

DIEGO CARMONA

INFORME SEMANAL

Fletes, transporte y comercio exterior

23 de septiembre de 2026

Fletes marítimos y aéreos, congestión portuaria, puntualidad, combustibles y recursos para importar y exportar.

Diego Carmona

Consultor y formador en comercio exterior desde 1991

diegocarmona.com · diego@diegocarmona.com

PRESENTACIÓN

Hola.

Aquí tienes el informe semanal con las últimas noticias recopiladas de casi 150 fuentes de información, sobre niveles de fletes, comercio exterior, comercio internacional, transporte internacional, etc.

Ya sabes, si tienes algún comentario que hacerme puedes escribirme a diego@diegocarmona.com

Si necesitas exportar, importar, comprar, vender, cobrar, pagar o transportar, internacionalmente, escríbeme.

RESUMEN EJECUTIVO

Lo más importante de la semana

CLAVES DE LA SEMANA

- **Mercado marítimo a dos velocidades.** El transpacífico sigue subiendo (Drewry Shanghái-Los Ángeles +5 %, Shanghái-Nueva York +7 %) y Asia-Europa sigue bajando (Shanghái-Róterdam -9 %, Asia-Mediterráneo -12 % según Freightos). El transatlántico se mantiene estable.
- **El regreso a Suez sigue avanzando, pero no está consolidado.** Las navieras aumentan los tránsitos por el Mar Rojo mientras los hutíes han tomado posiciones en el estrecho de Bab el-Mandeb.
- **La congestión condiciona más que la demanda.** Shanghái/Ningbo acumula 196 buques fondeados, la espera en Shanghái pasó de 65 a 78 horas y la fiabilidad de horarios se sitúa en el 46 %.
- **Aéreo estable con excepciones.** Tarifas de Asia a Norteamérica en 6,52 USD/kg y a Europa en 5,25 USD/kg; el aeropuerto de Yakarta sigue cerrado por ceniza volcánica.
- **Combustibles al alza en los tres modos.** Queroseno +7,4 % semanal, gasóleo +4,6 % entre el 14 y el 21 de septiembre y combustibles marinos de nuevo en niveles de mayo.
- **Semana Dorada y temporada alta.** Se esperan más salidas canceladas en torno a las vacaciones chinas (77 previstas entre las semanas 39 y 43) y retrasos que pueden prolongarse hasta octubre.

1 Fletes marítimos de contenedores

FUENTES Freightos (FBX) · Xeneta · Drewry (WCI y rutas) · CCFI · Flexport

Todas las fuentes coinciden en la misma dirección: subidas en las rutas de Asia hacia Estados Unidos y bajadas en las de Asia hacia Europa y el Mediterráneo. El índice compuesto de Drewry (WCI) subió un 1 % hasta 4.500 USD por contenedor de 40 pies, un 135 % por encima de hace un año; el FBX global de Freightos se sitúa en 3.407 USD (-3 %) y el CCFI chino subió un 1,9 % hasta 1.897 puntos.

En el transpacífico, Freightos registra subidas del 3 % hacia la costa oeste y del 2 % hacia la costa este de EE. UU.; Xeneta sitúa el Lejano Oriente-coste oeste en 8.245 USD (+5,1 % semanal) y el Lejano Oriente-coste este en 8.744 USD; Drewry, en 7.712 USD Shanghái-Los Ángeles y 10.394 USD Shanghái-Nueva York. Flexport confirma que las tarifas siguen subiendo en ambas costas a pesar de la congestión, y Drewry prevé una ligera subida adicional la próxima semana por la carga previa a la Semana Dorada.

En Asia-Europa la caída es generalizada: Freightos sitúa Asia-norte de Europa en unos 4.300 USD/FEU (-3 %) y Asia-Mediterráneo en 4.200 USD/FEU (-12 %), con precios diarios en torno a 3.800 USD en ambas rutas esta semana; Xeneta marca 3.905 USD (-4,3 % semanal y -16,8 % mensual) y Drewry 3.626 USD Shanghái-Róterdam (-9 %) y 4.016 USD Shanghái-Génova (-5 %). El CCFI también baja hacia Europa (-1,1 %) y el Mediterráneo (-1,3 %). Flexport atribuye la caída sobre todo a la capacidad que devuelve el cambio de ruta por Suez, más que a la debilidad de la demanda.

Aun así, según Freightos, estas tarifas siguen más de un 20 % (norte de Europa) y un 50 % (Mediterráneo) por encima de los niveles de mediados de mayo.

El transatlántico se mantiene estable: Drewry Róterdam-Nueva York en 3.121 USD (0 %) y Xeneta norte de Europa-costa este de EE. UU. en 2.941 USD. Flexport señala que las reservas en esta ruta alcanzaron su nivel más alto en más de un año, impulsadas por las exportaciones europeas. En el subcontinente indio, las tarifas podrían estar cerca de su punto máximo. El CCFI destaca la subida del Golfo Pérsico/Mar Rojo (+12,4 %) y la caída de Sudáfrica (-7,7 %).

Datos clave

- Drewry WCI compuesto: 4.500 USD/FEU (+1 % semanal; +135 % interanual).
- Asia-costa oeste EE. UU.: 7.712 USD (Drewry) · 8.245 USD (Xeneta).
- Asia-norte de Europa: 3.626 USD (Drewry) · 3.905 USD (Xeneta) · ≈4.300 USD (Freightos).
- Índice de señales de mercado de Drewry: 42/100, «equilibrado con tendencia a tensionarse».

LECTURA DEL MERCADO

Las cifras varían entre índices por su metodología, pero todas las fuentes coinciden en la dirección: presión al alza en las rutas de Asia hacia EE. UU., donde Flexport aconseja reservar con antelación ante la Semana Dorada, y descenso en Asia-Europa, aunque con precios todavía muy superiores a los de la primavera.

2 Capacidad, rutas y salidas canceladas

FUENTES Freightos · Drewry (Container Capacity Insight) · Flexport

Según Freightos, los hutíes han tomado un puerto y una isla en el estrecho de Bab el-Mandeb y la semana pasada se produjo un ataque contra un oleoducto saudí clave. Pese a ello, las navieras siguen aumentando los tránsitos por Suez: según Sea Intelligence, más de una cuarta parte de la capacidad Asia-Europa pasará por el Mar Rojo en septiembre, con un 35 % de la capacidad de ida y entre un 50 % y un 60 % de la de vuelta en Asia-Mediterráneo, frente a solo un 6 % de ida y un 30 % de vuelta en Asia-norte de Europa. Drewry advierte de que los riesgos de seguridad pueden frenar el ritmo de ese regreso.

Drewry prevé 77 salidas canceladas entre las semanas 39 y 43 sobre 720 programadas (11 %), con un 89 % de salidas que se realizarán según lo previsto. Las cancelaciones se concentran en el transpacífico hacia el este (55 %), seguido de Asia-norte de Europa/Mediterráneo (31 %) y el transatlántico (14 %). Por alianzas, el cumplimiento previsto va del 96 % de Gemini al 85 % de Premier Alliance. Para la próxima semana se han anunciado nueve cancelaciones en el transpacífico y cuatro en Asia-Europa.

Flexport coincide en que las navieras operan a plena capacidad, pero espera más cancelaciones durante y después de la Semana Dorada. En el transatlántico, la retirada de capacidad de agosto (en torno al 9 %) ya se ha revertido. En el Canal de Panamá se ha aplazado la restricción de calado, pero los tránsitos diarios siguen limitados (34 buques, que pasarán a 32) y los recargos suben desde el 15 de septiembre. En el subcontinente indio, la escalada en el estrecho de Ormuz sigue desviando volúmenes de transbordo y el conflicto por el equipo en el puerto de Mundra se ha agravado.

Datos clave

- Salidas canceladas semanas 39-43: 77 de 720 (11 %).
- Asia-Mediterráneo por Suez: 35 % de la capacidad de ida.
- Canal de Panamá: 34 tránsitos diarios, que pasarán a 32; recargos al alza desde el 15 de septiembre.

LECTURA DEL MERCADO

Flexport considera el tránsito por Suez una opción en desarrollo, todavía parcial, y no una garantía. Entre sus recomendaciones figuran confirmar cuanto antes la fecha de carga (CRD), valorar Pipavav como alternativa a Mundra y, para la carga con destino a la costa este de EE. UU., asegurar reserva en el Canal de Panamá o estudiar la entrada por la costa oeste con transporte interior.

3 Congestión portuaria y puntualidad

FUENTES Linerlytica · Flexport (indicador de puntualidad y tiempos de permanencia) · Drewry

La congestión es el factor que más está condicionando la oferta efectiva. Linerlytica contabiliza 196 buques fondeados en Shanghái/Ningbo (más de 1,2 millones de TEU en espera), seguidos de Qingdao (42), Singapur (41) y Busan (41). En el Estrecho, Algeciras/Tánger suma 24 buques fondeados, y Róterdam 19. A escala mundial hay 1.138 portacontenedores fondeados frente a 1.183 atracados. Drewry registra un aumento de la espera en Shanghái de 65 a 78 horas entre las semanas 36 y 37.

En Europa, Flexport advierte de huelgas que afectan a Róterdam, Ámsterdam, Hamburgo y Zelanda y de una elevada ocupación de las zonas de almacenamiento en Róterdam, Amberes y Hamburgo. En Norteamérica, la tabla de tiempos de permanencia muestra la mayor presión en Vancouver (90 % de ocupación del patio y 3 días de espera para atracar), Prince Rupert (4 días) y Houston (3 días de espera y 6 días de permanencia ferroviaria); Los Ángeles/Long Beach no tiene esperas, pero la permanencia ferroviaria es de 8 días. Nueva York/Nueva Jersey sigue fluida.

En puntualidad, el indicador de Flexport sitúa el tránsito China-costa oeste de EE. UU. en 37,6 días (desde 36,5) y China-costa este en 66,1 días (desde 59,5), mientras que China-norte de Europa se mantiene en 57,6 días. Drewry sitúa la fiabilidad de horarios en el 46 % (-4 %) y la espera media en puerto en 1,60 días (+9 %).

