

La demanda de transporte marítimo sigue recuperándose a pesar de las incertidumbres

RESUMEN DEL INFORME DE OTOÑO DE CLARKSONS

Un año más, el bróker Clarksons ha publicado su informe semestral de otoño en el que analiza la situación del sector del transporte marítimo en el entorno económico actual. El PIB mundial crecerá un 3,0% en 2023 y la demanda de transporte marítimo un 2,4% hasta 12.273 millones de toneladas (Mt). En términos de t-milla el crecimiento casi se duplica, hasta el 4,2%, sumando 61,8 billones.

Por el lado de la oferta, la flota mercante mundial se prevé que crezca en 2023 de forma moderada, en torno al 4% (por debajo de la demanda en t-milla), con una cartera de pedidos en niveles relativamente bajos (en torno al 11% de la capacidad de la flota mundial) y unos reducidos niveles de desguace.

En términos generales, Clarksons destaca el buen desempeño durante 2023 del mercado de fletes, a

pesar de la tendencia decreciente registrada en varios segmentos a lo largo del año. Especialmente los fletes de buques dedicados a tráficos de materias primas energéticas se mantienen en niveles saludables, principalmente por el aumento de las distancias medias recorridas debido a la guerra de Ucrania, aunque conforme avanza 2023 las dificultades económicas han ido lastrando la situación.

La subida de los precios de las nuevas construcciones, junto a la incertidumbre generada por las normas medioambientales y el impacto en los inversores de las medidas tomadas por los bancos centrales, han generado un clima poco favorable para los encargos.

Actualmente Clarksons valora la flota mercante mundial en 1,4 billones de dólares (valor contractual de la cartera de pedidos ~350.000 millones de dólares).

SITUACIÓN ECONÓMICA MUNDIAL

En su informe de octubre, el Fondo Monetario Internacional (FMI) estima una tasa de crecimiento de la economía mundial del 3,0% para 2023 y del 2,9% en 2024, notablemente por debajo de la media del periodo 2000-2019 (+3,8%). El principal motivo de esta ralentización sería el endurecimiento de las políticas monetarias para contener la fuerte subida de los precios.

Las previsiones del FMI apuntan a que la inflación mundial se situará en torno a un 6,9% en 2023 y un 5,8% en 2024 (frente al 8,7% en 2022), debido tanto a la citada política monetaria más restrictiva como a la bajada de los precios de las materias primas (el precio medio del barril de crudo Brent entre enero y octubre de 2023 se sitúa en 82 \$/barril,

muy por debajo del promedio de 99\$/barril de 2022; y el precio del gas natural también se ha moderado con respecto al año pasado). Sin embargo, aunque la inflación general se ha ido reduciendo en los últimos meses, la subyacente se ha mantenido más elevada de lo esperado, reduciendo el poder adquisitivo de los consumidores.

Las dudas sobre el sector financiero surgidas a principio de año como consecuencia de la quiebra de varios bancos suizos y estadounidenses parecen haberse disipado. Sin embargo, el FMI destaca la incertidumbre general como consecuencia de las tensiones geopolíticas, que pueden dar lugar a fuertes oscilaciones en el precio de las materias primas energéticas y el aumento del de las no energéticas. El FMI se muestra

especialmente preocupado por los minerales necesarios para la transición energética y aboga por impulsar 'corredores verdes' para garantizar su suministro.

Por regiones, destaca el débil crecimiento de la zona Euro, que se estima terminará este año en un 0,7% (2022: +3,3%), aunque se espera un ligero repunte para 2024 (+1,2%). El FMI estima que España crecerá un 2,5% este año y un 1,7% en 2024, notablemente por encima de la media de la OCDE, pero lejos del crecimiento de 2022 (+5,8%). EE.UU. se mantendría en el +2,1% registrado en 2022, y descendería al 1,4% el año que viene, aunque las estimaciones realizadas por la OCDE son incluso más pesimistas para este país.

Por su parte, según las últimas previsiones, la economía china crecerá un 5,0%, dos décimas por debajo de la previsión de enero, a pesar del fin en diciembre de 2022 de la política de COVID cero. En 2024 se estima que crecerá un 4,2%. Continúa la preocupación por la inestabilidad de su sector inmobiliario y por la debilidad mostrada a mitad de año por su índice PMI (*Purchasing Manager Index*),

