

Informe Anual del

Valencia Containerised Freight Index

Balance del año 2025



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 doce 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, Dachser).

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 Valenciaport 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	Alejandro (EG), Ashdod (IL), El Pireo (GR), Estambul (TR)
LEJANO ORIENTE	Shanghai (CN), Hong Kong (HK), Port Kelang (MY), Singapur (SG), Busan (KR), Tokio (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 2025

Tras la fase de ajuste y normalización iniciada en 2023 y consolidada parcialmente en 2024, el VCFI (Valencia Containerised Freight Index) ha evolucionado durante 2025 en un entorno más incierto, caracterizado por la persistencia de factores que continúan condicionando el comportamiento de los fletes a nivel internacional. Entre estos, destacan las tensiones geopolíticas, las interrupciones en rutas marítimas estratégicas y la volatilidad en los costes operativos, elementos que han dificultado la consolidación de un equilibrio estable en el mercado.

En este contexto, el VCFI ha mostrado durante 2025 una evolución marcada por una ligera tendencia descendente, si bien con un comportamiento irregular (véase Gráfico 1). El índice inició el ejercicio en niveles relativamente elevados, registrando una corrección en los primeros meses, en línea con la moderación estacional de la demanda. Posteriormente, se observó un repunte puntual en primavera, seguido de una fase de mayor estabilidad durante los meses centrales, en la que el índice se mantuvo dentro de un rango relativamente acotado. En el tramo final del año, retomó una suave senda des-

cendente, cerrando el ejercicio en niveles inferiores a los registrados al inicio.

En conjunto, el VCFI no logró consolidar una tendencia claramente definida en 2025, reflejando un mercado en transición en el que conviven fases de relativa estabilidad con episodios de ajuste. En términos agregados, el índice registró una moderada reducción en el conjunto del ejercicio, en línea con la evolución observada en los últimos meses.

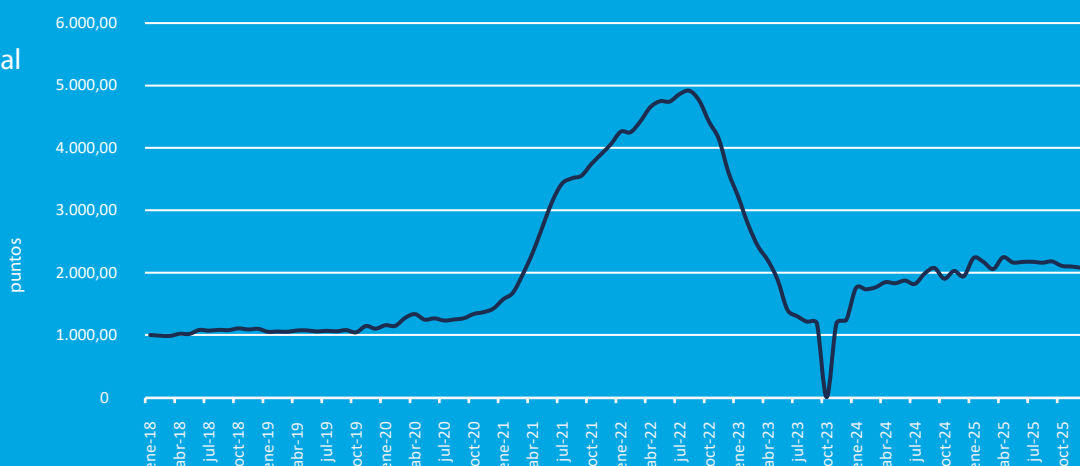
La evolución de los fletes de transporte marítimo durante este periodo ha estado condicionada por múltiples factores que afectan tanto a la oferta como a la demanda de servicios logísticos. Estos elementos serán examinados en detalle en el apartado siguiente, donde se analizarán las dinámicas estructurales y coyunturales que han influido en la trayectoria del índice.

En términos comparativos, el comportamiento del VCFI en 2025 se ha mantenido en línea general con la evolución de los mercados internacionales de fletes, si bien

Gráfico 1|

Evolución mensual
puntos VCFI,
2018-2025

Fuente: Elaboración propia



con diferencias significativas en la intensidad de las variaciones, en relación con otros indicadores relevantes como el Shanghai Containerised Freight Index (SCFI) (Gráfico 2). Este último, dada su elevada exposición al tráfico asiático y su mayor sensibilidad a disrupciones en las principales rutas Este-Oeste, ha registrado una evolución notablemente más volátil.

En concreto, el SCFI experimentó una fuerte corrección durante el primer trimestre, seguida de un repunte en los meses centrales y una nueva caída significativa durante el verano, alcanzando sus niveles mínimos en septiembre. Posteriormente, el índice mostró una recuperación parcial en el tramo final del año, aunque sin retornar a los niveles de inicio. Este comportamiento refleja una elevada sensibilidad a las perturbaciones operativas y a los cambios en las condiciones del mercado global.

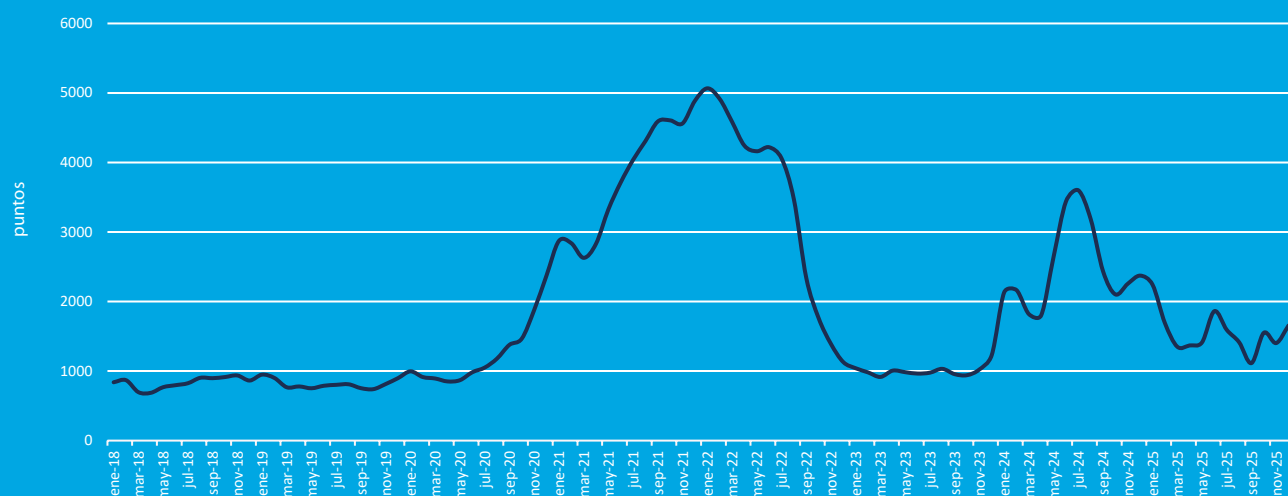
En contraste, el VCFI ha mostrado una evolución más gradual y contenida, acorde con su carácter regional y su enfoque en los tráficos de exportación vinculados al entorno mediterráneo. Esta diferencia se ha hecho especialmente visible en los episodios de mayor volatilidad, en los que el SCFI ha registrado ajustes más intensos, mientras que el VCFI ha tendido a absorber estos cambios de forma más progresiva.

A pesar de estas diferencias, ambos índices han compartido ciertos patrones comunes, particularmente en las fases de corrección observadas al inicio y en el tramo final del año. No obstante, la menor amplitud de las fluctuaciones del VCFI refuerza su utilidad como indicador del comportamiento estructural de los fletes en el ámbito mediterráneo y europeo, aportando una visión complementaria a la de los indicadores de carácter global.

Gráfico 2|

Evolución mensual puntos SCFI, 2018 - 2025

Fuente: Elaboración propia en base a los datos de Alphaliner



ANÁLISIS GLOBAL: EL MERCADO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

La coyuntura económica internacional durante 2025 ha mantenido la complejidad observada en los últimos años, condicionada por el recrudecimiento de las tensiones en el panorama geopolítico. En este contexto, y de acuerdo con las estimaciones del Fondo Monetario Internacional (FMI), el crecimiento del PIB mundial al cierre del ejercicio se ha mostrado resiliente, situándose en el 3,3%, en línea con la cifra registrada el año anterior. No obstante, este crecimiento continúa situándose por debajo de la media histórica del 3,7% observada en el periodo previo a la pandemia (2000-2019).

En este sentido, cabe destacar algunos de los factores que han podido incidir en la moderación del crecimiento global. En primer lugar, el ejercicio ha estado marcado por un entorno arancelario altamente incierto, que ha afectado negativamente a las perspectivas económicas internacionales. Las políticas económicas anunciadas por la administración Trump introdujeron volatilidad en la actividad internacional, trasladando sus efectos a las cadenas de suministro globales y a los mercados financieros. A ello se suman las tensiones en el Mar Rojo que, desde su inicio en octubre de 2023, han provocado una reconfiguración del transporte marítimo internacional, principalmente como consecuencia del desvío de rutas comerciales.

Como respuesta a este escenario, los bancos centrales han tratado de mitigar la volatilidad en los mercados

mediante políticas de relajación monetaria, contribuyendo así a sostener la actividad económica en determinados bloques.

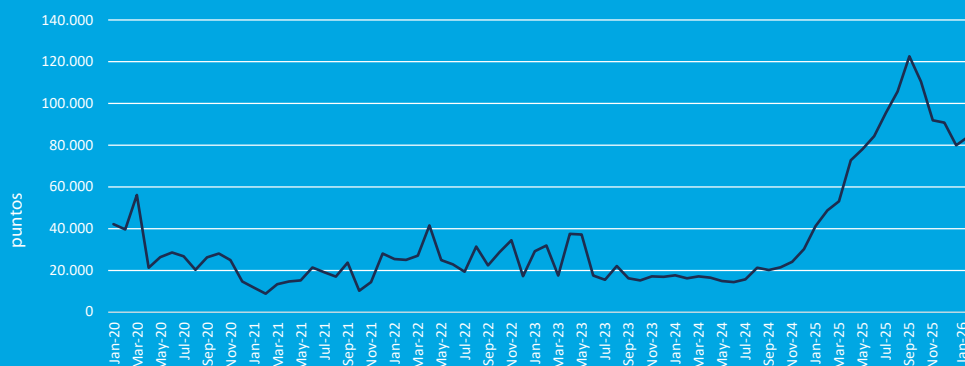
En esta línea y especialmente remarcada este año, la incertidumbre continúa siendo uno de los grandes desafíos (Gráfico 3). El nivel de incertidumbre económica, monitorizado por el índice de Incertidumbre de la Política Económica (EPU, por sus siglas en inglés) muestra de manera sintética la evolución mensual de la incertidumbre existente sobre la situación política y económica a nivel mundial. De esta forma para la primera mitad de 2025, se percibe un importante repunte del índice, frente a etapas previas donde los niveles de incertidumbre se mostraban más contenidos. Adicionalmente, el indicador mantiene una tendencia alcista para el conjunto del año, superando los niveles de incertidumbre registrados en el año 2020, tras el estallido de la pandemia. La incertidumbre influye tanto en las decisiones económicas como en las políticas y viene determinada fundamentalmente por eventos a nivel global, tales como guerras, tensiones geopolíticas o crisis financieras y la actuación de gobiernos e instituciones financieras frente a ellas.

