

Informe Anual del

# Valencia Containerised Freight Index

Balance del año 2024



Fotografía: @fran\_broch

Con el fin de cumplir con su cita anual, el presente informe se dedica a examinar los factores que han influido en el Valencia Containerised Freight Index (VCFI) a lo largo del año 2024. Durante este ejercicio, la economía global ha estado marcada por una moderada recuperación del comercio internacional, la relajación parcial de las políticas monetarias y episodios de tensión geopolítica, como la crisis en el Mar Rojo y la prolongación del conflicto en Ucrania. La demanda de transporte marítimo ha mostrado un crecimiento sostenido, aunque con variaciones puntuales ligadas a la estacionalidad y a ajustes logísticos, en un entorno de utilización casi plena de la flota disponible.

Por lo tanto, junto con otros aspectos analizados en este informe, el comportamiento de los fletes ha presentado una tendencia ascendente moderada respecto a 2023, con incrementos especialmente destacados en determinadas rutas, independientemente de las particularidades de cada región. El informe concluye con un enfoque específico en Valenciaport, situando la evolución del VCFI dentro del contexto de sus volúmenes de tráfico y la actividad exportadora de su hinterland. Además de examinar el comportamiento general del índice, se investiga la evolución de las tarifas en tres de los principales mercados del puerto: Estados Unidos y Canadá, Lejano Oriente y el Mediterráneo Occidental. De este modo, se presenta la evolución de las tarifas por región, destacando las características únicas de cada ruta comercial, la dinámica económica de estos mercados y su impacto a escala global.



# METODOLOGÍA del VCFI

Conceptualmente, el Valencia Containerised Freight Index (VCFI) es un índice cuantitativo que permite medir y comparar de forma objetiva los datos relativos a los fletes marítimos desde el puerto de Valencia. Dicho índice ha sido creado a partir de la información obtenida de fuentes de datos primarias, formados por once panelistas de primer nivel que operan en el puerto de Valencia, incluyendo transitarios y navieras (Alonso Pricing, Arkas, Cosco Shipping, Cotunav, Grimaldi, Grupo Raminatrans, ONE, MSC, Savino del Bene, TIBA, White Line Shipping).

El índice compuesto se calcula después de recibir y chequear los datos mensuales de las tarifas de fletes de exportación para cada uno de los puertos, obteniendo la media ponderada de las tarifas medias de flete de cada puerto.

Los índices individuales se calcularán a través de las tarifas en 42 puertos, que representan aproximadamente el 60% del tráfico total de exportación de TEU de Valencia-port en 2017, agregado en 13 zonas geográficas, como se muestra en la tabla a continuación.

Área geográfica VCFI	Puertos de referencia
MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL	Casablanca (MA), El Djazair (DZ), Túnez (TN)
EUROPA ATLÁNTICA	Felixstowe (GB), Hamburgo (DE), Amberes (BE)
MEDITERRÁNEO ORIENTAL	Alejandría (EG), Ashdod (IL), El Pireo (GR), Estambul (TR)
LEJANO ORIENTE	Shanghai (CN), Hong Kong (HK), Port Kelang (MY), Singapur (SG), Busan (KR), Tokyo (JP), Kaohsiung (TW), Bangkok (TH), Ho Chi Minh (VN)
ORIENTE MEDIO	Jeddah (SA), Jebel Ali (AE)
EEUU - CANADÁ ATLÁNTICO	Nueva York (US), Montreal (CA), Houston (US), Miami (US)
CENTROAMÉRICA Y CARIBE	Veracruz (MX), Cartagena (CO) Altamira (MX), Caucedo (DO)
LATINOAMÉRICA ATLÁNTICA	Santos (BR), Buenos Aires (AR)
ÁFRICA OCCIDENTAL	Luanda (AO), Bata (GQ), Dakar (SN)
ÁFRICA COSTA ORIENTAL	Durban (ZA), Port Elisabeth (ZA)
LATINOAMÉRICA PACÍFICA	Callao (PE), San Antonio (CL)
SUBCONTINENTE INDIO	Nhava Sheva (IN), Kandla (IN)
PAÍSES BÁLTICOS	San Petersburgo (RU), Helsinki (FI)



Para calcular el índice, los datos individuales (último dato del mes en curso) correspondientes a las tarifas de fletes de exportación (en dólares o euros por TEU) se recogerán mensualmente de cada uno de los 42 puertos considerados. Como los fletes de algunas rutas marítimas se negocian en dólares, para la conversión a euros se utilizarán los tipos de cambio publicados mensualmente por el Banco Central Europeo. Los conceptos que se incluyen en el flete final que proveen los panelistas son los siguientes:

- Bunker Adjustment Factor (BAF)/ Fuel Adjustment Factor (FAF)/ Low Sulphur Surcharge (LSS)
- Emergency Bunker Surcharge (EBS)/ Emergency Bunker Additional (EBA)
- Currency Adjustment Factor(CAF)/ Yen Appreciation Surcharge (YAS)
- Peak Season Surcharge(PSS)
- War Risk Surcharge(WRS)
- Port Congestion Surcharge (PCS)
- Suez Canal Transit Fee/Surcharge (SCS)/ Suez Canal Fee (SCF)/ Panama Transit Fee (PTF)/ Panama Canal Charge (PCC).

El cálculo del índice se materializa a partir de la siguiente fórmula:

$$f_j = \sum_{i=1}^n \frac{t_{ij}}{n}$$

$$VCFI = \sum_{j=1}^m k_j * f_j$$

donde:

$f_j$  = flete promedio para Puerto j

$t_{ij}$  = flete informado por el panelista i para el Puerto j

$n$  = número de panelistas para el Puerto j

$k_j$  = factor de ponderación para el Puerto j

En primer lugar, se calcula el flete promedio por puerto ( $f_j$ ) a partir de los datos recibidos para dicho puerto por todos los panelistas. En segundo lugar, al flete promedio se le aplica un factor de ponderación en función del peso del puerto, dando como resultado el índice final.

Como el objetivo es representar la evolución de los fletes a lo largo del tiempo, se ha optado por no mostrar su evolución en valores absolutos, sino presentarlo en forma de número índice, el VCFI. Esta es una medida estadística que recoge la evolución de un periodo para una magnitud concreta, en este caso serán los fletes, respecto a un periodo base o de referencia. La base del índice compuesto será de 1.000 puntos y la base del período coincidirá con el inicio de la publicación, es decir, enero de 2018.

Este índice pretende ser un índice de referencia en el Mediterráneo Occidental, al igual que el Shanghai Containerized Freight Index es para el área asiática. Se hará un seguimiento de la pertinencia y utilidad práctica de la publicación del VCFI, analizando las nuevas necesidades y prioridades y desarrollando nuevos indicadores estadísticos complementarios.

El objetivo del VCFI es aportar información de valor añadido sobre un factor clave para definir la competitividad portuaria, como son los fletes marítimos. La publicación del VCFI supone un importante cambio en el sector al poner a disposición de la comunidad portuaria de información que hasta la fecha era confidencial. Este ejercicio de transparencia ayudará a una mejor toma de decisiones por parte de los diferentes usuarios del puerto.

Por un lado, esta información será de ayuda para los cargadores, pues contarán con un índice compuesto que marcará la tendencia de mercado. El VCFI servirá como barómetro de la salud del mercado al mostrar la oferta y demanda de transporte marítimo para las principales rutas comerciales desde Valencia. Esto servirá a los cargadores como herramienta para prever la evolución los fletes con sus mercados de interés, lo que supone un elemento determinante del coste de sus operaciones de exportación.

Por otro lado, también será útil para los operadores que ofertan dichos servicios, al constituir un elemento de benchmarking de la evolución de los fletes en el mercado y los suyos propios.

Como consecuencia, el VCFI favorecerá el funcionamiento de un mercado más transparente y con mejor información disponible para la toma de decisiones, dando como resultado un mercado más eficiente.



# VCFI: COMPORTAMIENTO DE LOS FLETES EN 2024

Tras el periodo de elevada volatilidad experimentado entre 2020 y 2022, durante el cual el VCFI (Valencia Containerised Freight Index) alcanzó máximos históricos como consecuencia de las disrupciones post-pandemia, el auge temporal del comercio global y factores geopolíticos como la guerra en Ucrania, el índice entró en 2023 en una fase de ajuste y normalización. Este proceso, en sintonía con la relajación general de los fletes a nivel internacional, condujo al VCFI hacia valores más contenidos a medida que avanzaba el año, reflejando una nueva configuración de equilibrio en el mercado.

En este entorno de estabilización progresiva, el VCFI ha mostrado durante 2024 una evolución contenida pero con una tendencia ascendente moderada (Gráfico 1). Aunque se han registrado oscilaciones mensuales, estas han estado lejos de los niveles de tensión observados en años anteriores. El índice alcanzó su punto más alto en septiembre, impulsado por episodios puntuales de presión en la capacidad operativa y ajustes en la gestión de rutas marítimas. No obstante, el comportamiento en el segundo semestre fue más estable, con variaciones suaves probablemente vinculadas a la estacionalidad de la

demanda y a reajustes logísticos propios del ciclo anual del comercio exterior.

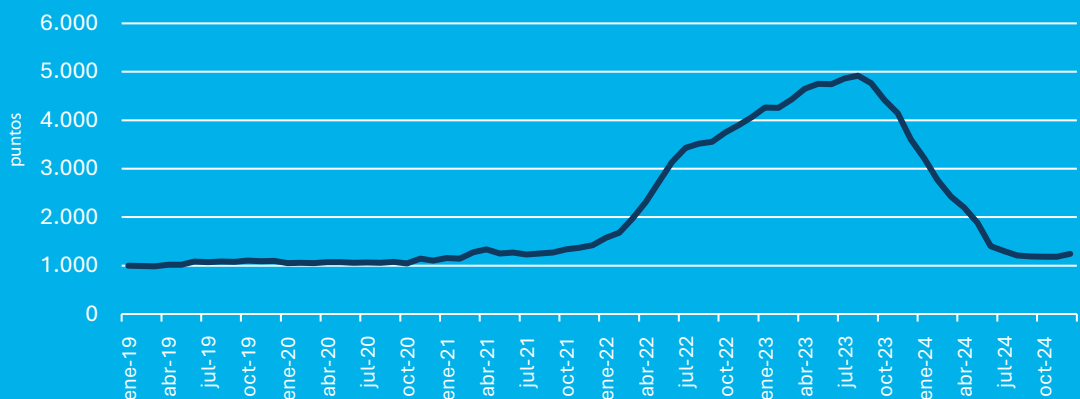
Pese a no repetir los máximos de septiembre, el VCFI cerró el ejercicio claramente por encima de los niveles de finales de 2023, lo que evidencia una recuperación acumulada dentro de un marco de mayor estabilidad estructural. Esta trayectoria sugiere que el mercado ha comenzado a absorber, al menos de forma parcial, los desequilibrios heredados del periodo de alta volatilidad iniciado en 2020, entrando así en una etapa de consolidación.

La evolución de los fletes de transporte marítimo durante este periodo ha estado condicionada por múltiples factores que afectan tanto a la oferta como a la demanda de servicios logísticos. Estos elementos serán examinados en detalle en el apartado siguiente, donde se analizarán tanto las dinámicas estructurales como los eventos coyunturales que han influido en la trayectoria del índice. A modo de adelanto, cabe señalar que la recuperación parcial de los flujos comerciales, junto con episodios de desajuste puntual en la capacidad, han contribuido a mantener al índice en niveles superiores a los del año anterior.

