

Clarksons prevé una desaceleración del comercio marítimo en 2025

Las tensiones geopolíticas elevan la incertidumbre pese a la resiliencia del sector

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 el entorno económico actual.

En 2025, el comercio marítimo mundial crecerá un 0,6% hasta 12.800 millones de t (+2,5% en 2024) y un 1,1% en t-milla (+6,2% en 2024). La política comercial de EE.UU. ha acaparado la atención mediática, aunque solo se ha visto afectado por los nuevos aranceles el 4% del tráfico marítimo mundial. En un primer momento, el anuncio de aranceles dio lugar a cierta volatilidad, pero los volúmenes se han mantenido estables y ya se han alcanzado acuerdos para el 65% del tráfico total afectado. Otros factores de relevancia han sido la reducción de las importaciones chinas tras la acumulación de inventarios en 2023 y 2024, el aumento de las exportaciones de la OPEP y la creciente demanda de India, que compensa parcialmente la debilidad china..

Las disrupciones geopolíticas continúan alargando la distancia media navegada: los tránsitos por el mar Rojo se mantienen un 70% por debajo de 2023, lo que incrementa la demanda de transporte en torno a un 2,5% en t-milla (+11% en contenedores), mientras que las sanciones a Rusia sostienen los tráficos de petróleo.

Por el lado de la oferta, la flota mundial se prevé que crezca un 4% tanto en 2025 como en 2026, con evoluciones desiguales por segmentos: 9% los metaneros, 6,6% los portacontenedores, 3% graneleros y 2,4% petroleros.

La producción de crudo de los países de la OPEP+ mantiene firmes los niveles de fletes de buques petroleros, y los buques de GLP se están viendo beneficiados por los cambios en los patrones de navegación. Los fletes por tiempo de buques portacontenedores han registrado sus niveles más altos desde la pandemia, mientras que en el mercado spot se han mostrado más volátiles y por debajo de los niveles de 2024. En cambio, el mercado de GNL atraviesa condiciones difíciles a corto plazo antes del gran aumento de capacidad previsto para 2026-2027, y el de transporte de vehículos pierde dinamismo tras los máximos de 2022-2024.

En conjunto, la mayoría de los segmentos del transporte marítimo mantienen niveles de fletes positivos, aunque la interacción entre factores geopolíticos, transición energética y evolución de la demanda está configurando un entorno más incierto para los armadores.

Situación económica mundial

La economía mundial ha seguido creciendo en 2025 pese a la elevada volatilidad y la incertidumbre en torno a la política económica de EE.UU.

En abril, el Gobierno estadounidense anunció la imposición de aranceles 'recíprocos' de hasta el 50% a las importaciones procedentes de numerosos países y de hasta el 145% para China. Estas medidas amenazaban con alterar

profundamente las redes de comercio internacional y lastrar de forma significativa el crecimiento económico. Como consecuencia, las previsiones de crecimiento del PIB se revisaron a la baja de forma generalizada en el segundo trimestre. Sin embargo, los acuerdos comerciales alcanzados en la segunda mitad del año y la tregua arancelaria con China (prorrogada ya en dos ocasiones, actualmente hasta mediados de noviembre), han permitido

una recuperación parcial de las previsiones de crecimiento económico. Las últimas estimaciones sitúan el incremento del PIB global en torno al 3,0% (frente al 2,5% previsto en verano), un crecimiento moderado en términos históricos, y con riesgos e incertidumbre elevados.

En materia de política monetaria, la tendencia general en 2025 ha sido más bien expansiva. A mediados de junio, el Banco Central Europeo recortó en 25 puntos básicos su tipo de interés oficial, hasta el 2,0%, y los bancos centrales de India, México y otros países adoptaron medidas similares. La Reserva Federal redujo su tipo de referencia tres veces entre noviembre de 2024 y septiembre de 2025, hasta el 4% actual, ante la debilidad del mercado laboral y una inflación inferior al 3%.

