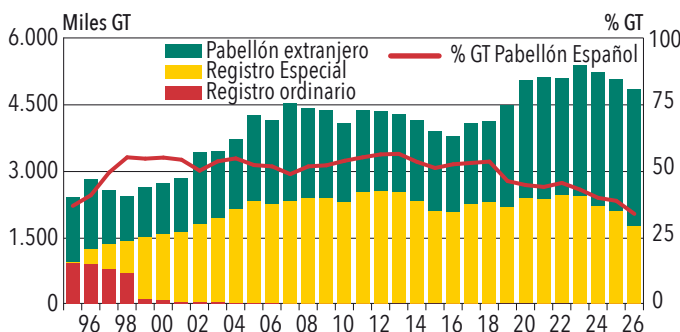
ORGANIZACIÓN INTERNA

5

pág. 24

FLOTA MERCANTE CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS

A 1 de enero de 2026, la flota mercante controlada por navieras españolas sumaba 202 buques y 4,8 MGT. El tonelaje bajo pabellón nacional cayó por debajo de los 2 MGT por primera vez en más de dos décadas.



6

pág. 28

POLÍTICA SECTORIAL INTERNACIONAL

La OMI no logró adoptar el Marco de Cero Neto, aplazando una decisión que el sector necesita para planificar inversiones en descarbonización. A ese escenario de incertidumbre regulatoria se suma la crisis de Ormuz, que ha alterado gravemente las condiciones de seguridad en una de las rutas energéticas más relevantes del mundo. La revisión del ETS europeo, prevista para julio de 2026, es la oportunidad de preparar la convergencia hacia el futuro marco global.

7

pág. 30

POLÍTICA SECTORIAL NACIONAL

La Estrategia Marítima de España 2025-2050 y el Plan Nacional de Descarbonización abren una oportunidad para reforzar la competitividad del sector, siempre que se traduzcan en medidas concretas y financiación suficiente.



8

pág. 32

APÉNDICE ESTADÍSTICO

Series históricas de comercio marítimo mundial, flota mundial, tráfico marítimo español y la flota de pabellón español.

9

pág. 34

EMPRESAS ASOCIADAS

Relación completa y datos de contacto de las 45 empresas miembros de ANAVE a 31 de mayo de 2026.

PREÁMBULO DEL PRESIDENTE

La incertidumbre en la OMI, la revisión del ETS y la crisis de Ormuz elevan la presión sobre el sector. En España, ANAVE centra sus prioridades en la Estrategia Marítima y en el retorno de los fondos ETS.

EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERNACIONAL cierra un nuevo ejercicio marcado por la incertidumbre. La economía mundial ha mantenido un crecimiento positivo y el comercio marítimo volvió a alcanzar máximos históricos, con 13.005 millones de toneladas transportadas y 67,3 billones de toneladas-milla. Sin embargo, el entorno en el que operan las empresas navieras es cada vez más complejo, por la acumulación de tensiones geopolíticas, nuevas barreras comerciales y normas ambientales.

Tres elementos han concentrado la atención del sector. El primero, el aplazamiento de la adopción del Marco de Cero Neto de la OMI que las empresas necesitan para planificar sus inversiones en descarbonización. El segundo, la revisión de la Directiva ETS, que abre una oportunidad para corregir lagunas y preparar la alineación de la normativa europea con el futuro régimen internacional. El tercero, la crisis de Ormuz, que desde finales de febrero ha deteriorado gravemente las condiciones de seguridad para los buques que transitan por una de las rutas energéticas más relevantes del mundo.

En materia de descarbonización, la posición de ANAVE es clara. El transporte marítimo es una actividad global y necesita reglas globales. Los buques que se contratan hoy navegarán durante décadas. Las decisiones sobre propulsión, combustibles y tecnología se toman ahora, con inversiones muy intensivas en capital y con un horizonte regulatorio todavía insuficientemente definido. Cuanto más se prolongue esa incertidumbre, más difícil será acometer la transición de forma ordenada.

El único foro capaz de ofrecer ese marco global es la OMI. El ETS y FuelEU Marítimo cubren, en conjunto, en torno al 13% de las emisiones del transporte marítimo mundial. Por tanto, cualquier reducción efectiva de las emisiones globales exige un acuerdo internacional que incluya también al 87% restante. El aplazamiento del Marco de Cero Neto es un revés y la situación actual no permite ser optimistas sobre un acuerdo a corto plazo. Aun así, los tra-

bajos técnicos deben continuar y la UE debería utilizar su peso político para facilitar un acuerdo global, no para consolidar un régimen regional permanentemente que genere costes, distorsiones competitivas e incertidumbre sin reducir de forma efectiva las emisiones globales del sector.

La transición energética ya se refleja en las decisiones de inversión, aunque de forma desigual según el tipo de tráfico y de empresa. La cartera de pedidos de nuevos buques es la más elevada desde 2010 y equivale al 17,7% de la flota mundial. Además, el 44,2% del tonelaje en GT contratado corresponde a buques con capacidad para utilizar combustibles alternativos. Estas cifras confirman que las empresas están invirtiendo, pero también muestran las dificultades del proceso: buena parte de esas inversiones se concentra en segmentos con tráficos regulares, escalas previsibles y mayor capacidad para acceder a determinados combus-

Los ataques y apresamientos de buques en el estrecho de Ormuz han vuelto a situar a las tripulaciones en una posición de riesgo inaceptable. Los marinos se convierten en víctimas inocentes de conflictos ajenos al transporte marítimo.

tibles en puertos concretos. No es la situación de gran parte de la flota que opera en régimen *tramp*, más fragmentada, con rutas variables y con menor capacidad para anticipar dónde podrá abastecerse. La transición no será igual para todos los tráficos ni para todas las empresas.

Precisamente por eso es tan importante que las políticas públicas acompañen al sector. Aunque existen inversiones en marcha, la flota mundial

sigue envejeciendo y muchos armadores retrasan decisiones de renovación porque no existe suficiente claridad tecnológica, regulatoria ni económica. No basta con imponer objetivos. Hay que crear las condiciones para alcanzarlos: disponibilidad real de combustibles, infraestructuras de suministro, seguridad jurídica y mecanismos de apoyo proporcionados.

Solo en España, en el primer ejercicio de aplicación del ETS marítimo, las navieras sujetas a la administración española entregaron más de cinco millones de derechos, con un valor económico de unos 380 millones de euros. Con la progresiva entrada en vigor del sistema, los ingresos asociados al ETS marítimo administrado por España podrían superar los 700 millones en 2026 y sobrepasar los 5.000 millones acumulados hasta 2030. Frente a esas cifras, el Plan de Acción Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo prevé 250 millones de euros en ayudas en el periodo 2026-2030. Es un avance positivo, pero representa apenas una pequeña parte del volumen económico generado por el propio sector.

Garantizar que la mayor parte de esos recursos revierta en la transición energética del transporte marítimo seguirá siendo una prioridad para ANAVE. Mientras el sector permanece incluido en el ETS, los ingresos que genera no deben diluirse en otros fines. Deben utilizarse para reducir

el diferencial de coste de los combustibles sostenibles, apoyar la renovación y transformación de buques, facilitar inversiones en eficiencia energética y evitar que la normativa regional se traduzca únicamente en una pérdida de competitividad para las navieras europeas.

La revisión de la Directiva ETS prevista para julio de 2026 debe garantizar que los ingresos del ETS marítimo se destinen efectivamente a la descarbonización.



nización del sector, que se mantengan y amplíen las exenciones para las islas y regiones ultraperiféricas, donde la transición es más costosa y la conectividad marítima más crítica, y que no se generen incentivos al trasvase de mercancías hacia modos de transporte menos eficientes desde el punto de vista ambiental. Y debe preparar, de forma explícita, la convergencia hacia el futuro marco global de la OMI.

La crisis de Ormuz ha añadido una dimensión nueva a un entorno geopolítico ya deteriorado. Las restricciones de tránsito, los ataques y apresamientos de buques, las interferencias en sistemas de navegación, la manipulación de datos AIS y la presencia de minas marinas han vuelto a recordar la vulnerabilidad de determinadas rutas marítimas y la importancia estratégica del transporte marítimo para la seguridad de los suministros.

Pero, por encima de cualquier efecto sobre los fletes, los precios de la energía o las cadenas logísticas, esta crisis afecta en primer lugar a las personas que trabajan a bordo. La seguridad de las tripulaciones debe seguir siendo una prioridad absoluta. Ningún debate sobre costes, tráficos o rutas alternativas puede hacer olvidar que son los marinos quienes afrontan directamente los riesgos derivados de la inestabilidad geopolítica.

La crisis también ha puesto de manifiesto la importancia de proteger determinados servicios marítimos esenciales. España actuó con agilidad al reconocer el carácter estratégico de los servicios marítimos regulares insulares y articular un sistema de ayudas a través del RD-ley 7/2026, ampliado posteriormente por el RD-ley 9/2026 para incluir también los servicios de carga pura esenciales para el abastecimiento de los territorios no peninsulares. Es una medida necesaria y coherente con el papel que el transporte marítimo desempeña en la cohesión territorial, especialmente en los tráficos con Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.

En España, la aprobación de la Estrategia Marítima 2025-2050 debe valorarse positivamente. El documento reconoce por primera vez de forma integrada el papel del sector marítimo en la economía, la conectividad, la energía, el empleo, la administración y la competitividad del país. Pero su utilidad dependerá de su ejecución. El reto ahora es pasar del diagnóstico a medidas concretas, con calendario, presupuesto, responsables identificados y mecanismos de seguimiento.



El Registro Especial de Canarias sigue necesitando una reforma que lo acerque a los registros europeos más competitivos. La administración marítima debe avanzar hacia procedimientos más ágiles, homogéneos y orientados al servicio de las empresas.

Las ayudas a la descarbonización deben ser tecnológicamente neutras, incluir tanto nuevas construcciones como actuaciones sobre buques existentes y basarse en la reducción efectiva de emisiones. España dispone de empresas, puertos, industria auxiliar y capacidad técnica para desempeñar un papel relevante en la transición marítima, pero necesita un entorno regulatorio y administrativo que facilite esa contribución.

La evolución del suministro de GNL a buques en los puertos españoles muestra el potencial de España en este ámbito. En solo dos años, el volumen suministrado se ha multiplicado por cuatro, hasta superar los 8 TWh en 2025, de los que ya más del 12% correspondieron a bioGNL. La Península Ibérica cuenta con una posición privilegiada para consolidarse como referencia europea en el suministro de combustibles alternativos. Aprovechar esa oportunidad exige coordinación entre

administraciones, puertos, suministradores y empresas navieras.

En 2025, el comercio marítimo español se mantuvo prácticamente estable, con 357 millones de toneladas, un 0,2% más que el año anterior. El cabotaje alcanzó un nuevo máximo histórico, con 51 millones de toneladas (+1,5%); las importaciones aumentaron hasta 208 millones (+0,7%) y las exportaciones descendieron hasta 99 millones (-1,6%).

El sector marítimo ha demostrado, una vez más, su resiliencia, su capacidad de adaptación y su compromiso con la sostenibilidad. Para que las empresas navieras españolas puedan seguir contribuyendo al crecimiento económico, a la cohesión territorial, a la seguridad de los suministros y a los objetivos ambientales del país, necesitan un marco normativo estable, internacionalmente coordinado y económicamente viable. Esa seguirá siendo la línea de trabajo de ANAVE: defender una transición energética realista, una regulación proporcionada y una política marítima nacional que refuerce la competitividad de las empresas navieras españolas.

Vicente Boluda Fos
Presidente de ANAVE



COMISIÓN PERMANENTE

La Comisión Permanente de ANAVE está compuesta por el presidente, el vicepresidente, los presidentes de las Comisiones de Tráficos y un vocal de libre designación.



Presidente

D. Vicente Boluda
BOLUDA LINES, S.A.



Vicepresidente

D. Juan Riva
FLOTA SUARDÍAZ, S.L.



Tesorero y Presidente de la Comisión de Tráficos Especiales

D. Jorge Alvargonzález
CEMENTOS TUDELA VEGUÍN S.A.



Presidente de la Comisión de Buques Tanque

D. Alejandro Aznar
GRUPO IBAIZABAL, S.L.



Presidente de la Comisión de Líneas Regulares de Carga

D. Ignacio Boluda
BOLUDA LINES, S.A.



Presidente de la Comisión de Tráficos Tramp de Carga Seca a Granel

D. Juan José Fernández-Ricoy
EMPRESA NAVIERA ELCANO, S.A.



Vocal

D. Juan José Ferrer
MARFLET MARINE, S.A.



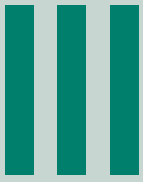
Presidente de la Comisión de Líneas Regulares de Pasaje

D. Ettore Morace
TRASMED GLE, S.L.



Presidente de la Comisión de Buques operados por fuentes de energía alternativas

D. Adolfo Utor
BALEÀRIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A.



COMITÉ DIRECTIVO

Además de los miembros de la Comisión Permanente, forman parte del Comité Directivo de ANAVE, a 31 de mayo de 2026, las siguientes personas:

VOCALES NATOS



D. Guillermo Alomar
BALEÀRIA
EUROLÍNEAS
MARÍTIMAS, S.A.



D. Gorka Sousa
BOLUDA
LINES, S.A.



D. Juan José Fernández-Ricoy
EMPRESA NAVIERA
ELCANO, S.A.



Dña. Patricia Susaeta
ERSHIP, S.A.



D. Ignacio de Amallo
FLOTA
SUARDIAZ, S.L.



D. Juan Ignacio Liaño
FRED OLSEN, S.A.



D. Matteo Catani
GRANDI NAVI
VELOCI S.P.A.



D. Jorge Zickermann
GRUPO
IBAIZABAL, S.L.



D. Álvaro Agosti
KNUTSEN OAS
ESPAÑA, S.L.



D. Juan Cremades
MARFLET
MARINE, S.A.



D. José Vicente Herrero
NAVIERA
ARMAS, S.A.



D. Andu Arguiñarena
NAVIERA
MURUETA, S.A.



D. Miguel Pardo
TRASMED GLE, S.L.



D. Sergio García
VT SPAIN, S.A.

VOCALES ZONA



Centro
D. Ramón Piñeiro
ACCIONA
LOGÍSTICA, S.L.U.



Andalucía, Ceuta y Melilla
D. Ronny Moriana
DFDS IBERIA, S.L.U.



Islas Canarias
D. Antonio Gutiérrez
DISTRIBUIDORA
MARÍTIMA
PETROGÁS, S.L.U.



País Vasco
D. José Luis Caraballo
MURELOIL, S.A.



Galicia
D. José Antonio Parada
NAVIERA DE
GALICIA, S.A.



Asturias y Cantabria
D. Pablo Campos
NAVINOORTE, S.A.



Cataluña, Levante y Baleares
D. Miguel Oliver
TRANSPORTES M. ALCUDIA, S.A.

IV

ORGANIZACIÓN INTERNA

Directora General

Dña. Elena Seco

Ingeniero Naval. Incorporada a ANAVE en 1996, ocupa el cargo de directora general desde 2020.



Directora

Dña. Araiz Basurko

Capitán de la Marina Mercante. En ANAVE desde 2004, fue nombrada directora de la Asociación en 2025.



Administración

Dña. Désiré Martínez

Licenciada en Administración y Dirección de Empresas. Responsable de la gestión administrativa y financiera desde 2008.



Ciudad de Granada / Tramed GLE



Asesoría Jurídica

Dña. María Fernández-Llamazares

Licenciada en Derecho y Administración y Dirección de Empresas. Asesora Jurídica de ANAVE desde julio de 2020.



Prensa

D. Rafael Cerezo

Licenciado en Periodismo. Es responsable de Comunicación desde 2014.



Política Marítima, Seguridad y Medioambiente

Dña. Marina Ronda

Máster en Ingeniería Naval y Oceánica. Se incorporó a ANAVE en octubre de 2022 y es responsable de asuntos de política marítima, seguridad y medioambiente.



Dña. Marta Lubián

Grado en Arquitectura Naval. En ANAVE desde febrero de 2026, colabora en el seguimiento técnico de los asuntos de seguridad, medioambiente y regulación marítima.



Asturias / Suardiaz



Monte Toledo / Ibaizabal



1

MERCADO MUNDIAL

El comercio marítimo mundial creció un 1,9% en 2025, hasta alcanzar nuevos máximos históricos tanto en toneladas transportadas como en toneladas-milla: 13.005 Mt y 67,3 billones de t-milla.

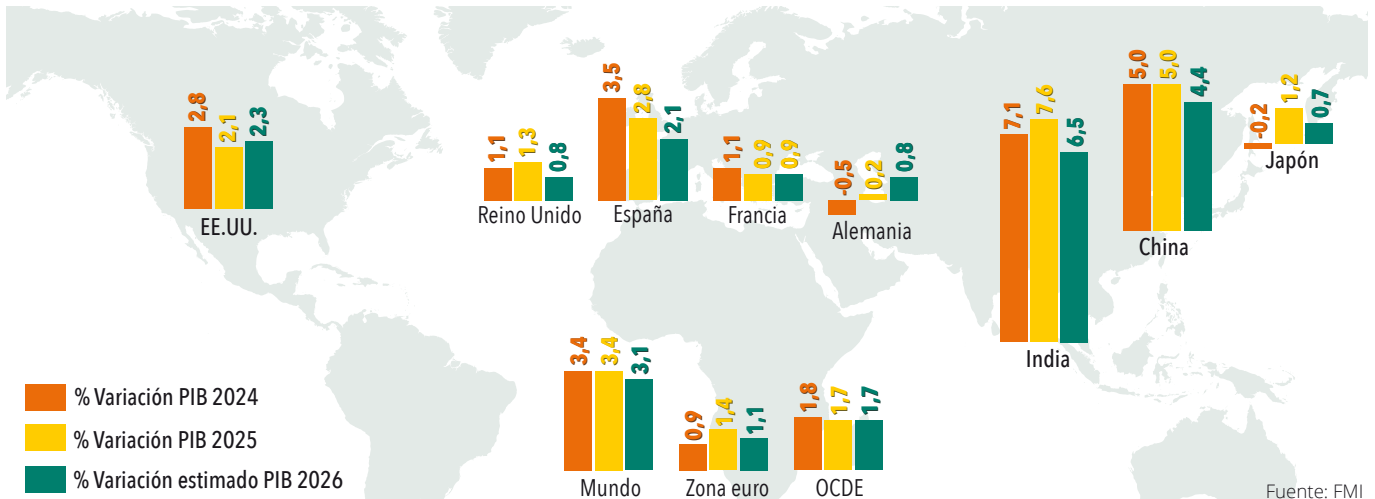
EL FONDO MONETARIO INTERNACIONAL (FMI), en su informe de abril de 2026, estima que el PIB mundial creció un 3,4% en 2025 y que se desacelerará hasta el 3,1% en 2026. Aunque la economía mundial mantiene un ritmo de crecimiento positivo, estas tasas siguen situándose por debajo de la media histórica del 3,7% registrada en el período 2000-2019, en un entorno en el que cualquier *shock* adicional, comercial, geopolítico o energético, puede tener un efecto amplificado sobre la demanda de transporte marítimo. Estas previsiones están condicionadas por un

contexto de elevada incertidumbre, marcado por el aumento de las barreras comerciales, las tensiones geopolíticas y, más recientemente, el conflicto en Oriente Medio, con efectos sobre los precios de la energía, la inflación y las condiciones financieras.

El impacto por economías es dispar, en función de su exposición exterior, su dependencia energética y el peso de la demanda interna. EE.UU. y España muestran mayor resistencia, con crecimientos previstos del 2,3% y el 2,1% en 2026, respectivamente, mientras que la zona euro se frenaría hasta el 1,1%, con

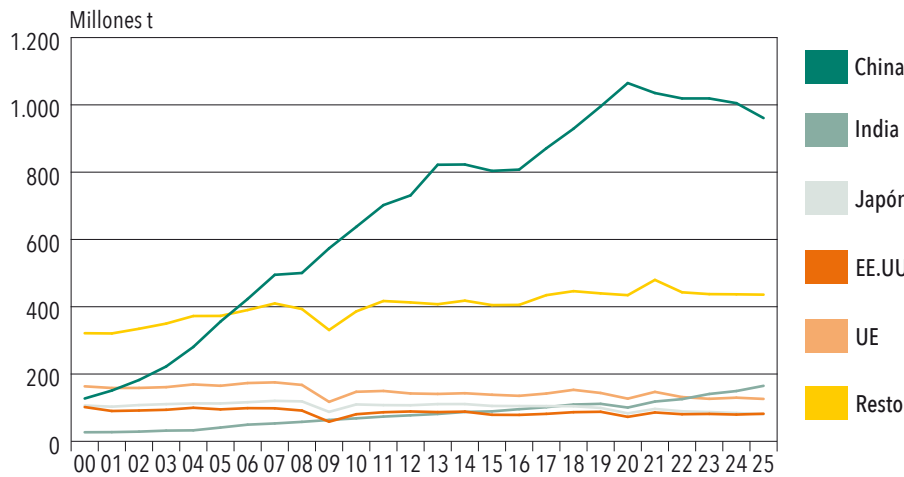
Alemania próxima al estancamiento. Entre las economías emergentes, India mantendría un notable dinamismo, con un crecimiento del 6,5%, mientras que China se moderaría hasta el 4,4%, en un contexto de demanda interna todavía débil.