Gráfico 1|

## Evolución mensual puntos VCFI, 2019-2024

Fuente: Elaboración propia



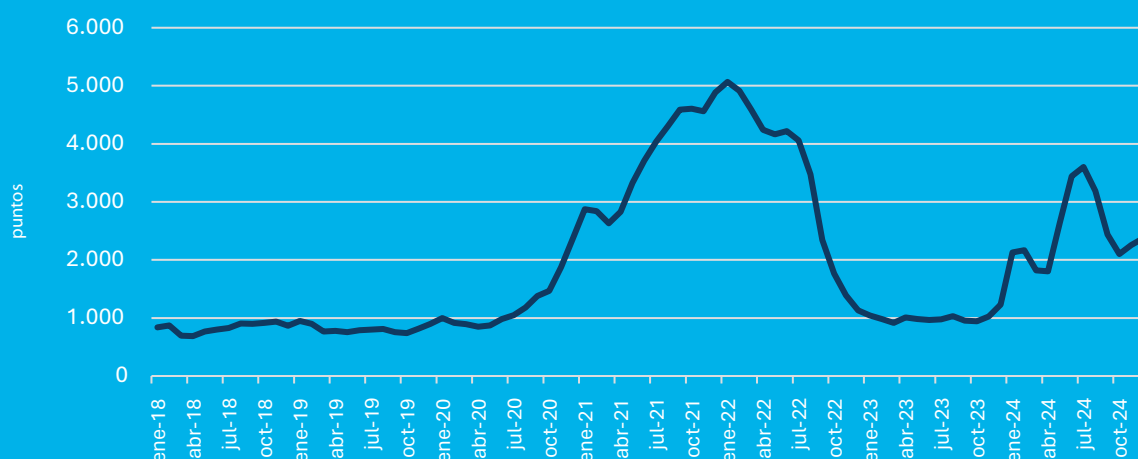
En términos comparativos, el comportamiento del VCFI a lo largo de 2024 se ha mantenido en línea con la evolución general de los mercados internacionales de fletes, presentando una trayectoria coherente con la de otros indicadores relevantes, como el Shanghai Containerised Freight Index (SCFI) (Gráfico 2). Este último, dada su alta exposición al tráfico asiático y su sensibilidad a disrupciones en las principales rutas Este-Oeste, ha reaccionado con mayor inmediatez a las fluctuaciones globales. En contraste, el VCFI ha evidenciado una respuesta más gradual, acorde con su naturaleza regional y su enfoque en los tráficos de exportación desde el Puerto de Valencia.

A pesar de estas diferencias, ambos índices han compartido patrones similares en determinados momentos del año, especialmente durante el primer semestre. La reacción más pausada del VCFI refuerza su utilidad como indicador estructural del comportamiento de los fletes en el ámbito mediterráneo y europeo, aportando una visión complementaria a los indicadores globales.

Gráfico 2|

### Evolución mensual puntos SCFI, 2018 - 2024

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de Alphaliner



# ANÁLISIS GLOBAL: EL MERCADO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

La coyuntura económica internacional durante 2024 ha continuado siendo compleja, marcada por los particulares momentos de los grandes bloques económicos y las tensiones geopolíticas. En este sentido y según los datos del Fondo Monetario Internacional (FMI), el crecimiento del PIB mundial de cierre del año se estima en un 3,2%, por debajo de la media histórica del 3,7% del periodo previo a la pandemia (2000-2019).

En este contexto, es relevante mencionar algunas de las fuerzas que pueden estar influyendo en este crecimiento de poca calidad. En primer lugar, las crecientes tensiones geopolíticas en el panorama económico mundial han afectado negativamente las perspectivas económicas para el año en cuestión. Se trata, especialmente, de eventos como la Crisis del Mar Rojo, que comenzó el 7 de octubre del año pasado, y que ha generado una nueva reestructuración del transporte marítimo internacional y que viene a unirse al conflicto entre Rusia y Ucrania que se extiende ya tres años. A todo ello se suma la incertidumbre generada tras el resultado de las elecciones generales de Estados Unidos, donde un Trump victorioso pone en jaque el panorama económico mundial.

En el sentido opuesto, la implementación, por parte de los bancos centrales, de políticas monetarias más restrictivas frenó la actividad económica de muchos países. Sin embargo, durante este año, la relajación de estas

políticas ha permitido impulsar la economía de muchos territorios, y se espera un entorno monetario más favorable en los próximos meses si la evolución económica lo permite.

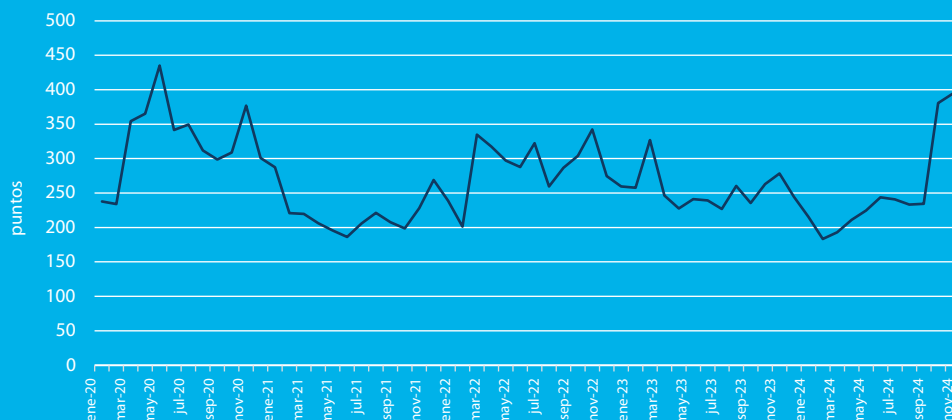
En este contexto, la incertidumbre persistente continúa siendo un desafío clave (Gráfico 3). El nivel de incertidumbre económica, monitorizado por el Índice de Incertidumbre de la Política Económica (EPU, por sus siglas en inglés), refleja de manera sintética la evolución mensual de incertidumbre existente sobre la situación política y económica a nivel mundial. Para 2024, y especialmente en la segunda mitad se percibe un incremento relevante de este índice, rompiendo con etapas pasadas donde había logrado alcanzar cuotas más bajas, aunque continúa situándose por debajo de los niveles mostrados en el año 2020, tras el estallido de la pandemia. La incertidumbre afecta tanto a las decisiones económicas como las políticas y su evolución está influenciada por eventos a nivel global, como guerras o crisis financieras, así como por las respuestas de los gobiernos y las instituciones financieras.

Por otro lado, cabe destacar la relajación del nivel de precios que continua su tendencia a la baja para este año, aunque no lo suficiente como para alcanzar el objetivo del BCE. En este sentido, la inflación mundial disminuyó a 5,8% en 2024, 0,9 puntos básicos menos que en

Gráfico 3|

## Evolución del Índice de incertidumbre global

Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos por el Fondo Monetario Internacional



la misma lectura de 2023 (Gráfico 4). Se prevé, para 2025 una reducción constante a 4,3%, suponiendo una caída de casi 1,5 puntos básicos. En este contexto, se espera que esta tendencia decreciente se observe principalmente para las economías desarrolladas, con una caída del nivel de inflación de un 2% por debajo a la registrada en 2023. Por otro lado, el descenso de la inflación para las economías emergentes se proyecta mucho más lento, con una caída de apenas 0,2 puntos básicos en 2024.

En esta línea, los mercados financieros se mostraron resilientes frente a los diferentes episodios de volatilidad, demostrando el breve impacto de eventos geopolíticos o económicos, sobre el sistema financiero en general. Si bien esto es cierto, las valoraciones al alza y la concentración de riesgos continúan impactando en las vulnerabilidades de los mercados, especialmente las vulnerabilidades soberanas.

De esta forma, y a pesar de las reducciones de las ratios deuda/PIB, algunos países de la zona euro continúan enfrentando retos fiscales, estimulado en gran medida por el débil crecimiento potencial y la mayor incertidumbre política.

Por su parte, los principales bancos centrales realizaron una labor significativa en su lucha contra la inflación. La táctica de los bancos centrales, centrada en una renovada nueva política monetaria basada en las subidas de tipos de intereses, sirvió para ayudar a consagrar la estabilidad económica y sobre todo para mantener ancladas las expectativas de inflación, evitando espirales de precios y salarios devastadoras. Aunque estas medidas pueden generar incertidumbre en los mercados financieros y tener implicaciones en sectores como el inmobiliario y el financiero, también reflejan la capacidad de adaptación de las economías a las nuevas realidades

Con todo esto, no cabe duda de que el panorama coyuntural en el año 2024 presentó grandes desafíos. En términos de crecimiento, como mencionado previamente, los últimos datos recopilados en el informe *World Economic Outlook*, elaborado por el FMI y recogidos en el Gráfico 5, indican que el Producto Interior Bruto (PIB) en 2024 registró una cifra hasta el 3,2%, una disminución de 0,1 puntos básicos con respecto al año anterior. Si bien se registra un crecimiento más lento, esta cifra se si-

Gráfico 4|

### Tasa de inflación, precios medios al consumo

Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos por el Fondo Monetario Internacional

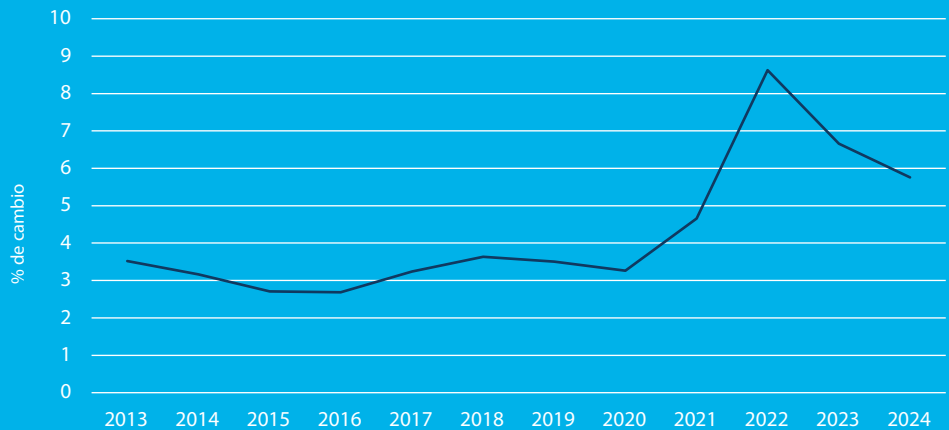
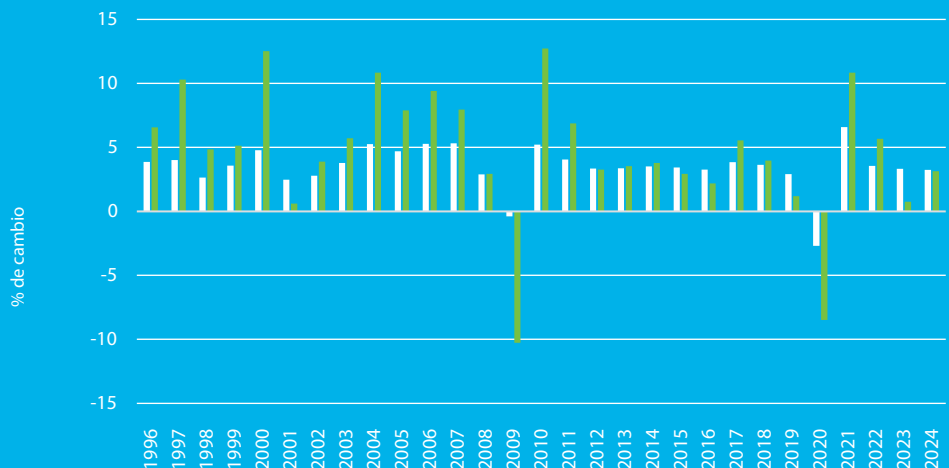