Datos clave

- Shanghái/Ningbo: 196 buques fondeados.
- Tránsito China-costa este de EE. UU.: 66,1 días (+6,6 días).
- Fiabilidad de horarios (Drewry): 46 %.

LECTURA DEL MERCADO

Las fuentes coinciden en que la congestión en origen y en los puertos del norte de Europa alarga los tiempos de tránsito. Flexport aconseja prever un margen adicional en las fechas de carga en Shanghái y Ningbo-Zhoushan y en torno a los puertos afectados por las huelgas.

4 Tráfico portuario y demanda

FUENTES Drewry (índice de tráfico portuario y señales de mercado) · Freightos · Flexport

El tráfico portuario mundial creció un 2,2 % en junio respecto a mayo y un 1,2 % interanual, con un acumulado del 2,5 % en el año. El crecimiento lo lideran la Gran China (6,0 % en el año), América Latina (5,6 %) y Oceanía (4,6 %); Europa avanza un 2,3 % y Norteamérica está plana (0,0 %). Oriente Medio cae un 13,7 % por el conflicto. Los grandes puertos estadounidenses crecieron a doble dígito en junio (Los Ángeles +12,4 %, Savannah +17,9 %, Houston +17,5 %), y Los Ángeles superó por segunda vez en su historia el millón de TEU. En Europa, Amberes-Brujas cayó un 14 % respecto a mayo y Port Said creció un 7,3 % interanual.

En cuanto a la demanda futura, la Federación Nacional de Minoristas de EE. UU. prevé que las importaciones marítimas de octubre caigan un 9 % respecto a septiembre, con un nuevo descenso en noviembre. Drewry mantiene una previsión de crecimiento de la demanda mundial del 2,1 % para 2026 y un PMI chino de 49,2. Flexport observa que en el transpacífico la limitación es la congestión, no la demanda, y que en el transatlántico sí es la demanda la que tira del mercado.

Datos clave

- Tráfico portuario mundial acumulado 2026: +2,5 %.
- Importaciones marítimas de EE. UU. en octubre: -9 % frente a septiembre (previsión).

LECTURA DEL MERCADO

Freightos apunta a que la demanda estadounidense ya se está moderando, pero advierte de que la congestión portuaria y las cancelaciones de salidas en el periodo festivo podrían mantener las tarifas elevadas aunque baje el volumen.

5 Transporte aéreo de mercancías

FUENTES Freightos Air Index · Flexport · Drewry Airfreight Price Index

Freightos registra subidas semanales en todas las rutas principales: China-Norteamérica +3 % (6,52 USD/kg), China-norte de Europa +8 % (5,25 USD/kg) y norte de Europa-Norteamérica +1 %. El índice global está un 5 % por debajo de los niveles recientes y un 15 % por debajo del inicio de la guerra de Irán, pero un 25 % por encima de hace un año por el coste del combustible. Drewry sitúa su índice mensual de agosto en 3,91 USD/kg (-1 %), con caídas en Asia-Europa (-2 % hacia el oeste y -4 % hacia el este).

Drewry y Flexport describen un mercado asiático dividido: demanda sólida hacia Norteamérica y débil hacia Europa, en parte por el fin de la exención «de minimis» de la UE para envíos de bajo valor, lo que ha llevado a las aerolíneas a desviar cargueros al transpacífico. Flexport detalla por origen: demanda débil y descuentos discretos en el norte de China; estabilidad en el sur de China con apoyo del ciclo de productos de Apple; volúmenes de Hong Kong a Europa muy por debajo de hace un año; aumento de la demanda en India por el traslado de carga del marítimo al aéreo; y el cierre del aeropuerto de Yakarta (CGK) desde el 6 de septiembre por la ceniza del Anak Krakatau, con desvíos a Surabaya y Denpasar. En Taiwán, Malasia y Tailandia recomienda reservar con 5-7 días de antelación, y en India con 5. Freightos añade que el hardware de inteligencia artificial concentra volumen en las rutas de Taiwán, Corea del Sur y el Sudeste Asiático hacia EE. UU., donde se espera escasez de capacidad en temporada alta.

Datos clave

- China-Norteamérica: 6,52 USD/kg (+3 %) · China-norte de Europa: 5,25 USD/kg (+8 %).
- Multiplicador de precio aéreo/marítimo (Drewry): 6,6 en agosto, a la baja desde mayo.

LECTURA DEL MERCADO

Según Drewry, el descenso del multiplicador aéreo/marítimo hace hoy más atractivo el transporte aéreo, y una temporada alta fuerte desplazaría parte del tráfico marítimo al aéreo. Flexport recomienda reservar con varios días de antelación en varios orígenes asiáticos, y Freightos prevé escasez de capacidad en las rutas ligadas al hardware de IA.

6 Carga general, carga de proyecto y graneles

FUENTES Drewry (índices de carga fraccionada) · Baltic Exchange

Los índices de Drewry de carga general y de carga de proyecto (enero de 2019 = 100) se mantienen estables en agosto: el de proyectos en torno a 170 puntos y el de carga general algo por debajo, en torno a 160-165, tras un ligero retroceso a mitad de año.

En graneles, el Baltic Dry Index subió por cuarta sesión consecutiva (+2,4 %) hasta 2.105 puntos, su máximo en más de 14 meses. El capesize avanzó un 2,5 % hasta un máximo de casi 17 meses, el panamax un 3,5 % hasta 1.619 puntos y el supramax encadena siete sesiones al alza (1.285 puntos). Intermodal atribuye la subida a la escasez de oferta en el Atlántico Norte, al aumento de los envíos de carbón a Europa y a la mayor demanda en el Pacífico.

Datos clave

- Baltic Dry Index: 2.105 puntos (máximo en más de 14 meses).

LECTURA DEL MERCADO

Los índices de carga de proyecto y de carga general no muestran cambios significativos, mientras que los índices de graneles encadenan varias sesiones de subidas y alcanzan máximos de más de un año.

7 Combustibles

FUENTES ANAVE / Ship & Bunker · Ministerio de Transportes · IATA · Freightos · Drewry

Los precios del combustible suben en los tres modos de transporte. En el marítimo, el gráfico de ANAVE muestra el MGO en torno a 1.600 USD/t, el VLSFO en torno a 900 y el IFO 380 en torno a 740, de nuevo al alza tras el mínimo de

mediados de año. Freightos señala que el petróleo y el combustible de buques vuelven a niveles de mayo y que las medidas que contuvieron los precios, principalmente el recurso a las reservas, se están agotando. Drewry sitúa el coste medio del combustible en agosto en 666 USD (+3 %), y CMA CGM ha anunciado fuertes subidas de recargos PSS, sobre todo entre el sur de Asia y EE. UU.

En carretera, el gasóleo pasó de 1,51573 €/l el 14 de septiembre a 1,58517 €/l el 21 de septiembre, una variación del 4,6 % (coeficiente G) que los transportistas pueden trasladar mediante la fórmula de revisión de precios, con un coeficiente C de 0,5 para vehículos de 20 toneladas o más. En el aéreo, el índice de combustible de IATA subió un 7,4 % en la semana del 18 de septiembre (194,90 USD/barril), su tercera subida semanal consecutiva.

Datos clave

- Gasóleo: 1,58517 €/l (+4,6 % en una semana).
- Queroseno de aviación: 194,90 USD/barril (+7,4 %).

LECTURA DEL MERCADO

Las variaciones del gasóleo y los coeficientes publicados por el Ministerio de Transportes son la referencia para contrastar los recargos por combustible en el transporte por carretera. En marítimo y aéreo, las fuentes recogen subidas de combustible y anuncios de nuevos recargos.

8 Recursos incluidos en el informe

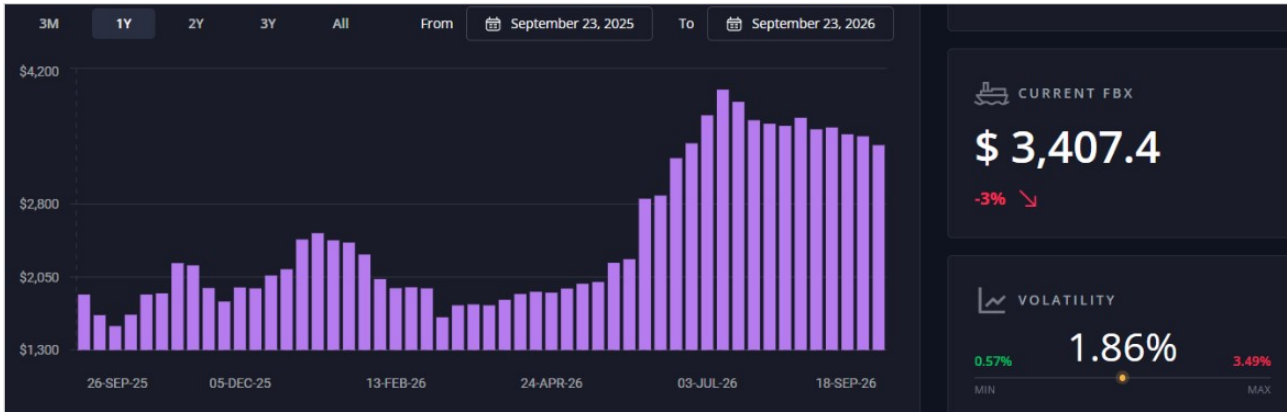
FUENTES selección de Diego Carmona

Al final del informe se recopilan enlaces a revistas y publicaciones del sector (comercio exterior, transitarios, carga aérea, logística y distribución), portales de oportunidades de negocio de ICEX y Extenda, buscadores de ferias internacionales, agendas de misiones empresariales de la Cámara de Madrid y Extenda, y bolsas de empleo especializadas en logística y comercio internacional.