Sobre la inflación, el FMI prevé un repunte transitorio a nivel mundial hasta el 4,4% en 2026, para moderarse después al 3,7% en 2027. Esta evolución reflejaría, principalmente, el encarecimiento de las materias primas energéticas derivado del conflicto y el deterioro del entorno internacional.





PRODUCCIÓN MUNDIAL DE ACERO



Fuente: World Steel Association

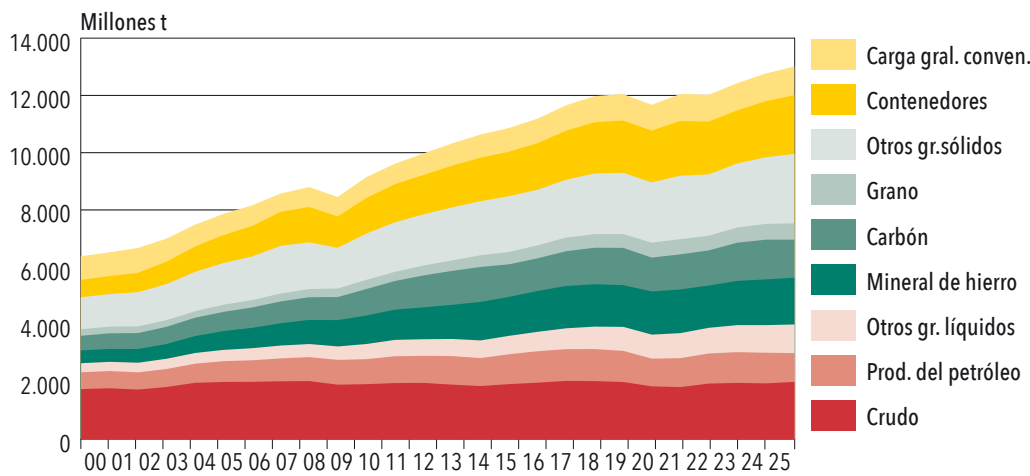


EN 2025 LA PRODUCCIÓN MUNDIAL DE ACERO alcanzó 1.850,2 Mt, un 1,8% menos que el año anterior. China se mantuvo como principal país productor, con 960,8 Mt, un 4,4% menos, y una cuota del 51,9% del total mundial. India volvió a registrar el mayor crecimiento re-

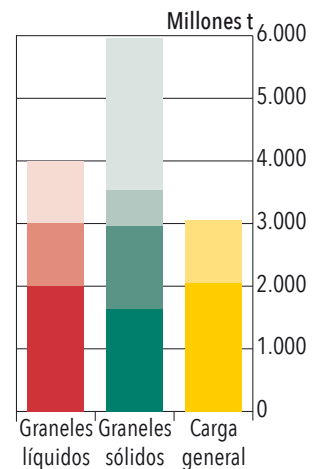
lativo, hasta 164,9 Mt, un 10,4% más, consolidándose como uno de los motores del sector. EE.UU. aumentó su producción hasta 81,9 Mt, un 3,1% más, mientras que la UE y Japón descendieron hasta 126,0 Mt (-2,8%) y 80,7 Mt (-4,0%), respectivamente.

La menor producción china no impidió que el país siguiera aumentando sus exportaciones de acero a precios muy competitivos, presionando aún más los mercados internacionales y generando nuevas tensiones arancelarias con la UE y EE.UU.

COMERCIO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA



Fuente: Clarksons



SEGÚN DATOS PROVISIONALES DE CLARKSONS, en 2025, las mercancías transportadas por vía marítima aumentaron un 1,9%, hasta 13.005 Mt. En términos de t-milla crecieron un 1,1%, hasta 67,3 billones (10¹²).

El crudo creció un 2,7% hasta 1.997 Mt, apoyado por el aumento gradual de la producción de la OPEP+ y una demanda china más firme en la segunda mitad del año. Por el contrario, los productos derivados del petróleo descendieron hasta 1.005 Mt, un 6,1% menos, lastrados por las nuevas capacidades de refinación en países importadores, como Nigeria y México, y por las sanciones a Rusia. En t-milla, el crudo aumentó un 0,8%, mientras que los productos del

petróleo registraron un descenso del 3,1%.

Los graneles sólidos crecieron un 1,6% en t y un 1,3% en t-milla. El mineral de hierro aumentó un 2,3%, hasta 1.633 Mt, mientras que el carbón cayó un 4,2%, hasta 1.328 Mt, con un descenso del 7,5% en t-milla, debido a la menor demanda, especialmente en Asia. El grano creció un 3,4%, hasta 570 Mt, y los graneles menores un 4,2%, hasta 2.425 Mt.

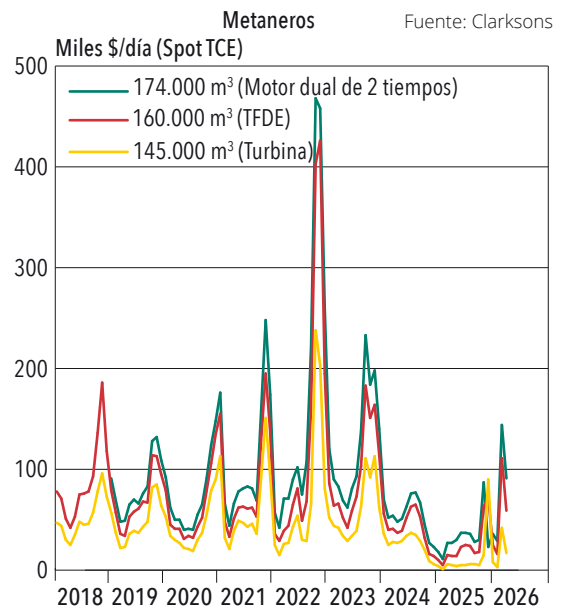
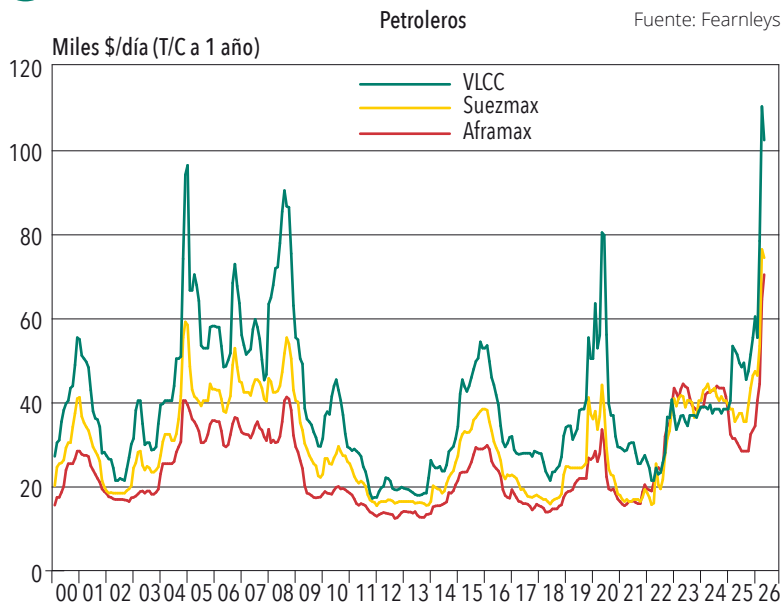
La mercancía contenerizada volvió a ser el segmento más dinámico, con un aumento del 4,8%, hasta 2.050 Mt, reflejo de una mayor fortaleza del comercio de bienes manufacturados frente a los flujos de energía y materias

primas. En t-milla, el crecimiento fue más contenido, del 2,3%. La carga general convencional creció un 3,2% en t y un 0,9% en t-milla.

Por su parte, el GNL aumentó un 5,1%, hasta 454 Mt, apoyado por el incremento de la oferta global, mientras que el GLP creció un 2,7%, hasta 147 Mt, y los productos químicos un 2,3%, hasta 398 Mt.

Entre los tráficos especializados, destacó el transporte marítimo de automóviles, que según Clarksons habría crecido alrededor de un 8%. Este aumento estuvo impulsado en gran medida por las exportaciones chinas (+30%), mientras los vehículos eléctricos representaron ya cerca del 15% del total.

FLETES DE PETROLEROS Y METANEROS



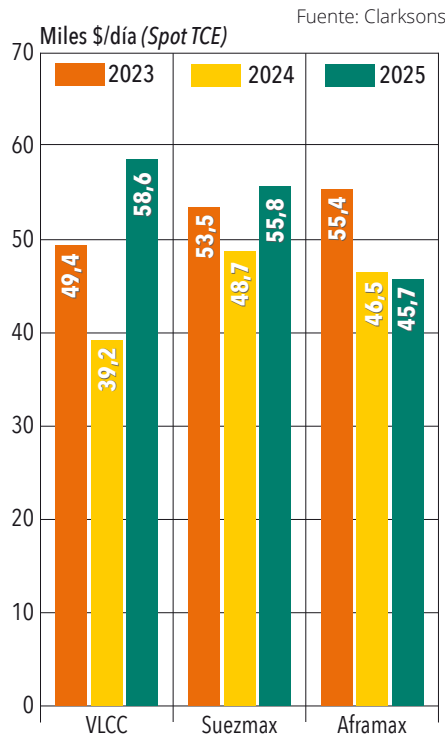
EL MERCADO DE PETROLEROS recuperó firmeza en 2025 respecto al año anterior. Los fletes *spot*, en términos de *time charter* equivalente (TCE), aumentaron especialmente en los segmentos de mayor porte y se mantuvieron, en general, en niveles elevados en comparación con sus medias recientes.

La mejora fue particularmente acusada en los VLCC, cuyos fletes medios alcanzaron 58.566 \$/día, un 49,3% más que en 2024 y más de un 60% por encima de la media del último quinquenio. Los *Suezmax* registraron una media de 55.761 \$/día, un 14,4% más, mientras que los *Aframax* se situaron en 45.748 \$/día, prácticamente en línea con el año anterior.

El repunte se apoyó en el aumento de las exportaciones de crudo de Oriente Medio, una demanda china más firme y el crecimiento de tráficos de larga distancia, especialmente entre América y Asia. La limitada expansión de la flota contribuyó, además, a mantener ajustada la disponibilidad de buques.

La fuerte reducción del tráfico por el estrecho de Ormuz, por el que antes del conflicto transitaba cerca de una quinta parte del comercio marítimo mundial de petróleo y gas, ha elevado la volatilidad del mercado y las primas de riesgo y costes de seguro.

De cara a 2026, cabe prever que el mercado siga tensionado mientras persista la inestabilidad en el golfo Pérsico. Si la situación se estabilizara, el fuerte ritmo de entregas previsto podría contribuir a moderar los fletes desde los niveles actuales en la segunda mitad del año.



SOBRE EL MERCADO DE METANEROS, la presión en los fletes continuó durante 2025, aunque con una evolución muy volátil a lo largo del año.

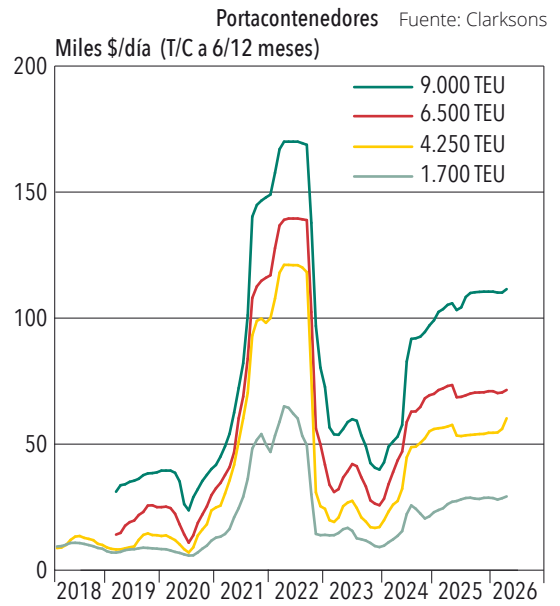
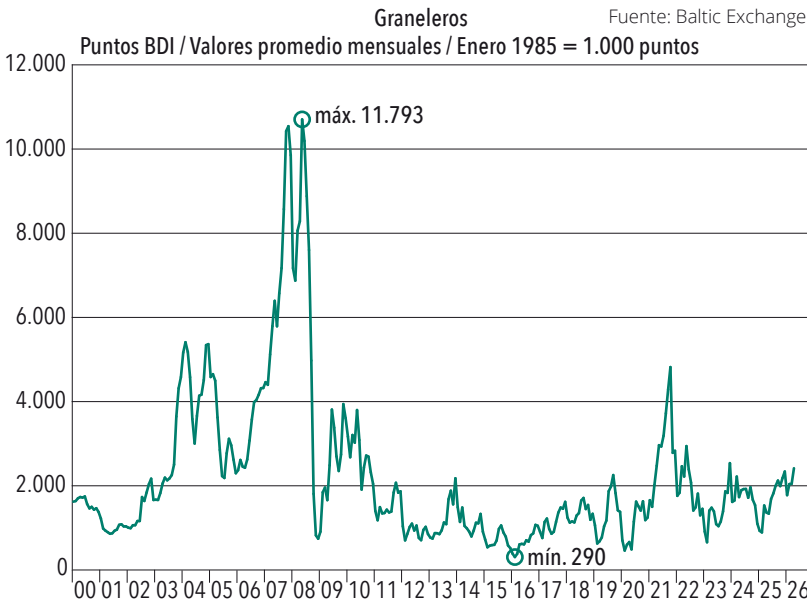
Los fletes *spot* TCE para un buque de 174.000 m³ registraron una media de 32.436 \$/día, un 40,3% menos que en 2024. Tras alcanzar un mínimo de 10.688 \$/día en febrero, el mercado mostró cierta recuperación durante la primavera y el verano. En noviembre repuntó con fuerza hasta 86.563 \$/día, para cerrar diciembre en niveles próximos a 23.000 \$/día. En enero de 2026, los fletes subieron hasta 36.100 \$/día, lo que apunta a una ligera mejora, aunque dentro todavía de un mercado débil e inestable.

Esta situación refleja el desequilibrio entre una oferta impulsada por el alto volumen de entregas en 2024 y 2025 y una demanda que, aunque siguió creciendo, lo hizo a un ritmo insuficiente para absorber la capacidad adicional.





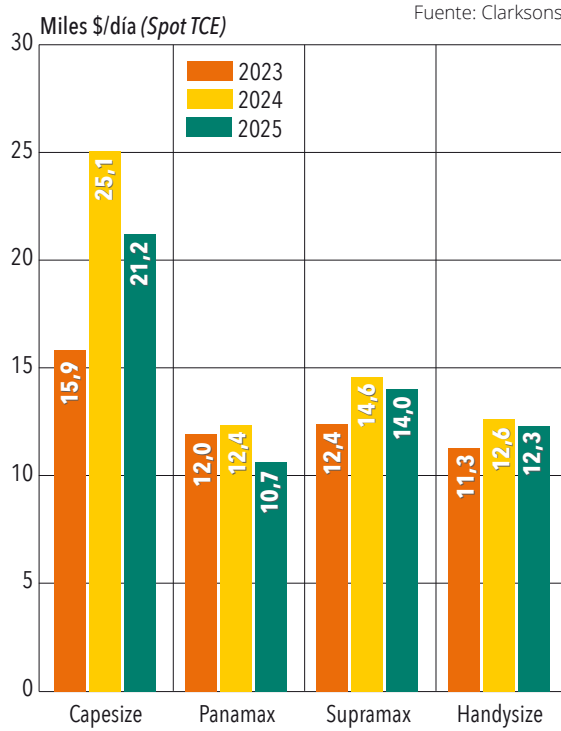
FLETES DE CARGA SECA Y PORTACONTENEDORES



EN EL MERCADO DE GRANELEROS se corrigió parte de la firmeza registrada en 2024, aunque de forma desigual entre los distintos tamaños. Tras el impulso aportado el año anterior por los tráficos de larga distancia y los desvíos, el mercado perdió parte de ese soporte, especialmente en los segmentos de buques de mayor porte.

Los *Capesize* registraron fletes *spot* TCE medios de 21.236 \$/día, un 15,3% inferiores a los de 2024. Los *Panamax* también acusaron una corrección notable, con una media de 10.667 \$/día, un 13,8% menos. En ambos casos, el ajuste apunta a una normalización tras un ejercicio 2024 particularmente sólido.

Los buques de menor porte mostraron una evolución más estable. Los fletes medios en el segmento de buques *Supramax* se situaron en 14.030 \$/día, apenas un 4,1% menos que en 2024, mientras que los *Handysize* registraron 12.308 \$/día, con un descenso del 2,6%. Esta mayor resistencia refleja el peso de tráficos más diversificados y menos ex-



puestos a la volatilidad de los grandes graneles. Para 2026, las estimaciones apuntan a una cierta recuperación en los principales segmentos, aunque sin regresar a los máximos recientes.

EL MERCADO DE PORTACONTENEDORES mantuvo una evolución positiva de los fletes en *time charter* durante 2025. Los contratos de 6 a 12 meses se situaron muy por encima de los niveles de 2024, con incrementos medios de entre el 30% y el 50%, reflejo de una oferta disponible todavía ajustada y una demanda firme.

Los mayores aumentos relativos se registraron en los buques de 1.700 TEU, un 48,3%, y 9.000 TEU, un 42,2%, aunque también fueron muy significativos en los buques de tamaños intermedios. En promedio, los fletes se situaron en 27.390 \$/día para los buques de 1.700 TEU, 54.794 \$/día para los de 4.250 TEU, 70.779 \$/día para los de 6.500 TEU y 107.047 \$/día para los de 9.000 TEU.

La escasez de unidades ha permitido un nuevo repunte durante los primeros meses de 2026 en todos los segmentos del mercado, prolongando la firmeza observada al cierre del ejercicio anterior. Para lo que queda de año, las previsiones apuntan a una evolución todavía favorable, aunque más moderada.

PERSPECTIVAS // Tras la crisis del mar Rojo, la situación en el golfo Pérsico y en Ormuz añade nuevas incertidumbres a la evolución del comercio marítimo mundial. La caída de los tránsitos diarios por Ormuz, desde unos 125 antes del conflicto hasta alrededor de 11, y el encarecimiento del petróleo, el gas y los fertilizantes presionan fletes, combustibles y seguros. Clarksons prevé que el

comercio marítimo caiga un ligero 0,2% en t en 2026, lejos de la media histórica (+2,4%). Sin embargo, estima un crecimiento moderado (+1,4%) en t-milla. En el escenario adverso del FMI, un conflicto prolongado reduciría el crecimiento de la economía mundial al 2,5%, frente al 3,1% de la previsión de referencia, con efectos directos sobre la demanda de transporte marítimo.



Forte de São José / Naviera Elcano

2

FLOTA MUNDIAL

La flota mercante creció en 2025 un 4,1% en GT, impulsada por una actividad moderada de reciclaje y un ritmo sostenido de nuevas entregas en los segmentos más dinámicos.

EN ESTE CAPÍTULO se emplean diferentes fuentes que utilizan umbrales distintos de tamaño de buque (100, 300 o 1.000 GT), lo que puede dar lugar a que los datos no coincidan exactamente.

Según IHS Markit, a 1 de enero de 2026, la flota mundial estaba compuesta por 68.956 buques mercantes, 1.810 más que en 2025, con 1.628,3 MGT (+4,1%) y 2.399,5 Mtpm (+3,5%). La flota de gaseros (GLP y metaneros), portacontenedores, buques de carga general y de carga rodada creció nuevamente por encima de la media, destacando los buques de carga rodada con un incremento del 10%. En cam-

bio, la flota de petroleros, quimiqueros y graneleros creció de forma moderada, todavía en un contexto de elevada incertidumbre normativa y costes de inversión al alza. La cartera de pedidos es la más elevada en quince años, equivalente al 17,7% del tonelaje total, con los gaseros (37,7%) y portacontenedores (32,3%) como segmentos con mayor presión de nueva oferta a la vista.

Sobre las nuevas construcciones, en el Capítulo 3 de este informe se ofrece información más detallada sobre inversiones, entregas y la cartera de pedidos.

