

Incertidumbre en el transporte marítimo de cara a 2025 después de un 2024 positivo en términos generales

INFORME ELABORADO POR ANAVE A PARTIR DE VARIAS FUENTES

Como cada primavera, el Fondo Monetario Internacional (FMI) ha actualizado sus previsiones económicas, anticipando una moderada desaceleración del crecimiento mundial. Según su informe de abril, el PIB global crecerá un 3,3% en 2024, reduciéndose al 2,8% en 2025, cifras revisadas a la baja debido a las nuevas tensiones comerciales y a una creciente incertidumbre política y regulatoria.

Por su parte, Clarksons señala en su informe de primavera *Shipping Review and Outlook* que el transporte marítimo mundial alcanzó en 2024 un nuevo récord histórico con 12.590 millones de toneladas transportadas, que supone un incremento del 2,1% respecto a 2023.

El crecimiento medido en toneladas·milla (t·milla), aún más notable (+5,9%), refleja el impacto del desvío de rutas debido a acontecimientos geopolíticos como el bloqueo del mar Rojo o la guerra de Ucrania, las restricciones en el canal de Panamá y la recuperación de los tráficos de larga distancia. Mientras el transporte de crudo y derivados disminuyó ligeramente en toneladas (t),

aumentó significativamente en t·milla, impulsado por estas desviaciones. Por su parte, los graneles sólidos crecieron moderadamente en toneladas (+3,2%) pero de manera más destacada en términos de t·milla (+4,8%), gracias a la robusta demanda china.

El mercado de contenedores fue especialmente dinámico, con aumentos notables en TEU y especialmente en TEU·milla (+5,9% en TEU y +18,4% en TEU·milla), impulsado principalmente por la demanda estadounidense y los flujos hacia economías emergentes. En contraste, el mercado de metaneros se enfrentó a una considerable presión debido a la entrada masiva de nuevos buques disponibles y un crecimiento limitado en la demanda de GNL.

Para 2025, las previsiones apuntan a un entorno más desafiante con una desaceleración del comercio marítimo (+1,1%) derivada principalmente de las nuevas barreras comerciales impulsadas por EE.UU. Asimismo, la probable aplicación de tasas portuarias a buques u operadores chinos podría agravar las disrupciones.

Situación económica mundial

El Fondo Monetario Internacional (FMI), en su informe de abril de 2025, estima que el PIB mundial creció un 3,3% en 2024 y se desacelerará al 2,8% en 2025. Estas cifras, revisadas a la baja respecto a estimaciones previas, reflejan el impacto de las nuevas tensiones comerciales y una elevada incertidumbre política y regulatoria. El crecimiento global se mantendría por debajo de su media histórica (3,7% entre 2000 y 2019).

Las previsiones vienen marcadas por la imposición de aranceles generalizados por parte de EE.UU. y las consiguientes medidas de represalia de sus socios comerciales. El efecto definitivo sobre la

actividad económica global dependerá, en gran medida, del rumbo que tomen las negociaciones entre los países afectados.

El crecimiento previsto para las economías avanzadas es del 1,8% en 2024 y del 1,4% en 2025. EE.UU. habría crecido un 2,8% el año pasado y crecería un 1,8% el actual; la zona euro, un 0,9% y un 0,8%, respectivamente. Dentro de

esta, Alemania sufriría una contracción del -0,2% en 2024 y permanecería estancada en 2025, mientras que Francia y Reino Unido crecerían en torno al 1%. España mantiene un ritmo superior, con un crecimiento estimado del 3,2% y 2,5%, respectivamente.

Entre las economías emergentes, India lidera con un crecimiento previsto del

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	9.300	1.665	8.331	2.817	11.362	449	1.705	1.185	5.858	640	3.231	8.696	39.787
2008	1.917	9.781	1.635	8.116	2.861	11.738	457	1.781	1.233	6.085	695	3.489	8.926	40.990
2009	2.023	10.490	1.421	7.271	2.764	11.151	470	1.809	1.095	5.465	678	3.453	8.545	39.639
2010	2.238	11.707	1.618	8.070	2.790	11.511	529	2.064	1.239	6.145	729	3.666	9.293	43.163
2011	2.373	12.416	1.731	8.693	2.892	11.967	571	2.300	1.329	6.590	714	3.608	9.752	45.574
2012	2.573	13.458	1.786	8.890	2.906	12.132	579	2.357	1.374	6.699	753	3.756	10.108	47.292
2013	2.738	14.174	1.854	9.041	2.897	12.098	598	2.412	1.454	7.091	779	3.853	10.487	48.669
2014	2.973	15.075	1.888	9.501	2.828	11.928	616	2.474	1.518	7.354	809	4.042	10.766	50.374
2015	2.926	15.023	1.948	9.856	2.961	12.237	644	2.568	1.552	7.445	830	4.133	10.861	51.262
2016	3.016	15.431	1.946	10.132	3.067	12.782	678	2.695	1.623	7.742	854	4.303	11.184	53.085
2017	3.165	16.185	2.020	10.779	3.139	13.401	729	2.905	1.711	8.140	888	4.523	11.652	55.933
2018	3.229	16.320	2.120	11.382	3.142	13.705	784	3.227	1.784	8.444	914	4.657	11.973	57.735
2019	3.239	16.305	2.141	11.445	3.078	13.511	839	3.483	1.823	8.622	927	4.714	12.047	58.080
2020	3.212	16.596	2.105	11.453	2.808	12.521	838	3.626	1.805	8.522	903	4.621	11.671	57.339
2021	3.279	17.023	2.216	12.134	2.825	12.311	874	3.921	1.913	9.006	940	4.826	12.047	59.221
2022	3.214	16.686	2.144	12.228	2.988	13.153	897	3.898	1.841	8.507	935	4.833	12.019	59.305
2023	3.381	17.881	2.179	12.757	3.053	14.030	917	4.078	1.848	8.639	952	4.954	12.330	62.339
2024	3.498	18.847	2.242	13.257	3.006	14.396	931	4.339	1.946	10.110	967	5.078	12.590	66.027
2025	3.483	18.801	2.264	13.385	3.044	14.495	958	4.447	2.000	10.098	978	5.111	12.727	66.337
23/24 (%)	3,5	5,4	2,9	3,9	-1,5	2,6	1,5	6,4	5,3	17,0	1,6	2,5	2,1	5,9
24/25 (%)	-0,4	-0,2	1,0	1,0	1,3	0,7	2,9	2,5	2,8	-0,1	1,1	0,6	1,1	0,5

