anave.es

Publicación mensual del sector naviero y marítimo :: número 696 :: noviembre 2026

Suardiaz incorpora el *RS Atlantico*, un *car carrier* con capacidad para 5.500 vehículos y combustible dual con GNL



EDITORIAL
La transición energética debe adaptarse a la realidad de la flota **/ 3**

NAVIERAS
Boluda Shipping acuerda la compra de la empresa de logística multimodal Samskip **/ 5**

TRÁFICOS
La OPE 2026 registra un ligero descenso de pasajeros y vehículos tras los máximos de 2025 **/ 9**

PIRATERÍA
La piratería somalí deja cinco marinos muertos y 85 retenidos como rehenes entre enero y septiembre de 2026 **/ 14**



Boletín informativo ANAVE n.º 696 noviembre 2026.

Foto portada: El nuevo *car carrier RS Atlantico* reforzará los servicios de transporte de vehículos y carga rodada de Suardiaz Shipping Lines / GRUPO SUARDIAZ.

03 **EDITORIAL**
La transición energética debe adaptarse a la realidad de la flota.

06 **NAVIERAS**
Baleària flota el primero de sus catamaranes eléctricos para la conexión Tarifa-Tánger.

08 **TRÁFICOS**
El transporte marítimo de corta distancia pierde tráfico y reduce su oferta en el primer semestre de 2026.

10 **PUERTOS**
El tráfico de mercancías mantiene su crecimiento, mientras retrocede el pasaje de línea regular.

12 **MERCADO**
Las exportaciones de crudo del golfo Pérsico superan el 75% de los niveles anteriores a la guerra, según la AIE.

15 **GUERRA DE IRÁN**
Los ataques en Ormuz, el golfo de Omán y el golfo Pérsico dejan al menos 16 marinos heridos y dos desaparecidos en octubre.

18 **EU ETS**
El transporte marítimo está obligado a entregar casi el 20% de los derechos subastados.

22 **TRIBUNA PROFESIONAL**
La flota mundial necesita más oficiales.

28 **ANAVE**

29 **AGENDA**

CUADERNO PROFESIONAL MARÍTIMO
SAR en un mundo cambiante: donde convergen la seguridad, el buen hacer de los marinos y la organización del salvamento marítimo.

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

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

Diseño y redacción: Rafael Cerezo.
Cuaderno profesional marítimo: Araiz Basurko.
Colaboran: Elena Seco, Marina Ronda, Marta Lubián.
Edita: ANAVE.
Depósito legal: M-31023-2010.

La transición energética debe adaptarse a la realidad de la flota

Las empresas navieras españolas continúan apostando por la modernización y el desarrollo de sus actividades. En este número de nuestro boletín recogemos varios ejemplos: Suardiaz incorpora a su flota un nuevo *car carrier* con motores de combustible dual preparados para utilizar GNL; Baleària construye dos catamaranes eléctricos para la línea Tarifa-Tánger; y Boluda Shipping ha anunciado un acuerdo para adquirir el operador logístico Samskip, que le permitirá ampliar su red internacional de transporte marítimo y servicios multimodales.

Son iniciativas de distinta naturaleza, pero todas reflejan la voluntad de los armadores españoles de invertir y adaptarse a las nuevas necesidades del transporte y la logística.

En el ámbito de la transición energética, las inversiones en nuevos buques ponen de manifiesto que no existe una única solución tecnológica válida para todos los buques. Las baterías ofrecen posibilidades cada vez mayores en servicios de corta distancia y rutas regulares, pero sus limitaciones de peso, autonomía y recarga dificultan su utilización como fuente principal de energía en los buques oceánicos. Para estos últimos, la reducción de emisiones dependerá en buena medida del desarrollo y la disponibilidad de combustibles alternativos.

Esta diversidad debería tenerse especialmente en cuenta en el diseño de las políticas públicas de apoyo a la transición energética.

En noviembre de 2025, el Gobierno aprobó el Plan de Acción Nacional para la Descarbonización del Transporte Marítimo, dotado con 250 millones de euros para el periodo 2026-2030. ANAVE valoró positivamente esta iniciativa, que responde a una reivindicación mantenida durante años por nuestro sector.

Sin embargo, casi un año después, la primera convocatoria de ayudas sigue pendiente de publicación. El nuevo borrador, sometido a consulta pública en octubre, prevé retrasarla a 2027, aunque acumula los recursos previstos para ambos ejercicios, con una dotación indicativa de 99,42 millones de euros.

El texto incorpora algunas mejoras solicitadas por ANAVE, pero mantiene determinadas condiciones que pueden limitar considerablemente su alcance.

En particular, para subvencionar la adquisición de buques considerados limpios, se exige que estén propulsados, al menos parcialmente, mediante electricidad o hidrógeno. Esta restricción deja fuera otras soluciones tecnológicas que también pueden contribuir a reducir las emisiones y que podrían cumplir los requisitos europeos para ser consideradas limpias.

Desde ANAVE hemos solicitado eliminar esta condición y defendemos que las ayudas deben valorar las reducciones de emisiones que puedan acreditarse, sin favorecer injustificadamente unas tecnologías frente a otras. La neutralidad tecnológica no significa renunciar a la exigencia ambiental, sino permitir que distintas soluciones compitan en función de sus resultados.

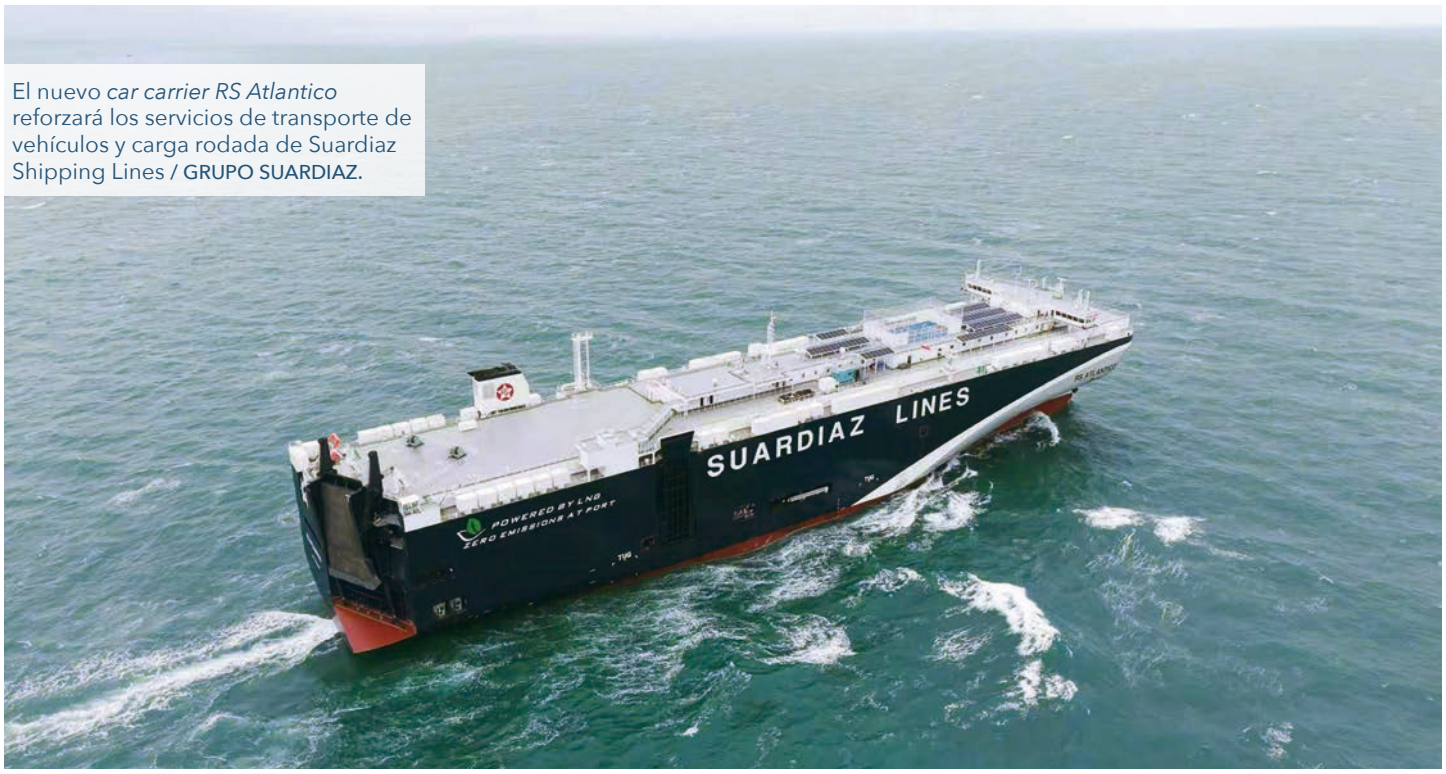
También hemos pedido flexibilizar otros requisitos técnicos y administrativos, de manera que el programa resulte accesible a un mayor número de proyectos y no imponga cargas desproporcionadas a las empresas.

A ello se añade la importancia de los plazos. La construcción y transformación de buques requieren inversiones elevadas y decisiones que se adoptan con años de antelación. El retraso de la convocatoria y la incertidumbre sobre las condiciones de acceso pueden comprometer la utilidad de unas ayudas destinadas precisamente a incentivar esas inversiones.

El éxito del Plan Nacional se medirá por su capacidad para impulsar inversiones que reduzcan efectivamente las emisiones de la flota. Para conseguirlo, es imprescindible que sus requisitos se adapten a la diversidad de buques, tráficos y tecnologías de nuestro sector, y no al contrario.

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

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES



El nuevo *car carrier RS Atlantico* reforzará los servicios de transporte de vehículos y carga rodada de Suardiaz Shipping Lines / GRUPO SUARDIAZ.

NAVIERAS / NUEVOS BUQUES

Suardiaz incorpora el *RS Atlantico*, un *car carrier* con capacidad para 5.500 vehículos y combustible dual con GNL

El grupo prevé sumar una segunda unidad a su flota a mediados de 2027

Suardiaz Group ha anunciado la incorporación a su flota del nuevo *car carrier RS Atlantico*, con capacidad aproximada para 5.500 coches y equipado con motores de combustible dual preparados para usar gas natural licuado (GNL). El buque, entregado en China, reforzará los servicios de transporte de vehículos y carga rodada de Suardiaz Shipping Lines.

El nuevo buque es el primer *car carrier* propulsado por GNL de armador español. El grupo prevé incorporar una segunda unidad a mediados de 2027. Estos buques serán los de mayores dimensiones que haya operado Suardiaz a lo largo de su historia.

El *RS Atlantico* tiene 190 m de eslora y un arqueo bruto de 55.000 GT. Está diseñado para transportar vehículos, maquinaria y cargas pesadas y de grandes dimensiones (*High & Heavy, H&H)*. La capacidad adicional se destinará a atender a los actuales clientes del grupo en el sector de la automoción y a reforzar las rutas existentes.

Su incorporación forma parte de un programa de inversiones del grupo, que ha superado 360 millones de euros durante los últimos seis años. Este programa comprende la renovación de la flota de quimiqueros, buques *offshore* y *car carriers*, además de inversiones en infraestructuras logísticas, expansión internacional y servicios especializados para actividades industriales y energéticas.

Para Juan Riva, consejero delegado de Suardiaz Group, «*La logística internacional atraviesa un momento de profunda transformación y la industria necesita socios fiables capaces de ofrecer soluciones cada vez más sofisticadas y preparadas para afrontar nuevos desafíos. El control de las cadenas logísticas se está convirtiendo hoy en día en un activo fundamental para la economía mundial, y ahí es donde SUARDIAZ, con su plan de inversiones, se posiciona como un actor imprescindible para nuestros clientes*».

> La incorporación del *RS Atlantico* forma parte de un programa de inversiones que ha superado 360 M€ durante los últimos seis años

Además de su actividad naviera, el grupo presta servicios de transporte terrestre y ferroviario, transitarios, logística industrial, servicios portuarios y proyectos *offshore*. Su oferta combina estos modos de transporte y actividades para cubrir las distintas etapas de la cadena logística de sus clientes.

Con más de siete décadas de actividad, Suardiaz cuenta actualmente con una red internacional de oficinas y centros logísticos y una plantilla superior al millar de profesionales.

Boluda Shipping acuerda la compra de la empresa de logística multimodal Samskip

El cierre de la operación está previsto para el 1 de enero de 2027, sujeto a la autorización de las autoridades competentes

Boluda Shipping ha firmado un acuerdo para adquirir la totalidad del operador logístico Samskip, incluidos todos sus activos y operaciones. El cierre de la operación está previsto para el 1 de enero de 2027, sujeto a la aprobación de las autoridades competentes y al cumplimiento de las condiciones acordadas. Según Boluda, la red conjunta contará con 32 buques, operará 18 rutas y conectará mercados de 28 países.

La integración permitirá conectar los servicios del norte de Europa con la península ibérica, Canarias y África Occidental mediante una red que combinará transporte marítimo, ferroviario y por carretera. Los activos de ambas compañías incluyen 21 terminales marítimas, cinco terminales ferroviarias y más de 500 camiones propios. También estiman un volumen logístico anual superior a 750.000 TEU.

Boluda Shipping y Samskip ya colaboraban mediante servicios conjuntos en España. La adquisición ampliará esa relación con la incorporación al operador español de la red de Samskip en el norte de Europa y sus operaciones multimodales. Por su parte, Boluda aporta su actividad de transporte marítimo de contenedores y logística portuaria. Las terminales marítimas desempeñarán un papel fundamental en la coordinación de los distintos modos de transporte, incluidos los servicios por carretera para la recogida y entrega de mercancías.

Ignacio Boluda Ceballos, presidente ejecutivo de Boluda Shipping, ha situado la operación dentro de los planes de expansión de la empresa: *«La combinación de la red y la experiencia de Samskip con nuestras capacidades marítimas y logísticas nos permite ganar escala, ampliar nuestras oportunidades y seguir avanzando en esa ambición»*. También ha destacado el *«potencial de la operación para reforzar las conexiones en Europa y con África Occidental»*.



El presidente ejecutivo de Boluda Shipping, Ignacio Boluda Ceballos (i), y el consejero delegado de Samskip, Ólafur Orri Ólafsson, en la firma del acuerdo / SAMSKIP.