En cuanto al mercado de segunda mano, 2025 volvió a cerrarse con una actividad muy elevada: se vendieron 2.075 buques de más de 10.000 tpm, por un total de 124,5 Mtpm y un valor conjunto de 45.537 M\$. Lejos de apreciarse una corrección relevante, los precios se han mantenido firmes al inicio de 2026.

Los graneleros concentraron 61,8 Mtpm, prácticamente la mitad del tonelaje vendido, y 13.758 M\$ (837 buques), siendo de nuevo el segmento con mayor número de operaciones, mientras que los petroleros sumaron 48,0 Mtpm y 14.897 M\$ (442 buques).

	1995		2000		2005		2010		2015		2020		2025		2026	
	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT
Petroleros	6,9	159,8	7,3	163,7	7,0	170,9	7,4	209,8	7,8	241,4	8,8	287,5	9,3	312,9	9,5	318,1
Quimiqueros	2,0	11,5	2,5	16,3	3,0	25,3	4,6	47,9	4,9	57,3	5,6	73,9	6,1	83,2	6,3	86,6
Gaseros	0,9	14,0	1,1	17,9	1,2	24,7	1,5	46,1	1,7	56,3	2,1	82,3	2,4	109,7	2,5	116,9
Graneleros	5,7	129,7	6,1	149,4	6,5	175,8	8,0	250,5	10,9	405,4	12,2	473,8	13,9	548,4	14,3	563,7
Portacontenedores	1,6	35,1	2,5	55,3	3,2	85,8	4,7	145,5	5,1	200,3	5,3	246,9	6,4	323,3	6,6	344,2
Carga General	18,9	66,2	18,9	65,6	17,7	59,6	18,6	65,5	16,7	62,7	16,6	64,8	17,6	78,4	18,0	82,7
Ro-Ro	1,7	19,3	1,8	25,3	2,0	30,6	2,5	41,3	2,7	47,3	2,9	51,1	3,1	56,6	3,2	62,3
Pasaje	4,6	15,0	5,1	14,1	5,6	16,6	6,0	18,7	6,2	18,2	7,0	19,7	7,4	20,9	7,5	21,1
Otros mercantes	0,4	0,5	0,7	7,8	0,9	12,2	0,7	15,3	0,6	18,8	0,8	24,5	1,0	31,1	1,0	32,7
TOTAL	42,7	451,1	46,0	515,4	47,1	601,7	53,9	840,6	56,6	1.107,8	61,2	1.324,7	67,1	1.564,5	69,0	1.628,3

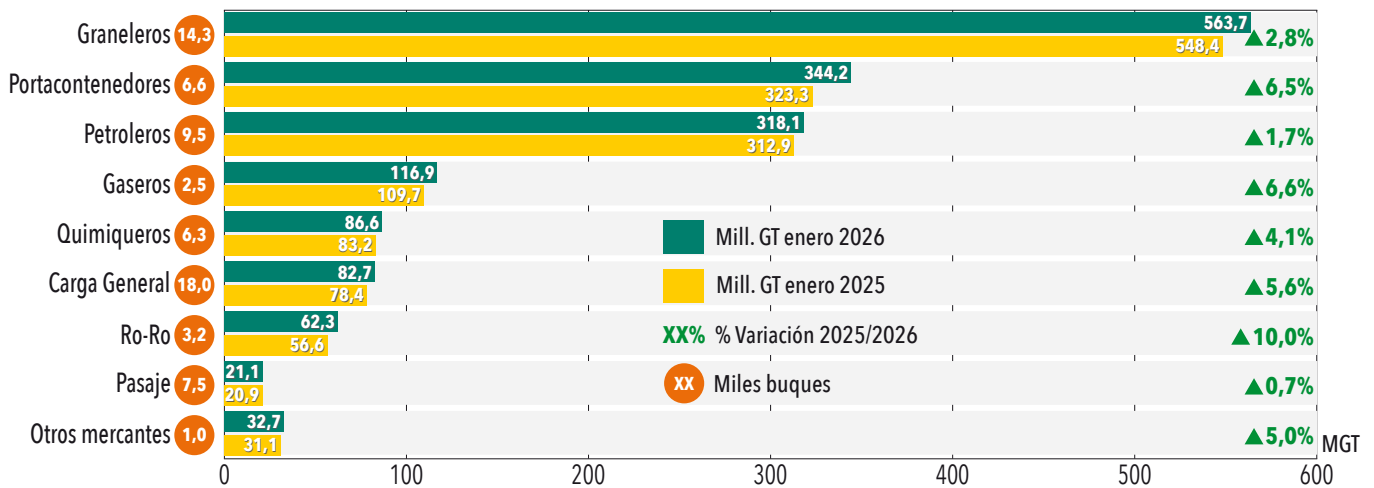
Datos a 1 de enero de cada año. Fuente: IHS Markit.

NB: Miles de buques.
GT: Millones de GT.



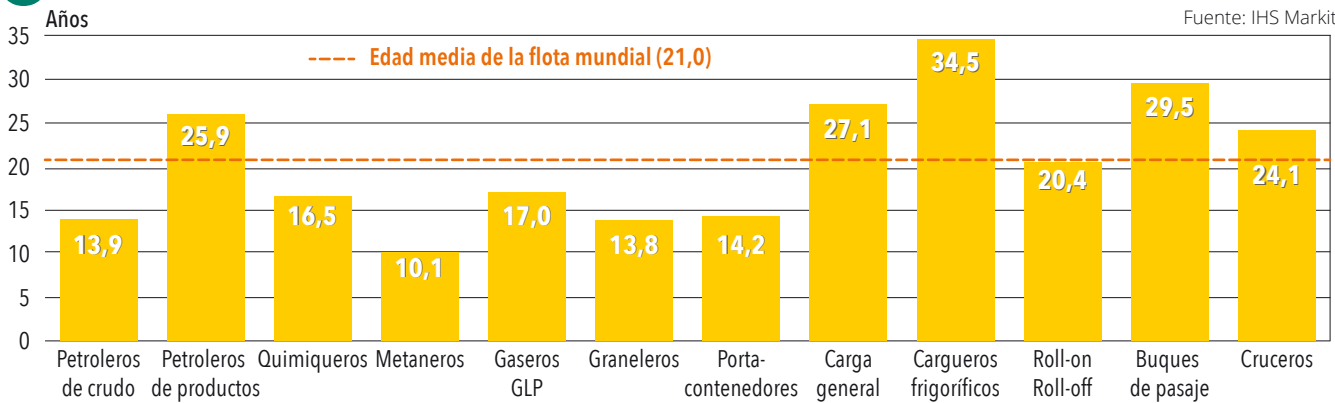
FLOTA MUNDIAL POR TIPOS DE BUQUES

Fuente: IHS Markit



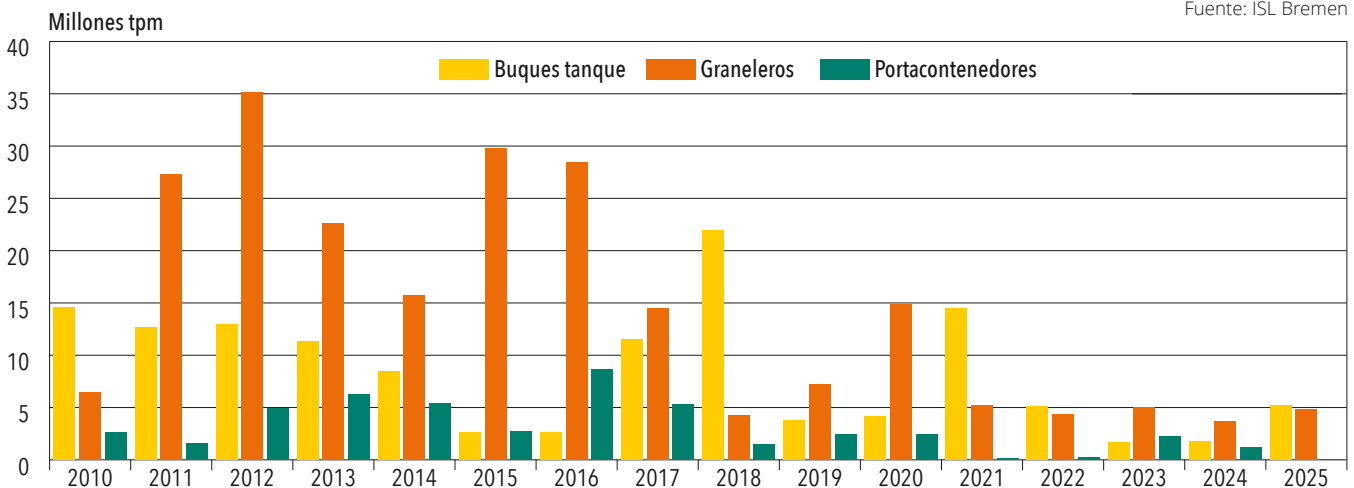
EDAD DE LA FLOTA MUNDIAL POR TIPOS DE BUQUES

Fuente: IHS Markit



BUQUES RECICLADOS

Fuente: ISL Bremen



SEGÚN ISL BREMEN, en 2025 se desguazaron 316 buques de más de 300 GT y 10,9 Mtpm, 23 buques menos que en 2024, pero un 41,2% más en tpm, reflejo de la salida progresiva de grandes unidades construidas en el ciclo expansivo de mediados de la década de 2000. Estas cifras continúan muy por debajo del promedio anual de la década 2010-2019 (994 buques y 36,9 Mtpm).

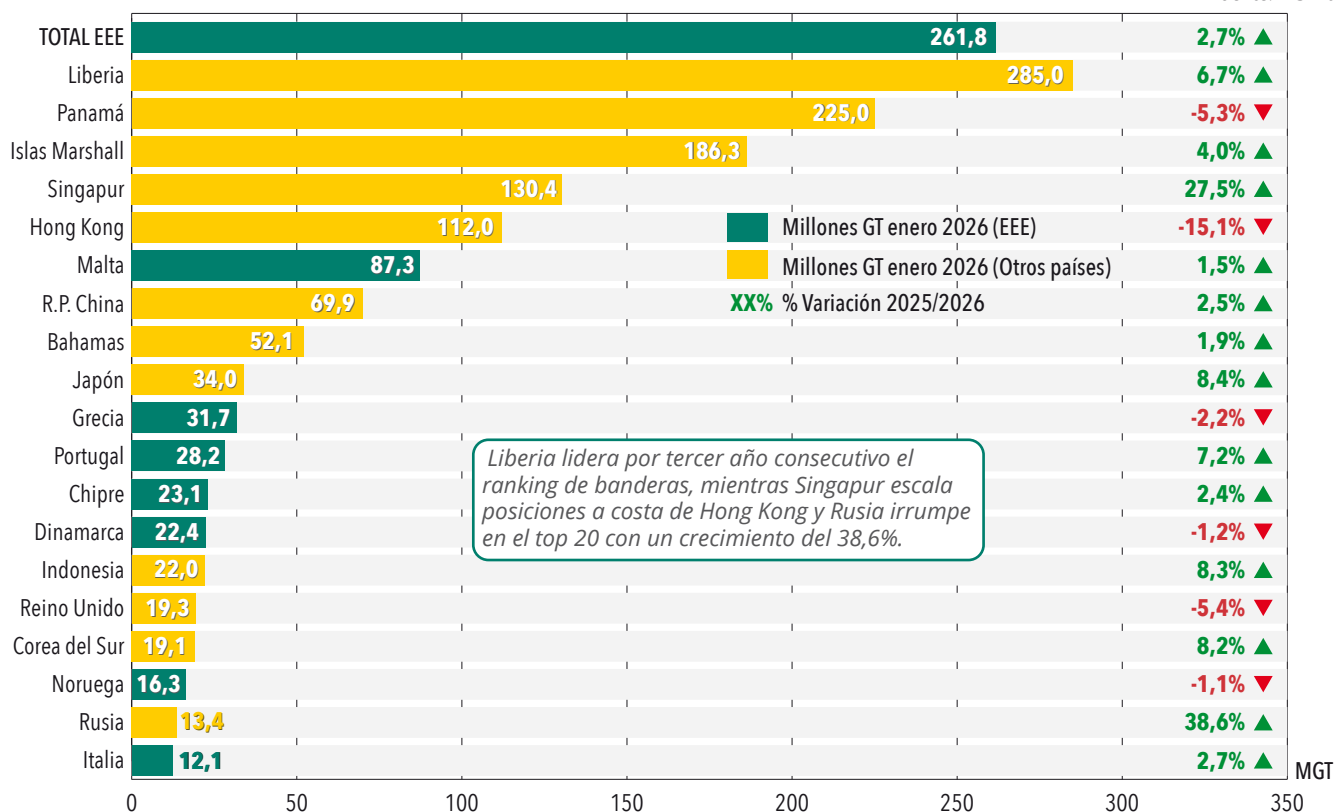
Por tipos de buques se desguazaron 98 buques tanque y 5,2 Mtpm (casi 3 veces más tonelaje que en 2024), y 86 graneleros y 4,8 Mtpm (+30,6%). En cambio, únicamente se reciclaron 11 portacontenedores y 0,084 Mtpm (57 unidades y 1,2 Mtpm en 2024).

Aunque a corto plazo se prevé una actividad todavía contenida, a medio plazo podría repuntar por el envejeci-

miento de la flota mundial y el endurecimiento de la normativa ambiental. Además, tras más de 15 años desde su adopción por la OMI, el 26 de junio de 2025 entró en vigor el Convenio Internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques (HKC), cuyos efectos son una incertidumbre adicional.

FLOTA MUNDIAL POR PAÍS DE BANDERA

Fuente: IHS Markit



Liberia lidera por tercer año consecutivo el ranking de banderas, mientras Singapur escala posiciones a costa de Hong Kong y Rusia irrumpe en el top 20 con un crecimiento del 38,6%.

POR TERCER AÑO CONSECUTIVO, Liberia lidera el ranking de pabellones por tonelaje (285 MGT y 5.456 buques, +6,7%), con un crecimiento del 54,9% en el último quinquenio. Panamá, primer registro por número de buques (7.119 unidades), ha visto reducirse su tonelaje un 5,3% y es ya un 21,1% inferior al de Liberia, país al que superaba hace apenas tres años. Las Islas Marshall se mantienen en el tercer puesto con 186 MGT y 4.008 buques. Estos tres grandes pabellones concentran el 42,8% del tonelaje mundial.

Entre los registros asiáticos, Singapur (4º) escala una posición, con un cre-

cimiento del 27,5% en 2025, ocupando el puesto que tenía Hong Kong (5º), cuyo tonelaje retrocedió un 15,1%. China (7ª) creció moderadamente (+2,5%), mientras que Japón (9º), Indonesia (14º) y Corea del Sur (16º) lo hicieron todos por encima del 8%, situándose Indonesia en tercer puesto por número de buques, con 4.681 unidades.

De los pabellones europeos, Malta (6º) y Grecia (10º) se mantienen en el top 10 del mundo con variaciones muy moderadas en tonelaje. Bélgica registró el mayor crecimiento relativo entre los pabellones del EEE, prácticamente

duplicando su tonelaje, impulsada por el reabanderamiento de buques de CMB.TECH tras su fusión con Golden Ocean. Suecia, por su parte, creció un 15,9%, y cuenta ya con un 55,8% más de GT que España, que hasta 2024 le superaba. El resto de las banderas del EEE, así como el Reino Unido, continúan con una pérdida progresiva de cuota, con la excepción de Portugal (+7,2%) y Francia (+9,0%).

Por último, destaca la incorporación de Rusia al top 20 mundial, con un crecimiento del 38,6% de tonelaje en el año.

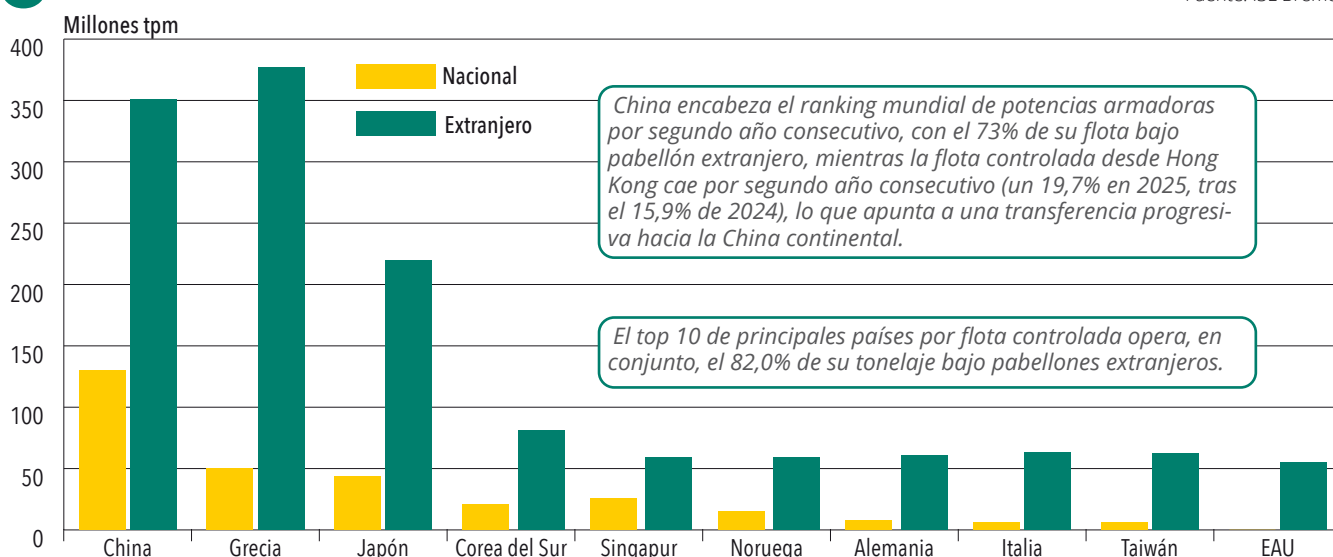


UML Victoria / Marguisa



FLOTA MUNDIAL POR NACIONALIDAD DEL ARMADOR

Fuente: ISL Bremen



CHINA CONSOLIDA SU NUEVA POSICIÓN como la mayor potencia armadora por tonelaje, encabezando el *ranking* mundial por segundo año consecutivo con 481,5 Mtpm (+9,5%) y una flota registrada mayoritariamente bajo pabellones extranjeros (73,0%). La flota controlada por armadores de Hong Kong cae un 19,7%, lo que podría reflejar una transferencia hacia la China continental en el marco de una reorganización estratégica. El liderazgo chino responde a su estrategia de asegurar capacidad de transporte para sus flujos de materias primas, con implicaciones geopolíticas crecientes. Emiratos Árabes Unidos consolida su posición en el top 10 por segundo año

consecutivo (55,0 Mtpm, +5,7%), reflejo de su papel como hub logístico regional. Grecia (2º, 427,2 Mtpm, +0,2%) conserva su peso global. A continuación se sitúan Japón (3º, 263,8 Mtpm, +2,5%), Corea del Sur (4º, 102,4 Mtpm, +0,6%) y Singapur (5º, 84,8 Mtpm, -3,1%). Entre los europeos, Noruega (6º, 73,6 Mtpm, -8,5%) y Alemania (7º, 69,5 Mtpm, -2,9%) se mantienen en el top 10 aunque con retrocesos. La excepción es Italia (8º, 69,0 Mtpm), que con un aumento del 13,3% es el país con mayor crecimiento entre las veinte primeras potencias armadoras mundiales. Fuera de los 10 primeros, India sufre la mayor caída relativa, un 24,4%,

situándose cerca de los 30 Mtpm. EE. UU. (43,8 Mtpm) y Canadá (33,3 Mtpm) también retroceden, un 13,4% y un 10,2% respectivamente, mientras que Reino Unido (45,7 Mtpm) avanza un 9,7%. Por tipos de buques, China lidera en graneleros (289,6 Mtpm, 28,2%), carga general (31,5 Mtpm, 22,3%) y portacontenedores (66,2 Mtpm, 17,0%). Grecia mantiene el primer puesto en petroleros (177,3 Mtpm, 21,3%) y el segundo en graneleros (220,8 Mtpm, 21,5%). Japón, tercer país por nacionalidad del armador, destaca por una flota equilibrada con presencia en todos los segmentos.

PERSPECTIVAS // PETROLEROS // Las perspectivas para 2026 son, en conjunto, favorables, pese a que Clarksons prevé una contracción de la demanda de transporte marítimo de crudo del 4%, arrastrados por una menor producción en Oriente Medio y una caída de las importaciones chinas y europeas. Sin embargo, la previsión de entregas para 2026 no es probable que ejerza una presión inmediata en los niveles de fletes, especialmente teniendo en cuenta el efecto distorsionador de la flota bajo sanciones, que sostiene rutas más largas y absorbe capacidad efectiva.