Gráfico 5|

### Crecimiento general del PIB y comercio

Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos por el Fondo Monetario Internacional



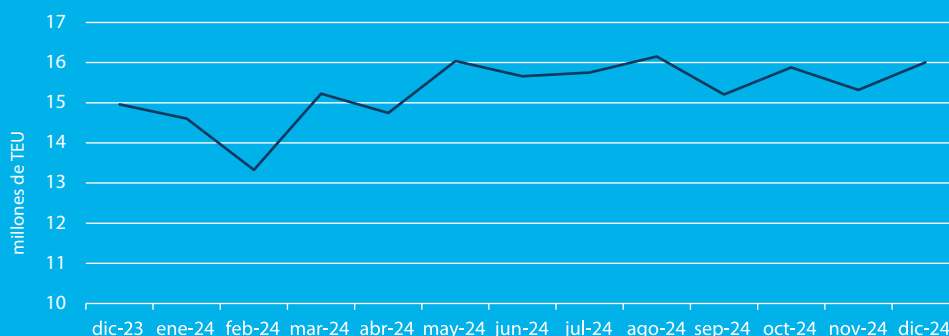
■ PIB  
■ Comercio



Gráfico 6|

## Evolución del volumen mundial de contenedores en TEU

Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos por Container Trade Statistics



túa por encima del crecimiento de las economías avanzadas (1,7%), cuyo crecimiento no ha mostrado cambios en comparación con el año anterior. Pero, por otro lado, la cifra de crecimiento mundial se muestra por debajo de la registrada para las economías de mercados emergentes y en desarrollo, que a pesar de registrar una bajada de 0,2 puntos porcentuales (hasta un 4,2%), todavía sigue siendo superior a los valores a nivel mundial. Cabe destacar, sin embargo, que las perspectivas económicas recogidas por el FMI a comienzo de año pronosticaban para 2024 y 2025, un crecimiento mundial del 3,1% y 3,2%, respectivamente, cifras que finalmente se mantienen para 2024, pero se encuentran un 0,2% por debajo para 2025, de acuerdo con lo pronosticado en la última actualización de las proyecciones económicas del FMI.

El comercio de bienes y servicios, por su parte, presenta un elevado nivel de correlación con el crecimiento del PIB. Así pues, según la última estimación anual, elaborada por el FMI, el comercio mundial creció un 2,3%. Dentro de esta línea, se ha observado un crecimiento mayor para el comercio internacional que para el PIB. La caída del nivel de los precios, así como la recuperación de la actividad y la reactivación de las cadenas de suministro globales, acompañado por la expansión de los mercados emergentes y una mejora en la infraestructura logística, pueden haber generado esta aceleración del comercio mundial.

Como consecuencia directa de la aceleración en el comercio internacional y por consiguiente la demanda de mercancías por vía marítima, el volumen global de tráfico portuario en el año 2024 ha estado marcado por un aumento gradual pero constante en el tráfico de contenedores, especialmente si lo comparamos con años anteriores.

Este crecimiento se atribuye en parte al proceso de recuperación económica, del que anteriormente hablábamos, que impulsó la demanda de bienes y productos

manufacturados. Adicionalmente, la integración de las cadenas de suministro globales contribuyó a este aumento en el transporte de contenedores. De esta forma, y de acuerdo con el Gráfico 6, el volumen mundial de contenedores ha alcanzado una media de alrededor de 15 millones de TEU, lo que supone casi un 6% más que el año anterior, denotando de esta forma una recuperación favorable del tráfico mundial para este año.

Sin embargo, este crecimiento no estuvo exento de desafíos y fluctuaciones. Con la continuidad del conflicto en el Mar Rojo, y el consiguiente desvío de las rutas por el Cabo de Buena Esperanza, continuaron observándose cuellos de botella en los principales puertos debido a la congestión. Este escenario trajo consigo una transformación del transporte marítimo mundial donde las principales navieras, afectadas por la interrupción en las cadenas de suministro, plantearon una reestructuración de las rutas marítimas en aras de solventar esta problemática.

Además, las tensiones comerciales entre las grandes potencias económicas mundiales también influyeron en la evolución del tráfico de contenedores. Las disputas comerciales y las políticas proteccionistas afectaron a la estabilidad del comercio internacional, generando gran volatilidad e incertidumbre en los flujos de mercancías. A pesar de todo ello, no cabe duda de que el aumento y recuperación del transporte marítimo han sido elementos clave para el comercio mundial en el año 2024.

Tras analizar la economía y el comercio, bajo una perspectiva internacional, y estudiar la traslación de sus efectos al mercado marítimo, resulta esencial, en aras de continuar en la misma línea, analizar la coyuntura económica de este año bajo una perspectiva regional. Por ello, posteriormente se pondrá el foco en especial, sobre la evolución de la economía española y más concretamente en las industrias que conforman el hinterland de Valenciaport.



## Análisis de la oferta

A cierre de 2024, la flota mundial de contenedores alcanzó los 31,43 millones de TEUs, con un total de 7.806 buques en servicio. A esto se le suma la entrega de 7,41 millones de TEUs adicionales en pedidos ya confirmados, lo que supone un crecimiento del 23,5% en capacidad al cierre del año 2024. Sin embargo, y al mismo tiempo, el número de buques ha crecido a un ritmo más moderado, con un aumento del 8,5% y la incorporación de 618 nuevas unidades. Este crecimiento sostenido, junto con la reestructuración de las principales alianzas marítimas en 2025, podría generar ajustes temporales en la capacidad ofertada. No obstante, el mercado ha demostrado una notable capacidad de absorción de nuevo tonelaje a lo largo del año.

En este contexto, la oferta de capacidad en el transporte marítimo de contenedores se ha mantenido en niveles históricamente ajustados, con una flota global plenamente empleada a pesar de la incorporación de nueva capacidad. La inactividad comercial de los buques portacontenedores se ha mantenido en niveles excepcionalmente bajos, oscilando entre el 0,4% y el 0,7% de la capacidad global, según los datos mensuales de Alphaliner. Este fenómeno ha estado impulsado principalmente por la reconfiguración de las rutas comerciales debido a la crisis en el Mar Rojo, lo que ha obligado a las navieras a desplegar tonelaje adicional para compensar los desvíos por el Cabo de Buena Esperanza.

Desde abril hasta diciembre, el número de buques inactivos comercialmente ha oscilado entre 57 y 77 unidades, con una capacidad máxima de 217.038 TEU en junio y un mínimo de 139.984 TEU en mayo (Gráfico 7). A pesar de la estacionalidad del mercado y de las fluctuaciones en la demanda, la capacidad inactiva no ha superado el 1% de la flota total en ningún momento del año, lo que contrasta con períodos anteriores en los que se registraban mayores niveles de inactividad estructural. Además, la capacidad en astilleros, que representaba un 1,9% de la flota en agosto, descendió hasta el 2,4% en noviembre, reflejando una mayor eficiencia operativa en comparación con años anteriores.

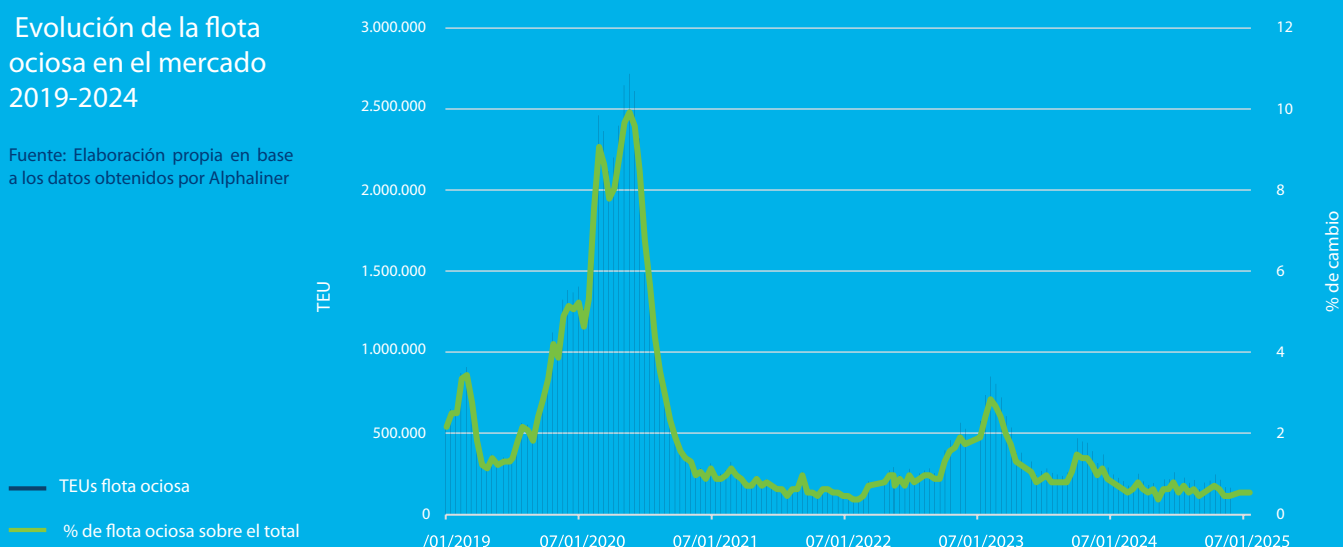
Los factores geopolíticos y comerciales han sido determinantes en la evolución de la capacidad ofertada. Las exportaciones desde Asia hacia Norteamérica han mostrado un dinamismo significativo en los últimos meses del año, impulsadas por la anticipación de pedidos ante la posibilidad de nuevos aranceles en EE.UU. y la amenaza de huelgas portuarias. Este comportamiento, sumado a la optimización de redes y a la plena utilización de la flota disponible, ha permitido mantener la oferta de transporte en niveles ajustados, incluso en períodos tradicionalmente débiles del año.

Como se ha analizado previamente, a lo largo de 2024, la flota de buques portacontenedores ha experimenta-

Gráfico 7|

### Evolución de la flota ociosa en el mercado 2019-2024

Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos por Alphaliner



do un comportamiento marcado por una incorporación sostenida de nueva capacidad. En este contexto, a finales de 2024, la cartera de pedidos de portacontenedores alcanzó un nuevo récord de 8,3 millones de TEUs, superando el máximo anterior de 7,8 millones de TEUs registrado a principios de 2023. Este incremento en la cartera de pedidos refleja una continua expansión de la capacidad global, con 4,4 millones de TEUs encargados en 2024, lo que constituye el segundo máximo histórico en cuanto a nuevos pedidos de capacidad (Gráfico 8).

