

El comercio marítimo mundial se estanca en 2026, marcado por la crisis de Ormuz

Clarksons prevé para 2026 un crecimiento de apenas el 0,2% de la demanda de transporte marítimo en t y del 1,5% en t-milla, por el aumento de las distancias y las ineficiencias operativas

RESUMEN DE ANAVE DEL INFORME DE JULIO DE CLARKSONS

El bróker Clarksons ha publicado una nueva edición de su informe Shipping Review & Outlook, que analiza la evolución reciente del transporte marítimo y sus perspectivas.

El primer semestre de 2026 estuvo marcado por la crisis en Oriente Medio y, en particular, por la caída de los tránsitos a través del estrecho de Ormuz desde marzo. En los momentos de mayor tensión, el tráfico por este paso estratégico, por el que habitualmente transita alrededor del 20% del suministro mundial de petróleo, llegó a reducirse hasta un 95%.

La interrupción provocó el desplome de los tráfico de petróleo, gas, productos químicos y fertilizantes procedentes del golfo Pérsico. Sin embargo, el aumento de las exportaciones desde otras regiones (especialmente EE.UU.); el aumento de las distancias medias; los buques inmovilizados dentro del golfo o

a la espera de entrar; y las ineficiencias derivadas del reposicionamiento de la flota permitieron sostener la demanda global.

Estas alteraciones tuvieron un fuerte impacto sobre los mercados de fletes. El índice ClarkSea alcanzó un promedio de 38.717 \$/día durante el primer semestre, un 61% más que en el mismo periodo de 2025. Los petroleros registraron el mejor primer semestre de su historia y los fletes de los grandes gaseros de GLP alcanzaron también máximos históricos. Igualmente, los mercados de graneleros y portacontenedores se mantuvieron firmes.

La flota mundial continúa creciendo y Clarksons prevé un aumento del 4,6% en GT en 2026. La cartera de pedidos equivale ya a alrededor del 22% de la flota mundial en GT, aunque con importantes diferencias entre segmentos.

Situación económica mundial

La economía mundial continúa creciendo, aunque las tensiones en Oriente Medio constituyen un nuevo factor de incertidumbre y de presiones inflacionistas. Según las previsiones recogidas por Clarksons, el FMI estima un crecimiento del PIB mundial del 3,0% en 2026.

Las restricciones al suministro energético procedente de Oriente Medio han impulsado los precios de la energía. Durante el primer semestre de 2026, el barril de crudo Brent cotizó, de media, un 23% por encima del mismo periodo del año anterior y se situaba en torno a 85 \$/barril a finales de julio. Una normalización

progresiva de los tráfico por el estrecho de Ormuz limitaría el impacto económico, pero si la situación se prolonga, se corre el riesgo de que se produzcan dificultades más graves y que los resultados de la economía mundial sean menos favorables.

A esta incertidumbre se añaden la política arancelaria de EE.UU., la evolución de la economía china y las perturbaciones en otras rutas estratégicas. Los ataques hutíes han vuelto a poner el foco sobre el mar Rojo, mientras que un posible episodio de El Niño podría volver a reducir la capacidad de tránsito por el canal de Panamá.

DNV

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
2016	3.015	15.532	2.008	10.510	3.057	12.881	678	2.693	1.623	7.742	854	4.314	11.235	53.672
2017	3.165	16.283	2.083	11.157	3.122	13.487	728	2.902	1.711	8.141	888	4.530	11.697	56.500
2018	3.226	16.408	2.175	11.701	3.141	13.727	784	3.222	1.784	8.444	914	4.662	12.024	58.164
2019	3.242	16.455	2.199	11.798	3.073	13.596	840	3.486	1.824	8.629	927	4.724	12.105	58.688
2020	3.205	16.749	2.156	11.787	2.794	12.561	842	3.636	1.807	8.535	903	4.634	11.707	57.902
2021	3.268	17.102	2.278	12.543	2.804	12.318	878	3.921	1.914	9.020	940	4.839	12.082	59.743
2022	3.221	16.821	2.210	12.684	2.974	13.142	901	3.907	1.843	8.524	935	4.845	12.084	59.923
2023	3.402	18.067	2.242	13.180	3.039	13.909	917	4.058	1.853	8.682	952	4.958	12.405	62.854
2024	3.536	19.037	2.327	13.801	3.013	14.340	938	4.445	1.957	10.199	966	5.074	12.737	66.896
2025	3.523	18.946	2.427	14.511	3.075	14.703	971	4.475	2.050	10.688	980	5.148	13.026	68.471
2026*	3.616	19.762	2.474	14.953	2.905	14.038	950	4.568	2.116	10.965	992	5.219	13.053	69.505
2027**	3.630	20.051	2.527	15.293	3.068	14.613	1.053	5.255	2.186	10.451	1.005	5.266	13.469	70.929
25/26(%)*	2,6%	4,3%	1,9%	3,0%	-5,5%	-4,5%	-2,2%	2,1%	3,2%	2,6%	1,2%	1,4%	0,2%	1,5%
26/27(%)**	0,4%	1,5%	2,1%	2,3%	5,6%	4,1%	10,8%	15,0%	3,3%	-4,7%	1,3%	0,9%	3,2%	2,0%

