



# ALERTA de MERCADO

## Mercado marítimo 2025: congestión persistente y nueva incertidumbre comercial

*El transporte marítimo de contenedores ha iniciado 2025 marcado por una demanda adelantada, una creciente congestión portuaria y una reconfiguración de servicios por parte de las principales alianzas. Estos factores, combinados con desvíos prolongados por el Cabo de Buena Esperanza y cuellos de botella en infraestructuras estratégicas como el Canal de Panamá, han generado una fuerte presión sobre la capacidad efectiva y han mantenido las tarifas en niveles elevados.*

*Las navieras han priorizado la fiabilidad operativa, reduciendo el número de escalas y consolidando servicios, lo que ha resultado en una menor cobertura portuaria. Mientras tanto, la congestión ha repuntado especialmente en puertos del norte de Europa y el sudeste asiático. A ello se suman otros factores que han intensificado las disrupciones logísticas a escala global, como la escasez de contenedores vacíos, las huelgas en terminales y las condiciones meteorológicas adversas.*

*En paralelo, el contexto geopolítico y comercial ha introducido nuevas fuentes de volatilidad, con Estados Unidos endureciendo su política hacia China e impulsando medidas que podrían alterar de forma significativa las rutas transpácificas. Las perspectivas para la segunda mitad del año seguirán condicionadas por estos elementos, en un entorno de elevada incertidumbre y presión regulatoria, especialmente en lo relativo a costes ambientales y cumplimiento normativo.*

---

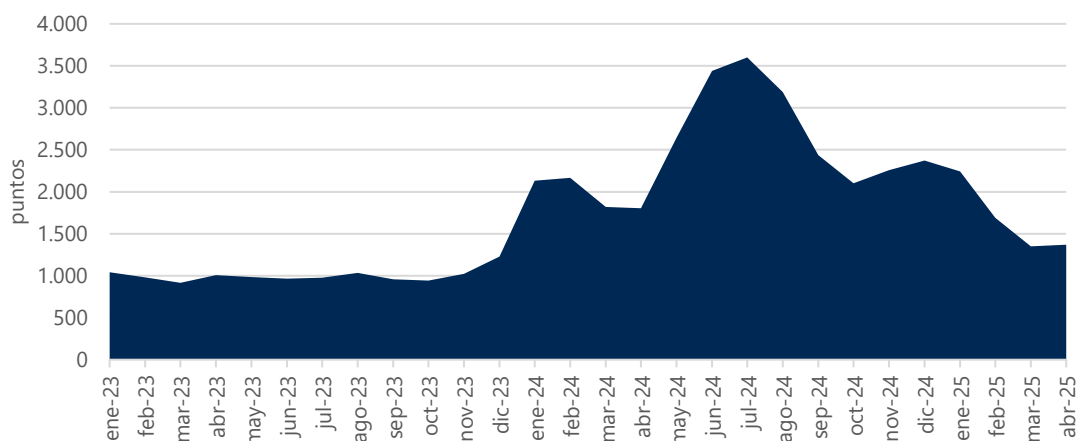
### Análisis de la Fundación Valenciaport

Durante el **primer trimestre de 2025**, el mercado del **transporte marítimo** ha seguido ajustándose a un **entorno operativo complejo**, caracterizado por nuevas normativas medioambientales, cambios en las alianzas, tensiones comerciales y un comportamiento irregular de la demanda. Este periodo ha estado fuertemente influido por decisiones tácticas de las navieras para optimizar su red y absorber los nuevos costes estructurales.

Tras los picos registrados en verano y final de 2024, los **niveles de fletes en las principales rutas Este-Oeste** iniciaron una senda descendente durante el primer trimestre de 2025. Según el **Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)**, las tarifas se redujeron progresivamente entre enero y marzo, reflejando una menor presión operativa y una normalización parcial de la demanda (Gráfico 1).

Este descenso responde, en parte, a la **estabilización del tráfico** tras el Nuevo Año Chino, así como a una mayor disponibilidad de capacidad en el mercado. Aunque las navieras mantuvieron algunos recargos temporales asociados a los desvíos por el mar Rojo, los **General Rate Increases (GRI)** fueron más moderados que en trimestres anteriores, situándose en niveles significativamente inferiores a los registrados a mediados de 2024. En conjunto, los fletes cerraron el primer trimestre de 2025 por debajo de los máximos del año anterior, en un **contexto** aún marcado por la **volatilidad** y con señales de ajuste gradual en la oferta y la demanda.