En términos de tipo de buques, los de 8.000 TEUs o más dominan la cartera, representando el 92% de la capacidad total, lo que subraya la tendencia hacia la construcción de buques de mayor tamaño. Dentro de este segmento, los buques con capacidades entre 12.000 y 17.000 TEUs representan el 46% de la capacidad encargada, lo que refleja una mayor concentración de capacidad en unidades de gran tamaño, impulsada por las necesidades del comercio global de contenedores.

Aunque se han encargado ya cinco buques para entrega en 2030, el 99% de la cartera se entregará entre 2025 y 2029. Se espera que entre 2025 y 2028 se entreguen de media 1,9 millones de TEUs anuales, con un máximo de 2,2 millones de TEUs en 2027. En 2029, se espera que se entreguen 0,7 millones de TEUs. Esta distribución refleja una intensificación en las entregas a medida que se acercan los plazos límite para cumplir con las nuevas normativas medioambientales, que han impulsado una demanda de renovación de flota.

El reciclaje de buques ha sido limitado en los últimos años, con solo 166 buques y 256.000 TEUs reciclados en los últimos cuatro años, lo que ha llevado a un aumento en la edad media de la flota, que ha subido 1,4 años desde 2020. En consecuencia, el número de buques de 20 años o más ha aumentado, alcanzando 3,4 millones de TEUs, lo que equivale al 11% de la flota mundial. Este envejecimiento de la flota, sumado a la falta de reciclaje, crea una oportunidad para los nuevos pedidos, especialmente en el segmento de grandes buques, que están diseñados para cumplir con las nuevas normativas medioambientales y mejorar la eficiencia operativa.

El ajuste en la oferta de capacidad y el incremento de la flota ociosa han tenido repercusiones en las principales rutas comerciales en 2024 (Gráfico 9). La conexión entre Lejano Oriente y Norteamérica ha experimentado fluctuaciones en la capacidad operada, reflejando cambios en la demanda y estrategias de asignación de buques. En la ruta entre Lejano Oriente y Europa, la capacidad se mantiene en niveles elevados, aunque con signos de desaceleración, en parte debido a la entrada en vigor del régimen de comercio de derechos de emisión (ETS) en la UE. Mientras tanto, la ruta entre Europa y Norteamérica ha seguido una evolución más estable, consolidando el crecimiento de años anteriores.

Un elemento clave en la dinámica del sector es la reorganización de las alianzas y de las redes marítimas, cuyo impacto ha comenzado a percibirse en 2024 y se hará más evidente en 2025, generando ajustes en la oferta de

Gráfico 8|

### Pedidos de portacontenedores realizados por trimestre 2019-2025

Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos por Alphaliner

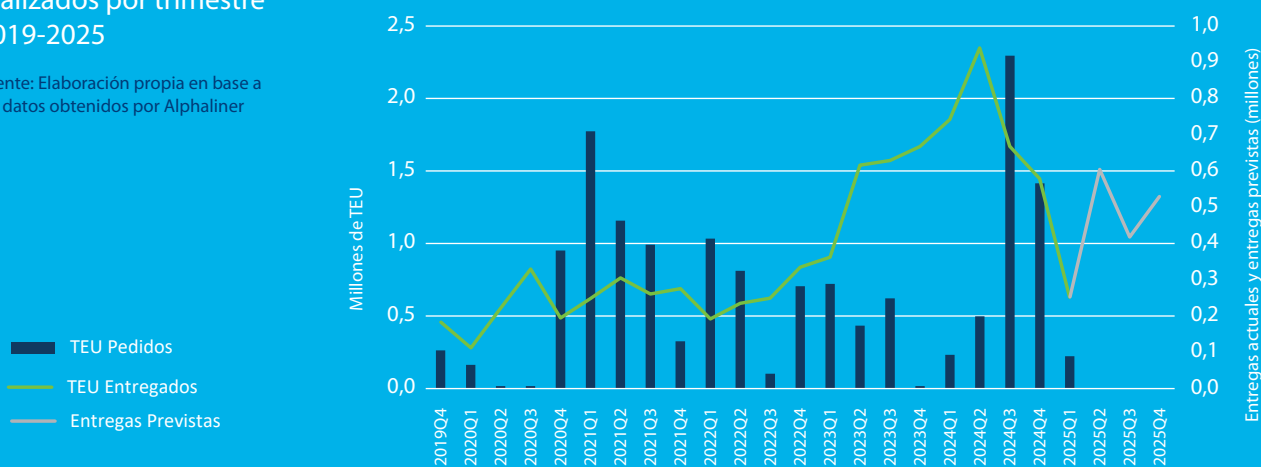


Gráfico 9|

### Capacidad semanal desplegada en las principales rutas comerciales Este-Oeste (TEU)

Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos en Alphaliner

- Eur - N.Am
- LO - Eur
- LO - N.Am
- % YoY

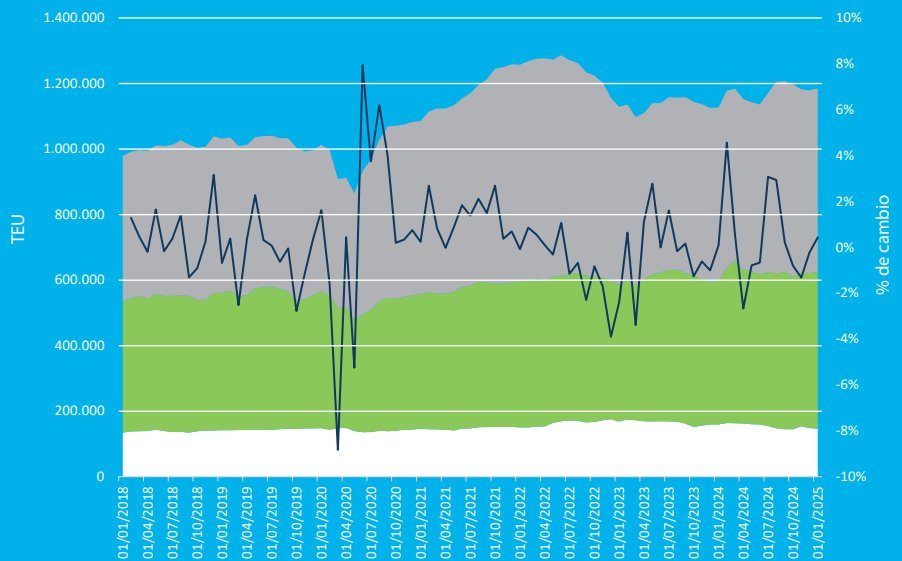
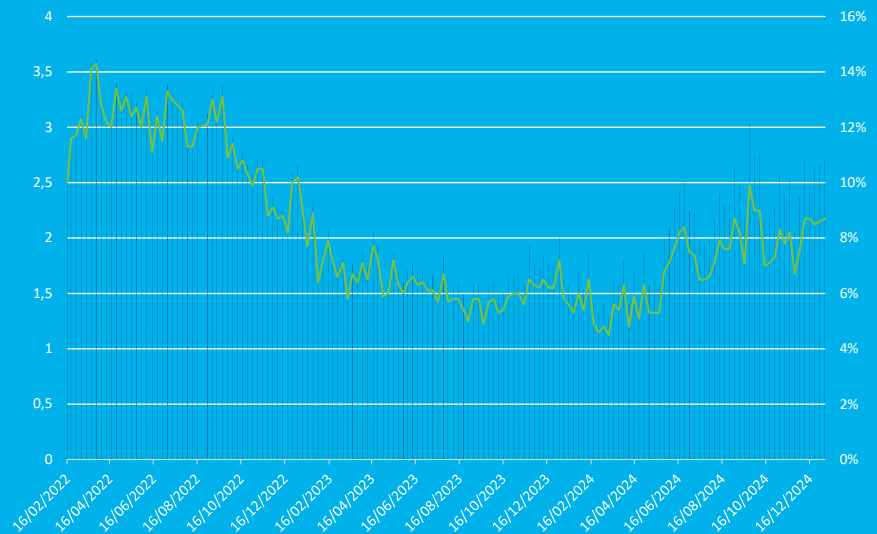


Gráfico 10|

### Congestión global

Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos por Lysterlytica

- Millones de TEU
- % de la flota



capacidad en algunas rutas. Además, factores como el aumento de los costos operativos por regulaciones ambientales y la incertidumbre en el Mar Rojo han llevado a modificaciones en los itinerarios y el despliegue de flota.

Un factor crucial derivado de la interacción entre la oferta y la demanda en el transporte marítimo es el grado de congestión portuaria, debido a su influencia en las cadenas de suministro a nivel mundial. A lo largo de 2024, la congestión portuaria ha mostrado una tendencia fluctuante, influida por factores geopolíticos, la reconfigu-

ración de rutas y interrupciones operativas en terminales clave. Según Lysterlytica y tal como muestra el Gráfico 10 los niveles de congestión global han oscilado entre el 6% y el 9% de la capacidad total de la flota, con picos asociados a eventos específicos como huelgas laborales, condiciones meteorológicas adversas y desajustes entre oferta y demanda en determinadas rutas.

En la primera mitad del año, la crisis en el Mar Rojo obligó a las navieras a redirigir sus servicios a través del Cabo de Buena Esperanza, lo que generó retrasos sig-



nificativos y una mayor presión sobre ciertos puertos de transbordo, como Singapur y Colombo. Durante los meses de enero y febrero, la congestión global se situó por encima del 8%, con un volumen considerable de buques retenidos en espera de atraque en algunos de los principales hubs del mundo.

En el segundo semestre de 2024, la congestión se moderó, pero persistieron puntos críticos en regiones como el Golfo de México y la costa este de Estados Unidos, donde puertos como Houston y Nueva York experimentaron acumulaciones de contenedores debido a la alta demanda de importaciones y a limitaciones en la capacidad terrestre. A esto se sumaron interrupciones puntuales en Europa, con congestión en puertos del norte como Róterdam y Hamburgo, especialmente en momentos de huelgas y restricciones operativas.

Linerlytica ha destacado que, aunque la congestión portuaria en 2024 no ha alcanzado los niveles extremos de la crisis logística de 2021-2022, sigue desempeñando un papel clave en la gestión de la capacidad y en la volatilidad de las tarifas de flete. Las navieras han recurrido a estrategias como el *blank sailing* (cancelación de escalas) y la priorización de servicios en puertos menos saturados para mitigar los efectos de la congestión y optimizar la eficiencia operativa.

Dado que la congestión es un factor clave que influye en la fiabilidad de los horarios en el transporte marítimo, en 2024 la fiabilidad del horario en el transporte marítimo se mantuvo estable dentro de un rango entre el 50% y el 55% (Gráfico 11). A lo largo del año, se observaron variaciones mensuales notables, con mejoras y caídas en

la fiabilidad global. Aunque hubo momentos en que los niveles de fiabilidad disminuyeron significativamente, la tendencia general mostró estabilidad. El retraso promedio de los buques también experimentó un ligero aumento, aunque no superó los niveles extremos observados durante los picos de la pandemia.

Las diferencias entre los principales actores del sector fueron evidentes, con algunos mostrando un desempeño mucho más fiable que otros. Estas variaciones reflejan los desafíos constantes en la cadena de suministro global y la capacidad de adaptación de los transportistas a las fluctuaciones del mercado y las condiciones operativas. En resumen, aunque la fiabilidad fue baja en comparación con los niveles ideales, se mantuvo dentro de un rango predecible, permitiendo a los actores del sector planificar con cierta consistencia, a pesar de las complejidades del entorno.