(1) Cifras en millones de toneladas. (2) Cifras en miles de millones de toneladas-milla. (*) Datos provisionales/estimados a julio de 2026. (**) Previsiones.

Comercio mundial por vía marítima

Clarksons prevé que en 2026 se transporten por vía marítima 13.053 Mt de mercancías, prácticamente las mismas que el año anterior (+0,2%). El comportamiento ha sido, no obstante, muy diferente entre segmentos.

El comercio marítimo comenzó el año con una evolución positiva, pero tras el inicio de la crisis en Oriente Medio, la caída de los tráficos energéticos provocó un descenso del 1% durante el segundo trimestre.

La demanda se mostró más resistente en términos de t-milla. Clarksons prevé un crecimiento del 1,5% en el conjunto de 2026, hasta 69,7 billones. La distancia media recorrida aumentaría un 1,3%, hasta 5.326 millas, y acumularía trece años consecutivos de crecimiento (lo que supondría un aumento de aproximadamente el 10% desde 2019).

Los tráficos de graneles sólidos mantuvieron una evolución favorable. Clarksons estima un crecimiento del 2,4% en 2026, hasta 6.090 Mt. Durante la primera mitad del año, el mineral de hierro aumentó un 4,3%; el carbón, un 3,1%; y los cereales, un 13,2%. El mercado se benefició especialmente de las exportaciones atlánticas hacia Asia, entre ellas los embarques de bauxita desde Guinea y la puesta en marcha progresiva del proyecto de mineral de hierro de Simandou.

Por el contrario, el comercio marítimo de petróleo está siendo el segmento más afectado por la crisis de Oriente Medio. Clarksons prevé una reducción del 5,5% en el conjunto de 2026, hasta 2.905 Mt. Solo durante el segundo trimestre, la demanda de transporte marítimo de petróleo descendió alrededor de un 12%

interanual. El impacto sobre las t-milla fue menor gracias al crecimiento de los tráficos de larga distancia desde la cuenca atlántica hacia Asia.

También los tráficos de gas sufrieron importantes alteraciones. Antes del conflicto, el comercio de GNL crecía con fuerza impulsado por la entrada en servicio de nuevos proyectos de exportación. Entre marzo y junio, los volúmenes descendieron un 5% interanual, aunque el aumento de las exportaciones atlánticas, especialmente desde EE.UU. y Nigeria, compensó parcialmente la reducción de los flujos del golfo Pérsico. Para el conjunto del año, Clarksons todavía prevé un ligero crecimiento del comercio marítimo global de GNL.

El impacto fue mayor en el GLP, cuyos volúmenes llegaron a caer cerca de un 20% durante el segundo trimestre. Sin embargo, el comercio marítimo mundial de GLP medido en t-milla registró un ligero aumento, impulsado por el incremento de las exportaciones estadounidenses hacia Asia y por el mayor número de buques que optaron por navegar por el cabo de Buena Esperanza ante la congestión y los elevados costes de las subastas para transitar por el canal de Panamá.

El tráfico de contenedores mantuvo una evolución favorable. Clarksons prevé para el conjunto de 2026 un crecimiento del 3,7% en TEU, hasta unos 232 millones,

apoyado especialmente en las rutas Asia-Europa, los tráficos intra-asiáticos y los intercambios Norte-Sur.

