

EL SECTOR DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Flash sectorial – junio 2025

Datos clave del sector:

- **Principales navieras:** MSC, Grupo A.P. Møller-Mærsk, Cosco Group y CMA-CGM.
- **Zonas clave:** Canal de Suez, Canal de Panamá, Estrecho de Ormuz y Estrecho de Malaca.
- **Principales puertos españoles (contenedores):** Valencia, Algeciras, Barcelona y Las Palmas.
- **Tipos de buques:** buques de carga, portacontenedores, buques de granel, petroleros, buques frigoríficos, gaseros, etc.

El **transporte marítimo de mercancías** representa entre el **80 % y el 90 % del comercio global**, lo que significa que es un **pilar fundamental en las cadenas de suministro internacionales**. En los últimos años, su dinámica compleja y en constante evolución ha generado importantes desafíos para el comercio mundial. En este contexto, la evolución del **precio de los contenedores** ha sido un **factor determinante en la estabilidad y eficiencia de los flujos comerciales**. Si bien la pandemia no ocasionó un shock inmediato en el sector, la posterior reactivación económica propició un alza exponencial, alcanzando un máximo de 10.377 €/contenedor en septiembre de 2021. Posteriormente, se observó un proceso de ajuste, impulsado, entre otros factores, por un incremento en la oferta y una mejora en las condiciones del comercio internacional y de las rutas marítimas.



WCI Composite Container Freight Benchmark Rate per 40 Foot Box Drewry. Fuente: Bloomberg / Elaboración propia Solunion.

2024: con escalada en el precio, pero sin llegar a máximos de 2021

“La **evolución del precio de los contenedores en 2024** ha seguido una trayectoria irregular, pero con una **tendencia alcista**, registrando un **incremento del 136 % en el precio medio respecto al año anterior**. No obstante, es fundamental analizar esta variable desde una perspectiva histórica. Al observar la evolución de los precios, se evidencia que no se ha superado el máximo alcanzado en 2021 ni se ha aproximado al mínimo registrado en 2023. Su comportamiento ha seguido una dinámica en forma de dientes de sierra, impulsada por las tensiones que afectan principalmente a la oferta y que dificultan la operativa de las rutas comerciales”, señala Santos Gutiérrez, Analista de Riesgos de Solunion España.

Los principales factores que han contribuido a esta situación han sido:

- **Las tensiones geopolíticas** siguen ejerciendo una presión significativa sobre el comercio marítimo global, perturbando su eficiencia y estabilidad. La persistencia de conflictos bélicos en regiones como Ucrania, Oriente Medio y, especialmente, el Mar Rojo, ha generado disrupciones en las cadenas de suministro y un deterioro en la previsibilidad del comercio internacional.

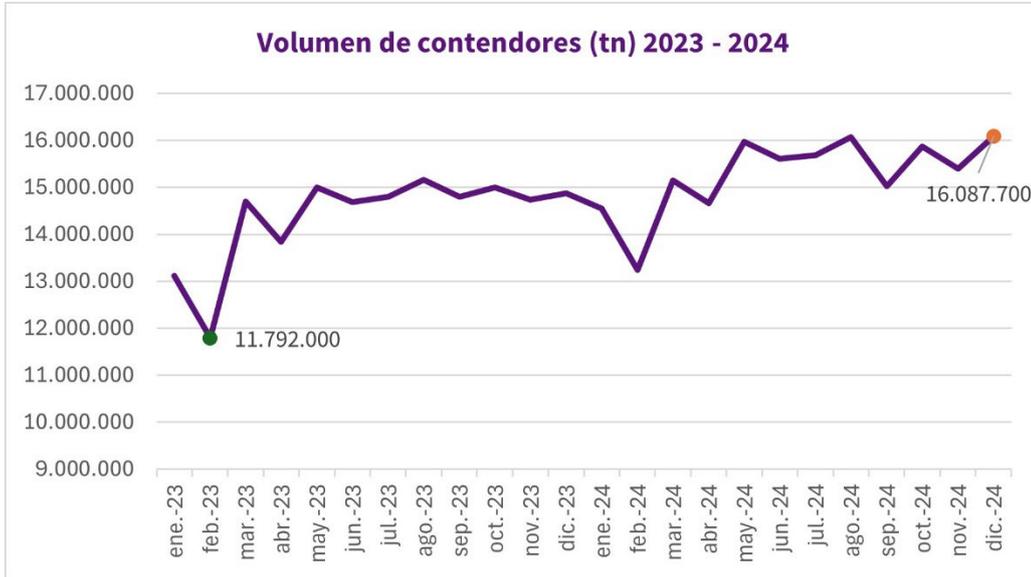
Este contexto de incertidumbre prolongada se traduce en una **reducción de la demanda** debido a la **disminución de la confianza**. La oferta está comprometida por las restricciones en el tránsito marítimo y por los ajustes en las rutas comerciales, factores que encarecen los costes logísticos. Las perspectivas no son positivas, puesto que no se vislumbra una solución a corto plazo.