METANEROS // Clarksons prevé un crecimiento del comercio marítimo de GNL de un 7% en 2026, gracias a la entrada en servicio de nuevas terminales exportadoras de GNL en EE.UU. y el inicio de exportaciones canadienses. Sin embargo, no prevé un repunte de los niveles de fletes, lastrados por el volumen de entregas en 2026 que, con alrededor de 110 buques, marcarán un récord histórico.

GRANELEROS // Se prevé que la demanda de transporte marítimo de graneles sólidos se mantenga estable en 2026, con el mineral de hierro creciendo un ligero 1% y

el carbón en retroceso (-2%), este último penalizado por la reducción de importaciones chinas (-7%) y japonesas (-3%) en el marco de la transición energética. Por el lado de la oferta, las entregas previstas para 2026 representan un 3,8% de la flota, lo que, unido al posible aumento de los desguaces tras tres años en niveles históricamente bajos, limitará la presión de nueva capacidad y podría incluso favorecer un ligero repunte de los fletes.

PORTACONTENEDORES // Clarksons prevé un crecimiento de la demanda del 2% en t para 2026 y un volumen de entregas de 1,5 MTEU, el 4,4% de la flota. La variable determinante para el equilibrio del mercado será la evolución de las interrupciones de ruta: pese a que se esperaba un retorno masivo al mar Rojo en el primer trimestre, este no se ha producido, condicionado por el conflicto con Irán y la incertidumbre sobre un posible repunte de la piratería somalí. Si las interrupciones se mantienen, la distancia media recorrida seguirá absorbiendo capacidad efectiva y el mercado permanecerá relativamente ajustado. Por el contrario, si las rutas se normalizan, la demanda en t-milla no permitiría absorber el crecimiento previsto de la flota, dada la abultada cartera de pedidos, especialmente a partir de 2027.

3

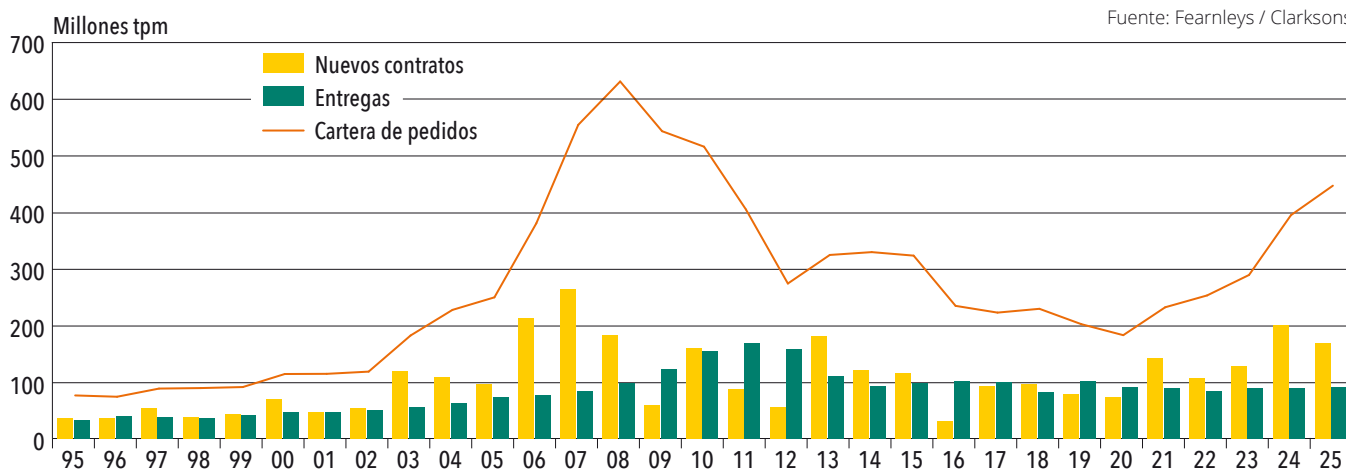
CONSTRUCCIÓN NAVAL

En 2025, la contratación de buques nuevos se redujo un 11,5% en tpm respecto de 2024, lo que no impidió que la cartera de pedidos siguiera aumentando hasta alcanzar su nivel más elevado desde 2010.

DURANTE 2025 SE CONTRATARON 2.205 buques mercantes de transporte, que sumaron 176,5 Mtpm y 65,8 MCGT. Respecto del año anterior, estas cifras suponen una disminución del 11,5% en tpm y del 14,3% en CGT, tras el excep-

cional volumen registrado en 2024. No obstante, las entregas aumentaron un 4,8%, hasta 93,7 Mtpm, y la cartera de pedidos siguió creciendo hasta situarse en 447,1 Mtpm (+13,2%) a 1 de enero de 2026.

A pesar de la caída de los nuevos contratos durante 2025, el nivel de actividad continuó siendo elevado en términos históricos, con una cartera de pedidos que multiplica por 2,4 la de comienzos de 2021.

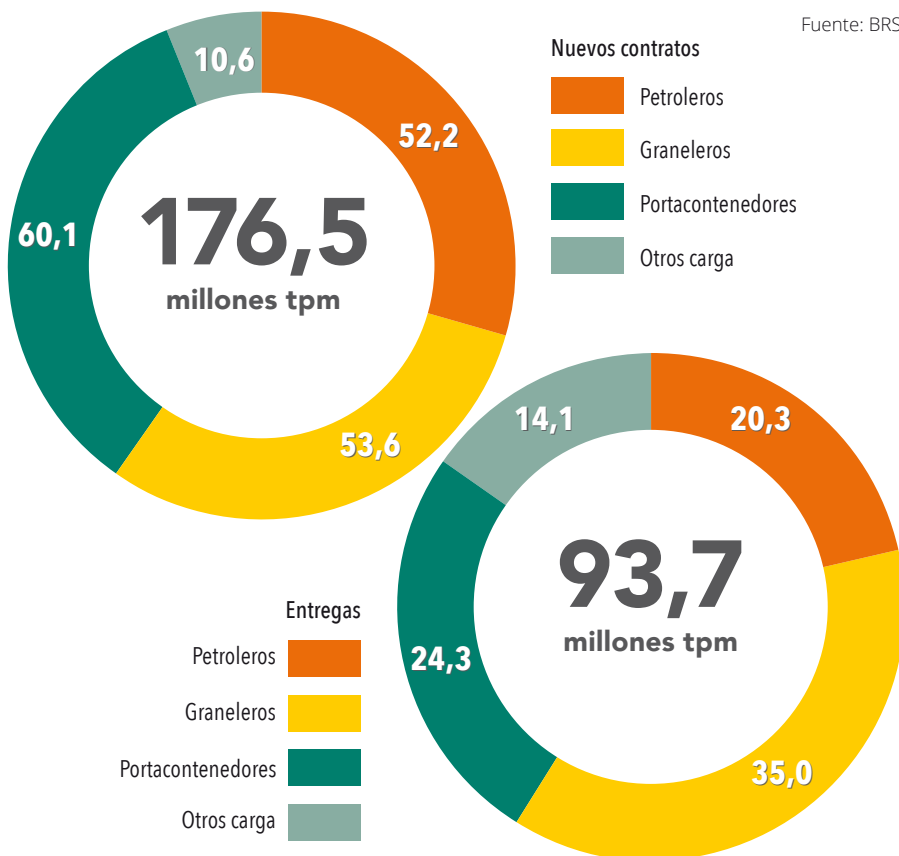


NUEVOS CONTRATOS Y ENTREGAS

LOS ENCARGOS DE BUQUES PETROLEROS descendieron un 18,7% en tpm, tras el repunte de 2024, y los de graneleros un 10,5%, en un contexto de fletes más débiles y expectativas de mercado más moderadas. También cayeron con fuerza los nuevos contratos de metaneros, hasta 7,0 millones de m³ (-60,0%). Esta caída refleja que los pedidos de buques de transporte de GNL se dispararon en 2022 por la crisis energética europea y la previsión de nuevas terminales, anticipando gran parte de las necesidades de capacidad del próximo lustro.

Por su parte, la contratación de portacontenedores mantuvo un ritmo elevado, sumando 60,1 Mtpm (+18,1%), con pedidos tanto de grandes buques como de *feeders*. Se estima que el 65% de la capacidad contratada en TEU podrá utilizar combustibles alternativos.

En cuanto a las entregas, sumaron 93,7 Mtpm (+4,8%), el máximo de los últimos cinco años. Por tipos de buque, las entregas de petroleros se multiplicaron por más de dos respecto de 2024 (20,3 frente a 8,2 Mtpm), mientras que las de portacontenedores se redujeron un 26,4% (24,3 frente a 33,0 Mtpm).





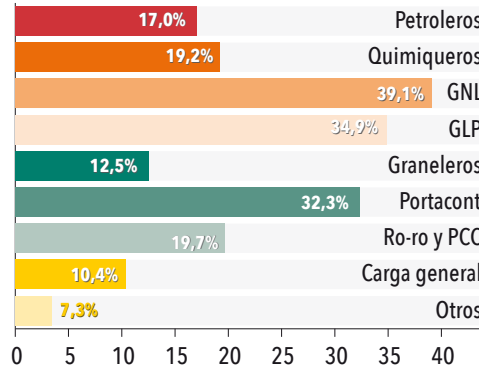
CARTERA DE PEDIDOS

LA CARTERA DE PEDIDOS EQUIVALE AL 17,7% de la flota mundial en términos de tpm, aunque existen diferencias significativas entre segmentos. La relación entre cartera y flota es especialmente elevada en metaneros (39,1%), gaseros GLP (34,9%) y portacontenedores (32,3%); se sitúa en niveles moderados en buques de carga rodada (19,7%), quimi-queros (19,2%) y petroleros (17,0%); y es más reducida en graneleros (12,5%) y buques de carga general (10,4%).

De esta cartera, según Clarksons, el 25,0% de los buques y el 44,2% del tonelaje en GT corresponden a buques con capacidad para utilizar combustibles alternativos, reflejo del profundo proceso de renovación tecnológica que atraviesa la flota mundial.

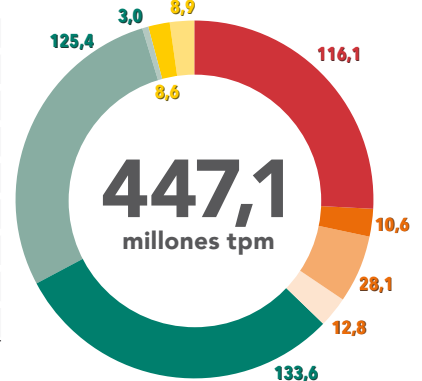
Por tipos de tecnología, el GNL seguía siendo en 2025 la opción más extendida entre los buques en cartera con capacidad para utilizar combustibles alternativos (36,2% del total), seguido de las baterías (32,8%), el metanol (17,6%) y el GLP (6,8%). Las soluciones basadas en hidrógeno y amoníaco permanecen todavía en una fase muy incipiente, con cuotas del 1,2% y del 2,5%, respectivamente.

% Cartera / Flota existente (%tpm)



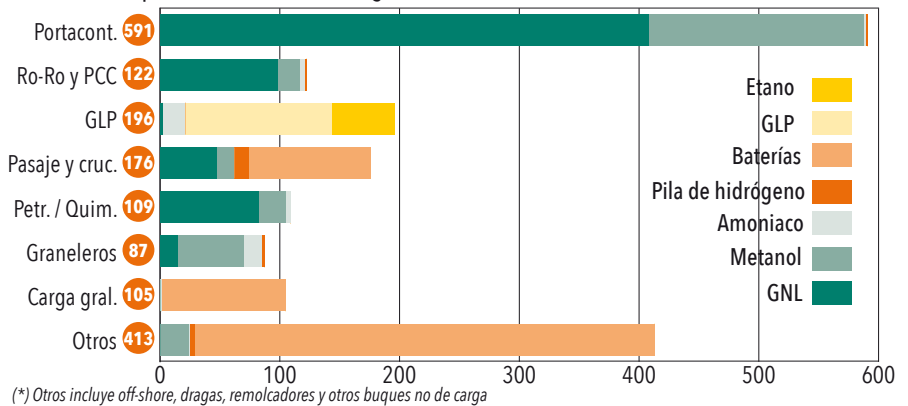
Cartera de pedidos

Fuente: Clarksons



Número de buques en cartera con tecnologías alternativas

Fuente: DNV



ASTILLEROS E INVERSIÓN

COMO EN LOS ÚLTIMOS 10 AÑOS, la mayoría de los encargos correspondió a astilleros chinos, aunque su cuota descendió del 70,7% en 2024 al 62,8% en 2025. Los astilleros europeos representaron el 7,6% de los nuevos contratos (4,2 MCGT), seis veces más que el volumen registrado en 2024, aunque desde una base todavía reducida. La ventaja competitiva europea se concentra en buques de alto valor añadido (cruceros, ferries y offshore), un nicho en el que mantienen una posición diferencial frente a los astilleros asiáticos.

Los precios registraron una corrección moderada en 2025: el índice Clarksons descendió de 189 a 185 puntos (-2,1%), con caídas más acusadas en gaseros, portacontenedores de gran tamaño y car carriers. En petroleros y

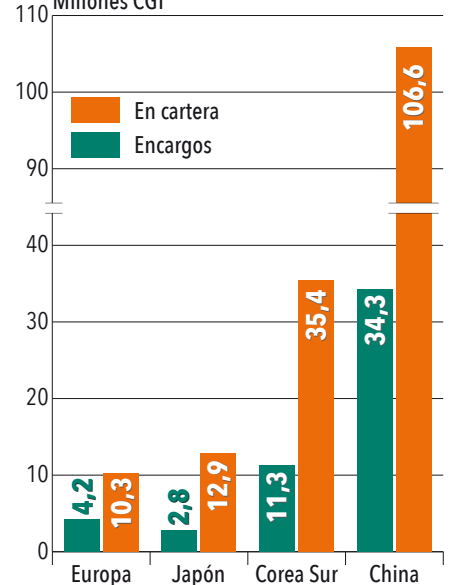
graneleros, los buques de mayor porte se mantuvieron relativamente estables, mientras que los tamaños medianos y pequeños registraron descensos algo mayores.

Con todo, el índice se mantiene muy por encima de los niveles de 2020-2021, por la elevada cartera de pedidos, la limitada capacidad disponible en los principales astilleros asiáticos y unos plazos de entrega todavía largos.

Por su parte, según los datos del Ministerio de Industria y Turismo, los astilleros españoles firmaron en 2025 un total de 22 nuevos contratos de buques mercantes, con 127.755 CGT (-9,3%): 5 para armadores nacionales (25.081 CGT) y 17 de exportación (102.674 CGT). Los nuevos encargos incluyen dos ferries y un quimi-quero.

Millones CGT

Fuente: ISL Bremen



PERSPECTIVAS // Las perspectivas para 2026 son, en conjunto, favorables. BRS anticipa un nivel de actividad similar al de 2025, respaldado por varios factores: la necesidad de cumplir con la regulación ambiental en vigor (EEDI, EEXI, CII); la renovación de una flota envejecida;

y el alargamiento de rutas por interrupciones geopolíticas, que apuntan a una demanda sostenida de nuevas construcciones. La mayor exigencia tecnológica y financiera seguirá siendo el principal condicionante tanto para armadores como para astilleros.



NievesB / Boluda



4

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL

El comercio marítimo español movió 357,0 Mt de mercancías en 2025. El aumento de la mercancía general (+3,6%) compensó el descenso de los graneles líquidos (-1,5%) y sólidos (-3,4%).

EL COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL sumó, en 2025, 357,0 Mt, un 0,2% más que en 2024 y un 2,1% por debajo del máximo de 2022. El cabotaje registró un récord histórico, con 50,7 Mt (+1,5%): crecieron los graneles sólidos (+5,6%) y líquidos (+0,8%), mientras la carga general se mantuvo estable: el crecimiento de la mercancía convencional (+2,9%) compensó la caída de la carga en contenedor (-5,5%).

En el comercio exterior, las importaciones crecieron hasta 207,5 Mt (+0,7%). Por partidas, aumentaron los graneles líquidos (+0,9%) y la carga general (+4,6%), especialmente la mercancía en contenedor (+8,0%), mientras que los graneles sólidos retrocedieron un 3,4%. Por su parte, las exportaciones descendieron un 1,6%: retrocedieron los graneles líquidos (-12,7%) y sólidos (-4,4%), y la carga general aumentó un 4,8%.

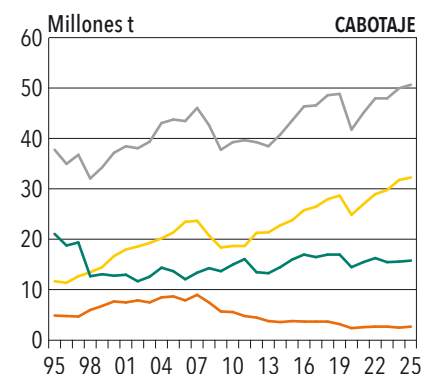
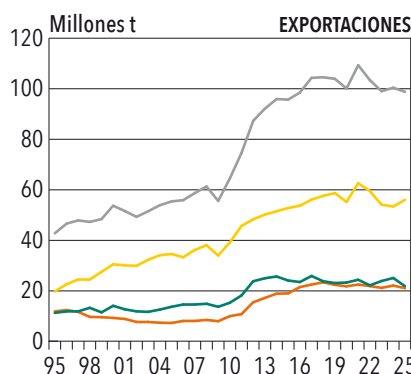
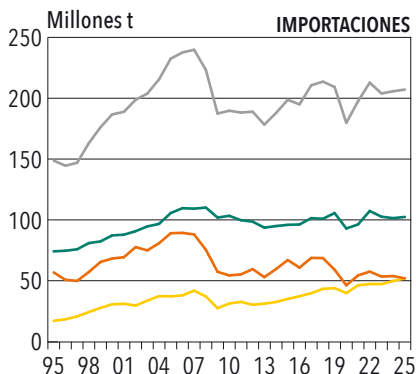
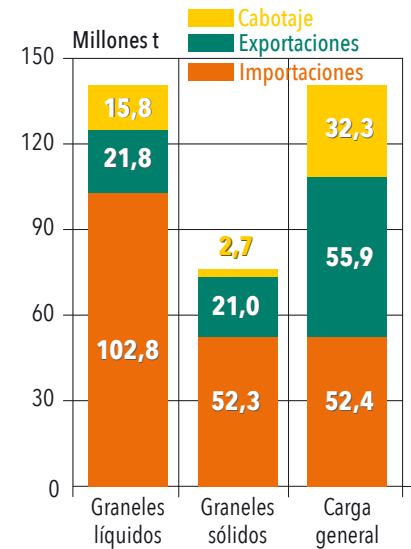
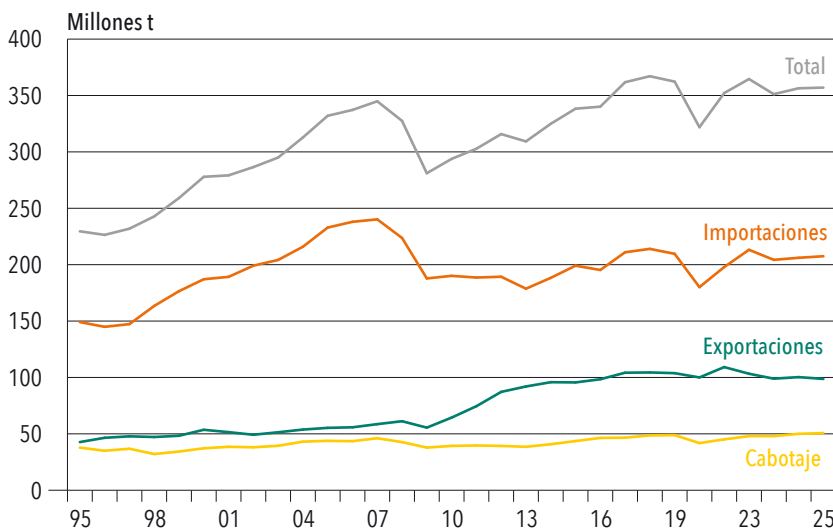
El 14,4% de las importaciones y el 35,3% de las exportaciones se transportaron en contenedor.

Las mercancías movidas en contenedores en régimen de tránsito internacional, que habían repuntado en un 9,8% en 2024, disminuyeron en 2025 un 5,1%, hasta 52,4 Mt. Este volumen se sitúa 5,8 Mt por debajo del máximo de 2020 y retoma la senda descendente tras el repunte del ejercicio anterior.

