

## Persiste la falta de buques para instalar eólica marina

- Se siguen recibiendo informes sobre la necesidad de desarrollar capacidad de construcción de buques especializados para la instalación de parques eólicos marinos, a pesar de la escasez de nuevas subastas.



El mayor buque de instalación eólica marina del mundo, el Wind Peak.

<https://elperiodicodelaenergia.com/persiste-la-falta-de-buques-para-instalar-eolica-marina/>

José Javier Ruiz

**Martes, 27 enero 2026**

### Ningún comentario

La semana pasada la asociación de Armadores y de Tecnología Marina alemana (VSM) comentaba la escasez de capacidad doméstica de buques de alto rendimiento para la instalación de eólica marina. Estos comentarios se hicieron en el contexto actual de un mercado como el alemán, que quiere llegar a los 30 GW de capacidad eólica marina en el año 2030, 40 GW en el 2035 y 70 GW en el 2045.

**Durante la construcción de un parque eólico marino, por un período aproximado de 18 meses, puede haber 120 a 150 buques de diferentes tamaños involucrados.** Esta cifra incluye buques especializados en instalación de las turbinas, en instalación de cables, en transporte de cimientos de las turbinas, en servicios de operación o en pequeños buques de transporte del personal.

Como ya ha comentado El Periodico de la Energía anteriormente, se espera un fuerte impulso de la demanda para la instalación de nuevos parques hacia finales de la década. Las previsiones de fuerte demanda de gigavatios de eólica marina mundial se han ido concentrando entre los años 2029 a 2031, con un pronóstico total acumulado inferior al esperado en años anteriores. El reciente flujo de noticias ha estado más centrado en la subasta AR7 y la siguiente, la AR8, del Reino Unido. Se espera que este impulso de la demanda, a finales de la década, resulte en una nueva escasez de buques.

### Los datos recientes ya hablan de aumentos sustanciales de pedidos

**Cadeler** es actualmente la empresa con la mayor flota de buques para la instalación de turbinas y de cimientos de parques eólicos marinos, con diez buques, ocho de los cuales se han construido nuevos después del 2020. Su competidor más cercano es la naviera belga **Deme**, también especializada en la construcción de eólica marina, con dos buques construidos después del 2020, Orion y Green Jake para cimentación, y el Yellowstone especializado en la colocación de suelo marino.

El armador y operador noruego Cadeler no da a basto. En el tercer trimestre, Cadeler alcanzó un nivel de pedidos de €2,9 mill millones, un 38% superior al del año anterior. Los operadores de buques como Cadeler cierran contratos años antes del proyecto para asegurarse la financiación del circulante que implica la construcción de un buque de estas características.

Con cinco buques de nueva construcción entregados en el 2025, Cadeler ha duplicado su flota en tan solo doce meses, pasando de cinco a diez buques de instalación de aerogeneradores a finales del año pasado. En noviembre comenzó operaciones su nuevo buque Wind Mover, un mes antes de lo previsto.

Para mediados de 2027, Cadeler operará una flota de 12 buques, la flota de instalación más grande y versátil del sector eólico marino, tras añadir a su flota los buques Wind Ace y Wind Apex, este último previsto para el segundo trimestre del 2027.

El redactor recomienda

- **RWE obtiene la licencia de producción eléctrica de 30 años para el parque eólico marino Thor de 1,1 GW**
- **ScottishPower (Iberdrola) solicita autorización marina para el parque eólico flotante MarramWind de 3 GW**
- **Iberdrola va con todo para hacer frente al bloqueo de la Casa Blanca a su proyecto de eólica marina**

### **De momento no hay riesgos de sobrecapacidad de flota**

No habría que esperar un exceso de capacidad de flota marina, de momento. El último dato de niveles de utilización de la flota de Cadeler es de un 92% en el tercer trimestre del 2025, comparado con un 86,5% de utilización en el tercer trimestre del 2024. Esto refleja más bien una situación de falta de capacidad de flota, que podría haber alcanzado su pico en el 2025.

A pesar de la escasez de subastas de nuevos proyectos eólico marinos, la falta de flota se debe más a los avances técnicos de los nuevos buques especializados en instalación de turbinas y cimientos, que requieren plazos más largos de construcción, de hasta tres a cuatro años.

Por ejemplo, en el caso del buque en construcción Wind Ace, el corte de acero finalizó en julio de 2024; la colocación de la quilla finalizó en agosto del año pasado, y la botadura se realizó en

diciembre. Sin embargo, todos los ajustes posteriores para que el nuevo buque esté al nivel técnico requerido no permitirán la entrega hasta el tercer trimestre de 2026.

## **Un negocio altamente rentable en este entorno de déficit de flota**

Para el operador noruego esta mayor actividad se beneficia de un apalancamiento operativo significativo. En el tercer trimestre las ventas del grupo crecieron un 91% interanual, debido al aumento en tres buques en operación respecto al año anterior, y a un incremento en el precio del servicio.

Mientras tanto, los costes operativos crecieron únicamente un 11,5% interanual, debido únicamente a un mayor personal contratado para apoyar la operación de estos tres nuevos buques. Todo esto teniendo en cuenta que el coste medio operativo de los buques se incrementó un 7% interanual hasta los €38.398 por día, incluyendo el coste de la tripulación, costes técnicos y seguros. Un negocio muy rentable mientras persista esta situación de falta de flota.