DNV

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
2015	2.926	15.041	2.018	10.271	2.960	12.332	644	2.569	1.552	7.445	830	4.145	10.930	51.803
2016	3.016	15.436	2.009	10.510	3.057	12.877	678	2.695	1.623	7.742	854	4.313	11.237	53.573
2017	3.165	16.191	2.083	11.149	3.120	13.474	729	2.905	1.711	8.140	888	4.528	11.696	56.387
2018	3.229	16.343	2.176	11.693	3.146	13.754	784	3.225	1.784	8.445	914	4.660	12.033	58.120
2019	3.239	16.334	2.197	11.774	3.070	13.580	841	3.488	1.823	8.622	927	4.719	12.097	58.517
2020	3.213	16.663	2.156	11.776	2.790	12.545	840	3.630	1.805	8.523	903	4.630	11.707	57.767
2021	3.288	17.080	2.281	12.541	2.800	12.312	876	3.925	1.913	9.007	940	4.836	12.098	59.701
2022	3.228	16.733	2.201	12.623	2.971	13.121	898	3.901	1.841	8.506	935	4.842	12.074	59.726
2023	3.406	18.001	2.236	13.105	3.029	13.886	919	4.071	1.852	8.670	952	4.956	12.394	62.689
2024	3.526	18.909	2.307	13.631	3.008	14.332	939	4.414	1.956	10.190	967	5.075	12.703	66.551
2025*	3.471	18.714	2.370	14.141	2.988	14.302	962	4.487	2.011	10.421	975	5.119	12.777	67.184
2026*	3.440	18.790	2.417	14.468	3.020	14.440	1.018	4.940	2.067	10.420	985	5.144	12.947	68.202
24/25(%)*	-1,6	-1,0	2,7	3,7	-0,7	-0,2	2,4	1,7	2,8	2,3	0,8	0,9	0,6	1,0
25/26(%)*	-0,9	0,4	2,0	2,3	1,1	1,0	5,8	10,1	2,8	0,0	1,0	0,5	1,3	1,5

(1) Cifras en millones de toneladas. (2) Cifras en miles de millones de toneladas-milla. (*) Datos estimados a 1 de octubre. (**) Previsiones.

El año 2025 está resultando especialmente volátil para la economía estadounidense. Aunque los efectos de los aranceles han sido, por el momento, más limitados de lo previsto y la confianza inversora se ha restablecido, las previsiones de crecimiento del PIB de EE.UU. se sitúan muy por debajo de los niveles previos a los aranceles.

Por su parte, China se ha mostrado resiliente frente a las dificultades comerciales, aunque con crecimiento desigual entre sectores. El Fondo Monetario Internacional (FMI) estima un incremento del 4,8% del PIB chino en 2025, si bien persisten retos importantes como la debilidad del sector inmobiliario, un exceso de producción o la desinflación.

En Europa, las perspectivas de crecimiento económico son moderadas, lastradas principalmente por el debilitamiento de la industria manufacturera, especialmente en Alemania. El FMI prevé para este año un crecimiento del PIB de apenas el 1,5%.

India se ha consolidado como motor de crecimiento de la economía mundial, impulsada por una firme demanda interna y un sector manufacturero en expansión, con un crecimiento previsto del 6,6% para el conjunto del año. En África subsahariana se espera un aumento del PIB cercano al 4,1%, y en América Latina del 2,4%.

En conjunto, las perspectivas económicas mundiales se mantienen moderadas y expuestas a riesgos significativos, aunque en menor medida que a comienzos de 2025. El FMI estima para 2026 un crecimiento global del 3,1%, aproximadamente 0,7 puntos por debajo de la media de 2000-2019. Una nueva escalada de las tensiones comerciales podría ejercer

presión adicional sobre los consumidores y minar la confianza inversora, mientras que la evolución de los conflictos en Oriente Medio o Ucrania continúa siendo un factor de riesgo adicional.

Comercio mundial por vía marítima

Clarksons prevé que este año se transporten 12.800 millones de toneladas de mercancías (Mt), un 0,6% más que en 2024. En lo que va de 2025, el comercio marítimo mundial se ha mantenido estable, aunque con tendencias dispares entre los distintos segmentos del mercado.

La introducción de nuevos aranceles en EE.UU. ha tenido implicaciones y añadido incertidumbre al contexto macroeconómico mundial, si bien otros factores han ejercido un impacto más significativo en el comercio marítimo, especialmente la evolución desigual de la demanda china de materias primas.

La demanda de transporte se ha visto impulsada por la fortaleza de algunos tráficos de larga distancia (como el de contenedores desde Asia hacia economías en desarrollo o las exportaciones de bauxita desde Guinea) y por las perturbaciones en el mar Rojo. Se espera que el comercio marítimo mundial medido en toneladas-milla (t-milla) registre un crecimiento cercano al 1,1% en 2025.