Gráfico 1. Evolución mensual puntos SCFI, enero 2023-abril 2025



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de Alphaliner

Aunque las tarifas se moderaron en el primer trimestre de 2025, los **costes operativos** continúan condicionando la estructura tarifaria, especialmente debido al cumplimiento de nuevas **exigencias medioambientales**. En este contexto, el combustible representa uno de los principales componentes del coste para las navieras, y su comportamiento sigue siendo determinante para la estructura tarifaria.

Durante los primeros meses del año, los **precios de los combustibles marinos** se mantuvieron relativamente **estables**, sin ejercer una presión adicional significativa, aunque todavía en niveles elevados si se comparan con los registros prepandemia (Gráfica 2). Según datos de *Ship & Bunker (Global 20 Ports Average)*, el precio medio del **Very Low Sulphur Fuel Oil (VLSFO)** osciló entre los 670 y 740 dólares por tonelada en los principales hubs del Mediterráneo y Asia. El **Marine Gas Oil (MGO)** se mantuvo como el combustible más caro, superando los 800 dólares por tonelada, mientras que el **IFO 380** siguió siendo la opción más económica, aunque su uso está limitado a buques equipados con sistemas de depuración (*scrubbers*).

Gráfico 2. Evolución mensual del precio medio global (USD/tonelada): VLSFO, MGO e IFO 380



Fuente: Ship & Bunker, Global 20 Ports Average

A este contexto se suma la aplicación del **sistema de comercio de emisiones (ETS)** de la Unión Europea al transporte marítimo, en vigor desde el 1 de enero de 2024. Este régimen obliga a las navieras a adquirir **derechos de emisión por parte del CO<sub>2</sub>** generado durante escalas en puertos de la UE, así como en trayectos con origen o destino europeo. En 2025, el sistema ha entrado en su segundo año de implementación, con una cobertura ampliada al 70 % de las emisiones. Esta medida ya ha empezado a reflejarse en los **recargos ambientales** introducidos por diversas navieras, especialmente en los servicios Asia-Europa e intraeuropeos (Tabla 1).

En paralelo, se ha producido un cambio significativo con la entrada en vigor de la nueva zona **ECA (Emission Control Area)** del Mediterráneo el 1 de enero de 2025, que obliga al uso de combustibles con bajo contenido en azufre en toda la región. Como respuesta, varias navieras han comenzado a aplicar **recargos específicos por cumplimiento ECA** en sus servicios mediterráneos, siguiendo el mismo esquema que ya existía en el norte de Europa o Norteamérica. Esta medida ha incrementado la presión sobre los costes operativos y está incentivando la utilización de buques más eficientes o propulsados por **GNL, metanol o biocombustibles**.

Tabla 1. Recargos asociados al EU ETS anunciados por las principales navieras (Euros por TEU de carga seca) (Actualización junio 2025)