	IMPORTACIONES			EXPORTACIONES			CABOTAJE			TOTAL			
	2024	2025	%	2024	2025	%	2024	2025	%	2024	2025	%	
Graneles líquidos	101.836	102.803	0,9	24.988	21.809	-12,7	15.625	15.754	0,8	142.449	140.366	-1,5	
Graneles sólidos	54.193	52.328	-3,4	21.955	20.980	-4,4	2.522	2.663	5,6	78.671	75.972	-3,4	
Carga general	Contenedor	27.630	29.839	8,0	32.887	34.813	5,9	11.057	10.448	-5,5	71.575	75.101	4,9
	Convencional	22.477	22.576	0,4	20.447	21.106	3,2	21.255	21.864	2,9	64.178	65.546	2,1
TOTAL	206.136	207.547	0,7	100.278	98.709	-1,6	49.961	50.729	1,5	356.375	356.985	0,2	

%: Variación 2024/2025. Datos en miles de t.

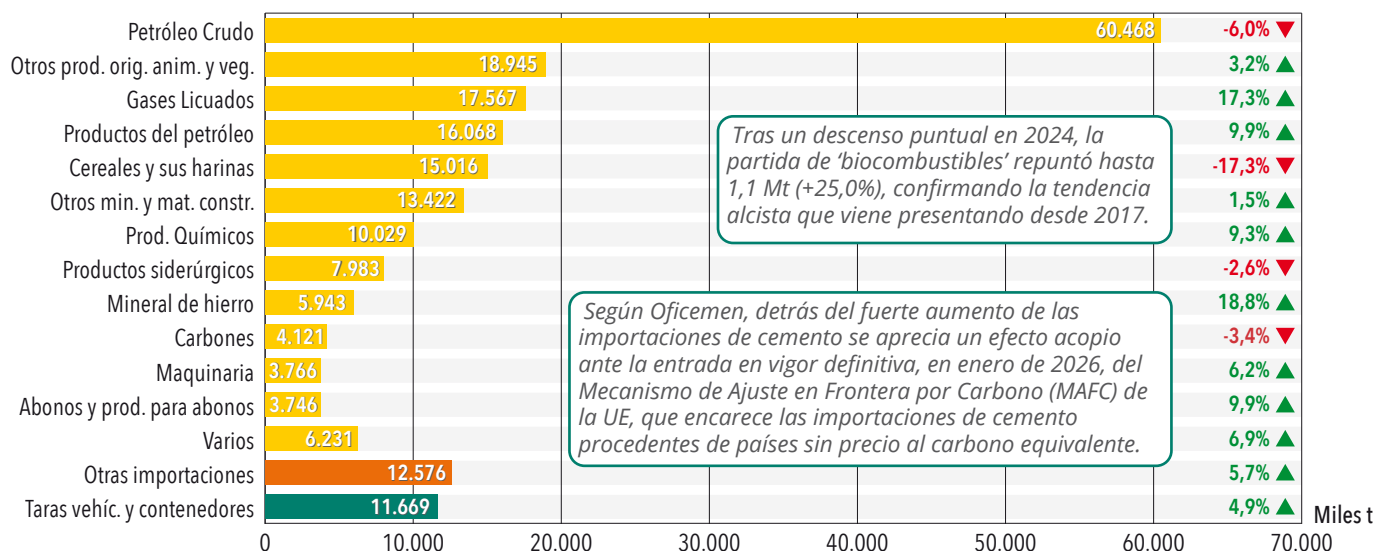
Fuente: Puertos del Estado



— Total — Carga general — Graneles sólidos — Graneles líquidos

IMPORTACIONES SEGÚN LA NATURALEZA DE LAS MERCANCÍAS

Fuente: Puertos del Estado



EL CRUDO, principal partida de las importaciones españolas, con una cuota del 29,1%, sumó 60,5 Mt en 2025, un 6,0% menos que en 2024.

En cambio, los productos del petróleo aumentaron un 9,9%, hasta 16,1 Mt, destacando el repunte de la gasolina (+46,1%, hasta 3,9 Mt). Dentro de la partida de gases licuados, las importa-

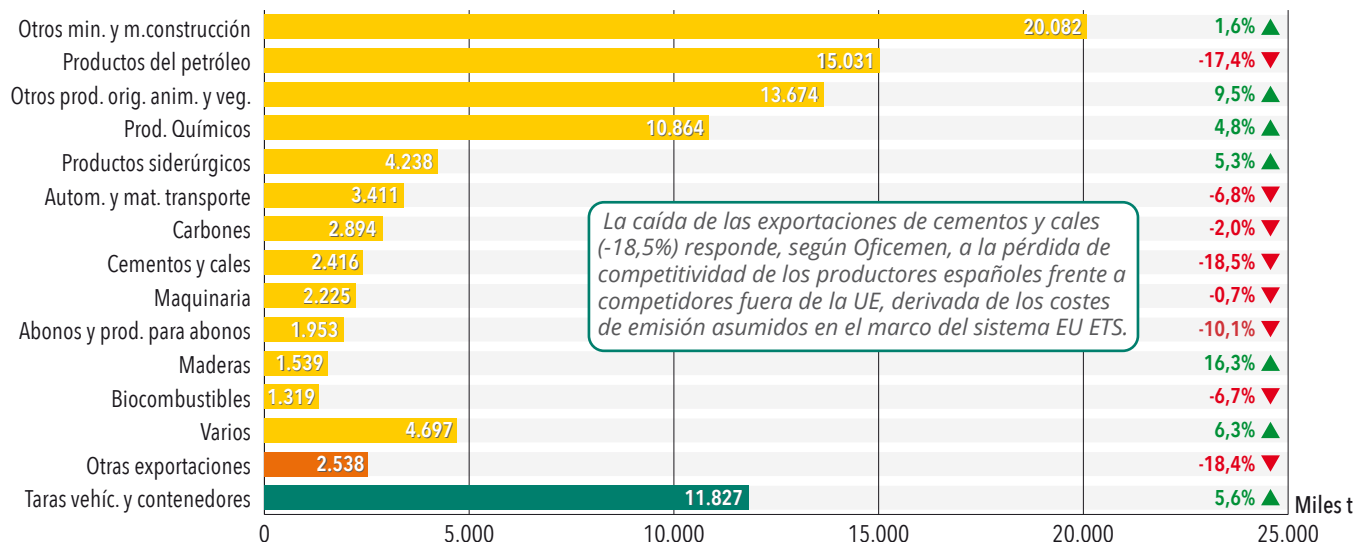
ciones de GNL crecieron un 20,6%, hasta 16,2 Mt.

Por el contrario, las importaciones de carbón disminuyeron un 3,4%, en un contexto en el que esta tecnología redujo su ya escaso peso en el mix eléctrico español hasta el 0,6%, mínimo histórico, tras la reconversión de la central térmica de Aboño II a turbina de vapor.

Entre las principales partidas no energéticas, crecieron el mineral de hierro (+18,8%), los abonos (+9,9%), los productos químicos (+9,3%), el cemento y cales (+39,0%) y los biocombustibles (+25,0%; 1,1 Mt). En cambio, los cereales y sus harinas cayeron un 17,3% por la recuperación de la producción nacional.

EXPORTACIONES SEGÚN LA NATURALEZA DE LAS MERCANCÍAS

Fuente: Puertos del Estado



LAS EXPORTACIONES EVOLUCIONARON de manera desigual en 2025. La notable caída de los productos petrolíferos (-17,4%), no pudo ser compensada por el aumento de otras partidas principales. En particular, la de otros minerales y materiales de construcción, principal mercancía exportada, creció un 1,6%, mientras que las de otros productos de origen

animal y vegetal, productos químicos y productos siderúrgicos aumentaron un 9,5%, un 4,8% y un 5,3%, respectivamente. También crecieron con fuerza las exportaciones de maderas (+16,3%).

Por el contrario, descendieron las exportaciones de automóviles y material de transporte (-6,8%), afectadas por la menor producción nacional y la debi-

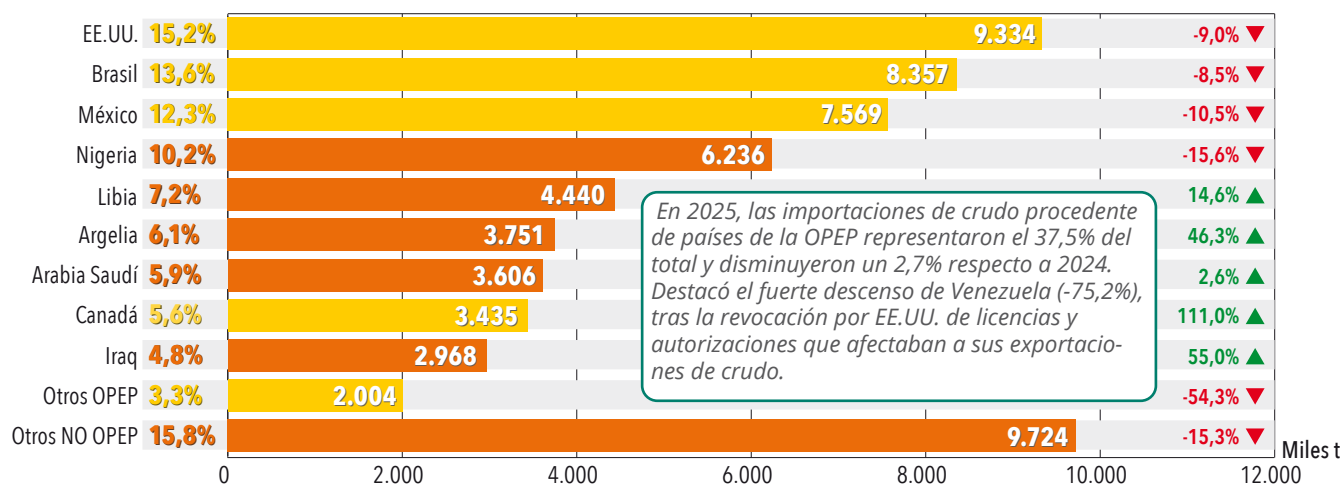
lidad de la demanda en los principales mercados europeos. Asimismo, cayeron los Abonos y productos para abonos (-10,1%) y los cementos y cales (-18,5%).

También aumentaron las exportaciones de semillas oleaginosas, desde un volumen casi nulo en 2024 hasta unas 15.000 t, aunque siguen representando una partida muy reducida.



IMPORTACIONES DE CRUDO POR PAÍSES DE ORIGEN

Fuente: Cores



En 2025, las importaciones de crudo procedente de países de la OPEP representaron el 37,5% del total y disminuyeron un 2,7% respecto a 2024. Destacó el fuerte descenso de Venezuela (-75,2%), tras la revocación por EE.UU. de licencias y autorizaciones que afectaban a sus exportaciones de crudo.

LA MAYOR PARTE DEL CRUDO IMPORTADO por España en 2025 procedió del continente americano (51,5%). Le siguieron África (30,0%), Oriente Medio (10,7%) y Europa y Eurasia (7,7%). Frente a 2019, cuando África era el principal origen, esta distribución confirma la reconfiguración de los flujos internacionales de suministro en un contexto geopolítico que ha seguido alterando las rutas comerciales del crudo. Esta mayor diversificación refleja también el crecimiento de la oferta de productores no OPEP, especialmente EE.UU., Brasil y Canadá.

Tras los repuntes de 2024, disminuyeron las importaciones de los cuatro principales suministradores de España: EE.UU. (-9,0%), Brasil (-8,5%), México (-10,5%) y Nigeria (-15,6%). Por el contrario, aumentaron las procedentes de Canadá (+111,0%), Iraq (+55,0%) y Argelia (+46,3%). También crecieron, aunque con menor intensidad, las importaciones desde Libia (+14,6%) y Arabia Saudí, con un aumento del 2,6%.

La distancia media recorrida por estos tráficos se redujo un 3,6%, hasta 3.585 millas.

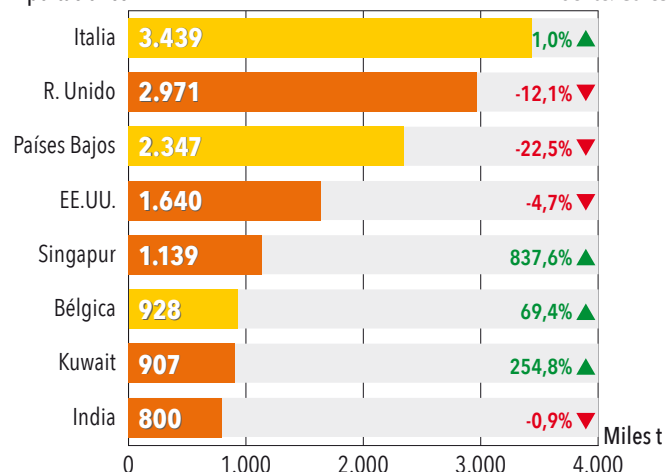
El crudo Brent cotizó en 2025, de media, a 68,6 dólares por barril (\$/b), con una tendencia bajista desde el máximo de mediados de enero (82,6 \$/b) hasta cerrar el ejercicio en 60,9 \$/b. En los primeros meses de 2026, el conflicto en Oriente Medio elevó la volatilidad y las cotizaciones se situaron en torno a 118 \$/b a finales de marzo.

El coste CIF medio del crudo importado en 2025 disminuyó un 16,2%, hasta 62,3 €/b. El tipo de cambio medio fue de 1,1293 \$/€, un 4,4% superior al del año anterior.

IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DE PRODUCTOS DE PETRÓLEO

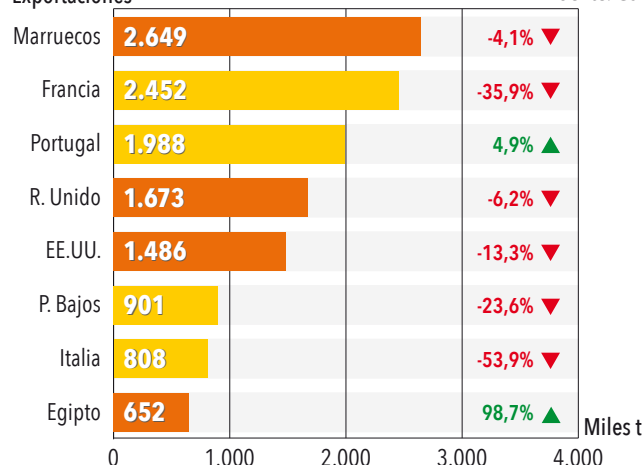
Importaciones

Fuente: Cores



Exportaciones

Fuente: Cores



LAS IMPORTACIONES DE PRODUCTOS DEL PETRÓLEO registraron una evolución dispar por partidas en 2025. Las gasolinas se triplicaron (+214,6%) y crecieron los querosenos (+47,0%) y otros productos (+25,2%), mientras que disminuyeron los gasóleos (-7,6%) y los fuelóleos (-2,9%). Por países de origen, destacó Singapur (+837,6%), principalmente por gasóleos, seguido de Kuwait (+254,8%) y Bélgica (+69,4%). La distancia media aumentó un 11,8%, hasta 2.553 millas.

EN LAS EXPORTACIONES, LOS AUMENTOS DE LAS GASOLINAS (+47,4%), los fuelóleos (+12,0%) y los querosenos (+31,0%) no compensaron la caída de los gasóleos (-29,5%), principal partida, ni la de otros productos (-6,1%). Los envíos descendieron en la mayoría de los principales destinos, salvo Portugal (+4,9%) y Egipto (+98,7%). Destacaron las caídas de Francia (-35,9%), Países Bajos (-23,6%) e Italia (-53,9%). La distancia media aumentó un 19,8%, hasta 2.095 millas.

El déficit energético español mejoró un 1,1% hasta los 24.600 M€.



Don Juan / Ership

5

FLOTA MERCANTE CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS

La flota bajo pabellón español registra su nivel más bajo en 25 años. El crecimiento del tonelaje controlado se concentra cada vez más en registros europeos distintos del REC.

A 1 DE ENERO DE 2026, LA FLOTA MERCANTE de transporte controlada por navieros españoles estaba integrada por 202 buques, con 4.796.911 GT y 4.348.561 tpm. Durante 2025 se incorporaron 11 unidades y se dieron de baja 13, lo que supuso un descenso neto de 2 buques y reducciones del 4,7% en GT y del 4,1% en tpm.

Las incorporaciones correspondieron a 3 buques de carga general, 3 portacontenedores, 2 de pasaje, 2 ro-ro y 1

cementero. Entre las bajas, 4 buques de pasaje y 1 de carga general se vendieron a intereses extranjeros; 2 metaneros y 1 carguero frigorífico se destinaron a desguace; concluyó el fletamento de 2 portacontenedores y 1 buque de carga general; 1 buque de pasaje pasó a operarse desde su matriz extranjera; y 1 metanero se reconvirtió en unidad de almacenamiento a flote para un proyecto de generación eléctrica offshore.

A comienzos de 2026, el 5,5% de los buques de control nacional estaba equipado con motores duales capaces de utilizar GNL como combustible, frente al 1,3% de la flota mercante de transporte mundial (excluidos los metaneros).

Entre enero y mayo de 2026 se ha incorporado a la flota de control español un buque de 6.307 GT adquirido en el mercado de segunda mano y se han dado de baja dos metaneros.

TIPOS DE BUQUES	PABELLÓN ESPAÑOL (REC)			OTROS PABELLONES			TOTAL		
	BUQUES	GT	tpm	BUQUES	GT	tpm	BUQUES	GT	tpm
Petroleros	6	17.022	26.721	10	613.831	1.159.792	16	630.853	1.186.513
Graneleros	0	0	0	6	193.736	331.998	6	193.736	331.998
Carga General	4	16.548	25.700	25	112.605	164.869	29	129.153	190.569
Portacontenedores	0	0	0	16	135.308	164.144	16	135.308	164.144
Ro-Ro	10	135.495	59.896	9	197.121	83.236	19	332.616	143.132
Quimiqueros	0	0	0	12	181.691	303.041	12	181.691	303.041
Gases Licuados	10	1.063.137	867.177	10	1.130.234	903.479	20	2.193.371	1.770.656
Pasaje	50	489.575	101.489	26	471.653	107.314	76	961.228	208.803
Otros (*)	4	19.455	24.190	4	19.500	25.515	8	38.955	49.705
TOTAL	84	1.741.232	1.105.173	118	3.055.679	3.243.388	202	4.796.911	4.348.561

Datos a 1 de enero de 2026. (*) Otros: buques frigoríficos, asfalteros y cementeros.

Fuente: ANAVE

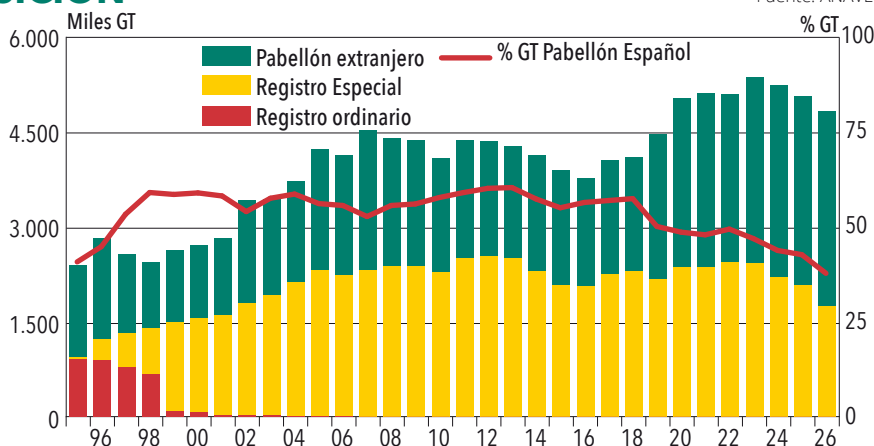


EVOLUCIÓN Y COMPOSICIÓN

Fuente: ANAVE

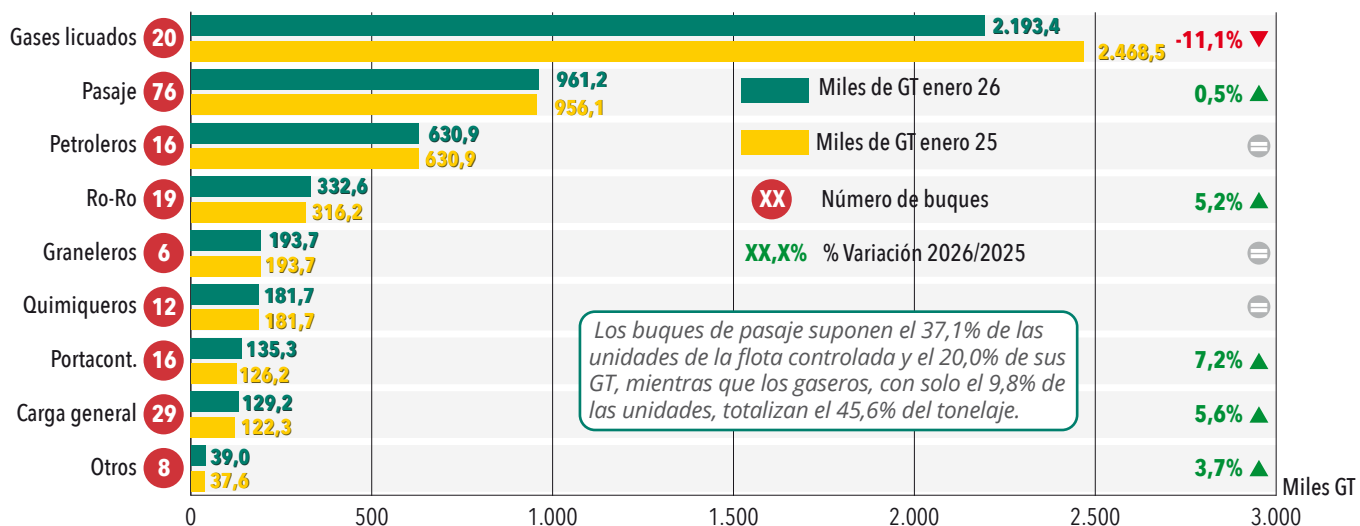
DURANTE LA ÚLTIMA DÉCADA, EL TONELAJE de la flota controlada por armadores españoles ha aumentado un 27,6%, aunque este crecimiento se ha concentrado fuera del pabellón nacional. La parte abanderada en el Registro Especial de Canarias (REC) se ha reducido en 26 unidades y un 15,5% en GT, mientras que la flota controlada bajo pabellones extranjeros ha ganado 25 buques y ha aumentado un 79,9% en GT.

Por tipos de buque, la cuota de tonelaje inscrito en el REC ha disminuido en todos los segmentos, con descensos especialmente acusados en los buques de carga general, del 59,9% al 12,4% de las GT; petroleros, del 44,4% al 2,7%; y gaseros, del 77,0% al 48,5%.



Desde 2016 la cuota del REC sobre el total de la flota controlada ha descendido 18,5 puntos porcentuales, del 54,8% al 36,3%. En el REC, los buques de pasaje han sido el único segmento con evolución positiva, con 6 unidades más y un +10,5% en GT.

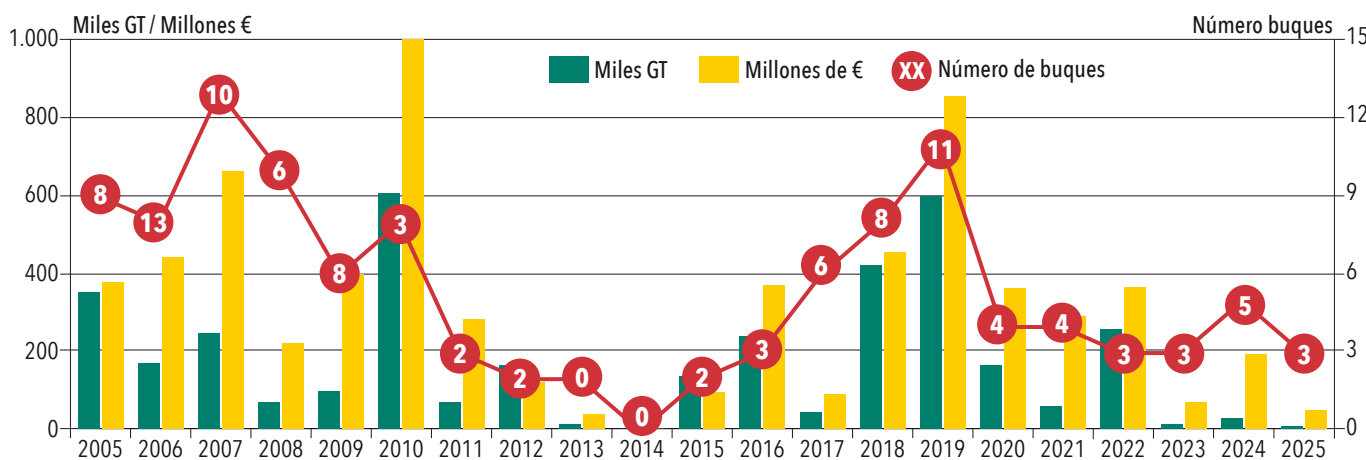
Fuente: ANAVE



Los buques de pasaje suponen el 37,1% de las unidades de la flota controlada y el 20,0% de sus GT, mientras que los gaseros, con solo el 9,8% de las unidades, totalizan el 45,6% del tonelaje.

ENTREGAS DE BUQUES NUEVOS

Fuente: ANAVE



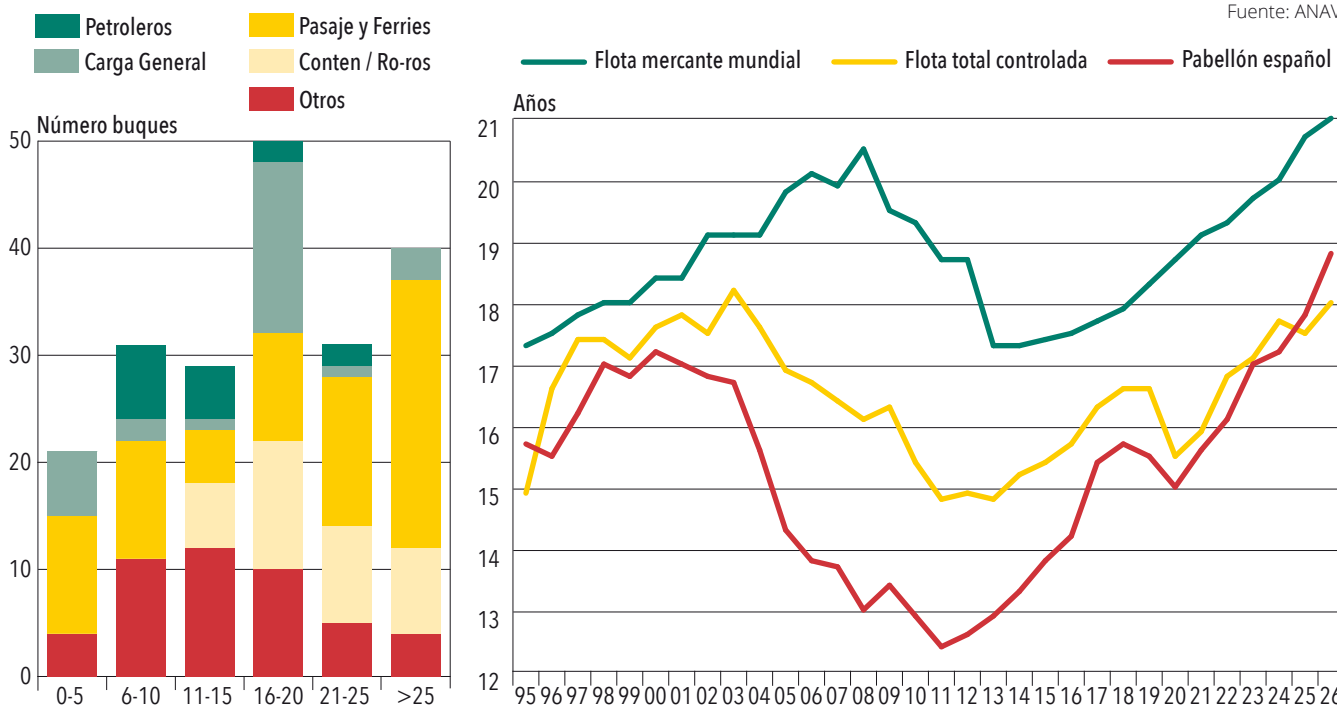
A LO LARGO DE 2025 SE INCORPORARON a la flota controlada por navieras españolas 3 buques de nueva construcción: 2 de carga general y 1 de pasaje, que en conjunto suman un total de 7.513 GT y una inversión de unos 47,3 millones de €.

En los últimos 5 años se han incorporado a la flota controlada 18 buques de nueva construcción, frente a las 32 entregas registradas el lustro anterior. Las 3 unidades actualmente en cartera, cuya entrega está prevista para 2026, confirman esta tendencia de menor ritmo

de inversión. Ello es consecuencia de la incertidumbre sobre los combustibles y las tecnologías de propulsión que acabarán imponiéndose a largo plazo, que está retrasando las decisiones de renovación de flota de los armadores en todo el mundo.

EDAD DE LA FLOTA CONTROLADA

Fuente: ANAVE



A 1 DE ENERO DE 2026, LA EDAD MEDIA de la flota mercante controlada por armadores españoles era de 18,0 años, frente a 17,6 un año antes. Desde el año pasado, y por primera vez en tres décadas, la edad media de la flota inscrita en el REC (18,8 años; 1 más que en 2025) supera a la de la flota total controlada, lo que refleja en parte que las unidades más modernas adquiridas por armadores espa-

ñoles se registran mayoritariamente en pabellones extranjeros, en particular del Espacio Económico Europeo (EEE).

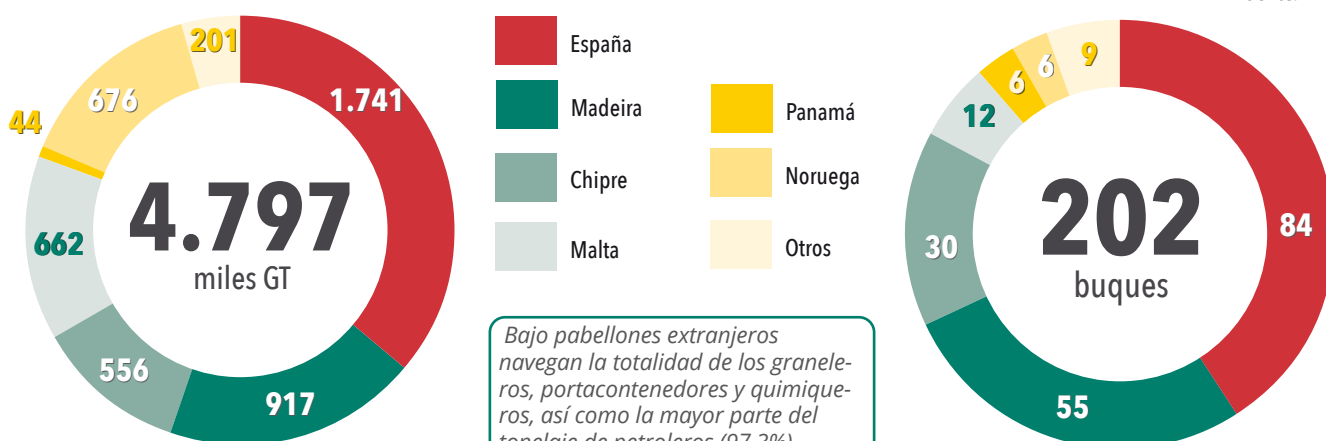
Los petroleros, gaseros y quimiqueros son los segmentos más jóvenes de la flota, con una edad media de 12,0; 12,7; y 12,9 años, respectivamente. Le siguen los graneleros (13,5); carga general (15,2); y portacontenedores (17,9). Por encima de la edad media se sitúan

buques de pasaje (19,8); ro-ros (26,2); cementeros (32,5); y frigoríficos (37,0).

El desguace de un buque frigorífico de 48 años y la incorporación de un cementero de 23 redujeron la edad media de estos segmentos en 2,7 y 2,2 años, respectivamente. También se rejuvenecieron las flotas de buques de carga general y gaseros, con descensos de 0,9 y 0,1 años.

DISTRIBUCIÓN POR REGISTROS DE LA FLOTA CONTROLADA

Fuente: ANAVE



A 1 DE ENERO DE 2026, EL 41,6% DE LOS BUQUES y el 36,3% de las GT de la flota de control español estaban registrados en Canarias, lo que supone diez puntos porcentuales menos que hace cinco años y un mínimo histórico.

Siete registros del EEE concentran el 90,7% de los buques y el 93,8% de

las GT bajo bandera extranjera (+1,3 y +0,3 puntos porcentuales, respectivamente, respecto a 2025). Dentro del

Bajo pabellones extranjeros navegan la totalidad de los graneleros, portacontenedores y quimiqueros, así como la mayor parte del tonelaje de petroleros (97,3%), buques de carga general (87,2%), ro-ro (59,3%) y gaseros (51,5%). El pasaje es el único segmento en el que el pabellón nacional conserva una ligera mayoría en GT (50,9%).

EEE, los registros con mayor peso en términos de arqueo total controlado son Madeira (19,2%), Malta (13,8%), Noruega (14,1%) y Chipre (11,6%).

En total, sumando los buques abandonados en España, el 94,6% de los buques y el 96,0% del tonelaje navegan bajo pabellones del EEE.

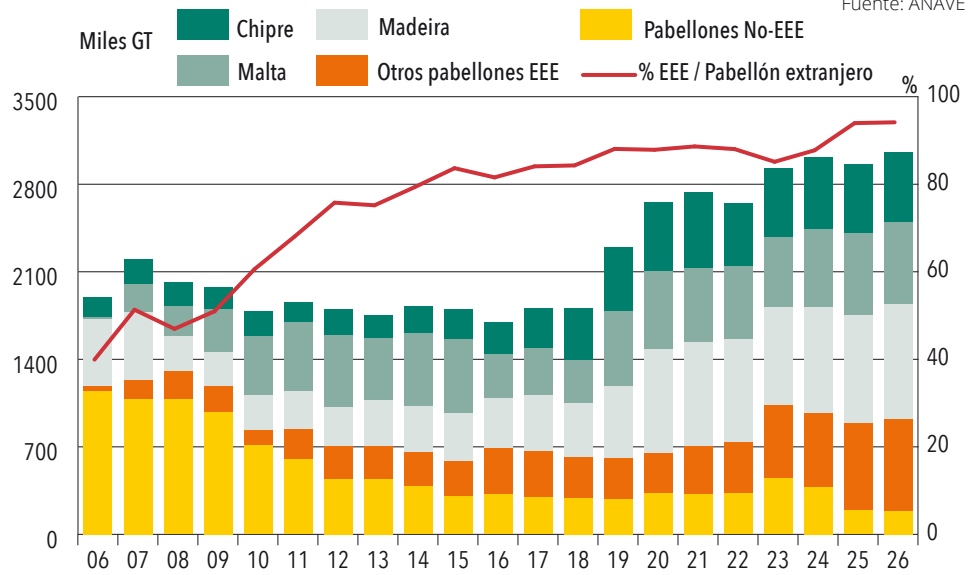


FLOTA INSCRITA EN PABELLONES EXTRANJEROS

Fuente: ANAVE

LA FLOTA DE TRANSPORTE OPERADA por armadores españoles bajo pabellones extranjeros sumaba, a 1 de enero de 2026, 118 buques y 3.055.679 GT. Los registros más utilizados eran Madeira (46,6% de los buques y 30,0% de GT bajo pabellón extranjero), Chipre (25,4% de los buques y 18,2% de las GT) y Malta (10,2% de los buques y 21,7% de las GT).

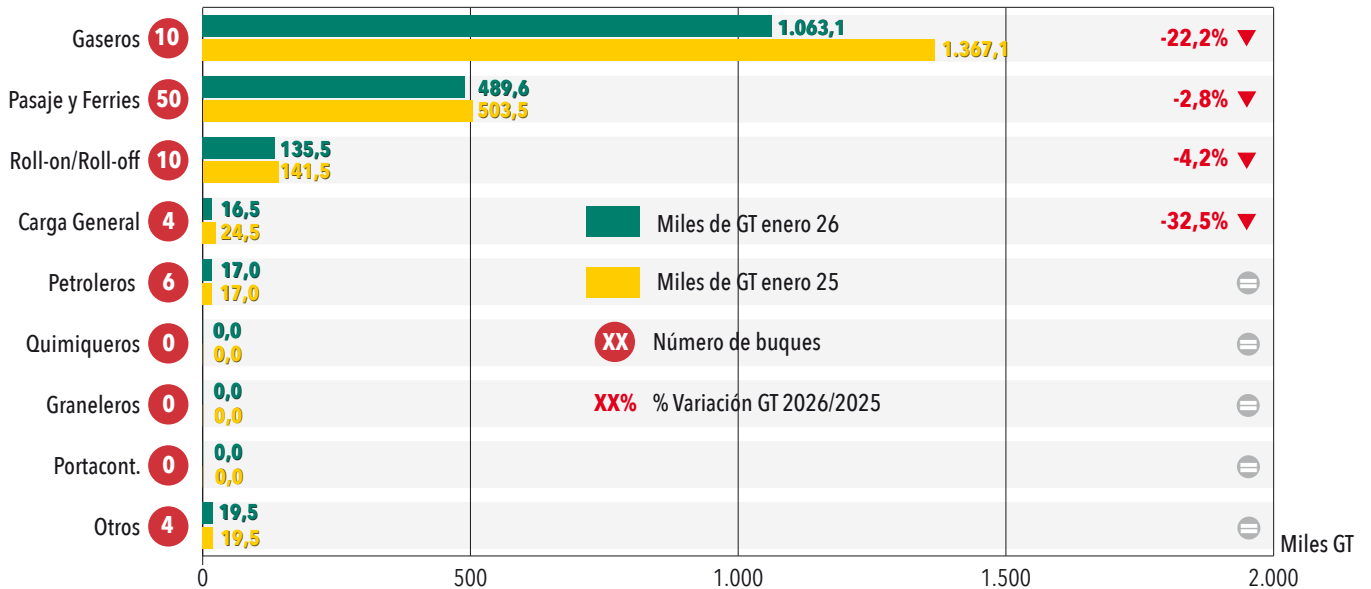
Por tipos de buque, en Madeira predominaban la carga general (40,0% de las unidades), los portacontenedores (23,6%) y los petroleros (12,7%). En Chipre, los buques de pasaje suponían el 76,7% del total y los quimiqueros, el 13,3%. Malta presentaba una composición más diversificada, con especial peso de los gaseros, que representaban un tercio de los buques inscritos.



Desde 2021, la flota bajo pabellones del EEI distintos del español ha crecido en 20 buques y un 19,4% en GT, frente al descenso de 8 buques y del 42,2% en registros no-EEI. Esta concentración en el EEI implica que la flota de control español opera mayoritariamente bajo marcos regulatorios europeos, aunque cada vez menos bajo pabellón nacional.

FLOTA DE PABELLÓN ESPAÑOL

Fuente: ANAVE



A 1 DE ENERO DE 2026, LA FLOTA MERCANTE de transporte de armadores españoles inscrita en el REC contaba con 84 buques, 1.741.232 GT y 1.105.173 tpm. Durante 2025, se redujo en 7 unidades, 331.886 GT (-16,0%, la mayor caída histórica) y 270.345 tpm (-19,7%). Hasta el 31 de mayo de 2026 el REC ha perdido otras dos unidades adicionales. Por primera vez en la historia, Es-

paña cuenta con menos de 90 buques mercantes de transporte bajo pabellón nacional y, por primera vez en 22 años, con menos de 2 millones de GT (mínimo de los últimos 25 años). La pérdida de tonelaje se explica por la baja de buques de gran porte, particularmente de metaneros.

Durante 2025 cambiaron de pabellón 7 buques: 1 metanero a Noruega y 4 de

carga general y 2 ro-lo a Madeira. Además, se incorporaron 3 buques, de los cuales solo 1 era de nueva construcción.

Por tipos de buque, el pabellón español no registró crecimiento en ningún segmento. En cambio, perdió 2 buques de carga general (-32,5% en GT y -30,7% en tpm), 3 metaneros (-22,2% en GT y -22,4% en tpm) y 2 buques de pasaje (-2,8% en GT y -4,3% en tpm).

PERSPECTIVAS // A lo largo de 2026 está prevista la entrega de tres buques de nueva construcción: uno de pasaje y dos de carga general, que suman en torno a 21.200 GT con una inversión de 168 M€.



6

POLÍTICA SECTORIAL INTERNACIONAL

La revisión de la Directiva ETS, el aplazamiento del acuerdo global en la OMI y la crisis de Ormuz marcan un ejercicio de elevada incertidumbre regulatoria y geopolítica para el transporte marítimo internacional.

OMI // MARCO CERO NETO. En octubre, la sesión extraordinaria del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) decidió aplazar por un año las discusiones sobre la adopción del Marco de Cero Neto (*Net Zero Framework*), aprobado en abril de 2025. La decisión supuso un nuevo factor de incertidumbre para el sector, en un momento clave para planificar las inversiones necesarias para la descarbonización.

Según los datos presentados en abril al MEPC 84, de las 223 Mt de combustible consumidas por los buques en 2024, el 92,5% correspondió a combustibles fósiles convencionales y el 6,7% a GNL, mientras que el conjunto de los demás combustibles alternativos (metanol, biocombustibles, etanol y GLP) no alcanzó el 1%. Alcanzar el objetivo de cero emisiones netas para 2050 exigirá una profunda transformación que, para ser viable, requiere un marco estable, previsible y global acordado en la OMI.