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

6,5% en 2024 y del 6,2% en 2025. China, por su parte, se ralentizaría hasta el 5,0% y el 4,0%, afectada por las nuevas barreras comerciales y una demanda global más débil.

En términos de inflación, el FMI prevé un descenso más lento de lo anticipado: el índice global se situaría en el 4,3% en 2025, y en el 3,6% en 2026. Estas previsiones incorporan revisiones al alza en las economías avanzadas, mientras que en los países en desarrollo se ajustan ligeramente a la baja.

Demanda de transporte por vía marítima

Según el bróker Clarksons, las mercancías transportadas por vía marítima aumentaron un 2,1% en 2024 hasta alcanzar un nuevo máximo histórico anual de 12.590 millones de toneladas (Mt). En términos de toneladas-milla (t-milla), el crecimiento fue del 5,9%, el más alto desde 2009, impulsado por el desvío de rutas para evitar el mar Rojo, las restricciones en el canal de Panamá y la reactivación de ciertos tráficos de larga distancia.

El comercio marítimo de crudo se redujo un 1,8% en 2024, hasta 1.953 Mt (39,1 Mbdp), como consecuencia de los recortes de producción de la OPEP+ y de una menor demanda por parte de China. No obstante, en términos de t-milla creció ligeramente (+1,2%) impulsado por el desvío de rutas y el aumento de la demanda en rutas atlánticas. Por su parte, el comercio de productos derivados del petróleo sumó 1.053 Mt (-1,1%), como consecuencia de un descenso de las exportaciones rusas y de unos márgenes de refino muy reducidos. La demanda de términos de t-milla creció un destacado 7,0%, por los cambios de rutas de buques que solían transitar por el mar Rojo.

En 2024, el comercio marítimo de graneles sólidos creció un 3,2% en toneladas, hasta 5.740 Mt, y un 4,8% en t-milla. Destacan los aumentos de las partidas de mineral de hierro (+3,5%) y carbón (+3,8%), en ambos casos impulsados por la demanda china. El grano alimenticio registró un crecimiento más moderado (+2,5%), debido a una menor actividad exportadora por

parte de Brasil. El comercio de graneles menores se incrementó un 2,9%.

El comercio de contenedores experimentó un sólido crecimiento en 2024, con un aumento del 5,9% en TEU y del 18,4% en TEU-milla, el mayor incremento interanual de este siglo. Este repunte estuvo impulsado por la demanda de EE.UU. y por el crecimiento de los flujos comerciales entre Extremo Oriente y diversas economías emergentes. Se estima que el desvío de buques para evitar el mar Rojo está suponiendo un incremento del 11% adicional en la demanda de transporte en TEU-milla.