- **Las condiciones climáticas adversas en el Canal de Panamá.** La sequía que afecta a la región ha forzado la implementación de restricciones operativas en el tráfico marítimo, reduciendo significativamente la capacidad de tránsito del Canal de Panamá y, en consecuencia, el volumen total de mercancías transportadas.

Cabe recordar que es un **punto geográfico estratégico** para el comercio global, manejando aproximadamente entre el **3 % y el 5 % del tráfico marítimo mundial**. Su función de enlace entre el océano Atlántico y el Pacífico lo convierte en una infraestructura clave para la eficiencia logística y la optimización de rutas comerciales. Actualmente, presta servicio a 180 rutas marítimas que conectan 170 países, facilitando el acceso a más de 1.900 puertos en todo el mundo, con Estados Unidos como principal usuario.

En 2024, el canal sufrió una contracción significativa, una **reducción del 29% en el número de buques en tránsito**, lo que se tradujo en una **caída del 17 % en la carga transportada** en toneladas. Si bien las previsiones para 2025 apuntan a una cierta recuperación del flujo diario, la resolución definitiva exige la implementación de medidas estructurales que garanticen la operativa del canal a largo plazo.

Entre las posibles soluciones destacan la construcción de nuevos embalses u optimización del uso del agua.



CTS Total Global Container Volume. Fuente: Bloomberg / Elaboración propia Solunion.

El **tráfico de contenedores** experimentó en 2024 un crecimiento interanual del 6%, alcanzando un volumen total de 183 millones de toneladas. Este incremento refleja la capacidad de adaptación del comercio ante cambios macroeconómicos y geopolíticos, unido a la búsqueda de nuevas rutas, al aumento de la capacidad del transporte y a la mayor demanda de productos provenientes de países asiáticos.