ÍNDICE

01	Situación fletes marítimos Freightos - (FBX).....	8
02	Situación fletes aéreos - Freightos.....	9
03	Análisis Freightos.....	9
04	Índice fletes marítimos - Xeneta.....	11
05	Análisis Flexport.....	12
06	Tiempos de permanencia de los buques en América del Norte.....	17
07	Indicador de puntualidad marítima.....	17
08	Congestión portuaria.....	18
09	Situación fletes marítimos - Índice mundial de flete de contenedores (Drewry).....	19
10	Análisis detallado.....	20
11	Tarifas de flete al contado por rutas principales. Evaluación en las ocho principales rutas.....	21
12	Señales del mercado del transporte marítimo de contenedores.....	22
13	Índice de precios del transporte aéreo de mercancías.....	22
14	Salidas canceladas-Blank sailing.....	25
15	Índices de transporte marítimo de carga general.....	26
16	Índice de tráfico portuario.....	27
17	Indicador de puntualidad marítima.....	29
18	Índice CCFI-China Containerized Freight Index.....	30
19	Baltic dry bulk freight index.....	31
20	Combustibles marinos.....	32
21	Combustibles terrestres - Fuel surcharge.....	32
22	Combustible aviación.....	33
23	Lecturas.....	35
24	Oportunidades de negocio.....	35
25	Próximas ferias o eventos.....	35
26	Misiones empresariales.....	36
27	Ofertas de trabajo.....	36
	Descargo de responsabilidad y derechos de terceros.....	37

01 Situación fletes marítimos Freightos - (FBX)



Índice de fletes del último año.

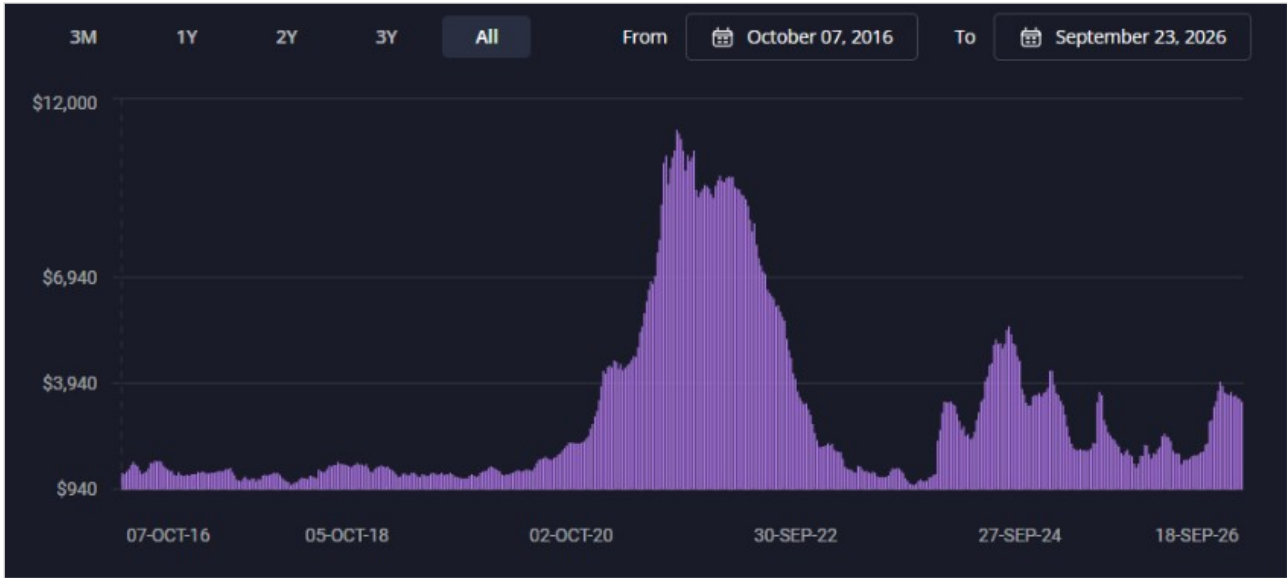


Gráfico de fletes desde que existen datos.

Comentarios

Tarifas marítimas. - Freightos Baltic Index

RUTA	VARIACIÓN SEMANAL
Asia-US West Coast prices (FBX01 Weekly)	▲ +3 %
Asia-US East Coast prices (FBX03 Weekly)	▲ +2 %
Asia-N. Europe prices (FBX11 Weekly)	▼ -3 %
Asia-Mediterranean prices (FBX13 Weekly)	▼ -12 %

NOTA El Freightos Baltic Index (FBX) es un índice diario de contenedores marítimos emitido diariamente por Freightos y la Baltic Exchange, que refleja los precios diarios comerciales y de transacciones reales, del transporte de un contenedor de 40 pies por 12 rutas comerciales mundiales, así como un índice compuesto que refleja los precios mundiales del transporte de contenedores.

02 Situación fletes aéreos – Freightos



Gráfico de fletes del último año.



Gráfico de fletes desde que existen datos.

Tarifas aéreas - Freightos Air Index

RUTA	VARIACIÓN SEMANAL
China - N. America	▲ +3 %
China - N. Europe	▲ +8 %
N. Europe - N. America	▲ +1 %

FUENTE freightos

03 Análisis Freightos

Los hutíes —que antes controlaban la zona elevada situada a millas del mar Rojo— se han apoderado recientemente de un puerto estratégico y de una isla situados directamente en el estrecho de Bab el-Mandeb, un punto clave para el tráfico marítimo. Este avance, junto con el ataque de la semana pasada contra un oleoducto saudí clave, supone una nueva escalada en las medidas respaldadas por Irán para amenazar los mercados energéticos.

Algunos expertos, al observar cómo los precios del petróleo y del combustible de caldera vuelven a subir hasta los niveles de mayo, consideran que estos recientes acontecimientos son una prueba más de que las estrategias

que redujeron los precios de la energía desde los máximos iniciales alcanzados durante la guerra —principalmente recurriendo a las reservas— se están agotando y podrían conducir ahora a una auténtica crisis de combustible.

Los huties no tenían dificultades para atacar y disuadir el tráfico por el mar Rojo antes de tomar el control de la región costera, pero sus recientes avances suponen una consolidación de su control y una escalada de la amenaza marítima. No obstante —y a pesar de algunas objeciones por parte de los transportistas—, las navieras de contenedores siguen aumentando los tránsitos por el Canal de Suez y el sur del mar Rojo.

Según las estimaciones de Sea Intelligence, más de una cuarta parte de la capacidad de la ruta Asia-Europa navegará por el mar Rojo en septiembre, con un 35 % de la capacidad de ida de la ruta Asia-Mediterráneo y entre un 50 % y un 60 % de la capacidad de vuelta pasando por el Canal de Suez. La capacidad entre Asia y el norte de Europa se está recuperando a un ritmo más lento, con un 6 % de los viajes de ida y un 30 % de los de vuelta restablecidos hasta la fecha.

El aumento de los costes del combustible provocado por la guerra y la congestión tanto en los puertos de origen del Lejano Oriente —lo que podría mantener los pésimos índices de puntualidad y los retrasos como un factor tras la Semana Dorada y hasta bien entrado octubre— como en los centros de distribución del norte de Europa podrían estar modificando los cálculos de las navieras a la hora de volver al mar Rojo. La mayor velocidad y la capacidad efectiva que aportan las nuevas rutas podrían ser ya las responsables —junto con la relajación de la demanda tras el pico— de la bajada de las tarifas de contenedores en estas rutas.

Los precios de la ruta Asia-Europa del Norte cayeron un 3 % hasta situarse en unos 4.300 dólares/FEU la semana pasada, mientras que las tarifas de la ruta Asia-Mediterráneo bajaron un 12 % hasta los 4.200 dólares/FEU. Las tarifas diarias en ambas rutas se han moderado hasta situarse en unos 3.800 dólares por FEU en lo que va de semana. La caída más pronunciada de los precios de la ruta Asia-Mediterráneo —3.000 dólares por FEU menos respecto al máximo de julio, frente a los 2.000 dólares por FEU de las tarifas hacia el norte de Europa— podría reflejar el mayor ritmo de recuperación de la capacidad en el Mar Rojo en esta ruta. El hecho de que, a pesar de la reducción de la demanda y de los tránsitos por el Mar Rojo, los precios en estas rutas sigan siendo, respectivamente, más de un 20 % y un 50 % superiores a los niveles anteriores al inicio de la temporada alta a mediados de mayo, pone de manifiesto el papel que sigue desempeñando la congestión en la dinámica de las tarifas de contenedores.

Por su parte, las tarifas de contenedores transpacíficos subieron ligeramente la semana pasada, manteniéndose en niveles máximos, ya que la fortaleza de la demanda —junto con la congestión en el Lejano Oriente— sigue ejerciendo presión sobre los precios al contado. El último informe de la Federación Nacional de Minoristas de EE. UU. sobre el volumen de importaciones marítimas prevé que las llegadas de octubre caigan un 9 % en comparación con septiembre, con un nuevo descenso en noviembre, lo que sugiere que la demanda ya se está moderando y debería seguir haciéndolo pronto. No obstante, la congestión portuaria —así como la cancelación de salidas durante el periodo festivo— podría significar que las tarifas se mantengan bastante elevadas incluso aunque la demanda se enfríe. Aunque la mayoría de las navieras no parecen tener previsto aplicar subidas en octubre, CMA CGM anunció fuertes subidas de las tarifas PSS, especialmente en las rutas entre el sur de Asia y EE. UU.

En cuanto al transporte aéreo de mercancías, las operaciones en el Reino Unido siguen recuperándose de una avería en el sistema de control del tráfico aéreo que dejó en tierra a miles de vuelos hace una semana. En general, el índice de referencia mundial Freightos Air Index ha bajado un 5 % con respecto a los niveles recientes —posiblemente relacionados con los tifones— y ha descendido un 15 % respecto a los niveles alcanzados al inicio de la guerra de Irán. No obstante, las tarifas siguen siendo un 25 % más altas que hace un año, ya que los costes del combustible para aviones se mantienen elevados.

Los precios de las rutas entre Extremo Oriente y América del Norte subieron un 3 % hasta los 6,52 dólares/kg la semana pasada, y las tarifas a Europa aumentaron un 8 % hasta los 5,25 dólares/kg. A pesar del crecimiento del volumen global en lo que va de año, algunos observadores no esperan una temporada alta especialmente fuerte en el cuarto trimestre. Esta postura se debe, en parte, a que el hardware no estacional relacionado con la inteligencia artificial (IA) es un importante motor de los volúmenes, y se limita únicamente a algunas rutas —en particular, los corredores de Taiwán, Corea del Sur y el Sudeste Asiático hacia EE. UU.—. En estas rutas, sin embargo, algunos transitarios prevén que la capacidad sea escasa durante la temporada alta, e incluso que se desvíen algunos volúmenes hacia opciones marítimas o mar-aéreas.