Boluda Shipping tiene previsto invertir en la red resultante para reforzar su capacidad y ampliar las conexiones. Según la compañía, la combinación del transporte marítimo y ferroviario con los trayectos por carretera para la recogida y entrega de mercancías puede contribuir a reducir las emisiones de CO_2 frente a una cadena logística basada exclusivamente en el transporte por carretera.

32

La red conjunta contará con 32 buques, 21 terminales marítimas y cinco ferroviarias; operará 18 rutas y conectará mercados de 28 países

Róterdam tendrá un papel estratégico en el desarrollo y la coordinación de los servicios de la red conjunta. Samskip, de origen islandés y con sede central en los Países Bajos, tiene allí uno de sus principales centros operativos. Boluda inauguró nuevas oficinas en la ciudad el pasado junio. El grupo ya mantiene presencia en el norte de Europa a través de las actividades de remolque portuario de Boluda Towage y de transporte marítimo y logística de Boluda Shipping.

El consejero delegado de Samskip, Ólafur Orri Ólafsson, continuará vinculado a la empresa y participará en el proceso de integración. Hasta que se complete el cierre, ambas empresas seguirán operando de forma independiente. La integración prevista tiene como objetivo coordinar las operaciones, los sistemas de gestión y la atención al cliente, además de desarrollar la red combinada de transporte.

NAVIERAS / NUEVOS BUQUES

Baleària pone a flote el primero de sus dos catamaranes eléctricos para el Estrecho

Comenzará a operar en la conexión entre Tarifa y Tánger en el verano de 2027

Baleària puso a flote el 23 de octubre el primero de los dos catamaranes eléctricos que construye en los Astilleros Armón de Gijón para la línea Tarifa-Tánger. La primera unidad, de 87 metros de eslora, comenzará a operar en el verano de 2027 y la segunda, a finales de ese mismo año, según el calendario anunciado por la naviera.

La inversión supera los 200 millones de euros e incluye la construcción de ambos buques y la electrificación de los puertos de Tarifa y Tánger Ville. Los catamaranes podrán completar la travesía del Estrecho, de 18 millas, utilizando exclusivamente la energía almacenada en sus baterías.

Para recargar las baterías, los catamaranes dispondrán de sistemas de conexión eléctrica a tierra (OPS). Dos brazos robóticos automatizados en cada puerto permitirán suministrar hasta 16 MW de potencia eléctrica entre los dos y llevar a cabo la recarga en 40 minutos.



El nuevo ferry catamarán de Baleària, en las instalaciones de Astilleros Armón de Gijón / BALEÀRIA.

La construcción simultánea de los buques presenta una particularidad: el dique seco donde se ensamblan solo tiene espacio para un catamarán y medio. Por ello, la salida de la primera unidad exige poner también a flote la parte construida de la segunda.

El director de Nuevos Proyectos de Flota de Baleària, Pablo García, explica que *«la construcción simultánea en el mismo dique requiere estancar y hacer flotar la sección ya construida del segundo barco a la vez que su gemelo»*. Después, señala, *«se volverá a vaciar el dique para terminar el segundo catamarán en seco»*.

La estructura de aluminio de la primera unidad está muy avanzada. Los próximos trabajos incluyen finalizar el casco, pintarlo e instalar las tuberías, el cableado, las baterías y el sistema de control. El astillero llevará a cabo también la habilitación interior y pondrá en marcha progresivamente los sistemas auxiliares. Antes de la entrega, el buque se someterá a pruebas de muelle y de mar para comprobar su funcionamiento y seguridad.

NAVIERAS / INVERSIÓN

Baleària modernizará tres buques de su filial canaria

Baleària Canarias reformará los buques de alta velocidad *Volcán de Taidía* y *Volcán de Tagoro* y el ferry *Volcán de Tinamar* durante los próximos tres meses. Las actuaciones forman parte del plan de inversión de 45 millones de euros que la naviera prevé destinar a la modernización de su flota en Canarias durante los próximos tres años.

Los trabajos afectarán a los espacios interiores y exteriores de los buques: se renovarán las zonas destinadas a los pasajeros y los espacios de restauración y se adaptará la imagen del casco a la identidad corporativa de Baleària Canarias.

Los trabajos en el *Volcán de Taidía* se iniciarán a mediados de noviembre, mientras que en el *Volcán de Tagoro* comenzarán a mediados de diciembre. Ambos operan en la ruta triangular que conecta Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas de Gran Canaria y Morro Jable.

Por su parte, el *Volcán de Tinamar*, que cubre la conexión entre Cádiz y Canarias, se reformará sin modificar su programación, según la compañía. La intervención dará continuidad a los trabajos iniciados durante el verano e incluirá la renovación de las zonas de pasaje, con butacas de categoría *premium* y mejoras en los servicios a bordo.



El ferry *Volcán de Tinamar*, con los colores de Baleària Canarias / BALEÀRIA.

La naviera encuadra estas actuaciones en un programa para equiparar las prestaciones de estos buques a las de otras unidades de su flota, como los nuevos buques de alta velocidad *Mercedes Pinto* y *Pepita Castellví*. El programa continuará durante los próximos meses con intervenciones en otras unidades.

EMPRESAS / BUNKERING

Axpo amplía al puerto de Valencia sus operaciones de suministro de GNL a buques

Es el cuarto puerto español en el que opera la empresa, tras Málaga, Algeciras y Barcelona

Axpo completó el 13 de octubre su primer suministro de gas natural licuado (GNL) como combustible marino en el puerto de Valencia, mediante una transferencia de buque a buque *(ship-to-ship, STS)*. La operación se llevó a cabo desde el buque de suministro *Alisios* a un portacontenedores de una compañía internacional de transporte y logística. Más de la mitad del combustible suministrado era bioGNL producido a partir de residuos orgánicos urbanos y agroganaderos.



El buque de suministro de GNL *Alisios*, fletado por Axpo / AXPO.

El *Alisios*, con una capacidad de 12.500 m³, inició su actividad en marzo de 2026 en el puerto de Huelva. El buque es propiedad de Enagás, a través de su filial Scale Green Energy, y ha sido fletado por Axpo para su explotación comercial operando a lo largo de la costa sur de la península ibérica.

Axpo llevó a cabo su primera operación STS de suministro de GNL en Málaga en abril de 2025, con el *Avenir Aspiration*. Con ese mismo buque completó otras dos operaciones en Algeciras y en el puerto portugués de Sines. A finales de junio, el *Green Pearl* fue el encargado de suministrar bioGNL como combustible a un *car carrier* en el puerto de Barcelona. Valencia es el cuarto puerto español en el que Axpo suministra GNL a buques.

Según el responsable de GNL a pequeña escala de Axpo, Daniele Corti, *«como principal puerto español en tráfico de contenedores y quinto de Europa, Valencia es un enclave estratégico. Esta operación refuerza nuestra presencia en el mercado del GNL y nos permite atender a clientes en un número creciente de puertos europeos clave»*.

La compañía también ha sido pionera en el suministro de biocombustibles en Italia. En diciembre de 2025, en Génova, llevó a cabo la primera operación de abastecimiento STS de bioGNL del país transalpino. A esta entrega siguieron otras en Nápoles, en mayo de 2026, y en Civitavecchia, en agosto.

NAVIERAS / SERVICIOS

DFDS prevé incorporar el *Volcán de Tamasite* a la línea Algeciras-Tánger Med a mediados de noviembre

DFDS tiene previsto incorporar a mediados de noviembre el ferry *Volcán de Tamasite* (rebautizado como *Marhaba Seaways*) a su servicio entre Algeciras y Tánger Med tras alcanzar un acuerdo con Naviera Armas para adquirir el buque. La operación ha recibido la autorización de las autoridades de la competencia españolas y marroquíes e incluye los permisos para operar en esta ruta.



El ferry *Volcán de Tamasite*, con los colores de su anterior armador / DFDS.

El *Volcán de Tamasite*, que ha navegado durante varios años en esta misma línea, tiene capacidad para 1.469 pasajeros y dispone de 1.414 metros lineales para el transporte de carga. Con esta incorporación, DFDS contará con tres buques en sus servicios del estrecho de Gibraltar.

Según la naviera, esta operación responde a la demanda sostenida de transporte de mercancías y viajeros entre Europa y el norte de África. DFDS lleva a cabo más de 10.000 travesías anuales en sus rutas del Estrecho. Entre las principales mercancías transportadas figuran los productos frescos, las piezas y componentes de automoción, los textiles y las cargas industriales y especializadas.

Según el director general de DFDS para el estrecho de Gibraltar, Ronny Moriana Glindemann, *«la incorporación de un tercer buque a nuestra flota refuerza nuestra posición en el Estrecho de Gibraltar y nos proporciona una mayor flexibilidad para responder a las necesidades de transporte de nuestros clientes»*.

TRÁFICOS / TMCD

El transporte marítimo de corta distancia pierde tráfico y reduce su oferta en el primer semestre de 2026

SPC Spain advierte del riesgo de trasvase de mercancías a la carretera ante el aumento de los costes derivados de las regulaciones medioambientales

El transporte marítimo de corta distancia (TMCD) en España registró un tráfico de 124 millones de toneladas en el primer semestre de 2026, un 6,8% menos que en el mismo periodo del año anterior, según los datos del Observatorio Estadístico de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain). Esta evolución confirma la tendencia negativa de los últimos años y coincide con una reducción de la oferta de servicios marítimos alternativos a la carretera.

La caída afectó tanto al tráfico exterior (−4,7%) como, de forma más acusada, al cabotaje (−13,6%). Por tipos, la mercancía contenerizada descendió un 22,8% y la carga rodada, un 7,5%. El TMCD internacional ro-ro, principal alternativa marítima al transporte por carretera, disminuyó un 1,2%, hasta los 13,3 millones de toneladas.

Menos demanda y menos oferta

Uno de los datos más preocupantes del Observatorio es que la caída de la demanda estuvo acompañada de una reducción de la oferta. La capacidad de los servicios de carga rodada alternativos a la carretera disminuyó un 7,3% respecto al primer semestre de 2025, con descensos del 8,8% en la fachada atlántica y del 6,5% en la mediterránea.

> El tráfico total de transporte marítimo de corta distancia disminuyó un 6,8%, con una caída especialmente acusada del cabotaje

Especialmente significativa fue la reducción de las Autopistas del Mar, que pasaron de diez a siete líneas en un año. En la fachada atlántica quedan dos líneas, frente a las tres del primer semestre de 2025, mientras que en la mediterránea se pasó de siete a cinco.

Para SPC Spain, este ajuste *«puede reducir las alternativas disponibles para los operadores de transporte y limitar el potencial del TMCD como instrumento de descarbonización y descongestión de las carreteras»*.

Descensos en los principales mercados europeos

El comportamiento por países muestra caídas importantes en varios mercados del TMCD

(PASA A PÁGINA 9)



Varios camiones embarcan en el ferry en el puerto de Barcelona / PUERTO DE BARCELONA.

(VIENE DE PÁGINA 8)
internacional ro-ro. En la fachada atlántica, los intercambios con Bélgica disminuyeron un 20,7%; con el Reino Unido, un 10,4%; y con Irlanda, un 6,0%.

En la fachada mediterránea, el tráfico con Marruecos cayó un 2,3%, mientras que el de Italia aumentó ligeramente (+1,3%). Sin embargo, este crecimiento resulta insuficiente para compensar el descenso del 9,4% que se registró en el primer semestre de 2025, por lo que el tráfico con Italia sigue siendo un 8,2% inferior al de dos años antes.

Una evolución cada vez más desfavorable frente a la carretera

Los resultados del primer semestre se enmarcan en un cambio de tendencia identificado por el Observatorio. Entre 2013 y 2019, el TMCD creció a un ritmo medio anual del 7,8%, superior al 4,6% del transporte por carretera. Sin embargo, entre 2021 y 2025 la evolución se invirtió: el TMCD registró una contracción media anual del 2,3%, mientras que la carretera continuó creciendo.

Además, la participación del TMCD ro-ro en los flujos internacionales de transporte frente a la carretera disminuyó hasta el 10,7% en 2025, frente al 11,0% de 2024 y al máximo del 12,1% alcanzado en 2021.

El impacto de las regulaciones medioambientales sobre la competitividad del TMCD

SPC Spain vincula esta evolución, entre otros factores, al impacto acumulado de la regulación medioambiental. Según la asociación, *«los mayores costes y restricciones regulatorias están favoreciendo el desplazamiento de tráficos hacia la carretera»*, con consecuencias contrarias a los objetivos de descarbonización.

En el siguiente enlace se puede acceder al informe del Observatorio Estadístico del TMCD del primer semestre de 2026 y a una infografía resumen.



Vehículos esperan su turno para el embarque en el puerto de Almería este verano, en la OPE 2026 / AP ALMERÍA.

TRÁFICOS / OPE 2026

La OPE 2026 registra un ligero descenso de pasajeros y vehículos tras los máximos de 2025

Embarcaron más de 3,3 millones de pasajeros y casi 838.000 vehículos, un 3,5% y un 2,3% menos que el año anterior, respectivamente

La Operación Paso del Estrecho (OPE) 2026, que comenzó el pasado 15 de junio, finalizó el 15 de septiembre con 3.367.004 pasajeros y 837.949 vehículos embarcados entre los puertos españoles y el norte de África, según los datos de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias. Estas cifras suponen descensos del 3,5% y del 2,3%, respectivamente, frente a 2025, año en el que se alcanzaron máximos históricos. En total, los buques efectuaron 10.036 rotaciones, un 4,7% menos que el año anterior.

La Operación Salida, desarrollada entre el 15 de junio y el 15 de agosto, contabilizó 1.667.517 pasajeros (-3,1%), 424.487 vehículos (-2,1%) y 4.822 rotaciones de buques (-6%).

Algeciras volvió a concentrar el mayor volumen de tráfico de esta fase, con 903.658 pasajeros, seguido de Tarifa, con 304.932, y de Almería, con 301.782. La línea entre Algeciras y Tánger Med fue, con diferencia, la de mayor tráfico, con 675.098 pasajeros y 198.235 vehículos. Destaca el crecimiento de la línea que conecta Tarifa y Tánger Ville, que registró un 7,0% más de pasajeros y un 12,6% más de vehículos que el año anterior.

La Operación Retorno, llevada a cabo entre el 15 de julio y el 15 de septiembre, registró 1.699.487 pasajeros (-3,9%), 413.462 vehículos (-2,5%) y 5.214 rotaciones de buques (-3,5%).

