

Industria naval en China

A. CIFRAS CLAVE

La industria naval china representa aproximadamente el 50 % de los pedidos mundiales de buques, destacando por su capacidad de producción a gran escala y su especialización en tecnología avanzada, especialmente en la construcción de buques de carga, petroleros y contenedores.

La fabricación está concentrada en la China State Shipbuilding Corporation (CSSC), que tras la fusión con China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC) en 2019 se convirtió en la mayor empresa del sector, con un volumen de facturación que superó los 82.000 millones de euros en el año 2023.

Cifras clave del sector naval (2023)	
Volumen de entregas	42,32 millones DWT
Volumen de pedidos	71,2 millones DWT
Volumen de pedidos acumulados	139,39 millones DWT
Ingresos totales	82.070 millones de euros
Beneficios totales	3.386 millones de euros

DWT: *Deadweight tonnage* (toneladas de peso muerto, TPM).

Fuente: Datos de la [Asociación de la Industria de Construcción Naval de China](#)

B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

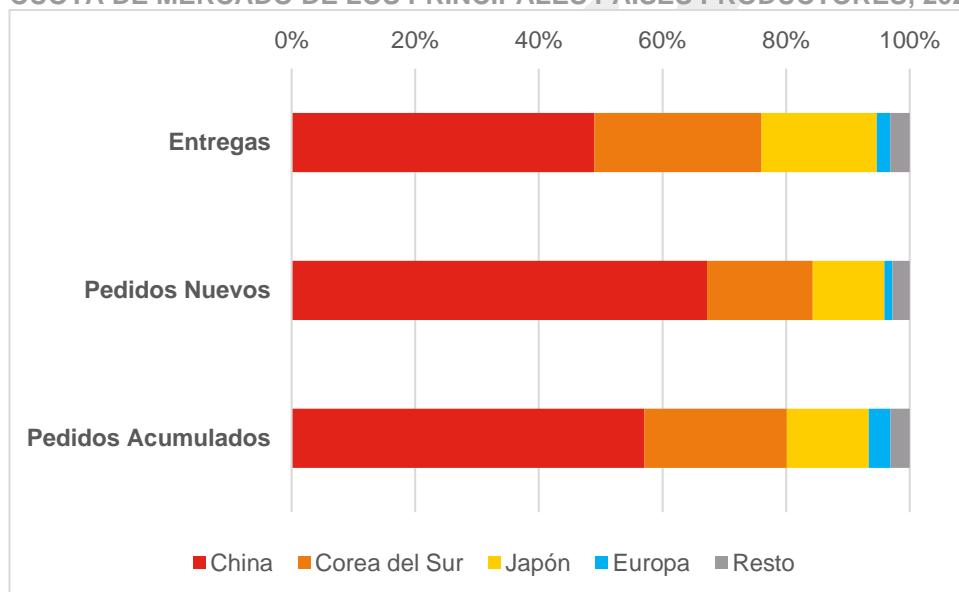
B.1. Definición del sector

La industria naval se dedica al diseño, construcción, reparación y mantenimiento de embarcaciones de mercancías, barcos de recreo, buques de guerra o cruceros de pasajeros. En términos generales, está compuesta por astilleros, operadores navales, fabricantes de componentes y sistemas especializados para embarcaciones, además de subsectores dedicados a prestar servicios técnicos, logísticos y financieros. La clasificación arancelaria para el sector naval está recogida principalmente en el código TARIC en la sección XVII (material de transporte), capítulo 89 (barcos y otras estructuras flotantes) donde se clasifican, únicamente, los buques finalizados. Sin embargo, una extensa cadena de suministros y materias es fundamental para lograr el producto final. En este segundo grupo destacan: materiales de construcción (acero y aluminio), motores y sus partes, materiales de navegación, etc.

B.2. Tamaño del mercado

La industria de fabricación naval está dominada por Asia, con China en cabeza, ocupando alrededor del 50 % del mercado, seguida por Corea del Sur y Japón. En 2023, la producción nacional china de buques fue de 42,32 millones de toneladas de peso muerto, lo que representó un incremento del 11,8 % en comparación con el año anterior. Los nuevos pedidos fueron de 71,2 millones de TPM, acumulando la cartera de pedidos hasta 139,39 millones de TPM, un crecimiento interanual del 32 %. Las exportaciones representaron el 81,6 % de las entregas, el 93,4 % de los nuevos pedidos y el 93,4 % de los pedidos en cartera.