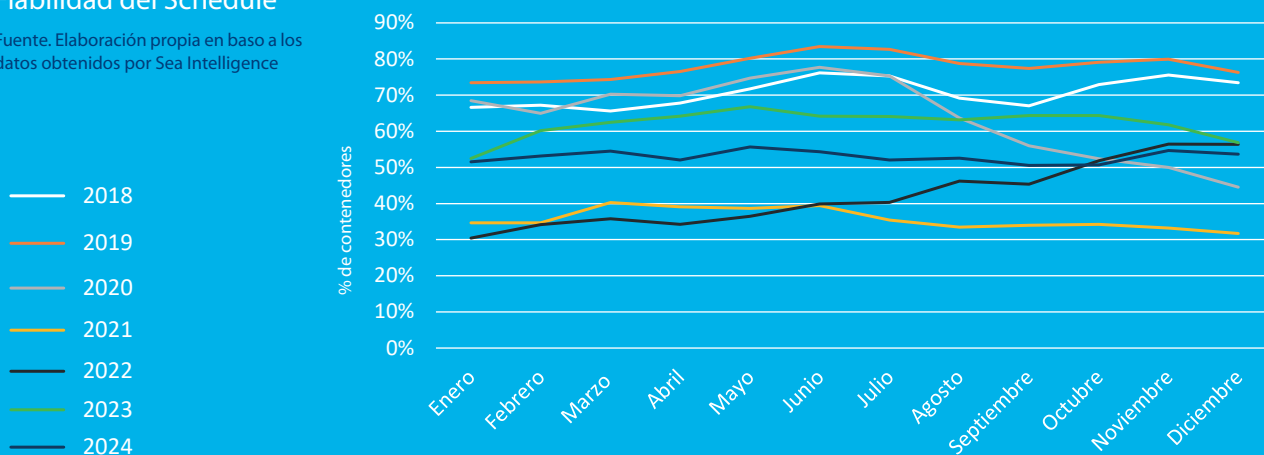
En comparación con 2023, los niveles de fiabilidad en 2024 fueron superiores, aunque aún no alcanzaron los niveles previos a la pandemia. Esto significa que, aunque se mejoró respecto al año anterior, la fiabilidad sigue estando por debajo de los estándares ideales, reflejando la continua complejidad del entorno en el que operan los transportistas.

El precio del combustible sigue siendo un factor crucial en la evaluación de los costos del transporte marítimo debido a su impacto directo en los gastos operativos de las compañías navieras. En 2024, la industria del combustible enfrentó una presión adicional por los recortes en el suministro, impulsados tanto por decisiones de la OPEP como por reducciones adicionales implementadas por

Gráfico 11|

### Fiabilidad del Schedule

Fuente. Elaboración propia en base a los datos obtenidos por Sea Intelligence



algunos productores. Estos ajustes se producen en un contexto de alta demanda global, lo que podría generar tensiones adicionales sobre los consumidores y presentar riesgos para la estabilidad económica mundial.

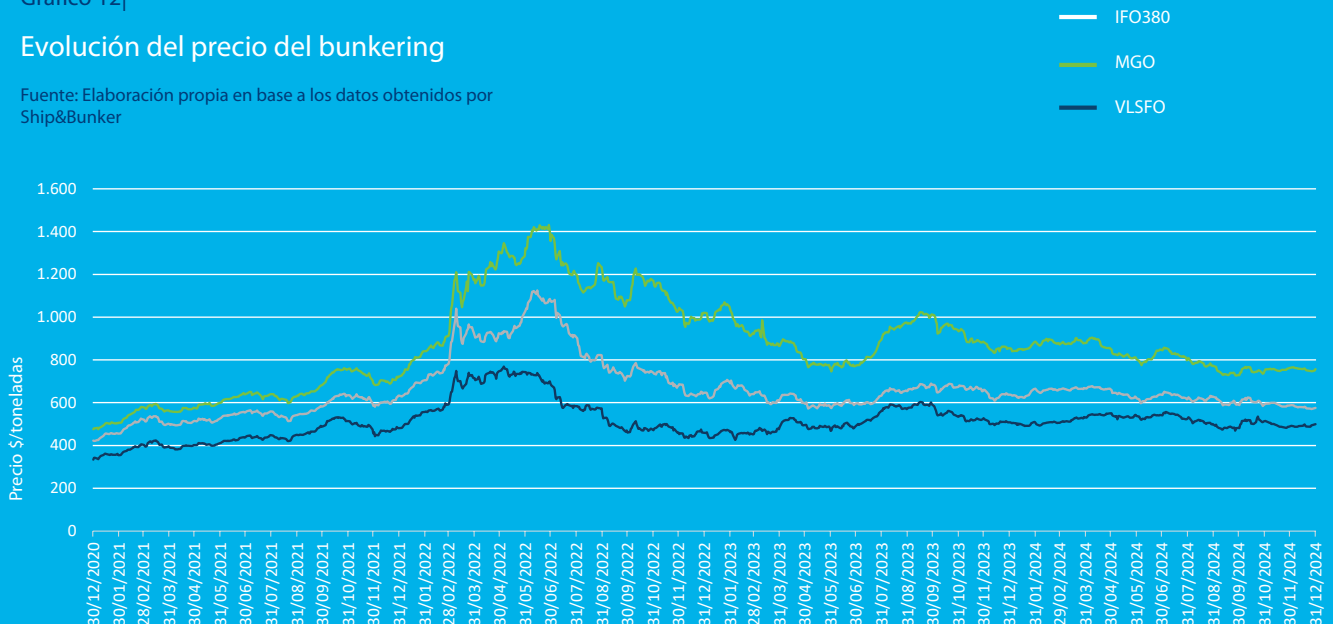
Según los datos de Ship&Bunker sobre los costos de bunkering en los principales puertos del mundo, el precio promedio del combustible IFO 380 ha experimentado una disminución (Gráfico 12). En comparación con diciembre de 2023, ha bajado un 2,8%, alcanzando los 494,15\$ frente a los 508,63\$ del mismo mes del año anterior. A lo largo del año, se registró un incremento del 7,34% de enero a mayo, seguido de una caída del 8,37% de junio a diciembre.

Por su parte, el VLSFO ha disminuido un 9,01%, pasando de 632,14\$ en diciembre de 2023 a 575,20\$ en diciembre de 2024. De enero a mayo, experimentó una caída del 1,89%, seguida de una disminución del 8,47% en la segunda mitad del año. En cuanto al MGO, ha experimentado una caída del 11,75%, situándose en 753,05\$ en diciembre de 2024 frente a los 853,36\$ de diciembre de 2023. De enero a mayo, se redujo un 5,41%, seguido de una disminución del 8,70% en los meses posteriores, siendo esta la caída más pronunciada entre los tres tipos de combustible mencionados.

Gráfico 12|

## Evolución del precio del bunkering

Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos por Ship&Bunker



## Análisis regional: el caso de Valenciaport

Tras el análisis de la dimensión internacional de la economía y el comercio y su traslación al mercado marítimo que, sin duda, tienen un efecto mayúsculo en la evolución del VCFI, es interesante acotar el ámbito del estudio, considerando los aspectos de carácter más regional. En este sentido, entender la evolución de la economía española y, en particular, las industrias que conforman el tejido exportador e importador del hinterland de Valenciaport, así como la de los países de su *foreland*, es imprescindible para contextualizar la demanda de transporte y sus efectos sobre los precios.

En primer lugar, y atendiendo a la evolución de la economía española durante el año 2024, de acuerdo con los datos provisionales del Instituto Nacional de Estadística de España (INE), el Producto Interior Bruto en términos de volumen creció un 3,2%. Esta cifra supone una aceleración respecto al crecimiento del 2,7% registrado en 2023 y supera las previsiones iniciales. En términos trimestrales, el PIB mantuvo un crecimiento constante del 0,8% en cada uno de los cuatro trimestres del año. Atendiendo a sus componentes, la mayor contribución al crecimiento vino por el lado de la demanda nacional, que aportó 2,8 puntos porcentuales, mientras que la demanda externa contribuyó con 0,4 puntos porcentuales. El buen comportamiento del mercado laboral y las subidas de las rentas de los trabajadores propiciaron que el crecimiento del consumo privado fuera el motor del crecimiento, frente a una inversión que mostró signos de recuperación hacia finales de año.

Tras analizar la dimensión internacional de la economía y su impacto en el mercado marítimo, es esencial enfocar el estudio en aspectos regionales para comprender mejor la evolución del VCFI. La dinámica económica de las regiones que conforman el hinterland de Valenciaport—

principalmente la Comunidad Valenciana, la Región de Murcia, Castilla-La Mancha, la Comunidad de Madrid y Aragón—es crucial para contextualizar la demanda de transporte marítimo y su influencia en los precios.

Según BBVA Research, se estima que el PIB de la Comunitat Valenciana creció un 2,1% en 2024, en línea con la media nacional (Tabla 1). Este crecimiento se atribuye a la mejora de la economía europea, que impulsó las ventas de bienes y servicios, especialmente en el sector turístico. Además, el aumento de los márgenes en el sector permitió incrementos en la inversión y en los salarios, fortaleciendo el consumo interno. Se prevé que esta tendencia continúe en 2025, con un crecimiento proyectado del 2,0%.

La Región de Murcia lideró el crecimiento económico en España en 2024, con un aumento del PIB del 3,4%, según BBVA Research. Este notable desempeño se debe a la resiliencia de las exportaciones de bienes y servicios, así como al incremento del empleo en el sector público, que contribuyó significativamente al dinamismo económico de la región. Para 2025, se espera una moderación en el crecimiento, con una proyección del 2,7%.

En Castilla-La Mancha, el PIB creció un 1,3% en 2024, reflejando una desaceleración en comparación con años anteriores. Factores como el incremento de los tipos de interés, la inflación y la incertidumbre geopolítica afectaron el consumo y la inversión. No obstante, la resiliencia en la producción de bienes de equipo y energía, junto con un mercado laboral más dinámico de lo previsto, sugieren una posible aceleración del crecimiento en 2025, con una proyección del 2,7%. La Comunidad de Madrid experimentó un crecimiento del PIB del 3,1% en 2024, superando la media nacional. Este resultado se atribuye al sólido desempeño del sector servicios, en particular el

Tabla 1|

### Crecimiento del PIB real por CC.AA. (% de variación anual)

Variación anual (%)	Comunidad Valenciana	Aragón	Castilla la Mancha	Madrid	Murcia
Media 2014-2019	2,6	1,9	1,9	3,3	3
2020	-10,9	-8,7	-7,7	-11	-9,1
2021	5,6	4,4	4,8	5,4	5
2022	5,5	5	4,3	5,7	5
2023	2,3	2,4	2	3,3	3,4
2024 (p)	3	3	2,6	3,1	3,4
2025 (p)	2,7	2,2	2,7	2,8	2,7

Fuente: Elaboración propia, en base a los datos de INE y estimaciones de BBVA Research para 2024



turismo, y a una demanda interna fortalecida por el aumento del consumo privado. Las perspectivas para 2025 indican una ligera desaceleración, con un crecimiento proyectado del 2,8%. Aragón registró un crecimiento del PIB del 1,8% en 2024, influenciado por la desaceleración en la industria y la incertidumbre en el comercio internacional. Sin embargo, la recuperación en sectores como el automotriz y el aumento de la inversión en bienes de equipo podrían impulsar una aceleración del crecimiento en 2025, con una proyección del 2,4%.