En la fase de retorno, la línea Tánger Med–Algeciras concentró el mayor volumen de tráfico, con 691.830 pasajeros y 188.371 vehículos. Por su parte, crecieron de forma destacada los tráficos entre Melilla y Málaga, con un 28,1% más de pasajeros y un 27,5% más de vehículos, y Melilla-Almería, que registró aumentos del 29,9% en pasajeros y del 30,2% en vehículos en relación con 2025.

Desde 1986, la OPE organiza cada verano el desplazamiento entre Europa y el norte de África de un elevado número de ciudadanos de origen magrebí.

Considerada como el mayor movimiento de personas del mundo entre dos continentes en tan corto periodo de tiempo, la OPE ha estado coordinada por la Dirección General de Protección Civil y Emergencias del Ministerio del Interior. También ha contado con la colaboración de otros organismos de la Administración como la Dirección General de Tráfico; Puertos del Estado y la Dirección General de la Marina Mercante, pertenecientes al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible; la Dirección General de Salud Pública, del Ministerio de Sanidad; y las delegaciones y subdelegaciones del Gobierno de los territorios donde se encuentran los puertos participantes.

PUERTOS DEL ESTADO / ESTADÍSTICAS

El tráfico de mercancías mantiene su crecimiento hasta septiembre, mientras retrocede el pasaje de línea regular

Según las estadísticas mensuales de Puertos del Estado, el movimiento de mercancías en los puertos españoles de interés general totalizó 408,3 millones de toneladas (Mt) entre enero y septiembre, un 1,1% más en comparación con el mismo periodo de 2025.

Los graneles líquidos aumentaron hasta 138,4 Mt (+3,6%) impulsados por los productos químicos (20,6 Mt; +12,8%), la gasolina (17,5 Mt; +9,7%), el crudo (45,7 Mt; +1,7%) y el fueloil (9,3 Mt; +7,6%). Los graneles sólidos descendieron ligeramente hasta 60,1 Mt (-0,3%). Por su parte, la mercancía general convencional registró 67,1 Mt (+1,1%) y la transportada en contenedores 142,7 Mt (-0,8%).

El tráfico de pasajeros de línea regular sumó 22,6 millones de pasajeros (Mpax), un 2,5% menos que en el mismo periodo de 2025, año en el que se alcanzaron máximos históricos. La Operación Paso del Estrecho (OPE), que concluyó el 15 de septiembre, marca el cierre de la temporada estival en los puertos participantes, entre los que Melilla (+11,2%) y Almería (+0,5%) registraron aumentos, mientras que disminuyeron Ceuta (-12,4%), Motril (-9,2%) y Bahía de Algeciras (-3,7%).

Por su parte, los pasajeros de crucero crecieron un 2,0%, hasta 10,4 Mpax. El tráfico ro-ro alcanzó 56,7 Mt, un 0,3% más que en 2025.

El comercio marítimo exterior acumulado hasta septiembre sumó 210,0 Mt, un 0,8% más que en el mismo periodo de 2025. Las importaciones alcanzaron 147,4 Mt (+2,0%), con un crecimiento del 5,8% en la carga general (32,2 Mt) y del 1,8% en los graneles líquidos (76,8 Mt), mientras que los sólidos descendieron un 0,5%, hasta 38,4 Mt. Por su parte, las exportaciones disminuyeron un 2,1%, hasta 62,6 Mt, debido principalmente al retroceso de la carga general (-4,3%, 31,5 Mt) y, en menor medida, de los graneles sólidos (-0,9%, 15,3 Mt). Las exportaciones de graneles líquidos, en cambio, aumentaron un 1,4%, hasta 15,8 Mt.

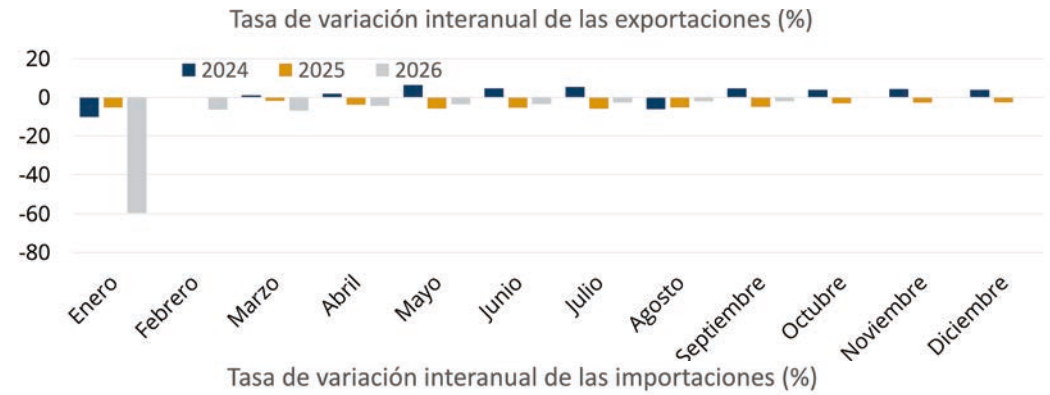
			ACUMULADO DESDE ENERO			VAR. %	VAR. %
			2024	2025	2026	2025-2026	2024-2026
Mercancías según su presentación	Graneles	Líquidos	135.818.350	133.515.462	138.373.706	3,6%	1,9%
		Sólidos	63.791.326	60.312.594	60.127.781	-0,3%	-5,7%
	Mercancía general	Convencional	64.459.671	66.359.876	67.083.359	1,1%	4,1%
		En contenedores	146.636.365	143.801.762	142.671.155	-0,8%	-2,7%
		Total	211.096.036	210.161.638	209.754.514	-0,2%	-0,6%
	Total		410.705.712	403.989.694	408.256.001	1,1%	-0,6%
Otras mercancías	Total		11.815.190	11.485.760	12.367.592	7,7%	4,7%
TRÁFICO PORTUARIO			**422.520.902**	**415.475.454**	**420.623.593**	**1,2%**	**-0,4%**

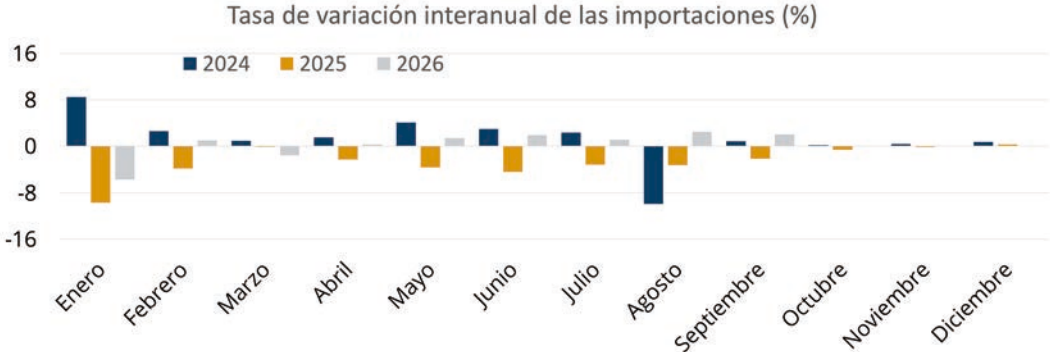
COMERCIO MARÍTIMO EXTERIOR ESPAÑOL. DATOS ACUMULADOS EN SEPTIEMBRE Y VARIACIÓN INTERANUAL



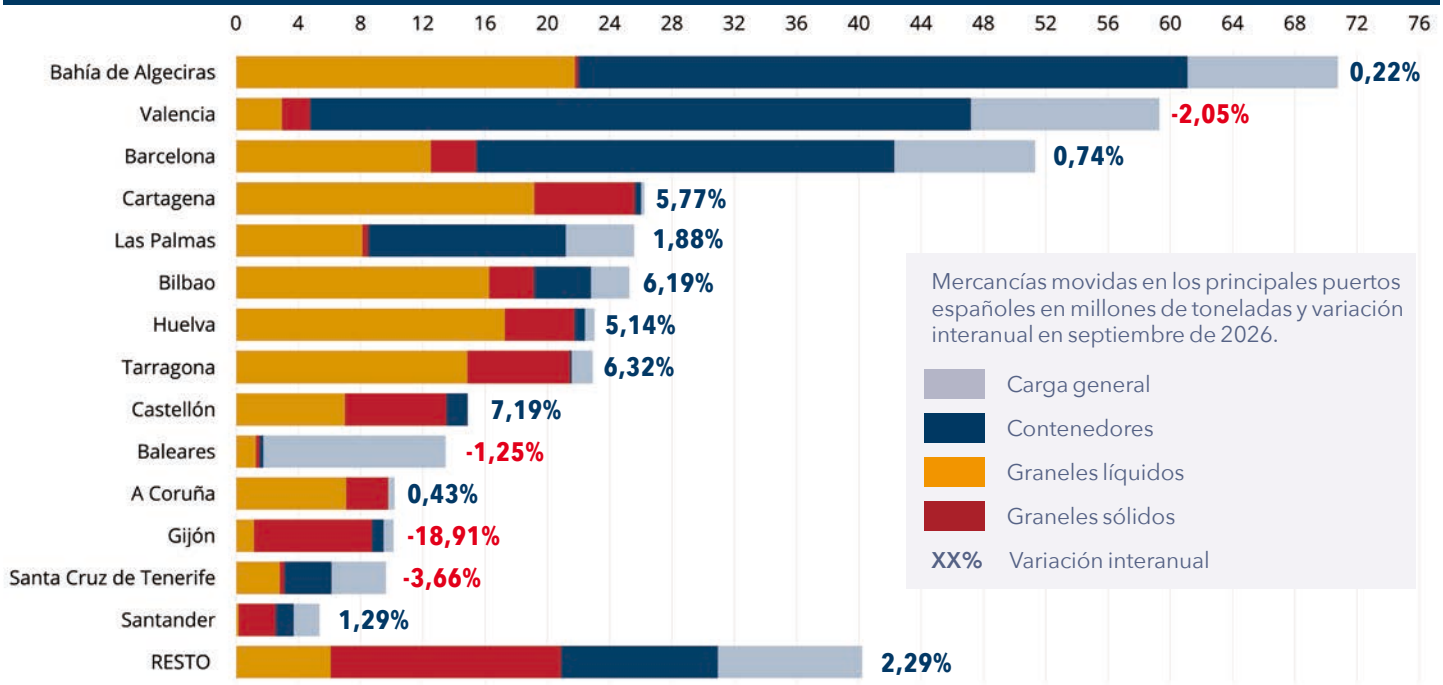




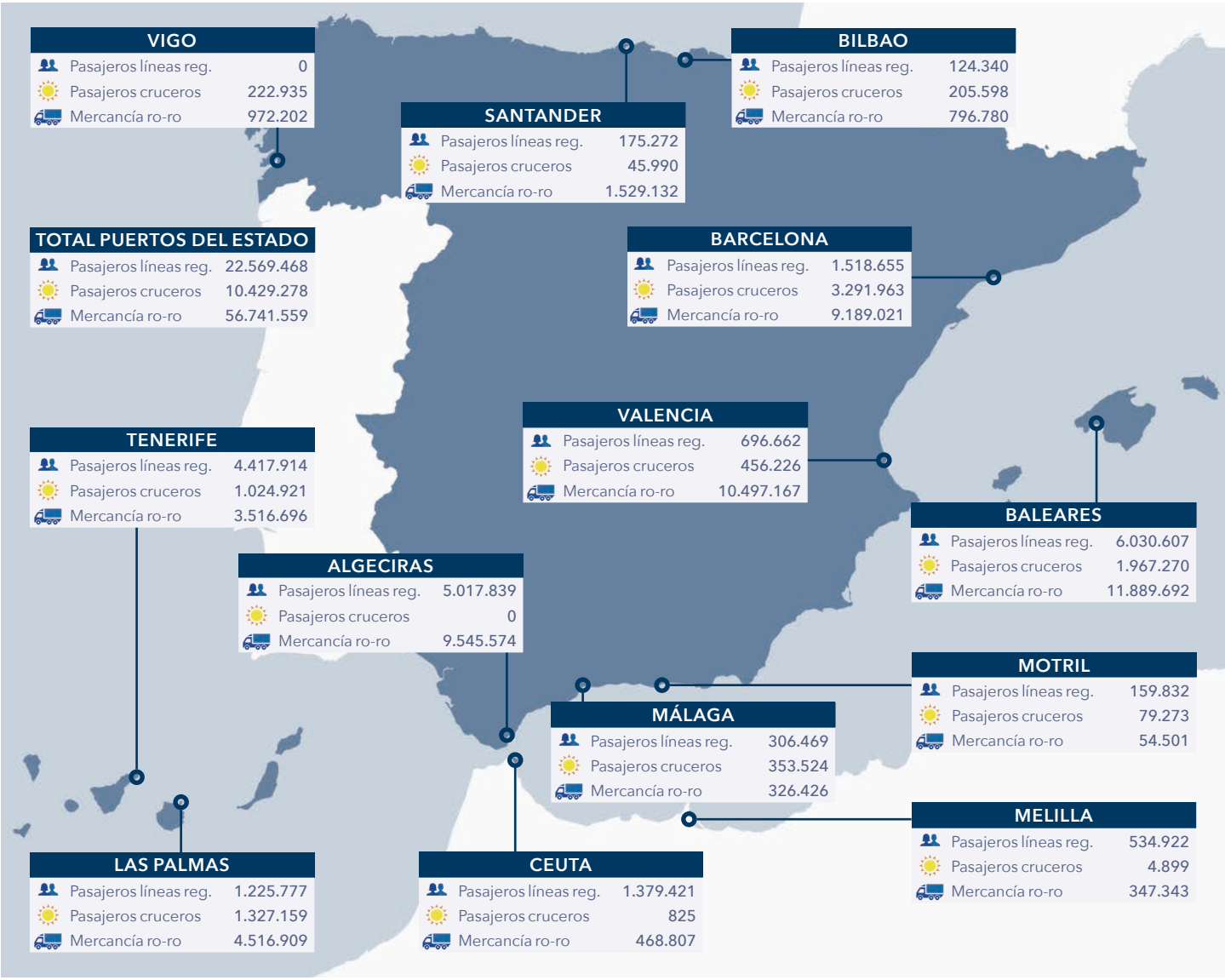




MOVIMIENTOS POR TIPOS DE MERCANCÍAS. DATOS ACUMULADOS EN SEPTIEMBRE



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



MERCADO / PETROLEROS

Aumenta la demanda de transporte para los LR2 pese a la caída de las cargas de refinados

El transporte de crudo y productos pesados en estos buques alcanzó una media de 5,1 millones de barriles diarios entre enero y septiembre de 2026

La demanda de transporte en los petroleros LR2, buques de unas 110.000 toneladas de peso muerto (tpm) utilizados para transportar productos petrolíferos, aumentó un 2% entre enero y septiembre de 2026 respecto al mismo periodo del año anterior, medida en toneladas·milla. Según BIMCO, el crecimiento de las cargas de crudo y productos pesados compensó la caída del 28% de las de productos limpios tras las interrupciones del tráfico en el estrecho de Ormuz.

