

Los cambios en las matrices de origen y destino impulsan la distancia media del comercio marítimo a máximos históricos

RESUMEN DE ANAVE DEL INFORME DE OTOÑO DE CLARKSONS

Como cada otoño, el bróker Clarksons ha publicado un nuevo informe que analiza la situación del sector de transporte marítimo, en relación con la situación económica actual y futura.

En 2024, el comercio marítimo mundial crecerá un 2,2% hasta 12.600 millones de t y un 1,9% adicional en 2025. China continúa siendo un motor clave, con un aumento de sus importaciones de 400 millones de toneladas respecto a hace dos años, impulsado por la acumulación de inventarios a pesar de que las señales económicas internas no son claras.

Las tensiones geopolíticas siguen afectando a la demanda medida en t-milla, que Clarksons prevé que crezca un 6,0% este 2024, el mayor incremento de los últimos 15 años. El tránsito de buques por el mar Rojo se mantiene un 70 % por debajo de los niveles habituales, y los desvíos de buques por el cabo de Buena Esperanza añaden un 3% a la demanda global de transporte marítimo (un 12% en el transporte de contenedores). Además, la redistribución de los flujos de energía debido a las sanciones a Rusia y el crecimiento de las exportaciones de petróleo, gas,

mineral de hierro y otros minerales desde el Atlántico hacia Asia, también está incidiendo de forma notable en la demanda medida en t-milla. Las restricciones en el canal de Panamá se están normalizando.

Por el lado de la oferta, la flota mercante mundial de transporte, medida en tpm, se prevé que crezca un 3,4% en 2024, hasta 2.255 millones de tpm. Los datos difieren considerablemente según el segmento del mercado: mientras que la flota de petroleros crecerá por debajo del 1%, la de buques portacontenedores lo hará cerca de un 10% y la de metaneros alrededor de un 8%.

La anterior evolución de la demanda y de la oferta ha permitido mantener en niveles saludables los fletes de petroleros y quimiqueros, y también los de buques portacontenedores, sobre todo en la primera mitad del año, aunque el mercado se ha suavizado en el tercer trimestre con la incorporación de nuevos buques a la flota. En el otro extremo se sitúan los fletes de buques metaneros, que han disminuido significativamente debido al considerable aumento de la oferta y el limitado crecimiento de la demanda.

Situación económica mundial

El Fondo Monetario Internacional (FMI), en su informe de octubre, prevé un crecimiento del PIB mundial del 3,2% en 2024, el mismo aumento que se estima para 2025. A medio plazo, las perspectivas de crecimiento de la economía global siguen siendo pesimistas en términos históricos, con una tasa anual prevista para los próximos cinco años inferior al 3,5%, muy por debajo de la media anterior a

la pandemia. Algunos problemas estructurales persistentes, como el envejecimiento de la población y la baja productividad, están conteniendo el crecimiento de muchas economías.

La inflación se espera que disminuya desde el 6,7% registrado en 2023 al 5,8% en 2024 y al 4,3% en 2025. Es probable que las economías avanzadas alcancen sus objetivos de inflación antes que los mercados emergentes. Aunque los

precios de los bienes se han estabilizado, la inflación de los servicios sigue siendo elevada, lo que pone de relieve, según el FMI, la necesidad de políticas específicas para cada sector.

Asimismo, las tensiones geopolíticas podrían ralentizar la desinflación al impulsar el encarecimiento de las materias primas energéticas, complicando los esfuerzos de los bancos centrales por relajar la política monetaria.

Las principales economías avanzadas crecerán a una tasa media del 1,8% tanto este año como el próximo, aunque países como EE.UU. (+2,8% en 2024 y +2,2% en 2025) o España (+2,9% y +2,1%, respectivamente) se situarían por encima. La zona euro acelerará su crecimiento desde el +0,4% registrado en 2023 hasta