| Trade   | MSC | Maersk | Hapag Lloyd | ONE | CMA CGM | Ever-green | COSCO | HMM | Yang Ming | ZIM |
|---|-----|--------|-------------|-----|---------|------------|-------|-----|-----------|-----|
| Mediterranean to North Europe                           | 20  | 27     |             |     |         |            |       |     |           | 34  |
| North Europe to Mediterranean                           | 20  | 28     |             |     | 25      |            |       |     |           | 34  |
| Intra Mediterranean                                     | 16  | 16     |             |     | 25      |            | 13    |     |           | 29  |
| Intra North Europe                                      | 34  | 9      | 31          |     |         |            |       |     |           |     |
| Intra Europe  |     |        |             | 18  |         | 35         |       | 6   | 36        |     |
| Intra Med Area and North Africa                         |     |        |             |     |         | 17         |       |     |           |     |
| Far East to North Europe                                | 21  | 50     |             |     |         |            |       |     |           |     |
| North Europe to Far East                                | 12  | 34     |             |     |         |            |       |     |           |     |
| Far East to Mediterranean                               | 17  | 35     |             |     |         |            |       |     |           | 127 |
| Mediterranean to Far East                               | 13  | 20     |             |     |         |            |       |     |           | 29  |
| East Asia to North Europe                               |     |        | 46          |     |         |            |       |     |           |     |
| North Europe to East Asia                               |     |        | 32          |     |         |            |       |     |           |     |
| East Asia to South Europe                               |     |        | 32          |     |         |            |       |     |           |     |
| South Europe to East Asia                               |     |        | 32          |     |         |            |       |     |           |     |
| Asia to Mediterranean                                   |     |        |             | 22  | 20      |            | 19    | 14  | 18        |     |
| Mediterranean to Asia                                   |     |        |             | 19  |         |            | 11    | 8   | 8         |     |
| Asia to Europe  |     |        |             | 19  |         | 27         |       |     |           |     |
| Europe to Asia  |     |        |             | 9   |         |            |       |     |           |     |
| West Asia to Europe                                     |     |        |             | 30  |         |            |       |     |           |     |
| Europe to West Asia                                     |     |        |             | 28  |         |            |       |     |           |     |
| Asia to North Europe                                    |     |        |             |     | 25      |            |       | 16  | 24        |     |
| North Europe to Asia                                    |     |        |             |     |         |            |       | 11  | 11        |     |
| Europe to Asia and Australia                            |     |        |             |     |         | 14         |       |     |           |     |
| Asia to Mediterranean Area and North Africa             |     |        |             |     |         | 23         |       |     |           |     |
| Mediterranean Area and North Africa to Asia             |     |        |             |     |         | 9          |       |     |           |     |
| NAM (USA, Canada & Mexico) to Europe                    | 17  |        |             | 19  |         |            |       |     | 12        |     |
| Europe to NAM (USA, Canada & Mexico)                    | 35  |        |             | 18  |         |            |       | 41  | 27        |     |
| North America to Mediterranean                          |     | 38     |             |     |         |            |       |     |           |     |
| Mediterranean to North America                          |     | 65     |             |     |         |            |       |     |           |     |
| Canada to North Europe                                  |     | 26     |             |     |         |            |       |     |           |     |
| North Europe to Canada                                  |     | 41     |             |     |         |            |       |     |           |     |
| USA to North Europe                                     |     | 29     |             |     |         |            |       |     |           |     |
| North Europe to USA                                     |     | 38     |             |     | 40      |            |       |     |           |     |
| North Europe to North Am East Coast incl. MX East Coast |     |        | 35          |     |         |            |       |     |           |     |
| North Am East Coast incl. MX East Coast to North Europe |     |        | 26          |     |         |            |       |     |           |     |
| USA, Puerto Rico to Med Area and Black Sea              |     |        |             |     |         | 19         |       |     |           |     |
| USA, PR to Europe                                       |     |        |             |     |         | 19         |       |     |           |     |
| Mexico to Europe  |     |        |             |     |         | 19         |       |     |           |     |
| Europe to USA and Puerto Rico                           |     |        |             |     |         | 33         |       |     |           |     |
| Europe to Mexico  |     |        |             |     |         | 33         |       |     |           |     |
| South America East Coast to Europe                      | 15  | 36     |             |     |         |            | 18    |     |           |     |
| Europe to South America East Coast                      | 15  | 45     |             |     |         |            | 18    |     |           |     |
| South America West Coast to Europe                      | 29  | 57     |             |     |         |            | 22    |     |           |     |
| Europe to South America West Coast                      | 18  | 75     |             |     | 41      |            | 21    |     |           |     |
| North Europe to South America West Coast                |     |        | 40          |     |         |            |       |     |           |     |
| South America West to Coast North Europe                |     |        | 40          |     |         |            |       |     |           |     |
| South America to Europe                                 |     |        |             | 18  |         |            |       |     |           |     |
| Europe to South America                                 |     |        |             | 19  |         |            |       |     |           |     |
| South Africa to Europe                                  | 26  | 64     | 55          |     |         |            |       |     |           |     |
| Europe to South Africa                                  | 26  | 48     | 70          |     |         |            |       |     |           |     |
| West Africa to Europe                                   | 42  | 90     | 24          |     |         |            | 14    |     |           |     |
| Europe to West Africa                                   | 38  | 147    | 37          |     |         |            | 40    |     |           |     |
| East Africa to Europe                                   |     | 51     |             |     |         |            |       |     |           |     |
| Europe to East Africa                                   |     | 74     |             |     |         |            |       |     |           |     |
| Europe to Africa  |     |        |             | 18  |         |            |       |     |           |     |
| Africa to Europe  |     |        |             | 23  |         |            |       |     |           |     |
| Africa (East+South) to Europe                           |     |        | 55          |     |         | 27         |       |     |           |     |
| Africa (East+South) to Med, North Africa                |     |        |             |     |         | 23         |       |     |           |     |
| Europe to East and South Africa                         |     |        | 70          |     |         | 14         |       |     |           |     |
| Europe to Med and North Africa                          |     |        |             |     |         | 20         |       |     |           |     |
| Med, North Africa to Africa (East+South)                |     |        |             |     |         | 21         |       |     |           |     |
| Med Area and North Africa to Europe                     |     |        |             |     |         | 21         |       |     |           |     |
| India - Red Sea - Middle East to Europe                 | 20  |        |             |     |         |            |       |     |           |     |
| Europe to India - Red Sea - Middle East                 | 14  |        |             |     |         |            |       |     |           |     |
| Oceania & Indian Ocean Islands to Europe                | 12  |        |             |     |         |            |       |     |           |     |
| Europe to Oceania & Indian Ocean Islands                | 46  |        |             |     |         |            |       |     |           |     |
| North Europe to Middle East & Indian Subcontinent       |     | 66     |             |     |         |            |       |     |           |     |
| Middle East & Indian Subcontinent to North Europe       |     | 50     |             |     |         |            |       |     |           |     |
| Mediterranean to Middle East & Indian Subcontinent      |     | 61     |             |     |         |            |       | 14  |           |     |
| Middle East & Indian Subcontinent to Mediterranean      |     | 39     |             |     |         |            |       | 27  |           |     |
| Europe to Indian Ocean Islands                          |     | 88     |             |     |         |            |       |     |           |     |
| Indian Ocean Islands to Europe                          |     | 53     |             |     |         |            |       |     |           |     |

|                                     |  |    |    |  |  |    |    |  |  |  |
|-------------------------------------|--|----|----|--|--|----|----|--|--|--|
| Australia to Europe                 |  |    |    |  |  | 27 |    |  |  |  |
| Oceania to Europe                   |  | 18 | 21 |  |  |    | 28 |  |  |  |
| Europe to Oceania                   |  | 31 | 43 |  |  |    | 19 |  |  |  |
| North Europe to Middle East         |  |    | 73 |  |  |    |    |  |  |  |
| Middle East to North Europe         |  |    | 45 |  |  |    |    |  |  |  |
| Indian Subcontinent to North Europe |  |    | 83 |  |  |    |    |  |  |  |
| North Europe to Indian Subcontinent |  |    | 65 |  |  |    |    |  |  |  |

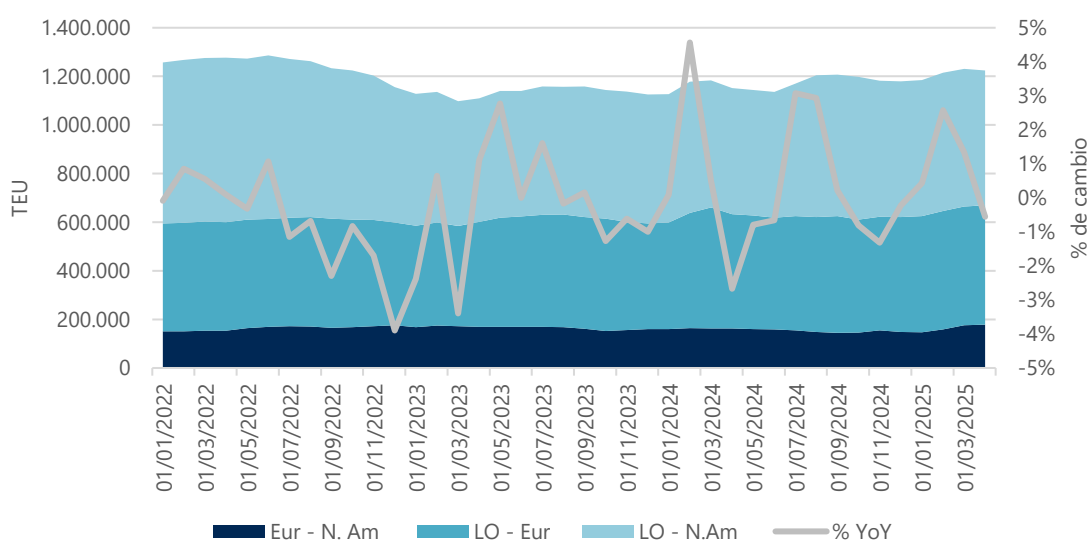
Fuente: Elaboración propia a partir de información pública de operadores

El inicio de año también se ha caracterizado por un **adelanto inusual en los volúmenes de importación**, especialmente en las rutas Asia-Europa y Asia-Mediterráneo. Según Sea-Intelligence, en enero se movieron 15,4 millones de TEUs a nivel mundial, un crecimiento interanual del 5,8%. Además, el indicador TEU-milla creció un 8,1%, reflejando una mayor absorción de capacidad por el alargamiento de las rutas. Una visión agregada de la evolución de la oferta en las principales rutas Este-Oeste puede apreciarse en el Gráfico 3.

Este pico temprano de demanda responde a **estrategias preventivas** adoptadas por los cargadores ante la amenaza de nuevas disrupciones logísticas, **factores estacionales** como el Año Nuevo Chino y el creciente clima de **tensiones geopolíticas**. En este contexto, destaca el anuncio por parte de EE. UU. de un aumento de aranceles a productos procedentes de China y la UE, así como su intención de imponer, a partir de octubre de 2025, nuevas tasas a los buques construidos en astilleros chinos que escalen en puertos estadounidenses. Ante este panorama, la combinación de alta demanda y tiempos de tránsito prolongados llevó a un adelantamiento inusual de la temporada alta.

A pesar del repunte, el mercado sigue lidiando con un **exceso estructural de capacidad**, fruto del despliegue de nuevos megabuques encargados durante el auge postpandemia (2021-2022). Aunque se concentran en rutas de alta demanda, no siempre operan a plena ocupación, lo que reduce su eficiencia y eleva la huella de carbono por TEU transportado.

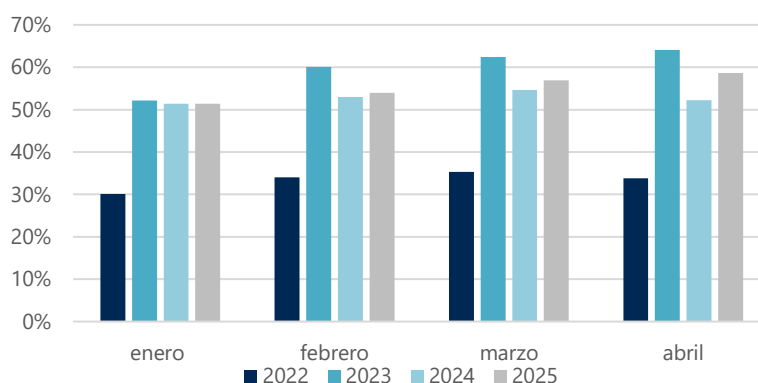
Gráfico 3. Capacidad semanal desplegada en las principales rutas comerciales Este-Oeste (TEU)



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en Alphaliner

Además de los **ajustes en capacidad** para responder a la evolución de la demanda, las principales navieras han rediseñado sus redes de servicio, **priorizando la fiabilidad frente a la cobertura**. Esta estrategia ha implicado la eliminación de escalas intermedias, la consolidación de itinerarios y el uso de buques de mayor tamaño, aumentando la dependencia de servicios feeder desde puertos principales.

Gráfico 3. Evolución de la fiabilidad mensual del transporte marítimo global (enero–abril, 2022–2025)



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos en Sea-Intelligence

Entre los cambios más significativos destaca la estrategia de la **Gemini Cooperation** — la nueva alianza entre Maersk y Hapag-Lloyd— que ha **priorizado la fiabilidad** frente a otros parámetros como la frecuencia o la cobertura portuaria. Según Sea-Intelligence, en febrero de 2025 esta alianza alcanzó una **fiabilidad del 94 %** en escalas de origen. Para alcanzar estos niveles, Gemini ha reducido escalas intermedias, manteniendo la capacidad total mediante buques de mayor tamaño. Esta apuesta por la eficiencia ha reforzado el papel de los **servicios feeder** desde puertos principales, consolidando un modelo más centralizado, pero también más previsible.

Otras alianzas, como **Ocean Alliance** o **The Premier Alliance**, han adoptado estrategias similares, **eliminando escalas en puertos secundarios** para proteger sus niveles de puntualidad. **MSC**, que continúa operando de forma independiente, ha optado por una red más flexible, con **ajustes frecuentes según la demanda y las condiciones operativas**, lo que ha dado lugar a resultados intermedios en términos de fiabilidad.