Durante los nueve primeros meses del año, estos buques cargaron una media de 2,1 millones de barriles diarios (Mbd) de productos limpios, 800.000 barriles diarios menos que en el mismo periodo de 2025. El golfo Pérsico, que el año anterior concentraba más del 40% de estas cargas, con 1,2 Mbd, redujo su contribución a 400.000 barriles diarios en 2026 tras el cierre efectivo del estrecho de Ormuz.

Sin embargo, el descenso de los productos limpios quedó compensado por el aumento de las cargas de crudo y productos pesados. Estas alcanzaron una media de 5,1 Mbd entre enero y

(PASA A PÁGINA 13)



El petrolero LR2, *Nave Dorado*, destinado al transporte de productos limpios, en aguas próximas al puerto de Busan, en Corea del Sur / NAVIOS.

MERCADO / PETRÓLEO

Las exportaciones de crudo del golfo Pérsico superan el 75% de los niveles anteriores a la guerra, según la AIE

Las exportaciones de crudo de los países del golfo Pérsico aumentaron en septiembre en 4,4 millones de barriles diarios (Mbd), hasta alcanzar 13,9 Mbd, según el informe de octubre de la Agencia Internacional de la Energía (AIE). Este volumen equivale a más del 75% de las exportaciones anteriores a la guerra y es consecuencia de un incremento de la producción, liderado por Arabia Saudí, y a una reducción de los *stocks*.

El transporte total de petróleo por vía marítima a través del estrecho de Ormuz creció en 3,7 Mbd, hasta 10,9 Mbd, gracias a las operaciones de transbordo buque a buque en aguas del golfo de Omán. Asimismo, la recuperación del oleoducto saudí Este-Oeste contribuyó a elevar las exportaciones por las rutas alternativas al Estrecho en 970.000 barriles diarios, hasta un total de 5,6 Mbd.

No obstante, la AIE califica esta evolución de *«repunte frágil»* y advierte de que la escalada de ataques contra infraestructuras energéticas y petroleros *«amenaza con frustrar nuevos avances»*.

La recuperación de las exportaciones de crudo contrasta con la de los productos refinados. Las exportaciones de productos limpios desde Oriente Medio solo alcanzaron 1,9 Mbd en septiembre, frente a los 4,7 Mbd anteriores al conflicto. Aunque mejoraron respecto a agosto, se han mantenido por debajo del 50% del volumen habitual. Las exportaciones mundiales de gasóleo en septiembre fueron unos 700.000 barriles diarios inferiores a las del mismo mes del año pasado. La pérdida conjunta de 1,3 Mbd procedentes de Rusia y Oriente Medio solo quedó compensada parcialmente por el aumento de los suministros estadounidenses y chinos.

Estas perturbaciones en las exportaciones han reducido la disponibilidad mundial de gasóleo en 1,5 Mbd durante el segundo trimestre y en 1,7 Mbd durante el tercero, respecto a los mismos periodos de 2025. Esta contracción ha mermado los *stocks* antes del aumento de la demanda invernal y mantiene bajo presión el mercado de destilados medios.

(VIENE DE PÁGINA 12)
septiembre, 1,8 Mbd más que un año antes. En conjunto, el volumen total cargado por los LR2 creció un 15%, hasta sumar un millón de barriles diarios adicionales respecto al mismo periodo de 2025.

Pese al aumento de los volúmenes transportados, la demanda de transporte, medida en toneladas·milla, solo creció un 2% interanual. La distancia media de navegación disminuyó un 12%, ya que las cargas procedentes del golfo Pérsico que dejaron de transportarse recorrían distancias superiores a la media, mientras que los nuevos volúmenes se transportaron, por lo general, en rutas más cortas.

El Mediterráneo y las Américas concentraron el 80% del incremento de las cargas de crudo y productos pesados. Los mayores crecimientos correspondieron a las rutas del golfo de México al norte de Europa, de Venezuela a Estados Unidos, de la costa occidental de Canadá al norte de Asia y del norte de África a Italia. En conjunto, la distancia media de navegación del crudo y los productos pesados transportados por los LR2 fue un 33% inferior a la de los productos limpios.

Desde el segundo trimestre de 2025, el aumento de las cargas de crudo y productos pesados transportadas por los petroleros LR2 ha coincidido con una expansión del 18% de la capacidad de la flota de este segmento del mercado. BIMCO prevé que la amplia cartera de pedidos y el limitado potencial de reciclaje impulsen nuevas incorporaciones en los próximos años. En cambio, el menor volumen de pedidos y el mayor potencial de reciclaje limitarán el crecimiento de la flota de petroleros *aframax*, de menor tamaño y dedicados principalmente al transporte de crudo.

«Esperamos que continúe la dependencia de los LR2 de las exportaciones de crudo y productos pesados», señala BIMCO ante las distintas perspectivas de crecimiento de ambos segmentos.



El Consejo de Ministros de Ucrania en la reunión en la que se aprobó el mecanismo de compensación por los ataques rusos contra buques / GOBIERNO DE UCRANIA.

GUERRA DE UCRANIA / COMPENSACIONES

Ucrania compensará hasta el 80% de las pérdidas no aseguradas por las agresiones rusas a buques

Las indemnizaciones se concederán a fondo perdido y deberán solicitarse durante los 180 días naturales siguientes al incidente

El Gobierno de Ucrania ha aprobado un mecanismo de compensación estatal para cubrir hasta el 80% de los daños causados por la agresión rusa a buques cuando los riesgos correspondientes no estén cubiertos por sus seguros. Para acogerse a estas ayudas, los buques deberán contar con una cobertura de protección e indemnización (P&I) vigente en el momento del incidente. Podrán solicitarlas armadores, operadores y fletadores de buques de pabellón ucraniano y extranjero dedicados al transporte de mercancías.

Dicho mecanismo, anunciado el 16 de octubre, cubre las aguas territoriales ucranianas; la ruta marítima temporal, que conecta los puertos de Odesa, Chornomorsk y Pivdennyi con las aguas territoriales y la zona económica exclusiva de Rumanía; y el resto de los puertos ucranianos abiertos al tráfico marítimo. Las indemnizaciones se concederán a fondo perdido y deberán solicitarse durante los 180 días naturales siguientes al incidente.

Entre los conceptos indemnizables figuran la pérdida o los daños del buque y su carga, los gastos de las operaciones de emergencia y salvamento y los daños sufridos por los tripulantes. Las compensaciones estarán sujetas a la disponibilidad de fondos presupuestarios y las correspondientes a daños producidos en 2026 se financiarán con cargo al presupuesto de 2027. La cobertura pretende reducir la exposición económica de las empresas que mantienen sus tráficos con Ucrania.

El ministro ucraniano de Transportes, Mykola Kalashnyk, señaló que los ataques contra los puertos y los buques civiles condicionan las exportaciones. *«Rusia sigue atacando deliberadamente los puertos y la navegación civil de Ucrania, intentando interrumpir las rutas de exportación y golpear la economía ucraniana. Aunque hemos ampliado considerablemente las rutas logísticas alternativas, estas no pueden sustituir por completo al transporte marítimo»*, afirmó en el comunicado ministerial.

Según explicó el ministerio, los elevados riesgos de guerra y las insuficiencias de cobertura de seguro influyen en las decisiones de los armadores sobre las escalas en los puertos ucranianos. La intervención estatal busca mantener las operaciones de importación y exportación durante la vigencia de la ley marcial.

Ucrania ya había establecido en 2023 un procedimiento de garantías para compensar a propietarios, operadores y fletadores por los daños derivados de la agresión rusa.

PIRATERÍA / INFORME IMB

La piratería somalí deja cinco marinos muertos y 85 retenidos como rehenes entre enero y septiembre de 2026

Aumenta la violencia contra las tripulaciones, pese a la reducción de los incidentes de piratería en todo el mundo, según el informe trimestral del IMB

Los piratas somalíes tomaron como rehenes a 85 marinos entre enero y septiembre de 2026, el 94% de los 90 marinos retenidos en todo el mundo, según los datos recogidos en la edición más reciente del informe trimestral sobre piratería y robos a mano armada del International Maritime Bureau (IMB). En los primeros nueve meses del año se registraron 15 incidentes de piratería frente a las costas de Somalia, incluidos ocho buques secuestrados. Pese al preocupante aumento de los incidentes en esta región, los ataques piratas contra buques mercantes en todo el mundo para ese mismo periodo se redujeron hasta su nivel más bajo desde 1992, con 51 casos notificados, frente a los 116 registrados en el mismo periodo de 2025.

De estos 51 incidentes registrados en todo el mundo, 36 fueron abordajes consumados, ocho buques fueron secuestrados, se produjeron cuatro ataques con disparos y tres intentos de abordaje. En el 86% de los casos, los atacantes consiguieron acceder a los buques, tanto fondeados como en navegación, y la mayoría de los abordajes se produjeron durante la noche. Además, en el 53% de los incidentes se identificó la presencia de armas.

Pese al descenso global de los ataques, la violencia contra las tripulaciones aumentó. Durante los nueve primeros meses de 2026, un total de 105 marinos se vieron directamente afectados por incidentes de piratería, frente a los 72 del mismo periodo de 2025. Además de los 90 retenidos como rehenes, cinco fallecieron, seis resultaron heridos, tres fueron amenazados y uno fue agredido.

El director del IMB, Michael Howlett, señaló que *«aunque los niveles de incidentes se encuentran en su mínimo en más de tres décadas, el reciente repunte de la actividad pirata somalí recuerda que la amenaza persiste»*. Asimismo, destacó que *«los incidentes de este año también han demostrado que el cumplimiento estricto de las mejores prácticas de gestión (Best Management Practices, BMP) sigue siendo una de las medidas más eficaces para disuadir los intentos de secuestro de buques y proteger a las tripulaciones»*.

Repunte de la piratería somalí

Según el informe, la mayoría de los buques secuestrados por piratas somalíes fueron liberados posteriormente con sus tripulaciones a salvo. No obstante, las autoridades de Puntlandia informaron a finales de septiembre de que cinco tripulantes habían sido asesinados y otros cinco habían resultado heridos antes de la liberación del petrolero de productos *Honour 25*, de pabellón de Palaos, secuestrado el 21 de abril de 2026.

El IMB advierte de que estos incidentes demuestran que los grupos piratas somalíes mantienen capacidad para atacar buques en la región, aunque su alcance y magnitud todavía están lejos de las operaciones de piratería en alta mar registradas entre 2008 y 2013. El organismo destaca que la aplicación de las recomendaciones

(PASA A PÁGINA 15)



El petrolero *Eureka* fue secuestrado en aguas somalíes el pasado 2 de mayo.

(VIENE DE PÁGINA 14)
BMP ha permitido frustrar varios intentos de secuestro, incluso después de que los atacantes consiguieran acceder a los buques.

Descenso de los incidentes en Singapur y el golfo de Guinea

En el golfo de Guinea se notificaron únicamente dos incidentes durante los nueve primeros meses de 2026, ninguno de ellos en el tercer trimestre. El IMB atribuye la reducción de la actividad a los esfuerzos de las autoridades de los Estados ribereños para reforzar la seguridad marítima.

También descendieron significativamente los incidentes en el estrecho de Singapur, con 13 casos entre enero y septiembre, frente a los 73 registrados en el mismo periodo de 2025. Pese a esta reducción, dos tripulantes fueron tomados como rehenes, otros dos amenazados y uno resultó herido. En más del 69% de los incidentes, los atacantes portaban armas de fuego o cuchillos. En los 13 incidentes reportados los atacantes consiguieron abordar los buques afectados.

En el archipiélago de Indonesia se registraron seis incidentes, frente a los nueve del mismo periodo de 2025. En uno de ellos se notificó la presencia de armas y un tripulante fue tomado como rehén.

Por el contrario, los incidentes aumentaron en aguas de Filipinas, donde nueve buques fondeados fueron abordados: seis en Manila y tres en Batangas, frente a ninguno en los nueve primeros meses de 2025. Durante estos ataques, dos tripulantes fueron tomados como rehenes y se identificaron armas en cinco casos.

Según Michael Howlett, *«el descenso de los incidentes notificados en el golfo de Guinea y el estrecho de Singapur es alentador y refleja el impacto positivo de los esfuerzos sostenidos de las autoridades»*. No obstante, insistió en la importancia de mantener la vigilancia y comunicar con rapidez todos los incidentes.



El portacontenedores *GFS Pride* se incendió tras recibir un impacto el 13 de octubre y terminó hundiéndose.

GUERRA DE IRÁN / ATAQUES

Los ataques en Ormuz, el golfo de Omán y el golfo Pérsico dejan al menos 16 marinos heridos y dos desaparecidos en octubre

Los ataques contra buques mercantes en el estrecho de Ormuz, el golfo Pérsico y el golfo de Omán han dejado al menos 16 marinos heridos y dos desaparecidos hasta el 27 de octubre, según los datos publicados por la Organización Marítima Internacional (OMI). Dichos datos no registran ningún marino fallecido este mes y suman 24 muertos y 121 incidentes confirmados desde el inicio del conflicto.

El mayor número de heridos se produjo el 5 de octubre a bordo del petrolero *On Peace*, de bandera panameña y propiedad de la naviera emiratí ONEX DMCC. Según Seatrade Maritime News, 12 de sus 19 tripulantes sufrieron quemaduras tras el impacto de un proyectil cuando navegaba frente a las costas de Omán. Once de los heridos eran de nacionalidad india. Fueron evacuados por las autoridades omaníes y recibieron atención médica en la ciudad de Khasab.