También creció notablemente la demanda de transporte marítimo de vehículos, cerca de un 8% interanual durante el primer semestre, impulsada por un nuevo avance de las exportaciones chinas, que crecieron alrededor de un 55%.

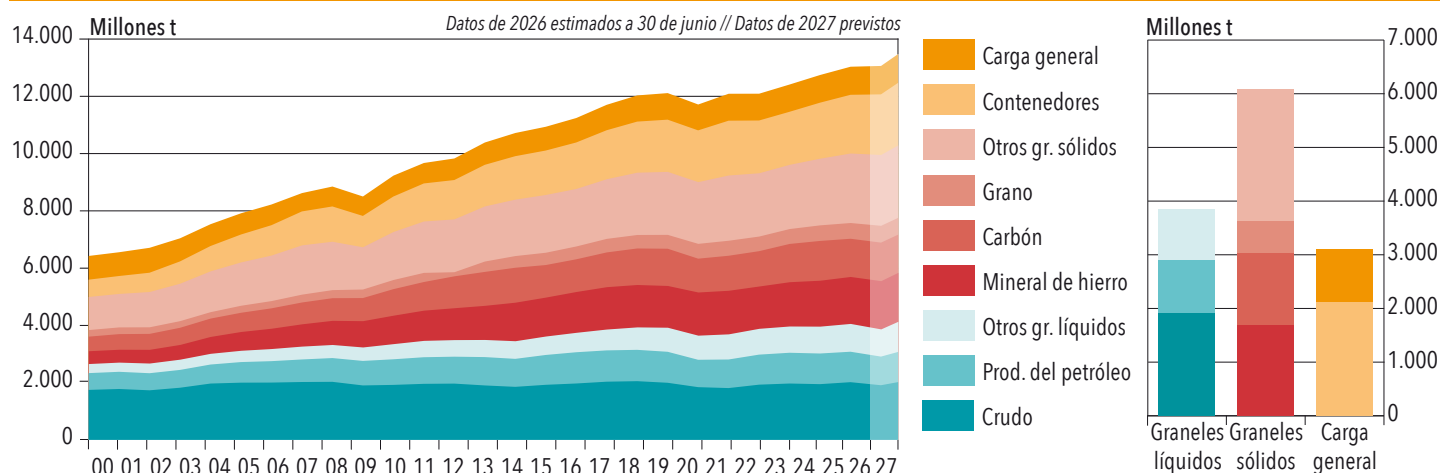
Mercado de fletes

Las perturbaciones geopolíticas tuvieron un efecto claramente favorable sobre los mercados de fletes. El índice ClarkSea registró un promedio de 38.717 \$/día en el primer semestre, un 61% por encima del mismo periodo de 2025 y un 31% más que en la segunda mitad del año pasado.

El mercado de petroleros fue el principal beneficiado. Los ingresos medios del sector se situaron en 82.371 \$/día, un 177% más que un año antes y aproximadamente tres veces la media de los últimos diez años. Se trata del mejor primer semestre registrado por Clarksons.

En el segmento de los buques de mayor porte, los VLCC alcanzaron un promedio de 148.315 \$/día (+263% interanual); los *suezmax*, 149.317 \$/día (+237%); y los *aframax*, 111.361 \$/día (+194%). El mercado ya había comenzado el año con niveles de fletes sólidos, por el limitado crecimiento de la flota, las sanciones y los procesos de consolidación. La crisis de

COMERCIO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA



Oriente Medio intensificó posteriormente esta tendencia, pese a la reducción de la demanda en t. Los buques petroleros de menor porte también se beneficiaron de las alteraciones de los tráficos y de las mayores distancias.

Los buques graneleros mostraron asimismo una notable recuperación. Los ingresos medios alcanzaron 17.287 \$/día, un 59% más que en el primer semestre de 2025 y un 24% por encima de la media de los últimos diez años. Los *capsize* lideraron el mercado, con 28.199 \$/día (+70%), apoyados en los tráficos de mineral de hierro y bauxita desde el Atlántico hacia Asia, aunque segmentos más pequeños también experimentaron ganancias significativas.