04 Índice fletes marítimos - Xeneta





05 Análisis Flexport

Transporte Marítimo

TRANS-PACÍFICO EN DIRECCIÓN ESTE (TPEB)

- Capacidad y demanda:

- Las navieras están utilizando toda su capacidad. Las reservas para cancelaciones de travesías se mantienen por debajo del 1 % hasta mediados de septiembre, pero se espera que esto cambie: las travesías para el periodo de la «Semana Dorada» aún se están revisando con las navieras, y los indicios actuales apuntan a más cancelaciones durante y después de las vacaciones. La mayor limitación para la oferta efectiva en este momento es la congestión: las interrupciones portuarias en Asia Oriental mantienen elevados los retrasos de los buques en Shanghái y Ningbo y aumentan la volatilidad de los horarios.
- La Autoridad del Canal de Panamá ha vuelto a retrasar la restricción de calado prevista debido a la mejora de las precipitaciones —lo que supone un respiro en cuanto al tamaño de los buques—, pero las franjas horarias diarias de tránsito siguen limitadas a un nivel reducido de 34 buques al día, que se reducirá a 32, y los recargos relacionados con el canal aumentarán aún más a partir del 15 de septiembre.
- **Tarifas de flete:** Las tarifas de contenedores de Asia a EE. UU. volvieron a subir en ambas costas, y siguen aumentando a pesar de la congestión actual.

RECOMENDACIÓN

Los cargadores deberían prever un margen adicional en las fechas de preparación de la carga en Shanghái y Ningbo-Zhoushan mientras persista la congestión; reservar con antelación, dado el efecto acumulativo de la congestión y la próxima reducción de capacidad durante la Semana Dorada; y mantener una reserva confirmada para el Canal de Panamá —o considerar el enrutamiento a través de la costa oeste con transporte por carretera interior— para la carga destinada a la costa este o al Golfo.

EXTREMO ORIENTE HACIA OESTE (FEWB)

- **Capacidad y demanda:**
 - Las navieras mantienen la capacidad al máximo, con cancelaciones de travesías que se mantienen cercanas a cero durante la mayor parte del periodo de previsión. Una semana a mediados de octubre, la más lejana en las perspectivas, muestra un retroceso hasta alrededor del 16 %, pero a tan largo plazo es probable que la cifra siga variando a medida que se consoliden las reservas.
 - Las interrupciones portuarias en China descritas anteriormente añaden, además, un riesgo de incumplimiento de horarios en el punto de origen.
 - El cambio de ruta por el canal de Suez afecta directamente a esta ruta: ahora se dispone de un tránsito más corto en una mayor parte de la red, y los transportistas pueden considerarlo una opción válida, aunque todavía parcial, que sigue ampliándose poco a poco, una naviera tras otra.
 - Por otra parte, las huelgas en el norte de Europa añaden riesgo de incumplimiento de horarios en Róterdam, Ámsterdam, Hamburgo y Zelanda.
- **Tarifas de flete:**
 - Las tarifas siguen bajando: los índices de tarifas de contenedores desde el norte de Europa y el Mediterráneo volvieron a descender, prolongando una caída constante que se viene produciendo desde finales de julio.
 - El factor determinante aquí es la capacidad, no solo la debilidad de la demanda: el cambio de ruta por el canal de Suez está devolviendo efectivamente capacidad a la ruta al acortar los tiempos de tránsito, y eso está ejerciendo más presión sobre las tarifas que cualquier caída en las reservas.

RECOMENDACIÓN

Los cargadores que utilicen los puertos de Róterdam, Ámsterdam, Hamburgo y Zelanda deberían prever un margen de seguridad adicional en torno a las fechas de la huelga y contar con que la elevada congestión en los patios de Róterdam y Hamburgo persista durante algún tiempo más.

TRANSATLÁNTICO EN DIRECCIÓN OESTE (TAWB)

■ Capacidad y demanda:

- Aquí lo importante es la demanda, no solo la capacidad. Las reservas en esta ruta alcanzaron recientemente su nivel más alto en más de un año, impulsadas por el aumento de las exportaciones europeas.
- Las navieras retiraron una parte significativa de la capacidad en agosto —aproximadamente el 9 % de la capacidad programada entre Europa y Norteamérica— para respaldar las tarifas, y esa capacidad ha vuelto a desplegarse por completo esta semana; las perspectivas de futuro apuntan solo a retiradas dispersas y modestas, en lugar de a una tendencia sostenida.
- La congestión portuaria se suma al panorama: los centros de distribución del norte de Europa, entre ellos Róterdam, Amberes y Hamburgo, registran una elevada ocupación de las zonas de almacenamiento, agravada por la huelga mencionada anteriormente, mientras que, en el lado estadounidense, Charleston y Norfolk están experimentando tiempos de espera prolongados para los buques y retrasos en la descarga de las importaciones, aunque la situación en Nueva York/Nueva Jersey sigue fluida.
- Desde el norte de Europa, es la disciplina en la capacidad, más que la fortaleza de la demanda, lo que impulsa esta ruta. Las navieras informan de que los buques están llenos, pero también están solicitando más contratos de cuenta designada (NAC), que permiten reservas de hasta un 15 % por encima de los niveles de compromiso de cantidad mínima (MQC), y cada vez más buques muestran espacio disponible.
- **Tarifas de flete:** Las tarifas se han consolidado en las últimas dos semanas gracias a esa disciplina de capacidad y a la mayor demanda, aunque es posible que algunos de los aumentos que las navieras han anunciado para septiembre no se mantengan en su totalidad, dada la rapidez con la que puede cambiar este mercado.

RECOMENDACIÓN

Los cargadores deberían realizar sus reservas con varias semanas de antelación para asegurarse una asignación en los puertos de entrada del norte de Europa y del Mediterráneo, dada la escasez de espacio, y prever un margen adicional en torno a los puertos del norte de Europa afectados por la huelga.

DEL SUBCONTINENTE INDIO A AMÉRICA DEL NORTE (ISC)

■ Capacidad y demanda:

- El espacio sigue siendo la limitación principal en este corredor. La demanda se sitúa cerca del máximo alcanzado el verano pasado, mientras que la capacidad sigue reducida por los efectos en cadena del conflicto regional y la escalada en el estrecho de Ormuz, que continúa desviando los volúmenes de transbordo de Oriente Medio hacia las rutas que dan servicio al subcontinente indio y aumenta la congestión en esos centros de distribución.
- Los plazos de carga han mejorado ligeramente: el servicio premium carga la mercancía en unas dos semanas, el servicio estándar en tres o cuatro semanas y los contratos fijos con clientes específicos en cuatro o cinco semanas.
- Por otra parte, el conflicto por el equipo en Mundra, uno de los mayores puertos de contenedores de la India, se ha agravado en lugar de resolverse durante la última semana: los contenedores vacíos se están acumulando y el movimiento de mercancías se ha paralizado en gran medida, mientras continúa el enfrentamiento entre el operador portuario y los operadores de los depósitos.
- En cuanto a las rutas, el desvío por el canal de Suez sigue extendiéndose a las rutas que dan servicio al subcontinente indio.

- A más largo plazo, se espera que los volúmenes de exportación vinculados a la festividad de Diwali de este otoño añadan aún más presión sobre el espacio disponible, y es probable que la oferta de espacio en la costa este de EE. UU. siga siendo escasa hasta mediados o finales de noviembre.
- **Tarifas de flete:** Las tarifas podrían estar acercándose a su punto álgido, con primeros indicios de relajación, aunque llevará tiempo que esto se traduzca en un aumento del espacio disponible.

RECOMENDACIÓN

- Los transportistas que operen a través de Mundra deberían prever un margen adicional y considerar puertos alternativos, como el cercano Pipavav, mientras persista el conflicto.
- Los transportistas deberían considerar los tiempos de tránsito más rápidos como una opción en desarrollo, aún parcial, en lugar de una garantía, y seguir atentos a la situación, dado que tanto el conflicto de Mundra como la escalada en el estrecho de Ormuz siguen sin resolverse.
- Los transportistas deben confirmar la fecha de preparación de la carga (CRD) lo antes posible para asegurar las reservas a tiempo.

Transporte aéreo

■ Norte de China (PVG/PEK):

- La demanda sigue siendo débil en septiembre, continuando con una tendencia que se prolonga desde hace meses.
- Las aerolíneas están desplegando de todos modos la capacidad prevista para la temporada alta del cuarto trimestre, lo que amplía la brecha entre la oferta y la demanda.
- Las tarifas generales se mantienen estables respecto a la semana anterior, aunque las compañías aéreas están aplicando descuentos discretamente para llenar el espacio vacío.
- La demanda con destino a Europa sigue siendo débil; Londres-Heathrow es el único aeropuerto que registra su segunda semana consecutiva de ligero repunte, mientras que Ámsterdam y Fráncfort se mantienen estables.

■ Sur de China (HKG/SZX/CAN):

- La demanda de TPEB se mantiene estable respecto a la semana anterior, ya que las aerolíneas están desplegando la capacidad prevista para el cuarto trimestre, y hay espacio disponible en vuelos chárter puntuales con destino a Los Ángeles para ese trimestre.
- La demanda de FEWB se mantiene estable, respaldada por el ciclo de nuevos productos de Apple, y los transitarios están reservando espacio para la próxima semana con el fin de garantizar el tonelaje adicional.
- Los volúmenes de Hong Kong a Europa siguen estando muy por debajo de los niveles de hace un año tras el fin, en julio, de la exención de la UE para las importaciones de bajo valor, aunque el tonelaje semanal ha recuperado terreno durante dos semanas consecutivas tras el mínimo estival.

■ Taiwán (TPE):

- La demanda con destino a EE. UU. se mantiene estable respecto a la semana anterior, y las tarifas comienzan a consolidarse.
- Reserve con entre 5 y 7 días de antelación para garantizar el espacio.