Por otro lado, cabe destacar la moderación del nivel de precios a lo largo de 2025, manteniendo su tendencia descendente, aunque todavía por encima del objeti-

Gráfico 3|

Evolución del Índice de incertidumbre global

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



vo fijado por el Banco Central Europeo (BCE). En este contexto, la inflación mundial se situó en torno al 4,3% (Gráfico 4), lo que supone una reducción de 1,3 puntos porcentuales respecto al año anterior. De cara a 2026, se prevé que esta tendencia a la baja continúe, con una disminución adicional hasta el 3,6%.

No obstante, la evolución de la inflación ha sido desigual entre los distintos bloques económicos. En particular, las economías avanzadas han registrado una desaceleración más acusada, mientras que en las economías emergentes la inflación también ha mostrado una tendencia descendente, con una reducción relevante durante 2025.

En paralelo, en un entorno marcado por episodios recurrentes de volatilidad, los mercados financieros han mostrado, en términos generales, un comportamiento resiliente, si bien el sistema financiero continúa siendo vulnerable ante las tensiones derivadas del contexto geopolítico.

En este sentido, y a pesar de la ligera mejora en las ratios de deuda sobre PIB, algunos países de la zona euro continúan enfrentando retos fiscales significativos, condicionados por un crecimiento potencial limitado y un entorno de elevada incertidumbre política. Por su parte, la actuación de los bancos centrales ha sido determinante en la contención de la inflación. Las políticas monetarias restrictivas, basadas en el incremento de los tipos de interés, han contribuido a estabilizar las expectativas de inflación y a evitar dinámicas inflacionistas más persistentes.

No obstante, la elevada incertidumbre y el riesgo de episodios de volatilidad en los mercados siguen dificultando la labor de las autoridades monetarias a la hora de consolidar la estabilidad financiera y ajustar adecuadamente la política de tipos de interés en determinadas economías.

En definitiva, la coyuntura económica durante 2025 ha estado marcada por importantes desafíos. A pesar de la resiliencia mostrada por la economía global, los datos más recientes del Fondo Monetario Internacional apun-

Gráfico 4|

Tasa de inflación, precios medios al consumo

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

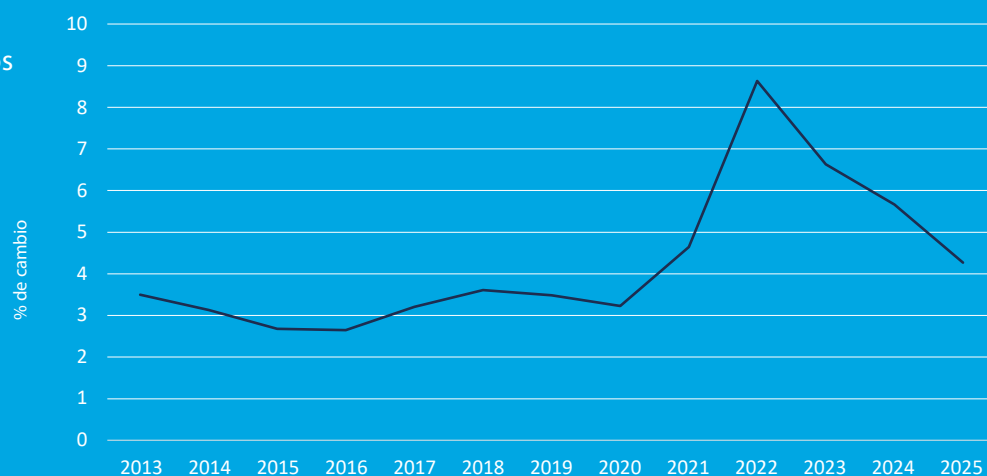


Gráfico 5|

Crecimiento general del PIB y comercio

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

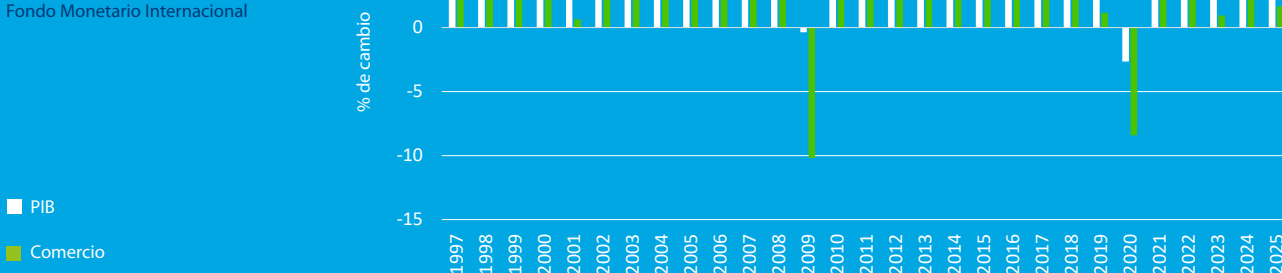
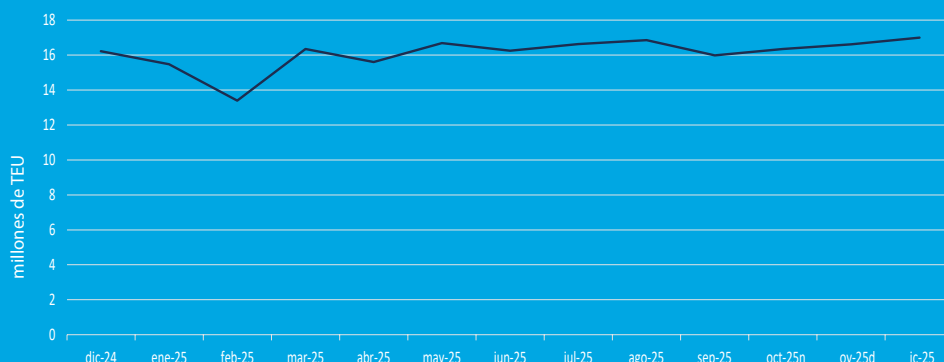


Gráfico 6|

Evolución del volumen mundial de contenedores en TEU

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



tan a una desaceleración del crecimiento, situándose en torno al 2,8%. Esta moderación se ha reflejado tanto en las economías avanzadas como en las emergentes.

En concreto, las economías avanzadas han registrado un crecimiento estimado del 1,3%, inferior al del año anterior, si bien las últimas previsiones del World Economic Outlook (WEO) de enero de 2026 revisan ligeramente al alza esta cifra hasta el 1,7%. Por su parte, las economías emergentes y en desarrollo han mantenido un crecimiento más dinámico, en torno al 4,4%, aunque en un contexto global todavía caracterizado por una menor calidad del crecimiento.

En este contexto, la evolución del comercio internacional se configura como uno de los principales canales de transmisión de las dinámicas macroeconómicas descritas anteriormente.

El comercio de bienes y servicios, por su parte, mantiene un elevado nivel de correlación con el crecimiento del PIB (Gráfico 5). En esta línea, y de acuerdo con las últimas estimaciones elaboradas por el Fondo Monetario Internacional, el comercio mundial durante 2025 ha estado marcado por una moderación en su crecimiento, situándose en torno al 1,66%, lo que supone una ligera reducción respecto al año previo.

Las tensiones en el ámbito comercial, junto con la reconfiguración de las políticas arancelarias y los ajustes en los flujos de intercambio, han contribuido a limitar la expansión del comercio internacional a lo largo del ejercicio.

Como consecuencia de los ajustes en los flujos comerciales, el tráfico portuario a nivel global ha mostrado en 2025 una evolución positiva, con un aumento gradual y sostenido del volumen de contenedores. Este crecimiento se ha concentrado principalmente en los pri-

meros meses del año y ha estado impulsado, en parte, por el adelanto de operaciones comerciales orientadas a anticiparse a posibles cambios arancelarios y a la necesidad de ajuste de inventarios, lo que incrementó temporalmente la demanda de transporte marítimo.

De este modo, y tal y como recoge el Gráfico 6, el volumen mundial de tráfico de contenedores ha alcanzado una media cercana a los 16 millones de TEU, manteniendo una trayectoria de crecimiento sostenido a pesar del contexto de elevada incertidumbre.

No obstante, este crecimiento también se ha visto condicionado por diversos desafíos y episodios de volatilidad. En particular, la situación en el Canal de Suez continúa siendo un elemento crítico para el transporte marítimo internacional. La persistencia del conflicto en el Mar Rojo y el consiguiente desvío de rutas a través del Cabo de Buena Esperanza han contribuido a mantener elevados niveles de congestión en los principales puertos.

Asimismo, las tensiones comerciales entre las principales potencias económicas han influido en la evolución del tráfico de contenedores. El anuncio de nuevas políticas proteccionistas por parte de la administración Trump ha introducido incertidumbre en el comercio internacional, favoreciendo una reconfiguración adicional de las cadenas de suministro globales y aumentando la volatilidad de los flujos de mercancías.

Tras analizar el contexto macroeconómico y la evolución del comercio internacional, así como las dinámicas recientes del transporte marítimo, resulta necesario abordar la coyuntura desde una perspectiva regional. En este sentido, el presente análisis se centrará en la evolución de la economía española y, en particular, en aquellos sectores productivos que configuran el hinterland de Valenciaport.



Análisis de la oferta

A cierre de 2025, la flota mundial de contenedores alcanzó cerca de 34 millones de TEU, con un total de 7.496 buques en servicio, según datos de Alphaliner. Paralelamente, la cartera global de pedidos de portacontenedores registró un nuevo máximo histórico, situándose en 11,61 millones de TEU, equivalente al 34,8% de la flota total. Este crecimiento refleja la continua expansión de la capacidad global, impulsada principalmente por la construcción de buques de gran tamaño.

En cuanto a la estructura de la flota, la incorporación de nuevas unidades se ha mantenido en niveles elevados, aunque con un crecimiento más moderado en el segmento de mayor tamaño. En este contexto, el mercado presenta una tendencia de crecimiento sostenido, apoyada en economías de escala y en la progresiva concentración de capacidad en buques de gran porte.