Por su parte, el mercado de buques portacontenedores se mantuvo

especialmente firme. Los fletes *spot* aumentaron con fuerza durante el segundo trimestre, apoyados en el adelanto de la temporada alta, las alteraciones de las cadenas logísticas y la incertidumbre comercial y geopolítica. En junio alcanzaron sus niveles más elevados fuera del periodo de la pandemia y del repunte registrado a mediados de 2024. Las cotizaciones de los fletamentos por tiempo se mantuvieron todavía más firmes debido a la escasa disponibilidad de tonelaje.

Los grandes gaseros para el transporte de GLP registraron uno de los comportamientos más destacados del semestre. A pesar del descenso de las exportaciones de Oriente Medio, el incremento de las exportaciones estadounidenses, las mayores distancias, las mencionadas dificultades en Panamá y la inmovilización

temporal de parte de la flota dentro y fuera del golfo Pérsico impulsaron los fletes de los VLGC hasta un récord de 186.430 \$/día a finales de mayo. El promedio del semestre alcanzó 99.904 \$/día, un 157% más que un año antes.

Los buques metaneros también experimentaron una fuerte recuperación desde los reducidos niveles anteriores al conflicto. Los fletes *spot* de los buques más modernos de 174.000 m³ con motor de dos tiempos llegaron a superar 200.000 \$/día a comienzos de marzo y se situaron en promedio alrededor de 77.000 \$/día en el primer semestre (más del triple de los niveles muy bajos registrados en el primer semestre de 2025).

El transporte marítimo de vehículos recuperó igualmente impulso. El fuerte aumento de las exportaciones chinas y las ineficiencias derivadas de la crisis en Oriente Medio permitieron absorber el rápido crecimiento de la flota. Los fletes a un año para un PCTC de 6.500 CEU alcanzaron 70.000 \$/día en junio, un 65% más que al cierre de 2025 y la cifra más alta desde la pandemia. En los segmentos de buques *ro-ro* y *ro-pax* los niveles de fletes se mantuvieron prácticamente sin cambios durante el primer semestre.

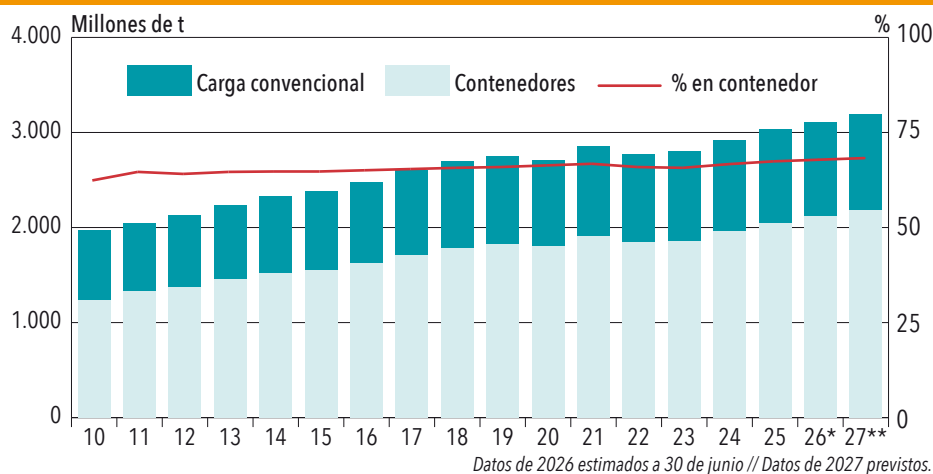
Construcción naval

La flota mercante mundial sumaba, a comienzos de julio, 116.659 buques, 2.576 Mtpm y 1.777 MGT. Clarksons prevé un crecimiento del 4,6% en GT durante 2026 y del 5,5% en 2027.

Al mismo tiempo, la flota sigue envejeciendo debido a los reducidos niveles de reciclaje de los últimos años. La edad media ponderada por GT se sitúa en 13 años y alrededor del 20% del tonelaje mundial tiene ya más de 20 años, frente al 12% de hace cinco años.

La firma de nuevos contratos se aceleró con fuerza en 2026. Durante el primer semestre se encargaron 1.481

COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL DE CARGA GENERAL



unidades que sumaban 42,9 MCGT, con una inversión estimada de 132.600 millones de dólares, un 33% más que un año antes.

La actividad estuvo especialmente concentrada en el segmento de buques petroleros. En solo seis meses se contrataron 429 unidades y 70,7 Mtpm. Entre ellas se incluyen más de 150 VLCC, el mayor número contratado en un año desde 1973. La contratación de buques portacontenedores continúa también cerca de máximos históricos, con 376 buques y 2,1 MTEU durante el primer semestre, mientras que la de gaseros experimentó una clara recuperación y los pedidos de graneleros fueron más moderados.

Como consecuencia, la cartera de pedidos mundial alcanzó su nivel más alto desde 2009 en términos de tonelaje. A comienzos de julio sumaba 7.612 buques y 207,2 MCGT y equivalía aproximadamente al 21% de la flota existente en tpm. Esta proporción se eleva hasta alrededor del 39% en portacontenedores.

China continúa reforzando su posición dominante en la construcción naval mundial. Sus astilleros concentraron aproximadamente el 70% de las CGT contratadas durante el primer semestre, frente al 20% de Corea del Sur. Los precios de las nuevas construcciones siguen además muy elevados: a finales de junio, el índice de Clarksons se encontraba apenas un 3% por debajo del máximo de 2008.

La producción de los astilleros también está creciendo. Clarksons prevé unas entregas de 50 MCGT en el conjunto de 2026 (+13%) y de 61 MCGT en 2027 (+22%), cifra que superaría el anterior máximo de comienzos de la década de 2010.

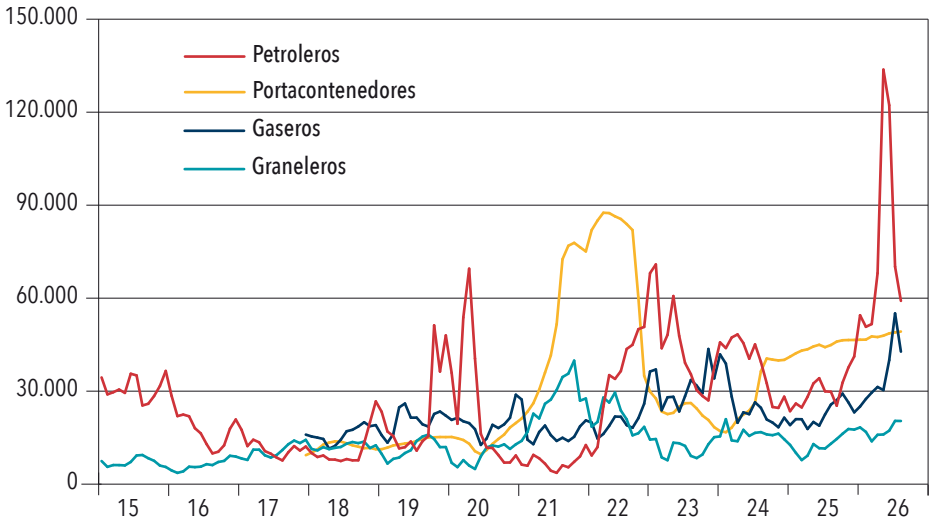
En contraste, el reciclaje continúa en niveles históricamente reducidos. Durante el primer semestre solo se vendieron para desguace 142 buques, con 5,0 Mtpm, un 55% menos que la media de los últimos diez años. Actualmente alrededor del 8% de las GT tiene más de 25 años, porcentaje que podría alcanzar el 17% de la flota en 2030.

Scrubbers y combustibles alternativos

La transición energética continúa influyendo en las decisiones de inversión, aunque la contratación de buques preparados para utilizar combustibles alternativos perdió fuerza durante 2026.

En el primer semestre se contrataron 276 buques con capacidad para consumir combustibles alternativos, que sumaban 22,6 MGT y representaron el 25% de las GT contratadas. Esta proporción había sido del 35% en 2025 y llegó al 55% en 2022. Clarksons atribuye buena parte de esta reducción al tipo de buques

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



contratados, con un mayor peso de petroleros de crudo y portacontenedores de menor tamaño.

El GNL continúa siendo, con diferencia, la opción predominante y concentró el 81% de las GT contratadas con capacidad para utilizar combustibles alternativos durante el primer semestre. En cambio, los encargos de buques preparados para utilizar metanol y amoniaco se redujeron notablemente. Clarksons señala como principales condicionantes el coste y la disponibilidad futura de los nuevos combustibles y el todavía escaso desarrollo de las infraestructuras de suministro.