CUOTA DE MERCADO DE LOS PRINCIPALES PAISES PRODUCTORES, 2023



Fuente: Datos de [BRS Shipbrokers](https://www.brs-shipbrokers.com)

B.3. Exportaciones de buques de China

En 2023, la industria de la construcción naval en China registró un incremento notable en las exportaciones, alcanzando un valor total de 29.564 millones de euros, lo que representó un incremento acumulado del 37 % en los últimos 10 años. Sin embargo, el sector muestra una evolución diversa según el tipo de embarcación y su función. Entre los TARIC analizados, hay que destacar el enorme peso de la partida 8901 en el total de exportaciones, superando el 78 % y alcanzando los 23.222 millones de euros. Además, junto con el TARIC 8905, supone el 95 % de las exportaciones.

EXPORTACIONES CHINAS DE BUQUES (TARIC 89)
(en millones de EUR)

TARIC	Descripción	2013	2023	Variación	Porcentaje de las exportaciones
8901	Transatlánticos, barcos para excursiones (de cruceros), transbordadores, cargueros, gabarras (barcazas) y barcos similares para transporte de personas o mercancías	16.029	23.222	+45 %	78,55 %
8902	Barcos de pesca; barcos factoría y demás barcos para la preparación o la conservación de los productos de la pesca	45	130	+191 %	0,44 %
8903	Yates y demás barcos y embarcaciones de recreo o deporte; barcas (botes) de remo y canoas	204	524	+157 %	1,77 %
8904	Remolcadores y barcos empujadores	848	273	- 68 %	0,92 %
8905	Barcos faro, barcos bomba, dragas, pontones grúa y demás barcos en los que la navegación sea accesoria en relación con la función principal; diques flotantes; plataformas de perforación o explotación, flotantes o sumergibles	3.756	4.880	+30 %	16,51 %
8906	Los demás barcos, incluidos los navíos de guerra y barcos de salvamento excepto los de remo	536	338	- 37 %	1,14 %
8907	Los demás artefactos flotantes (por ejemplo: balsas, depósitos, cajones, incluso de amarre, boyas y balizas)	94	196	+108 %	0,66 %
8908	Barcos y demás artefactos flotantes para desguace	-	-	-	-
TOTAL		21.513	29.564	+37 %	100 %

Fuente: Datos de TradeMap.

En términos de peso muerto, se entregaron al exterior 34,53 millones de TPM, creciendo un 12,6 % interanual. Los nuevos pedidos de exportación fueron de 66,51 millones de TPM, acumulando la cartera de pedidos hasta 130,15 millones de TPM, un 36,7 % más que el año anterior.

B.4. Importaciones de materiales para la industria naval

El crecimiento de la industria naval en China ha impulsado una fuerte demanda de materiales clave, como acero, aluminio, maquinaria y componentes especializados, que en muchos casos deben ser importados para satisfacer las necesidades del sector.

Entre 2013 y 2023, las importaciones de materiales para la industria naval en China muestran una tendencia mixta, con una ligera expansión en el valor total de los materiales importados, que aumentó un 10 %. Sin embargo, algunos materiales clave registraron caídas notables, como las importaciones de acero en productos laminados planos no aleados, que disminuyeron un 14,54 %, mientras que otros productos de acero laminado registraron una caída aún más pronunciada del 52,28 %. El aluminio también experimentó una ligera reducción del 10,23 %.

Por otro lado, las importaciones de motores marinos y máquinas de soldadura también disminuyeron, aunque en menor medida, con caídas del 6,23 % y 10,03 %, respectivamente.