TABLA 1. TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL

	Principales graneles sólidos		Otros graneles sólidos		Crudo y productos del petróleo		Otros graneles líquidos		Contenedores		Carga general		Total tráfico marítimo	
	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla	t	t-milla
2007	1.816	9.531	1.653	8.272	2.817	11.361	449	1.703	1.185	5.923	640	3.248	8.560	40.038
2008	1.917	10.000	1.620	8.041	2.861	11.738	457	1.778	1.233	6.148	695	3.505	8.783	41.210
2009	2.022	10.674	1.405	7.195	2.764	11.148	470	1.807	1.095	5.523	678	3.471	8.434	39.818
2010	2.236	11.879	1.605	8.001	2.821	11.508	529	2.063	1.239	6.206	729	3.682	9.159	43.339
2011	2.371	12.558	1.724	8.659	2.892	11.965	571	2.299	1.329	6.657	714	3.623	9.601	45.761
2012	2.571	13.577	1.775	8.846	2.906	12.131	580	2.356	1.374	6.757	753	3.773	9.959	47.440
2013	2.737	14.332	1.842	8.990	2.897	12.097	598	2.411	1.454	7.154	779	3.870	10.307	48.854
2014	2.971	15.284	1.872	9.437	2.828	11.944	616	2.474	1.519	7.419	809	4.062	10.615	50.620
2015	2.926	15.267	1.935	9.818	2.962	12.253	644	2.565	1.551	7.505	830	4.155	10.848	51.563
2016	3.011	15.669	1.927	10.078	3.077	12.846	678	2.691	1.623	7.807	854	4.329	11.170	53.420
2017	3.165	16.411	2.010	10.769	3.135	13.379	726	2.894	1.712	8.210	888	4.548	11.636	56.211
2018	3.227	16.608	2.087	11.213	3.168	13.685	781	3.210	1.786	8.512	914	4.674	11.963	57.902
2019	3.236	16.561	2.100	11.266	3.090	13.551	836	3.465	1.827	8.700	927	4.737	12.016	58.280
2020	3.210	16.825	2.066	11.314	2.818	12.545	835	3.606	1.811	8.605	903	4.650	11.643	57.545
2021	3.281	17.158	2.172	11.947	2.849	12.428	871	3.901	1.922	9.103	940	4.850	12.035	59.387
2022	3.220	16.841	2.079	11.815	3.019	13.323	888	3.845	1.848	8.598	935	4.879	11.989	59.301
2023*	3.355	17.611	2.105	12.104	3.104	14.397	918	4.030	1.843	8.625	948	4.998	12.273	61.765
2024**	3.354	17.700	2.171	12.492	3.226	15.177	950	4.194	1.911	8.952	963	5.081	12.575	63.596
22/23 (%)*	4,2	4,6	1,3	2,4	2,8	8,1	3,4	4,8	-0,3	0,3	1,4	2,4	2,4	4,2
23/24 (%)**	0,0	0,5	3,1	3,2	3,9	5,4	3,5	4,1	3,7	3,8	1,6	1,7	2,5	3,0

*Datos estimados a 15 de septiembre 2023 **Previsiones

indicativo de la actividad industrial. India, por el contrario, registraría en 2023 y en 2024 un crecimiento del 6,3%, lo que de cumplirse supondría cuatro años consecutivos por encima del 6%.

Iberoamérica y África crecerán en 2023 un 1,9% y un 3,5% respectivamente, repuntando al +2,2% y al +4,1% en 2024.

COMERCIO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA

A pesar de las incertidumbres macroeconómicas y las tensiones geopolíticas (aumento de la inflación, altas tasas de interés y los conflictos como las guerras en Ucrania y Oriente Próximo), la demanda de transporte marítimo volverá a crecer en 2023 tras el ligero descenso de 2022. La recuperación de China, aunque por debajo de las expectativas, ha sido un factor fundamental para este aumento. Según el informe de Clarksons, en 2023 se transportarán 12.273 millones de toneladas (Mt) de mercancías, un 2,4% más que en 2022. En 2024 se mantendría una tasa de crecimiento muy similar (+2,5%), hasta alcanzar 12.600 Mt.

En términos de toneladas-milla (t-milla), en 2023 la demanda de transporte marítimo sumaría 61,8 billones (+4,2%); y crecería un 3,0% en 2024. El repunte sería, según Clarksons, el mayor registrado desde 2017, y se debe principalmente al aumento en los tráficos de materias

primas energéticas (+7,7%), muy por encima de las no energéticas (+2,9%). El informe destaca el fuerte crecimiento en el movimiento de vehículos (en el que cerca del 30% lo constituyen ya vehículos eléctricos) y el auge de los gases licuados del petróleo (GLP) en 2023.