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 ¹	t-milla ²	t ¹	t-milla ²	t ¹	t-milla ²	t ¹	t-milla ²	t ¹	t-milla ²	t ¹	t-milla ²	t ¹	t-milla ²
2007	1.816	9.531	1.665	8.336	2.817	11.362	449	1.706	1.185	5.858	640	3.232	8.572	40.025
2008	1.917	10.000	1.635	8.119	2.861	11.738	457	1.781	1.233	6.085	695	3.490	8.798	41.213
2009	2.022	10.674	1.421	7.283	2.764	11.151	470	1.810	1.095	5.465	678	3.455	8.450	39.838
2010	2.236	11.879	1.618	8.073	2.821	11.511	529	2.064	1.239	6.144	729	3.666	9.172	43.337
2011	2.371	12.558	1.731	8.699	2.892	11.967	571	2.300	1.329	6.589	714	3.609	9.608	45.722
2012	2.571	13.577	1.786	8.904	2.906	12.132	580	2.348	1.374	6.698	753	3.759	9.970	47.418
2013	2.737	14.332	1.854	9.056	2.897	12.098	598	2.399	1.453	7.090	779	3.856	10.318	48.831
2014	2.971	15.284	1.889	9.530	2.828	11.944	616	2.444	1.518	7.354	809	4.047	10.631	50.603
2015	2.926	15.267	1.948	9.889	2.961	12.253	644	2.555	1.552	7.445	830	4.139	10.861	51.548
2016	3.011	15.669	1.946	10.188	3.067	12.801	678	2.688	1.623	7.742	854	4.314	11.179	53.402
2017	3.165	16.409	2.022	10.835	3.139	13.419	728	2.900	1.711	8.140	888	4.532	11.653	56.235
2018	3.227	16.587	2.123	11.424	3.171	13.744	784	3.220	1.784	8.443	914	4.661	12.003	58.079
2019	3.237	16.545	2.142	11.497	3.078	13.538	840	3.483	1.823	8.621	927	4.726	12.047	58.410
2020	3.211	16.840	2.104	11.485	2.809	12.543	838	3.623	1.805	8.521	903	4.637	11.670	57.649
2021	3.280	17.166	2.213	12.157	2.824	12.348	874	3.919	1.912	9.004	940	4.840	12.043	59.434
2022	3.217	16.996	2.135	12.161	2.987	13.169	897	3.897	1.841	8.509	935	4.847	12.012	59.579
2023	3.382	17.944	2.167	12.595	3.054	14.006	918	4.074	1.848	8.632	952	4.973	12.321	62.224
2024*	3.464	18.839	2.214	13.047	3.071	14.567	938	4.339	1.937	10.053	967	5.096	12.591	65.941
2025**	3.446	18.742	2.281	13.359	3.143	14.727	982	4.513	1.995	9.284	981	5.139	12.828	65.764
23/24 (%)	2,4	5,0	2,2	3,6	0,6	4,0	2,2	6,5	4,8	16,5	1,6	2,5	2,2	6,0
24/25(%)	-0,5	-0,5	3,0	2,4	2,3	1,1	4,7	4,0	3,0	-7,6	1,4	0,8	1,9	-0,3

(1) Cifras en millones de toneladas. (2) Cifras en miles de millones de toneladas-milla.

(*) Datos estimados a 1 de octubre. (**) Previsiones.

un +0,8% en 2024 y un +1,2% en 2025, gracias en gran medida al repunte de Alemania, que supera el -0,3% del año pasado para registrar crecimiento nulo en 2024 y repuntar ligeramente el año que viene (+0,8%).

La volatilidad de los mercados financieros podría endurecer las condiciones de acceso al crédito, sobre todo en las economías en desarrollo con necesidades de financiación a corto plazo, lo que podría desencadenar salidas de capital y problemas de endeudamiento.

Por su parte, las perturbaciones en la producción y el transporte marítimo de materias primas (especialmente de petróleo), los conflictos y los fenómenos meteorológicos extremos, han mermado las previsiones de crecimiento para Oriente Medio, Asia Central y el África subsahariana. Estos descensos se compensan parcialmente con un crecimiento más fuerte de determinadas economías emergentes de Asia, impulsadas por un aumento de la demanda de semiconductores y productos electrónicos, debido a las mayores inversiones en inteligencia artificial.

Se espera que China crezca un 4,8% en 2024 y un 4,5% en 2025; e India, un 7,0% y un 6,5% respectivamente. Aun así, el sector inmobiliario chino sigue sufriendo un riesgo crítico. Una contracción más profunda de lo previsto podría

provocar inestabilidad financiera, minar la confianza de los consumidores y tener efectos negativos en el comercio mundial.

Comercio mundial por vía marítima

Clarksons prevé que este año se muevan 12.600 millones de toneladas de mercancías (Mt), un 2,2% más que en 2023.

