

EL SECTOR DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Flash sectorial – Junio 2026

Datos clave del sector:

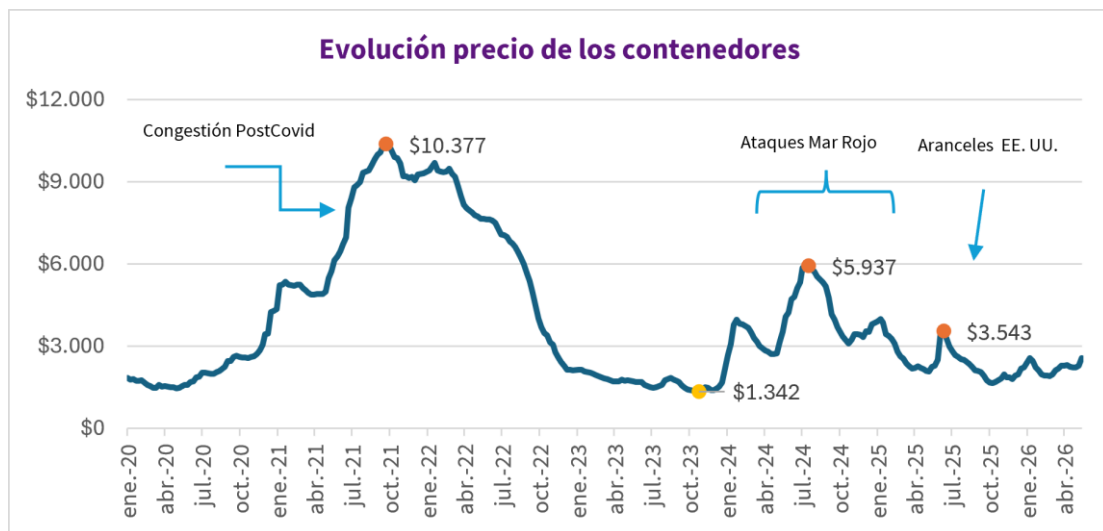
- **Principales navieras:** MSC, Grupo A.P. Møller-Mærsk, Cosco Group y CMA-CGM.
- **Zonas clave:** Canal de Suez, Canal de Panamá, Estrecho de Ormuz y Estrecho de Malaca.
- **Principales puertos españoles (contenedores):** Valencia, Algeciras, Barcelona y Las Palmas.
- **Tipos de buques:** buques de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

El **transporte marítimo de mercancías**, responsable de **entre el 80% y el 90% del comercio mundial**, constituye un pilar esencial para el funcionamiento de las cadenas de suministro internacionales. En los últimos años, su dinámica cada vez más cambiante y compleja ha introducido desafíos importantes. En este contexto, analizar cómo evoluciona el precio de los contenedores resulta fundamental para entender qué está ocurriendo en cada fase del mercado y qué elementos están condicionando la estabilidad y el rendimiento de los flujos comerciales.

Contexto

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. Desde entonces, **el sector ha perdido su estabilidad y predictibilidad** y, además, se ha visto alterado por una volatilidad recurrente, ocasionada por una innumerable secuencia de eventos que han distorsionado su normal funcionamiento. Hechos como las interrupciones en pasos marítimos estratégicos, los conflictos bélicos o la sequía en regiones relevantes no presentan un comportamiento cíclico, pero generan distorsiones puntuales y obligan al sector a **aplicar mecanismos de ajuste (subidas de precios) o de reorganización (rutas alternativas)**.

El año anterior destacábamos que se avecinaba un futuro incierto basándonos en una serie de factores que aún hoy siguen presentes. La política comercial de Estados Unidos generó una mayor tensión comercial y geopolítica, provocando un alza en el precio de los contenedores. Asimismo, en los últimos años, que se han caracterizado por la aparición de muchos hechos en poco espacio de tiempo, se ha experimentado una **volatilidad muy elevada**.



WCI Composite Container Freight Benchmark Rate per 40 Foot Box Drewry

Fuente: Bloomberg/Elaboración propia Solunion.

En el gráfico se observan los repuntes en los precios generados principalmente por tres factores:

1) Tiempos de pandemia (2021-2022): se origina una fuerte congestión en el tráfico marítimo, causada por el desequilibrio entre la oferta y la demanda a nivel mundial, que genera una elevada presión al alza de los precios.

2) Geopolítica: los conflictos bélicos han sido numerosos y muy perjudiciales en los últimos años, empezando con la guerra de Rusia- Ucrania, pasando por el conflicto entre Israel-Hamás y acabando por los ataques hutíes en el Mar Rojo.

3) Proteccionismo económico (2025): los aranceles comerciales impuestos unilateralmente por Estados Unidos provocaron inicialmente un encarecimiento de los costes y, en última instancia, también de los precios.

“Las principales conclusiones que podemos extraer tras estos años de incertidumbre son, por un lado, la creciente sensibilidad del precio ante cualquier acontecimiento; por otro, que cada vez hay más factores que influyen en su evolución y, finalmente, que el rango de volatilidad ha aumentado, experimentando movimientos en el precio que han abarcado un rango excepcionalmente amplio desde 1.342 hasta 10.377 dólares por contenedor”, afirma Santos Gutiérrez, Analista de Riesgos de Solunion España.

Los precedentes en Oriente Medio

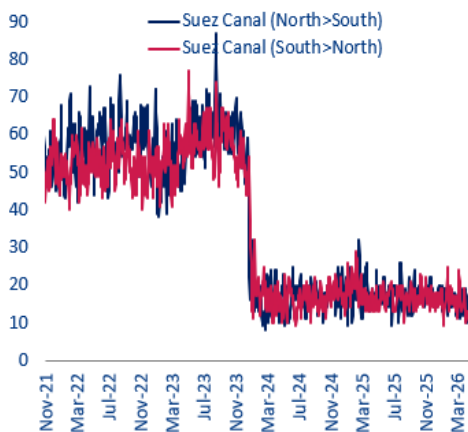
Mientras el comercio mundial está pendiente de Oriente Medio, es necesario recordar que no es la primera vez que ocurre algo similar en la zona. Los precedentes pueden servir de guía de lo que podemos esperar:

- En los años 80, durante la guerra entre Irán en Irak el Estrecho de Ormuz se convirtió en una zona minada, en la que los buques sufrían constantes ataques. En este caso, el inicio de la recuperación fue

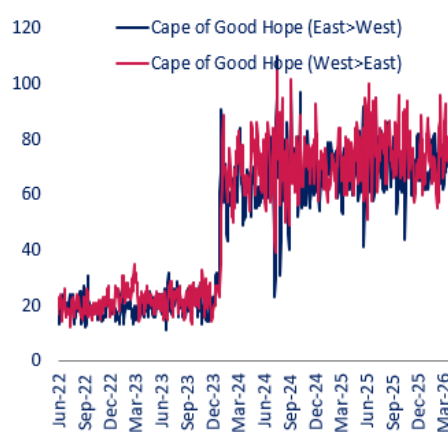
paulatino, alcanzándose un tráfico del 20-30% en cuestión de semanas, pero la normalización no llegó hasta pasados los tres o cuatro meses.

- De menor intensidad fue lo que ocurrió en 2019. **Las tensiones entre Estados Unidos e Irán** derivaron en ataques y sabotajes provocando que hubiese una menor actividad, la cual no se recuperó al 100 % hasta varias semanas después.
- En marzo de 2021, **el buque Ever Given**, uno de los mayores portacontenedores del mundo, quedó encallado y **paralizó el Canal de Suez durante seis días**, generando un bloqueo sin precedentes. Pese a que algunos buques de pequeño tamaño pudieron maniobrar, la realidad fue que más de 400 buques se vieron afectados, y que tardaron unas dos semanas en resolverlo.
- Años más tarde, a finales de 2023, comenzaron **los ataques hutíes a barcos comerciales** generando un impacto muy relevante en el sector a nivel global. El tráfico por el Canal de Suez cayó en más del 50 % y gran parte del tráfico se ha desviado por el Cabo de Buena Esperanza, con un impacto de entre 10 y 15 días más de navegación.

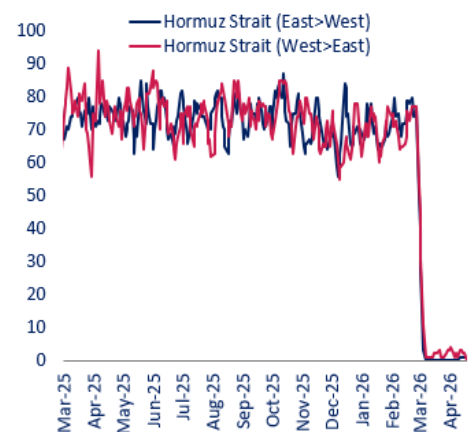
Traffic transit in Suez Canal



Traffic transit in Cape of Good Hope



Traffic transit in Hormuz Strait



Sources: Bloomberg (data is for containerships crossings only), Allianz Research

Ormuz, punto caliente entre oriente y occidente

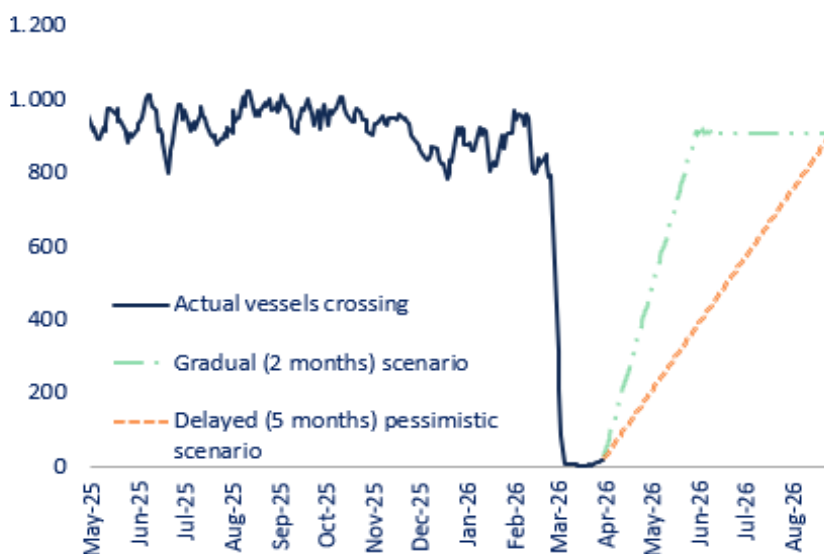
En los últimos meses, se ha hablado mucho sobre este lugar del planeta. El **estrecho de Ormuz** está situado entre el norte de Omán y el sur de Irán y es un paso angosto, de apenas 40 kilómetros, que conecta el Golfo Pérsico con el Océano Índico, y cuya importancia aumenta al estar controlado principalmente desde Teherán, lo que le permite ejercer presión al comercio mundial. Adicionalmente, es un **punto clave para el mercado energético**, puesto que es la única salida al mar de algunos productores de petróleo, como Irak, Kuwait o Catar. Por ello, se estima que por este punto **se exporta el 20% del petróleo mundial**,

unos 20 millones de barriles al día, y en torno al 25 % del Gas Natural Licuado (LNG), convirtiéndolo en un paso crítico para la economía global.

Dado que la esta ruta no cuenta con una alternativa, las principales consecuencias son las relacionadas con la tensión por dependencia del gas y petróleo y por la volatilidad de los precios como consecuencia del aumento del riesgo a todos los niveles en la zona. En este sentido, esta vulnerabilidad se hizo más que evidente cuando se disparó un 27 % el precio del petróleo y un 74 % el del gas europeo, a la vez que el tráfico marítimo en la zona se desplomaba en más de un 95 %.

Qué podemos esperar para 2026: incertezas y arbitrariedad

La rivalidad entre Irán y Estados Unidos no es nueva. Los antecedentes que hemos mencionado anteriormente pueden ser una referencia de los futuros acontecimientos en la zona. En este contexto imprevisible es difícil realizar estimaciones. A pesar de ello, y teniendo en cuenta todo lo explicado en este informe, Allianz Trade, uno de los accionistas de Solunion, muestra en este gráfico los distintos escenarios antes una posible normalización en la zona del tráfico marítimo.



Sources: Bloomberg, Allianz Research

En un primer momento, podría esperarse una recuperación gradual con una duración de dos meses, pero esto ya ha tenido que ser descartado por la evolución de los acontecimientos. Por otro lado, emerge un segundo escenario: que el conflicto, con su posterior desescalada, **se prolongue varios meses alcanzando el mes de agosto**. En este caso, dicha recuperación sería lenta y sujeta a garantías regionales e internacionales por ambas partes.

A nivel macroeconómico, **las previsiones de crecimiento ya han sufrido correcciones** puesto que el FMI presenta una previsión de crecimiento global del 3,1 % para 2026, una cifra revisada a la baja frente a

estimaciones anteriores. Al mismo tiempo, UNCTAD anticipa una desaceleración del comercio mundial, que pasaría de crecer un 4,7 % en 2025 a solo 1,5 - 2,5 % en 2026, afectado por mayores costes y por la persistencia de barreras comerciales. Pese a las expectativas que se generan con posibles altos al fuego o acuerdos **la realidad es que, actualmente, no hay una fecha de resolución del conflicto**. Con el paso del tiempo, esta situación comienza a generar un nivel de inquietud cada vez mayor, y está siendo un catalizador para que se consolide una inflación elevada, agravada y reforzada.

No obstante, en un entorno tan dinámico, las proyecciones pueden quedar desfasadas prácticamente de un día para otro.

Los puertos españoles: estabilidad en 2025 pero con volatilidad en el inicio de 2026

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.

Después del crecimiento experimentado en 2024 beneficiado de la reconfiguración de las rutas comerciales, **el tráfico de mercancías se ha mantenido prácticamente plano en 2025**, provocado principalmente por un contexto aún más complejo que en años anteriores y caracterizado por la inestabilidad geoestratégica y económica. Según datos del Ministerio de Transportes, en 2025 se registró **un tráfico de 556,6 millones de toneladas**, frente a los 557,7 millones del ejercicio anterior, lo que supone una leve caída del -0,2 %. Este dato debe valorarse positivamente, ya que en un contexto global como el actual se han mantenido unos volúmenes similares.

Por otro lado, **el inicio de 2026 no puede considerarse como positivo**. En el primer trimestre, se ha registrado una caída moderada del 1,3 % frente al mismo periodo del ejercicio anterior, llegando a los 133,2 millones de toneladas. A pesar de ello, si bien en enero registraba cifras inferiores, febrero y marzo muestran cierta estabilidad respecto a los volúmenes del año anterior. Lo que está claro es que el marco económico y geopolítico permanece inestable, **con riesgos y amenazas que aún no se han disipado**.

*Informe elaborado por **Santos Gutiérrez, Analista de Riesgos de Solunion España**.

Sobre Solunion:

Ofrecemos productos y soluciones 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. Contamos con los ratings de solidez financiera A+ a largo plazo de S&P y A (Excelente) con perspectiva estable de A.M. Best. Más información en 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.