

Evolución del mercado: Barcos (CN 89) — 2015–2025

Introducción

El capítulo 89 del código aduanero común abarca una amplia gama de embarcaciones y artefactos flotantes, desde transatlánticos y yates de recreo hasta plataformas de perforación, remolcadores y buques faro. Durante el período 2015-2025, el comercio exterior de la UE en este sector ha experimentado una mutación profunda: el valor de los intercambios creció con fuerza mientras el número de unidades físicas se derrumbó, los precios unitarios se multiplicaron, la concentración geográfica de los socios aumentó y el perfil productivo comunitario se orientó hacia los buques de mayor valor añadido. Este informe analiza e interpreta las principales dinámicas observadas, con base exclusivamente en los datos del panel de comercio europeo.

1. De la cantidad al valor: mutación estructural del comercio de artefactos flotantes

El valor de los intercambios crece pese al desplome de las unidades físicas

Entre 2015 y 2025, las exportaciones extracomunitarias de barcos pasaron de 16,1 mil millones € a 21,0 mil millones € (+30,3 %), mientras que las importaciones subieron de 8,9 mil millones € a 13,1 mil millones € (+47,7 %). Sin embargo, el volumen de unidades exportadas cayó de 455 623 a 94 866 (–79,2 %) y el de importadas de 5 740 070 a 127 370 (–97,8 %). Este contraste revela un desplazamiento masivo desde el intercambio de muchas unidades de bajo valor hacia pocas unidades de muy alto valor (véase Comercio exterior de barcos).

Indicador	2015	2025	Cambio
Exportaciones (millones €)	16 133	21 022	+30,3 %
Importaciones (millones €)	8 857	13 083	+47,7 %
Unidades exportadas	455 623	94 866	–79,2 %
Unidades importadas	5 740 070	127 370	–97,8 %

Los precios unitarios se disparan: de barcos pequeños a megabuques

El precio medio de exportación por unidad se multiplicó por más de seis, pasando de 20 092 € a 128 025 € (+537,2 %). En el lado importador, el salto fue aún más extremo: de 385 € por unidad a 41 209 € (+10 600,4 %). La sustitución de pequeñas embarcaciones de recreo, botes y artefactos flotantes ligeros por transatlánticos, cruceros, yates de gran eslora y plataformas especiales explica esta explosión de los precios unitarios (misma fuente anterior).

El superávit comercial se mantiene sólido y la autonomía se refuerza

A pesar del mayor crecimiento de las importaciones en valor, el saldo comercial siguió siendo ampliamente positivo: 7,3 mil millones€ en 2015 y 7,9 mil millones€ en 2025 (+9,1 %). La tasa de dependencia neta de importaciones (que es negativa cuando la UE es exportadora neta) pasó de -25,5 % a -38,6 %, lo que indica que el sector se volvió aún más autónomo y orientado a la exportación (véase Dependencia neta de importaciones). La propensión exportadora (exportaciones/producción) subió del 42,0 % al 44,4 % en 2024, confirmando una vocación exterior cada vez mayor (Propensión exportadora).

2. Reconfiguración geográfica: concentración de socios y nuevos flujos comerciales

Estados Unidos y Turquía, motores del crecimiento exportador

El principal mercado de las exportaciones comunitarias es Estados Unidos, cuyas compras pasaron de 3,1 mil millones€ a 6,3 mil millones€ (+106,9 %). Otros destinos que ganaron peso fueron Turquía (de 152 M€ a 497 M€, +227,3 %) y el Reino Unido (de 721 M€ a 1 133 M€, +57,2 %). Por el contrario, las exportaciones a Noruega se redujeron de 2,0 mil millones€ a 1,1 mil millones€ (-45,6 %) y varios socios de menor tamaño, como Paraguay y Ghana, experimentaron fuertes contracciones (véase Principales socios comerciales).

Principales destinos de exportación (millones €)

Socio	2015	2025	Cambio
Estados Unidos	3 064	6 338	+106,9 %
Reino Unido	721	1 133	+57,2 %
Noruega	1 999	1 087	-45,6 %
Turquía	152	497	+227,3 %
Serbia	6	32	+426,6 %

China y Corea del Sur dominan las importaciones; proveedores como Rusia y Bahamas se desploman

En las importaciones, China casi cuadruplicó su valor (de 698 M € a 2 832 M €, +305,7 %) y junto con Corea del Sur (que alcanzó 3 823 M € en 2025) concentran hoy la mayor parte de las compras extracomunitarias. Al mismo tiempo, las importaciones desde Rusia cayeron un 99,3 % (de 273 M € a 2 M €) por las sanciones, y las procedentes de Bahamas se contrajeron un 94,7 %. El Reino Unido y Noruega mantuvieron flujos relativamente estables, aunque con una volatilidad significativa (misma fuente de socios y Volatilidad del comercio).