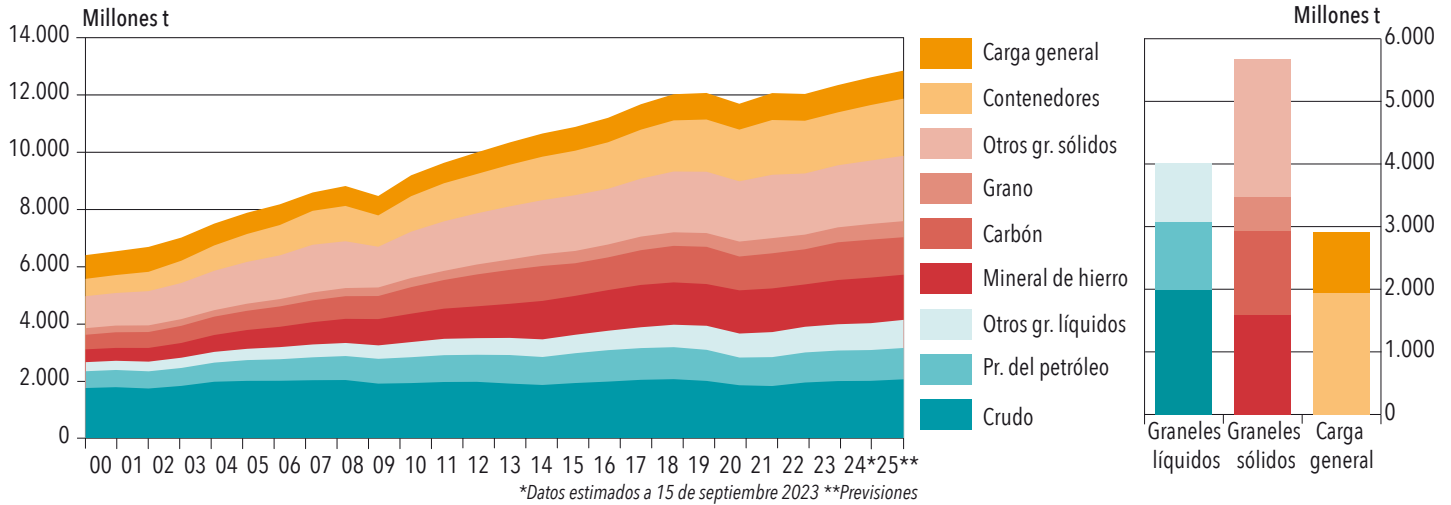
En 2024, la demanda de transporte marítimo se ha visto impulsada por las perturbaciones derivadas de los ataques a buques en el mar Rojo, que ha dado lugar al desvío de buques a través del cabo de Buena Esperanza, a lo que se suma la redistribución de los flujos de energía debido a las sanciones a Rusia y el crecimiento de las exportaciones de petróleo, gas, mineral de hierro y otros minerales desde el Atlántico hacia Asia, que están incidiendo de forma notable en la demanda medida en t-milla. Como consecuencia de todo ello, el comercio marítimo mundial en términos de toneladas-milla (t-milla) creció un 6,0%, el mayor incremento de los últimos 15 años que casi triplica el crecimiento de la demanda

en t. Y la distancia media de los tráficos se prevé que supere 5.200 millas, máximo histórico.

Por tipos de mercancías, la demanda de transporte marítimo de crudo se prevé que termine el año con un ligero crecimiento del 0,1%, hasta sumar 1.995 Mt, debido a los recortes de producción de la OPEP+ y a la menor demanda china. Sin embargo, medida en t-milla, crecerá un 2,7%, impulsada por el aumento de las exportaciones de larga distancia desde la cuenca atlántica y los desvíos de buques debido a la crisis en el mar Rojo. El volumen de productos petrolíferos (1.076 Mt; +0,7%) se prevé que experimente un crecimiento todavía mayor en t-milla (+7,8%) en 2024 principalmente por el ya citado motivo del desvío de rutas. Los productos químicos crecerán en torno al 2,0% y sumarán 390 Mt, con un incremento en t-milla del 4,5% en 2024.

El tráfico de contenedores ha experimentado un fuerte crecimiento en 2024, con una previsión de crecimiento en t del 4,9% y del 5,2% en TEU, para alcanzar

COMERCIO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA



1.937 Mt y 211,0 MTEU. Este aumento refleja la mejora de las condiciones macroeconómicas y el aumento de los tráficos desde Asia hacia economías en desarrollo. Por su parte, también en este tráfico el desvío de buques por el cabo de Buena Esperanza ha contribuido significativamente al aumento de la demanda medida en t-milla, que ha crecido un considerable 12%.