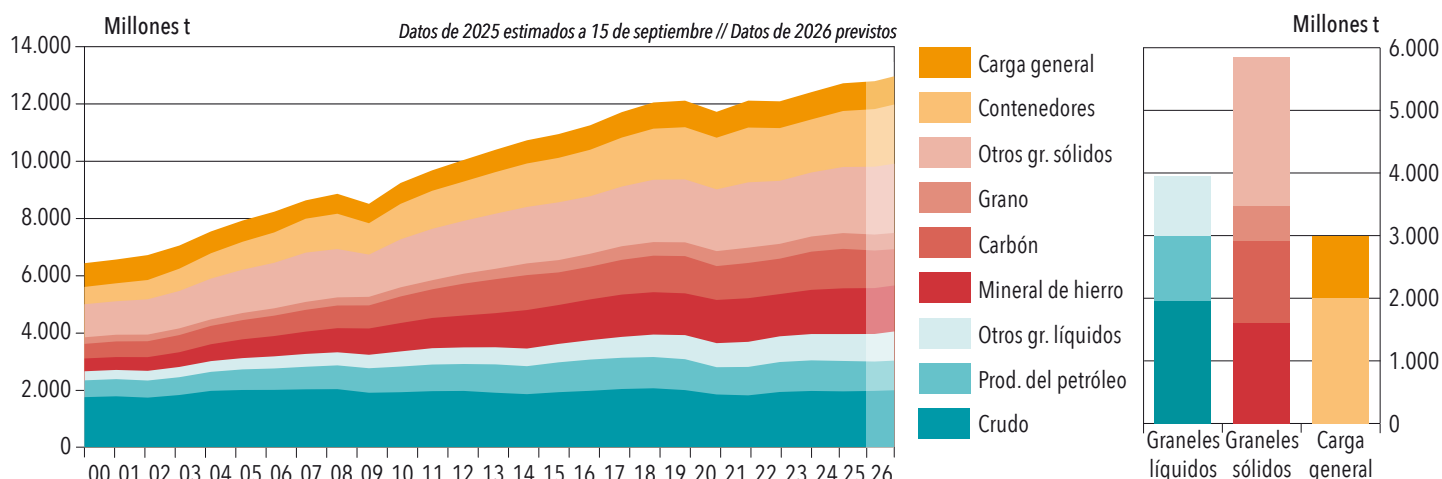
Por tipos de mercancías, la demanda de transporte marítimo de crudo se

estima que termine el año con un ligero crecimiento del 0,8% hasta 1.963 Mt, y otro 0,8% en t-milla, debido a las sanciones y la moderación de la demanda mundial de petróleo. El volumen de productos petrolíferos (1.025 Mt; -3,4%) se prevé que descienda un 3,1% en términos de t-milla, tras el aumento medio anual del 7% entre 2022-2024, debido a la puesta en marcha de nuevas refinerías en Nigeria y México, que han reducido sus necesidades de importación, a las paradas de refinerías rusas y al cierre de plantas petroquímicas en el sudeste asiático.

El tráfico de contenedores ha mostrado una capacidad de ajuste notable, pese a su elevada exposición a los cambios en la política comercial de EE.UU. Se prevé un crecimiento del 2,8% en t y del 3,0% en TEU, para alcanzar 2.011 Mt y 220,0 MTEU. Los menores volúmenes en el tráfico China-EE.UU. han lastrado en cierta medida las rutas transpacificas, aunque se han visto compensados por un crecimiento sólido en otras direcciones, principalmente desde Asia hacia Europa (+9,0% interanual) y hacia diversas economías en desarrollo (+17,0% hasta julio).

El mercado de graneles sólidos comenzó débil, pero se ha ido recuperando gradualmente a lo largo del año. La demanda de mineral de hierro ha mantenido una evolución favorable mientras que el tráfico de carbón se ha recuperado

COMERCIO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA



gracias a unos precios más firmes. El comercio marítimo de cereales también ha repuntado, impulsado por cosechas récord en EE.UU. y Brasil, y los graneles menores se han beneficiado del fuerte aumento de las exportaciones de bauxita desde Guinea. En conjunto, se prevé que la demanda de graneles sólidos crezca un +0,1% hasta 5.842 Mt y un 1,3% en t-milla (33,0 billones) como resultado del aumento de los tráficos de larga distancia.

Por su parte, el comercio marítimo de gases licuados del petróleo (GLP) crecerá un 3,2% hasta 141 Mt, impulsado por la puesta en marcha de nuevos proyectos de exportación en EE.UU. Medido en t-milla, se prevé un aumento del 5,7% como consecuencia de la reconfiguración de los patrones comerciales provocada por los aranceles de China al GLP

estadounidense. Asimismo, Clarksons prevé un repunte en los próximos años en el transporte de amoníaco, etano y CO₂.

El tráfico de gas natural licuado (GNL) cerrará 2025 con un aumento firme de la demanda (432 Mt; +4,8%) mientras que el crecimiento en t-milla será mucho más limitado (2,0 billones de t-milla, +1,1%) como consecuencia del fuerte repunte de las importaciones europeas por vía marítima que se une a una reducción de las importaciones chinas debido al incremento de la producción nacional de gas y de las importaciones a través de gasoducto. Ello ha dado lugar a una reducción de la distancia navegada por estos tráficos.

El comercio marítimo de vehículos es uno de los más expuestos a los nuevos aranceles de EE.UU., país que concentra

alrededor del 20% de las importaciones marítimas mundiales de vehículos. Los volúmenes globales transportados por mar se han mantenido en lo que va de 2025, impulsados por exportaciones récord de China en los últimos meses, pese a una cierta moderación de las importaciones estadounidenses desde abril.

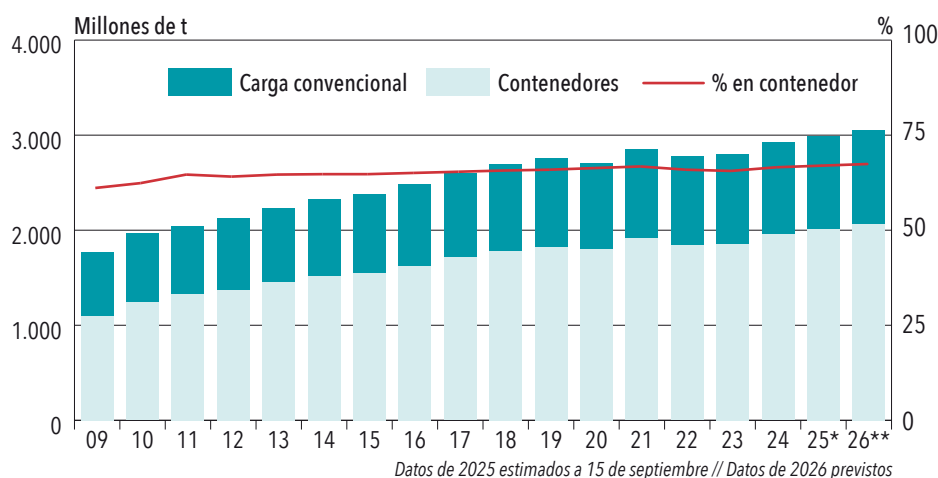
Mercado de fletes

En términos generales, el mercado de fletes se ha mantenido en niveles positivos a lo largo de 2025. El índice de fletes ClarkSea se mantuvo en torno a 25.000 \$/día, un 26% por encima de la media de la última década, con la mayoría de los segmentos de buques mostrando una evolución sólida, pese a un crecimiento de la demanda más moderado y a las tensiones geopolíticas.

Los fletes de buques petroleros han mostrado una evolución favorable, con un repunte en agosto y septiembre impulsado por las buenas perspectivas a corto plazo, en un contexto de mayor producción de la OPEP+ y fuerte demanda china de importaciones. Aunque de media en 2025 (hasta septiembre) se han situado un 16% por debajo de los niveles excepcionalmente altos de 2024, continúan un 15% por encima de la media de los últimos 25 años.

En los últimos meses, el mercado de crudo se ha mostrado firme, con fletes medios de 44.763 \$/día en agosto (un 41% superiores a la media de los últimos diez años). La intensa actividad comercial en África Occidental, Guyana y el mar Negro hacia final de verano ha fortalecido el segmento de Very Large Crude Carriers, que registró cifras de 82.200 \$/día a mitad de septiembre, y Suezmax (55.000 \$/día en agosto), mientras que los Aframax registraron niveles más moderados este año (35.856 \$/día, un 21% menos que 2024, aunque todavía un 18% por encima de la media de la última década).

COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL DE CARGA GENERAL



Por su parte, los niveles de fletes de los petroleros de productos se mantienen en niveles saludables, con un promedio de 22.903 \$/día a comienzos de septiembre (+20% sobre la media de los últimos diez años), favorecidos por una menor competencia de petroleros de crudo transportando productos limpios, el trasvase de buques LR2 hacia tráficos de crudo y los efectos geopolíticos y ajustes en la capacidad de refino, que han impulsado los tráficos de larga distancia.

Los fletes de buques quimiqueros han mostrado una evolución menos favorable por el retorno de tonelaje desde el mercado de productos limpios. Esta caída se ha mitigado parcialmente por el limitado crecimiento de la flota, aunque el descenso continuado de las importaciones chinas (-8% entre 2019 y 2024) y las presiones macroeconómicas están conteniendo la demanda de transporte marítimo de estos productos.

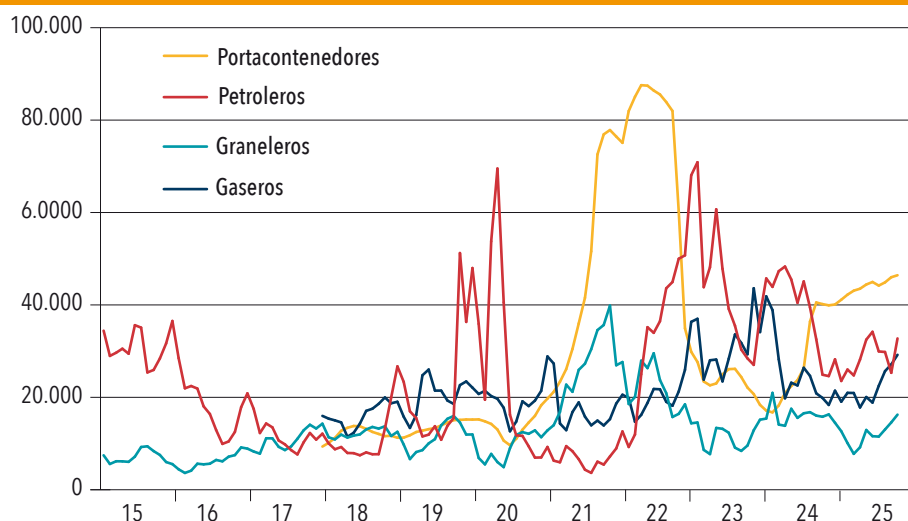
En el caso de los graneleros, los fletes se han mantenido en niveles moderados, con cierta mejora progresiva a lo largo de 2025 tras un inicio de año más débil. La reducción de la velocidad de navegación, algunos episodios de congestión portuaria y un mayor tiempo fuera de servicio por inspecciones han proporcionado cierto soporte al mercado. En el tercer trimestre, los fletes alcanzaron los 17.000 \$/día, impulsados por una mayor demanda china y el repunte estacional de la actividad.

El mercado de fletes de los portacontenedores ha mostrado tendencias dispares en 2025. Los fletes en time charter se mantienen extraordinariamente firmes, en sus niveles más altos desde la pandemia, mientras que los fletes spot se han visto más afectados por la política comercial de EE.UU., con episodios de volatilidad vinculados a las modificaciones arancelarias. La situación en el mar Rojo, aunque ya no constituye el principal factor de mercado, sigue aportando un soporte estructural significativo.

A finales de septiembre de 2025, el índice de fletes de contenedores de Shanghai (Shanghai Containerized Freight Index, SCFI) se situaba en 1.114 puntos, un 56% menos que a comienzos de año, aunque aún un 11% por encima de la media de 2023. Tras un repunte en mayo por la tregua arancelaria entre EE.UU. y China, los fletes spot de rutas transpacificas llegaron a duplicarse, pero luego retrocedieron por los ajustes en la oferta de buques y la debilidad de la demanda.

Los buques metaneros atraviesan condiciones difíciles debido a los retrasos de nuevos proyectos, el firme crecimiento de la flota y el aumento de los tráficos entre EE.UU. y Europa en detrimento de

ÍNDICE DE FLETES DE CLARKSON'S POR TIPOS DE BUQUE (\$/DÍA)



China. Los fletes medios en el mercado spot para buques de 174.000 m³ con motor de dos tiempos se situaron en promedio en agosto en 36.050 \$/día, un 46% menos con respecto al mismo periodo del año anterior.

El mercado de los buques de transporte de GLP se ha mantenido en niveles saludables en los últimos meses, con fuertes incrementos en el segmento de los Very Large Gas Carrier (VLGC), que han presentado niveles de fletes medios en la ruta Golfo Pérsico-Japón de 67.264 \$/día en el tercer trimestre, a medida que las tensiones comerciales entre EE.UU. y China y el crecimiento de las exportaciones estadounidenses han impulsado los cambios en los flujos comerciales.

Por último, el mercado de transporte marítimo de vehículos se está debilitando este año tras los niveles excepcionalmente altos anteriores, ya que el rápido crecimiento de la oferta (+8,5% en 2024 y +8,7% en 2025 hasta septiembre) supera incluso el notable aumento de la demanda (3% en 2024 y un 8% entre enero y agosto de 2025). Pese a ello, las condiciones de mercado continúan en general favorables.

Construcción naval

La contratación de buques nuevos ha experimentado una desaceleración en 2025 debido a diversos factores, como la política comercial cambiante de EE.UU. y los altos precios de las nuevas construcciones, que han afectado a la actividad en algunos segmentos.

Entre enero y agosto se contrataron un total de 938 buques, con 66,9 millones de tpm (Mtpm) y 27,1 millones de CGT (MCGT), lo que supone un descenso del 46% en términos de CGT respecto a los muy elevados niveles de 2024, aunque son cifras en línea con la media de los últimos diez años.

La contratación de buques portacontenedores ha continuado en niveles excepcionalmente elevados, con 294 unidades y 2,7 millones de TEU de nuevas construcciones entre enero y agosto, tan solo un 12% por debajo del récord de 2024 y más del doble de la media de la última década.

Los pedidos de petroleros (198 buques; 15,8 Mtpm), graneleros (151 buques; 14,7 Mtpm) y gaseros (73 buques; 4,9 millones de m³) se han reducido en conjunto un 66% interanual en términos de CGT (-65%, -66% y -68%, respectivamente), aunque no ha sido así en el caso de los buques de suministro de GNL, que han alcanzado un récord de 18 pedidos, en consonancia con las expectativas de crecimiento de la flota preparada para utilizar GNL como combustible.

Los astilleros chinos siguen concentrando la mayor parte del tonelaje contratado (entre enero y agosto el 57% en CGT), aunque han perdido cuota de mercado frente a Corea del Sur, que en lo que va de año ha acaparado el 22% de los nuevos pedidos (frente al 15% en 2024).

Tras el fuerte repunte en 2024, la cartera mundial de pedidos se ha mantenido elevada en 2025, con 6.088 buques, 394,7 Mtpm y 164,5 MCGT a principios

TABLA 2: FLOTA MUNDIAL POR TIPO DE BUQUE

Año	Petroleros (Mtpm)	Graneleros (Mtpm)	Portacontenedores (MTEU)
2000	284	267	4,5
2005	314	322	7,3
2010	420	466	13,0
2014	488	733	17,3
2015	495	765	18,5
2016	509	783	20,0
2017	538	800	20,3
2018	563	823	21,0
2019	569	847	22,2
2020	602	881	23,1
2021	620	913	23,8
2022	631	948	24,9
2023	653	976	25,9
2024	665	1.006	28,0
2025	670	1.035	30,9
sept-25	679	1.056	32,3
ene 25/sep 25 (%)	1,4	2,0	4,7

de septiembre. Aunque alta en términos absolutos, la cartera de pedidos se mantiene equilibrada respecto a la flota en servicio (16% frente al 55% en septiembre de 2008), si bien muestra una distribución desigual por segmentos (portacontenedores: 31%; graneleros: 11%). Los astilleros chinos acumulan una cartera récord de 99,5 MCGT (+29% en comparación con el máximo de 2008), lo que representa el 60% del total mundial.

Los precios de las nuevas construcciones, aunque todavía elevados, se han suavizado desde el máximo registrado en el tercer trimestre de 2024. El índice de precios de nuevas construcciones de

Clarksons se situaba a comienzos de septiembre en 186 puntos, un 2,7% por debajo del máximo histórico de 2008. Hasta agosto se han invertido 88.200 millones de dólares en nuevas construcciones, una cifra considerable pese a unos volúmenes de contratación más normales (un 3% en CGT por debajo de la media de la última década), debido al nivel de los precios, a la mayor proporción de buques de alto valor añadido (grandes portacontenedores y cruceros) y a la creciente incorporación de tecnologías medioambientales.

La transición hacia los combustibles renovables sigue siendo un elemento

central en la contratación de buques: el 51% del GT contratado hasta septiembre son buques con capacidad para utilizar combustibles alternativos (52% de la cartera de pedidos), siendo el GNL la opción más extendida (37%), seguida del metanol (10%). Los buques preparados para operar con combustibles alternativos comienzan a incorporarse a la flota en mayores proporciones: hasta agosto se entregaron 277 unidades (21,3 MGT), lo que representa el 43% en GT, en comparación con el 35% en 2024 y el 23% de la media de los últimos cinco años.

Clarksons prevé que las entregas de buques nuevos aumenten un 6% en 2025, hasta 43,6 MCGT, su nivel más alto desde 2012, debido principalmente al fuerte incremento de las entregas de petroleros (20,6 Mtpm frente a 8,2 Mtpm en 2024), a la estabilidad en altos niveles del segmento de graneleros (35,8 Mtpm; 33,8 Mtpm en 2024) y a un ritmo más moderado, aunque todavía elevado, en las entregas de portacontenedores (2,1 MTEU; 2,9 MTEU en 2024). Se estima que China concentrará la mayor parte de la producción (52% en CGT), en un contexto de ampliación de la capacidad industrial del país.