■ Vietnam (SGN/HAN):

- El mercado vuelve a la normalidad esta semana tras el parón posterior a las vacaciones.
- Se espera que el ciclo de productos de Apple en septiembre y la proximidad de la temporada alta provoquen un endurecimiento de las tarifas y la escasez de espacio en las rutas TPEB, mientras que las rutas FEWB se mantienen comparativamente más estables, aunque siguen sujetas a fluctuaciones.

■ Camboya (PNH):

- Se espera que las tarifas se mantengan estables respecto a la semana anterior.
- La disponibilidad de espacio sigue siendo escasa a medida que se acerca la temporada alta, aunque la demanda aún no se ha recuperado de forma significativa.

■ Corea (ICN):

- Septiembre ha comenzado sin el repunte de volumen propio de la temporada alta que esperaban los transportistas.
- Las tarifas y la demanda se mantienen prácticamente sin cambios respecto a la semana pasada, tanto en TPEB como en FEWB.

■ Malasia (KUL):

- La demanda y las tarifas de TPEB se mantienen estables, mientras que los precios de FEWB se han suavizado.
- El aumento del volumen de entrada está congestionando los centros de distribución en las rutas TPEB; se recomienda reservar con entre 5 y 7 días de antelación debido a la congestión.

■ Tailandia (BKK):

- El mercado se mantiene relativamente estable de cara a septiembre, con tarifas que se mantienen en los niveles anteriores y las aerolíneas capaces de ofrecer capacidad adicional bajo petición.
- El 1 de septiembre entró en vigor un aumento del recargo por combustible.
- Se recomienda reservar con entre 5 y 7 días de antelación.

■ Indonesia (CGK):

- El aeropuerto CGK de Yakarta lleva cerrado desde el 6 de septiembre, después de que las cenizas volcánicas de la erupción del monte Anak Krakatau afectaran al espacio aéreo circundante; se han cancelado todos los vuelos hasta nuevo aviso.
- El cierre se produce en plena temporada alta, por lo que es probable que las tarifas al contado desde CGK sufran una presión al alza a corto plazo.
- Se espera que la carga se desvíe hacia aeropuertos alternativos, como Surabaya (SUB) y Denpasar (DPS), para evitar la congestión.

■ India (BOM/DEL/MAA/BLR):

- La demanda sigue aumentando semana tras semana, ya que los transportistas están trasladando la carga del transporte marítimo al aéreo para eludir los cuellos de botella marítimos en las rutas entre la India y EE. UU.
- Reserve con 5 días de antelación para garantizar el espacio.

■ Subcontinente indio en general (Bangladesh, Sri Lanka, Pakistán):

- **Sri Lanka:** Los horarios son fiables, salvo en el caso de dos transportistas; los recargos por combustible se están moderando, mientras que el espacio de las aerolíneas de Oriente Medio se está reduciendo debido al aumento de los volúmenes de mercancías perecederas.
- **Bangladesh:** La ruta hacia la UE es fiable y cuenta con espacio disponible, mientras que la ruta hacia EE. UU. está más saturada.
- **Pakistán:** Los horarios son fiables, pero las tarifas son elevadas y las aerolíneas solo ofrecen una validez de 1 a 2 días para las tarifas.

FUENTE Flexport

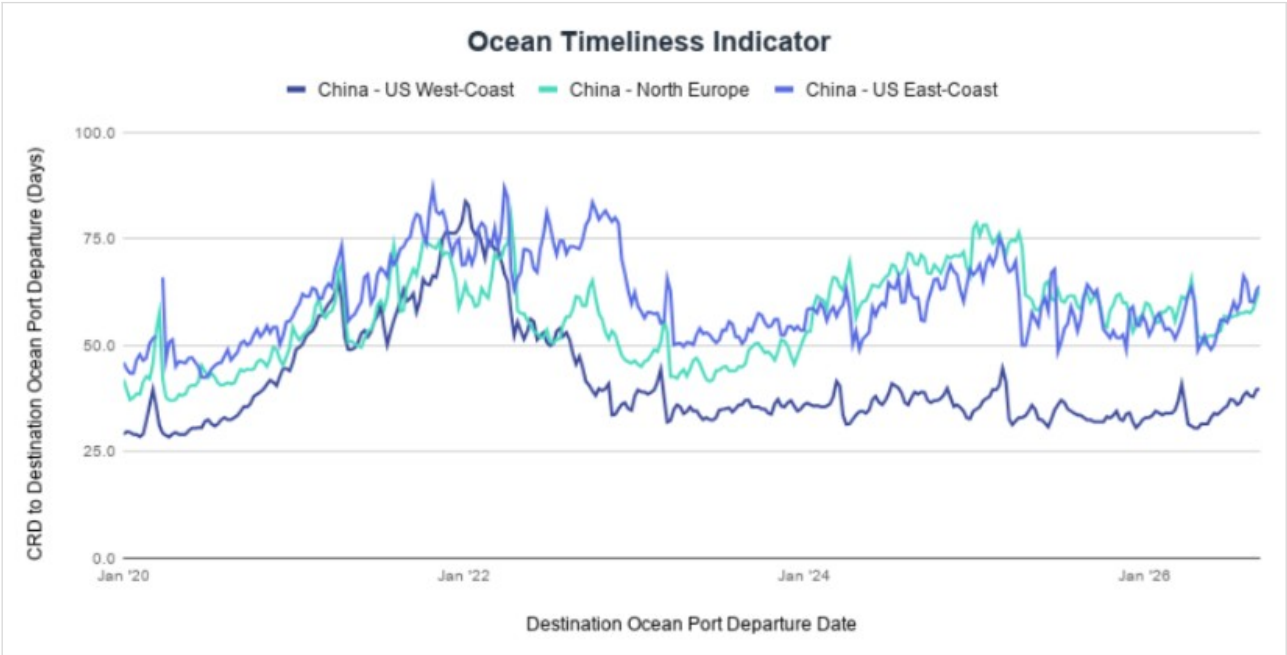
06 Tiempos de permanencia de los buques en América del Norte

	Port	Vessels waiting	Average wait for berth	Rail dwell (median, all locations)
USWC	LA/LB	0	0 days	8 days
	79% yard capacity (79% last week)			
	OAK	3	0 days	6 days
	65% yard capacity (65% last week)			
	SEA/TAC	0	0 days	5 days
55% yard capacity (55% last week)				
CAWC	VAN	3	3 days	5 days
	90% yard capacity (90% last week)			
	PRR	3	4 days	5 days
	53% yard capacity (53% last week)			
CAEC	HAL	0	0 days	2 day
	51% yard capacity (51% last week)			
USEC/ GULF	NY/NJ	1	0 days	3 days
	53% yard capacity (53% last week)			
	BAL	5	0 days	2 days
	61% yard capacity (61% last week)			
	NOR	3	0 days	4 days
	54% yard capacity (54% last week)			
	CHS	0	1 day	2 days
	44% yard capacity (44% last week)			
	SAV	1	1 day	4 days
	62% yard capacity (62% last week)			
HOU	0	3 days	6 days	
44% yard capacity (46% last week)				
Green: Improvement over last week Blue: Consistent over last week Red: Deterioration over last week Sources: MarineTraffic, Port Websites, Flexport Analysis				

07 Indicador de puntualidad marítima

El tiempo de tránsito se ha reducido desde China hasta la costa oeste de EE. UU., la costa este de EE. UU. y el norte de Europa.

El tiempo de tránsito se redujo de 40 a 32 días desde China hasta la costa oeste de EE. UU.; de 64 a 63 días desde China hasta la costa este de EE. UU.; y de 63,0 a 62,5 días desde China hasta el norte de Europa.



08 Congestión portuaria

Port Name	↓ Ships at Ancho...	Ships at Port	TEU at Anchorage	TEU at Port	Queue to Berth Ratio	TEU at Anchorage/Port
Shanghai/Ningbo	196	110	1,224,326	691,124	1.79	
Qingdao	42	30	158,569	193,244	1.38	
Singapore	41	63	331,380	422,976	0.66	
Busan	41	48	164,810	241,745	0.84	
Hong Kong	28	21	87,796	70,676	1.33	
Manila	27	16	29,010	14,386	1.66	
Port Klang	25	27	92,711	120,287	0.93	
Gibraltar (Algeciras/Tangier)	24	9	110,383	46,348	2.76	
Surabaya	23	21	12,379	20,896	1.10	
Rotterdam	19	34	143,949	202,617	0.57	
Istanbul	18	0	25,663	0		
Mumbai	16	0	48,307	0		
Colombo	16	18	92,752	99,520	0.86	
Tema	15	6	52,582	28,879	2.42	
Conakry	14	2	33,142	5,265	7.00	
Fujairah	14	2	46,426	5,429	9.33	
Jakarta	13	29	9,652	44,702	0.45	
Shenzhen	13	36	48,309	266,058	0.35	
Durban	12	9	56,985	45,072	1.33	
Pointe Noire	12	4	44,305	16,799	3.43	

Global Containership Fleet Snapshot as of 20 sept 2026

Ship Status	Ships	TEU	Total TEU
Ships at port	1,183	5,846,034	
Active Ships	5,506	23,449,598	
Inactive Ships	61	168,358	
Ships at anchorage	1,138	5,076,183	
Ships in shipyard	207	586,520	

FUENTE Lynerlytica

09 Situación fletes marítimos - Índice mundial de flete de contenedores (Drewry)

El Índice Mundial de Contenedores de Drewry se mantuvo estable en 1.364 dólares por contenedor de 40 pies esta semana.