Por su parte, el comercio marítimo de graneles sólidos se prevé que crezca un 2,3% hasta sumar 5.677 Mt, impulsado por la recuperación de las importaciones chinas y el alivio de las presiones macroeconómicas sobre los graneles menores. Medido en t-milla el crecimiento sería del 4,4%, por el crecimiento de algunos

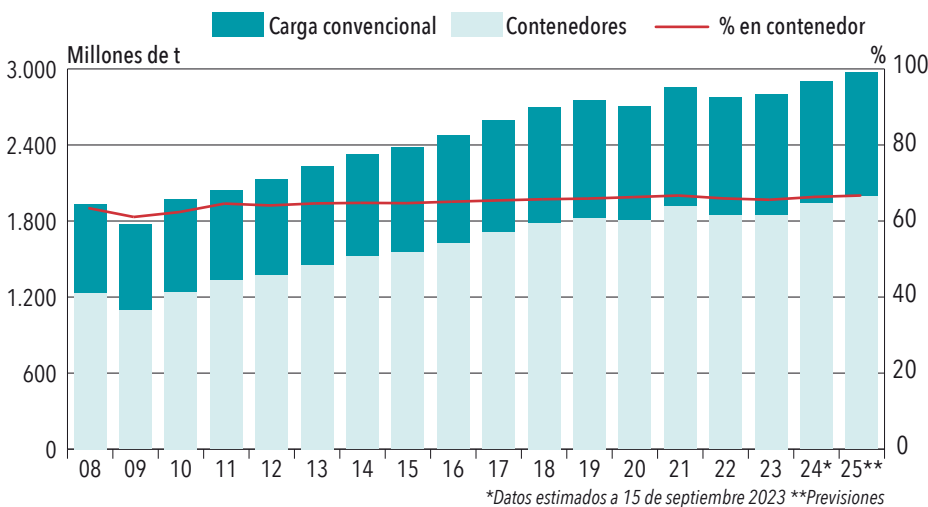
tráficos de larga distancia como las exportaciones de mineral de hierro de Brasil o de bauxita de Guinea, en ambos casos hacia China. El desvío de rutas para evitar el tránsito por el mar Rojo se estima que ha repercutido en un aumento de alrededor del 1% de la demanda de graneleros.

El movimiento de gas natural licuado (GNL) por vía marítima crecerá tan solo un 1,4% hasta 414 Mt, debido a la ralentización de la puesta en marcha de nuevos proyectos. Sin embargo, medido en t-milla, se espera un notable aumento (+7,9%) por el incremento de las exportaciones estadounidenses hacia Asia y las interrupciones en los canales de Suez y Panamá, que han dado lugar a un aumento de las distancias medias.

Por su parte, el comercio marítimo de gases licuados del petróleo (GLP) crecerá un 5,1% en 2024 hasta 134 Mt, impulsado por el aumento de la producción en EE.UU. que compensó los recortes de la OPEP+. Medido en t-milla, se prevé un significativo aumento del 7,5%, también en este tráfico debido a las perturbaciones en el mar Rojo y el aumento de las exportaciones estadounidenses hacia Asia. Las dificultades del canal de Panamá a principios de 2024 también apoyaron la demanda.

El transporte marítimo de automóviles se prevé que termine el año con un crecimiento del 2,3%, tras el aumento del 20% registrado en 2023 por el fuerte repunte de las exportaciones chinas de vehículos eléctricos. Este año, el crecimiento de las exportaciones chinas se ha desacelerado y los aranceles propuestos por varios países a la importación de vehículos chinos podrían pesar en el comercio futuro.

COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL DE CARGA GENERAL



Mercado de fletes

El mercado de fletes se ha mantenido en niveles saludables a lo largo de 2024, con varios segmentos de buques superando los registros históricos medios.

En el caso de los buques petroleros, la menor demanda china y los recortes de la producción de la OPEP+ han provocado cierto retroceso desde el verano, especialmente en el subsegmento de los VLCC. El descenso de los niveles de fletes de los buques habitualmente dedicados al transporte de crudo, unido a la mayor fortaleza de los dedicados a tráficos de productos petrolíferos, está provocando cierto trasvase de tonelaje hacia los segundos, afectados en mayor medida por la guerra entre Rusia y Ucrania.

Así los fletes *spot* en términos de *time charter* equivalente de los petroleros de tamaño VLCC registraron un promedio de 41.200 \$/día hasta noviembre,

aunque la media desde junio es de en torno a 30.000 \$/día. En el caso de los buques de tamaño *Suezmax* y *Aframax* los fletes medios en el conjunto del año se sitúan en 46.150 \$/día y 44.200 \$/día respectivamente.