A pesar de este aumento de capacidad, la oferta efectiva de transporte se ha mantenido relativamente ajustada. La flota ociosa se ha situado entre 200.000 y 300.000 TEU, mientras que la inactividad comercial ha permanecido en niveles reducidos, entre el 0,6% y el 0,9%. Este comportamiento responde, en gran medida, a la reconfiguración de las rutas comerciales tras la crisis en el Canal de Suez, que obligó a las navieras a desplegar tonelaje adicional para garantizar la continuidad de los servicios.

Durante 2025, el número de buques comercialmente inactivos se situó en torno a 200 unidades, con una capacidad máxima de 291.988 TEU en noviembre y un mínimo de 146.650 TEU en julio (Gráfico 7). A pesar de la volatilidad de la demanda, la estacionalidad del mercado y las tensiones geopolíticas, la capacidad inactiva se mantuvo por debajo del 1%, alejándose de los niveles de inactividad estructural observados en periodos anteriores.

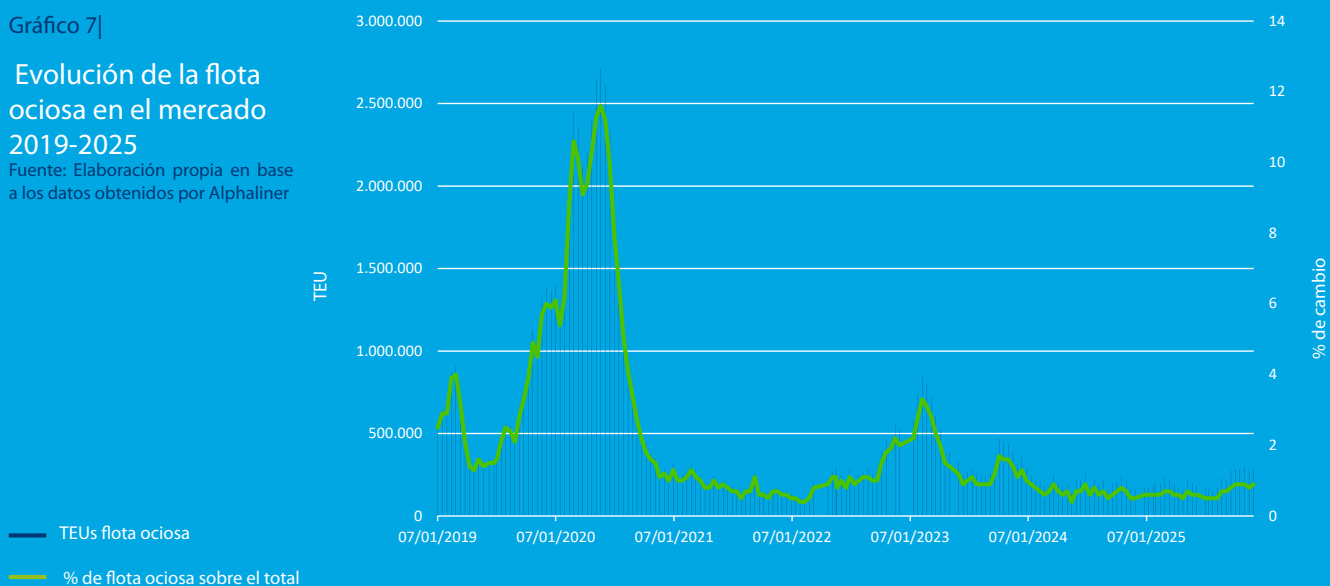
Los factores geopolíticos y comerciales también condicionaron la evolución del mercado. En particular, el primer cuatrimestre de 2025 estuvo marcado por un fuerte crecimiento de las exportaciones desde Asia hacia Europa y Norteamérica, impulsado por la anticipación de pedidos ante posibles medidas arancelarias por parte de Estados Unidos. Este dinamismo, junto con la optimización de redes y la elevada utilización de la flota, contribuyó a mantener el equilibrio entre oferta y demanda incluso en periodos tradicionalmente más débiles.

Siguiendo la tendencia del periodo anterior, durante 2025 la flota de buques portacontenedores continuó expandiéndose mediante la incorporación sostenida de nueva capacidad. En este contexto, la cartera global de pedidos alcanzó a finales de año un nuevo máximo histórico de 11,61 millones de TEU, lo que representa el 34,8% de la flota total y supera ampliamente el récord de 8,3 millones de TEU registrado en 2024, según datos de Alphaliner.

Gráfico 7|

Evolución de la flota ociosa en el mercado 2019-2025

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



Este crecimiento se vio impulsado por los 4,15 millones de TEU encargados durante el año, la cifra más elevada registrada hasta la fecha, tal y como se observa en el **Gráfico 8**, donde se aprecia un repunte significativo de los pedidos a lo largo de 2025.

En cuanto a la tipología de los buques, predominan claramente aquellos con capacidades comprendidas entre 18.000 y 24.000 TEU, que concentran el 81,4% de la cartera de pedidos, lo que confirma la tendencia hacia unidades de gran tamaño. A continuación, se sitúan los buques de entre 12.000 y 17.000 TEU, evidenciando una progresiva concentración de la capacidad en grandes portacontenedores, en línea con las exigencias del comercio marítimo internacional y las economías de escala.

Por su parte, la actividad de reciclaje se mantuvo en niveles excepcionalmente bajos durante 2025, con tan solo 11 buques desguazados, equivalentes a una capacidad de 7.886 TEU. Esta cifra, aunque ligeramente superior a la registrada en 2024, continúa muy alejada de los niveles históricos de reciclaje. Como consecuencia, se ha incrementado el número de buques con 20 años o más, situándose la antigüedad media de las unidades retiradas en torno a los 30 años. Este envejecimiento de la flota, junto con el retraso en su renovación, refuerza la necesidad de incorporar buques más eficientes, capaces de cumplir con las crecientes exigencias operativas y medioambientales.

El incremento de la oferta de capacidad, junto con las fluctuaciones de la flota ociosa, ha tenido un impacto directo en las principales rutas comerciales durante 2025, tal y como se muestra en el **Gráfico 9**. En términos generales, la capacidad semanal desplegada ha seguido una tendencia al alza en comparación con el año anterior.

En la ruta entre Lejano Oriente y Europa, la capacidad se ha mantenido en niveles elevados a lo largo del año, con perspectivas de continuidad en 2026. Por su parte, la conexión entre Lejano Oriente y Norteamérica ha registrado niveles de capacidad especialmente altos, reflejo tanto de la evolución de la demanda como de ajustes en la planificación operativa de las navieras. En cuanto a la ruta entre Europa y Norteamérica, esta ha mostrado una evolución más estable, si bien se observa un ligero incremento de la capacidad semanal durante el primer cuatrimestre de 2025, en línea con el dinamismo del comercio en ese periodo.

En definitiva, esta tendencia al alza ha estado impulsada principalmente por la consolidación de nuevas alianzas en el sector marítimo, lo que ha obligado a reconfigurar las redes operativas y a realizar ajustes en la oferta de capacidad en distintas rutas. A ello se suman factores geopolíticos, como las tensiones en el Mar Rojo, así como una creciente presión regulatoria en materia medioambiental, que han condicionado la evolución del mercado.

Gráfico 8|

Pedidos de portacontenedores realizados por trimestre 2019-2025

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

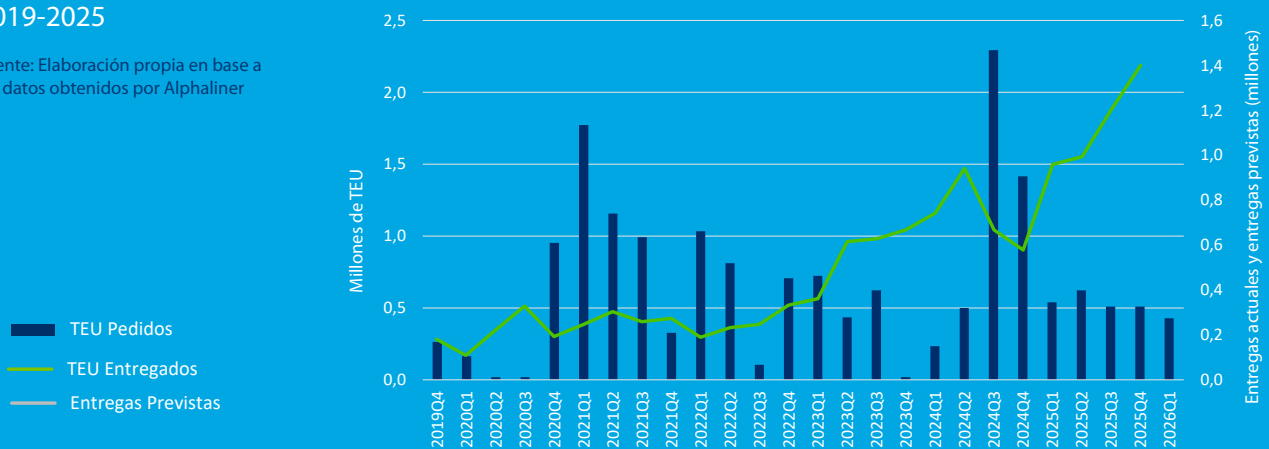


Gráfico 9|

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

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

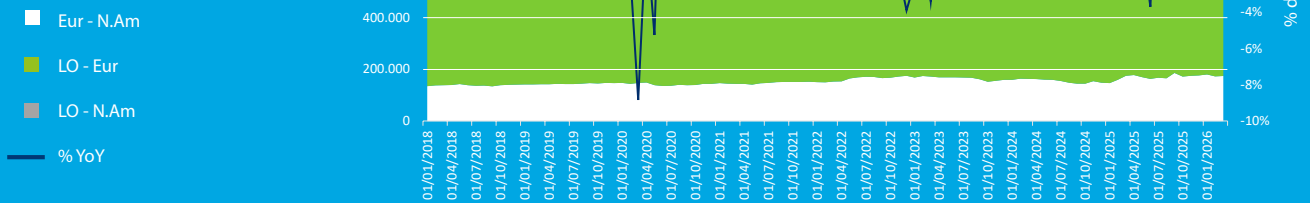
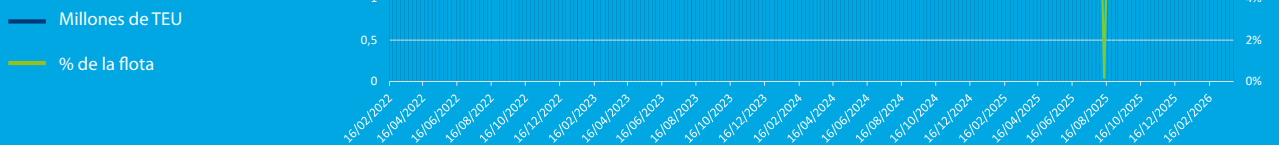


Gráfico 10|

Congestión global

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



En este contexto, la congestión portuaria se ha consolidado como uno de los principales factores determinantes del transporte marítimo a escala global, dada su incidencia directa en la eficiencia de las cadenas de suministro.

Durante 2025, los niveles de congestión se mantuvieron elevados, impulsados por la incertidumbre geopolítica y las tensiones comerciales. Tal y como se observa en el Gráfico 10, y según datos de Lysterlytica, el primer trimestre del año estuvo marcado por un repunte significativo, alcanzando en enero un nivel del 10,5%, es-

pecialmente acusado en los puertos de Norteamérica y próximo a los valores registrados durante la pandemia.

En la segunda mitad del año se observa una cierta moderación; no obstante, la congestión se mantuvo en niveles elevados, situándose entre el 8% y el 10%. Persistieron focos críticos, particularmente en los puertos de la costa este de Estados Unidos, debido al incremento de las importaciones anticipadas y a limitaciones en la capacidad terrestre.



Asimismo, los puertos de Europa, China y el Sudeste Asiático registraron niveles relevantes de congestión. Factores como el elevado volumen de contenedores, la baja fiabilidad de los itinerarios y los episodios de conflictividad laboral contribuyeron a prolongar estas disrupciones a lo largo del año.

Tal y como se ha señalado previamente, la fiabilidad de los horarios de llegada constituye un factor clave en el transporte marítimo, con una incidencia directa en los niveles de congestión portuaria y en la eficiencia de las cadenas logísticas. En este sentido, y de acuerdo con el **Gráfico 11**, la fiabilidad de los horarios durante 2025 se ha situado en un rango comprendido entre el 55% y el 70%, manteniéndose relativamente estable en torno al 65%, según datos de Sea-Intelligence.

En comparación con 2024, estos niveles reflejan una mejora en la eficiencia operativa del sector. No obstante, todavía se sitúan por debajo de los valores registrados antes de la pandemia, lo que pone de manifiesto la persistente complejidad y volatilidad del entorno marítimo.

Por otro lado, se observan diferencias significativas entre operadores, con algunas navieras mostrando un desempeño superior en términos de puntualidad. Estas divergencias evidencian las dificultades estructurales que siguen afectando a las cadenas de suministro globales, así como los distintos grados de adaptación de las compañías a un entorno caracterizado por disrupciones operativas y cambios en la demanda.

En conjunto, aunque el mercado continúa enfrentando un contexto incierto, la estabilidad relativa de los

niveles de fiabilidad sugiere una cierta capacidad de adaptación por parte de las navieras, que han logrado mantener un grado de previsibilidad operativa pese a las tensiones existentes.

Paralelamente, el precio del combustible continúa siendo un factor clave en la estructura de costes del transporte marítimo, debido a su impacto directo en los gastos operativos de las navieras. En este sentido, durante 2025 la evolución del mercado de bunkering estuvo influida por los factores geopolíticos previamente señalados, dando lugar a variaciones en los precios a lo largo del año.

Según datos de Ship & Bunker, el precio medio del combustible IFO 380 experimentó una disminución significativa. A comienzos de 2025 se situaba en torno a los 530 dólares, descendiendo progresivamente y alcanzando su nivel más bajo en diciembre, con 383,5 dólares.

Por su parte, el VLSFO registró una caída aproximada del 20%, pasando de 582 dólares en diciembre de 2024 a 463,5 dólares en diciembre de 2025. Esta reducción fue especialmente acusada durante el primer cuatrimestre, mientras que en la segunda mitad del año las variaciones fueron más moderadas. En cuanto al MGO, la disminución fue más limitada, con una caída del 6%, situándose en 715 dólares en diciembre de 2025, frente a los 766,5 dólares registrados en diciembre de 2024.

Tal y como se observa en el **Gráfico 12**, los precios del bunkering registran una tendencia descendente durante 2025, con una moderación de las variaciones en la segunda mitad del año.

Gráfico 11|

Fiabilidad del Schedule

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

— 2018
— 2019
— 2020
— 2021
— 2022
— 2023
— 2024
— 2025

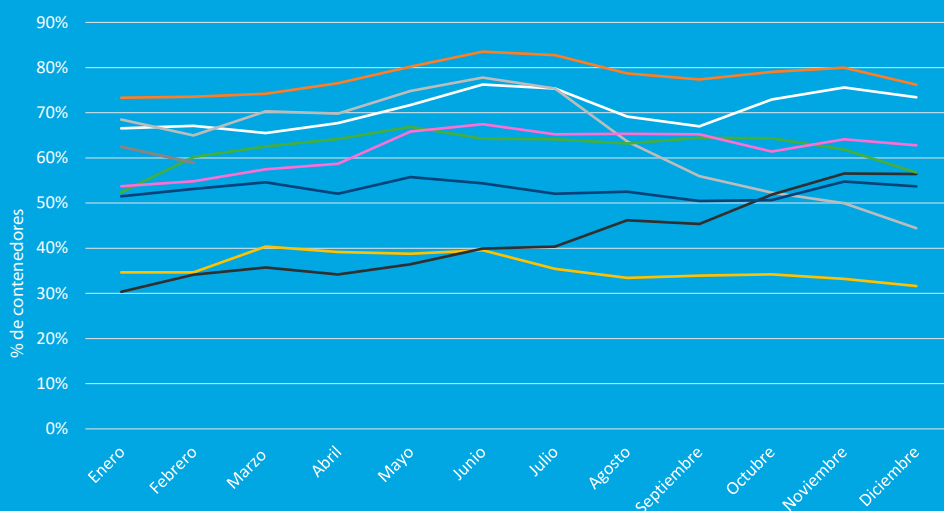
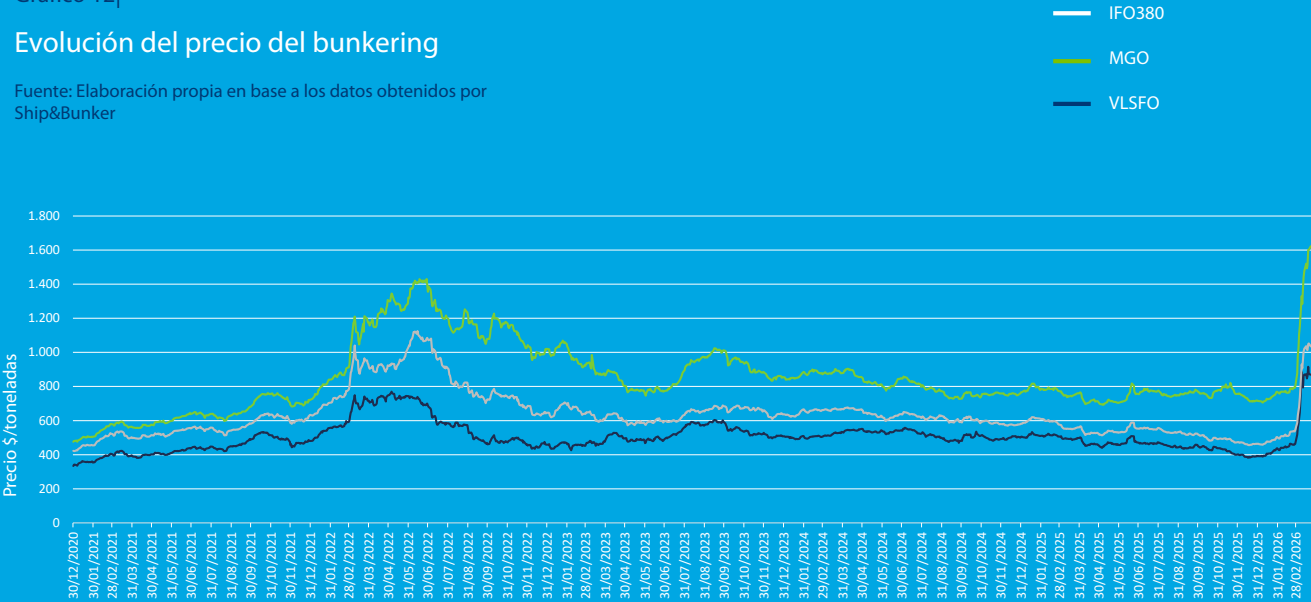


Gráfico 12|

Evolución del precio del bunkering

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



Análisis regional: el caso de Valenciaport

Una vez examinado el comportamiento del comercio internacional y su reflejo en el mercado de transporte marítimo de contenedores, resulta necesario trasladar el foco hacia la dimensión regional para comprender con mayor precisión los factores que han condicionado la evolución del VCFI durante 2025. El Puerto de Valencia no opera en el vacío, su actividad está intrínsecamente ligada a la salud económica de su área de influencia terrestre, el hinterland, y a la dinámica comercial de los mercados que conecta más allá del Mediterráneo, el foreland. Analizar ambas dimensiones es, por tanto, imprescindible para interpretar de forma rigurosa la demanda de transporte y su traslación a los precios de los fletes.

En primer lugar, y atendiendo a la evolución de la economía española durante el año 2025, de acuerdo con los datos de la Contabilidad Nacional Trimestral publicados por el Instituto Nacional de Estadística (INE), el Producto Interior Bruto en términos de volumen creció un 2,8%, cifra que, si bien supone una moderación de siete décimas respecto al crecimiento registrado en 2024, consolida a España como una de las economías más dinámicas entre las avanzadas, creciendo el doble que la media de la eurozona. En términos trimestrales, el año arrancó con solidez y mostró una desaceleración progresiva en la segunda mitad del ejercicio, para cerrar con una aceleración notable en el cuarto trimestre, en el que el PIB creció un 0,8% respecto al trimestre anterior, la tasa más alta de todo el año.

Atendiendo a los componentes del crecimiento, la demanda nacional fue el principal motor de la actividad, aportando 3,6 puntos porcentuales al avance del PIB, tres décimas más que en el ejercicio anterior. Dentro de ella, el consumo de los hogares creció un 3,3% en el conjunto del año, sostenido por la favorable evolución del mercado laboral y la recuperación del poder adquisitivo

de las familias, favorecida a su vez por la moderación de la inflación y la relajación de las condiciones financieras. La inversión también mostró un dinamismo destacado, con la formación bruta de capital fijo avanzando un 5,8%, con especial intensidad en la construcción y en los bienes de equipo. En sentido contrario, la demanda externa restó 0,7 puntos al crecimiento del PIB, lo que contrasta con su contribución positiva del año anterior y refleja el impacto de la incertidumbre arancelaria generada por la política comercial de Estados Unidos sobre los flujos de exportación de bienes españoles.