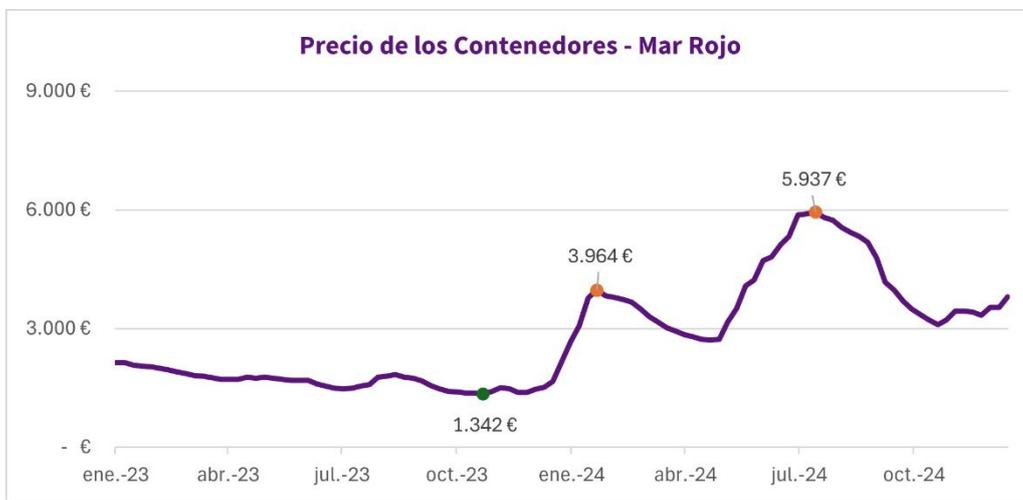
Contenedores	2020	2021	2022	2023	2024
Precio medio	2.129 €	7.528 €	6.377 €	1.674 €	3.948 €
Variación precio medio	-	254%	-15%	-74%	136%
Volumen (Mtn)	168	180,7	173,3	173,5	183,2
Variación anual toneladas	-	8%	-4%	0%	6%

Fuente: Bloomberg y elaboración propia Solunion.

Sobre la base de la evolución del precio y el volumen de mercancías transportadas, se puede afirmar que los factores adversos no han generado una contracción del sector en 2024, pero sí han sido un lastre, ya que tal vez se podría haber llegado a un volumen de actividad aún mayor.

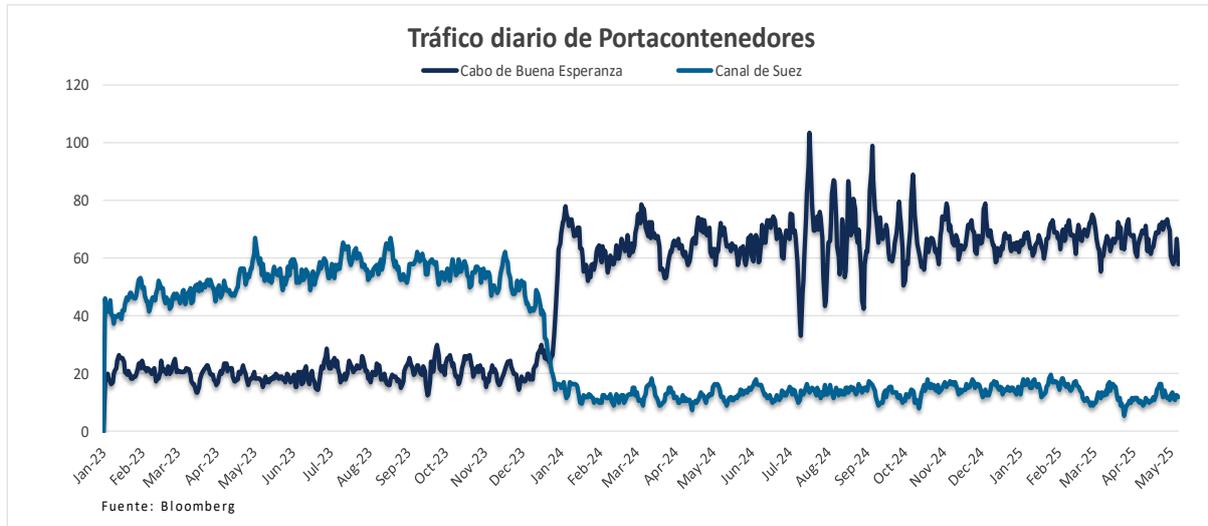
Conflicto del Mar Rojo: la tensión continúa

El **estrecho de Bab-el-Mandeb**, al formar parte de un corredor marítimo clave para la logística de mercancías entre Asia y Europa, representa un **punto estratégico de alto valor geopolítico en el comercio internacional**. En el flash sectorial de 2024 se exponían las cifras que sustentaban la magnitud de su relevancia y la previsión de que el conflicto no tendría una resolución inmediata. Desafortunadamente, las previsiones se han confirmado y la persistencia de la crisis sigue afectando la estabilidad de las operaciones comerciales en la región.