Como ya ocurriera en los años precedentes, la inflación ha vuelto a ser un factor protagonista durante el año 2024. Tras el descenso sostenido registrado a lo largo de 2023, el ejercicio 2024 se ha caracterizado por una moderación adicional en los niveles generales de precios, aunque no exenta de tensiones puntuales. Tal y como se observa en el **gráfico 13**, el Índice de Precios de Consumo (IPC) cerró el año con una variación anual del 2,8%, situándose por debajo del promedio del año anterior (3,6%) y muy próximo al objetivo del Banco Central Europeo, lo que refleja una cierta normalización de los precios al consumo. Esta tendencia descendente se ha visto favorecida por la moderación en el alza de los precios de los alimentos, que cerraron el año con una tasa del 1,8%, y por la corrección en algunas materias primas energéticas.

No obstante, esta contención de la inflación general no ha sido homogénea en todos los componentes. La inflación subyacente, que excluye los alimentos no elaborados y los productos energéticos, se situó en diciembre en el 2,6%, todavía por encima del índice general y mostrando una resistencia mayor a la baja, debido, entre otros factores, al encarecimiento de ciertos servicios como el ocio, la cultura y el transporte. De hecho, los últimos meses del año mostraron repuntes puntuales en

el IPC, impulsados por el aumento de los carburantes y los paquetes turísticos, reflejando que las presiones inflacionarias aún no se han disipado completamente.

Con este comportamiento de los precios, el año 2024 se cierra con una mejora en el panorama inflacionario, pero también con cierta cautela respecto a su evolución futura. El mantenimiento de tensiones en algunos segmentos de consumo y los efectos rezagados de la política monetaria podrían seguir condicionando los procesos de normalización de los tipos de interés, y, en consecuencia, la evolución de la demanda interna y de la actividad económica general.

En lo que respecta al Índice de Producción Industrial (IPI) en España —indicador que mide la evolución mensual de la actividad productiva de las ramas industriales, excluida la construcción, el año 2024 estuvo marcado por una recuperación moderada del sector, aunque con importantes diferencias territoriales.

A nivel nacional, el IPI registró un crecimiento medio anual del 0,9%, según los datos del Instituto Nacional de Estadística, lo que representa una clara mejora frente a la contracción del -4,2% observada en 2023. Esta evolución positiva se vio reforzada por el repunte interanual del mes de diciembre, con una variación del +4,7%, en contraste con la ligera caída del -0,2% registrada en el mismo mes del año anterior.

Desde una perspectiva regional, Murcia lideró el crecimiento industrial con un incremento del 5,1%, seguida de Madrid (+1,9%) y la Comunitat Valenciana, que revirtió su fuerte descenso del año anterior (-9,7%) con una subida del 1,7%. Castilla y León, por su parte, también mostró un avance notable con una tasa del 2,6%.

Gráfico 13|

### Tasa anual del IPC (en %)

Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos por el Instituto Nacional de Estadística (INE)

- IPC armonizado general
- IPC armonizado subyacente
- IPC armonizado Zona Euro

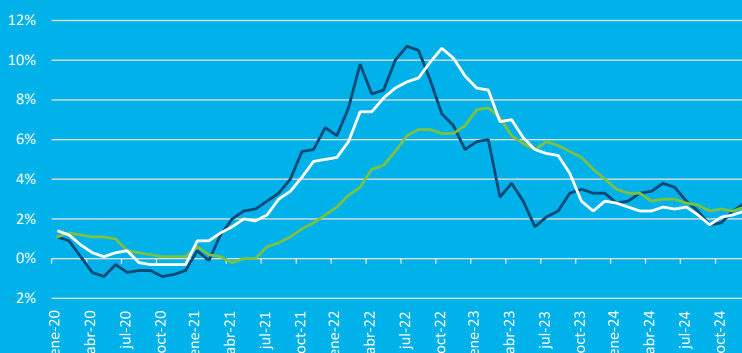


Gráfico 14|

### Variación anual en el Índice de Producción Industrial (IPI) de España y principales Comunidades Autónomas del Hinterland de Valenciaport

Fuente: Elaboración propia en base a los datos obtenidos por el Instituto Nacional de Estadística (INE)

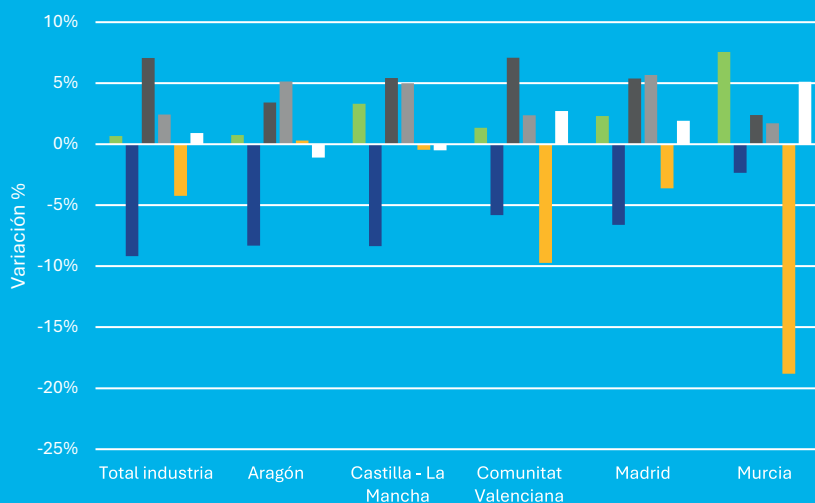
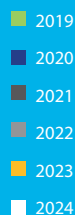
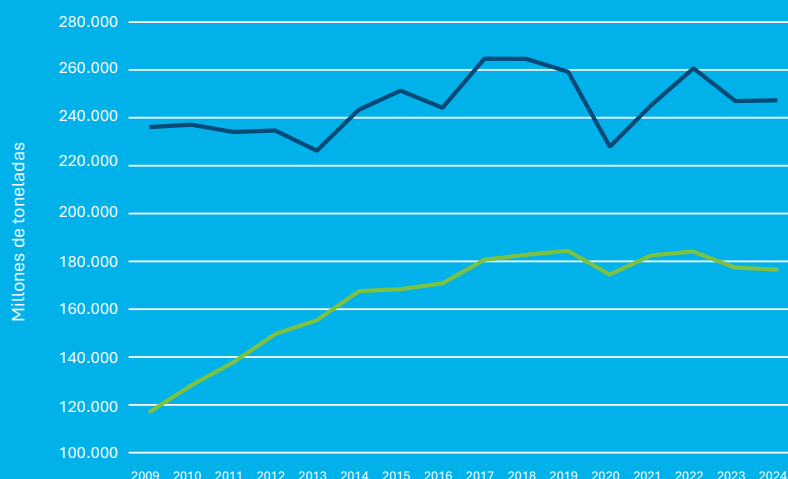
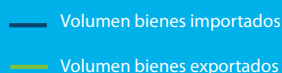


Gráfico 15|

### Evolución de las importaciones y exportaciones de bienes (millones de toneladas)

Fuente: Elaboración propia en base a los datos proporcionados por Datacomex



En contraste, Aragón experimentó una caída del -1,1%, mientras que Castilla-La Mancha mantuvo una evolución prácticamente plana (-0,5%), lo que refleja la heterogeneidad en el comportamiento del tejido industrial entre comunidades autónomas.

Haciendo foco en la evolución del comercio internacional en España, y según los datos provisionales disponibles, el volumen físico de mercancías exportadas en 2024 alcanzó los 176,7 millones de toneladas, lo que representa una ligera caída del -0,5% respecto a 2023 (177,6 Mt). Por su parte, las importaciones totalizaron 247,3 millones de toneladas, con un leve aumento del +0,1% respecto al año anterior (246,9 Mt).

Aunque estos cambios pueden parecer moderados, se insertan en un contexto de estabilización tras las importantes oscilaciones de los años anteriores, lo que ha contribuido a mantener relativamente contenida la presión sobre el transporte y la logística exterior.

La evolución de estas cifras está condicionada no solo por los valores monetarios del comercio, sino también por la cantidad efectiva de mercancías que cruzan las fronteras, un aspecto especialmente relevante para estimar su impacto en la demanda de transporte y la actividad portuaria. Tal como se observa en el Gráfico 15, las exportaciones en volumen retrocedieron ligeramente, mientras que las importaciones repuntaron levemente, lo que sugiere una cierta recomposición de los flujos



comerciales físicos, posiblemente vinculada a factores como la moderación de la demanda interna, la evolución de los precios internacionales y la contención del consumo energético.

En lo que respecta a la actividad de importación y exportación de bienes en las comunidades autónomas que conforman el hinterland natural de Valenciaport (Tabla 2), los datos de 2024 muestran una evolución desigual entre territorios. Aragón y la Comunitat Valenciana mantuvieron estables sus volúmenes de exportación respecto al año anterior, con 5,9 y 21,5 millones de toneladas respectivamente. En cambio, regiones como Murcia y Madrid registraron ligeros descensos en sus exportaciones, mientras que Castilla-La Mancha mostró una leve recuperación, pasando de 4,1 a 4,3 millones de toneladas.

En el plano de las importaciones, se observan también diferencias notables. Castilla-La Mancha, la Comunitat Valenciana y especialmente Madrid redujeron sus importaciones respecto a 2023, lo que podría reflejar una menor demanda interna o ajustes logísticos. Por el contrario, Aragón volvió a destacar con un aumento tanto en sus exportaciones como en sus importaciones (ambas situadas en 5,9 millones de toneladas), consolidando su rol como enclave logístico-industrial clave, vinculado principalmente a la industria del automóvil. Este sector sigue ejerciendo un fuerte efecto tractor sobre el comercio exterior regional, impulsando tanto la exportación de vehículos terminados como la importación de componentes para su cadena de suministro.

Además, es importante destacar la relevancia del transporte marítimo en la distribución de mercancías en las comunidades autónomas del hinterland de Valenciaport. Dos gráficos representativos muestran la cuota modal del transporte marítimo tanto para exportación como para importación (Gráfico 16).

En 2025, los datos muestran una tendencia creciente en el uso del transporte marítimo para exportaciones. Comunidades como la Comunidad Valenciana, Madrid y Murcia presentan cuotas modales marítimas destacadas: un 77,7% en la Comunidad Valenciana, un 71,6% en Madrid y un 95,2% en Murcia. Aunque en comunidades como Aragón (18,6%) y Castilla-La Mancha (19,1%) la cuota marítima es más baja, aún se observa un peso relevante del transporte por carretera.

Este aumento de la participación marítima subraya la importancia estratégica del transporte marítimo en estas regiones para el intercambio comercial internacional, consolidando a Valenciaport como un nodo clave de conectividad global.