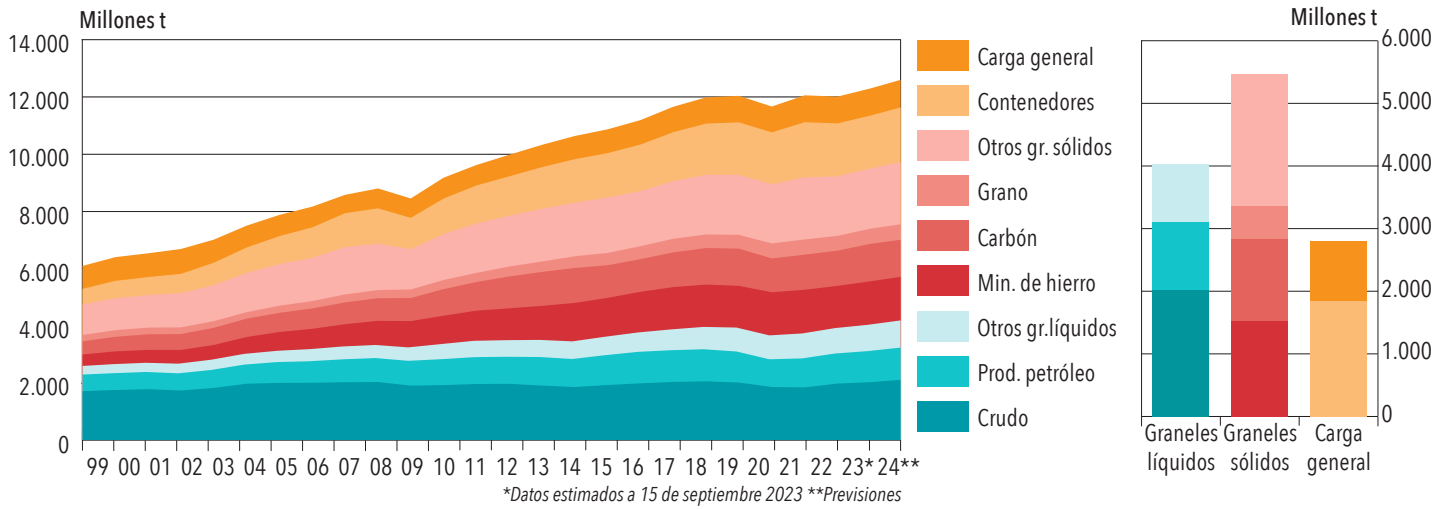
El movimiento de mercancía en contenedores descenderá en 2023 un 0,3% en t (+0,3% en t-milla) por el menor impulso del consumo doméstico, que se resiente por la alta inflación y el exceso de inventario. En total se transportarán este año 1.843 Mt (200,1 MTEU) y 8.625 billones de t-milla. En 2024 se espera un repunte del 3,7% en t (+3,6% en TEU) hasta 1.911 Mt y 207,3 MTEU, gracias a la mejora prevista de la economía mundial.

Los graneles sólidos crecerán un 3,0% hasta 5.460 Mt, lo que les permite recuperar los niveles de 2021, después de un 2022 en el que se registró un descenso del 2,8%. El aumento en t-milla se prevé del 3,7% (hasta 29,7 billones), notablemente por encima de la caída del 1,5%

del año anterior. Este segmento se ha beneficiado especialmente de la reapertura de China y las mayores importaciones de mineral de hierro y de carbón de este país, superando ya en el caso del carbón los registros prepandemia. En 2024, se espera un crecimiento más moderado, del 1,2% en t y del 1,6% en t-milla.

En otro de los segmentos en los que la guerra de Ucrania ha impactado enormemente, el de graneles líquidos, también se registran importantes aumentos. El crudo transportado crecerá hasta 2.018 Mt (+2,4%) y 10,8 billones de t-milla (+6,8%), mientras los productos petrolíferos lo harán incluso en mayor medida, sumando 1.086 Mt (+3,5%) y 3,6 billones de t-milla (+12,1%). Las mayores exportaciones de crudo de EE.UU. y Brasil, y de productos petrolíferos desde los países del Golfo, unidas al aumento de las importaciones de crudo de China (+9,9%), son los principales factores que impulsan estos aumentos de la demanda. Además, los cambios en las matrices de origen y

COMERCIO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA



destino de las mercancías rusas dan lugar a un aumento de las distancias recorridas. Rusia exportó en mayo 3,5 millones de barriles diarios hacia China y la India, cuando antes de la guerra esta cifra promediaba unos 2 millones. Para 2024, Clarksons estima que continúe el crecimiento de ambos segmentos, que en conjunto lo harían un 3,9% en t y un 5,4% en t-milla, lo que supondría alcanzar máximos históricos.

También crece en 2023 la demanda de transporte marítimo de productos químicos, hasta 377 Mt (+2,2%) y 1,6 billones de t-milla (+3,2%), gracias principalmente al mayor transporte de biocombustibles y aceite de cocina usado. Las perspectivas

para 2024 son positivas, con aumentos que podrían ser algo superiores a los de 2023 en ambos registros.

En cuanto al gas natural licuado (GNL), en 2023 continúa la tendencia positiva de los últimos años y se registrarán 414 Mt movidas por mar (+3,8%). El aumento en t-milla es similar (+3,4%). Como el año anterior, este segmento se ve impulsado por la preocupación de Europa por su seguridad energética, lo que está provocando que las rutas desde EE.UU. (que a su vez aumenta las exportaciones) cobren cada vez una mayor importancia. Se espera que la tendencia se alargue en el tiempo, teniendo en cuenta la puesta en marcha prevista de nuevas instalaciones

de licuefacción. Los GLP crecen un 5,8% en toneladas (127 Mt) y un notable 12,2% en t-milla, debido fundamentalmente al incremento de las exportaciones de EE.UU. En 2024, se estima un crecimiento firme pero más moderado.

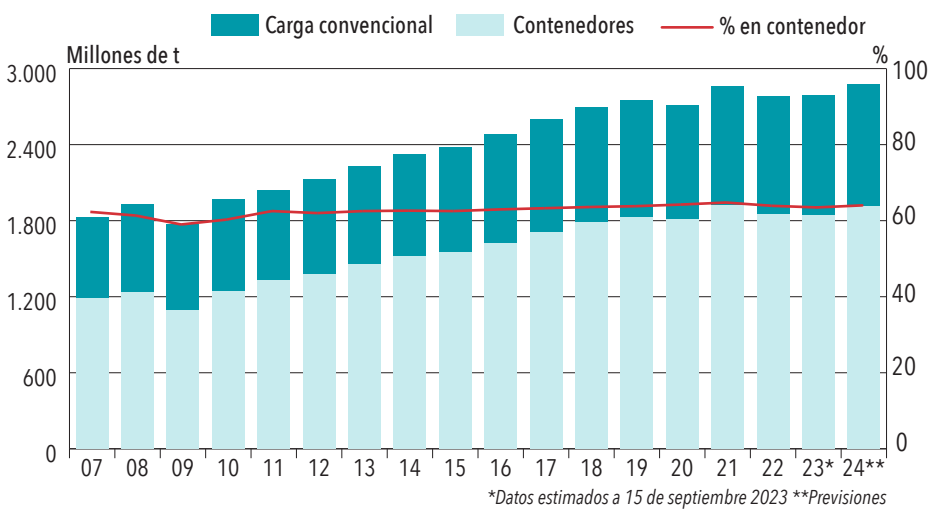
Destaca también el fuerte aumento de los vehículos transportados (de enero a agosto se registró un aumento del 26% con respecto al año anterior), gracias a una cierta relajación de los problemas en la cadena de suministro para su producción, el mayor tamaño de las mercancías y la mayor capacidad de la industria para cubrir la demanda.

MERCADO DE FLETES

En términos generales, Clarksons destaca el buen desempeño durante 2023 del mercado de fletes, a pesar de la tendencia decreciente registrada en varios segmentos a lo largo del año. Los dedicados a tráficos de materias primas energéticas se mantienen en niveles saludables, principalmente por el aumento de las distancias medias debido a la guerra de Ucrania, pero conforme avanzaba el año las dificultades económicas han ido lastrando los niveles generales.

Dentro del sector del transporte de crudo, los fletes se mantuvieron durante la primera mitad de 2023 en los niveles saludables de final de 2022, registrándose una ligera caída a lo largo del tercer trimestre. Los recortes de la producción de los países de la OPEC han lastrado al segmento de los VLCC (Very Large Crude Carriers), en comparación con los petroleros de menor porte. Además, las interrupciones en las rutas rusas están beneficiando menos a los buques de mayor tamaño que a otros de menor capacidad. Aún así, gracias al aumento de los tráficos con China y las mayores exportaciones de EE.UU., los fletes de los petroleros VLCC promediaron hasta agosto 51.867

COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL DE CARGA GENERAL



\$/día en el mercado *spot* (en términos de *time charter* equivalente), casi un 70% por encima de la media de la última década. Los buques de tamaño *Suezmax* (58.940 \$/día) y *Aframax* (60.917 \$/día) registran aumentos mayores en lo que va de año (+124% y 152%, respectivamente respecto a la media de la última década) dada su mayor exposición a los tráficos rusos hacia India y China, y al aumento de las importaciones europeas desde el golfo Pérsico. Sin embargo, desde mediados de este año los niveles han disminuido progresivamente por los recortes en la producción de petróleo de Rusia, el límite al precio impuesto por el G7 al precio del crudo y productos de este país y las mayores tensiones en el mar Negro.

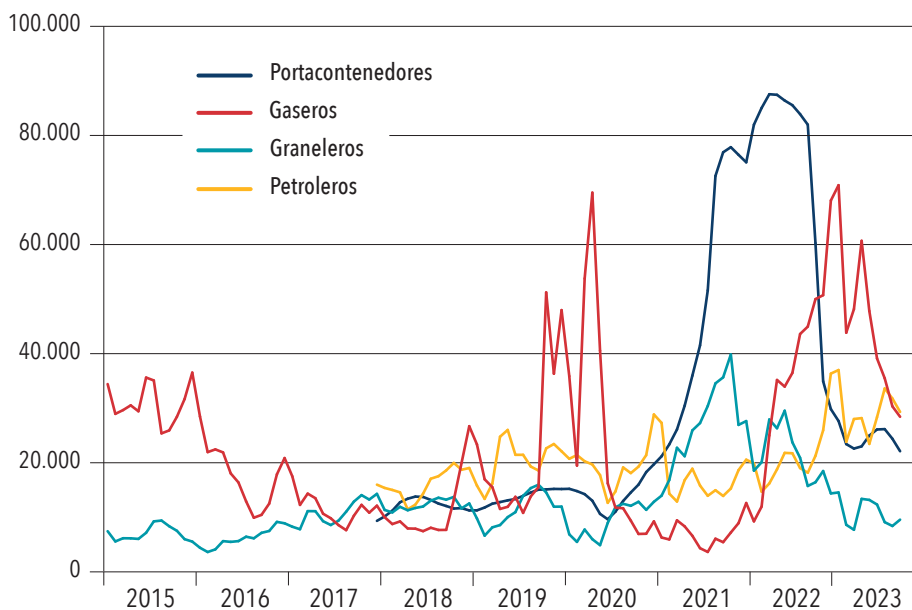
Por motivos similares, los fletes de petroleros de productos se han mantenido en niveles saludables durante prácticamente todo el año. Los *Medium Range* (MR) promediaron hasta agosto 28.414 \$/día, un 95% por encima de la media de la década, mientras los segmentos *Large Range* (LR) se han beneficiado de la mayor demanda de China y de los menores *stocks* de ciertos distribuidores europeos. Los fletes de buques LR2 y los LR1 promediaron 35.326 \$/día y 28.856 \$/día respectivamente en la ruta Ras Tanura-Chiba.

Como es habitual, la situación del mercado de fletes de los petroleros está repercutiendo en los de buques químicos, como consecuencia del aumento del número de químicos dedicados al transporte de productos petrolíferos, lo que reduce la oferta de transporte y desequilibra la relación oferta/demanda. Las rutas de exportación desde Asia se han visto particularmente beneficiadas (ej. la ruta Singapur-Houston se sitúa un 72% por encima de la media del último lustro) en comparación con las del golfo Pérsico (37% por encima de la media de ese periodo).

Los buques graneleros están experimentando en 2023 unos niveles de flete en el mercado *spot* muy inferiores a los registrados en los dos años anteriores, con una caída media de casi el 50% de enero a agosto (10.288 \$/día) respecto a 2022 (20.478 \$/día). A pesar del aumento de las importaciones de China, factores como la situación macroeconómica, el relajamiento de la congestión portuaria y el crecimiento sostenido de la flota están lastrando este mercado, que aun así se mantiene en valores cercanos a la media de 2017-2020, y por tanto, por encima de los mínimos de 2016. Entonces, los fletes *spot* (en *time charter* equivalente) se situaron de media en torno a 6.200 \$/día.

El segmento de buques portacontenedores continúa a la baja con respecto a

ÍNDICE DE FLETES DE CLARKSONS POR TIPOS DE BUQUE (\$/DÍA)



los máximos históricos de 2021 y 2022. El descenso de la congestión portuaria, la menor demanda de los consumidores y el crecimiento acelerado de la flota están contribuyendo a que los fletes en *time charter* a 1 año estén experimentando una caída entre el 60 y el 70% en comparación con la media del año pasado y de cerca del 80% si se compara con principios de 2022. A pesar de esto, los niveles continúan alrededor de un 50% por encima de los valores prepandemia. Por tamaños de buque, los fletes *time charter* (1 año) se situaron entre enero y agosto de 2023 en una media de 56.471 \$/día en los portacontenedores de 9.000 TEU (-61% respecto a 2022); 36.684 \$/día en los de 6.800 TEU (-67%); 23.206 \$/día en aquellos con 4.400 TEU (-75%); y en torno a 17.000 \$/día en los de menor tamaño (-70%).

El segmento de buques metaneros continúa registrando niveles saludables de fletes tanto en el mercado *spot* como en los contratos a medio plazo. En el caso de estos últimos, la media de los fletes de los metaneros de mayor porte (174.000 m³ con motor *Dual Fuel* de dos tiempos), de 146.216 \$/día, supera notablemente la de 2021 y años anteriores, aunque se sitúa por debajo del máximo de 2022 (170.423 \$/día). En buques de menor tamaño (160.000 m³ TFDE), los fletes entre enero y agosto de 2023 registraron una

media de 109.054 \$/día (-18%) mientras que los de buques de 145.000 m³ con turbinas de vapor se situaron de media en 61.703 \$/día (-14%). En el mercado *spot*, donde opera aproximadamente el 25% de la flota de buques metaneros, los fletes (en *time charter* equivalente) se acercan, sin superarlos, a los niveles de 2021. A diferencia de lo que ocurre con los contratos *time charter*, estos fletes han experimentado un notable repunte en agosto y septiembre, tanto por motivos estacionales como por el aumento de las importaciones de Alemania y de los principales países asiáticos. También está contribuyendo al crecimiento de este segmento el aumento de las exportaciones de EE.UU., Noruega, Argelia y Mozambique.

Los gaseros dedicados al transporte de GLP están registrando máximos desde 2015, tanto en el mercado *spot* como en los contratos a varios meses, impulsados principalmente por el aumento de las exportaciones desde EE.UU. Los fletes de los VLGC (*Very Large Gas Carriers*) en el mercado *spot* (en *time charter* equivalente) para la ruta Houston-Chiba se han situado en 78.753 \$/día de media entre enero y agosto, y han superado 100.000 \$/día en septiembre. Además del fuerte aumento de la demanda medida en *time charter*, que ha crecido un notable 12% en 2023, también están contribuyendo al impulso de los fletes las disrupciones en

TABLA 2: FLOTA MUNDIAL POR TIPO DE BUQUE

Año	Petroleros (Mtpm)	Graneleros (Mtpm)	Portacontenedores (MTEU)
2000	284	267	4,5
2005	313	322	7,3
2010	419	465	13,0
2013	479	692	16,4
2014	487	731	17,3
2015	494	763	18,5
2016	508	781	19,9
2017	538	799	20,2
2018	563	822	21,0
2019	569	846	22,1
2020	602	880	23,0
2021	620	913	23,7
2022	631	946	24,8
2023	652	973	25,8
sept-23	663	994	27,0
ene 23/sep 23 (%)	1,7	2,1	4,9

el canal de Panamá. Todo ello está provocando que el mercado absorba adecuadamente el aumento del 12% de la flota de VLGC.

El otro segmento que está experimentando niveles de flete firmes es el de buques ro-ro, gracias a la mejora de las condiciones para la fabricación de coches y camiones, el aumento de la congestión portuaria y el incremento de las cargas pesadas y de gran volumen. En el mercado en time charter a 12 meses, los fletes de PCTC (*Pure Car Truck Carrier*) de 6.500 unidades registraron una media hasta septiembre de 110.000 \$/día (+52% respecto a 2022). De estos

factores se están beneficiando también los buques ropax.

CONSTRUCCIÓN NAVAL

La contratación de buques de nueva construcción se mantiene en 2023 en niveles similares a la media de la década pasada, tanto en tpm como en CGT, aunque se aprecia un importante descenso con respecto a 2021 y 2022 (en torno al 10% en tpm).

En total, de enero a agosto se han contratado 1.038 buques, que suman un total de 69,3 Mtpm y 26,8 MCGT. Los factores que señala el informe como causa de la caída interanual son el elevado precio

de las nuevas construcción (aumento del 7% desde enero según el índice de nuevas construcciones de Clarksons y récord desde 2008), la menor capacidad de los astilleros, la incertidumbre derivada de la transición energética y el impacto en los inversores de las medidas tomadas por los bancos centrales. Aún así, las buenas perspectivas de determinados segmentos de flota están animando a los armadores a invertir.

Este es el caso de los buques petroleros (260 buques y 21,5 Mtpm contratadas hasta agosto) y de los metaneros (42 unidades y 7,4 Mm³), aunque en este caso el descenso con respecto a 2022 (185 unidades y 31,5 Mm³ en todo el año) es notable. Los 260 petroleros contratados hasta agosto superan ya los 239 de 2022, aunque se sitúan a la par de años anteriores.

El número de graneleros contratados alcanza los 301 buques (22,2 Mtpm), lo que apunta a un cierto descenso a final de año con respecto a 2022, en el que se contrataron 512 buques nuevos (34,2 Mtpm).

El interés por los buques capaces de utilizar combustibles alternativos es creciente, especialmente entre los grandes operadores de buques portacontenedores: de las 143 unidades y 1,4 MTEU contratadas hasta agosto, 1,2 MTEU estarán preparados para utilizar combustibles alternativos. Aún así, el descenso en este segmento es significativo con respecto a los 612 buques nuevos contratados en 2021 (4,5 MTEU) y los 398 en 2022 (2,8 MTEU). La contratación de PCC (*Pure Car Carriers*) suma 53 buques con una capacidad total para 436.000 vehículos (76 buques y 576.200 vehículos en todo 2022).

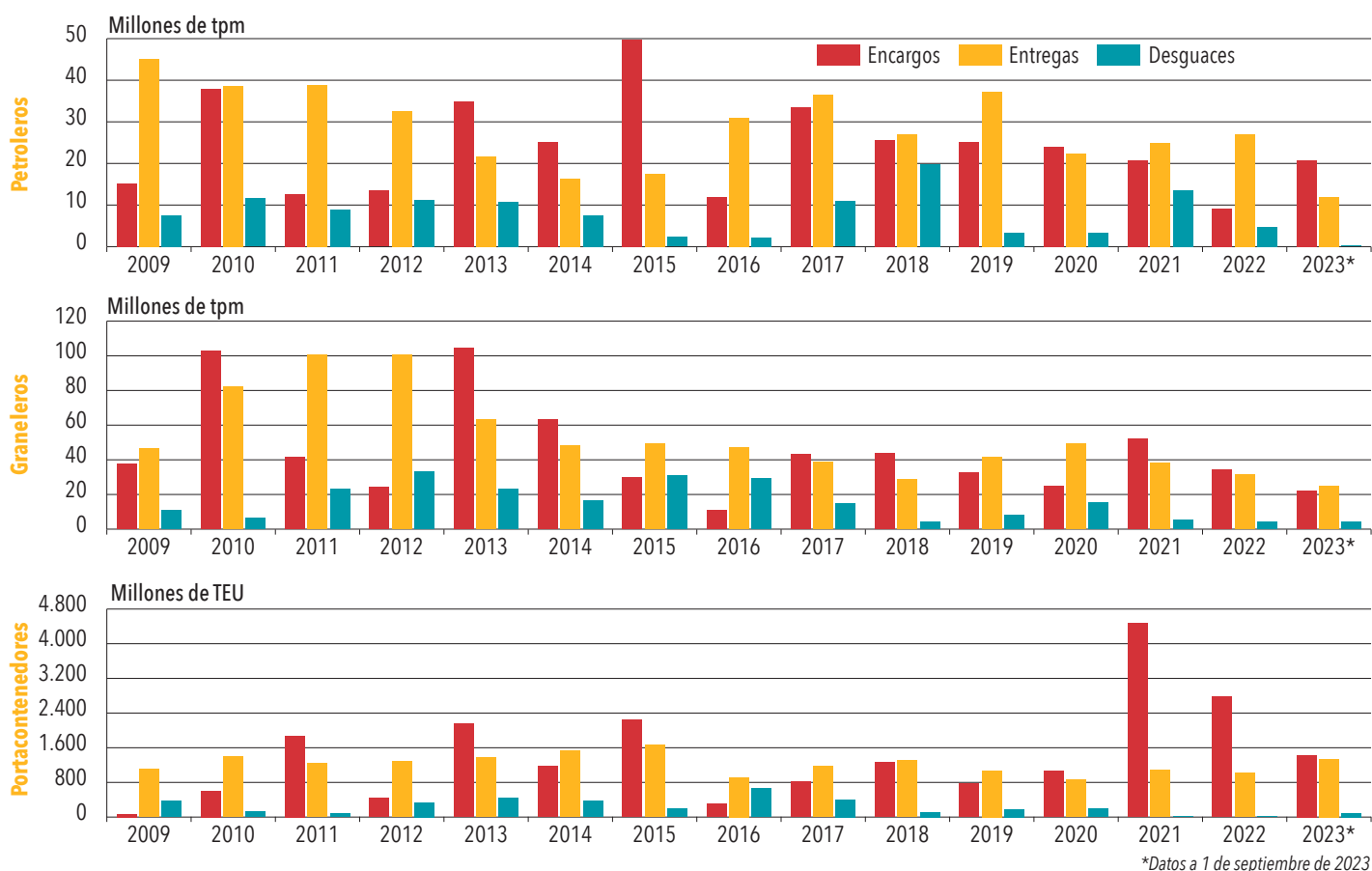
Los astilleros chinos reciben la contratación de 654 buques (15,7 MCGT, un 58% del total), mientras que los coreanos suman 161 unidades (7,3 MCGT, 27% del total). La cartera de pedidos suma 4.298 buques (120,9 MCGT), situándose en su nivel más alto desde principios de 2016. Esta cifra supone alrededor del 11% de la flota total en tpm pero con importantes diferencias entre sectores: en los metaneros representa el 52%; en los petroleros, solo el 6%.