WCI Composite Container Freight Benchmark Rate per 40 Foot Box Drewry. Fuente: Bloomberg/ Elaboración propia Solunion.

La situación actual sigue siendo compleja. La escalada en el precio medio anual del contenedor, que registra un precio medio de 3.948€, ha generado presiones inflacionarias sobre la cadena de suministro. Además, ha sido necesario evaluar y rediseñar las rutas comerciales actuales con el objetivo de mitigar riesgos operativos y mejorar la eficiencia en la distribución. El siguiente **gráfico refleja con claridad cómo ha cambiado el tráfico marítimo desde el Canal de Suez hacia el Cabo de Buena Esperanza, una ruta alternativa frente a la incertidumbre actual**. Sin embargo, esto solo representa una solución transitoria, dado que su mayor extensión implica un incremento en los plazos de entrega, lo que genera un mayor coste e impacto ambiental debido al aumento del consumo de combustible y las emisiones asociadas.



El problema que surgió a finales de 2023 ha continuado en 2024, y no hay indicios de una pronta resolución porque la incertidumbre actual dificulta prever una solución en el corto plazo. No obstante, y siempre y cuando no se produzcan nuevos acontecimientos, el restablecimiento de la ruta generaría probablemente una corrección a la baja en las tarifas de transporte, de las emisiones y, por supuesto, de los tiempos de tránsito.

2025: un futuro incierto y en constante cambio

Nos encontramos en un contexto de incertidumbre geopolítica y comercial. Tras unas infructuosas negociaciones de paz entre Rusia y Ucrania, siguió el repentino anuncio de unos aranceles unilaterales y no negociados entre Estados Unidos y el resto del mundo. Aunque posteriormente dichas medidas quedaron en suspenso, dejan bien claro que las intenciones de Estados Unidos son cambiar, y de manera acelerada, las reglas del comercio mundial, generando un clima de complejidad adicional a la ya existente.

Por este motivo, las empresas americanas fueron anticipándose a las posibles consecuencias y adelantaron sus compras de manera significativa. En el gráfico se observa que las importaciones de bienes han sido superiores a las estimaciones existentes basadas en el consumo americano. Según manifiesta Allianz Trade, uno de los accionistas de Solunion, la guerra comercial ya está ajustando a la baja las estimaciones sobre el comercio mundial. Para el año 2025 se espera una caída del volumen de -1,5 puntos básicos, y para el 2026 de -0,7.



Fuente: *Economic Outlook 2025-2026 Allianz Trade.*

Recientemente Estados Unidos y China han llegado a un acuerdo sobre sus respectivos aranceles, pero la sensación es que aún queda mucho por hacer. Las principales **variables que determinarán la evolución del sector del transporte marítimo** son:

- **Reconfiguración de la política arancelaria y las relaciones comerciales internacionales**, con especial foco en los flujos de comercio entre Estados Unidos y China, lo que influirá en los volúmenes de tráfico y en la rentabilidad de las rutas marítimas.
- **Comportamiento de la cadena de suministro**, afectada por la disrupción en puntos estratégicos debido a conflictos geopolíticos (como en el Mar Rojo) o restricciones derivadas de fenómenos climáticos (como las limitaciones en el Canal de Panamá).
- **Factores macroeconómicos**, como la inflación y la evolución de los tipos de interés, que impacten en el comportamiento de la actividad económica.
- **Otros elementos clave** como pueden ser los **avances tecnológicos y la digitalización**, o las crecientes **regulaciones medioambientales**, que imponen mayores restricciones sobre las emisiones y demandan la transición hacia combustibles más sostenibles.

Los puertos españoles: recuperación en 2024 pero con un inicio de 2025 complicado

En España, el tráfico de mercancías se gestiona a través de 46 puertos de interés general, administrados por 28 autoridades portuarias y coordinados por Puertos del Estado.