El MEPC 84 puso de manifiesto que persisten diferencias de fondo: EE.UU., Arabia Saudí y otros Estados mantienen su oposición a cualquier mecanismo con un componente económico,

mientras Japón presentó una propuesta de compromiso basada en suprimir ese elemento y explorar otras fórmulas alternativas para incentivar el cumplimiento. Se acordó aplazar la decisión de adopción al MEPC 85, previsto para otoño de 2026. Aunque el ambiente de la reunión fue más constructivo que en la sesión extraordinaria de octubre y los trabajos técnicos mantienen abierta la vía hacia la adopción formal, la situación actual no permite ser optimistas sobre un acuerdo a corto plazo.

OMI // ECA ATLÁNTICO NORORIENTAL. En el mismo periodo de sesiones, el MEPC 84 adoptó la creación de una nueva zona de control de emisiones (ECA) en el Atlántico nororiental. Su entrada en vigor está prevista para el 1 de septiembre de 2027, con aplicación efectiva doce meses después.

La medida se enmarca en la progresiva extensión de las zonas ECA en las principales rutas marítimas y supondrá un nuevo elemento regulatorio a tener en cuenta en la planificación operativa, técnica y de aprovisionamiento de combustible.

UE // EMISIONES GEI. Se prevé que la Comisión publique en julio de 2026 su propuesta de modificación de la Directiva ETS. Las asociaciones sectoriales, tanto europeas como nacionales, comparten un mensaje común: el transporte marítimo necesita un único marco internacional para reducir de forma efectiva sus emisiones de gases de efecto invernadero.

La Comisión debe utilizar su peso político para facilitar un acuerdo global en la OMI y comprometerse a una transición ordenada desde las normas europeas hacia ese futuro marco internacional. El ámbito de aplicación del ETS y de FuelEU Marítimo cubre aproximadamente el 0,2% de las emisiones globales de CO₂ y alrededor del 13% de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo. Para el 87% restante no existe alternativa a un acuerdo en la OMI.

Mientras el transporte marítimo permanezca incluido en el ETS, los ingresos generados por el sector deben destinarse de forma efectiva a mecanismos de apoyo que impulsen su descarbonización y reduzcan el diferencial de coste de los combustibles sostenibles.



Este retorno es imprescindible para que la normativa regional no se traduzca únicamente en una pérdida de competitividad para el transporte marítimo europeo, sin aportar un valor real a la transición energética del sector.

Una prioridad de la revisión debe ser preservar más allá de 2030 las exenciones para islas y regiones ultraperiféricas. Las razones que las justificaron siguen vigentes: limitada disponibilidad de combustibles alternativos, insuficiente desarrollo de las infraestructuras energéticas necesarias y mayores costes de la transición. La revisión debe garantizar además que el ETS no incentive el trasvase de mercancías o pasajeros hacia modos menos eficientes desde el punto de vista ambiental.

La simplificación es otra demanda central. Aunque el ETS y FueleU Marítimo no se han incluido en el paquete Ómnibus de Simplificación, la Comisión trabaja con el sector para identificar cargas administrativas duplicadas. Entre las cuestiones pendientes figuran la alineación de MRV, ETS y FueleU, la reducción de obligaciones de reporte en buques con un elevado número de viajes anuales, y la inseguridad jurídica derivada de la falta de UN/LOCODE en determinadas instalaciones *offshore*. En algunos casos, esta última situación puede impedir que una escala extracomunitaria sea reconocida como puerto de escala y obligar a entregar derechos por el 100% de las emisiones.

UE // ESTRATEGIA MARÍTIMA. En noviembre, la Comisión publicó el Plan de Inversión para el Transporte Sostenible (STIP), centrado en impulsar la producción y el uso de combustibles renovables y de bajas emisiones en los sectores marítimo y aéreo. El documento estima unas necesidades superiores a 20 Mt de combustibles renovables y de bajas emisiones y alrededor de 100.000 M€ de inversión hasta 2035, y recomienda a los Estados miembros destinar parte de los ingresos del ETS a apoyar la descarbonización del sector.

El 4 de marzo se publicó la Estrategia Industrial Marítima de la UE, que reconoce el carácter estratégico del transporte marítimo y recoge la necesidad de reforzar su competitividad, digitalización y descarbonización como elementos esenciales para la autonomía estratégica y la resiliencia de la UE. Entre sus prioridades figuran la simplificación administrativa, la alineación de FueleU Marítimo y ETS, y la revisión de la normativa europea para evitar dobles pagos cuando exista un marco global de la OMI.

CONTEXTO GEOPOLÍTICO. El transporte marítimo internacional sigue condicionado por un entorno geopolítico y comercial especialmente complejo. Los conflictos y tensiones comerciales continuaron reordenando los flujos marítimos, alargando rutas y aumentando la incertidumbre operativa, aseguradora y regulatoria para las navieras.

El ETS y FueleU Marítimo cubren solo el 13% de las emisiones del transporte marítimo. Para el 87% restante no hay más alternativa que un acuerdo global en la OMI, que exigiría la derogación del marco europeo.

Los ataques en el mar Rojo y el estrecho de Bab el-Mandeb mantuvieron buena parte de los desvíos de buques por el cabo de Buena Esperanza. Según Clarksons, en 2025, los tránsitos por el mar Rojo seguían un 70% por debajo de los niveles de 2023, lo que incrementó alrededor de un 2,5% la demanda medida en t-milla. A esta situación se sumó, a comienzos de 2026, la crisis de Ormuz, con nuevas restricciones en una de las principales rutas energéticas mundiales.

La política comercial de EE.UU. también añadió incertidumbre. Aunque los nuevos aranceles acapararon gran atención, Clarksons estima que afectan directamente solo al 4% del tráfico marítimo mundial. En paralelo,

La crisis de Ormuz ha recordado que la libertad de navegación no es solo una cuestión geopolítica: cuando una ruta se altera, sus efectos recaen primero sobre quienes trabajan a bordo.

las tasas portuarias a operadores chinos, buques construidos en China y determinados *car carriers* quedaron suspendidas hasta noviembre de 2026 tras el acuerdo alcanzado entre ambos países.

CRISIS DE ORMUZ. El 28 de febrero, EE.UU. e Israel lanzaron ataques contra obje-

vos en Irán, lo que provocó un deterioro inmediato de la seguridad marítima en el golfo Pérsico, el golfo de Omán y el estrecho de Ormuz. Irán anunció pocos días después el cierre del estrecho y comenzó a exigir la coordinación previa de determinados tránsitos, junto con el pago de peajes sin reconocimiento internacional.

Desde el inicio de la crisis, el tráfico marítimo en la zona se ha visto gravemente condicionado por ataques y apresamientos de buques mercantes, interferencias en los sistemas de posicionamiento, manipulación de datos AIS y presencia de minas marinas, con especial impacto en los buques que permanecen dentro del golfo Pérsico, donde el suministro de combustible, víveres, asistencia médica y los relevos de tripulación han quedado seriamente comprometidos.

La crisis ha vuelto a poner de manifiesto que la libertad de navegación no es solo una cuestión comercial o geopolítica. Cuando una ruta de esta relevancia se ve alterada, sus efectos recaen en primer lugar sobre quienes trabajan a bordo.

Las negociaciones entre EE.UU. e Irán no han dado por el momento resultados y persisten las restricciones al tránsito por el estrecho.

PIRATERÍA. En 2025 se registraron 137 incidentes de piratería y robo armado contra buques mercantes, un 18% más que en 2024, según los datos de la Oficina Marítima Internacional (IMB). Aunque la mayoría fueron de baja gravedad, la violencia contra las tripulaciones siguió siendo motivo de preocupación, con 46 marinos tomados como rehenes y 25 secuestrados.

Por regiones, el estrecho de Singapur concentró 80 incidentes, más de la mitad del total mundial y casi el doble que en 2024, en su mayoría robos oportunistas

de baja intensidad durante la navegación nocturna. El golfo de Guinea registró 21 casos y se mantuvo en niveles contenidos respecto a años anteriores. En aguas de Somalia, aunque los incidentes fueron limitados, la reactivación de actividad en la cuenca somalí y el golfo de Adén aconseja mantener la vigilancia.

Mercedes Pinto / Baleària



7

POLÍTICA SECTORIAL NACIONAL

En junio de 2025 se aprobó una Estrategia Marítima Nacional, que está pendiente de desarrollo efectivo y de medidas concretas que refuercen la competitividad del sector.

ESTRATEGIA MARÍTIMA DE ESPAÑA 2025-2050.

En junio de 2025 el Consejo de Ministros aprobó la Estrategia Marítima de España 2025-2050, concebida como una hoja de ruta para reforzar el papel del sector marítimo en la economía nacional. El documento se estructura en siete ejes: energía y medioambiente, digitalización, empleo azul, administración marítima, flota y bandera, náutica de recreo y sistema portuario.

La Estrategia reconoce la importancia de contar con un tejido empresarial naviero sólido, una bandera competitiva y una administración marítima ágil, moderna y orientada al servicio del sector.

El reto ahora es evitar que quede reducida a un documento programático. Su utilidad dependerá de la capacidad de la Administración para traducir sus objetivos en medidas concretas, con calendario, dotación presupuestaria, responsables identificados y mecanismos de seguimiento que permitan evaluar periódicamente su grado de cumplimiento.

DESCARBONIZACIÓN. En noviembre el Gobierno aprobó el Plan de Acción Nacional para la Descarbonización del Trans-

porte Marítimo, que prevé ayudas públicas por un mínimo de 250 M€ durante el periodo 2026-2030, con una dotación estimativa de 50 M€ anuales, destinadas a la renovación de buques, la transformación de unidades existentes y el uso de combustibles renovables. La aprobación del Plan supone un avance muy positivo, aunque su dotación y alcance están lejos de cubrir las necesidades reales de un sector intensivo en capital, con activos de larga vida útil y sometido a una transformación tecnológica de gran envergadura.

España es el segundo país del Espacio Económico Europeo por volumen de derechos de emisión entregados en el ámbito del ETS marítimo, solo por detrás de Grecia. En el primer ejercicio de aplicación, las navieras sujetas a la administración española entregaron más de cinco millones de derechos, con un valor económico de unos 380 M€. Con la progresiva entrada en vigor del sistema, el volumen de ingresos asociado al ETS marítimo administrado por España podría superar los 700 M€ en 2026 y sobrepasar los 5.000 M€ acumulados hasta 2030. Aunque una parte

de estos recursos pueda quedar sujeta a los mecanismos de reparto del marco europeo, los 250 M€ previstos en el Plan representan apenas un 5% del volumen económico generado por el propio sector. Garantizar que la mayor parte de estos ingresos revierta en la transición energética del transporte marítimo seguirá siendo una prioridad para ANAVE.

En abril de 2026, el Ministerio de Transportes sometió a consulta pública previa las bases reguladoras de la fase I del Programa de Apoyo a la Descarbonización del Transporte Marítimo, que continúa pendiente de aprobación. ANAVE insistió en que estas ayudas deben ser tecnológicamente neutras, dar cabida tanto a nuevas construcciones como a actuaciones sobre buques existentes, no introducir restricciones sobre el lugar de construcción y basar los criterios de elegibilidad en la reducción efectiva de emisiones.

COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS. En el ámbito de los combustibles alternativos, el gas natural licuado (GNL) consolidó su expansión en los puertos españoles.



Según datos de GASNAM, en 2025 el suministro de GNL a buques en los puertos españoles superó los 8,1 TWh, más de cuatro veces el volumen registrado dos años antes, y más del 12% correspondió ya a bioGNL.

La Península Ibérica se sitúa así en una posición cada vez más relevante dentro del mercado europeo de bunkering de GNL y bioGNL. GASNAM estima que, si se mantiene la tendencia actual, la Península podría situarse como líder europeo en suministro de GNL a buques en 2026, apoyada en una red diversificada de puertos y en el crecimiento de la oferta de combustibles de origen renovable.

Para apoyar este proceso, en mayo de 2026, Puertos del Estado presentó un modelo unificado de pliego para el servicio de suministro de GNL en los puertos españoles, elaborado con participación de ANAVE y GASNAM, que servirá de base para los pliegos específicos de cada autoridad portuaria.

REGISTRO ESPECIAL DE CANARIAS (REC). El Registro Especial de Canarias continúa siendo uno de los principales retos estructurales de la política marítima nacional. Como se detalla en el capítulo 5, la evolución de la flota bajo pabellón español pone de manifiesto una pérdida sostenida de atractivo frente a otros registros del Espacio Económico Europeo. A 1 de enero de 2026, su tonelaje se situó por debajo de los 2 millones de GT por primera vez en más de dos décadas y el número de buques alcanzó un nuevo mínimo histórico.

La Estrategia Marítima de España reconoce la necesidad de lograr una flota y una bandera competitivas y contempla la reforma del REC como una actuación prioritaria dentro de su eje dedicado a la competitividad de la flota. Entre las medidas previstas figuran la centralización de competencias administrativas, la simplificación de trámites para el enrole de marinos no comunitarios, una mayor agilidad de las inspecciones, la disponibilidad de servicios 24/7 y la revisión de diversos aspectos laborales y administrativos.

Pese a ello, pasado un año desde su publicación, todavía no se han materializado reformas de calado que permitan corregir las desventajas que arrastra el pabellón español. Sin un marco competitivo, previsible y alineado con la práctica de otros registros europeos, será difícil revertir la tendencia descendente del pabellón nacional.

ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA. Entre las novedades legislativas en materia de marina

mercante figura la obligación de tramitar las dispensas de bandera comunitaria a través del registro electrónico del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, si bien la puesta en marcha efectiva de este sistema está aún pendiente. Hasta ahora, estas solicitudes se

El REC sigue necesitando una reforma estructural que sitúe al pabellón español en igualdad de condiciones con otros registros europeos y revierta su pérdida de competitividad.

canalizaban a través de ANAVE y otras asociaciones del sector.

Asimismo, entró en funcionamiento el nuevo sistema de rol y despacho electrónicos, basado en declaraciones responsables. Su implantación ha dado lugar a incidencias relacionadas con la gestión de tripulantes extranjeros en la base de datos de la Administración, cuya resolución sigue en curso.

Por último, se ha iniciado el proceso para la creación de la nueva Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, que asumirá las funciones de la actual Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM).

CRISIS DE ORIENTE MEDIO: AYUDAS A LOS SERVICIOS MARÍTIMOS REGULARES. Desde finales de febrero, la crisis de Oriente Medio dio lugar a un fuerte aumento del precio de los combustibles marinos, muy superior al registrado en los combustibles de carretera. En este contexto, el

La Ley de Movilidad Sostenible vincula la financiación del Plan Nacional de Descarbonización del Transporte Marítimo a los ingresos procedentes del ETS europeo.

RD-ley 7/2026 reconoció el carácter estratégico de los servicios marítimos regulares para la cohesión territorial y el abastecimiento de los territorios no peninsulares, estableciendo un sistema

de ayudas directas para determinadas líneas de cabotaje e interinsulares de pasaje y carga rodada. La ayuda se calculaba en función de las millas navegadas por tonelada de arqueo bruto, con el objetivo de compensar parcialmente el incremento de los costes operativos.

ANAVE solicitó que estas ayudas no discriminaran por tipo de combustible y que incluyeran también los servicios regulares de carga pura, que también son esenciales para el abastecimiento de Canarias. La primera cuestión fue atendida desde la configuración inicial del régimen. La segunda quedó corregida mediante el RD-ley 9/2026, que amplió el ámbito de aplicación a los servicios regulares de carga entre la península y los territorios no peninsulares, entre estos entre sí y entre puertos de los archipiélagos. La cuantía de la ayuda quedó fijada en 0,1375266 céntimos de euro por cada milla navegada por GT.

SUBVENCIÓN POR EMBARQUE DE ALUMNOS EN PRÁCTICAS. Tras la falta de convocatoria en 2024, el RD 1031/2025 reguló la concesión directa de subvenciones para apoyar el embarque de alumnos en prácticas, requisito necesario para la obtención de diversos títulos profesionales de la marina mercante. La dotación presupuestaria ascendió a 1 M€ y cubrió los embarques realizados entre el 1 de noviembre de 2023 y el 31 de octubre de 2025.

Un total de 107 buques participaron en el programa, que en conjunto sumaron 677 embarques y 90.540 días de formación a bordo. Los costes justificados por las empresas ascendieron a 4,6 M€, casi cinco veces la subvención concedida. De haberse aplicado íntegramente el importe máximo previsto de 900 euros

por alumno y mes, la subvención devengada habría alcanzado 2,7 M€, casi tres veces la dotación disponible. En la práctica, la ayuda efectiva quedó reducida a 314,78 euros por alumno y mes.

Esta subvención sigue siendo esencial para favorecer la incorporación de nuevos profesionales al sector y aliviar parcialmente los costes asumidos por los armadores españoles, que mantienen un flujo estable de alumnos en prácticas a bordo y contribuyen directamente a garantizar la disponibilidad futura de oficiales cualificados.

8

APÉNDICE ESTADÍSTICO

La información incluida en la presente publicación procede de las mejores fuentes disponibles. No obstante, ANAVE declina cualquier responsabilidad por los errores u omisiones que las mismas pudieran tener.

TRÁFICO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA

	PRINCIPALES GRANELES (1)		OTROS GRANELES SÓLIDOS		CRUDO Y PRODUCTOS DEL PETRÓLEO		OTROS GRANELES LÍQUIDOS (2)		CARGAS EN CONTENEDORES		CARGA GENERAL CONVENCIONAL		TOTAL TRÁFICO MARÍTIMO	
	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla
2010	2.238	11.693	1.618	8.382	2.821	11.576	529	2.067	1.239	6.145	729	3.670	9.293	43.533
2011	2.373	12.409	1.731	9.027	2.892	12.016	571	2.303	1.329	6.590	714	3.610	9.752	45.955
2012	2.573	13.431	1.786	9.209	2.906	12.225	579	2.359	1.374	6.699	753	3.760	10.108	47.683
2013	2.738	14.163	1.854	9.423	2.897	12.184	598	2.412	1.454	7.091	779	3.859	10.487	49.132
2014	2.973	15.109	1.888	9.990	2.828	12.030	616	2.477	1.518	7.354	809	4.056	10.766	51.016
2015	2.926	15.041	1.948	10.271	2.961	12.332	644	2.569	1.552	7.445	830	4.145	10.861	51.803
2016	3.016	15.436	1.946	10.510	3.067	12.877	678	2.695	1.623	7.742	854	4.313	11.184	53.573
2017	3.165	16.191	2.020	11.149	3.139	13.474	729	2.905	1.711	8.140	888	4.528	11.652	56.387
2018	3.229	16.343	2.120	11.693	3.142	13.754	784	3.225	1.784	8.445	914	4.660	11.973	58.120
2019	3.239	16.334	2.141	11.774	3.078	13.580	839	3.488	1.823	8.622	927	4.719	12.047	58.517
2020	3.212	16.663	2.105	11.776	2.808	12.545	838	3.630	1.805	8.523	903	4.630	11.671	57.767
2021	3.279	17.080	2.216	12.541	2.825	12.312	874	3.925	1.913	9.007	940	4.836	12.047	59.701
2022	3.214	16.733	2.144	12.623	2.988	13.121	897	3.901	1.841	8.506	935	4.842	12.019	59.726
2023	3.408	18.001	2.236	13.105	3.035	13.886	944	4.071	1.853	8.670	952	4.956	12.428	62.689
2024	3.534	18.909	2.327	13.631	3.014	14.332	964	4.415	1.957	10.190	967	5.075	12.763	66.552
2025	3.531	18.773	2.425	14.186	3.002	14.302	999	4.487	2.050	10.421	998	5.119	13.005	67.288
2026*	3.515	18.819	2.423	14.491	2.968	14.440	995	4.940	2.095	10.420	987	5.144	12.983	68.254
24/25 (%)	-0,1%	-0,7%	4,2%	4,1%	-0,4%	-0,2%	3,6%	1,6%	4,8%	2,3%	3,2%	0,9%	1,9%	1,1%
25/26 (%)	-0,5%	0,2%	-0,1%	2,1%	-1,1%	1,0%	-0,4%	10,1%	2,2%	0,0%	-1,0%	0,5%	-0,2%	1,4%

(1) Carbón, mineral de hierro y grano. (2) GNL, GLP y productos químicos.

t: millones de toneladas. t-milla: miles de millones de toneladas-milla.

(*) Datos de 2026 estimados.

Fuente: Clarksons

TRÁFICO ESPAÑOL POR NATURALEZA DE LAS MERCANCÍAS

	IMPORTACIONES							EXPORTACIONES						
	2010	2015	2020	2023	2024	2025	VAR.%	2010	2015	2020	2023	2024	2025	VAR.%
Petróleo crudo	53.320	64.131	54.999	61.223	64.333	60.468	-6,0	1	0	0	0	1	0	-55,4
Productos del petróleo	22.536	14.528	13.995	14.059	14.622	16.068	9,9	10.556	18.561	18.278	17.466	18.192	15.031	-17,4
Gases licuados	22.688	11.138	16.607	19.589	14.980	17.567	17,3	1.166	1.387	449	1.752	1.258	1.051	-16,5
Productos químicos	6.197	6.797	7.471	8.055	9.175	10.029	9,3	8.704	9.872	10.304	8.523	10.363	10.864	4,8
Biocombustibles	-	239	601	1.066	870	1.088	25,1	-	664	1.586	1.591	1.413	1.319	-6,7
Cereales y sus harinas	8.292	11.680	11.010	21.541	18.156	15.016	-17,3	719	665	972	334	590	445	-24,6
Semillas oleaginosas	3.384	3.399	3.287	3.300	3.723	3.053	-18,0	2	0	0	2	0	15	-
Mineral de hierro	6.353	7.028	4.096	4.592	5.001	5.943	18,8	14	226	2	204	138	2	-98,3
Carbones	12.891	23.021	4.941	4.532	4.265	4.121	-3,4	820	2.327	4.001	3.004	2.953	2.894	-2,0
Otros min. / Mat. construcc.	11.045	11.180	14.149	10.756	13.228	13.422	1,5	9.213	14.499	18.094	18.925	19.762	20.082	1,6
Cementos y cales	1.505	405	816	1.594	1.547	2.150	39,0	2.193	7.341	4.204	3.191	2.964	2.416	-18,5
Chatarras de hierro	3.856	3.379	1.681	1.246	1.372	1.624	18,4	149	115	300	301	277	196	-29,3
Abonos / Prod. abonos	3.330	3.689	3.800	2.880	3.410	3.746	9,9	1.364	1.661	1.609	1.848	2.172	1.953	-10,1
Maderas	1.389	450	415	578	887	732	-17,4	686	1.259	1.260	1.345	1.324	1.539	16,3
Productos siderúrgicos	6.503	6.583	6.672	8.170	8.199	7.983	-2,6	5.765	6.522	4.440	3.890	4.024	4.238	5,3
Otros prod. orig. ani./veg	12.756	14.901	16.722	18.488	18.362	18.945	3,2	8.541	11.971	14.279	12.452	12.483	13.674	9,5
Metales no ferrosos	430	600	885	997	1.026	1.109	8,2	641	820	806	795	848	828	-2,4
Automóviles y mat. tte.	1.126	1.902	2.222	2.562	2.477	2.819	13,8	2.336	3.460	3.617	3.834	3.660	3.411	-6,8
Maquinaria	1.595	1.895	2.435	3.230	3.546	3.766	6,2	1.805	2.875	2.564	2.347	2.241	2.225	-0,7
Taras vehíc./contened.	6.475	7.709	8.585	10.465	11.129	11.669	4,9	7.127	7.914	9.196	12.829	11.198	11.827	5,6
Varios	4.446	4.406	4.708	5.386	5.827	6.231	6,9	2.597	3.482	4.004	4.265	4.418	4.697	6,3
TOTAL GENERAL	190.117	199.060	180.096	204.311	206.135	207.547	0,7	64.401	95.621	99.966	98.898	100.279	98.709	-1,6

Datos en miles de toneladas. VAR.%: Variación interanual 2024/2025.

Fuente: Puertos del Estado.



FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR PAÍS DE BANDERA

	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2024	2025	2026	Variación GT (%)			
												25/26	15/26		
Liberia	58.180	54.700	57.172	52.932	52.527	90.182	123.477	171.607	251.399	267.055	285.038	6,7%	116,3%		
Panamá	40.674	39.298	63.208	103.049	129.330	187.178	212.871	211.358	239.521	237.537	224.965	-5,3%	11,6%		
Islas Marshall*	0	0	2.130	6.657	21.876	47.648	105.370	155.439	180.369	179.210	186.302	4,0%	70,1%		
Singapur	6.505	7.928	11.720	21.500	25.814	39.665	75.244	88.961	93.079	102.212	130.363	27,5%	35,8%		
Hong Kong	6.858	6.565	7.673	7.944	26.025	45.300	92.225	127.324	128.053	131.908	111.973	-15,1%	43,0%		
Malta	1.856	4.519	15.424	28.107	22.220	34.760	55.869	79.866	77.347	86.030	87.339	1,5%	54,0%		
China	10.568	13.899	15.089	15.456	19.381	28.636	42.193	54.109	66.796	68.160	69.898	2,5%	61,5%		
Bahamas	3.907	13.626	22.628	28.952	33.707	45.017	49.831	55.004	51.856	51.137	52.100	1,9%	2,6%		
Japón	39.940	27.078	20.771	15.641	12.103	13.728	20.184	28.703	30.724	31.397	34.039	8,4%	55,6%		
Grecia	31.032	20.522	30.061	24.756	31.971	38.776	42.282	39.488	33.691	32.355	31.657	-2,2%	-23,5%		
Portugal	1.437	854	774	1.051	1.217	1.172	4.465	15.541	22.185	26.306	28.209	7,2%	489,1%		
Chipre	8.196	18.336	23.224	23.344	21.147	19.842	20.332	22.494	20.234	22.544	23.076	2,4%	10,9%		
Dinamarca	4.942	5.188	5.518	5.567	7.311	10.663	14.223	21.232	21.937	22.641	22.379	-1,2%	59,2%		
Indonesia	1.936	2.179	2.397	2.939	3.732	7.389	11.423	16.612	19.110	20.315	22.005	8,3%	77,8%		
Corea del Sur	7.169	7.783	6.420	5.119	7.225	12.238	11.440	10.928	16.956	17.628	19.081	8,2%	54,1%		
Noruega	15.339	23.429	21.753	22.382	17.584	14.779	13.569	16.253	16.514	16.529	16.345	-1,1%	21,8%		
Rusia	24.745	26.737	10.905	6.264	5.419	4.676	5.644	7.091	8.029	9.688	13.429	38,6%	71,7%		
Italia	8.843	7.991	6.371	7.750	10.653	15.210	15.578	14.043	11.947	11.844	12.092	2,1%	-24,0%		
Irán	2.380	4.738	3.698	3.427	5.191	832	3.004	10.866	11.598	11.989	11.487	-4,2%	299,2%		
Bermuda	981	4.258	2.861	6.149	6.025	9.372	10.496	9.749	9.244	9.844	10.813	9,8%	-6,2%		
India	6.605	6.476	6.067	6.529	7.069	8.280	8.200	9.155	9.854	9.719	10.315	6,1%	18,5%		
EE.UU.	19.518	21.328	12.152	10.276	8.616	9.364	8.489	8.999	9.316	9.595	9.779	1,9%	13,0%		
Francia	8.237	3.832	4.069	4.641	4.615	6.371	5.255	5.995	9.017	10.024	10.930	9,0%	90,8%		
OTROS EEE															
Alemania	6.177	4.301	5.484	6.329	8.046	14.931	10.839	7.695	7.730	8.451	8.463	0,1%	-22,0%		
Países Bajos	2.400	1.954	68	8	3.829	4.105	5.062	5.438	3.597	3.582	6.901	92,7%	-29,2%		
Bélgica	4.304	3.785	3.841	5.175	6.384	7.528	7.722	6.492	6.088	6.121	6.033	-1,4%	-20,7%		
Suecia	3.162	2.775	2.692	2.846	3.561	3.928	2.603	2.041	2.110	2.242	2.600	15,9%	-13,8%		
ESPAÑA	5.214	3.143	933	1.547	2.301	2.275	2.069	2.359	2.196	2.073	1.741	-16,0%	0,2%		
Finlandia	1.974	1.069	1.319	1.566	1.334	1.364	1.572	1.595	1.806	1.662	1.640	-1,3%	5,7%		
Croacia	0	0	236	856	1.000	1.367	1.282	1.217	820	842	853	1,3%	-34,3%		
Luxemburgo	0	3	1.135	1.287	555	656	2.439	386	401	420	406	-3,3%	-82,8%		
Estonia	0	0	488	391	304	344	325	358	329	359	320	-10,9%	10,5%		
Lituania	0	0	385	335	352	371	349	352	311	318	319	0,2%	-8,9%		
Letonia	194	181	146	172	411	119	198	244	244	256	253	-1,1%	29,4%		
Irlanda	0	0	838	44	247	207	173	134	273	211	229	8,1%	22,5%		
RESTO UE	8.057	9.298	6.497	3.312	1.287	876	229	193	125	105	92	-13,0%	-54,1%		
TOTAL EEE	111.545	111.356	131.289	141.655	146.339	179.652	206.446	243.431	238.912	254.929	261.890	2,7%	23,5%		
TOTAL MUNDIAL	416.269	423.627	451.057	515.394	601.701	840.566	1.107.776	1.324.665	1.494.429	1.566.152	1.628.329	4,0%	41,4%		
EEE / MUNDO (%)	26,8%	26,3%	29,1%	27,5%	24,3%	21,4%	18,6%	18,4%	16,0%	16,3%	16,1%				

Datos a 31 de julio para cada año hasta 1990. A 1 de enero desde 1995.

(*) Hasta 1990 estaba englobado en EE.UU.

Datos en miles de TRB, miles de GT a partir de 1995.

Fuente: IHS Markit.

FLOTA PABELLÓN ESPAÑOL

	1995		2000		2005		2010		2015		2020		2024		2025		MAYO 2026	
	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT
Petroleros	24	455	19	581	15	471	16	473	12	206	9	31	6	17	6	17	6	17
Graneleros	0	0	1	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carga General	20	31	12	31	11	32	19	65	19	78	14	63	6	25	4	17	4	17
Portacontenedores	27	117	23	168	21	208	4	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Roll-on/Roll-off	33	182	35	283	24	299	20	280	13	181	11	167	10	142	10	135	10	135
Quimiqueros	15	80	8	19	7	23	4	17	3	14	3	14	0	0	0	0	1	5
Gaseros	5	17	3	9	9	662	14	1.092	12	1.082	15	1.551	13	1.367	10	1.063	8	873
Pasaje y Ferries	62	250	61	351	55	401	43	423	44	443	50	469	52	504	50	490	50	490
Otros	42	82	32	134	21	129	17	112	7	57	7	59	4	19	4	19	4	19
TOTAL	228	1.214	194	1.592	163	2.224	137	2.499	110	2.061	109	2.354	91	2.073	84	1.741	83	1.556

Datos al final de cada año, salvo 2026 (a 31 de mayo)

NB: Número de buques - GT en miles.

Fuente: ANAVE

9

EMPRESAS NAVIERAS

Pueden ser Miembros de Pleno Derecho de ANAVE las personas físicas o jurídicas que ejerzan la actividad naviera operando buques mercantes de transporte de mercancías y/o pasajeros de más de 100 GT.

Acciona Logística, S.L.U.

Avda. de Europa, 18.
28100 ALCOBENDAS, MADRID
Tel: 91 423 85 00
www.acciona.com

Agencia Marítima Ibernor, S.L.

Bertendona, 4 - 5ª pl. Apartado 1506
48080 BILBAO, VIZCAYA
Tel: 94 479 43 90
ibernor@ibernor.eu
www.ibernor.es

Atlántico Shipping, S.L.

San Vicente, 8 Edificio Albia I - 9ª pl.
48001 BILBAO, VIZCAYA
Tel: 94 600 40 60 Fax: 94 424 70 71
chartering@atlantico-shipping.com

Axpo Iberia, S.L.

P.º de la Castellana, 95
28046 MADRID
Tel: 91 594 71 70 Fax: 91 594 71 71
info.es@axpo.com
www.axpo.com

Baleària Eurolíneas Marítimas, S.A.

Estación Marítima, s/n
03700 DENIA, ALICANTE
Tel: 966 42 86 00 Fax: 965 78 76 05
info@balearia.com
www.balearia.com

Bergé Logistics, S.L.

Avda. de Bruselas, nº 20
28108 ALCOBENDAS, MADRID
Tel: 915 23 86 86 Fax: 91 701 49 28
logistica.mad@berge-log.es
www.bergelogistics.com

Bernhard Schulte Canarias, S.A.U.

Unión Artística El Cabo, 5
Edificio Buenavista, Oficina F
38003 SANTA CRUZ DE TENERIFE
Tel: 922 53 26 20 Fax: 922 24 71 78
servando.luis@schultegroup.com

BMare Ship Management, S.L.

Beldoña
15318 ABEGONDO, LA CORUÑA
Tel: 636 09 41 21
pamor@bmaanshipmanagement.com
bmaanshipmanagement.com

Boluda Lines, S.A.

Paseo de Caro, s/n
46024 VALENCIA
Tel: 963 06 02 00 Fax: 963 99 38 09
informacion@boluda.com.es
www.boluda.com.es

Carus Ferry Ab Ltd.

PO Box 195, Servicegatan 12
FI-22101, Mariehamn
ÅLAND, FINLANDIA
Tel: +358 (0)20 7107 800
Fax: +358 (0)20 7107 827
jose.rodriguez@carus.com
www.carus.com

Cementos Tudela Veguín, S.A.

Argüelles, 25
33003 OVIEDO
Tel: 985 98 11 00 Fax: 985 98 11 30
internacional@ctv.masaveu.com
www.cementostudela veguin.com

Christiania Shipping Spain, S.A.U.

Avda. Severo Ochoa 28 - 5º D
29603 MARBELLA, MÁLAGA
Tel: 952 76 51 85 Fax: 952 76 58 85
www.christianiashipping.com

Cía. Trasmediterránea, S.A.

Anabel Segura, 11 Edificio D, 2ª pl.
Complejo Albatros
28108 ALCOBENDAS, MADRID
Tel: 91 423 87 51 Fax: 91 423 87 60
info@artra.es
www.trasmediterranea.es

DFDS Iberia, S.L.U.

Polígono Industrial de la Vega
La Línea de la Concepción, 3
11380 TARIFA, CÁDIZ
Tel: 956 68 18 30 Fax: 956 62 74 44
info@frs.es
www.frs.es

Distribuidora Marítima Petrogás, S.L.U.

Fomento, 72 - 2º Oficina 6
38003 SANTA CRUZ DE TENERIFE
Tel: 922 23 87 00 Fax: 922 29 32 24
www.petrogas.es

Empresa Naviera Elcano, S.A.

José Abascal, 2 y 4 - 4ª pl.
28003 MADRID
Tel: 91 536 98 00 Fax: 91 445 13 24
elcano@navieraelcano.es
www.navieraelcano.com

Endesa, S.A.

Ribera del Loira, 60
28042 MADRID
shipping@enel.com
www.endesa.com/es

Ership, S.A.

Lagasca, 88 - 5ª pl.
28001 MADRID
Tel: 91 426 34 00
flota@ership.com
chart@ership.com
www.ership.com

Flota Suardíaz, S.L.

Ayala, 6. 28001 MADRID
Tel: 91 431 66 40 / 91 436 46 70
Fax: 91 436 46 74
flotasuardiaz@suardiaz.com
www.suardiaz.com

Formentera Cargo, S.L.

Muelle Ro-Ro Poniente
Apartado de Correos 1078
07800 IBIZA, ISLAS BALEARES
Tel: 971 590 033 / 971 590 256
ibiza@formenteracargo.es
www.formenteracargo.es

Fred Olsen, S.A.

Edificio Fred. Olsen
Polígono Industrial Añaza s/n
38111 SANTA CRUZ DE TENERIFE
Tel: 922 62 82 00 Fax: 922 62 82 01
lineas@fredolsen.es
www.fredolsen.es

Georg Duncker GmbH & Co. KG

Alter Wall 20-22
20457 HAMBURGO, ALEMANIA
info@georg-duncker.com
www.georg-duncker.com

Grandi Navi Veloci S.P.A.

Via Balleydier, 7
16149 GÉNOVA, ITALIA
Tel: 93 502 04 30
www.gnv.it/es



Otras empresas que no operen habitualmente buques propios, arrendados o fletados por tiempo, pueden formar parte de ANAVE como Miembros Asociados Colaboradores.

Grupo Ibaizabal, S.L.

Felipe IV, 7 bajo dcha.
28014 MADRID
Tel: 91 521 06 71 / 91 521 63 20
Fax: 91 411 29 40
shippingm@ibaizabal.org
www.grupoibaizabal.com

Knutsen España, S.L.

Velázquez, 150 – 4º izda.
28002 MADRID
Tel: 91 658 50 65 Fax: 91 650 46 63
es.jobs@knutsenoas.com
www.knutsenoas.com

Kongsberg Maritime Spain, S.L.

Calle Río Júcar, 1 2ª Planta.
03007 ALICANTE
Tel: 690 986 491
service.spain@km.kongsberg.com
www.kongsberg.com/maritime/

Marflet Marine, S.A.

Antonio Maura, 16
28014 MADRID
Tel: 91 532 83 81
marfletmarine@marfletmarine.com
www.marfletmarine.com

Marguisa Shipping Lines, S.L.U.

Villanueva, 5 – Portal 1 – 1ª pl.
28001 MADRID
Tel: 91 572 06 45
marguisa@marguisa.com
www.marguisa.com

Marítima Pregar, S.A.

Estación Marítima Puerto de Melilla,
Locales 28 y 29 – 2ª pl.
52001 MELILLA
Tel: 952 69 62 62 Fax: 952 67 19 21
pregar@pregar.com
www.pregar.com

Moeve

Paseo de la Castellana 259A,
28046 MADRID
www.moeve.es

Mureloil, S.A.U.

Avda. Virgen del Carmen, 51
Entreplanta – Oficina D
11202 ALGECIRAS, CÁDIZ.
mureloil@mureloil.com
operating@mureloil.com

Naturgy Aprovisionamientos, S.A.

Avda. de San Luis, 77 edif. C pl. 01
28033 MADRID
Tel: 91 589 61 19
operaciones@naturgy.com
www.naturgy.com

Navia Subsea Services, S.L.

Plaza de Compostela, 23 2ºD
36201 VIGO, PONTEVEDRA
Tel: 986 44 32 72
contact@naviasubsea.com
www.naviasubsea.com

Naviera Alvargonzález, S.A.

Cabrales, 20
33201 GIJÓN, ASTURIAS
Tel: 985 34 44 00
info@alvargonzalez.com
www.alvargonzalez.com

Naviera Armas, S.A.

Dr. Juan Domínguez Pérez, 2
Urbanización El Sebadal
35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
Tel: 928 32 73 83 Fax: 928 32 73 32
info@artra.es
www.navieraarmas.com

Naviera de Galicia, S.A.

Payo Gómez, 7 – 2ª pl
15004 LA CORUÑA
Tel: 981 17 30 58 Fax: 981 13 95 62
navigasa@navigasa.com
www.navigasa.com

Naviera Murueta, S.A.

San Vicente, 8 Edificio Albia I – 9ª pl.
48001 BILBAO, VIZCAYA
Tel: 94 600 40 60 Fax: 94 424 70 71
navieramurueta@navieramurueta.com
www.navieramurueta.com

Naviera Sicar, S.L.

Plaza Castilla, 3 – 6º A
28046 MADRID
Tel: 91 564 33 04 Fax: 91 561 86 67
navierasicar@gruposicar.es

Navinorte, S.A.

Gregorio Marañón, 1 – Bajo II
33203 GIJÓN, ASTURIAS
Tel: 985 19 55 60 / 985 19 55 61
Fax: 985 19 55 64
gerencia@gjunquera.com
www.gjunquera.com

Repsol Trading, S.A.

Méndez Álvaro, 44.
28046 MADRID
Tel: 91 753 81 00 / 91 753 80 00
www.repsol.com

Sercomisa

Aragón, 71
07800 IBIZA, ISLAS BALEARES
Tel: 971 31 44 33
www.trasmapi.com

Transportes Marítimos Alcudia, S.A.

Teodoro Canet, 26
07400 PUERTO DE ALCUDIA,
ISLAS BALEARES
Tel: 971 54 59 32 Fax: 971 54 73 56
tma@tmalcudia.com
www.tmalcudia.com

Trasmed GLE, S.L.

Muelle de Poniente s/n
Puerto de Valencia
46024 VALENCIA
Tel.: 93 502 04 30
maria.martinez@trasmedgle.com
www.trasmed.com/es/

**United European
Car Carriers Spain, S.L.**

Paseo de la Habana, 41 Bajo Izda.
28036 MADRID
Tel: 91 575 83 55
jdr@uecc.com
www.uecc.com

VT Spain, S.A.

Edificio Torres de Hércules, 12ª pl.
Torre B, Parque Empresarial y
Tecnológico Las Marismas de
Palmones
11379 LOS BARRIOS, CÁDIZ
Tel: 856 147 020
Info.spain@vtshipping.com
www.vtshipping.com



ANAVE

Asociación de Navieros Españoles
 Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España
 Tel.: +34 91 458 00 40
 info@anave.es
 www.anave.es