La transición energética continúa marcando la actividad de los astilleros. En 2023, cerca del 45% de los buques contratados (323 unidades y 23,1 MCGT) serán capaces de utilizar combustibles alternativos (en 2022 esta cifra alcanzaba el 60%). Aunque el GNL es la opción preferida (25% del total de buques en cartera), se aprecia un significativo aumento del metanol como alternativa (16%). Además, comienzan a cobrar importancia los buques de gran tamaño para el transporte

TABLA 3: IMPLANTACIÓN DE SCRUBBERS Y COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

	Depuradores de gases de escape						Combustibles alternativos	
	Ya instalados		Pendientes		TOTAL		TOTAL	
	Uds.	MGT	Uds.	MGT	Uds.	MGT	Uds.	MGT
Petroleros	1.269	118,1	33	2,1	1.302	120,2	107	7,5
Graneleros	1.742	136,1	20	1,2	1.762	137,3	47	4
Portacontenedores	1.250	113,3	44	4,1	1.294	117,4	78	9,5
Gaseros	130	5,4	2	0,1	132	5,5	645	59,6
Ro-Ro	161	6,5	0	0	161	6,5	33	1,2
Buques de pasaje	131	4,1	1	0	132	4,1	235	1,9
Cruceros	186	20	0	0	186	20	32	2,9
Otros	385	10,5	15	1,1	400	11,6	372	4,4
Total / sept. 2023	5.254	414	115	8,6	5.369	422,6	1.549	91,0

NUEVOS CONTRATOS, ENTREGAS Y DESGUACES DE PETROLEROS, GRANELEROS Y PORTACONTENEDORES



*Datos a 1 de septiembre de 2023

de amoníaco e incluso sectores incipientes como el CO₂ licuado.

PERSPECTIVAS

Se espera que en este final de año el segmento de buques petroleros mantenga la tendencia de los últimos meses, con niveles de fletes algo inferiores a los registrados en la primera mitad del año, debido a los recortes en la producción de crudo de Rusia, la OPEC y Gabón. De cara a 2024, podría producirse un aumento de la producción de la OPEC+, que unido a la mayor demanda de las potencias asiáticas y la puesta en marcha y ampliación de refinerías, contribuiría al aumento de los niveles de flete. La flota crecerá en 2024 menos del 1%, por lo que las perspectivas son positivas al menos para los próximos dos años.

Los quimiqueros por su parte se continuarán beneficiando de la situación del mercado de productos limpios del petróleo. El nivel del 6% en agosto de la cartera

de pedidos sobre la flota total, unido a la mayor demanda de biocombustibles por parte de Europa, que contribuiría a aumentar las t-milla en un 3% en este segmento de cara a los próximos meses.

En 2024, la demanda de transporte de graneles sólidos se prevé que aumente en torno al 1,2% en t y un 1,6% en términos de t-milla. Por su parte, la flota crecerá alrededor de un 2%, lo que pondrá cierta presión en el mercado de fletes de buques graneleros. El mayor o menor empuje dependerá de la recuperación efectiva de China y de cómo afecte un posible descenso de la velocidad media como consecuencia de las medidas medioambientales.

Los fletes de buques portacontenedores se espera que continúen la tendencia decreciente tanto en este final de año como en 2024. A pesar del aumento previsto del 3,6% en las toneladas transportadas (3,8% en t-milla), el crecimiento de

la flota previsto en los próximos dos años (en torno al 7% anual) lastrará las expectativas de este segmento.

Los fletes de buques metaneros se mantendrán en niveles saludables en el mercado spot este final de año gracias al equilibrio entre el aumento de la flota (+4,5%) y el de las t-milla (+3,5%). En 2024 se espera cierta contracción como consecuencia de un alto nivel de entregas que darán lugar a un fuerte crecimiento de la oferta disponible (+9,4%), que no se vería respaldado por el de la demanda de transporte (+4,9% en términos de t-milla). En cualquier caso, se mantendrían en niveles saludables. La oferta de buques para el transporte de GLP crecerá un 2,5% en tpm y la demanda un 2,9% en t y un 3,1% en t-milla, por lo que se prevé que se mantengan las buenas condiciones del mercado registradas durante 2023. Algo similar ocurriría con el mercado de carga rodada, en el que no se espera un descenso de los fletes, como pronto, hasta finales de 2024.

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

DNV