Los petroleros de productos están disfrutando de un 2024 muy positivo, aunque también este segmento del mercado se ha ralentizado en los últimos meses. Los fletes de buques LR2 (110.000 tpm) hasta noviembre han sido, en promedio, de 42.100 \$/día, registrando niveles máximos desde 2005. Los de MR (entre 45 y 50.000 tpm) se mantienen en 27.000 \$/día, algo por debajo de la media de los tres últimos años (en los que se registraron máximos históricos). Los de buques *Handy* de productos limpios (37.000 tpm) han sido de media 25.459 \$/día.

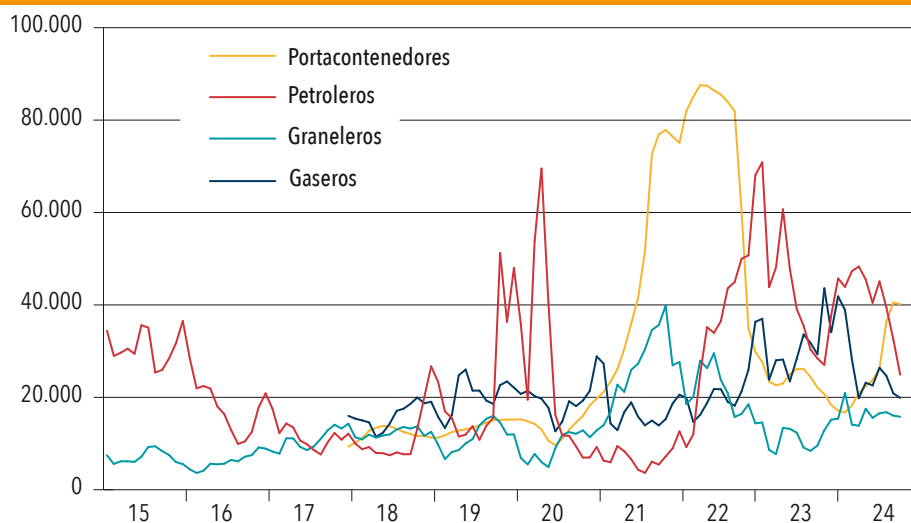
El mercado de fletes de buques químicos también se ha mantenido en niveles firmes, superando ampliamente la media histórica de este tipo de buques. Aunque la tendencia a la baja en la segunda mitad del año del mercado de productos limpios del petróleo ha provocado el retorno de un cierto tonelaje a los tráficos de productos químicos, las limitadas entregas y el desvío de muchos buques para evitar el mar Rojo han servido de soporte a los fletes.

El segmento de los graneleros está experimentando un notable repunte en 2024 en comparación con los moderados niveles de 2022 y 2023, destacando especialmente el registrado por los buques de mayor porte tamaño *Capesize*. Los fletes de graneleros *Panamax* también repuntan con respecto a 2023, aunque a un ritmo más moderado, y sin alcanzar los niveles de 2022. La menor congestión del canal de Panamá desde mediados de septiembre ha provocado un descenso de alrededor de un 30% en el tercer trimestre del año. Esta tendencia también la comparten el segmento de buques *Supramax*.

Los fletes de buques portacontenedores ha repuntado notablemente en 2024, hasta niveles sólo superados por los excepcionales máximos registrados durante el periodo posterior a la pandemia. El principal catalizador ha sido el desvío generalizado de buques por el cabo de Buena Esperanza, a lo que se ha añadido una mayor congestión en algunos puertos.

A principios de julio, el índice de fletes de contenedores de Shanghai (*Shanghai Containerized Freight Index, SCFI*) alcanzó los 3.734 puntos, casi el triple del nivel de diciembre de 2023. A principios de septiembre, el SCFI había descendido un 27% desde su máximo de julio, lo que apunta a una normalización de las condiciones

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



del mercado, como consecuencia de una ralentización de la demanda y la incorporación al mercado de un gran volumen de buques de nueva construcción (se espera que en todo el año 2024 la capacidad se incremente en un 10%).

En el mercado *time charter* los niveles de flete se han mantenido en niveles firmes incluso en este tercer cuatrimestre, llegando a repuntar de nuevo en octubre y principios de noviembre en los portacontenedores de mayor tamaño.

En contraste, el mercado de fletes de buques metaneros se ha desplomado en 2024, debido al menor ritmo de puesta en marcha de proyectos de licuefacción, a la rápida expansión de la flota (en 2024, la capacidad se incrementará un 8%) y a factores estacionales. Los fletes medios en el mercado *spot* de un buque metanero de 174.000 m³ con motor dual de dos tiempos se situaron de media hasta agosto un 55% por debajo de la media de los tres años anteriores (2021 a 2023). En el caso de los metaneros de 160.000 m³ y 145.000 m³, registraron retrocesos similares hasta agosto y, como los de mayor tamaño, han continuado a la baja en septiembre, octubre y noviembre, llegando a registrar mínimos históricos en las últimas semanas.