PRINCIPALES IMPORTACIONES DE MATERIALES DEL SECTOR EN CHINA
(en millones de EUR)

TARIC	Descripción	2013	2023	Variación
7208	Materiales de construcción de buques: Acero (productos laminados planos de hierro o acero no aleado)	1.589	1.358	- 14,54 %
7211	Materiales de construcción de buques: Acero (otros productos laminados planos)	150	72	- 52,28 %
7606	Materiales de construcción de buques: Aluminio (hojas y tiras, de espesor superior a 0,2 mm)	1.086	975	- 10,23 %
8407 y 8408	Motores marinos de combustión interna	4.320	4.051	- 6,23 %
8409	Partes de motores	2.673	2.750	+2,88 %
8487.10	Hélices y partes	147	275	+86,48 %
8515	Máquina de soldadura	744	670	- 10,03 %
8526	Equipo de navegación (aparatos de radar, radionavegación)	500	2.061	+311,83 %
9014	Instrumentos náuticos (instrumentos y aparatos de navegación)	173	309	+79,01 %
TOTAL		11.383	12.520	+9,99 %

Fuente: Datos de TradeMap.

En el lado positivo, las importaciones de algunos materiales y componentes especializados experimentaron un fuerte aumento, destacando los equipos de navegación, que crecieron un 311,83 %, los instrumentos náuticos, con un alza del 79,01 %, o las hélices con un 86,48 %. Estos datos sugieren un menor peso en la importación de componentes de menor valor añadido a medida que se desarrolla la cadena de suministro local y un incremento de componentes de alta tecnología y precisión, probablemente en respuesta a la demanda internacional de flotas y la necesidad de incorporar tecnología avanzada en los buques fabricados.

B.5. Principales actores

B.5.1. Empresas

- **China State Shipbuilding Corporation (CSSC):** mayor conglomerado del mundo en la construcción de buques; tras la integración de la CSIC en 2019, aglutina el 21 % de los pedidos globales en términos de TPM, y es de propiedad estatal. Además, posee más de 95 entidades filiales y alrededor de 200.000 empleados¹. Sus filiales producen desde portacontenedores hasta submarinos.
- **COSCO Shipping Heavy Industries:** una de las principales compañías de transporte marítimo del mundo, asimismo, tiene astilleros para la construcción y reparación de embarcaciones.
- **SINOPEC y China National Offshore Oil Corporation (CNOOC):** son compañías energéticas, juegan un papel importante en la construcción de buques especializados, como plataformas petrolíferas flotantes y buques para el transporte de GNL.

B.5.2. Organismos públicos

- **Ministerio de Industria y Tecnología de la Información (MIT):** supervisa el desarrollo industrial de sectores clave, incluida la industria naval. Además, establece políticas para modernizar los astilleros, mejorar la tecnología de construcción naval y aumentar la capacidad competitiva del país.

¹ <https://fortune.com/company/china-state-shipbuilding/>

B.5.3. Asociaciones

- **China Association of the National Shipbuilding Industry (CANSI):** principal asociación que representa a la industria de construcción naval en China. Agrupa a astilleros, fabricantes de equipos, empresas de ingeniería naval y otras entidades relacionadas. También promueve la cooperación en el sector, proporciona asesoramiento técnico, organiza exposiciones y foros.
- **Shanghai International Shipping Institute (SISI):** actúa como un centro de investigación y cooperación para el desarrollo del transporte marítimo y la construcción naval en Shanghai, uno de los principales clústeres marítimos del mundo.
- **China Marine Equipment Industry Association (CMEIA):** agrupa a fabricantes de equipos y componentes para la construcción de buques, como motores, sistemas electrónicos y de propulsión. Trabaja para mejorar la calidad de los productos fabricados en China, promover la innovación tecnológica y facilitar la colaboración entre empresas y universidades.