El 11 de octubre, un ataque con un dron contra el petrolero de productos *Petro Dolphin*, en el fondeadero de Sohar (Omán), dejó dos marinos indios desaparecidos. The Maritime Executive informó de la evacuación y de las operaciones de búsqueda. El 23 de octubre, la Federación de Sindicatos de Marinos de India seguía reclamando información sobre ambos tripulantes.

> La OMI registra 24 marinos fallecidos desde el inicio del conflicto

La OMI contabiliza otros cuatro heridos: uno a bordo del portacontenedores *DP World Kaveri* y dos en el petrolero *panamax Ever Vict*, ambos atacados el 11 de octubre, y otro en el remolcador *Jif Barracuda*, alcanzado el día 18 al nordeste de Khor Fakkan (Emiratos Árabes Unidos).

La escalada también provocó pérdidas de buques. El portacontenedores *GFS Pride* se incendió tras recibir un impacto el 13 de octubre y terminó hundiéndose; UKMTO confirmó que toda la tripulación había sido evacuada sin que se registraran heridos. Por su parte, el granelero *Cape Dao* se hundió el día 14 de octubre, tras el ataque del 23 de septiembre que había causado la muerte de un tripulante.

Los ataques se extendieron al interior del golfo Pérsico. Windward documentó dos incidentes cerca de Al Jubail (Arabia Saudí) el 16 de octubre, uno posiblemente ejecutado con un lanzagranadas desde una embarcación pequeña. En su actualización del día 25, JMIC mantuvo la amenaza en nivel *«severo»* para Ormuz y *«sustancial»* para el golfo Pérsico. También comunicó un nuevo impacto contra un gasero frente a Limah (Omán), sin víctimas.

En septiembre, el secretario general de la OMI, Arsenio Domínguez, reclamó que no se utilizaran estos atacar a marinos inocentes e instó a los Estados a evitar acciones que pongan en peligro las vidas de las tripulaciones.

FMI / PERSPECTIVAS

El FMI prevé un crecimiento mundial del 3,1% en 2026 y una desaceleración del comercio

La inflación mundial subirá al 4,7 % en 2026, impulsada por los precios de la energía y los alimentos

El Fondo Monetario Internacional (FMI) ha elevado cuatro décimas, hasta un 2,5%, su previsión de crecimiento para España en 2026 y mantiene en un 1,8% la de 2027 en la edición de octubre de su informe 'Perspectivas de la economía mundial' (World Economic Outlook, WEO). La economía española crecerá a un ritmo superior al de la zona euro, para la que el FMI estima avances del 1,1% y del 1,2%, respectivamente. La inflación media en España será del 3,7% en 2026 y se moderará hasta el 2,7% en 2027.

El informe, presentado el 13 de octubre en Bangkok (Tailandia), durante las reuniones anuales del FMI y del Banco Mundial, prevé un crecimiento de la economía global del 3,1 % en 2026 y del 3,4 % en 2027. El organismo mantiene su previsión para 2026 y revisa moderadamente al alza la de 2027 respecto a la publicada en abril. Pese a las tensiones comerciales y a los efectos de la guerra en Oriente Medio, la actividad económica resistió mejor de lo esperado durante el primer semestre.

La inflación mundial aumentará hasta un 4,7% en 2026, antes de moderarse hasta un 4,1% en 2027. El encarecimiento de la energía y los alimentos explica principalmente este repunte temporal, en un contexto marcado por la guerra en Oriente Medio y las tensiones comerciales.

El FMI prevé que el crecimiento del comercio mundial se ralentice en 2026 y se estabilice en 2027. Los aranceles y los ajustes en las cadenas de producción frenan los intercambios, mientras que el comercio relacionado con la tecnología mantiene su fortaleza.

Según el informe, la actividad económica mundial resistió mejor de lo previsto durante el primer semestre, impulsada en parte por la inversión en inteligencia artificial. La flexibilidad de la oferta, la reorganización de las rutas de transporte, el recurso a los inventarios acumulados y las medidas de apoyo fiscal contribuyeron a amortiguar el impacto de la guerra en Oriente Medio.

> El FMI prevé que España crezca un 2,5% en 2026, cuatro décimas más de lo previsto en primavera, y mantiene su previsión del 1,8% para 2027

Sin embargo, el organismo advierte de que *«estos márgenes de ajuste no son ilimitados»*. Los *stocks* han disminuido y los mercados de materias primas siguen expuestos a perturbaciones. Además, las limitaciones en el suministro energético podrían frenar el impulso inversor vinculado a la inteligencia artificial. A ello se suman los riesgos derivados de una mayor fragmentación comercial y de una incertidumbre prolongada, que podrían lastrar la actividad económica.

Las perspectivas difieren entre economías. Los países exportadores de energía situados fuera de la zona directamente afectada por la guerra pueden beneficiarse del encarecimiento de las materias primas que venden al exterior. En cambio, los países que importan energía y tienen poca presencia en los sectores tecnológicos afrontan mayores costes de importación, presiones sobre sus monedas y una pérdida de poder adquisitivo. Muchos países de renta baja y economías vulnerables se encuentran en esta última situación, lo que aumenta el riesgo de que las perturbaciones amplíen las desigualdades de ingresos.

El FMI considera que los riesgos para las perspectivas económicas se inclinan a la baja. Una prolongación o escalada de la guerra en Oriente Medio podría mantener elevados y volátiles los precios de la energía y los alimentos, reavivar la inflación y debilitar el crecimiento. El organismo advierte de que las consecuencias serían especialmente graves si se produjeran interrupciones efectivas del suministro, ya que las subidas de precios provocadas por estas disrupciones físicas suelen tener efectos económicos más intensos y duraderos que las derivadas únicamente del aumento del riesgo geopolítico.



La consejera económica y directora del Departamento de Estudios del FMI, Silvana Tenreyro, en la presentación del informe WEO / FMI.

La Escola Europea celebra veinte años con más de 25.000 alumnos formados en transporte intermodal

La Escola Europea–Intermodal Transport celebró su vigésimo aniversario del 14 al 19 de octubre con un itinerario marítimo entre las ciudades de Barcelona, Civitavecchia, Palermo y Génova. El programa incluyó actos institucionales en los cuatro puertos y un curso para docentes de logística, transporte y comercio internacional. El viaje se llevó a cabo a bordo de buques de Grimaldi Lines y Grandi Navi Veloci.

Creada en 2006, la entidad ha formado a más de 25.000 estudiantes procedentes de Europa, África y otras regiones. Su actividad, inicialmente centrada en el transporte marítimo de corta distancia, se ha extendido a la intermodalidad marítima y ferroviaria, el transporte de mercancías a temperatura controlada, la transición energética y la digitalización.



Una sesión de formación práctica de la Escola Europea a bordo de un buque / ESCOLA EUROPEA.

Su director, Eduard Rodés, recordó que la Escola nació como *«una iniciativa pionera de los puertos de Barcelona, Roma, Génova y, posteriormente, Palermo, junto con Grimaldi Lines y Grandi Navi Veloci»*.

Los actos dieron comienzo el 14 de octubre en la sede de la Escola, en el puerto de Barcelona. Esa misma noche comenzó la travesía hacia Civitavecchia, Palermo y Génova. Durante el trayecto tuvo lugar el curso conmemorativo, 'Education Beyond Intelligence', que abordó el papel del profesorado ante la incorporación de la inteligencia artificial. Incluyó sesiones a bordo y durante las escalas. Entre las herramientas educativas también figura *Port Virtual Lab*, un entorno de simulación de una comunidad portuaria para la formación.

La Escola entregó más de cien reconocimientos a entidades y profesionales colaboradores, entre ellos la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain), el presidente del Grupo Grimaldi, Emanuele Grimaldi, y Antonio Vargas, consejero de Grimaldi Logística España, por su contribución a los programas formativos de la Escola.

gasnam
neutral transport
2 JUNIO 2027
Green gas Mobility summit 2027
NUEVA SEDE
Fundación Pablo VI • Madrid



DESCARBONIZACIÓN / EU ETS

El transporte marítimo está obligado a entregar casi el 20% de los derechos subastados

Sin embargo, solo genera el 10% de las emisiones cubiertas por el EU ETS, según un reciente informe ECSA

El transporte marítimo genera alrededor del 10% de las emisiones cubiertas por el régimen europeo de comercio de derechos de emisión (EU ETS), pero su contribución equivale a casi el 20% de los derechos subastados. Según un nuevo informe de la Asociación de Navieros Europeos (ECSA), la dotación propuesta por la Comisión Europea para apoyar la transición energética del sector cubriría únicamente un tercio de los recursos necesarios.

El estudio estima que, con las emisiones actuales, las navieras deben adquirir unos 90 millones de derechos anuales. A un precio de referencia de 100 € por derecho, esto supondría 9.000 millones de € (M€) al año y 117.000 M€ durante el periodo 2028-2040. A diferencia de otros sectores, el transporte marítimo no recibe asignaciones gratuitas de derechos de emisión.

Frente a esta aportación, la Comisión propone reservar 110 millones de derechos entre 2028 y 2040 mediante el mecanismo de apoyo a los combustibles sostenibles y las tecnologías alternativas de propulsión *(Sustainable Maritime Alternative Propulsion, SMAP)*. Su valor, al precio utilizado en el estudio, sería de 11.000 M€, equivalente aproximadamente al 9% de los 117.000 M€ que ECSA estima que las navieras desembolsarían en derechos de emisión durante ese periodo.

La simulación presentada en el estudio de los armadores europeos eleva las necesidades mínimas de combustibles sostenibles y tecnologías a 330 millones de derechos, equivalentes a 33.000 M€. El déficit respecto a la propuesta de la Comisión sería, por tanto, de 220 millones de derechos, unos 22.000 M€. Incluso con esa ampliación, el apoyo mediante el SMAP representaría alrededor del 28% de la contribución marítima estimada al ETS.

El mecanismo concedería derechos de emisión a las compañías que utilicen combustibles sostenibles o determinadas tecnologías alternativas para compensar parcialmente sus sobrecostes. La propuesta contempla cubrir el 55% de la diferencia de precio entre los combustibles convencionales y el biogás o los biocombustibles avanzados; el 80% para el hidrógeno y otros combustibles hipocarbónicos; y el 90% para los combustibles renovables de origen no biológico (RNFBO). Estos porcentajes se aplicarían una vez considerados los efectos económicos de otras medidas, como el ETS y FuelEU Marítimo. También se prevé cubrir el 90% de los costes adicionales de determinadas tecnologías de propulsión de cero emisiones. Si las solicitudes superasen la reserva disponible, el apoyo se reduciría proporcionalmente.

> ECSA estima en 33.000 M€ las necesidades mínimas de apoyo a través del SMAP, frente a los 11.000 M€ previstos en la propuesta de la Comisión

ECSA señala que los combustibles sostenibles cuestan, de media, cuatro veces más que los convencionales y reclama que el SMAP también apoye proyectos de eficiencia energética. El estudio reconoce incertidumbres sobre precios, disponibilidad de combustibles y costes tecnológicos. Además, su modelo no incorpora determinadas bonificaciones previstas para viajes insulares, materias primas de determinados combustibles y tecnologías instaladas en astilleros europeos, cuya aplicación elevaría las necesidades de apoyo calculadas.

Construir un metanero nuclear costaría 2,5 veces más, pero su coste total de propiedad podría ser hasta un 15% inferior

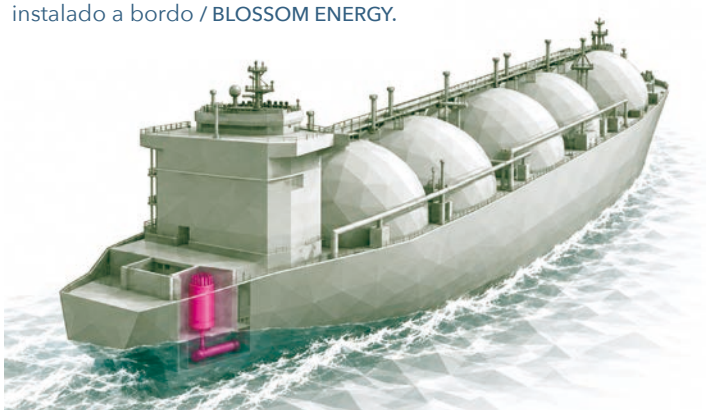
Un estudio de ABS y Blossom Energy concluye que esta ventaja económica depende de los costes asociados a las emisiones y de la posibilidad de compartir créditos de cumplimiento entre buques

Un metanero de propulsión nuclear sería unas 2,5 veces más caro de construir que uno convencional, aunque su coste total de propiedad podría ser hasta un 15% inferior bajo determinados supuestos de precios de las emisiones. Así lo recoge un estudio conjunto de la sociedad de clasificación estadounidense ABS, la empresa japonesa Blossom Energy y una naviera internacional, según informa el medio especializado Splash247.

El estudio plantea la construcción de un metanero de 174.000 m³ equipado con un reactor de alta temperatura refrigerado por gas *(High-Temperature Gas-Cooled Reactor, HTGR)*, con una potencia eléctrica de entre 20 y 25 MW. En él se compara la distribución del buque, su propulsión y sus necesidades operativas con las de un metanero de nueva construcción que utiliza GNL como combustible.

El modelo presupone una entrada en servicio en 2040, una vida útil del buque de 25 años y una tasa de descuento anual del 5%. El sistema de propulsión nuclear de referencia de Blossom pesaría unas 6.000 toneladas y tendría unas dimensiones aproximadas de 17 x 15 x 22 m.

Infografía del metanero con el reactor nuclear instalado a bordo / BLOSSOM ENERGY.



El estudio ha calculado una reducción de un 15% en el coste total de propiedad del buque, teniendo en cuenta un escenario de costes de emisiones basado en el marco de cero emisiones netas de la OMI *(Net-Zero Framework, NZF)*. Además, presupone que los créditos excedentarios de cumplimiento pueden compartirse entre buques de una flota *(pooling)*. Sin esa posibilidad, dicha reducción de coste se limita a un 4%.

Sin cargos asociados a las emisiones de gases de efecto invernadero, un primer reactor de este tipo difícilmente resultaría competitivo con los costes estimados actualmente.

El estudio también considera retirar el reactor al finalizar la vida útil del primer metanero e instalarlo en otro, incorporando esa reutilización al cálculo de su valor residual.

La regulación de seguridad, el acceso a puertos, los seguros y los acuerdos sobre combustible nuclear siguen siendo cuestiones pendientes de resolver.