El mercado de los buques dedicados al transporte de GLP se ha comportado mejor, aunque también se ha suavizado en comparación con los excepcionales niveles de 2023. Los fletes *spot* en *time charter* equivalente de los *Very Large Gas Carrier* (VLGC) en la ruta Oriente Medio-Japón se

situaron en una media de 46.000 \$/día en los ocho primeros meses del año, frente a una media de 90.000 \$/día de 2023, lo que refleja la relajación de las restricciones en los tránsitos por el canal de Panamá, la incorporación al mercado de buques de nueva construcción y las labores de mantenimiento que se han acometido en algunas terminales de EE.UU.

En el caso de los buques ro-ro, los fletes *time charter* a 6 y 12 meses han registrado máximos históricos. De continuar la tendencia hasta final de año, 2024 sería el tercer año consecutivo batiendo el registro.

Construcción naval

Los encargos de buques de nueva construcción han experimentado en 2024 un fuerte crecimiento, impulsados por las sólidas condiciones del mercado de fletes, las necesidades de renovación de la flota para integrar tecnologías sostenibles y el interés de los armadores por asegurarse capacidad en los astilleros a medio plazo. Y ello pese a que los elevados precios de las nuevas construcciones y la incertidumbre en torno a qué combustibles renovables utilizar están retrasando muchas decisiones.

Entre enero y agosto se contrataron un total de 1.454 buques, con 106,4 millones de tpm (Mtpm) y 42,1 millones de CGT, lo que supone un aumento del 31% en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Los segmentos de buques para el transporte de materias primas energéticas han sido especialmente activos:

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	466	13,0
2013	479	693	16,4
2014	488	732	17,3
2015	494	764	18,5
2016	509	782	20,0
2017	538	799	20,2
2018	563	822	21,0
2019	569	846	22,2
2020	602	880	23,1
2021	620	913	23,8
2022	631	947	24,8
2023	653	974	25,8
2024	665	1.003	28,0
sept-24	668	1.025	30,0
ene 24/sep 24 (%)	0,5	2,2	7,3

petroleros y gaseros representan casi la mitad de las CGT contratadas hasta agosto de 2024. Los nuevos encargos de petroleros de crudo (102 buques con 22,9 Mtpm) duplicaron holgadamente la media hasta agosto de los últimos cinco años, mientras que la contratación de petroleros de productos (256 buques y 16,2 Mtpm) está superando sus anteriores niveles récord: un 27% por encima del máximo de los últimos 17 años y más del triple de la media de la última década.

Los contratos de metaneros (69 buques; 6,89 Mtpm) también experimentan

un crecimiento significativo, y han superado ya en agosto el segundo mejor registro histórico anual (en t), con un aumento de los pedidos del 30% respecto a la media de los últimos cinco años. Esta tendencia la comparten los gaseros GLP (110 buques; 5,03 Mtpm) con un incremento de los pedidos hasta agosto del 43% respecto al récord histórico del año pasado.

Mientras tanto, la contratación de portacontenedores se disparó desde junio, alcanzando en septiembre un total de 189, que superan en capacidad

los encargos registrados en todo el año 2023.

Por el contrario, los pedidos de graneleros (287 buques; 25,74 Mtpm) se han ralentizado, alineándose con la media de los últimos diez años pero marcando un descenso interanual del 26%.

China sigue consolidando su dominio en el mercado de construcción naval y acapara el 67% de los nuevos encargos de buques (en CGT) en el ámbito mundial. En total han firmado, hasta agosto, 1.015 contratos de nueva construcción que suman 28,2 millones de CGT. Esta fuerte actividad ha llevado la cartera de pedidos de los astilleros chinos a un máximo histórico de 78,9 millones de CGT en septiembre, superando el máximo anterior de 2008.

La cartera de pedidos mundial creció un 15% en tpm y un 10% en términos de CGT desde principios de año, alcanzando 144,8 millones de CGT, lo que supone aproximadamente el 14% de la capacidad de la flota mundial actual. Sin embargo, existen variaciones sectoriales: los pedidos de metaneros representan el 53% de la capacidad de la flota en su segmento, frente al 10% de los graneleros.

Los precios de las nuevas construcciones siguen siendo elevados, apoyados por la fuerte ocupación de los astilleros, que cuentan de media con carga de trabajo para los próximos 3,6 años; la firme demanda; y las presiones inflacionistas, especialmente en los costes laborales. El índice de precios de nuevas construcciones de Clarksons subió hasta 189 puntos en noviembre, apenas un 1% por debajo del máximo de 2008. Con 135.400 millones de dólares invertidos en nuevas construcciones hasta agosto, 2024 va camino de convertirse en uno de los años más prósperos para el sector de la construcción naval.

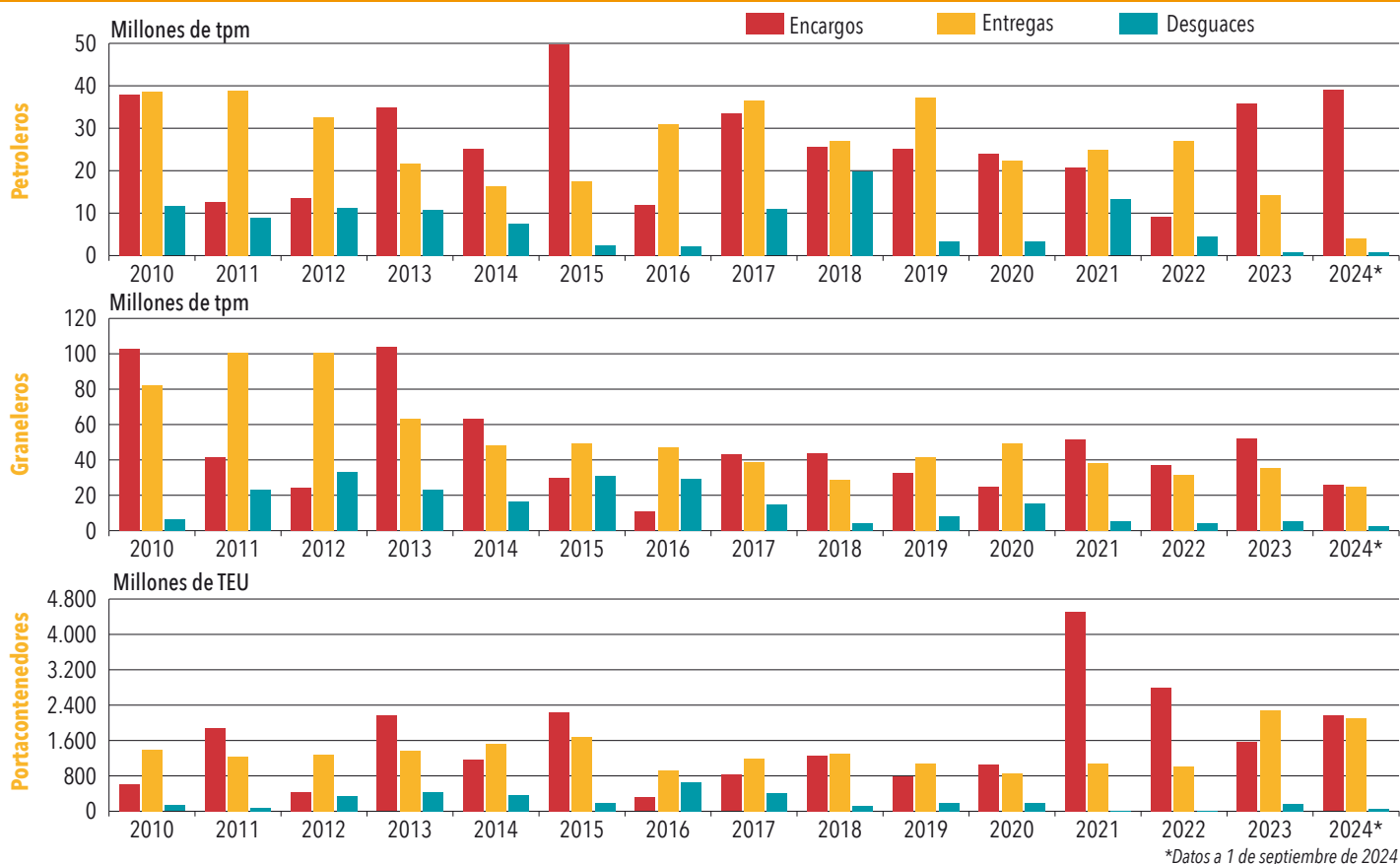
La transición hacia los combustibles renovables sigue estando en el centro de las decisiones de los armadores, con el 49% de los nuevos contratos y el 51% de la cartera de pedidos actual (en ambos casos en GT) con capacidad para utilizar combustibles alternativos. Muchos armadores están adoptando lo que Clarksons denomina «opcionalidad del combustible», con un 17% de las GT de la cartera de pedidos clasificadas como preparadas (ready) para consumir diversos combustibles alternativos. Según el informe, esto refleja la incertidumbre actual sobre las tecnologías futuras.

Las entregas de buques han aumentado significativamente, alcanzando 61,4 Mtpm y 26,9 MCGT entre enero y agosto, y se prevé que termine 2024 con un crecimiento del 16% respecto a 2023. Se estima que a final de año China

TABLA 3: IMPLANTACIÓN DE SCRUBBERS Y COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

	Depuradores de gases de escape						Alternative Fuel*	
	Ya instalados		Pendientes		TOTAL		TOTAL	
	Uds.	MGT	Uds.	MGT	Uds.	MGT	Uds.	MGT
Petroleros	1.116	102,5	49	4,5	1.165	107	66	3,9
Graneleros	1.597	124,5	9	0,6	1.606	125,1	15	1,2
Portacontenedores	1.027	93,6	67	6,4	1.094	100	51	6,4
Gaseros	117	4,9	2	0,1	119	5	559	54,2
Ro-Ro	159	6,4	0	0	159	6,4	20	0,5
Buques de pasaje	121	3,7	2	0,1	123	3,8	195	1,4
Cruceros	176	19,1	0	0	176	19,1	20	1,7
Otros	352	9,2	10	0,6	362	9,8	282	3,2
Total / sept. 2024	4.665	363,9	139	12,3	4.804	376,2	1.208	72,5

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



*Datos a 1 de septiembre de 2024

representará el 52% de la producción mundial, seguida de Corea (26%) y Japón (12%). La capacidad de construcción naval mundial también ha aumentado en los últimos años, un 15% desde 2020, impulsada en gran medida por la reactivación de los astilleros chinos y la mejora de la productividad.

Perspectivas

Para 2025 Clarksons estima que el comercio marítimo mundial crecerá alrededor de un 1,9%. Una normalización en los patrones de rutas, si las disrupciones en el mar Rojo se relajan, podrían dar lugar a un retroceso marginal del comercio marítimo mundial medido en t-milla el próximo año. Sin embargo, en un escenario en el que continúen las perturbaciones en el mar Rojo, se produciría un crecimiento de las t-milla del orden del 2-3%.

Las expectativas para el mercado de buques petroleros de crudo son positivas, con un aumento previsto de la demanda del 2,9% en tpm, impulsada por

un repunte de las exportaciones de la OPEP+, mientras que el crecimiento de la flota seguirá siendo limitado, del 1,1%.

El mercado de petroleros de productos podría experimentar cierta relajación el próximo año, con un crecimiento de la flota que se espera de en torno al 5%. La desaparición de las perturbaciones en el mar Rojo podría hacer que la demanda de petroleros de productos se redujera un 1%, pero en un escenario de desvíos prolongados la demanda podría crecer un 3%.

En el mercado de portacontenedores, se prevé un crecimiento de la demanda del 3% en TEU y similar en TEU-milla si persisten las perturbaciones. Si embargo, si la situación en el mar Rojo se normaliza, la demanda de TEU-milla podría disminuir hasta un 8%, cambiando por completo las perspectivas.

En cuanto al comercio marítimo de graneles sólidos se espera un crecimiento del 0,9% en t y aproximadamente un 2% en t-milla (frente a un crecimiento de la

flota del 2,8%), aunque se mantienen las incertidumbres, especialmente en relación con la demanda china y el impacto de la transición energética en los tráficos de carbón.

El aumento en volumen del GNL transportado por vía marítima se estima en un 6,4%, con un crecimiento en t-milla que podría alcanzar el 10% si persisten los desvíos en el mar Rojo, que sin embargo se verá compensado por un aumento del 11% de la capacidad. Se espera que el impulso de la demanda coincida con la puesta en marcha de una fase importante de proyectos de GNL en el segundo semestre de 2025, que se alargaría hasta incluso 2028.

En cuanto al GLP, se prevé un crecimiento más moderado, del 3,4% en volumen y del 4% en t-milla de la demanda mientras que la oferta crecería un 4,4%. A medio y largo plazo, se espera que el sector del GLP se diversifique con un mayor protagonismo de cargas de CO₂, amoníaco y etano.

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.