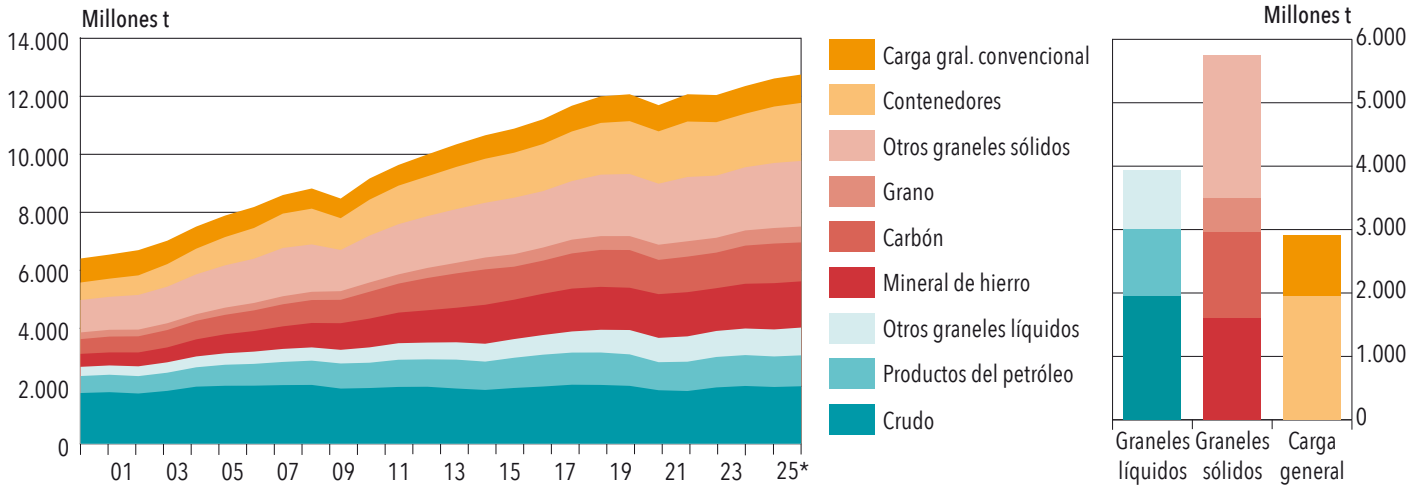
El transporte de GNL aumentó tan solo un 1,0% en 2024 debido a la limitada entrada en operación de nuevos proyectos de licuefacción, alcanzando 412 Mt (nuevo máximo histórico). Sin embargo, las t-milla crecieron un notable 8,7%, impulsadas por la disrupción en las rutas del canal de Panamá y el mar Rojo.

El comercio marítimo de GLP registró 134 Mt y creció un 5,5%, favorecido por el aumento de las exportaciones desde EE.UU. En t-milla, el aumento fue del 7,9%. Además, se observa un crecimiento en la demanda de transporte de nuevas cargas como amoníaco, etano o CO₂, lo que muestra el potencial de este segmento como mercado emergente.

En 2025, los mercados mantienen, en términos generales, una evolución



COMERCIO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA



positiva, aunque comienzan a vislumbrarse ciertas señales de ralentización y un entorno geopolítico y económico cada vez más incierto.

Las nuevas políticas comerciales de EE.UU. ya estarían provocando una caída estimada de la demanda del 1,5% en t y del 1,8% en t-milla. Aunque el impacto es todavía menor al de la guerra comercial de 2018-2019, el resultado de las negociaciones en curso será determinante. Como consecuencia de la entrada en vigor de los aranceles entre ambos países, preocupa especialmente el descenso de los volúmenes transportados entre China y EE.UU. en tráficos como el de contenedores, del que ya están alertando diversos analistas.

La política exterior estadounidense, como el cese de la aplicación de sanciones a Rusia y las restricciones portuarias a los buques construidos en China, condicionará el transporte marítimo también en otros ámbitos.

Mercado de fletes

A lo largo de 2024, el mercado de petroleros mostró una progresiva normalización respecto a los niveles de 2022 y 2023, aunque los fletes *spot* en términos de time charter equivalente (TCE) se mantuvieron en niveles superiores a sus promedios históricos. La tendencia a la baja se intensificó en el segundo semestre de 2024. Además, las sanciones internacionales están consolidando una división estructural entre buques sancionados o susceptibles de serlo y los demás.

Se registró una caída media del 13% en los niveles de fletes respecto a 2023, debido al debilitamiento de las importaciones chinas, los recortes de la OPEP+, la reducción de las exportaciones rusas y unos márgenes de refino reducidos. Aun así, la fortaleza de las exportaciones de crudo

no OPEP, los desvíos marítimos por la crisis del mar Rojo y el escaso crecimiento de la flota siguen sosteniendo el mercado, pese a una demanda moderada.

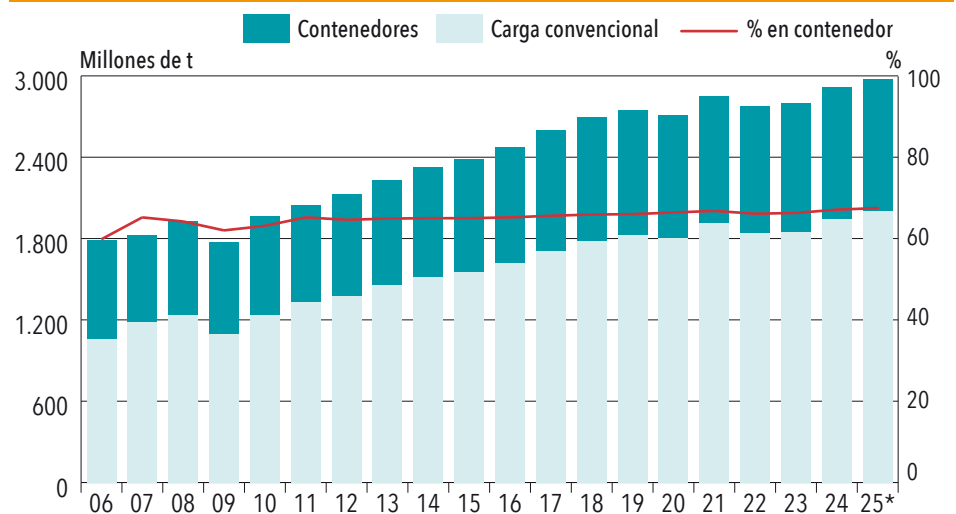
En el segmento de buques de tamaño VLCC, los fletes medios se situaron en 39.239 \$/día, un 21% por debajo de la media de 2023 pero un 7% por encima de la media de los últimos 5 años. Los segmentos *Suezmax* y *Aframax* registraron en el conjunto del año unos fletes medios de 44.929 \$/día y 43.125 \$/día respectivamente, entre un 30% y un 50% por encima de su media histórica.