Esta reconfiguración general de los servicios ha **reducido la cobertura portuaria directa** en algunas regiones, incrementando la **dependencia de conexiones terrestres o marítimas** complementarias. Como resultado, se han generado nuevos retos logísticos, especialmente en zonas con menor conectividad o infraestructura intermodal limitada.

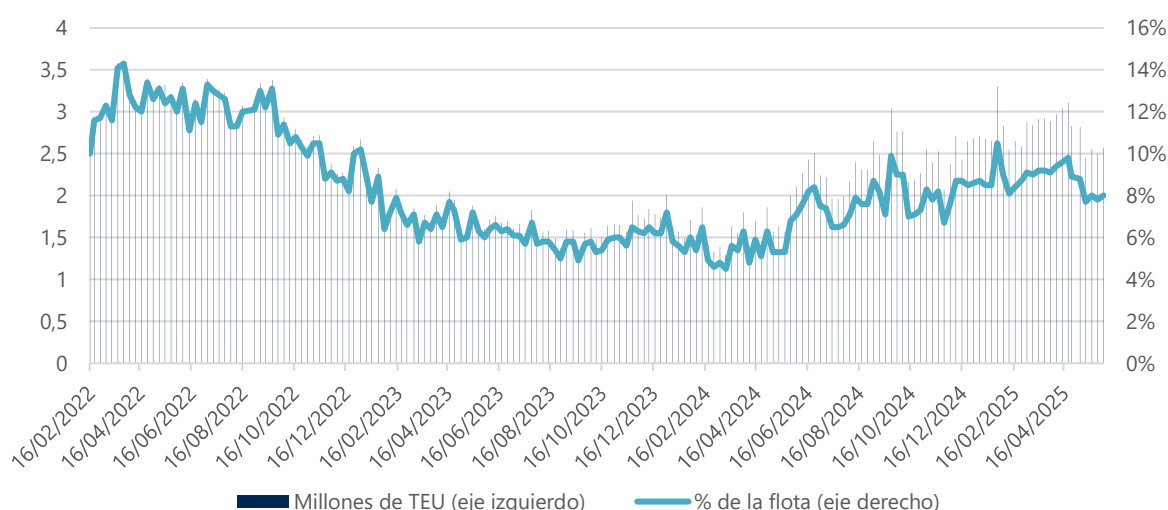
Por otro lado, la **congestión portuaria** ha vuelto a cobrar protagonismo durante el primer trimestre de 2025, como uno de los principales retos operativos del transporte marítimo global. La combinación de **desvíos prolongados por el Cabo de Buena Esperanza**, reconfiguraciones de servicios tras los **cambios en las alianzas y tensiones geopolíticas** ha alterado los flujos habituales, concentrando escalas y provocando acumulaciones significativas de buques en ciertos puertos clave.

Según Linerlytica, entre enero y marzo de 2025, entre el 8 % y el 10 % de la capacidad total de la flota permaneció inactiva en espera de atraque. En la última semana de marzo, se estimaban más de un millón de TEUs detenidos globalmente, un 32 % de ellos en puertos europeos. Este comportamiento puede observarse con claridad en el Gráfico 4.

Los **puertos del norte de Europa**, como Róterdam, Hamburgo o Amberes, superaron niveles de ocupación del 85 %. Esta situación obligó a desvíos a puertos secundarios como Wilhelmshaven. También **en el sur**, hubs como Algeciras o Tánger Med enfrentaron episodios de saturación.

En **Asia**, Singapur volvió a ser un punto de tensión. Las autoridades portuarias aplicaron medidas de emergencia, como escalas nocturnas y fondeos prolongados, para aliviar la congestión. En el Canal de Panamá, tras la sequía de 2024, la mejora ha sido moderada, con un aumento de 24 a 27 tránsitos diarios en mayo de 2025.