Las entregas continúan, sin embargo, aumentando la presencia de estas tecnologías en la flota. Durante el primer

semestre se entregaron 16,3 MGT de buques con capacidad para combustibles alternativos, el 38% de la producción total de los astilleros. A comienzos de julio, estos buques suponían ya el 10,2% de las GT de la flota mundial y el 42,1% de la cartera de pedidos.

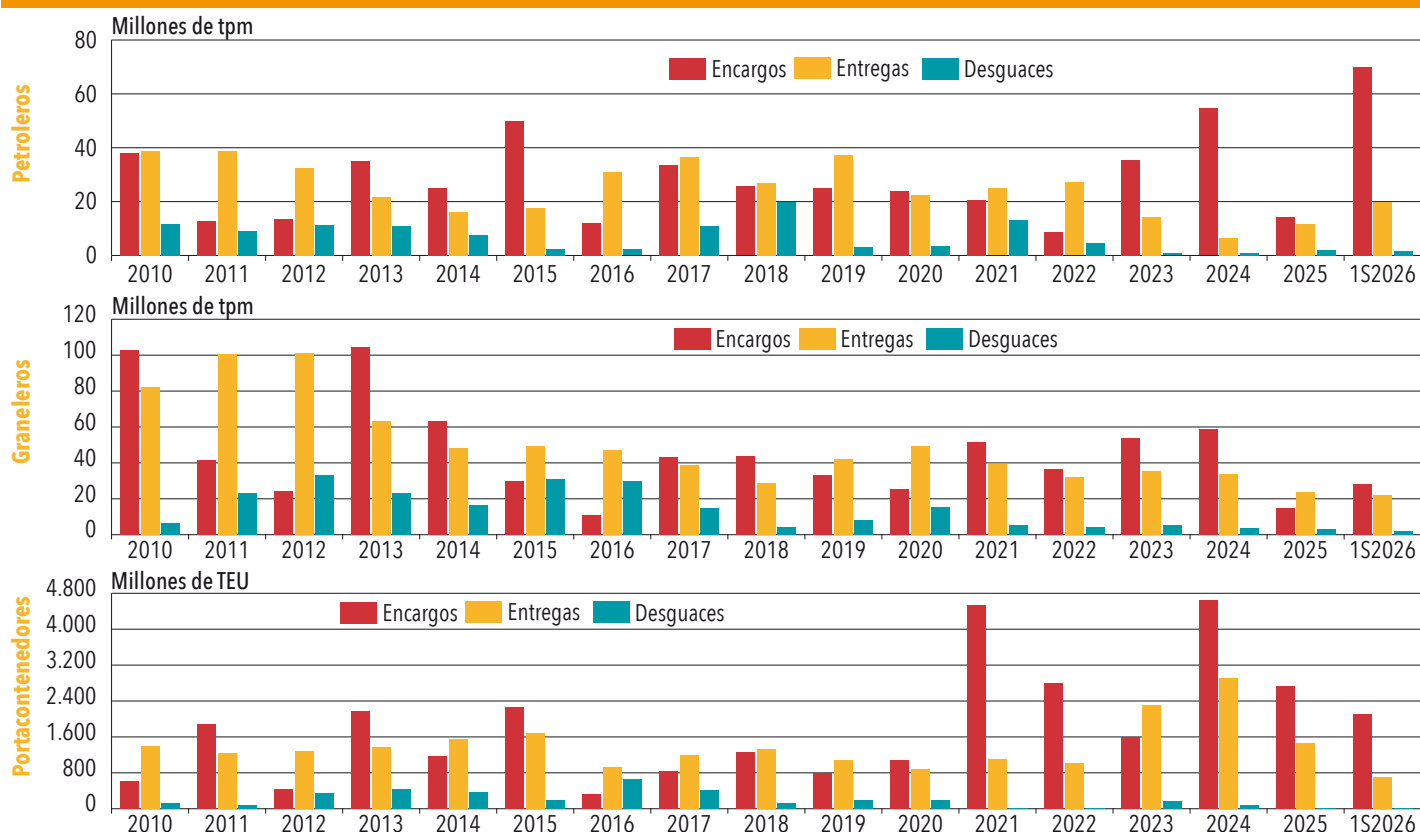
La implantación varía enormemente entre segmentos. Los buques con capacidad para combustibles alternativos representan el 65% de las GT en cartera de buques portacontenedores, el 99% de los car carriers, el 74% de los ferries y el 70% de los cruceros. En cambio, su peso es solo del 9% tanto en petroleros como en graneleros.