En el segmento de buques de tamaño *Suezmax* los niveles de fletes se

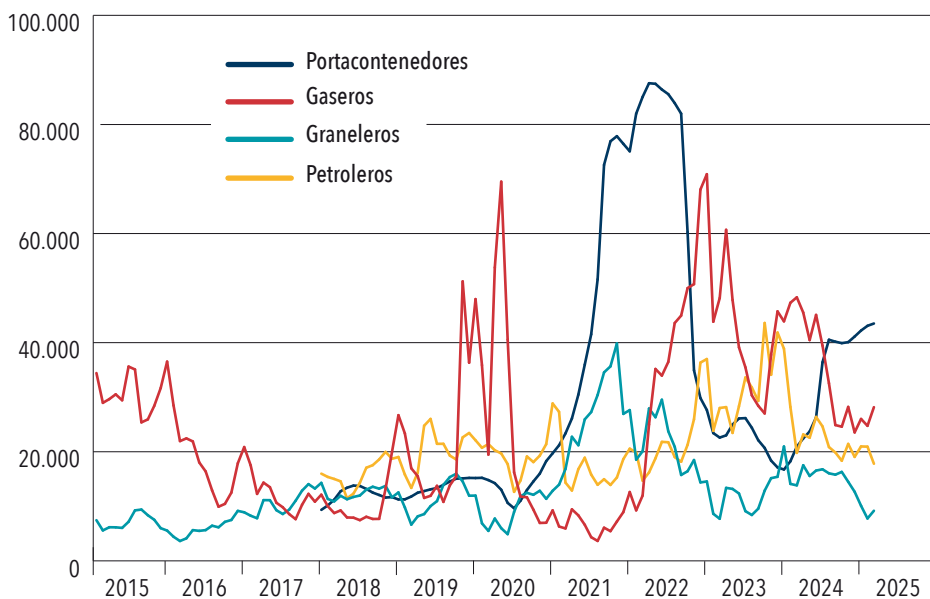
mantuvieron firmes, especialmente por el auge de las exportaciones kazajas de crudo, con fletes medios a lo largo del año por encima de 40.000 \$/día. Los niveles de fletes de buques *Aframax* también se mantuvieron firmes todo el año.

Por su parte, el mercado de petroleros de productos moderó su actividad a lo largo del segundo semestre de 2024, afectado por el trasvase de buques de crudo hacia el mercado de productos limpios, el descenso de las exportaciones rusas y la caída de los márgenes de refino. Aun así, los MR y LR2 registraron unos niveles de fletes firmes, un 60% por encima de la media de la última década.

COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL DE CARGA GENERAL



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



Los niveles de fletes de buques químicos también mostraron una tendencia de progresiva moderación durante 2024, reflejando el debilitamiento del mercado de productos petrolíferos limpios y el menor crecimiento de los volúmenes. Los fletes *time charter* cayeron en promedio entre un 14 y un 18% a lo largo del año, respecto de los niveles medios de 2023.

En el mercado de fletes de los buques graneleros, 2024 se saldó positivamente, aunque de forma desigual en los distintos tamaños. Los fletes *spot TCE* de los graneleros se situaron en promedio en 15.031 \$/día, un 18% por encima de la media de la última década, sostenidos por el crecimiento de los tráficos de larga distancia y los desvíos derivados por los ataques del mar Rojo.



Los buques de mayor porte (*Capesize*) fueron los más beneficiados, con fletes medios de 25.082 \$/día (segundo valor más alto desde 2009) respaldado por el crecimiento de las exportaciones de mineral de hierro y bauxita en rutas de larga distancia, así como por una firme tendencia de acopio de mineral de hierro y carbón por parte de China. Sin embargo, en el tramo final de 2024, los fletes comenzaron a moderarse ante una temprana caída estacional de la producción minera. Los buques de menor porte (*Panamax*, *Supramax* y *Handysize*) sufrieron una mayor presión durante 2024, especialmente tras la progresiva normalización del tránsito por el canal de Panamá.

El mercado de fletes de los portacontenedores registró un 2024 positivo, especialmente en la primera mitad del año, con fuertes repuntes debido a los desvíos por el cabo de Buena Esperanza. Los fletes en los contratos de fletamento por tiempo se mantuvieron en niveles superiores a la media histórica, aunque por debajo de los máximos históricos. Se estima que el desvío de tráficos está generando un aumento del 11% en la demanda de buques portacontenedores.