FUENTE World Container Index, Drewry Supply Chain Advisors

10 Análisis detallado

- El Índice Mundial de Contenedores de Drewry (WCI), el índice de referencia más utilizado por los equipos de compras subió un 1 % hasta situarse en 4.500 dólares por contenedor de 40 pies, impulsado por el aumento de las tarifas en la ruta comercial transpacífica.
- En el tráfico transpacífico, las tarifas de Shanghái a Los Ángeles aumentaron un 5 %, hasta los 7.712 dólares por contenedor de 40 pies, mientras que las de Shanghái a Nueva York subieron un 7 %, hasta los 10.394 dólares por contenedor de 40 pies. Las navieras están gestionando la capacidad mediante la suspensión de algunos viajes antes de la Semana Dorada china. Según el informe Container Capacity Insight de Drewry, se han anunciado nueve salidas canceladas para la próxima semana, frente a las ocho de esta semana, lo que indica una menor capacidad. Drewry prevé que las tarifas suban ligeramente la próxima semana ante la inminente demanda previa a la Semana Dorada y la continua gestión de la capacidad por parte de las navieras.
- En la ruta comercial Asia-Europa, las tarifas de Shanghái a Génova cayeron un 5 %, hasta los 4.016 dólares por contenedor de 40 pies, y bajaron un 9 %, hasta los 3.626 dólares por contenedor de 40 pies, de Shanghái a Róterdam. Según el Container Capacity Insight de Drewry, se han anunciado cuatro cancelaciones de salidas para la próxima semana, frente a la única de esta semana, lo que indica una capacidad limitada. El tiempo de espera en Shanghái aumentó de 65 horas en la semana 36 a 78 horas en la semana 37. Ante la

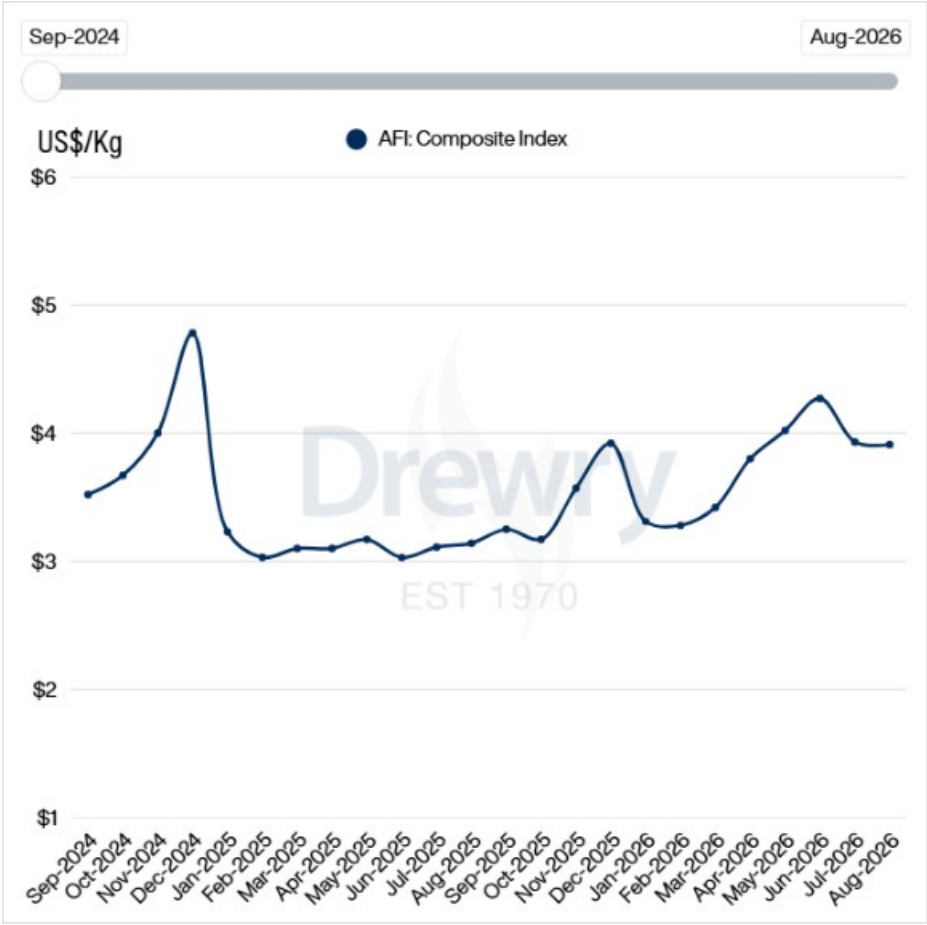
limitada capacidad y la continua congestión en Asia, Drewry prevé que las tarifas bajen ligeramente la próxima semana, ya que la demanda sigue siendo débil.

- El mercado de transporte de contenedores entre Oriente y Occidente sigue siendo incierto: las tarifas transpacíficas se ven respaldadas por la demanda previa a la Semana Dorada y por la gestión de la capacidad de las navieras, mientras que las tarifas entre Asia y Europa se enfrentan a una presión a la baja debido al retorno gradual de los servicios a través del Canal de Suez y a una demanda relativamente débil. Mientras tanto, los renovados riesgos de seguridad en torno al Mar Rojo y Bab el-Mandeb podrían afectar al ritmo de restablecimiento del servicio por el Canal de Suez, mientras que las posibles huelgas en los puertos alemanes podrían agravar la congestión y provocar alteraciones en los horarios en el norte de Europa. La congestión en los puertos asiáticos y la demanda previa a la Semana Dorada seguirán siendo factores clave para el mercado en las próximas semanas.

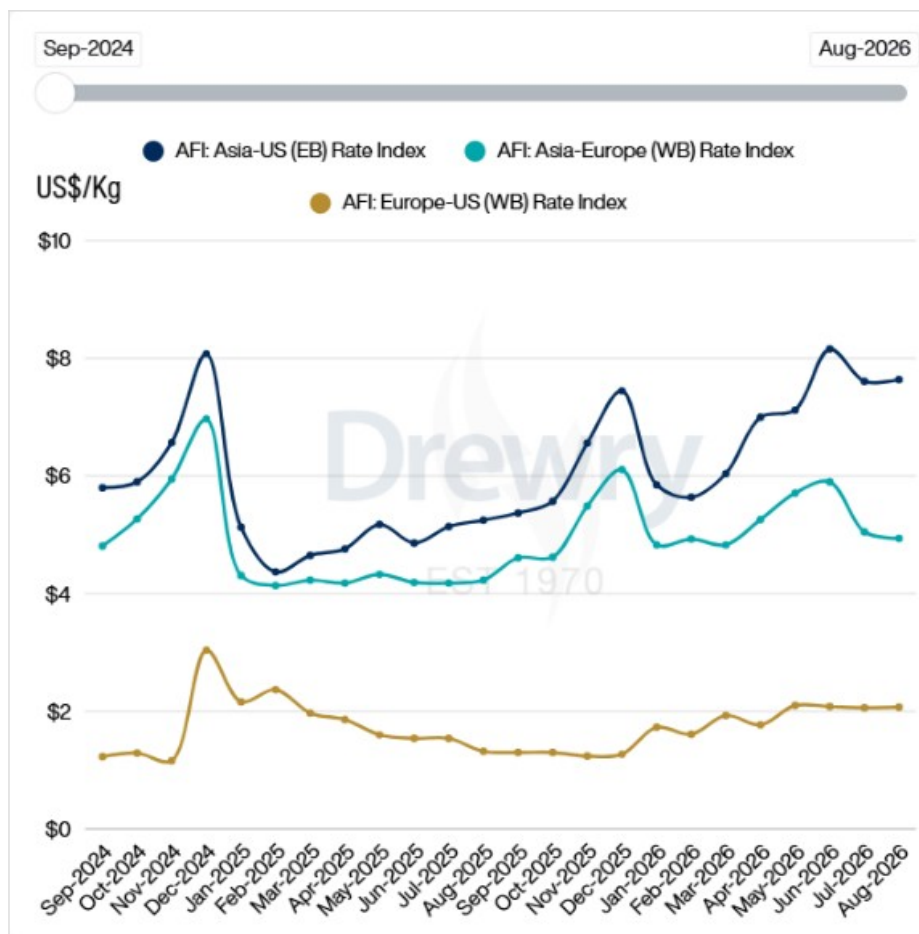
11 Tarifas de flete al contado por rutas principales. Evaluación en las ocho principales rutas

Route	Route code	3 Sept 2026	10 Sept 20...	17 Sept 2026	Weekly change (%)	Annual change (%)
Composite Index	WCI-COMPOSITE	\$4,465	\$4,476	\$4,500 ▲	1%	135%
Shanghai - Rotterdam	WCI-SHA-RTM	\$4,092	\$3,997	\$3,626 ▼	-9%	90%
Rotterdam - Shanghai	WCI-RTM-SHA	\$594	\$596	\$604 ▲	1%	32%
Shanghai - Genoa	WCI-SHA-GOA	\$4,368	\$4,216	\$4,016 ▼	-5%	88%
Shanghai - Los Angeles	WCI-SHA-LAX	\$7,185	\$7,352	\$7,712 ▲	5%	201%
Los Angeles - Shanghai	WCI-LAX-SHA	\$799	\$805	\$789 ▼	-2%	9%
Shanghai - New York	WCI-SHA-NYC	\$9,587	\$9,726	\$10,394 ▲	7%	191%
New York - Rotterdam	WCI-NYC-RTM	\$1,122	\$1,134	\$1,122 ▼	-1%	32%
Rotterdam - New York	WCI-RTM-NYC	\$3,052	\$3,126	\$3,121	0%	62%

Índice de precios del transporte aéreo de Drewry: índice compuesto (USD/kg)



Índice de precios del transporte aéreo de Drewry: rutas principales (USD/kg)



El índice Drewry Airfreight Price descendió un 1 % con respecto a julio, hasta situarse en una tarifa media mundial de 3,91 dólares, sin que se observaran cambios significativos en los principales sectores comerciales, salvo en la ruta Asia-Europa, donde las tarifas cayeron un 2 % en el sentido oeste y un 4 % en el sentido este.

Las tarifas en los demás sectores se mantuvieron estables o variaron un 1 %. La evolución de las tarifas refleja la bifurcación del comercio asiático, caracterizada por una sólida demanda hacia Norteamérica y una caída de los volúmenes hacia Europa, debida en gran medida al fin de la exención «de minimis» para los paquetes que entran en la Unión Europea, a lo que las aerolíneas respondieron con un desvío de los aviones de carga de la ruta Asia-Europa hacia las rutas transpacíficas.

En su mayor parte, las tarifas desde China y el Sudeste Asiático hacia Europa descendieron, mientras que los precios hacia el mercado estadounidense registraron aumentos o caídas moderadas.