LR, Shell y GTT ponen en marcha un proyecto para un metanero híbrido eléctrico

Lloyd's Register (LR), Shell y GTT han puesto en marcha un proyecto conjunto para desarrollar el diseño conceptual de un metanero de 200.000 m³ de capacidad. Dicho proyecto incluirá propulsión híbrida eléctrica y el sistema de contención de carga NEXT1 de GTT y evaluará su comportamiento técnico, operativo y económico.

Los trabajos abarcarán el desarrollo y la verificación de la seguridad del sistema de propulsión. Se centrarán en su arquitectura, los criterios de redundancia y la integración de baterías. También analizarán la incorporación del sistema de contención NEXT1 al proyecto del buque.

La evaluación de la viabilidad comercial del buque se llevará a cabo mediante un modelo de coste total de propiedad, que permitirá estudiar el proyecto desde una perspectiva económica. También se establecerán los requisitos técnicos y directrices para aplicar la propulsión híbrida eléctrica a los metaneros. Las empresas examinarán cómo la combinación de una mayor capacidad de carga, la propulsión híbrida eléctrica y la tecnología de contención podría mejorar la eficiencia del transporte de GNL y ofrecer más flexibilidad operativa. Se trata de objetivos que deberán evaluarse durante el desarrollo del estudio.

«El sector está sometido a una presión creciente para transportar más energía con menos emisiones y mayor flexibilidad operativa», destacó Constantinos Chaelis, director mundial del segmento de gas de LR.

TECNOLOGÍA / PROPULSIÓN ELÉCTRICA

La flota mercante equipada con baterías supera las 2.000 unidades

La capacidad media instalada ha aumentado durante los últimos años hasta unos 1,5 MWh por buque

El número de buques equipados con baterías en la flota mercante mundial ha alcanzado 2.110 unidades, entre los 1.642 que ya están en servicio y los 468 que figuran en la cartera de pedidos, según los datos de Alternative Fuels Insight de DNV de 29 de octubre. Los datos incluyen tanto buques totalmente eléctricos como híbridos, que combinan las baterías con otras fuentes de energía.

Según el Maritime Battery Forum (MBF), los buques híbridos constituyen la categoría mayoritaria. Aproximadamente el 67% de los registrados utiliza baterías junto con otra fuente energética, como motores diésel o pilas de combustible de hidrógeno. Los híbridos enchufables representan otro 15%, mientras que el 18% corresponde a buques exclusivamente eléctricos. La

(PASA A PÁGINA 21)



El ferry *China Zorrilla* de Buquebus conecta Argentina y Uruguay con propulsión exclusivamente eléctrica / BUQUEBUS.

RECICLAJE / EDAD DE LA FLOTA

Casi un 20% del arqueo bruto de la flota mercante mundial corresponde a buques de veinte años o más

La escasa actividad de reciclaje está elevando la edad media de la flota mercante mundial. Más de 340 millones de GT corresponden a buques de al menos veinte años, un 90% más que hace cinco años. Representan casi el 20% del arqueo bruto de la flota mundial, frente al 12% en 2021, según datos de Clarksons Research recogidos por Splash el 12 de octubre.

Durante los nueve primeros meses de 2026 se vendieron para su reciclaje 273 buques, que sumaban 5,5 millones de GT y aproximadamente 8 millones de toneladas de peso muerto (tpm). El volumen fue un 13% inferior al del mismo periodo de 2025 y un 60% menor que la media de las décadas de 2000 y 2010.

Por quinto año consecutivo, el tonelaje reciclado anualmente se mantiene por debajo del 0,5% de la flota mundial. Se trata del periodo más prolongado con tasas tan bajas desde comienzos de los años setenta.

Los buques de al menos veinticinco años suman más de 150 millones de GT, un 75% más que hace cinco años, y aquellos que han superado los treinta suman 68 millones de GT, un máximo histórico. Entre los petroleros, un 22% de la capacidad supera los veinte años, frente al 8% de hace cinco años. En los portacontenedores, esa proporción se ha duplicado hasta el 16%, mientras que en los graneleros es del 12% y en los metaneros, del 10%.

Los elevados fletes en muchos sectores favorecen que los armadores mantengan los buques en servicio o los vendan en el mercado de segunda mano. Aunque los precios del acero para desguace en el subcontinente indio han aumentado entre un 20% y un 25% este año, el índice Clark-Sea alcanzó en octubre 84.951 $/d, su máximo histórico.

Según la consultora GMS, especializada en la compra de buques para reciclaje, *«las instalaciones de reciclaje tienen capacidad y voluntad de comprar, pero los armadores siguen contando con los ingresos por fletes, las alternativas de segunda mano y el tiempo a su favor»*.

Para Clarksons, esta acumulación de tonelaje antiguo podría proporcionar una válvula de escape frente a la sobrecapacidad en algunos sectores, cuando caigan los fletes y sea necesaria una reducción de la oferta de transporte.

(VIENE DE PÁGINA 20)
capacidad media instalada ha aumentado durante los últimos años hasta situarse en torno a 1,5 MWh por buque.

Los buques de pasaje encabezan el registro, con 570 unidades. Les siguen los destinados a operaciones *offshore*, con 312; los de carga, con 300; los pesqueros, con 218; y las embarcaciones de servicios portuarios y otros trabajos auxiliares, con 146. La base de datos también recoge 155 buques especializados, 119 yates, 91 remolcadores y 78 cruceros.

La presencia de baterías se extiende así a distintos segmentos de actividad, aunque su aplicación depende de las necesidades energéticas y del perfil operativo de cada buque. Por el momento, esta tecnología resulta especialmente adecuada para embarcaciones que realizan trayectos cortos o siguen patrones de navegación que permiten recargar las baterías con frecuencia. Estas limitaciones dificultan su aplicación como sistema de propulsión principal en buques de gran consumo energético y destinados a cubrir largas distancias, que constituyen una parte importante de la flota mercante mundial.

Según Syb ten Cate Hoedemaker, director general del Maritime Battery Forum, «*durante años, las aplicaciones puramente eléctricas se limitaron principalmente a ferries de pequeño porte que operaban en rutas cortas*». La evolución de los precios y de la tecnología de las baterías ha permitido construir buques eléctricos de mayor tamaño en la actualidad. Según sus previsiones, las instalaciones de hasta 100 MWh por buque podrían convertirse pronto en una realidad.

Europa concentra la mayor parte de la flota registrada, con Noruega a la cabeza. No obstante, el MBF advierte de que su registro no recoge todas las unidades existentes en el mundo. En China, por ejemplo, contabiliza 267 buques, aunque estima que la flota real equipada con baterías es considerablemente mayor.



El *Ampere* opera en los fiordos noruegos desde hace más de diez años y fue el primer ferry totalmente eléctrico del mundo / NORLED.

TECNOLOGÍA / PROPULSIÓN ELÉCTRICA

La baja densidad energética limita el uso de la propulsión con baterías en los buques oceánicos

Un buque con una demanda de potencia de propulsión de 10 MW durante cuatro semanas necesitaría cerca de 7.000 MWh de energía

La baja densidad energética de las baterías y sus necesidades de espacio, peso y recarga limitan su uso como fuente principal de propulsión en los buques oceánicos de mayor porte. Así lo explican especialistas de Grimaldi Group y Wärtsilä Marine en un artículo publicado por la Cámara Naviera Internacional (ICS), que sitúa su aplicación en estos tráficos principalmente dentro de sistemas híbridos.

Según el responsable de proyectos de buques de Grimaldi Group, Andrea d'Ambra, «*proporcionar energía suficiente incluso para uno o dos días de navegación requeriría tantas baterías que se perdería una parte importante de la capacidad de carga del buque*». El problema aumenta en travesías de varios días o semanas, añadió d'Ambra.

Por su parte, el director del negocio de sistemas eléctricos y de potencia de Wärtsilä Marine, Torsten Büssow, explicó que un buque con una demanda de potencia de propulsión de 10 MW durante cuatro semanas necesitaría cerca de 7.000 MWh de energía. Con la tecnología actual, esto equivaldría a decenas de miles de toneladas de baterías.

La infraestructura portuaria constituye otra limitación. «*Incluso si la densidad energética de las baterías mejorase considerablemente, el sector seguiría afrontando un importante reto de infraestructura*», advierte d'Ambra. Recargar grandes sistemas de baterías sin prolongar las escalas exigiría instalaciones de elevada potencia y suficiente capacidad en las redes eléctricas de los puertos.

Además, el aumento de la capacidad instalada requiere prestar mayor atención a la gestión térmica, la protección contra incendios y los procedimientos a bordo, así como a la formación de las tripulaciones.

Ambos especialistas consideran que las baterías pueden complementar a los motores en sistemas híbridos, cubrir picos de demanda, optimizar las cargas y suministrar energía de emergencia. También pueden permitir navegar sin emisiones en fases concretas y limitadas, así como reducir el consumo de combustible, las horas de funcionamiento de los motores y las necesidades de mantenimiento.

Por consiguiente, ICS considera las baterías como parte de una estrategia de descarbonización más amplia, pero no como sustituto de los combustibles marinos para los viajes de larga distancia.

La flota mundial necesita más oficiales

El informe BIMCO/ICS 2026 estima un déficit de 39.100 oficiales y prevé que, para cubrir la demanda en 2030, la oferta de estos profesionales deberá crecer un 2% anual

RESUMEN DEL INFORME ELABORADO POR BIMCO E ICS

La flota mercante mundial necesita más oficiales. Aunque el número de marinos disponibles ha crecido en los últimos cinco años, el Seafarer Workforce Report 2026, elaborado por BIMCO y la Cámara Naviera Internacional (ICS), estima que la demanda supera actualmente en 39.100 personas la oferta de oficiales.

Por el contrario, calcula un excedente de 56.890 miembros del personal subalterno. El desequilibrio pone de relieve la importancia de la captación, la formación y la retención de profesionales, especialmente en los puestos de mayor responsabilidad y especialización.

Publicado por primera vez en 1990 con el nombre de Manpower Report, el estudio se actualiza cada cinco años para orientar la planificación de las tripulaciones y de las necesidades formativas del sector. Su edición de 2026 combina información facilitada por administraciones marítimas, empresas navieras, centros de educación y formación marítima y expertos, con datos de registros abiertos y del sistema de información STCW de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA).

Participaron 91 empresas navieras, que operaban unos 5.802 buques, 58 centros de formación de 36 países y 26 administraciones marítimas.

Una profesión sometida a una presión creciente

El crecimiento de la flota y la complejidad cada vez mayor de los buques coinciden con importantes dificultades para atraer y retener profesionales cualificados. Al mismo tiempo, los conflictos regionales, las sanciones, la piratería, los ciberataques y los cambios en las políticas comerciales y regulatorias pueden alterar las rutas y aumentar las exigencias operativas para las tripulaciones.

En este contexto, las empresas navieras deben conciliar las necesidades inmediatas de personal sin perder de vista la inversión a largo plazo en formación, seguridad y bienestar a bordo. Estos aspectos no son accesorios: resultan esenciales para mantener una fuerza laboral de la que depende buena parte del comercio mundial.

Oferta y demanda mundial de marinos

Oferta

BIMCO e ICS estiman que en 2026 hay 2.565.565 marinos cualificados disponibles para trabajar en la flota mercante internacional: 1.048.974 oficiales y 1.516.591 miembros del personal subalterno. Desde 2021, la oferta de oficiales ha crecido un 22% y la de subalternos un 47%.

La oferta está muy concentrada geográficamente. Asia aporta el 54% de los oficiales y el 63% del personal subalterno, frente al 32% y el 21%, respectivamente, de Europa. Filipinas, India, China, Rusia e Indonesia son los cinco principales países suministradores y reúnen, en conjunto, alrededor del 55% de la oferta mundial según las cifras nacionales ajustadas utilizadas en el informe (véase la nota metodológica).

Filipinas es el principal país de origen de ambas categorías. India ocupa el segundo lugar por número de oficiales y China, el segundo por personal subalterno. Los datos ajustados sitúan a China ligeramente por delante de India en el total de marinos.

DNV

Los expertos consultados señalan cambios en los países de origen de las tripulaciones. En Europa disminuye la capacidad de captación de nuevos profesionales, mientras que la guerra ha afectado a la disponibilidad de marinos ucranianos. India y Filipinas siguen aportando un volumen elevado de personal, aunque algunas empresas observan que parte de los oficiales indios busca oportunidades en tierra desde etapas tempranas de su carrera.

Algunos países africanos comienzan también a destacar como posibles fuentes de profesionales, aunque el continente aporta únicamente alrededor del 3% de la oferta mundial. Según el informe, 24 países africanos figuran en la «Lista Blanca» del Convenio STCW, que identifica a los Estados respecto de los que la OMI ha confirmado la presentación de información que acredita la aplicación de las disposiciones pertinentes del Convenio. Sin embargo, solo alrededor de diez cuentan con reconocimiento de sus sistemas de titulación por la UE. Son dos procedimientos distintos y la inclusión en la lista de la OMI no equivale, por sí sola, al reconocimiento de la UE.

Uno de los obstáculos principales es el acceso a plazas de embarque y a los periodos de navegación necesarios para completar la formación. En Tanzania, por ejemplo, se contabilizaron 10.459 marinos, pero solo 1.241 empleados, muchos de ellos en aguas interiores o tráficos costeros. En Sudáfrica, donde el desempleo juvenil alcanzó el 45,5% en 2024, la formación de marinos se integra cada vez más en las estrategias de economía azul. Iniciativas recientes de formación marítima y acceso de alumnos a plazas de embarque, impulsadas por empresas y organizaciones del sector en Ghana y Sudáfrica, muestran el potencial del continente, aunque el propio informe advierte de que todavía no existen datos suficientemente sólidos para cuantificar su oferta real.

Demanda

El crecimiento de la demanda de marinos responde principalmente a la expansión de la flota mercante mundial y al aumento de las necesidades medias de dotación en determinados tipos de buque. Entre 2021 y 2026, el número medio de oficiales por buque creció un 0,9% y el de subalternos, un 0,4%.