Principales orígenes de importación (millones €)

Socio	2015	2025	Cambio
China	698	2 832	+305,7 %
Reino Unido	658	719	+9,2 %
Noruega	617	689	+11,6 %
Rusia	273	2	-99,3 %
Bahamas	668	35	-94,7 %
Serbia	9	63	+584,0 %

Creciente concentración y volatilidad de precios

El índice Herfindahl-Hirschman (HHI) de las importaciones en valor se duplicó, pasando de 840 a 2 064 (+145,7 %), y el de exportaciones de 822 a 1 737 (+111,3 %), lo que evidencia una mayor dependencia de unos pocos grandes socios (Concentración del comercio). Además, el análisis de shocks revela eventos extremos de precios, como el registrado en las importaciones británicas en 2023 (precio multiplicado por 19) o en las exportaciones a Estados Unidos en 2022, asociados a entregas puntuales de buques de alto valor unitario (Eventos de shock de precios).

3. Reordenación de la industria naval europea: especialización, producción y segmentos

Italia, Países Bajos y Dinamarca lideran el nuevo mapa exportador de la UE

Dentro de la UE, el liderazgo exportador se ha reconfigurado notablemente. Italia aumentó sus ventas extracomunitarias de 1,8 mil millones € a 4,5 mil millones € (+146,9 %), Países Bajos de 1,8 mil millones € a 3,4 mil millones € (+87,6 %) y Dinamarca casi duplicó sus exportaciones (+91,7 %). En cambio, Polonia y Chipre redujeron sus exportaciones en torno a la mitad. En el lado importador, los Países Bajos multiplicaron por más de 17 sus

compras extracomunitarias (de 157 M € a 2 698 M €, +1 622,3 %), mientras que Polonia las recortó un 76,2 % (véase Comercio por Estado miembro).

Exportaciones por Estado miembro (millones €)

Estado miembro	2015	2025	Cambio
Italia	1 816	4 483	+146,9 %
Países Bajos	1 830	3 434	+87,6 %
Alemania	2 178	2 862	+31,4 %
Polonia	3 082	1 578	-48,8 %
Chipre	854	446	-47,7 %
Dinamarca	400	768	+91,7 %

Producción: menos barcos, mucho más valor

La producción comunitaria medida en unidades físicas descendió de 77 866 (2003) a 54 496 en 2024 (-30,0 %), mientras que su valor casi se duplicó, pasando de 1,7 mil millones € a 3,2 mil millones € (+85,6 %) (Producción comunitaria de barcos). Este desacople confirma el giro estratégico hacia embarcaciones de mayor complejidad y precio. En 2025, los Estados miembros más especializados en este capítulo arancelario — según la ventaja comparativa revelada— eran Chipre (RSCA 0,9861), Malta (0,8757) e Italia (0,6215), mientras que Irlanda, Luxemburgo y Hungría presentaban una especialización casi nula (Especialización exportadora).

Transatlánticos y yates concentran la mayor parte del valor comercial

A nivel de segmentos, los transatlánticos, cruceros, cargueros y buques similares (partida 8901) representaron 13,3 mil millones € de las exportaciones en 2025 (frente a 7,9 mil millones € en 2015). Los yates y embarcaciones de recreo (8903) fueron el segundo segmento exportador, con 11,4 mil millones € (5,3 mil millones € en 2015). En las importaciones, crecieron con fuerza tanto los buques de transporte (8901) como los yates (8903), este último pasando de 1,5 mil millones € a 4,4 mil millones € (Comercio por tipo de barco). La fuerte reducción de las cantidades en todos estos segmentos confirma que el valor añadido proviene de la construcción de grandes buques, no del comercio de pequeñas unidades.

Conclusión

La década 2015-2025 ha transformado el comercio europeo de barcos en un sector de alto valor, intensamente concentrado en pocos socios y orientado hacia megabuques. Las

exportaciones mantienen un sólido superávit y la autonomía del sector ha mejorado, apoyada en la especialización productiva de Estados miembros como Italia, Países Bajos y Dinamarca. Sin embargo, la creciente dependencia de China y Corea del Sur en las importaciones, junto con una concentración geográfica al alza y una volatilidad de precios ocasionalmente extrema, plantean retos a vigilar. La industria naval comunitaria parece haber apostado con éxito por la calidad y el tamaño, pero no está exenta de riesgos derivados de esa misma concentración.

Generado el 2026-07-24 a partir de datos de tradedashboard.eu

Informe generado por una máquina: acelera el análisis humano, aun a riesgo de inducirlo a veces a error. Nunca puede reemplazarlo por completo.

Si necesita asesoramiento sobre la política comercial europea, o representación de sus intereses en Bruselas, no dude en contactarme en support@tradedashboard.eu. Encontrará mi CV en esta dirección.