El precio del combustible de aviación y su evolución ante el conflicto entre EE. UU. e Irán ha sido un factor determinante en la fijación de precios del transporte aéreo de mercancías.

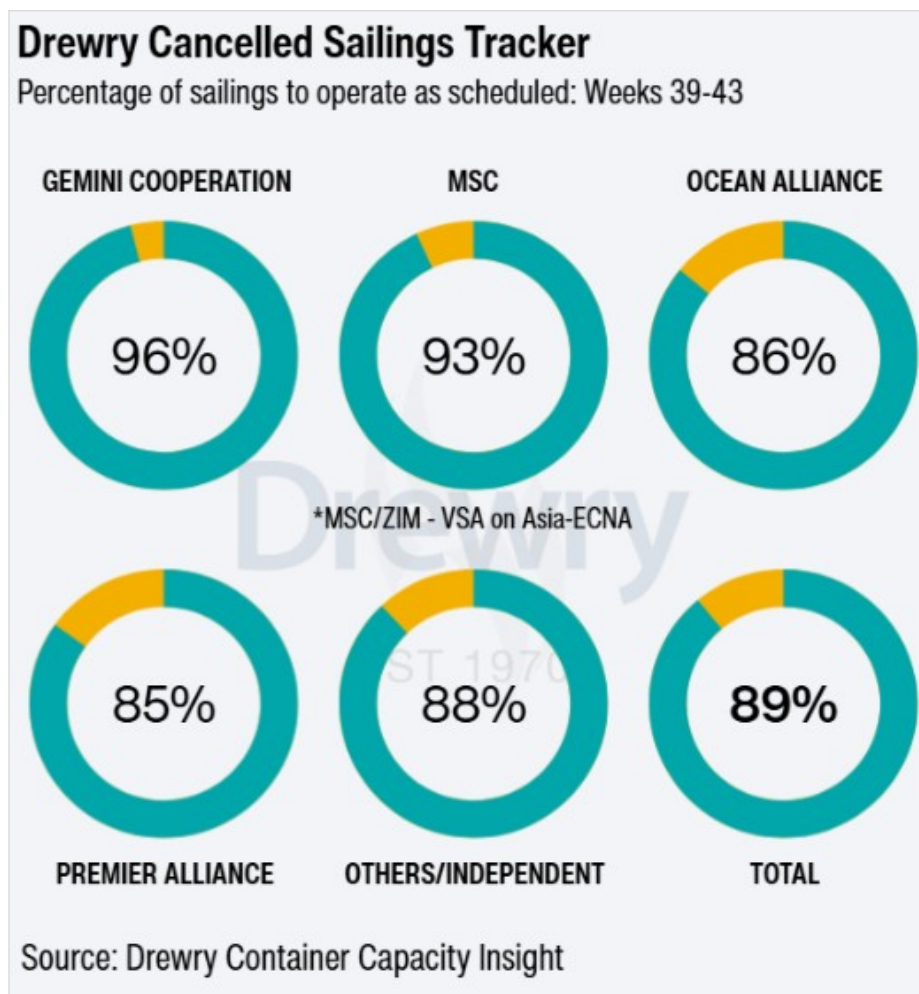
Las tarifas disminuyeron durante el alto el fuego, cuando ambas partes negociaban una resolución de la guerra, pero volvieron a subir tras el fracaso de las negociaciones y el intercambio de amenazas entre ambas partes.

Los recientes volúmenes de importación de contenedores en la costa oeste de EE. UU. apuntan a una temporada alta sólida, pero persiste el escepticismo.

Una temporada alta fuerte desplazaría parte del tráfico del transporte marítimo al aéreo, una opción que resulta hoy más atractiva, ya que el índice del multiplicador de precios entre el transporte aéreo y el marítimo lleva descendiendo desde mayo hasta situarse en un factor de 6,6 en agosto.

14 Salidas canceladas-Blank sailing

Rastreador semanal de salidas canceladas que ofrece una instantánea de las salidas en blanco anunciadas por cada alianza de navieras frente al número total de salidas programadas.



Las redes de contenedores se están reconfigurando en varios frentes, ya que las perturbaciones geopolíticas, los cambios en las rutas de los buques y los flujos estacionales de carga influyen en el mercado

El Índice Mundial de Contenedores (WCI) de Drewry se situó en 4.500 dólares por contenedor de 40 pies el 17 de septiembre, lo que supone un aumento del 1 % respecto a la semana anterior.

Las tarifas transpácificas subieron un 6 % respecto a la semana anterior, mientras que las tarifas entre Asia y Europa/el Mediterráneo cayeron un 7 %. Sin embargo, las tarifas transatlánticas se mantuvieron en general estables.

En este contexto, las navieras siguen ajustando la capacidad en las principales rutas este-oeste; se prevén 77 salidas canceladas desde la semana 39 (del 21 al 27 de septiembre) hasta la semana 43 (del 19 al 25 de octubre), de un total de 720 salidas previstas, lo que representa una tasa de cancelación del 11 %, aunque se espera que el 89 % de las salidas programadas se realicen según lo previsto.

Las interrupciones se concentran en la ruta transpácifica en dirección este (55 %), seguida de la ruta Asia-Europa del Norte/Mediterráneo (31 %) y la transatlántica (14 %).

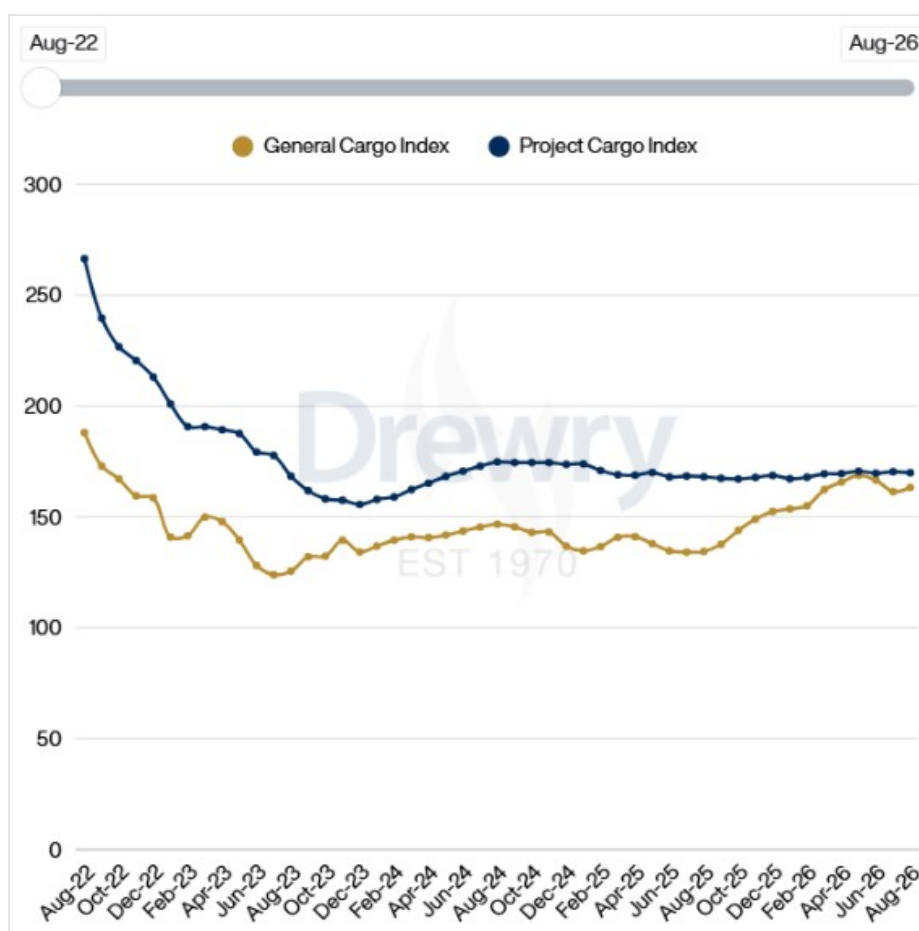
A medida que se acerca la Semana Dorada, la anticipación de la carga antes de las vacaciones y los nuevos ajustes de capacidad de las navieras podrían influir en la disponibilidad de espacio y los horarios de octubre.

Mientras tanto, los riesgos de seguridad en Oriente Medio siguen afectando a los flujos de transporte regionales, incluso a medida que más servicios vuelven a pasar por Suez. La congestión portuaria irregular y la fiabilidad de los horarios seguirán siendo factores importantes a tener en cuenta por los transportistas a medida que las redes se vayan adaptando.

La próxima edición de Container Capacity Insight seguirá evaluando cómo los flujos de carga de la Semana Dorada, los ajustes de capacidad y la evolución de las rutas por Suez determinan las tarifas de flete, el espacio disponible y la fiabilidad de los horarios en las principales rutas comerciales.

FUENTE Drewry

15 Índices de transporte marítimo de carga general



Los índices de transporte marítimo de carga fraccionada de Drewry ahora recogen tanto la carga de proyectos como la carga general, lo que ofrece una visión más clara del mercado. El punto de referencia de estos índices es enero de 2019 = 100.