La dinámica económica de las regiones que conforman el hinterland de Valenciaport presentó en 2025 un comportamiento diferenciado entre territorios, con el arco mediterráneo liderando el crecimiento frente a las comunidades de perfil más industrial. En este contexto, la evolución de la Comunidad Valenciana, la Región de Murcia, Castilla-La Mancha, la Comunidad de Madrid y Aragón resulta especialmente relevante para contextualizar la demanda de transporte marítimo, ya que el comportamiento económico de estos territorios condiciona la intensidad de los flujos comerciales y su posible incidencia sobre los precios.

Según las estimaciones de BBVA Research, la Comunitat Valenciana encabezó el crecimiento del PIB autonómico en 2025, con un avance del 3,4%, impulsado fundamentalmente por la inversión y la construcción vinculadas a las medidas de recuperación tras los daños ocasionados por la DANA de octubre de 2024, a lo que se sumó el buen comportamiento del turismo internacional y un consumo privado sostenido por la mejora del poder adquisitivo de los hogares (Tabla 1).

La Comunidad de Madrid y Castilla-La Mancha registraron crecimientos del 3,1%, apoyadas en el buen

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	3,3	3,1	3,5	3,6	4,4
2025 (p)	3,4	2,2	3,1	3,2	3,1

Fuente: Elaboración propia, en base a los datos de INE y estimaciones de BBVA Research para 2025

desempeño de sus exportaciones de bienes y en el dinamismo del consumo privado. Murcia, por su parte, cerró el ejercicio con un avance también del 3,1%, favorecida por el buen tono del consumo interno y el impulso del sector agrario tras la normalización de la situación climatológica.

En el extremo más contenido del hinterland se situó Aragón, con un crecimiento estimado del 2,2%, dato que refleja las dificultades que sigue atravesando el sector industrial exportador de la región, especialmente en los segmentos vinculados al sector automotriz, y la atonía de la demanda procedente de los socios europeos.

Como ya ocurriera en ejercicios anteriores, la inflación volvió a ser un factor protagonista durante el año 2025. Según los datos publicados por el INE (Gráfico 13), el Índice de Precios de Consumo (IPC) cerró el ejercicio con una tasa anual del 2,9% en el mes de diciembre, lo que sitúa la media del conjunto del año en el 2,7%, tan solo una décima por debajo del promedio de 2024. Esta relativa estabilidad en los niveles de inflación refleja que, pese a la moderación observada en la primera parte del año, las presiones sobre los precios no llegaron a disiparse completamente a lo largo del ejercicio. El repunte registrado en el tramo final del año, con el IPC alcanzando el 3,1% en octubre (su nivel más alto en dieciséis meses) estuvo impulsado principalmente por el encarecimiento de los alimentos y de determinados componentes de la vivienda como la electricidad.

No obstante, esta evolución no fue homogénea en todos los componentes del índice. La inflación subyacente, que excluye los alimentos no elaborados y los productos energéticos, por ser estos los elementos considerados más volátiles, cerró diciembre en el 2,6%, manteniéndose

se en su valor más elevado de los últimos doce meses. La resistencia a la baja de este indicador estructural, impulsada en parte por el encarecimiento de los servicios, el ocio y el transporte, pone de manifiesto que las presiones de fondo sobre los precios no han remitido del todo. Este comportamiento seguirá condicionando el proceso de normalización de los tipos de interés del Banco Central Europeo y, con ello, la evolución del consumo y la inversión en el conjunto de la economía española.

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 2025 estuvo marcado por una recuperación moderada del sector tras las contracciones de los dos ejercicios anteriores. Según los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística (INE), la media anual del IPI en el conjunto nacional subió un 1,3% respecto al año anterior, lo que representa una clara mejora frente a las caídas registradas en 2023 y 2024 (Gráfico 14). Esta evolución positiva no ha sido, sin embargo, homogénea entre territorios ni a lo largo del año, con un primer semestre más débil y una segunda mitad del ejercicio con mayor dinamismo, especialmente en los meses de otoño.

Desde una perspectiva regional, el comportamiento del tejido industrial en las comunidades del hinterland de Valenciaport ha resultado dispar. Aragón revirtió la tendencia negativa de ejercicios anteriores con un avance del 2,6%, impulsado por la recuperación de la industria manufacturera y la inversión en bienes de equipo. Murcia registró un crecimiento del 1,0%, apoyado en la expansión de su industria agroalimentaria y química. Castilla-La Mancha avanzó un 0,8%, con un comportamiento más contenido, aunque positivo. En cambio, la

Gráfico 13|

Tasa anual del IPC (en %)

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

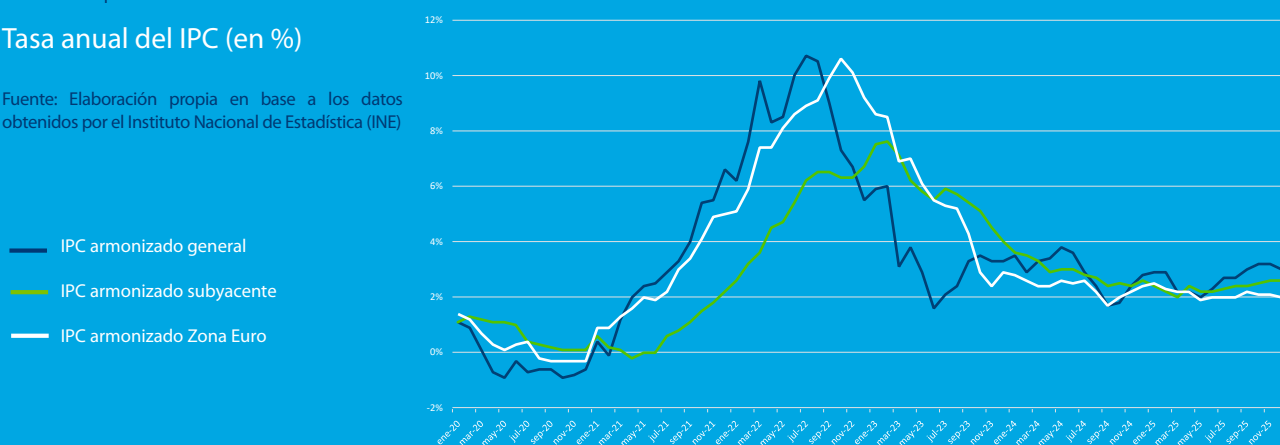


Gráfico 14|

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)

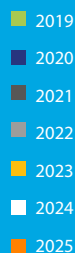
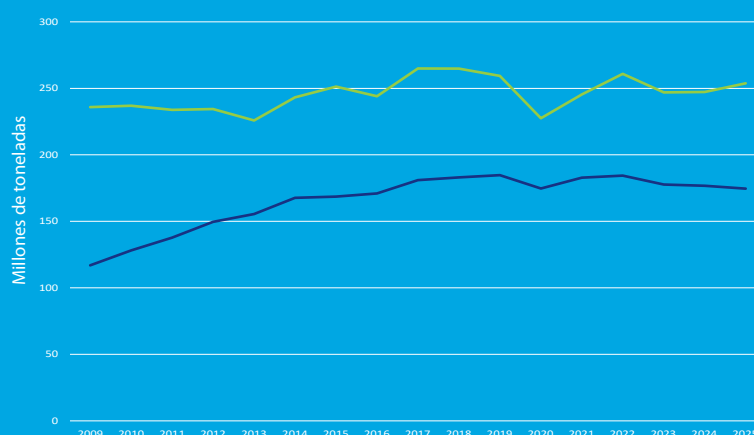
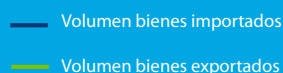


Gráfico 15|

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

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



Comunidad de Madrid y la Comunitat Valenciana se situaron en terreno negativo, con descensos del 0,0% y el -1,3% respectivamente, lastradas en ambos casos por la debilidad de las ramas de bienes de equipo y material de transporte. Este comportamiento industrial más adverso en la Comunitat Valenciana contrasta con su sólido crecimiento del PIB, reflejando la creciente terciarización de su economía y el peso determinante del turismo y los servicios en el dinamismo regional.

El análisis del comercio exterior español en términos de volumen físico ofrece una perspectiva complementaria a los datos en valor, y resulta especialmente útil para aproximar la demanda efectiva de transporte marítimo. Según los datos de Datacomex (Gráfico 15), las expor-

taciones de bienes cerraron 2025 en 174,5 millones de toneladas, prolongando la tendencia descendente iniciada tras el máximo histórico de 2019, con una caída del 1,2% respecto al año anterior. Las importaciones, por su parte, alcanzaron los 253,7 millones de toneladas, un 2,6% más que en 2024, retomando una senda de crecimiento que contrasta con la relativa estabilidad de los dos ejercicios previos.

Este comportamiento asimétrico entre exportaciones e importaciones refleja dinámicas bien diferenciadas en la economía española. Mientras la demanda interna, apoyada en la mejora del poder adquisitivo y el dinamismo del consumo, ha impulsado la entrada de mercancías del exterior, las ventas al exterior en volumen físico han



seguido viéndose afectadas por la debilidad industrial en sectores como el material de transporte y los bienes de equipo, así como por el impacto de la política arancelaria de Estados Unidos sobre determinados flujos de exportación. En conjunto, la divergencia entre ambas variables apunta hacia una recomposición estructural de los flujos comerciales con implicaciones directas sobre el perfil de la demanda de transporte marítimo y, por extensión, sobre la actividad de Valenciaport y la evolución del VCFI.

El análisis de los flujos comerciales físicos en las comunidades del hinterland de Valenciaport durante 2025 revela un año de contrastes, con comportamientos muy distintos según el territorio y la dirección del comercio (Tabla 2). En términos de exportación, el panorama general apunta hacia una cierta estabilización tras los ajustes de años anteriores, aunque con dinámicas divergentes entre regiones. Aragón consolidó su posición exportadora con 6 millones de toneladas, manteniéndose como la comunidad con mayor crecimiento sostenido en este indicador desde 2023. La Comunitat Valenciana se situó en 21,4 millones de toneladas, prácticamente sin variación respecto al ejercicio previo, lo que confirma la estabilización de sus flujos exportadores en volumen físico pese al crecimiento en valor. Castilla-La Mancha y Murcia experimentaron retrocesos moderados, hasta los 4,2 y 11,9

millones de toneladas respectivamente. El descenso más acusado correspondió a Madrid, que pasó de 13,2 a 11,6 millones de toneladas, una caída vinculada en parte a la reorientación de determinados flujos comerciales ante el endurecimiento de las condiciones de acceso al mercado norteamericano.

El lado importador ofrece una lectura más dinámica. La Comunitat Valenciana registró el avance más notable, con unas importaciones que escalaron hasta los 26 millones de toneladas desde los 22,8 del año anterior, un incremento coherente con la recuperación de la demanda interna. Madrid también intensificó sus entradas de mercancías hasta los 29 millones de toneladas, impulsada por el peso de su tejido distributivo y la concentración de actividad logística en su área metropolitana. El resto de las comunidades mantuvieron sus volúmenes de importación en niveles similares a los del año anterior, sin variaciones de relevancia.

Un elemento clave para comprender el vínculo entre la actividad económica de las regiones del hinterland y la demanda de transporte marítimo es el análisis de la cuota modal, es decir, el peso que cada modo de transporte tiene en el total de mercancías exportadas e importadas por cada comunidad autónoma. Los datos de Datacomex para 2025 confirman que el transporte marítimo ocupa una posición dominante en las comunidades con

Tabla 2|

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

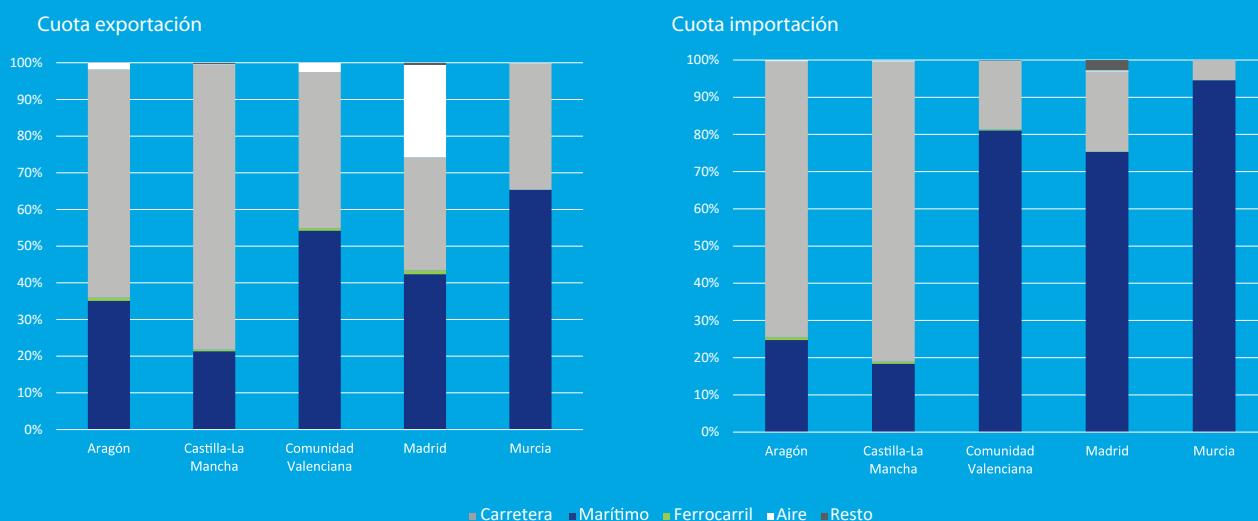
Variación anual (%)		C. Valenciana	Aragón	Castilla-La Mancha	Madrid	Murcia
Volumen exportaciones	2019	25,0	5,2	4,3	10	13,2
	2020	24,1	5,3	4,1	9,9	12,9
	2021	25,9	5,9	4,8	11,4	10,9
	2022	24,6	5,7	4,5	11,7	10,9
	2023	21,4	5,9	4,1	13,7	12,7
	2024	21,5	5,9	4,3	13,3	12
	2025	21,4	6	4,2	11,6	11,9
Volumen importaciones	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
	2025	26	5,6	3,6	29	23,8

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

mayor orientación al comercio exterior de larga distancia, mientras que la carretera sigue siendo el modo hegemónico en los territorios con una estructura industrial más orientada al mercado europeo de corta distancia.

En el plano exportador, Murcia presenta la mayor dependencia del modo marítimo, con una cuota del 65,3%, seguida de la Comunitat Valenciana con el 54,2% y Madrid con el 42,4%. En el caso madrileño resulta especialmente llamativo el peso del transporte aéreo, que alcanza el 25,1% de sus exportaciones en volumen, reflejo de la concentración en la capital de exportaciones de alto valor añadido y bajo peso unitario. En el extremo opuesto, Aragón y Castilla-La Mancha mantienen una dependencia elevada de la carretera, con cuotas del 62,2% y el 77,6% respectivamente, consecuencia de su mayor integración en las cadenas de suministro europeas continentales y de la menor presencia de puertos en su entorno logístico inmediato.

En cuanto a las importaciones, el protagonismo del transporte marítimo se intensifica de forma notable en todas las comunidades. Murcia alcanza una cuota marítima del 94,6%, la más elevada de las cinco regiones analizadas, mientras que la Comunitat Valenciana registra el 81,1% y Madrid el 75,3%. Estos datos subrayan la importancia estratégica de Valenciaport como puerta de entrada de mercancías para una parte muy significativa del tejido productivo y distributivo del arco mediterráneo y del centro peninsular, consolidando al puerto

como un nodo logístico de primer orden cuya actividad está directamente condicionada por la evolución del comercio exterior de su hinterland natural.

Al examinar el comportamiento de los principales agregados macroeconómicos de los países que conforman el foreland de Valenciaport (Tabla 3), el año 2025 presenta un panorama de crecimiento moderado pero marcadamente heterogéneo, condicionado por la persistencia de las tensiones geopolíticas, la reconfiguración de los flujos comerciales globales derivada de la política arancelaria estadounidense y la evolución dispar de la demanda interna en cada mercado.

En términos de crecimiento económico, China y los Emiratos Árabes Unidos lideraron el dinamismo del foreland, consolidando su posición como los mercados de mayor vitalidad entre los socios comerciales de Valenciaport. Marruecos y Arabia Saudita mostraron también un comportamiento positivo, este último pese a las presiones derivadas de los recortes de producción acordados en el seno de la OPEP+. En el extremo opuesto, Italia registró el crecimiento más contenido del conjunto, reflejo de las dificultades estructurales que atraviesa la industria europea continental y de la debilidad de la demanda alemana, su principal socio comercial. Reino Unido y Estados Unidos se situaron en posiciones intermedias, este último condicionado por el impacto de su propia política arancelaria sobre la inversión y la confianza empresarial.



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)	3,357	4,796	0,546	4,394	4,021	4,765	1,308	2,017
IPC (% de cambio)	3,48	0,013	1,657	1,192	2,1	1,616	3,402	2,715
Evolución exportaciones (% de cambio)	-2,431	9,783	-1,51	6,319	7,587	9,165	-4,473	1,311
Evolución importaciones (% de cambio)	7,158	-2,311	0,647	4,979	7,01	7,367	1,059	3,542

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

En materia de precios, la inflación siguió mostrando perfiles muy distintos entre países. China prácticamente registró deflación, reflejo de la debilidad de su demanda interna y de los excesos de capacidad en sectores clave. En el extremo opuesto, Argelia mantuvo la presión inflacionaria más elevada del grupo, mientras que Reino Unido y Estados Unidos cerraron el año aún por encima de los objetivos de sus bancos centrales. El resto de países del foreland presentaron niveles de inflación contenidos y sin tensiones destacables.

Desde el punto de vista del comercio exterior, los datos reflejan la reorientación de los flujos que ha caracterizado este ejercicio. China destacó por el fuerte repunte de sus exportaciones, en buena medida impulsado por el desvío de sus ventas hacia mercados alternativos al estadounidense ante el endurecimiento de los aranceles bilaterales. Los Emiratos Árabes Unidos y Arabia Saudita también registraron avances exportadores significativos. Por el contrario, Argelia, Italia y Reino Unido experimentaron retrocesos en sus volúmenes de exportación, reflejo en los dos últimos casos de la debilidad industrial europea y de la pérdida de competitividad exterior. En cuanto a las importaciones, Argelia lideró el crecimiento, confirmando la reactivación de su demanda interna y su mayor apertura comercial tras la normalización de las relaciones con España. Los Emiratos Árabes Unidos y Arabia Saudita mostraron igualmente un dinamismo importador elevado, mientras que China registró una contracción, coherente con su débil demanda interna.

Al examinar el conjunto de tráficos en Valenciaport durante el año 2025, el puerto cerró el ejercicio con un nuevo récord histórico en el movimiento de contene-

dores, alcanzando los 5.662.661 TEUs, lo que supone un incremento del 3,41% respecto al año anterior. En términos de mercancía general, los puertos gestionados por la Autoridad Portuaria de València movieron 80.061.993 toneladas, con un ligero descenso del 0,75% respecto a 2024.

El rasgo más definitorio del ejercicio fue el cambio en la composición del tráfico. Frente al año anterior, en el que el trasbordo había actuado como principal motor del crecimiento, 2025 estuvo marcado por un desplazamiento hacia el comercio exterior directo, con las importaciones creciendo un 15,55% y las exportaciones un 5,56%. Este cambio de base resulta estructuralmente más sólido, ya que refleja un mayor anclaje de la actividad portuaria a la economía productiva española y no a factores coyunturales derivados de disrupciones en las rutas marítimas internacionales. Dentro de las importaciones, cabe destacar que por primera vez en la historia del puerto las importaciones de contenedores llenos superaron el millón de TEUs, alcanzando 1.051.784 unidades, con China aportando más de la mitad de ese volumen.

En lo que respecta a los TEU llenos de exportación, la evolución durante 2025 muestra una recuperación significativa tras los años de ajuste registrados entre 2022 y 2023 ([Gráfico17](#)). Con un total de 919.570 TEUs, el puerto superó los niveles de 2023 y 2024, situándose en su mejor registro desde 2021, cuando se alcanzaron más de un millón de unidades al calor del auge del comercio postpandémico. Este crecimiento exportador es coherente con la recuperación del comercio exterior español y con el dinamismo mostrado por varios de los mercados del foreland de Valenciaport durante el ejercicio.