C. LA OFERTA ESPAÑOLA

En cuanto a la construcción final de buques, el mercado español está principalmente enfocado en la exportación, destinando el 85 % de su producción a mercados internacionales, especialmente para proyectos de mayor valor añadido y componente tecnológico. España tiene posición de liderazgo en barcos de patrulla, buques de investigación oceanográfica y naves de servicio *offshore*, destacando asimismo en la exportación de materiales y componentes. La siguiente tabla muestra el valor de las exportaciones de buques, materiales y componentes de España:

EXPORTACIONES ESPAÑOLAS DE BUQUES, MATERIALES Y COMPONENTES EN 2023
(en miles de EUR)

BUQUES		MATERIALES Y COMPONENTES	
TARIC	Valor exportado	TARIC	Valor exportado
8901	19.425	7208	832.538
8902	241.246	7211	147.136
8903	395.476	7606	688.494
8904	14.937	8407 y 8408	2.134.987
8905	9.969	8409	725.828
8906	736.732	8487.10	64.194
8907	40.292	8515	181.632
		8526	268.326
		9014	66.343
Total	1.458.077	Total	5.109.478

Fuente: Datos de TradeMap.

España destaca especialmente en la partida 8906 (*barcos, incluidos los navíos de guerra y barcos de salvamento excepto los de remo*), que representa más de la mitad del total de las exportaciones, alcanzando los 736 MEUR en 2023. La partida comprendida por yates y demás barcos y embarcaciones de recreo o deporte (8903) abarca más de un cuarto de las exportaciones.

En cuanto a materiales y componentes, con más de un 40 % del total de las exportaciones, destacan las categorías de motores marinos de combustión interna (8407 y 8408), sumando más de 2.100 MEUR de exportación, siendo a su vez ambas partidas las de mayor valor importado por China. Los materiales de construcción (acero y aluminio) y partes de motores también destacan, con un peso aproximado del 15 % cada una en el total.

D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

La industria naval china se presenta como un mercado de gran interés para las empresas de componentes, particularmente aquellas especializadas en tecnología avanzada y soluciones sostenibles. China está comprometida en mejorar sus modos de producción para garantizar estándares de seguridad más altos, abordando una demanda que ya excede su capacidad actual de producción².

- **MODOS DE PRODUCCIÓN DE FORMAS SEGURAS**

Este enfoque crea oportunidades para empresas españolas especializadas en sistemas de seguridad industrial y gestión de riesgos para la implementación de estándares avanzados. Las empresas podrían proveer/ofrecer soluciones más seguras y eficientes a los astilleros o proveedores Tier-1 en China.

- **FALTA DE CAPACIDAD DE PRODUCCIÓN PARA LA CANTIDAD DE DEMANDA**

China afronta una brecha significativa entre su capacidad de producción naval y la gran demanda de buques, plataformas y embarcaciones especializadas, tanto a nivel interno como internacional. Esta situación abre una ventana de oportunidad para empresas extranjeras con tecnología avanzada en optimización productiva y experiencia en procesos eficientes.

- **TRANSFORMACIÓN VERDE Y MEJORA DE LA EFICIENCIA**

La industria naval china se encuentra en una fase de transición hacia la sostenibilidad para reducir su huella de carbono y cumplir las exigencias de estándares internacionales. Esta transformación implica inversiones en energías limpias, tecnologías de eficiencia energética y prácticas de construcción sostenible, etc. Las empresas que ofrezcan soluciones ecológicas, como sistemas de propulsión eléctrica y de biometano, o tecnologías de optimización energética, pueden encontrar oportunidades de colaboración en este contexto.

- **ALTA DEMANDA DEL SECTOR PARA EL FUTURO PRÓXIMO**

La demanda del sector naval sigue creciendo en el mundo, y se proyecta que China seguirá teniendo una cuota importante en el futuro. Para las empresas españolas del sector, esto representa un reto para crear confianza en los astilleros chinos y colaborar en proyectos de gran envergadura, aportando sus productos o servicios especializados.

E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

E.1. Distribución

La industria naval está dominada principalmente por el grupo de propiedad estatal, **China State Shipping Corporation (CSSC)**, el cual se ha fusionado con otras empresas del sector. Posee un elevado grado de integración vertical, abarcando prácticamente toda la cadena de suministro, por lo que las empresas extranjeras que quieran acceder al mercado chino necesitarán trabajar principalmente con las empresas subsidiarias y proveedores que suministran a CSSC.