Los depuradores de gases de exhaustación (scrubbers) siguen aumentando

IMPLANTACIÓN DE COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

	Flota existente (% de GT)			Cartera (% de GT)		
	Combustibles alternativos	De los cuales:		Combustibles alternativos	De los cuales:	
		GNL	Otros		GNL	Otros
Petroleros	3%	2%	1%	9%	6%	3%
Graneleros	2%	1%	0%	9%	3%	6%
Portacontenedores	12%	8%	4%	65%	52%	13%
Car carriers	24%	21%	3%	99%	79%	20%
Cruceros	21%	16%	5%	70%	60%	11%
Ferries	12%	7%	5%	74%	27%	48%
GNL	81%	81%	0%	100%	100%	0%
GLP	31%	0%	31%	89%	1%	88%
Total	10%	8%	2%	42%	31%	11%

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



su penetración en el mercado. A mediados de 2026 estaban instalados en 562,9 MGT, el 31,7% de la flota mundial, frente al 30,8% al cierre de 2025 y el 29,2% un año antes. Durante los seis primeros meses se instalaron mediante *retrofit* en alrededor de 120 buques y se contrataron 368 nuevas unidades equipadas con esta tecnología.

Junto con los combustibles alternativos y los *scrubbers*, continúa avanzando la incorporación de tecnologías de eficiencia energética. Más de 15.250 buques, equivalentes al 48% de las GT de la flota mundial, disponen ya de alguna tecnología de ahorro de energía.

Perspectivas

Las perspectivas para la segunda mitad de 2026 continúan estrechamente vinculadas a la evolución de la situación en Oriente Medio. Una reapertura gradual del estrecho de Ormuz permitiría recuperar los volúmenes de comercio energético, pero mantendría durante algún tiempo las ineficiencias derivadas del reposicionamiento de los buques. Este

escenario podría seguir proporcionando soporte a los niveles de fletes.

De cara a 2027, y suponiendo una normalización sustancial de los tráficos, Clarkson's prevé un crecimiento del comercio marítimo mundial del 3,2%. En términos de t-milla aumentaría algo menos, un 2,1%, debido a una reducción de las distancias medias.

En el segmento de buques petroleros, la recuperación de la producción y las exportaciones de Oriente Medio impulsarían la demanda, aunque coincidiría con una aceleración de las entregas y un crecimiento próximo al 6% de la flota. La reposición de inventarios y los tráficos de larga distancia desde la cuenca atlántica podrían seguir proporcionando apoyo al mercado.

Para los graneleros, se prevé un crecimiento de la demanda del 1,8% en t-milla en 2027, frente a un aumento de la flota del 4,2%, lo que podría moderar los niveles de fletes. La evolución de la economía china, el desarrollo de Simandou y los tráficos de carbón serán algunos de los principales factores a vigilar.

En cambio, las perspectivas son más exigentes para los portacontenedores. Para 2027 se espera un crecimiento de la demanda del 3,4% en TEU, mientras que la flota aumentaría alrededor de un 8,6%. Además, una normalización de los tráficos por el mar Rojo reduciría considerablemente las distancias navegadas, amplificando el desequilibrio entre oferta y demanda.

El mercado de GNL presenta unas perspectivas más favorables. Si los flujos procedentes del golfo se normalizan, Clarkson's contempla un fuerte crecimiento de los volúmenes en 2027 (+13,7%) y, sobre todo, de la demanda en t-milla (+22,9%), apoyada por el incremento de las exportaciones estadounidenses hacia Asia. En el mercado de GLP, las elevadas entregas previstas podrían provocar cierta normalización de los fletes, aunque se espera una fuerte recuperación de los volúmenes transportados.

En el transporte marítimo de vehículos, el crecimiento de la flota podría superar al de los tráficos en 2027 y dar lugar a una moderación gradual del mercado.

ANAVE, como editora del boletín informativo, 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