Gráfico 17|

Evolución de TEU llenos desde Valenciaport 2019-2024

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

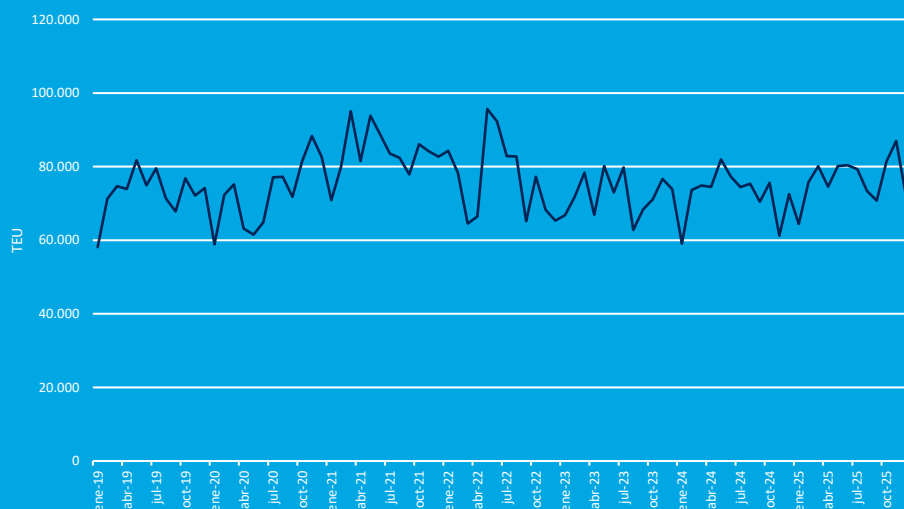


Tabla 4|

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

	2021	2022	2023	2024	2025	% del total	Var. 2024-2025
Estados Unidos	145.953	143.216	115.197	126.612	134.544	14,63%	6,26%
España	80.106	75.736	104.325	73.238	70.486	7,67%	-3,76%
China	73.451	55.700	47.812	46.971	50.357	5,48%	7,21%
Méjico	35.004	35.539	39.029	39.879	36.759	4,00%	-7,82%
Arabia Saudí	48.683	48.403	34.188	34.584	37.151	4,04%	7,42%
U.E Árabes	38.449	36.902	33.440	20.879	26.934	2,93%	29,00%
Marruecos	32.019	25.759	23.180	28.074	26.790	2,91%	-4,57%
Canadá	24.285	26.811	22.516	21.413	19.682	2,14%	-8,08%
India	25.774	23.003	20.654	19.734	25.408	2,76%	28,75%
Turquía	19.359	20.361	19.886	20.495	17.077	1,86%	-16,68%
Brasil	20.811	21.585	19.125	18.360	18.145	1,97%	-1,17%
Resto	537.209	486.056	390.679	420.937	456.237	49,61%	8,39%
Total	1.081.103	999.071	870.031	871.176	919.570	100,00%	5,56%

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

El análisis del flujo de carga exportadora por países de destino refleja la diversificación geográfica que caracteriza a Valenciaport y su orientación hacia mercados de largo recorrido (Tabla 4). Estados Unidos se consolida como el principal destino de la exportación contenedorizada del puerto, concentrando algo más de uno de cada siete

TEUs llenos exportados, con un crecimiento respecto al año anterior que contrasta con el descenso registrado en 2023. Este resultado es especialmente significativo dado el contexto de incertidumbre arancelaria que ha marcado las relaciones comerciales con el mercado norteamericano a lo largo del ejercicio, y sugiere que los exportadores



españoles han mantenido su competitividad en ese destino pese al endurecimiento del entorno.

España, que recoge el tráfico de cabotaje, se sitúa como segundo destino con una ligera caída respecto al año anterior. China, tercer mercado en importancia, recupera posiciones tras varios años de descenso continuado, apoyada en la reactivación de determinadas cadenas de suministro y en el dinamismo exportador de sectores como el agroalimentario y el químico. Arabia Saudí y los Emiratos Árabes Unidos muestran crecimientos notables, reflejando el dinamismo de la demanda en la región del Golfo. India, por su parte, registra uno de los avances más destacados del ejercicio, consolidándose como un mercado de creciente relevancia para los exportadores del hinterland valenciano.

En el lado negativo, Turquía experimenta el mayor retroceso entre los principales destinos, en un contexto de volatilidad económica interna y reorientación de los flujos de importación turcos. México y Canadá también reducen su volumen respecto a 2024, mientras que Marruecos y Brasil se mantienen en niveles similares a los del año anterior. En conjunto, el perfil geográfico de la exportación contenedorizada de Valenciaport en 2025 apunta hacia una mayor concentración en mercados de alto valor añadido y largo recorrido, coherente con la especialización productiva del tejido industrial del hinterland y con la posición estratégica del puerto en las principales rutas marítimas globales.

Al analizar los fletes por regiones en los diferentes sub-índices, es decir, distinguiendo entre el Mediterráneo Occidental, el Lejano Oriente y EE. UU. y Canadá, se consolida el cambio de tendencia iniciado en 2024 respecto a la fase de corrección observada en la segunda mitad

de 2023. Durante 2025, los tres mercados muestran en términos generales un comportamiento más estable, aunque con dinámicas diferenciadas según la región.

En el caso del Lejano Oriente, tras los repuntes registrados en 2024, se observa una cierta moderación a lo largo de 2025, con una evolución ligeramente descendente en la segunda mitad del año, aunque manteniéndose en niveles superiores a los mínimos previos. Por su parte, el Mediterráneo Occidental presenta una trayectoria más volátil, con incrementos significativos en los primeros meses del año, seguidos de ajustes posteriores y nuevos repuntes puntuales, reflejando una mayor sensibilidad a factores coyunturales.

En cuanto a las rutas hacia EE. UU. y Canadá, tras la fuerte corrección experimentada desde los máximos de años anteriores, los datos de 2025 evidencian una relativa estabilización, con ligeras fluctuaciones a lo largo del ejercicio y una tendencia general a la contención de precios.

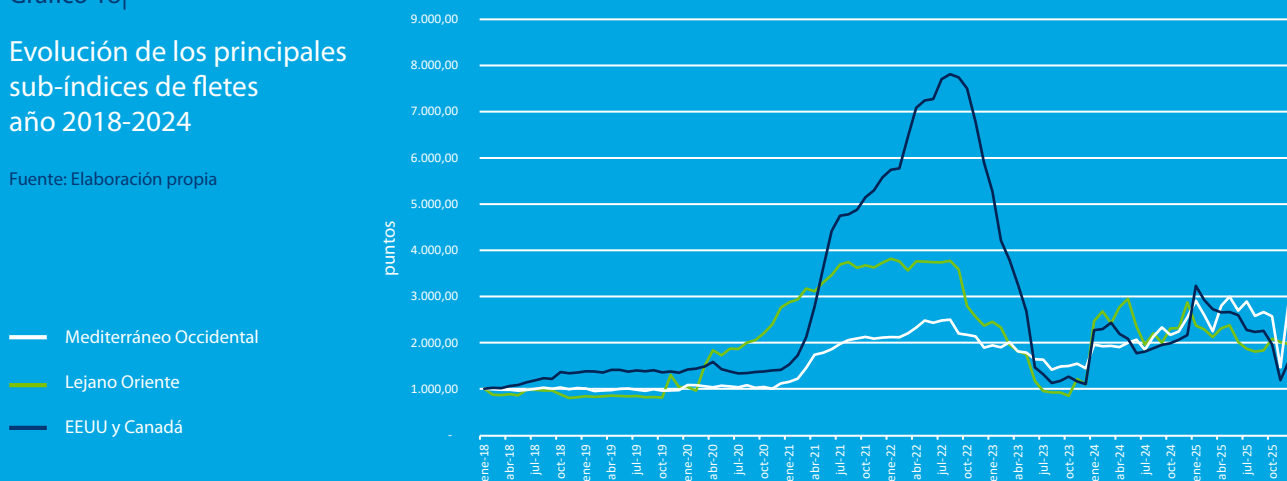
No obstante, tal como recoge el **Gráfico 18**, esta evolución no ha sido completamente uniforme, detectándose variaciones mensuales —tanto al alza como a la baja— que responden a factores específicos de demanda, capacidad y contexto económico en cada región.

Durante el año 2025, la evolución de los fletes marítimos en la región del Lejano Oriente estuvo marcada por una dinámica de ajuste, caracterizada por una elevada volatilidad y una ausencia de tendencia sostenida al alza. A diferencia de la recuperación observada en 2024, el comportamiento del ejercicio refleja un mercado más inestable, con predominio de movimientos correctivos y una mayor sensibilidad a factores de corto plazo.

Gráfico 18|

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

Fuente: Elaboración propia



El año comienza en 2.372,64 puntos en enero y registra un descenso progresivo durante el primer trimestre, alcanzando 2.124,99 puntos en marzo. No obstante, esta trayectoria no es lineal, ya que en abril y mayo se produce un repunte hasta 2.380,06 puntos, lo que evidencia la presencia de tensiones puntuales en las tarifas. A partir de junio, la tendencia vuelve a ser descendente, con una caída continuada hasta agosto (1.807,10 puntos), uno de los niveles más bajos del año.

En el tramo final del ejercicio se observa cierta recuperación, con repuntes en septiembre y octubre, aunque sin consolidar una tendencia alcista clara. El índice cierra en diciembre en 1.969,51 puntos, por debajo de los niveles de inicio de año, lo que confirma el sesgo bajista del conjunto del periodo.

Este comportamiento sugiere un entorno en el que la demanda no logra sostener niveles elevados de fletes de forma continuada, mientras que la oferta mantiene una presión competitiva significativa. Como resultado, los incrementos de precios tienden a ser puntuales y de corta duración, dando paso rápidamente a nuevos ajustes.

Desde una perspectiva de mediano y largo plazo, pese a la corrección observada en 2025, los niveles de los fletes continúan claramente por encima de los valores prepandémicos. Tomando como referencia el inicio de la serie en enero de 2018 (1.000,00 puntos), el índice se sitúa en diciembre de 2025 en 1.969,51 puntos, lo que supone un incremento acumulado cercano al +97%. Este dato confirma que, más allá de los ajustes recientes, persiste un cambio estructural en los costes del transporte marítimo hacia la región del Lejano Oriente.

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 2025, dichos envíos —medidos a través de la carga— alcanzaron un total de 50.357 TEU, lo que supone un incremento del +7,21 % respecto a 2024 (46.971 TEU), consolidando una recuperación tras el leve retroceso registrado el año anterior.

En cuanto a los flujos de entrada, la descarga de contenedores procedentes de China se situó en 533.696 TEU en 2025, frente a los 445.901 TEU de 2024, lo que representa un incremento significativo del +19,69 %. Este crecimiento pone de manifiesto una mayor intensidad en las importaciones desde el país asiático. Por su parte, el tráfico total entre Valenciaport y China —incluyendo carga, descarga y tránsito— alcanzó los 853.830 TEU en 2025, lo que supone un aumento del +21,52 % respecto a los 702.633 TEU registrados en 2024. Este avance refleja una clara intensificación de los intercambios comer-

ciales y consolida a China como uno de los principales socios estratégicos del puerto. En conjunto, los datos evidencian una evolución positiva y generalizada de los flujos comerciales con China durante 2025, con crecimientos tanto en exportaciones como en importaciones, lo que refuerza el papel central de este mercado en la actividad de Valenciaport.