E.2. Legislación aplicable y otros requisitos

E.2.1. Independencia de cadena de suministro

Desde comienzos de los 2000, Pekín ha restringido las inversiones extranjeras en el sector naval, con la consecuencia de que las empresas extranjeras únicamente fabrican el 5 % de los barcos construidos en el país. Además, China declaró que las empresas estatales debían mantener una posición dominante en la construcción naval, lo que asegura que dos tercios de los barcos chinos sean fabricados por empresas controladas por el Estado³.

Asimismo, ante la guerra comercial y tecnológica, el *decoupling* y *de-risk*, China busca independizarse de los demás actores, creando un ecosistema hegemónico de cadena de suministro en el país, y podría elevar el acceso de entrada para muchas empresas extranjeras.

² www.cansi.org.cn/index.php/cms/document/19204.html

³ www.foreignpolicy.com/2024/04/19/china-ships-shipbuilding-shipping-shipyards-unfair-competition/

E.2.2. Tecnología de doble uso

Ante el peso que están adquiriendo los asuntos de seguridad nacional y las crecientes tensiones geopolíticas, surge la necesidad de hacer un análisis detallado del impacto que puedan tener las medidas de restricción a la exportación de material, equipamiento y tecnología de doble uso dirigida al sector naval.

E.3. Ayudas

China ha consolidado su posición como líder mundial en la construcción naval, gracias al apoyo gubernamental en forma de subsidios y políticas industriales estratégicas. El apoyo estatal combinado a las empresas chinas en la industria del transporte marítimo y la construcción naval ascendió a aproximadamente 132.000 MUSD entre 2010 y 2018. Este respaldo incluye financiamiento preferencial, reducción de costes de entrada para astilleros y subsidios directos a la producción.

Sin embargo, también se observan efectos negativos, como una fragmentación industrial y la entrada de productores ineficientes que perpetúan la sobrecapacidad. Por lo tanto, aunque estas políticas lograron aumentar la inversión y la producción, las ganancias netas en eficiencia y rentabilidad han sido limitadas⁴.

E.4. Ferias

- Beijing International Offshore Engineering Technology and Equipment Exhibition (CIPPE) 2025 (Pekín, 26 al 28 de marzo): www.chinamaritime.com.cn
- China Shanghai International Boat Show 2025 (Shanghai, 30 de marzo al 2 de abril): www.boatshowchina.com
- Marintec China 2025 (Shanghai, 2 al 5 de diciembre): www.marintecchina.com

F. INFORMACIÓN ADICIONAL

F.1. Instituciones

- China Association of the National Shipping Industry (CANSI): www.cansi.org.cn
- China State Shipbuilding Corporation (CSSC): www.cssc.net.cn

F.2. Publicaciones

- *China Briefing*: www.china-briefing.com
- Análisis del funcionamiento económico de la industria naval en 2023 (CANSI): www.cansi.org.cn/index.php/cms/document/19204.html
- Informe anual 2024 de BRS Shipbrokers: www.brsshipbrokers.com/publications

⁴ www.csis.org/analysis/hidden-harbors-chinas-state-backed-shipping-industry

G. CONTACTO

La **Oficina Económica y Comercial de España en Pekín** está especializada en ayudar a la internacionalización de la economía española y la asistencia a empresas y emprendedores en **China**.

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas: el acceso al mercado de China, la búsqueda de posibles socios comerciales (clientes, importadores/distribuidores, proveedores), la organización de agendas de negocios en destino, y estudios de mercado ajustados a las necesidades de la empresa. Para cualquier información adicional sobre este sector contacte con:

Spain Building 5th-6th Floor AI-B Gongtinanlu
Chaoyang District
Beijing 100020 - China
Teléfono: +86 1058799733
Correo electrónico: pekin@comercio.mineco.es
<http://china.oficinascomerciales.es>

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

Ventana Global

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h) informacion@icex.es

Para buscar más información sobre mercados exteriores [siga el enlace](#)

INFORMACIÓN LEGAL: Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

AUTOR

Aitor Zuazo Hernandez

Oficina Económica y Comercial
de España en Pekín

pekin@comercio.mineco.es

Fecha: 12/12/2024

© ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E.

NIPO: 22424012X

www.icex.es



FICHAS SECTOR CHINA



ICEX España
Exportación
e Inversiones