Al analizar el comportamiento de los principales agregados macroeconómicos de los países que conforman el foreland de Valenciaport (Tabla 3), se observa en 2024 una evolución moderadamente positiva en términos de crecimiento económico, con tasas de aumento del PIB que oscilan entre el 0,67% de Italia y el 4,82% de China, destacando también Argelia (3,85%) y los Emiratos Árabes Unidos (4,01%). En lo que respecta a los precios, las

Tabla 2|

## Evolución en el volumen de exportaciones e importaciones por CC.AA. (millones de toneladas)

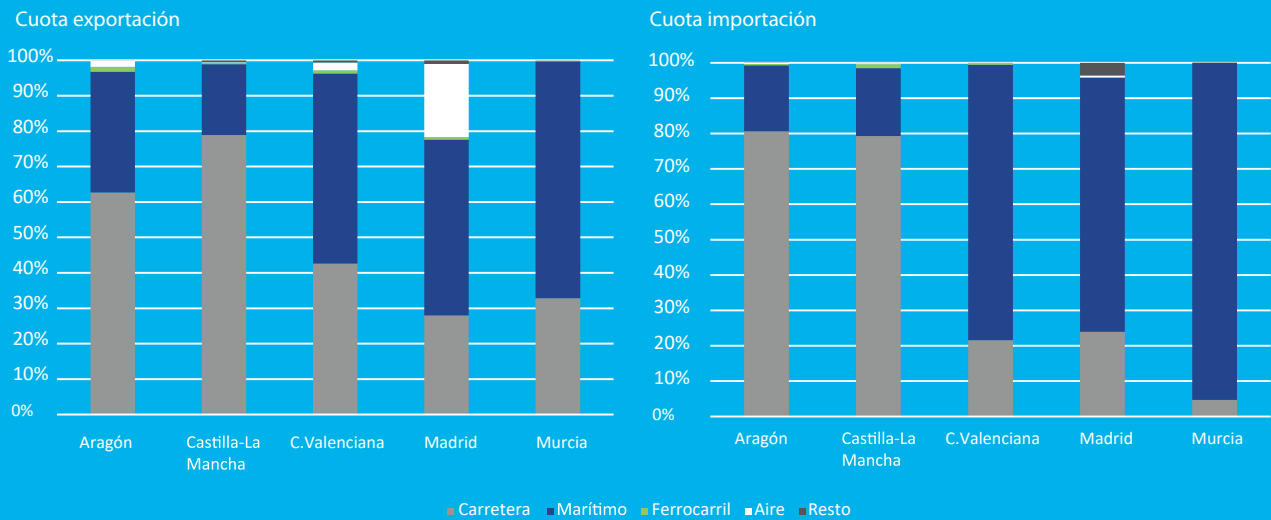
Variación anual (%)		C. Valenciana	Aragón	Castilla-La Mancha	Madrid	Murcia
Volumen exportaciones	2019	25,0	5,2	4,3	10	13,2
	2020	24,1	5,3	4,1	9,9	12,9
	2021	25,9	5,9	4,8	11,4	10,9
	2022	24,6	5,7	4,5	11,7	10,9
	2023	21,4	5,9	4,1	13,7	12,7
	2024	21,5	5,9	4,3	13,3	12
Volumen importaciones	2019	25,1	4,7	2,4	15,6	24,1
	2020	22,7	4,7	2,4	23,9	22,0
	2021	26,7	4,9	2,9	26,9	19,4
	2022	26,6	4,7	3,2	33,4	24,4
	2023	19,4	5,4	3,3	29,8	23,9
	2024	22,8	5,9	3,6	24,4	23,6

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de Datacomex



Gráfico 16|

## Cuota modal del volumen de exportaciones e importaciones por CC.AA. (millones de toneladas, 2024)



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de Datacomex

Tabla 3|

## Evolución en los principales agregados macroeconómicos del Foreland de Valenciaport (% de cambio)

	Argelia	China	Italia	Marruecos	Arabia Saudita	Emiratos Árabes Unidos	Reino Unido	Estados Unidos
PIB (% de cambio)	3,849	4,82	0,67	2,79	1,52	4,01	1,08	2,76
IPC (% de cambio)	5,256	0,42	1,26	1,72	1,74	2,3	2,62	2,87
Evolución exportaciones (% de cambio)	2,194	8,18	0,27	1,46	-1,05	4,13	-6,01	2,44
Evolución importaciones (% de cambio)	9,23	3,79	-0,64	2,4	7	4,09	-1,08	4,38

Fuente: Elaboración propia en base a los datos del Fondo Monetario Internacional

tasas de inflación se mantuvieron contenidas en la mayoría de los países, con excepción de Argelia, que alcanzó un IPC del 5,26%, y en menor medida el Reino Unido (2,62%) y Estados Unidos (2,87%).

En términos comerciales, las exportaciones mostraron un comportamiento mixto: mientras que países como China (+8,18%), Emiratos Árabes Unidos (+4,13%) y Estados Unidos (+2,44%) registraron avances, otros como Arabia Saudita (-1,05%) y el Reino Unido (-6,01%) experimentaron retrocesos. En cuanto a las importaciones,

la tendencia fue más positiva: Argelia (+9,23%), Arabia Saudita (+7,00%) y Estados Unidos (+4,38%) lideraron el crecimiento, reflejando una reactivación de la demanda interna y del comercio exterior en estos mercados.

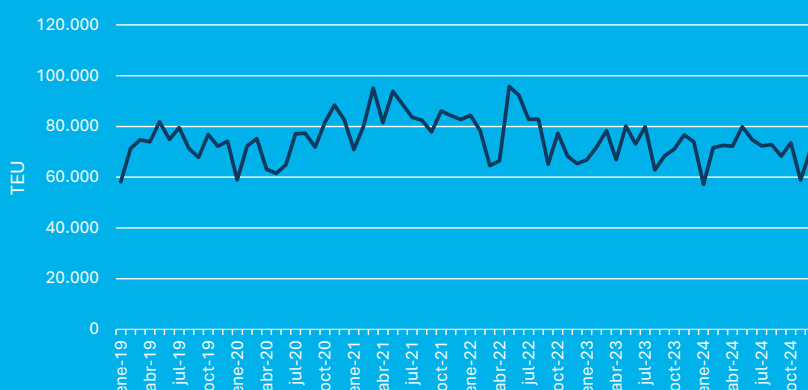
Al examinar el conjunto de tráfico en Valenciaport durante el año 2024, el puerto gestionó más de 80,6 millones de toneladas de mercancías, lo que representa un crecimiento del 5,1% respecto a 2023. En el ámbito del tráfico de contenedores, se alcanzaron los 5,47 millones de TEU, con un aumento del 14,15%.



## Gráfico 17|

## Evolución de TEU llenos desde Valenciaport 2019-2024

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de la Autoridad Portuaria de Valencia



Sin embargo, si nos centramos exclusivamente en los TEU llenos de exportación (ver Gráfico 17), se observa una evolución positiva. En 2024 se movilizaron 871.176 TEU, frente a los 870.031 registrados en 2023, lo que supone un incremento del 0,13 %, reflejo de una reactivación en los flujos de exportación consolidada desde el recinto portuario.

Por su parte, las exportaciones en contenedor mantienen un alcance global, siendo Estados Unidos, España, China, México y Arabia Saudí los cinco principales destinos, que en conjunto concentraron el 24,94 % del total exportado en 2024. No obstante, se ha registrado una disminución generalizada en el volumen de TEU respecto al año anterior. Resulta especialmente destacable la

Tabla 4|

## Evolución del flujo de carga de los principales destinos de exportaciones en formato de mercancía contenedorizada (TEUs)

	2021	2022	2023	2024	% del total	Var. 2023-2024
Estados Unidos	145.953	143.216	115.197	126.612	9,43%	-19,56%
España	80.106	75.736	104.325	73.238	5,46%	37,75%
China	73.451	55.700	47.812	46.971	3,50%	-14,16%
Méjico	35.004	35.539	39.029	39.879	2,97%	9,82%
Arabia Saudí	48.683	48.403	34.188	34.584	2,58%	-29,37%
U.E Árabes	38.449	36.902	33.440	20.879	1,56%	-9,38%
Marruecos	32.019	25.759	23.180	28.074	2,09%	-10,01%
Canadá	24.285	26.811	22.516	21.413	1,60%	-16,02%
India	25.774	23.003	20.654	19.734	1,47%	-10,21%
Turquía	19.359	20.361	19.886	20.495	1,53%	-2,33%
Brasil	20.811	21.585	19.125	18.360	1,37%	-11,40%
Resto	537.209	486.056	390.679	891.977	66,46%	-19,62%
<b>Total</b>	<b>1.081.103</b>	<b>999.071</b>	<b>870.031</b>	<b>1.342.216</b>	<b>100,00%</b>	<b>-12,92%</b>

Fuente: Elaboración propia en base a datos proporcionados por la APV



caída en los envíos a Arabia Saudí (-29,37 %), Estados Unidos (-19,56 %) y China (-14,16 %). En contraste, se observa un incremento notable en las exportaciones hacia España (37,75 %) y México (9,82 %) (véase Tabla 4).

Al analizar los fletes por regiones en los diferentes subíndices, es decir, distinguiendo entre el Mediterráneo Occidental, el Lejano Oriente y EE. UU. y Canadá, se observa un cambio de tendencia respecto al comportamiento registrado en la segunda mitad de 2023. Aunque los tres mercados venían de una fase prolongada de corrección a la baja, los datos de los primeros meses de 2024 reflejan una recuperación progresiva en todos los casos, con aumentos especialmente significativos en las rutas hacia Asia y Norteamérica. No obstante, tal como recoge el Gráfico 18, esta evolución positiva no ha sido completamente uniforme, detectándose algunos repuntes puntuales —tanto al alza como a la baja— que responden a factores coyunturales y dinámicas específicas en cada región.

Durante el año 2024, la evolución de los fletes marítimos en la región del Lejano Oriente mostró una recuperación significativa en comparación con el fuerte ajuste observado en 2023. Esta recuperación se dio en un contexto global todavía marcado por tensiones geopolíticas, ajustes en las cadenas de suministro y una demanda internacional que, aunque mejorando, aún no alcanza los niveles previos al shock inflacionario post-pandemia.

El año comenzó con un valor del índice de 1.213,42 puntos en enero, y mostró un crecimiento sostenido durante el primer semestre, alcanzando un máximo de 2.957,09 puntos en junio. Este incremento respondió principalmente a dos factores clave: por un lado, el encarecimiento de las rutas debido a los desvíos obligados en el Mar Rojo, consecuencia de los ataques a embarcaciones comerciales; y por otro lado, una recuperación

parcial en la demanda por bienes de consumo durables y componentes industriales, especialmente desde el sudeste asiático. Sin embargo, en la segunda mitad del año se observó cierta estabilización en los precios, con una leve tendencia a la baja que llevó el índice a cerrar en diciembre con 2.878,70 puntos. Aun con esta moderación, el resultado anual refleja un crecimiento interanual del +162,62%, lo cual contrasta fuertemente con la caída del -55,34% registrada en 2023.

Desde una perspectiva de mediano plazo, los valores actuales aún se mantienen por debajo del máximo histórico alcanzado en 2021 (3.742,98 puntos), pero claramente por encima de los niveles prepandémicos. En efecto, si se toma como referencia el inicio de la serie en enero de 2018 (1.000,00 puntos), el crecimiento acumulado al cierre de 2024 es del +187,87%, evidenciando la persistencia de un nuevo piso estructural en los costos del transporte marítimo hacia esta región.