- La flota analizada comprende 85.148 buques, un 14% más que en 2021. Para operarlos, BIMCO e ICS estiman una demanda de 2.547.790 marinos: 1.088.080 oficiales y 1.459.710 subalternos. En los últimos cinco años, esta demanda aumentó en 666.470

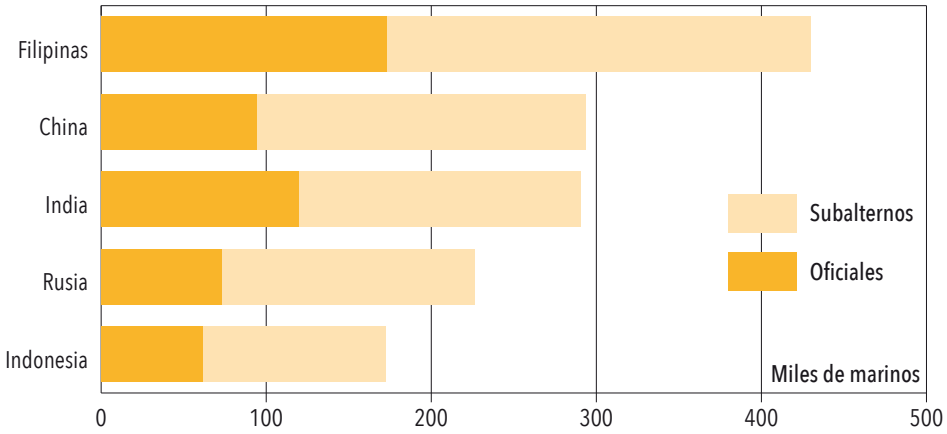
DISTRIBUCIÓN REGIONAL DE LA OFERTA MUNDIAL DE MARINOS EN 2026

	Oficiales		Subalternos		Total	
África	28.019	2,7%	53.260	3,5%	81.279	3,2%
Asia	567.511	54,1%	952.012	62,8%	1.519.523	59,2%
Asia/Europa	23.846	2,3%	32.162	2,1%	56.008	2,2%
Europa	332.664	31,7%	323.159	21,3%	655.823	25,6%
Norteamérica	63.094	6,0%	103.686	6,8%	166.780	6,5%
Oceanía	10.472	1,0%	12.509	0,8%	22.981	0,9%
Sudamérica	23.368	2,2%	39.803	2,6%	63.171	2,5%
Total	1.048.974	100,0%	1.516.591	100,0%	2.565.565	100,0%

Fuente: BIMCO/ICS, Seafarer Workforce Report 2026

OFERTA DE OFICIALES Y PERSONAL SUBALTERNO EN LOS CINCO PRINCIPALES PAÍSES SUMINISTRADORES (2026)

Fuente: BIMCO/ICS, Seafarer Workforce Report 2026.



Nota sobre la metodología

- *Las estimaciones se refieren a marinos cualificados y disponibles para prestar servicio en la flota mercante internacional. En 2026 BIMCO solicitó a las administraciones que declarasen directamente los profesionales disponibles para la navegación internacional, mientras que en ediciones anteriores se partía del total de certificados STCW expedidos y se aplicaban posteriormente ajustes. Por este motivo, el informe advierte de que las cifras de 2021 y 2026 no son directamente comparables con las de 2015 y anteriores.*

- *El informe estima, además, que aproximadamente el 15% de los oficiales con un certificado de competencia (CoC) válido no navega actualmente, bien porque trabaja en tierra, bien porque se encuentra temporalmente fuera de la profesión, aunque mantenga su certificado en vigor. En las tablas y gráficos de esta Tribuna elaborados a partir de los datos nacionales del apéndice se ha aplicado una reducción del 15% a las cifras de oficiales para hacerlas coherentes con la estimación mundial de oferta.*

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA Y DE LA DEMANDA MUNDIAL DE MARINOS (2021-2026)

	2021	2026	Variación (%)
Flota mundial (nº de buques)	74.505	85.148	+14%
Demanda total de marinos	1.881.320	2.547.790	+35%
Demanda de oficiales	883.780	1.088.080	+23,1%
Demanda de personal subalterno	997.540	1.459.710	+46,3%

Fuente: BIMCO/ICS, Seafarer Workforce Report 2026

PRINCIPALES NACIONALIDADES DE LAS TRIPULACIONES Y PAÍSES CITADOS PARA FUTURAS CONTRATACIONES

Posición	Oficiales	Personal subalterno	Total	Países citados para futuras contrataciones
1	Filipinos	Filipinos	Filipinos	Filipinos
2	Ucranianos	Indios	Ucranianos	Ucranianos /indios
3	Indios	Ucranianos	Indios	Croatas
4	Rumanos	Polacos	Rumanos	Rumanos / indonesios /vietnamitas
5	Neerlandeses /griegos/ rusos	Brasileños/ indonesios	Polacos	Polacos / birmanos / etíopes

Fuente: respuestas de las empresas encuestadas en el Seafarer Workforce Report 2026.

profesionales (+35%). El crecimiento fue del 23,1% para los oficiales y del 46,3% para el personal subalterno.

- Los buques de carga general, los graneleros y los cruceros concentran la mayor demanda de oficiales. En el caso del personal subalterno, los cruceros ocupan el primer lugar, seguidos de los graneleros y los buques de carga general.

Las empresas encuestadas identifican a los filipinos como la nacionalidad más frecuente entre sus oficiales y subalternos. Los ucranianos y los indios ocupan también posiciones destacadas. En las previsiones de futuras contrataciones, Filipinas vuelve a encabezar la lista, principalmente por la disponibilidad, motivación, cualificación y costes de sus profesionales.

Un déficit concentrado en los oficiales

En términos agregados, la oferta estimada de 2.565.565 marinos supera ligeramente la demanda de 2.547.790. Pero el aparente excedente de 17.775 profesionales oculta dos situaciones opuestas: un déficit mundial de 39.106 oficiales y un excedente de 56.881 subalternos.

Desde 2021 se han ampliado ambos desequilibrios. El déficit de oficiales ha pasado de 26.240 a 39.106, mientras que el excedente de subalternos ha aumentado de 37.640 a 56.881. La formación de los oficiales requiere más tiempo y una mayor inversión, y los puestos de mayor responsabilidad implican exigencias técnicas y de gestión elevadas. Además, las oportunidades profesionales en tierra pueden favorecer la salida temprana de algunos de estos profesionales de la navegación.

Captación, formación y retención

Las empresas encuentran mucha más dificultad para contratar oficiales que personal subalterno. El 48% de los participantes calificó de difícil o muy difícil encontrar candidatos externos adecuados para puestos de oficial, frente al 16% en el caso de los subalternos.

Los puestos más difíciles de cubrir son los de oficiales de máquinas y de puente de nivel de gestión y los de oficiales electrotécnicos de nivel operacional. En cambio, las empresas consideran relativamente fácil contratar subalternos de puente y máquinas.

> La principal dificultad no es encontrar profesionales con las titulaciones exigidas, sino oficiales con experiencia en el tipo de buque y las competencias técnicas necesarias

El principal obstáculo no parece ser la disponibilidad formal de certificados. Solo el 4% de las empresas identificó como principal dificultad la falta de las titulaciones STCW o de los certificados y habilitaciones específicos. La mayor dificultad consiste en encontrar profesionales con experiencia en el tipo de buque y con las competencias técnicas necesarias para el puesto, especialmente entre los oficiales de máquinas y los electrotécnicos.

A ello se suma una elevada movilidad laboral. En 2025, la tasa de rotación de los oficiales alcanzó el 11,9%, frente al 4,5% de 2020. Aunque parte de este incremento puede estar relacionado con el crecimiento del empleo, refleja una mayor competencia por profesionales con experiencia.

La evolución de la cantera ofrece, sin embargo, señales positivas. La relación entre alumnos y oficiales titulados ha pasado de un alumno por cada 7,6 oficiales en 2015 a uno por cada 4,8 en 2021 y uno por cada 3,8 en 2026. También ha mejorado la disponibilidad de plazas de embarque para completar los periodos de navegación exigidos por el Convenio STCW. Ninguno de los centros de formación encuestados calificó su obtención como *«muy difícil»* en 2026, frente al 6% en 2021, y los que la consideraban «difícil» descendieron del 19% al 14%.

En contrapartida, persiste un gran problema en la obtención del primer empleo como oficial tras los estudios. El 52% de los centros indicó que más de la mitad de sus titulados comienza su carrera embarcando como personal subalterno. Para un tercio de las instituciones, entre el 76% y el 100% de sus graduados

DNV

accede inicialmente a bordo en una categoría inferior a aquella para la que se ha formado.

En algunos casos, la carrera de un alumno de oficial está vinculada a acuerdos con armadores o empresas de gestión de buques y a la disponibilidad de puestos, de modo que su incorporación no depende únicamente de haber obtenido la titulación, sino también de que existan oportunidades de empleo a más largo plazo.

Para muchos titulados, aceptar inicialmente un empleo como subalterno es la vía más rápida para incorporarse a la flota, con la expectativa de promocionar después a oficial.

Nuevos perfiles y competencias

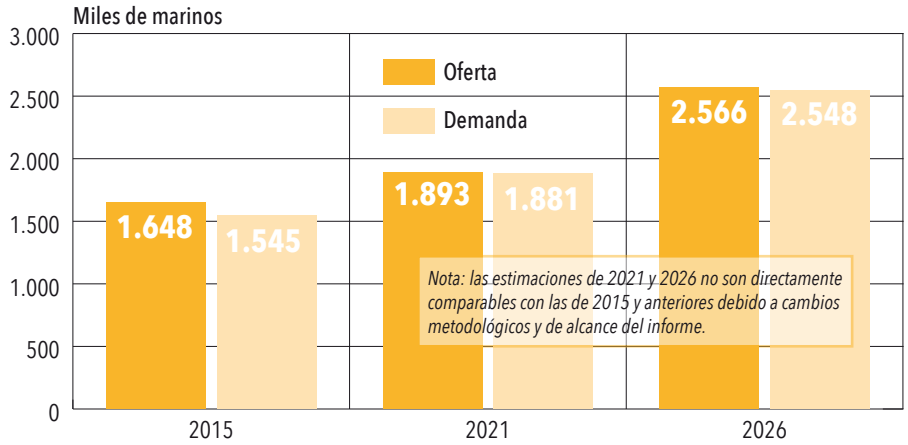
La evolución del empleo marítimo no depende únicamente del número de buques. La transición energética, el aumento del tamaño de las unidades, los cambios normativos y geopolíticos y las nuevas tecnologías están modificando las competencias que se necesitan a bordo.

- **Transición energética.** Los combustibles alternativos, los sistemas de propulsión híbrida y las tecnologías de reducción de emisiones exigen formación específica en operación, mantenimiento y seguridad.
- **Mayor tamaño y complejidad de los buques.** El crecimiento del arqueo y de la capacidad de transporte aumenta las exigencias técnicas y operativas para las tripulaciones.
- **Cambios normativos y geopolíticos.** Nuevos requisitos medioambientales, de seguridad y titulación, junto con la evolución de rutas y tráficos, incrementan la necesidad de actualización profesional y adaptación operativa.
- **Digitalización y automatización.** La inteligencia artificial, los sistemas avanzados de control, el mantenimiento basado en datos y la ciberseguridad demandan nuevas competencias digitales y electrónicas.

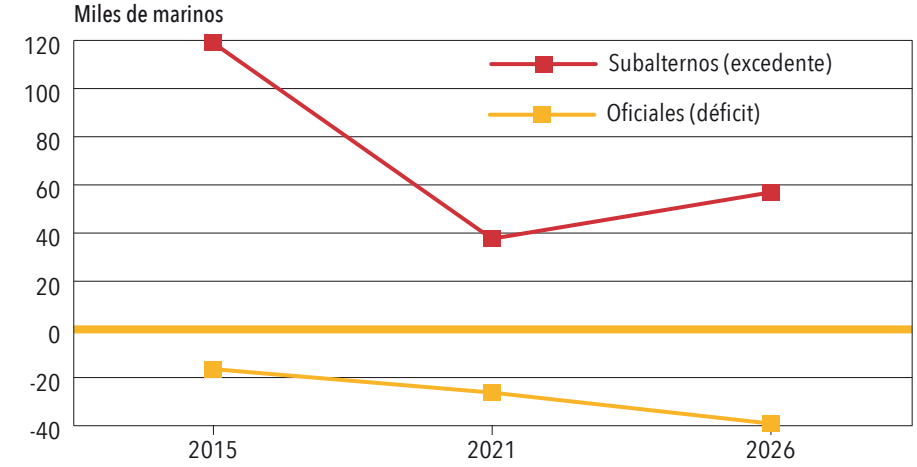
El informe señala que, en 2025, el 18% de los nuevos contratos de construcción correspondió a buques con motores capaces de utilizar combustibles alternativos, y otro 12% incorporaba soluciones técnicas para facilitar su conversión posterior. Estas transformaciones tienen consecuencias directas para la formación de las tripulaciones. Algunos de los segmentos que crecen con más intensidad exigen, además, certificados y habilitaciones específicos conforme al capítulo V del Convenio STCW.

La revisión en curso del Convenio STCW y las directrices provisionales para la formación de marinos en buques que utilizan combustibles alternativos

EVOLUCIÓN DE LA OFERTA Y LA DEMANDA MUNDIAL DE MARINOS (2015-2026)



EVOLUCIÓN DEL DÉFICIT DE OFICIALES Y DEL EXCEDENTE DE PERSONAL SUBALTERNO (2015-2026)



responden a esta evolución. También las nuevas disposiciones sobre prevención de la violencia y el acoso a bordo ponen de relieve la necesidad de atender los factores humanos, junto a las competencias técnicas.