Gráfico 4. Evolución de la congestión global; periodo 2022-2025



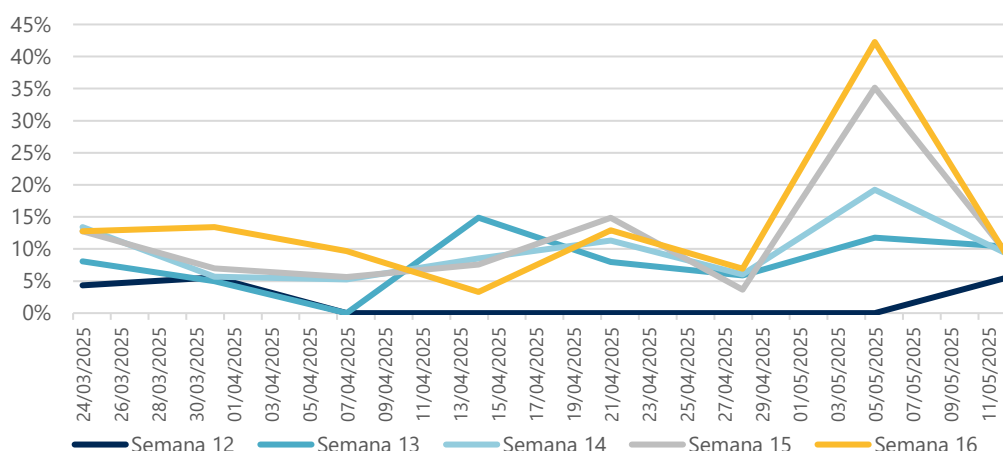
Fuente: Elaboración propia en base a los datos de Linerlytica

Además de los factores estructurales, el arranque de 2025 ha estado condicionado por **nuevas disrupciones exógenas**. La más significativa ha sido el anuncio en abril de una **nueva política comercial** por parte de la Administración Trump, que plantea una serie de medidas arancelarias dirigidas tanto al comercio de bienes con China como a los buques construidos o gestionados por operadores chinos.

Entre las propuestas más controvertidas destaca la **imposición de tarifas** de hasta 1,5 millones de dólares por escala en puertos estadounidenses a buques de propiedad o construcción china. Esta medida ha generado un **fuerte rechazo por parte del sector marítimo**, dado que muchas navieras internacionales dependen de astilleros chinos para nuevas construcciones o mantenimiento. Según Linerlytica y Sea-Intelligence, en las semanas posteriores al anuncio, más del 10 % de las salidas en rutas transpácificas fueron canceladas preventivamente, también conocidos como *blank sailings*.



Gráfico 5. Omisiones de escala (% de capacidad planificada) registradas entre las semanas 12-16 – Asia-NAEC



Fuente: Sea-Intelligence

La magnitud de este ajuste se refleja con claridad en el Gráfico 5, que muestra la **evolución semanal de la capacidad cancelada** como porcentaje del total planificado en la ruta Asia–Costa Este de Norteamérica. El gráfico compara las previsiones realizadas entre las semanas 12 y 16 del año (del 24 de marzo al 12 de mayo), y evidencia un cambio drástico en las decisiones operativas de las navieras.

La evolución del mercado durante la **segunda mitad de 2025** dependerá de un equilibrio delicado entre oferta, demanda, regulación y tensiones geopolíticas. Aunque **los fletes podrían moderarse** si se estabilizan los flujos comerciales y mejora la conectividad en rutas clave, factores como los desvíos prolongados, la congestión portuaria o los costes operativos vinculados al combustible, al régimen ETS europeo y a las nuevas zonas ECA seguirán presionando al alza las tarifas.

Las navieras, por su parte, podrían reforzar estrategias de **slow steaming** o retirar temporalmente buques para **contener el exceso de capacidad**, que sigue superando a la demanda global. Una mejora operativa, como una reapertura parcial del Canal de Suez o la reducción de cuellos de botella actuales, podría desbloquear espacio y aportar algo de alivio a la red.

En paralelo, el sector continuará adaptándose a los **nuevos marcos regulatorios** y avanzando en la adopción de **combustibles alternativos** como el metanol o el GNL. No obstante, el principal foco de riesgo seguirá siendo el entorno geopolítico. La posible entrada en vigor de aranceles en EE.UU. y las respuestas que puedan desencadenarse desde China o la UE podrían alterar significativamente los flujos marítimos y acentuar la volatilidad del mercado.

En conjunto, el segundo semestre reproduce muchos de los desafíos vistos en la primera mitad del año. Salvo que se produzcan mejoras sustanciales en logística o en las relaciones comerciales internacionales, es probable que los **niveles de tensión y los repuntes tarifarios** vuelvan a intensificarse a medida que se acerque la temporada alta de fin de año.