A pesar de las dificultades que afrontó el sector en 2024, **los puertos españoles han experimentado un incremento en su actividad, beneficiándose de la reconfiguración de las rutas comerciales**. Según datos del Ministerio de Transportes, el tráfico de mercancías alcanzó los 557,7 millones de toneladas en dicho ejercicio, reflejando un crecimiento interanual del 2,7%.

Por otro lado, a comienzos de **2025 cambió la tendencia, motivada por el impacto negativo de unas condiciones meteorológicas desfavorables**, que provocaron un descenso de las mercancías del 6,4%. En febrero, la actividad sufrió una nueva contracción, aunque más moderada, del 1,7%, probablemente influenciada por la incertidumbre derivada del anuncio de los aranceles y del contexto económico global. En marzo, la actividad ha sido más esperanzadora porque se ha producido una cierta recuperación y con cifras del primer trimestre el descenso respecto al año anterior es únicamente del 0,8%.

*Información elaborada por **Santos Gutiérrez, Analista de Riesgos de Solunion España.**

Sobre Solunion:

Ofrecemos soluciones y servicios de seguro de Crédito y de Caución y servicios asociados a la gestión del riesgo comercial para compañías de España y Latinoamérica. Somos una joint venture constituida en 2013 y participada al 50/50 por dos grandes aseguradoras, [MAPFRE](#) y [Allianz Trade](#). Ponemos al servicio de nuestros clientes una red internacional de vigilancia de riesgos desde la que analizamos la estabilidad financiera de más de 80 millones de empresas. Con una extensa red de distribución, respondemos a las necesidades de compañías de todos los tamaños en un amplio rango de sectores industriales. www.solunion.com

Advertencia:

Algunas de las afirmaciones contenidas en el presente documento pueden tener la naturaleza de meras expectativas o previsiones basadas en opiniones o puntos de vista actuales de la Dirección de la Compañía. Estas afirmaciones implican una serie de riesgos e incertidumbres, tanto conocidos como desconocidos, que podrían provocar diferencias importantes entre los resultados, actuaciones o acontecimientos reales y aquellos a los que explícita o implícitamente este documento se refiere. El carácter meramente provisional de las afirmaciones que aquí se contienen puede derivarse tanto de la propia naturaleza de la información como del contexto en el que se realizan. En este sentido, las construcciones del tipo “puede”, “podrá”, “debería”, “se espera”, “pretende”, “anticipa”, “se cree”, “se estima”, “se prevé”, “potencial” o “continúa” y otras similares, constituyen la expresión de expectativas futuras o de meras previsiones.

Los resultados, actuaciones o acontecimientos reales pueden diferir materialmente de aquellos reflejados en este documento, debido, entre otras causas a (i) la coyuntura económica general; (ii) el desarrollo de los mercados financieros y, en especial, de los mercados emergentes, de su volatilidad, de su liquidez y de crisis de crédito; (iii) la frecuencia e intensidad de los siniestros asegurados; (iv) la tasa de conservación de negocio; (v) niveles de morosidad; (vi) la evolución de los tipos de interés; (vii) los tipos de cambio, en especial el tipo de cambio Euro-Dólar; (viii) la competencia; (ix) los cambios legislativos y regulatorios, incluyendo los referentes a la convergencia monetaria y la Unión Monetaria Europea; (x) los cambios en la política de los bancos centrales y/o de los gobiernos extranjeros; (xi) el impacto de adquisiciones, incluyendo las integraciones; (xii) las operaciones de reorganización y (xiii) los factores generales que incidan sobre la competencia, ya sean a nivel local, regional, nacional y/o global. Muchos de estos factores tienen mayor probabilidad de ocurrir o pueden ser de carácter más pronunciado, en caso de actos terroristas.

La compañía no está obligada a actualizar las previsiones contenidas en el presente documento.