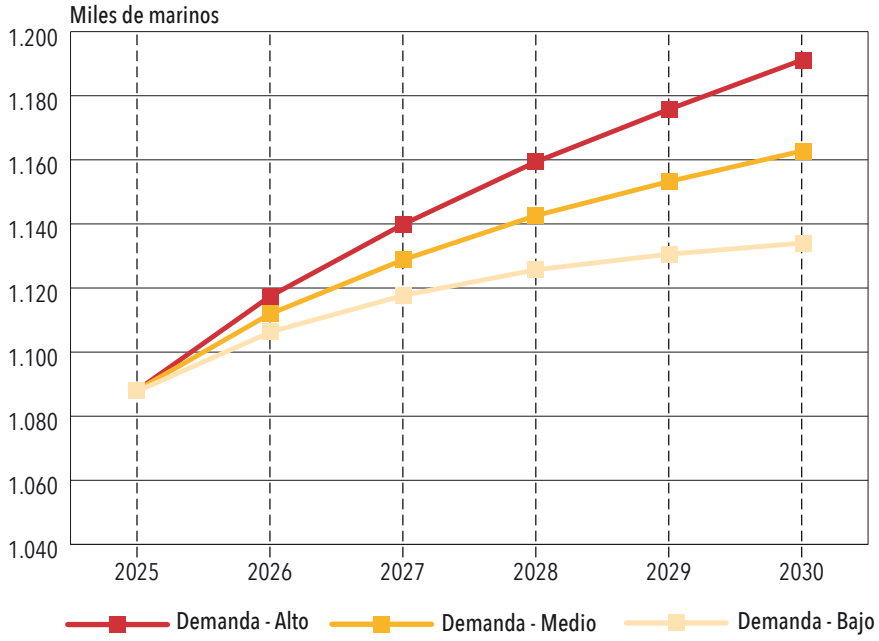
La transición energética es, por tanto, un reto tecnológico y formativo. A ello se suma la necesidad de reforzar los conocimientos de electrónica y de los sistemas de control de la maquinaria, para aprovechar las ventajas de las nuevas herramientas digitales y resolver las incidencias que puedan surgir en su operación.

Perspectivas hasta 2030

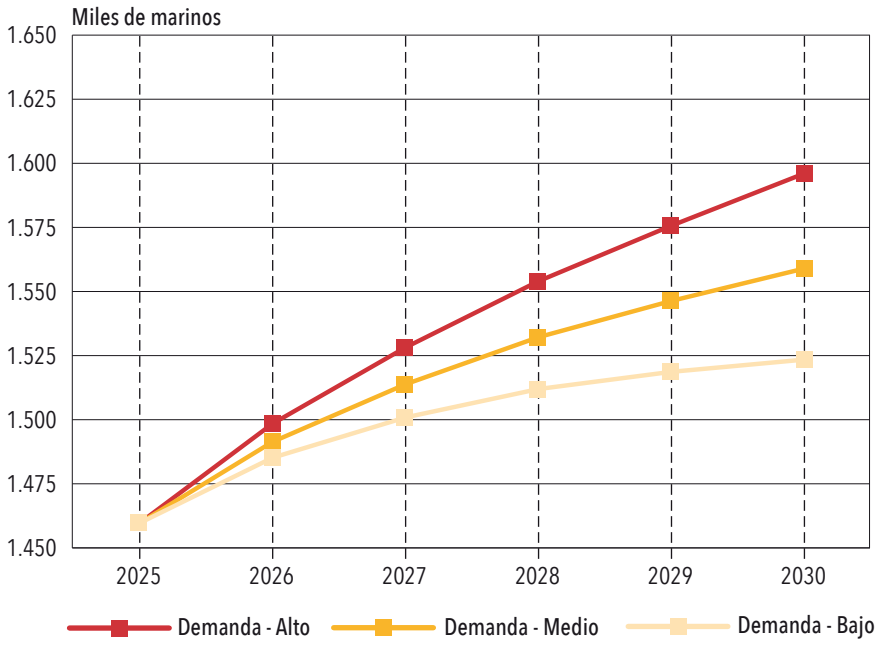
BIMCO e ICS plantean tres escenarios de crecimiento de la flota mundial hasta 2030. En todos ellos será necesario incrementar la oferta de oficiales a un ritmo superior al del personal subalterno para atender la demanda prevista:

- **Escenario bajo:** crecimiento anual de la flota del 0,7%. En 2030 se necesitarían 1.134.004 oficiales y 1.523.441 subalternos. Para atender esta demanda, la oferta debería aumentar en términos netos cada año en unos 17.005 oficiales (1,5%) y 1.488 subalternos (0,1%).
- **Escenario de referencia:** crecimiento anual de la flota del 1,15%. La demanda ascendería a 1.162.716 oficiales y 1.558.973 subalternos. La oferta tendría que aumentar anualmente en 22.747 oficiales (2,0%) y 8.475 subalternos (0,5%).

ESCENARIOS DE DEMANDA DE OFICIALES PREVISTA HASTA 2030



ESCENARIOS DE DEMANDA DE PERSONAL SUBALTERNO PREVISTA HASTA 2030



- **Escenario alto:** crecimiento anual de la flota del 1,6%. Se necesitarían 1.191.106 oficiales y 1.596.065 subalternos. Los incrementos netos anuales de la oferta serían de 28.426 oficiales (2,4%) y 16.013 subalternos (1,0%).

Estas cifras representan el crecimiento neto de la oferta necesario para atender la demanda estimada y no deben interpretarse como el volumen total de contrataciones, que también ha de compensar las bajas y salidas de la profesión.

En el escenario de referencia, el incremento acumulado requerido de oficiales hasta 2030 equivale a unos 113.735 profesionales.

Los resultados muestran que incluso variaciones moderadas en el crecimiento y la composición de la flota pueden alterar de forma significativa las necesidades de personal. La mayor presión continuará concentrándose en los oficiales, en especial en los puestos que requieren experiencia y formación especializada.

Conclusiones

El informe de 2026 confirma un desequilibrio estructural entre la oferta y la demanda mundial de profesionales del mar: faltan oficiales mientras existe un excedente de personal subalterno. La evolución de la flota y las mayores exigencias técnicas harán necesario mantener un esfuerzo sostenido de captación y formación de oficiales durante los próximos años.

La respuesta no puede limitarse a cubrir vacantes a corto plazo. Armadores, empresas de gestión de tripulaciones, administraciones marítimas y centros de formación deben colaborar para facilitar el acceso a las prácticas de embarque, mejorar la transición al primer empleo y establecer itinerarios profesionales que favorezcan la promoción y la permanencia en la carrera marítima.

La formación continua desempeñará un papel decisivo. Además de las competencias exigidas por el Convenio STCW, será necesario reforzar la cultura de seguridad, los conocimientos sobre combustibles alternativos, automatización y ciberseguridad y la capacidad de trabajo en entornos internacionales. Para los oficiales cobrarán especial importancia el liderazgo, la toma de decisiones, la gestión de los recursos del puente y la cámara de máquinas y la formación de profesionales más jóvenes.

Hacer más atractiva la profesión también exige mejorar las condiciones de trabajo y bienestar a bordo y mostrar las posibilidades de desarrollo de una carrera marítima, incluidas las oportunidades posteriores en tierra. Una planificación sostenida de las necesidades de personal y competencias será esencial para garantizar que la flota mundial disponga de las tripulaciones necesarias para operar de forma segura y eficiente.

ANAVE, como editora del boletín informativo. 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.



CONFERENCIA ANUAL SHORTSEA / SANTANDER 2026

25 DE NOVIEMBRE DE 2026
09:00H – 16:00H

PALACIO DE LA MAGADALENA. (Av. de la Magdalena, 1, 39005 Santander, Cantabria)



ORGANIZA

SHORTSEA PROMOTION CENTRE · SPAIN

Puerto de Santander
Autoridad Portuaria de Santander

PATROCINADOR PRINCIPAL

abcLOGISTIC

PATROCINADORES

moeve

ISS

Cantabriasil

OCTUBRE

01 Dña. Elena Seco se reunió con representantes de CONFITARMA y Armateurs de France para la coordinación de posiciones respecto al EU ETS. Ese mismo día, Dña. Marta Lubián asistió a una reunión telemática del grupo de trabajo Marítimo de Gasnam.

06 Dña. Marta Lubián asistió en la sede de Puertos del Estado a la segunda reunión del grupo de trabajo de OPS para la definición de las condiciones particulares del servicio comercial de conexión eléctrica de buques en puerto.

08 Dña. María Fernández-Llamazares asistió a una reunión de la Comisión de Trabajo y Seguridad Social de la CEOE.

14 Dña. Araiz Basurko participó en una reunión del Comité Marítimo de ICS.

15 Dña. Marina Ronda participó en una reunión organizada por la CEOE con la Oficina Española de Cambio Climático sobre la revisión del EU ETS.

16 Dña. Marina Ronda participó de forma telemática en una reunión del Comité de Seguridad Marítima de ECSA sobre la actualización las posiciones del Parlamento y del Consejo sobre la propuesta de la Comisión para revisar el ETS.

20 Dña. Elena Seco participó en una reunión del grupo de trabajo para el análisis del régimen de actualización y revisión de las tarifas máximas de los servicios portuarios de Puertos del Estado. Ese mismo día, D. Rafael Cerezo asistió a una reunión del grupo de trabajo de Comunicación de ECSA.

21



Dña. Elena Seco participó en una reunión del consejo asesor de DNV.

22 Dña. Marina Ronda participó de forma telemática en la segunda reunión del grupo de trabajo del índice de precios de los servicios portuarios técnico-náuticos, del Observatorio de los Servicios Portuarios. Ese mismo día, Dña. Marta Lubián asistió de forma telemática a una reunión del grupo de trabajo Maritime Security de ECSA, acerca de la situación de seguridad marítima en el estrecho de Ormuz, el mar Rojo, la cuenca somalí y el mar Negro, entre otros asuntos.

26 Dña. Marina Ronda participó de forma telemática en una reunión de consulta a las partes interesadas sobre la propuesta de revisión del ETS, con el eurodiputado alemán D. Peter Liese, de la Comisión de Medio Ambiente, Clima y Seguridad Alimentaria.

27



Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko se reunieron con el diputado del Grupo Parlamentario Popular D. Juan Antonio Rojas, en la sede de ANAVE. Ese mismo día, Dña. María Fernández-Llamazares asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva del ISM.

30 Dña. Araiz Basurko se reunió con representantes de la Universidad Marítima Internacional de Panamá (UMIP), acompañados por representantes del IME, para explorar posibles vías de colaboración e identificar ámbitos de interés común para la UMIP y ANAVE.

AGENDA

Del 11 al 13 de noviembre de 2026

CONGRESO NET-ZERO MAR 2026

La Alianza Net-Zero MAR organiza una nueva edición de su congreso anual para impulsar la transformación sostenible del sector portuario y del transporte marítimo que, en esta ocasión, tendrá lugar en Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria. Este congreso reunirá durante tres días a expertos, empresas y administraciones en ponencias y mesas redondas sobre los asuntos relacionados con la descarbonización del sector. Los miembros de la Alianza tienen derecho a dos representantes de forma gratuita y 250€ a partir del tercero. No socios 750€ por delegado. Más información en el siguiente enlace.

Del 18 al 20 de noviembre de 2026

DESIGNATED PERSON ASHORE (DPA)

DNV Maritime Academy ofrece este curso *online* y en inglés, sobre personas designadas en tierra, con el objetivo de proporcionar los conocimientos necesarios acerca del Código ISM y según los criterios de la OMI. El curso tiene una duración de 16 horas lectivas y un precio de 1.050€ + IVA. Más información en el siguiente enlace.

25 de noviembre de 2026

CONFERENCIA ANUAL SHORTSEA SHIPPING

La Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain) celebrará este año en Santander su Conferencia Anual. En esta conferencia, como en anteriores ediciones, se debatirán cuestiones de gran importancia para el sector, como los corredores verdes, la viabilidad de las normativas de sostenibilidad para el SSS en España y Europa, el nuevo marco regulatorio TEN-T y su instrumento financiero, nuevos combustibles para el transporte marítimo, así como el apoyo financiero europeo, los eco-incentivos y la digitalización. Más información en la web de la Asociación: https://www.shortsea.es/

Convocatoria abierta

AUDITOR INTERNO ISM PARA NAVIERAS

La aplicación efectiva y la verificación de la eficiencia de un sistema de gestión de seguridad requieren auditorías internas periódicas. El enfoque y el alcance de una auditoría difieren ampliamente de una inspección. El Instituto Marítimo Español (IME) ofrece este curso en colaboración con Bureau Veritas Business School para preparar auditores internos del código ISM para navieras. Este curso online requiere un amplio conocimiento de los códigos tratados. Tiene una duración de 45 horas y tiene un precio de 430€ + IVA. Más información en la página del curso: https://www.ime.es/curso-ime/curso-de-auditor-interno-ism/

Convocatoria abierta

INCOTERMS 2020

Los Incoterms son términos de comercio internacional que se usan en todo tipo de transacciones para definir cuestiones como el reparto de costes, el punto de entrega, la transmisión de riesgos o el pago del seguro. Los publica la ICC o Cámara de Comercio Internacional. Los últimos fueron presentados a nivel mundial en septiembre de 2019. El Instituto Marítimo Español (IME) organiza este curso eminentemente práctico, que cuenta con los mejores expertos en este ámbito y que permitirá conocer en detalle los Incoterms 2020 desde varios enfoques prácticos y técnicos. Tiene una duración de 10 horas lectivas y un precio de 200€. Se dispondrá de un mes para completar todo el itinerario formativo y las evaluaciones. Transcurrido ese tiempo, el acceso al curso se cerrará. Más información: https://www.ime.es/curso-ime/implementacion-incoterms-2020/



NOVEDADES NORMATIVAS SOBRE SEGURIDAD Y MEDIO AMBIENTE

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

EDICIÓN MAYO 2026

ÍNDICE

1. SOLAS Y OTROS CÓDIGOS RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD DEL BUQUE
    - 1.1. Entrada en vigor de enmiendas adoptadas.
    - 1.2. Otros asuntos relacionados con la seguridad marítima.
2. MARPOL Y OTROS ASUNTOS RELACIONADOS CON LA PROTECCIÓN DEL MEDIOAMBIENTE MARINO
    - 2.1. Enmiendas en periodo de cumplimiento y próxima entrada en vigor de enmiendas ya adoptadas.
    - 2.2. Anexos de MARPOL.
    - 2.3 Otros asuntos relacionados con la protección del medioambiente.
3. UNIÓN EUROPEA (UE)
    - 3.1 Novedades normativas publicadas en el DOUE.
    - 3.2 Otros asuntos comunitarios.
4. PIRATERÍA
5. PORT STATE CONTROL
    - 5.1. Resultados del PSC para buques de pabellón español
    - 5.2. Campaña de Inspección Concentrada (CIC)
    - 5.3. Otros asuntos relacionados con el PSC
6. NORMATIVA ESPAÑOLA
    - 6.1. Novedades normativas publicadas en el BOE
    - 6.2. Otros asuntos relacionados con la normativa española

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Más información y pedidos: abasurko@anave.es

Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España / +34 91 458 00 40 / info@anave.es / www.anave.es