En cuanto al comportamiento de los fletes en el área de Estados Unidos y Canadá durante el año 2025, la evolución del índice estuvo marcada por una fase de ajuste tras los niveles alcanzados en el ejercicio anterior, con una dinámica caracterizada por descensos progresivos y episodios de volatilidad a lo largo del año. Desde el inicio del ejercicio, el índice partía de niveles elevados (3.230,27 puntos en enero), registrando una corrección significativa durante el primer trimestre, con una caída acumulada del -15,72% hasta marzo. A partir de ese momento, el segundo trimestre mostró una relativa estabilización, con variaciones más contenidas y movimientos en torno a los 2.600 puntos, reflejando un cierto equilibrio entre oferta y demanda.

Sin embargo, durante el tercer trimestre se retomó la senda descendente, destacando especialmente la caída del -16,23% entre julio y septiembre. Esta tendencia se intensificó en el tramo final del año, con un ajuste más acusado en los últimos meses, que llevó al índice a cerrar en diciembre en 1.600,69 puntos. Este nivel supone un descenso del -25,90% en términos interanuales respecto a diciembre de 2024, así como una caída acumulada del -50,45% en el conjunto del ejercicio.

Este comportamiento refleja un contexto de normalización tras los episodios de fuerte volatilidad de años anteriores, en el que, pese a la persistencia de tensiones estructurales en la cadena logística global, el mercado muestra una menor capacidad para sostener niveles elevados de fletes. Factores como la moderación de la demanda, el ajuste de la capacidad por parte de las navieras y la reconfiguración de los flujos comerciales han contribuido a esta evolución.

En relación con Estados Unidos, principal país en el movimiento de contenedores desde Valenciaport, durante el año 2025 se han expedido un total de 134.544 TEU de carga, lo que representa un incremento del +6,27 % con respecto al conjunto del año 2024, en el que se alcanzaron 126.612 TEU. Por su parte, el tráfico total —considerando únicamente carga y descarga— se situó en 182.773 TEU, lo que supone un aumento del +3,22 % respecto a los 177.071 TEU registrados en el ejercicio anterior.

Durante el año 2025, el subíndice del Mediterráneo Occidental ha mostrado una evolución marcada por una elevada volatilidad, con importantes oscilaciones a lo



largo del ejercicio y sin una tendencia sostenida claramente definida.

El índice inició el año en enero con un valor de 2.920,24 puntos, situándose en niveles elevados tras el cierre de 2024. En febrero se produjo una corrección significativa hasta los 2.606,18 puntos, seguida de un nuevo descenso en marzo, cuando el índice se situó en 2.254,75 puntos. A partir de abril, se observó una recuperación notable, alcanzando los 2.811,21 puntos, y prolongándose en mayo hasta un máximo anual de 3.008,61 puntos.

Sin embargo, esta fase alcista no se consolidó, y a partir de junio el índice retomó una trayectoria descendente, situándose en 2.703,56 puntos y continuando con caídas en los meses siguientes. En septiembre se registró un nuevo repunte hasta los 2.903,53 puntos, reflejando la persistencia de tensiones puntuales en el mercado. No obstante, en el tramo final del año se produjo una corrección más acusada, con descensos continuados que llevaron al índice a cerrar en diciembre en 2.940,30 puntos.

En conjunto, el comportamiento del Mediterráneo Occidental en 2025 refleja un entorno de fuerte inestabilidad, en el que los repuntes de precios son intensos pero de corta duración, alternándose con fases de ajuste. A pesar de esta volatilidad, los niveles se mantienen en valores elevados en términos históricos, lo que confirma la persistencia de un contexto de costes estructuralmente altos en esta región.

En cuanto a la demanda, durante el año 2025 se ha registrado una ligera disminución del -4,57 % en las exportaciones desde Valenciaport hacia Marruecos, alcanzando un total de 26.790 TEU, en comparación con los 28.074 TEU canalizados en 2024. Este descenso refleja una moderación en la dinámica exportadora hacia el país magrebí, tras el crecimiento registrado el año anterior.

Por su parte, el tráfico total entre Valenciaport y Marruecos —considerando únicamente carga y descarga— se situó en 31.106 TEU en 2025, lo que supone una ligera caída del -0,63 % respecto a los 31.304 TEU registrados en 2024. Este comportamiento indica una relativa estabilidad en el volumen conjunto de intercambios, pese al retroceso en las exportaciones.

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 (Tabla 5), la mayoría de las economías continúan mostrando tasas de crecimiento positivas, destacándose Taiwán (8,67%), Vietnam (8%) y Malasia (5,17%), seguidas por Singapur (5,02%) y China (4,59%). En contraste, economías más maduras como Japón (1,19%) y Corea del Sur (1%) presentan un crecimiento más moderado, reflejando diferencias estructurales y de ciclo económico dentro de la región.

Desde el punto de vista comercial, las exportaciones muestran un comportamiento dinámico en varias economías, especialmente en Taiwán (34,65% del PIB) y Vietnam (16,77%), lo que pone de manifiesto su fuerte orientación hacia los mercados internacionales y su integración en las cadenas globales de valor. También destacan Hong Kong (11,99%), Tailandia (11,96%) y Singapur (11,88%), mientras que economías como Japón (2,86%) y Corea del Sur (3,20%) registran incrementos más moderados.

Por el lado de las importaciones, se observa una evolución heterogénea. Vietnam (18,13 %) y Singapur (14,37

Tabla 5 |

Lejano Oriente: principales variables económicas en 2025 (variación anual)

	China	Hong Kong	Singapur	Corea del Sur	Japón	Vietnam	Tailandia	Taiwan	Malasia
Crecimiento económico (% de cambio anual a precios constantes)	4,59	3,48	5,02	1	1,19	8	2,41	8,67	5,17
Evolución exportaciones (como % del PIB)	9,15	11,99	11,88	3,2	2,86	16,77	11,96	34,65	4,6
Evolución importaciones (como % del PIB)	0,06	12,63	14,37	1,88	4	18,13	9,72	31,43	9,19

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



%) presentan crecimientos significativos, reflejo de una elevada actividad comercial y de su papel como hubs logísticos regionales. Hong Kong (12,63 %) y Tailandia (9,72 %) también muestran aumentos relevantes, al igual que Taiwán (31,43 %), que destaca por su elevada intensidad comercial. En contraste, China registra una variación prácticamente nula (0,06 %), lo que podría estar indicando una moderación de la demanda interna o ajustes en su estructura productiva, mientras que Corea del Sur (1,88 %) y Japón (4,00 %) mantienen incrementos más contenidos.

En la región de Estados Unidos y Canadá (Tabla 6), el desempeño económico continúa siendo moderado, con tasas de crecimiento del 2,12 % en Estados Unidos y del 1,74% en Canadá. Estas cifras reflejan una cierta estabilidad macroeconómica, aunque con ritmos de expansión contenidos en comparación con otras regiones.

En el ámbito comercial, se observan señales mixtas. En Estados Unidos, las exportaciones crecen de forma moderada (1,83%), mientras que las importaciones aumentan un 2,48%, lo que sugiere una demanda interna aún relativamente sólida, aunque sin grandes aceleraciones. En contraste, Canadá presenta una contracción en sus exportaciones (-2,02%) y una ligera caída en las importaciones (-0,15%), lo que podría estar indicando una desaceleración tanto de la demanda externa como interna.

En el Mediterráneo Occidental (Tabla 7), se observa una dinámica de crecimiento económico más sólida en comparación con periodos anteriores, destacándose

Marruecos (4,90 %), seguido de Argelia (3,82 %) y Túnez (2,49 %). Estas cifras reflejan una recuperación progresiva en la región, aunque con diferencias en la intensidad del crecimiento entre países.

En el ámbito comercial, las exportaciones muestran un comportamiento desigual. Marruecos registra un crecimiento significativo (8,04 %), lo que indica una mayor competitividad y dinamismo en sus sectores exportadores. En contraste, Túnez (-0,97 %) y Argelia (-4,00 %) presentan caídas en sus exportaciones, lo que podría estar vinculado a una menor demanda externa o a factores estructurales internos. Por el lado de las importaciones, se observa un crecimiento generalizado, especialmente intenso en Argelia (34,00 %), lo que sugiere un importante desbalance comercial y una fuerte dependencia de bienes del exterior. Marruecos (10,00 %) y Túnez (4,71 %) también muestran incrementos relevantes, aunque más moderados en comparación.

Por consiguiente, más allá de las características propias de cada región, la evolución reciente de los fletes marítimos continúa siendo un indicador clave del estado de la economía global. Tras la fuerte corrección observada en 2023 y su estabilización en niveles cercanos —aunque no idénticos— a los previos a la pandemia durante 2024, el mercado ha entrado en una nueva fase marcada por una mayor volatilidad en 2025.

Este comportamiento refleja un entorno en el que, si bien los cuellos de botella logísticos de la pandemia han quedado atrás, han emergido nuevas fuentes de disrup-

Tabla 6 |

Estados Unidos y Canadá: principales variables económicas en 2025 (variación anual)

	EE.UU	Canadá
Crecimiento económico (% de cambio anual a precios constantes)	2,117	1,743
Evolución exportaciones (como % del PIB)	1,83	-2,02
Evolución importaciones (como % del PIB)	2,48	-0,15

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

Tabla 7 |

Mediterráneo Occidental: principales variables económicas en 2025 (variación anual)

	Marruecos	Túnez	Argelia
Crecimiento económico (% de cambio anual a precios constantes)	4,9	2,49	3,82
Evolución exportaciones de bienes (% de variación)	8,04	-0,97	-4
Evolución importaciones de bienes (% de variación)	10	4,71	34

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



ción. Entre ellas destacan las tensiones geopolíticas, especialmente en rutas estratégicas como el Mar Rojo y el Canal de Suez, que han obligado a desvíos en las rutas marítimas, incrementando tiempos de tránsito y costes operativos. Asimismo, la adaptación de las cadenas de suministro, con una mayor diversificación geográfica, está reconfigurando los flujos comerciales globales.

En este contexto, aunque los niveles de fletes no han alcanzado los máximos extraordinarios de años anteriores, tampoco se han estabilizado completamente, mostrando repuntes puntuales asociados a episodios de congestión, incertidumbre geopolítica o ajustes en la capacidad naviera. Persisten, por tanto, desafíos estructurales para lograr un equilibrio sostenible entre oferta y demanda en el transporte marítimo, en un entorno caracterizado por cambios en los patrones comerciales, presiones regulatorias —como las vinculadas a la descarbonización— y una demanda global aún sujeta a cierta moderación.





Editado en mayo de 2026 por:



Panelistas:

