

El transporte marítimo europeo crece en valor, pero pierde peso en la flota mundial

RESUMEN DE ANAVE DEL INFORME DE ECSA
'VALOR ECONÓMICO DEL SECTOR NAVIERO DE LA UE'

ECSA utiliza en este informe datos económicos correspondientes a 2023, último ejercicio completo con información pública disponible al inicio del estudio, mientras que las cifras de flota se actualizan hasta enero de 2025 y, en algunos casos, de 2026.

En 2023, el transporte marítimo europeo (UE 27 y Noruega) generó 69.500 millones de euros (M€) de valor añadido bruto directo y una facturación estimada de 241.400 M€. Incluidos los efectos indirectos e inducidos, el valor económico total asociado al transporte marítimo europeo de mercancías y pasajeros alcanzó los 148.700 M€ y sostuvo alrededor de 1,68 millones de empleos en todo el mundo.

Entre 2018 y 2025, la capacidad bajo control europeo aumentó un 11%, hasta 570,5 MGT y 22.403 buques. Sin embargo, la flota mundial creció bastante más deprisa: en torno a un 30% en GT en el mismo periodo. Como resultado, la cuota europea sobre la capacidad global cayó del 38,5% en 2018 al 32,8% en 2025. La propia ECSA resume el diagnóstico con una frase: «La flota europea crece, pero otras flotas crecen más rápido».

Los navieros de Asia-Pacífico pasaron de operar el 40,8% de la flota mundial en 2018 al 45,1% en 2025, impulsados especialmente por el crecimiento chino. En el mismo periodo, la cuota de la UE-27 y Noruega perdió casi seis puntos. Las

Américas descendieron del 8,4% al 6,3%, mientras que África, Oriente Medio y Asia Meridional se mantuvieron en torno al 6,9%.

Una flota diversificada y con peso estratégico

Por tipos de buques, los operadores europeos lideran en el mercado de portacontenedores y ferries, y controlan el 45 y el 52%, respectivamente, de la capacidad global de este tipo de buques. También operan el 37% de las dragas, el 34% de los petroleros, el 32% de los metaneros, el 30% de los buques de carga general, el 28% de los graneleros, el 28% de los *carriers* y el 24% de los buques *offshore*.

De todos los buques mercantes que operan en Asia, alrededor del 21% del GT está bajo control europeo. En algunos

segmentos, la presencia es incluso mayor: los buques europeos representan el 34% de la capacidad de portacontenedores activa en Asia y el 20% de la capacidad de graneleros. El dato sitúa a los armadores europeos no solo como proveedores de capacidad para el comercio exterior europeo, sino como operadores relevantes en las principales rutas mundiales.

La dimensión estratégica es evidente. La flota bajo control europeo contribuye a las redes que canalizan el 76% del comercio exterior de la UE. Sus petroleros y metaneros apoyan la diversificación del suministro energético; sus graneleros transportan alimentos, fertilizantes, mineral de hierro y materias primas críticas; sus portacontenedores conectan a los exportadores europeos con los mercados mundiales; y sus buques *offshore*

participan en la construcción y mantenimiento de infraestructuras energéticas en el mar.

Un sector con alto valor económico

El valor añadido del transporte marítimo europeo se mantuvo antes de la pandemia en una banda aproximada de entre 27.000 M€ y 34.000 M€. En 2020 cayó a 27.500 M€, pero en 2021 subió hasta 58.500 M€ y en 2022 alcanzó 69.300 M€. En 2023 se mantuvo prácticamente estable, en 69.500 M€. Según ECSA, esta evolución se explica probablemente por la fuerte demanda de transporte marítimo y por el repunte de los niveles de flete tras la pandemia.

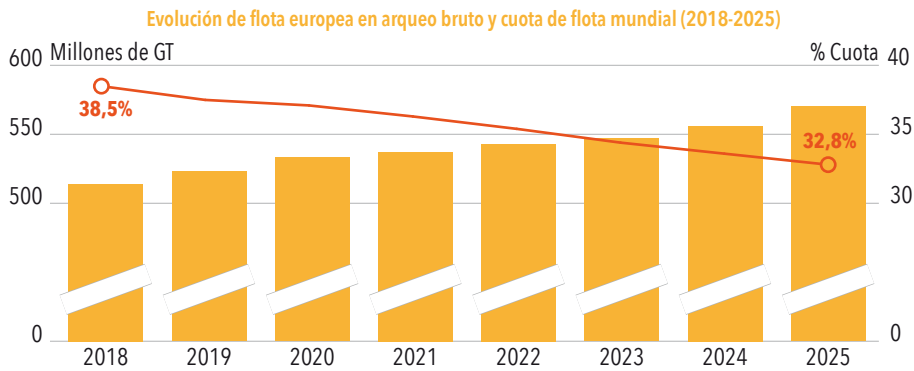
La facturación siguió una trayectoria parecida. En 2021, último año cubierto por el estudio anterior de CE Delft, el transporte marítimo europeo generó una facturación total de unos 186.700 M€. En 2023, la cifra ascendió a 241.400 M€. El transporte marítimo de mercancías fue el principal componente, con 191.500 M€. El transporte marítimo de pasajeros aportó 27.200 M€; la construcción de obras hidráulicas, 18.100 M€; y el arrendamiento de equipos de transporte marítimo, 4.700 M€.

El empleo directo se situó en torno a 233.500 personas en 2023. De ellas, unas 84.500 trabajaban en transporte marítimo y costero de pasajeros; 87.000 en transporte marítimo y costero de mercancías; 10.000 en arrendamiento de equipos de transporte marítimo; y 51.000 en construcción de obras hidráulicas. Frente a 2021, el empleo directo aumentó alrededor de un 6%, lo que apunta a una recuperación parcial tras el impacto de la pandemia. ECSA advierte, no obstante, de que la cifra puede subestimar el empleo real, porque algunas ocupaciones marítimas y actividades de apoyo no aparecen desagregadas en las estadísticas.

El cálculo ampliado del impacto económico combina efectos directos, indirectos e inducidos. En 2023, el transporte marítimo europeo de mercancías y pasajeros generó 66.200 M€ de impacto indirecto y 19.800 M€ de efectos inducidos. Sumados al impacto directo el valor total se sitúa en 148.700 M€. En empleo, el informe estima 1,38 millones de puestos indirectos y 130.000 asociados a efectos inducidos, hasta una cifra total de 1,68 millones de puestos de trabajo.

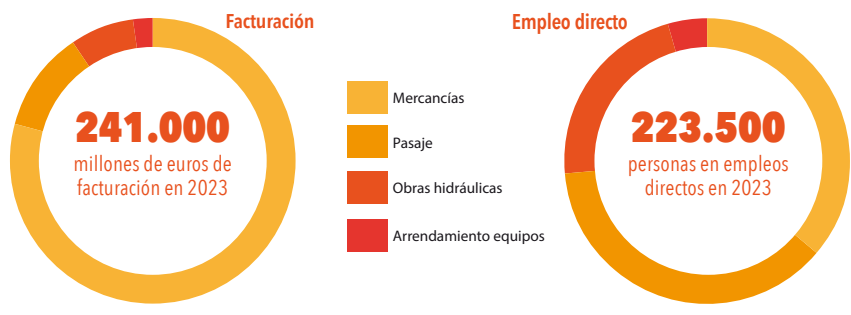
LOS NÚMEROS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EUROPEO

570 mill. GT Arqueo total de la flota controlada por armadores europeos	22.403 Número de buques en la flota controlada	11% Crecimiento en GT entre 2018 y 2025 de la flota controlada
---	--	--



Incluidos los efectos indirectos e inducidos el transporte marítimo europeo de mercancías y pasajeros alcanzó:

148.700 millones de euros de impacto económico	241.400 millones de euros de facturación total	1,68 millones de puestos de trabajo
--	--	---



Base amplia de empresas pequeñas y un grupo reducido de grandes operadores globales

En 2026, el 90% de las más de 4.000 compañías navieras situadas en la UE-27 y Noruega controlaban menos de 10 buques. Solo alrededor del 0,5% controlaba más de 100. Por capacidad, cerca del 70% de las empresas controlaban flotas inferiores a 10.000 GT, mientras que menos del 5% superaban los 500.000 GT.

El sector combina, por tanto, una base muy amplia de pequeñas y medianas empresas con un grupo reducido de grandes operadores globales. Esta estructura explica parte de la diversidad europea. La flota no se concentra en un único segmento ni en un único modelo empresarial. Incluye compañías activas en tráficos de línea, ferries, graneles, petroleros,

gaseros, buques *offshore*, carga rodada, *car carriers* y buques especializados.

Esa diversidad contribuye a la resiliencia del sector, pero también complica la política marítima. Los ciclos de mercado, las necesidades de inversión y el impacto de la regulación no son iguales para un ferry, un granelero, un portacontenedores, un petrolero o un buque *offshore*. Una política sectorial eficaz debe tener en cuenta esa pluralidad.

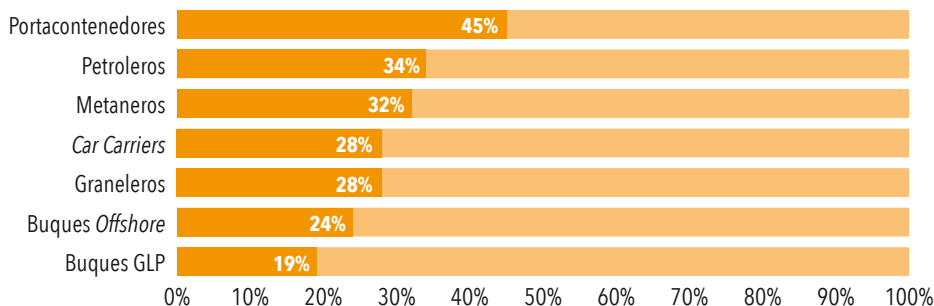
Energía, materias primas y transición industrial

Los armadores europeos controlan el 34% de la capacidad mundial de petroleros y el 32% de los metaneros. En un contexto de reordenación de los flujos energéticos y mayor sensibilidad geopolítica, esta capacidad contribuye a la diversificación del suministro europeo

Los buques *offshore* también tienen un papel creciente. La flota europea de este segmento suma 16,7 millones de GT y 1.567 unidades bajo control europeo. Su función no se limita al apoyo a la industria tradicional del petróleo y el gas; también participa en la instalación,

LOS NÚMEROS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EUROPEO

Cuota del tonelaje total mundial de las empresas navieras europeas por tipo de buques



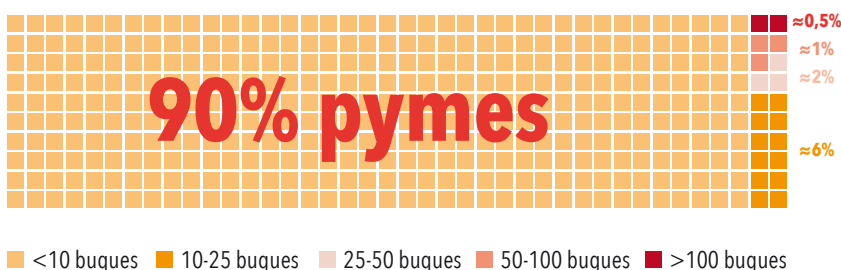
87%
de las importaciones de gas de la UE son por vía marítima

89%
de las importaciones de petróleo de la UE son por vía marítima

88%
de las exportaciones de cereal de la UE son por vía marítima

158.000
millones de euros en exportaciones de coches de la UE al año

Distribución aproximada de las empresas navieras europeas por número de buques



44%
del tonelaje propulsado por combustibles alternativos en cartera es europeo

54%
del tonelaje europeo en cartera estará propulsado por combustibles alternativos

74%
de los proyectos de producción de combustibles alternativos están en Asia-Pacífico

mantenimiento y servicio de infraestructuras de energías renovables marinas.

Los graneleros tienen una función menos visible, pero central para la industria y la transición energética. La flota europea de graneleros suma 166,9 MGT, 3.875 buques y alrededor del 28% de la capacidad mundial. Transporta cereales, fertilizantes, mineral de hierro y otras materias primas esenciales. El informe subraya además su papel en el suministro de materiales críticos utilizados en aerogeneradores, paneles solares, baterías y vehículos eléctricos.

El transporte de contenedores es otro pilar. Con 155,6 MGT y el 45% de la capacidad mundial, los portacontenedores bajo control europeo sostienen redes globales de comercio que van más allá de las rutas intraeuropeas. En los *car*

carriers, los armadores europeos controlan 13,5 MGT y 237 buques, equivalentes al 28% de la capacidad mundial y al 27% del número de unidades. El dato es especialmente relevante para la industria europea de automoción, uno de los principales sectores exportadores de la UE.

Liderazgo en buques, déficit en combustibles

ECSA sostiene que los armadores europeos concentran el 44% del tonelaje mundial en cartera preparado para utilizar combustibles bajos o nulos en carbono. Dentro de la cartera europea, el 38% de los buques y el 54% del GT están diseñados para operar con estos combustibles. El dato contrasta con la pérdida de cuota europea en la flota mundial: Europa pierde peso relativo en capacidad total,

pero mantiene una posición destacada en los pedidos asociados a la transición energética.

El problema está en la disponibilidad de combustible. La inversión en buques no se corresponde con la capacidad de producción europea. Asia-Pacífico concentra el 74% de la capacidad mundial proyectada de producción de combustibles bajos o nulos en carbono, frente al 10% de Europa, el 9% de Norteamérica y el 7,5% de otras regiones.

Según el informe, solo el 4% de los proyectos mundiales de combustibles derivados del hidrógeno han alcanzado una decisión final de inversión. Además, en Europa, menos del 5% de la producción mundial de combustibles bajos o nulos en carbono, estimada en 3,6 millones de toneladas equivalentes de petróleo, está actualmente destinada al transporte marítimo.

La consecuencia es una posible dependencia exterior en la fase de descarbonización. En un escenario de alta demanda, las necesidades de combustibles bajos o nulos en carbono del transporte marítimo europeo podrían superar por sí solas toda la oferta europea proyectada para 2035. Los proyectos europeos actuales siguen siendo modestos frente a acuerdos de suministro de mayor escala entre compañías europeas y proveedores asiáticos, en particular chinos.

Esta realidad conecta con la posición de ECSA sobre el uso de los ingresos del régimen europeo de comercio de derechos de emisión. La organización estima que el transporte marítimo aportará unos 9.000 M€ anuales al ETS cuando el sistema esté plenamente implantado (2026), y reclama que una parte significativa se destine a producir y hacer disponibles combustibles marítimos limpios en Europa.

Conclusión

La flota europea está perdiendo peso en el conjunto mundial. Esa pérdida de cuota, especialmente frente al crecimiento de Asia-Pacífico, tiene implicaciones que van más allá del transporte marítimo: afectan a la soberanía europea en cadenas de suministro, energía, comercio exterior y transición industrial. Europa conserva una flota fuerte, pero si no acompaña su crecimiento al de sus competidores, perderá capacidad de influencia en sectores estratégicos.

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