De la misma manera, en 2024, las tarifas por el transporte de contenedores mostraron una senda creciente: el Índice de Fletes de Contenedores de Shanghai (SCFI) se multiplicó por 2,5 de media en 2024 respecto a 2023, como consecuencia del fuerte repunte experimentado durante la segunda mitad del año.

En el mercado de gas licuado de petróleo (GLP), el mercado entró en una fase de mayor moderación en 2024. Los fletes *spot* de VLGC en la ruta entre Ras Tanura y Chiba cayeron a 42.028 \$/día frente a 91.625 \$/día registrados de media en 2023, reflejando la normalización del canal de Panamá, el crecimiento continuado de la flota y las menores exportaciones estadounidenses.

En el mercado de buques metaneros, el fuerte volumen de nuevas entregas registrado en 2024, unido al limitado crecimiento de la demanda de transporte de GNL, ha ejercido una presión significativa sobre los niveles de fletes, que terminaron el año cerca de su mínimo histórico (23.000 \$/día). La tarifa *spot TCE* para un buque de 174.000 m³ se situó en promedio en 54.149 \$/día, menos de la mitad que la media de 2023. En los primeros meses de 2025, la tendencia decreciente ha continuado con un mínimo histórico de 7.500 \$/día en febrero de 2025.

Evolución de la flota

La flota de buques petroleros experimentó un crecimiento muy limitado (+1,7%). Las entregas se redujeron a 6,3



Mtpm, un 46% menos en términos interanuales, marcando el volumen más bajo en más de dos décadas. Esta situación, unida a la solidez del mercado, ha reducido significativamente los niveles de desguace hasta 1,4 Mtpm (-80% respecto a la media de la última década). Durante 2024 se contrataron 51,2 Mtpm de buques petroleros (un 43% más que el año anterior). La cartera de pedidos de petroleros representa ya el 14% de la capacidad total de la flota, el nivel más alto desde noviembre de 2016, aunque muy por debajo del máximo del 48% alcanzado en 2008.

El crecimiento de la oferta de graneleros se mantiene en niveles relativamente bajos, con un incremento de la flota del 3,0% en 2024. Las entregas sumaron 35 Mtpm, un 4,2% menos que en 2023, mientras que la actividad de reciclaje se ha visto limitada por la solidez del mercado, con tan solo 3,7 Mtpm desguazadas durante el pasado año, el volumen más bajo desde 2007. La contratación de nuevos buques graneleros, un total de 49 Mtpm, se vio lastrada por los elevados precios, la escasa disponibilidad de espacios en los astilleros y la incertidumbre sobre los combustibles futuros. En consecuencia, la cartera de pedidos se mantiene en niveles moderados en perspectiva histórica, representando actualmente el 10% de la flota mundial en tpm.

La flota de portacontenedores ha registrado una rápida expansión en los últimos dos años y, a comienzos de 2025, sumaba 6.791 buques con una capacidad conjunta de 30,9 MTEU, lo que representa un aumento de cerca del 20% respecto al inicio de 2023. Para 2025, se prevé un nuevo incremento del 6%, con entregas estimadas en 2,0 MTEU, seguido de una desaceleración en 2026, con una previsión de crecimiento del 3% y entregas de unos 1,6 MTEU. La solidez del mercado durante 2024 limitó significativamente la actividad de reciclaje, con tan solo 58 unidades y 83.000 TEU desguazados, un 65% menos que la media de la última década.

En cuanto al mercado de LPG, la flota ascendía a 1.681 buques y 49,5 millones de m³ a comienzos de 2025 (+6% interanual). En 2024 se alcanzó un nuevo récord de contratación con 151 unidades (10,3 millones de m³), a pesar de la moderación de la contratación a final de año y durante los primeros meses de 2025 debida a los elevados precios de nueva construcción y a la incertidumbre derivada de las medidas de EE.UU.

La flota de buques metaneros mantiene su crecimiento. En enero de 2025, se contabilizaban 806 unidades (121,4 millones de m³, +7,9% interanual). Las previsiones apuntan a incrementos del

TABLA 2: FLOTA MUNDIAL POR TIPO DE BUQUE

	Petroleros (Mtpm)	Graneleros (Mtpm)	Portacontenedores (MTEU)
2000	284	267	4,5
2005	314	322	7,3
2010	419	466	13,0
2013	479	693	16,4
2014	488	733	17,3
2015	494	764	18,5
2016	509	782	20,0
2017	538	800	20,2
2018	563	823	21,0
2019	569	847	22,2
2020	602	881	23,1
2021	620	914	23,8
2022	631	948	24,8
2023	653	975	25,8
2024	665	1.005	28,0
2025	669	1.035	30,0
24/25(%)	0,6	3,0	7,3

10,0% en 2025 y del 11,9% en 2026. La cartera asciende a 348 buques (48% de la flota actual), con predominio de proyectos liderados por intereses cataríes. El precio de referencia para un metanero estándar se mantiene elevado (260 M\$ de media en 2024), con China absorbiendo ya el 31% de la cartera global.

Construcción naval

El ejercicio 2024 se ha cerrado con niveles de contratación de buques de nueva

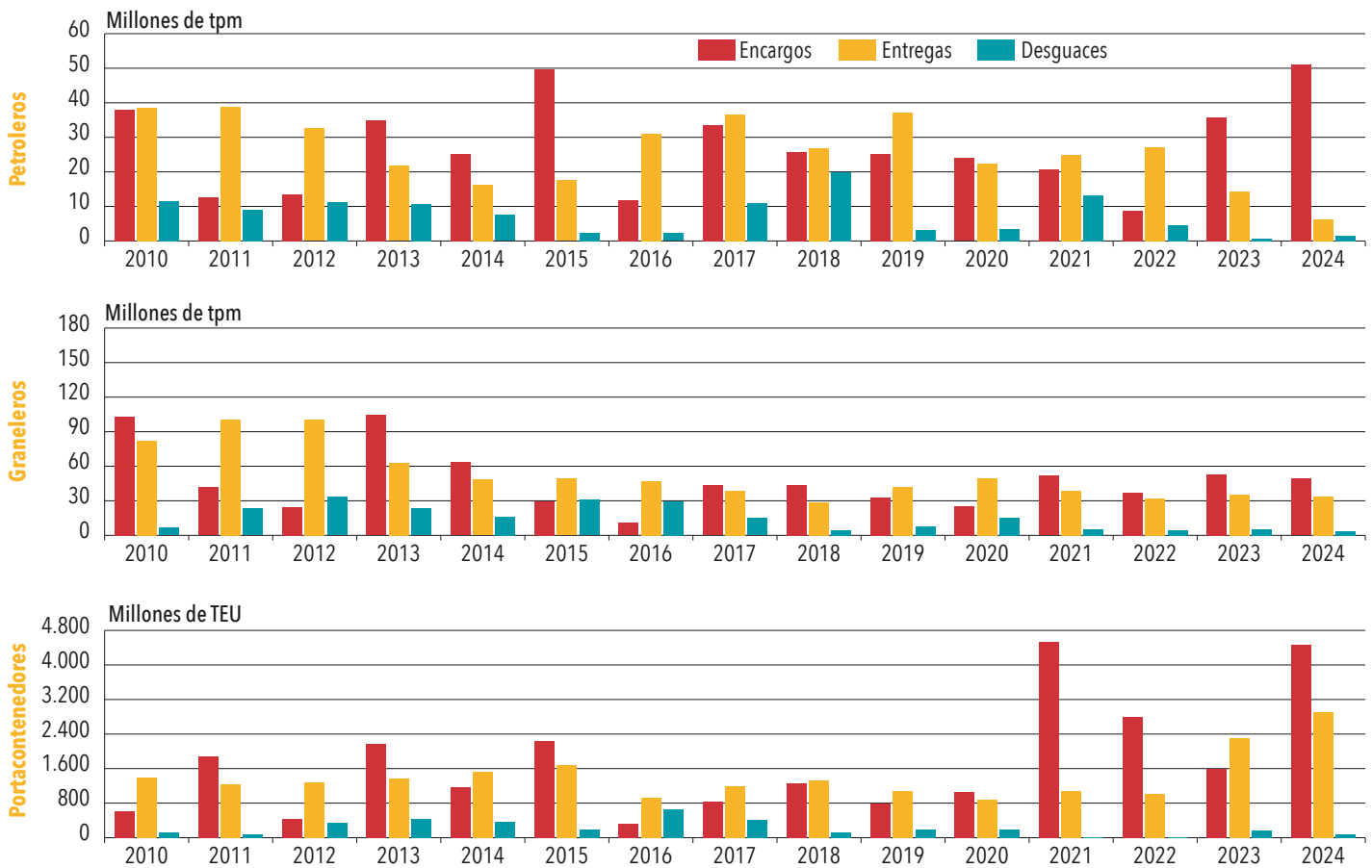
construcción que, si bien se han mantenido elevados en términos agregados, mostraron una marcada desaceleración en la segunda mitad del año. Se contrataron 2.643 buques, que suman 178,2 Mtpm y 69,7 MCGT, alcanzándose el mayor volumen anual en CGT desde 2007.

No obstante, los pedidos se redujeron un 28% en el segundo semestre respecto al primero, reflejo de una creciente incertidumbre en el mercado. Este retroceso se atribuye a la evolución dispar de

TABLA 3: IMPLANTACIÓN DE SCRUBBERS Y COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

	Depuradores de gases de escape						Fuel alternativo*	
	Ya instalados		Pendientes		TOTAL		TOTAL	
	No.	m GT	No.	m GT	No.	m GT	No.	m GT
Petroleros	1.471	137,3	29	3,1	1.500	140,4	135	9
Graneleros	2.063	156,2	32	2	2.095	158,2	82	6,7
Portacontenedores	1.655	148,8	112	8	1.767	156,8	235	25,8
Gaseros	140	5,9	0	0	140	5,9	802	72,2
Ro-Ro	167	7,1	0	0	167	7,1	34	1,3
Buques de pasaje	142	4,5	0	0	142	4,5	283	2,3
Cruceros	192	20,7	0	0	192	20,7	50	4,6
Otros	436	12	6	0,6	442	12,6	642	10,3
TOTAL	6.266	492,5	179	13,7	6.445	506,2	2.263	132,2

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



la economía global, la investigación de EE.UU. sobre los astilleros chinos, el incremento de los costes de nueva construcción, la incertidumbre sobre las normas de descarbonización de reciente o próxima implantación y las tecnologías de combustibles alternativos a utilizar aparejadas.

Los precios de nueva construcción experimentaron un nuevo repunte en 2024, del 6,2% respecto de los elevados niveles de 2023. La inversión en buques de nueva construcción alcanzó 215.300 M\$, el mayor dato registrado desde 2007.

La cartera de pedidos mundial sumaba a comienzos de año 5.664 buques, 367 millones de dwt y 161 MCGT, equivalente al 16% de la flota (en tpm). Los niveles más altos de la relación cartera/flota se concentran en buques metaneros (50%) y portacontenedores (26%).

Las entregas de los astilleros aumentaron un 15% en 2024 (41,1 MCGT), el mayor volumen desde 2012. China representó el

53% de las entregas, seguida de Corea del Sur (28%) y Japón (12%). En definitiva, China continúa ampliando su liderazgo como principal país constructor, concentrando el 70% de los pedidos en 2024.

La transición energética sigue siendo un factor clave. El 50% de las GT contratadas en 2024 y el 75% en los primeros meses de 2025 corresponden a buques con capacidad para utilizar combustibles alternativos. La cartera mundial 'fuel ready' alcanza ya el 53%. Los pedidos de buques con propulsión dual a GNL se duplicaron respecto a 2023, mientras que los pedidos para metanol cayeron un 17%.

Perspectivas

Según Clarksons, en 2025 el comercio marítimo mundial crecerá un 1,1%, claramente por debajo de la media anual de las últimas dos décadas (+2,4%), principalmente como consecuencia de las disrupciones provocadas por la nueva guerra comercial.

Los ataques en el mar Rojo continuarán afectando significativamente al tráfico a través del canal de Suez, aún un 70% por debajo de los niveles de 2023. De producirse una recuperación parcial durante este año, sería más rápida en graneleros y petroleros y más lenta en portacontenedores, limitándose el crecimiento en términos de t-milla a menos del 1%. Si los desvíos persisten, el crecimiento podría alcanzar el 1,6%.

El mercado de petroleros de crudo podría mantener unas condiciones saludables, impulsado por un crecimiento estimado del comercio marítimo de crudo del 1,6% interanual, en un contexto de posible recuperación de la producción de la OPEP+. A pesar de que la evolución de las importaciones chinas sigue siendo incierta tras una cierta debilidad en 2024, la demanda de transporte medida en t-milla se prevé que aumente un 1,3%. Este incremento, combinado con un crecimiento reducido de la flota de petroleros de crudo (+0,6%), podría sostener unos niveles de flete elevados, especialmente en los segmentos más expuestos a las sanciones a Rusia.

En el caso de los petroleros de productos, se espera un debilitamiento del mercado en 2025 como consecuencia del fuerte incremento previsto en la oferta



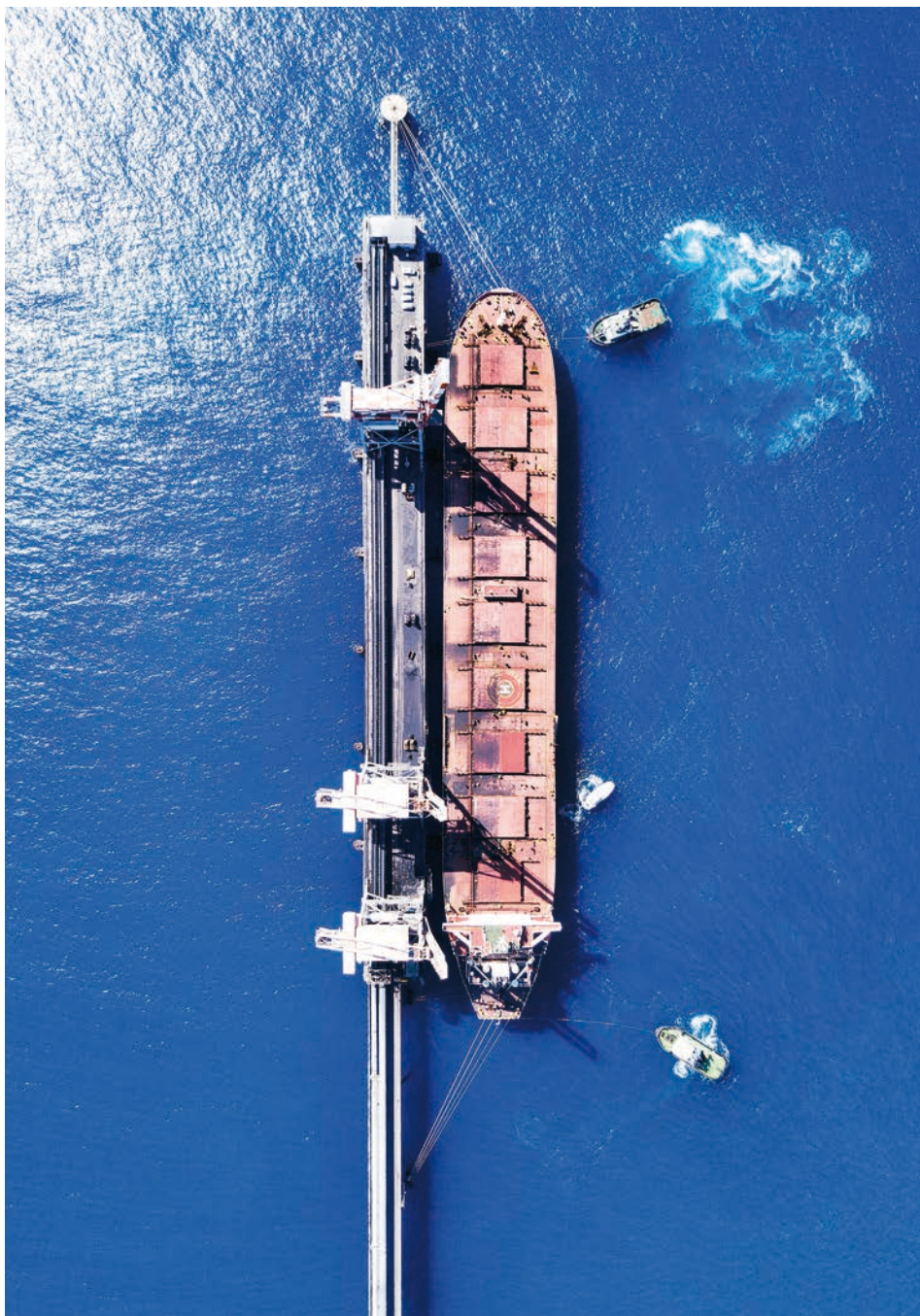
de buques, con una expansión de la flota del 5,8%. La demanda, por su parte, estará condicionada por la evolución del conflicto en el mar Rojo. Si se produce una normalización parcial de los tráficos en el segundo semestre del año, el crecimiento de las t-milla podría limitarse al 0,4%. En un escenario de persistencia del desvío de rutas, dicho crecimiento podría alcanzar el 2%. En ambos casos, la notable ampliación de la oferta generaría presiones bajistas sobre los fletes.

En 2025 se espera una mejora gradual de la demanda de transporte marítimo de productos químicos, con un crecimiento estimado del 1,6% en volumen y hasta un 2,3% en t-milla si persisten los desvíos en el mar Rojo. Por el lado de la oferta, la flota crecerá un 3,3% en 2025, aunque el retorno de tonelaje provisionalmente dedicado a tráficos de productos del petróleo podría aumentar la capacidad efectiva. El desajuste creciente entre demanda moderada y oferta en expansión podría presionar a la baja los fletes.

Para el segmento de buques GLP de mayor porte, el ejercicio 2025 se anticipa más débil, debido a restricciones coyunturales de capacidad en las terminales de exportación de EE.UU. En buques de menor tamaño, la limitada cartera de pedidos apoya una visión positiva a medio plazo. En conjunto, las perspectivas del segmento de GLP son favorables en el medio plazo, ante la creciente demanda vinculada a nuevas cargas emergentes.

La flota de buques metaneros podrían continuar bajo presión en 2025, afectada por los retrasos en proyectos de licuefacción y un crecimiento robusto de la oferta. La recuperación de los tráficos de larga distancia hacia Asia podría provocar una mejora a partir de 2026. A medio plazo, el crecimiento de la capacidad de licuefacción y el aumento estructural del comercio de GNL ofrecen cierto soporte para este segmento.

Las previsiones para los graneleros apuntan a un año más moderado en 2025 respecto a 2024. El crecimiento estimado del comercio marítimo de graneles es del 1%, lastrado por la desaceleración de las importaciones chinas, mientras que la flota crecerá en torno a un 3%. La interacción de estas variables anticipa un deterioro del mercado, con posible estabilidad en los fletes gracias a factores como la menor velocidad de los



buques. La persistencia de desvíos por el mar Rojo podría elevar el crecimiento de las distancias medias y, como consecuencia, de la demanda en t-milla hasta el 1%, aunque un retorno a patrones de tráfico más normales lo limitaría al 0,5%.

Las previsiones para 2025 apuntan a un ejercicio más débil para el mercado de portacontenedores, con una moderación general de los niveles de fletes. Aunque los patrones estacionales podrían aportar

algo de apoyo en verano, una prolongación del entorno actual generaría presión en el mercado de fletamentos. Una progresiva normalización de los tránsitos por el canal de Suez a lo largo del año, con retorno a niveles prepandemia en 2026, mantendría estable la demanda en TEU-milla en 2025, pero provocaría una caída del 5% en 2026. En cambio, si los desvíos continúan durante todo el año, la demanda crecería un 3%.

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.