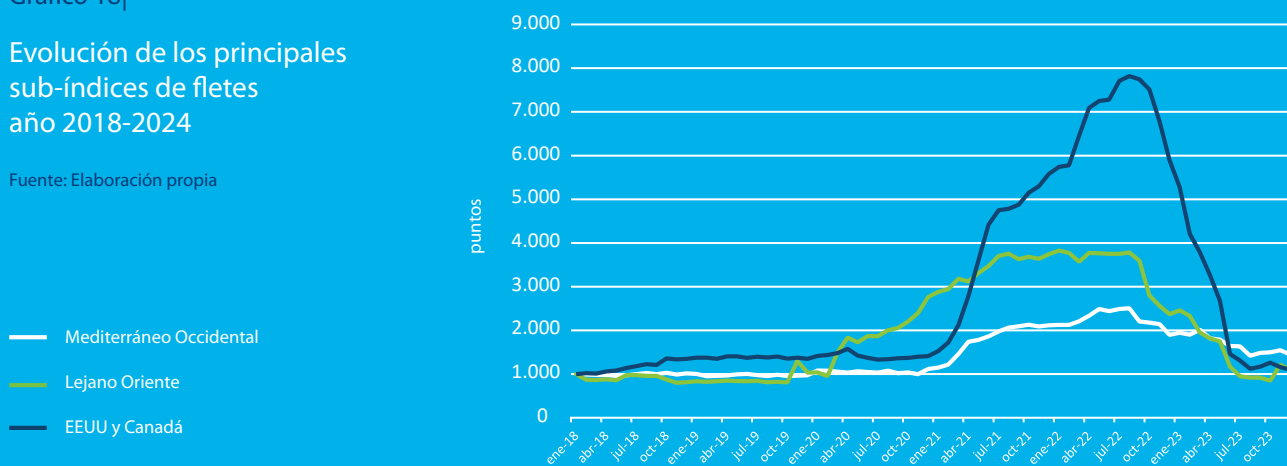
Este comportamiento refleja una transición en el patrón global del comercio, con rutas más costosas, mayor inestabilidad geopolítica y un entorno de tasas de interés aún elevadas, que condiciona la inversión logística y amplifica los cuellos de botella. La región del Lejano Oriente, particularmente afectada por la evolución de la economía china, muestra señales mixtas: si bien mejora su desempeño exportador, la consolidación de esa tendencia dependerá en buena medida de factores exógenos como la estabilidad del comercio global y la evolución de los conflictos regionales.

Es relevante destacar la evolución reciente de los envíos de contenedores llenos desde Valenciaport con destino a China, principal socio comercial del puerto valenciano en la región del Lejano Oriente. A lo largo del año 2024, dichos envíos experimentaron una ligera caída del

Gráfico 18|

### Evolución de los principales sub-índices de fletes año 2018-2024

Fuente: Elaboración propia



-1,76 % respecto al año anterior, pasando de 47.812 TEU en 2023 a 46.971 TEU en 2024. No obstante, al considerar el total de contenedores gestionados entre Valenciaport y China —incluyendo tanto carga como descarga—, se aprecia un aumento significativo del 29,06 %, al pasar de 544.504 TEU en 2023 a 702.633 TEU en 2024. Este notable incremento pone de manifiesto la intensificación del comercio bilateral y consolida a China como un socio estratégico clave para el tráfico marítimo del enclave valenciano, a pesar del leve retroceso en las exportaciones de contenedores llenos.

En cuanto al comportamiento de los fletes en el área de Estados Unidos y Canadá durante el año 2024, tras el retroceso registrado en 2023, la tendencia se revirtió con un repunte significativo en los primeros meses del año. Desde enero hasta abril, el índice mostró una trayectoria ascendente, con un incremento acumulado del 120,85% en dicho periodo, alcanzando un valor máximo de 2.429,06 puntos en abril. A partir de mayo, se observó una cierta estabilización en los niveles, seguida por una corrección a la baja durante el tercer trimestre, destacando especialmente la caída del 17,59% entre julio y septiembre. Sin embargo, esta fase fue seguida por una recuperación gradual en el último trimestre, con un cierre en diciembre de 2.160,18 puntos, lo que representa un crecimiento interanual del 96,4% respecto a diciembre de 2023.

Este comportamiento refleja un contexto de reajuste en el comercio internacional, en el que persisten tensiones estructurales en la cadena logística global. Factores como la persistente incertidumbre geopolítica, los costes operativos elevados y la reestructuración de la demanda global han contribuido a estos movimientos en el índice. Todo ello en un marco donde las compañías navieras han ajustado capacidad y servicios para adaptarse a un entorno más volátil y menos predecible.

En relación a Estados Unidos, que es el principal país en el movimiento de contenedores de carga desde Valenciaport, durante el año 2024 se han expedido un total de 126.612 TEU, lo que representa un incremento del 9,9 % con respecto al conjunto del año 2023, en el que se expidieron un total de 115.197 TEU de carga.

Durante el año 2024, el subíndice del Mediterráneo Occidental ha mostrado una evolución marcadamente positiva, caracterizada por una recuperación sostenida a lo largo de los meses, aunque con algunas oscilaciones. El índice inició el año en enero con un valor de 1.959,92 puntos, lo que representó un incremento significativo respecto a diciembre de 2023, cuando se situaba en 1.447,90 puntos. En febrero se observó una ligera corrección hasta los 1.928,77 puntos, seguida de una leve recuperación en marzo, con un valor de 1.935,40. En abril, el índice experimentó un pequeño retroceso, ce-

rrando en 1.908,24 puntos, pero en mayo retomó la senda alcista y superó por primera vez en el año la barrera de los 2.000 puntos, alcanzando los 2.002,26. En junio se consolidó esta tendencia con un nuevo ascenso hasta los 2.070,25 puntos. Sin embargo, en julio se produjo una caída destacable del 10,7 %, situándose en 1.849,29 puntos, aunque en agosto el índice se recuperó de forma notable, subiendo hasta los 2.138,51 puntos. Esta recuperación continuó en septiembre, cuando alcanzó los 2.337,69 puntos, marcando uno de los valores más altos del año. En octubre, el índice descendió a 2.174,18 puntos, pero volvió a subir en noviembre hasta los 2.248,95 puntos, cerrando el año en diciembre con un valor récord de 2.559,30 puntos. Este resultado supone un incremento del 76,8 % respecto al cierre de 2023 y representa uno de los niveles más altos de toda la serie histórica del VCFI. Este repunte refleja una recuperación significativa en las tarifas de flete en esta zona, impulsada por una mejora en los flujos comerciales regionales y un repunte parcial de la demanda.

En cuanto a la demanda, durante el año 2024 se ha registrado un aumento del 21,09 % en las exportaciones desde Valenciaport hacia Marruecos, alcanzando un total de 28.074 TEU, en comparación con los 23.182 TEU canalizados en 2023. Este crecimiento consolida la recuperación del comercio con el país magrebí, reflejando una evolución positiva en la dinámica exportadora desde el puerto hacia este mercado estratégico.

Un factor clave para comprender el desarrollo económico y comercial de cada región radica en las particularidades estructurales de cada país, la dinámica interna de sus economías, las características específicas de sus sistemas portuarios y la configuración de las rutas comerciales de contenedores que los vinculan. Estos elementos tienen un impacto directo sobre la evolución de los flujos de comercio exterior.

En el Lejano Oriente, la mayoría de las economías mantienen tasas de crecimiento positivas, destacándose Vietnam (6,06 %), China (4,82 %) y Malasia (4,80 %). No obstante, los datos comerciales reflejan señales de desaceleración en el ritmo de expansión del comercio internacional. Las exportaciones presentan variaciones relativamente modestas en economías como Japón (1,08 %), Singapur (1,28 %) y Tailandia (1,60 %), mientras que las importaciones también muestran una tendencia contenida, especialmente en Japón (1,19 %) y Corea del Sur (3,31 %). Esta evolución está influenciada por un entorno regional marcado por la moderación de la demanda global, tensiones geopolíticas y ajustes en las cadenas de suministro.

En la región de Estados Unidos y Canadá, el desempeño económico ha sido moderado, con tasas de crecimiento de



Tabla 5 |

## Lejano Oriente: principales variables económicas en 2024 (variación anual)

	China	Hong Kong	Singapur	Corea del Sur	Japón	Vietnam	Tailandia	Taiwan	Malasia
Crecimiento económico (% de cambio anual a precios constantes)	4,82	3,21	2,60	2,48	0,32	6,06	2,80	3,73	4,80
Evolución exportaciones (como % del PIB)	8,18	6,83	1,28	6,60	1,08	4,90	1,60	6,90	4,87
Evolución importaciones (como % del PIB)	3,80	3,14	11,77	3,31	1,19	8,07	3,80	7,00	4,99

Fuente: elaboración propia en base a los datos del Fondo Monetario Internacional (FMI)

Tabla 6 |

## Estados Unidos y Canadá: principales variables económicas en 2024 (variación anual)

	EE.UU	Canadá
Crecimiento económico (% de cambio anual a precios constantes)	2,76	1,34
Evolución exportaciones (como % del PIB)	2,44	0,81
Evolución importaciones (como % del PIB)	4,38	0,85

Fuente: elaboración propia en base a los datos del Fondo Monetario Internacional (FMI)

Tabla 7 |

## Mediterráneo Occidental: principales variables económicas en 2024 (variación anual)

	Marruecos	Túnez	Argelia
Crecimiento económico (% de cambio anual a precios constantes)	2,8	1,6	3,8
Evolución exportaciones de bienes (% de variación)	1,46	2,31	2,19
Evolución importaciones de bienes (% de variación)	2,40	4,62	9,23

Fuente: elaboración propia en base a los datos del Fondo Monetario Internacional (FMI)

2,76 % en EE.UU. y 1,34 % en Canadá. A nivel comercial, se observa una ralentización en las exportaciones (2,44 % y 0,81 %, respectivamente), mientras que las importaciones presentan un crecimiento leve (4,38 % en EE.UU. y 0,85 % en Canadá), reflejando una menor demanda interna y el impacto de condiciones financieras más restrictivas.

En el Mediterráneo Occidental, se mantiene una dinámica de crecimiento moderado en Marruecos (2,8 %), Túnez (1,6 %) y Argelia (3,8 %). Las exportaciones evolucionan con cierta estabilidad, registrando variaciones de 1,46 % en Marruecos, 2,31 % en Túnez y 2,19 % en Argelia. En cambio, las importaciones presentan un crecimiento más acelerado, sobre todo en Argelia (9,23 %), lo que sugiere un mayor desbalance comercial. Estos resultados responden tanto a factores estructurales internos como al impacto de la crisis en el Mar Rojo, que ha alterado el tráfico marítimo en rutas clave hacia y desde la región.

Por consiguiente, más allá de las características propias de cada región, la reducción sostenida en los niveles de los fletes marítimos —que en 2024 se han aproximado considerablemente a los valores previos a la pandemia— continúa funcionando como un indicador relevante del estado actual de la economía global y de su coyuntura. Tras un 2022 marcado por la lenta normalización de las tensiones en las cadenas de suministro, y un 2023 en el que los cuellos de botella logísticos se resolvieron en gran medida, el panorama de 2024 sigue caracterizado por una elevada incertidumbre, tanto geopolítica como económica. En este contexto, persisten desafíos estructurales para alcanzar un equilibrio sostenible entre la oferta y la demanda en el transporte marítimo, especialmente ante los cambios en los patrones comerciales y las tensiones en rutas estratégicas.





Editado en mayo de 2025 por:



Panelistas:

