

La incertidumbre en la OMI frena los pedidos de buques con combustibles alternativos

El análisis de los datos de construcción naval ayuda a anticipar la evolución del sector, a tomar el pulso al mercado del transporte marítimo y a seguir la penetración de combustibles alternativos y el avance de la transición energética.

Sin embargo, como señala Clarksons, cada vez resulta más difícil interpretar estas cifras en un contexto en el que la geopolítica y la regulación climática han adquirido un peso comparable al de los fundamentos tradicionales de oferta y demanda.

En 2025, la contratación de nuevos buques descendió un 27% en términos de CGT, hasta 56,4 millones, y el número de buques contratados se redujo un 37%, hasta 2.036 unidades. Por segmentos, petroleros y graneleros retrocedieron un 31%, mientras que los gaseros se desplomaron un 65%. En cambio, los nuevos contratos de buques portacontenedores se mantuvieron estables (+2,0%) y representaron el 41% de la contratación anual, con encargos por 59.000 millones de dólares.

Queda por ver si este comportamiento marca el inicio de una nueva tendencia o si responde a un ajuste tras un 2024 excepcional. En todo caso, Clarksons considera que la incertidumbre regulatoria sobre emisiones ha pesado y a ello se suma la expectativa de un retorno gradual de los buques al canal de Suez y el consiguiente descenso de la demanda medida en toneladas-milla.

Por su parte, las entregas de buques aumentaron un 6%, hasta 43,8 millones de CGT. Más de la mitad del tonelaje incorporado a la flota (52%) correspondió a buques construidos en China, seguida por Corea del Sur (28%) y Japón (12%). Clarksons proyecta que en 2026 las entregas podrían repuntar hasta 50 millones de CGT (+15% interanual).

Pese al descenso de la contratación y al aumento de las entregas, los nuevos contratos siguieron superando el tonelaje entregado, por lo que la cartera de pedidos aumentó un 13% en toneladas de peso muerto (tpm), hasta 446,9 millones, y un 12% en valor, hasta 566.800 millones de dólares. Este nivel de cartera contribuyó a sostener los precios de nuevas construcciones, que

apenas cedieron: el índice de precios de Clarksons bajó solo un 2% en 2025.

Por tipos de buque, los petroleros en cartera sumaban, a finales de 2025, 126,7 millones de tpm (+21%) y los portacontenedores 125,4 millones (+31%). La cartera de graneleros creció de forma más moderada (hasta 133,6 millones, +5%), mientras que la de gaseros descendió (40,9 millones, -9%).

En el plano regulatorio, la falta de acuerdo en la Organización Marítima Internacional incrementó la incertidumbre sobre el marco de emisiones. El porcentaje de nuevos contratos con combustibles alternativos (en GT) bajó del 44% en 2024 al 37% en 2025. La prudencia se impone ante la ausencia de una señal global clara en un sector intensivo en capital y con activos cuya vida útil supera con frecuencia los 25 años.

Aun así, el 47% del tonelaje de los buques en cartera corresponde a unidades con combustibles alternativos. El foco está en segmentos donde la carga puede actuar como combustible (LPG y LNG) o donde la estructura de mercado facilita recuperar inversiones (portacontenedores, *car carriers* y eólica marina). Además, sigue aumentando la adopción de tecnologías de ahorro energético: Clarksons indica que el 46% del tonelaje está equipado con al menos una tecnología relevante, frente al 33% en 2020, con un papel creciente de los astilleros de reparación en la modernización.

En conjunto, Clarksons estima que la evolución a corto plazo dependerá, sobre todo, de que la regulación aporte la previsibilidad necesaria para que la transición energética pase de la experimentación a la estandarización. Para ello, es imprescindible poner fin a las iniciativas regulatorias regionales y avanzar hacia un acuerdo en la OMI.

ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

info@anave.es

www.anave.es