La capacidad mundial de construcción naval continúa en expansión, impulsada principalmente por la ampliación de capacidad en los astilleros chinos y de grupos surcoreanos y japoneses. Según el informe de Clarksons, el refuerzo del sector de la construcción naval en EE.UU. e India podría añadir cierta capacidad adicional fuera de los principales países constructores.

Perspectivas

Para 2026, las proyecciones de Clarksons apuntan a un crecimiento del comercio marítimo mundial alrededor del 1,2% en t y 1,5% en términos de t-milla. Existen, no obstante, varios factores que podrían influir en esta previsión. Uno de ellos es la evolución de los aranceles de EE.UU., que hasta el momento han tenido un impacto limitado en los volúmenes globales (solo un 4% de los flujos comerciales se ha visto afectado). Otro elemento condicionante son las disrupciones en el mar Rojo, ya que los desvíos de rutas están incrementando en torno a un 2,5% la demanda mundial de transporte marítimo, cifra que supera el 10% en el segmento de contenedores.

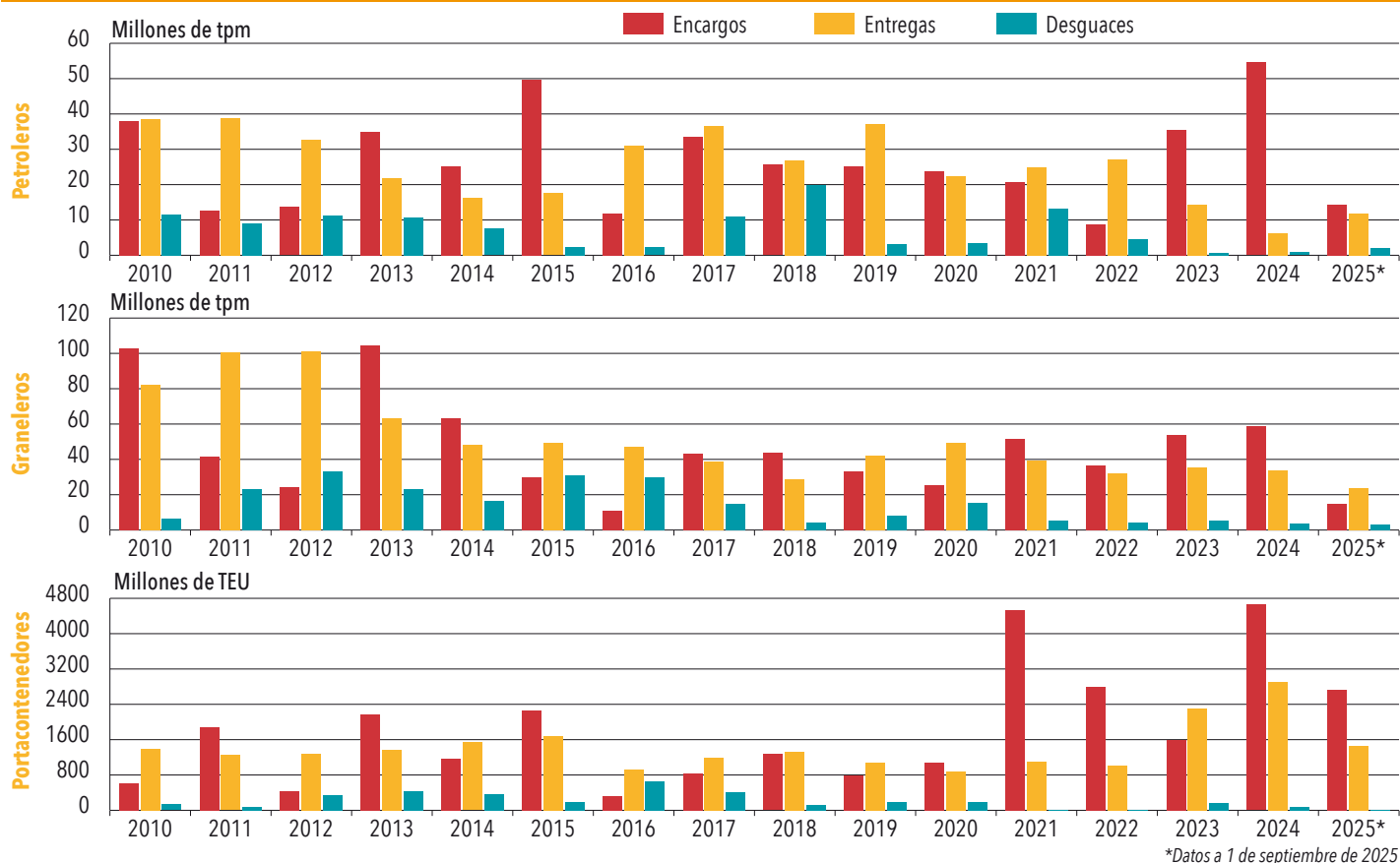
En el mercado de petroleros, tras los altos niveles de contratación registrados en 2023 y 2024, Clarksons prevé un aumento de la flota de petroleros de crudo del 2,7% y del 5,7% en la de productos, mientras que la demanda de transporte marítimo solo aumentaría un 0,9% y un

TABLA 3: IMPLANTACIÓN DE SCRUBBERS Y COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

Depuradores de gases de escape							Combustible alternativo*	
	Ya instalados		Pendientes		TOTAL		TOTAL	
	Uds.	MGT	Uds.	MGT	Uds.	MGT	Uds.	MGT
Petroleros	1.585	146,1	26	2,6	1.611	148,7	148	9,4
Graneleros	2.217	165,5	43	2,4	2.260	167,9	99	7,8
Portacontenedores	1.755	156,2	113	8,2	1.868	164,4	298	32,9
Gaseros	140	5,9	3	0,1	143	6	856	77,1
Ro-Ro	168	7,1	0	0	168	7,1	41	1,6
Buques de pasaje	146	4,6	0	0	146	4,6	300	2,4
Cruceros	198	21,2	0	0	198	21,2	57	5,4
Otros	450	12,8	7	0,2	457	13	760	13,5
Total / sept. 2025	6.659	519,4	192	13,5	6.851	532,9	2.559	150,1



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



*Datos a 1 de septiembre de 2025

1,3% respectivamente, lo que podría dar lugar a un reajuste a la baja de los niveles de fletes.

Para los buques portacontenedores, la situación en el mar Rojo sigue siendo determinante. Las previsiones de Clarksons contemplan una continuación de los desvíos de rutas a corto plazo, con una normalización progresiva a lo largo de la segunda mitad de 2026. En este escenario, la demanda medida en TEU-milla crecería alrededor de un 3% en 2025, para luego estancarse en 2026 y registrar una nueva contracción en 2027. Este contexto coincide con un firme crecimiento de la oferta, con una expansión de la flota del 7% en 2025 y del 5% en 2026, que se añade a un aumento acumulado del 18% entre 2023 y 2024. En consecuencia, se prevé que los mercados se debiliten gradualmente.

Las perspectivas para los graneleros mejoran hacia finales de 2025, apoyadas en un aumento estacional de la demanda, lo que se traduciría en un ligero incremento del 1% en t-milla en el

conjunto del año. Para 2026 se prevé que la demanda de graneles sólidos se mantenga prácticamente estable en toneladas (aunque algo más firme en t-milla, con un +1%), por debajo del crecimiento de la oferta de buques (+3% en tpm), impulsado por el flujo constante de nuevas entregas.

En cuanto al mercado del GNL, se espera cierta recuperación durante el invierno, aunque limitada por las elevadas entregas de buques y el aumento de los tráficos de corta distancia. En conjunto, para 2026 se anticipa una mejora gradual de la demanda, a medida que entren en servicio nuevos proyectos de exportación de GNL, pudiendo crecer hasta un +18% en t-milla. Aunque las expectativas de mejora podrían verse inicialmente moderadas por el continuado crecimiento de la flota (+11% previsto en 2026), se espera una recuperación firme en la segunda mitad de 2026 y comienzos de 2027.

El aumento en t del GLP transportado por vía marítima se estima en un 3,2%, con un crecimiento en t-milla del 5,1%,

superando el crecimiento previsto del 3,4% de la flota de gaseros. Las previsiones de oferta y demanda de 2026 apuntan a otro año positivo, impulsado por la expansión de la capacidad exportadora de EE.UU., que podría generar una demanda adicional del 10% en t-milla, frente a un crecimiento del 8% de la flota.

De cara a los próximos años, el mercado de transporte marítimo de vehículos parece encaminarse hacia una normalización progresiva, a medida que el elevado ritmo de incorporaciones a la flota corrige el desequilibrio entre oferta y demanda registrado en los últimos ejercicios. Las previsiones apuntan a que el crecimiento de la capacidad superará al de la demanda, aunque persisten importantes incertidumbres sobre la magnitud de este ajuste. El comercio marítimo de automóviles podría además verse presionado si la industria del automóvil continúa en el centro de las políticas proteccionistas, o si se restablecen las rutas a través del mar Rojo, lo que podría reducir la demanda de transporte en torno a un 6%.

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