NOTA Los índices anteriores se basan en las tarifas de fletamento a tiempo de diversos sectores y capacidades de buques, así como en una serie de tarifas de flete de contenedores de carga seca:

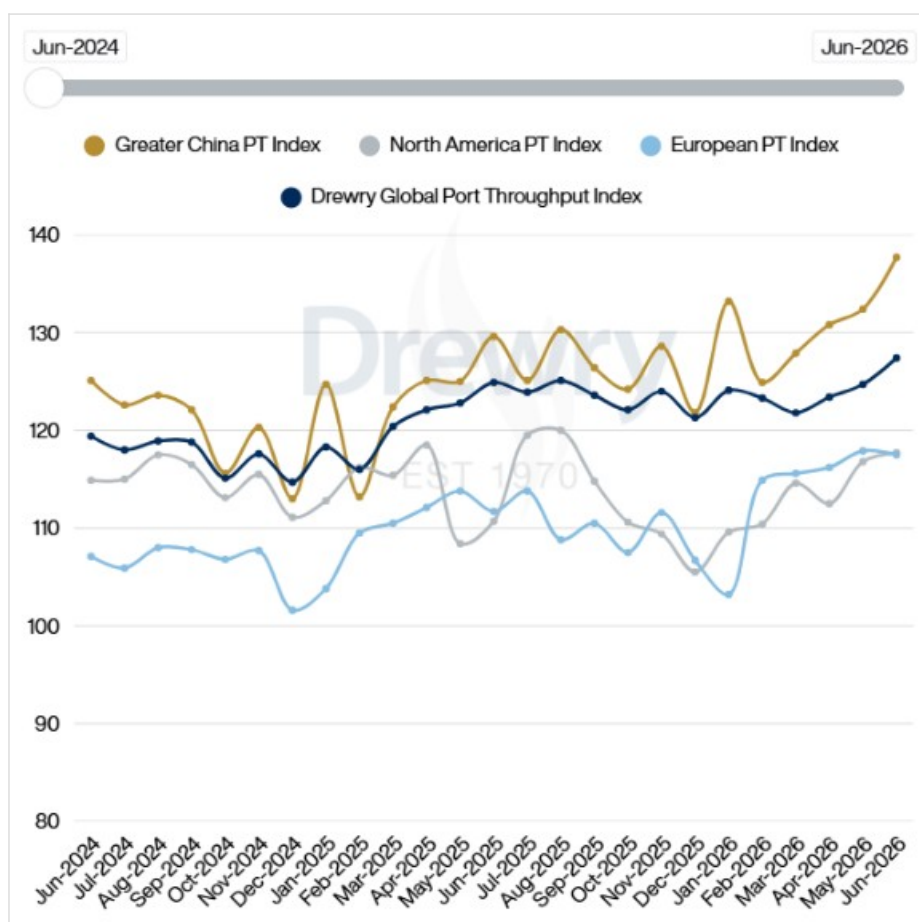
- El Índice de Carga General utiliza las tarifas de fletamento a tiempo de buques de carga general con capacidades comprendidas entre 3.000 y 20.000 dwt, pequeños buques de contenedores de enlace, graneleros de carga seca de tamaño «handysize», buques para el transporte de automóviles y una serie de tarifas de flete de contenedores de carga seca. La ponderación se basa en las proporciones estimadas de los tipos de carga en los buques de carga general y en la composición de la flota por categoría de tamaño.

- El Índice de Carga de Proyectos utiliza las tarifas de fletamento a tiempo de los buques de carga de proyectos con capacidades entre 10 000 y 25 000 dwt y todos los componentes del Índice de Carga General. La ponderación se basa en las proporciones estimadas de los tipos de carga en los buques de carga de proyectos y en la composición de la flota por categoría de tamaño.

16 Índice de tráfico portuario

Los Índices de Rendimiento Portuario de Contenedores de Drewry son una serie de índices de crecimiento/descenso de volumen ajustados al calendario basados en datos mensuales de rendimiento para una muestra de más de 340 puertos de todo el mundo, que representan más del 80% de los volúmenes mundiales. El punto base de los índices es enero de 2019 = 100.

Drewry ha desarrollado un modelo nowcasting que utiliza la capacidad de los buques y los datos de duración de las terminales (derivados de su modelo AIS patentado) para hacer predicciones a corto plazo del rendimiento portuario.



Último análisis de Drewry

- El Índice Global de Tráfico Portuario de Contenedores de Drewry aumentó un 2,2 % respecto al mes anterior en junio y un 1,2 % respecto al mismo mes del año anterior. A mediados de 2026, el tráfico global registraba un crecimiento moderado del 2,5 % en lo que va de año. El crecimiento se debió principalmente a la Gran China (6,0 % en lo que va de año), América Latina (5,6 % en lo que va de año) y Oceanía (4,6 % en lo que va de año). El crecimiento mundial se ha visto frenado por un crecimiento más lento en Europa (2,3 % en lo que va de año) y Norteamérica (0,0 % en lo que va de año). La situación se ha visto aún más afectada por el conflicto en Oriente Medio, donde los volúmenes han disminuido un 13,7 % en lo que va de año.

- El índice de tráfico portuario de contenedores de la Gran China subió un 4,0 % respecto al mes anterior en junio, lo que supone un aumento del 4,4 % respecto al mismo mes del año anterior. Todos los principales puertos registraron un aumento del tráfico en junio, y Shanghái, Shenzhen y Xiamen registraron un crecimiento interanual del volumen del 6,1 %, 7,9 % y 8,7 %, respectivamente. Por el contrario, los resultados anuales en el sudeste asiático fueron dispares en junio: el tráfico en Singapur aumentó un 3,2 %, en Laem Chabang un 2,1 %, mientras que en Port Klang descendió un 1 %.
- El índice de tráfico de contenedores de los puertos norteamericanos subió un 0,8 % respecto al mes anterior en junio y un 6,0 % interanual, pero, a pesar de los indicios de un inicio precoz de la temporada alta, la tasa de crecimiento media móvil de los últimos 12 meses se mantuvo en terreno negativo, en el -0,7 %. Casi todos los principales puertos estadounidenses registraron un crecimiento de dos dígitos en junio. Entre ellos se encuentran los cinco principales: Los Ángeles (+12,4 % interanual), Long Beach (+10,6 % interanual), Nueva York (+11,9 % interanual), Savannah (+17,9 % interanual) y Houston (+17,5 % interanual), y Los Ángeles superó la barrera del millón de TEU por segunda vez en su historia.
- El Índice de Tráfico de Puertos de Contenedores de Europa cayó un 0,3 % intermensual en junio, pero se mantuvo con un aumento del 2,0 % interanual. Los volúmenes en Amberes-Brujas descendieron en junio, registrando una caída del 14 % intermensual y del 0,5 % interanual, mientras que, en el Mediterráneo oriental, Port Said registró un crecimiento del 0,7 % intermensual y del 7,3 % interanual.

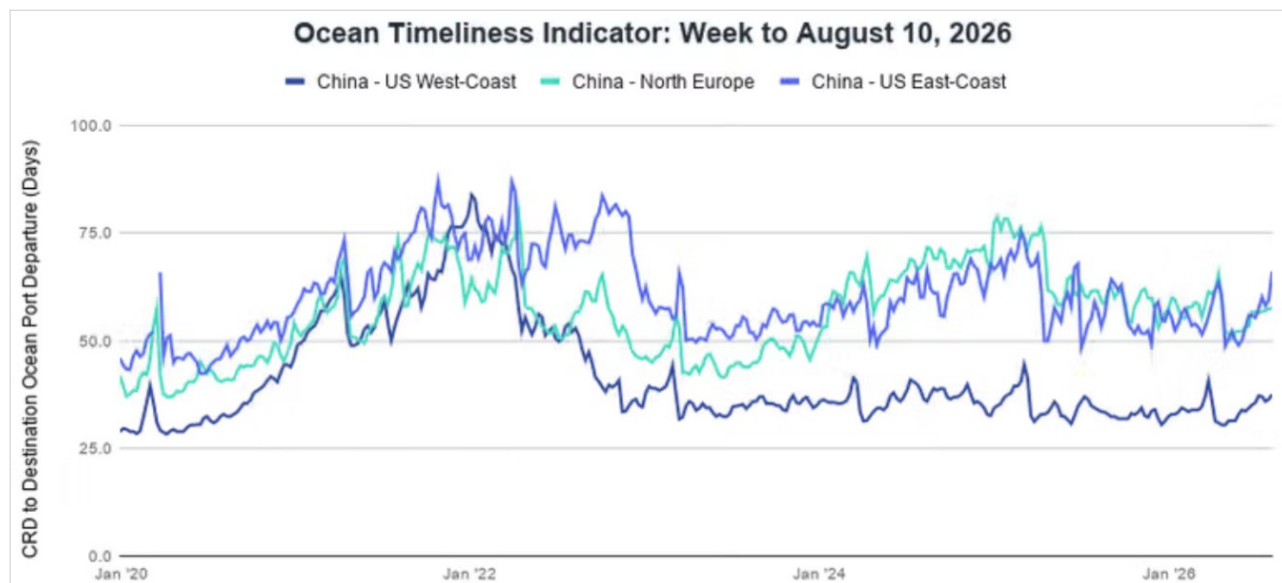
* Cabe señalar que la cifra del índice correspondiente a África se basa en una muestra relativamente pequeña, por lo que debe interpretarse con cautela.

Las cifras correspondientes a junio de 2026 incluyen algunas estimaciones sobre el volumen de tráfico portuario, que están sujetas a revisiones posteriores.

Index	Jun 2025	May 2026	Jun 26 #	Jun 26 vs May 26 (%)	Jun 26 vs Jun 25 (%)
Global	125.9	124.7	127.4	2.2% ▲	1.2% ▲
Greater China	131.9	132.4	137.7	4.0% ▲	4.4% ▲
Asia (excl. China)	123.5	125.7	127	1.1% ▲	2.9% ▲
Middle East & South Asia	133.5	97.8	99.6	1.9% ▲	-25.4% ▼
Europe	115.2	117.9	117.5	-0.3% ▼	2.0% ▲
North America	111	116.8	117.7	0.8% ▲	6.0% ▲
Latin America	145.5	151	153.2	1.4% ▲	5.3% ▲
Africa *	128.1	117.3	135.7	15.7% ▲	5.9% ▲
Oceania	112	113.5	114.1	0.5% ▲	1.9% ▲

17 Indicador de puntualidad marítima

METODOLOGÍA El Indicador de Puntualidad Marítima (OTI) de Flexport utiliza datos de las operaciones de transporte marítimo de Flexport para obtener una visión amplia del viaje de un contenedor. Actualizado semanalmente, muestra el tiempo que se tarda en transitar desde la fecha de preparación de la carga lista en la puerta de los exportadores hasta la fecha de salida del puerto de destino, cuando los productos están listos para salir del puerto y dirigirse hacia los importadores. Las medidas se muestran para las rutas de Extremo Oriente en dirección Oeste (por ejemplo, de China a Europa) y Transpacífico en dirección Este (por ejemplo, de China a EE.UU.). Encontrará más detalles sobre la OTI en nuestro informe de antecedentes.



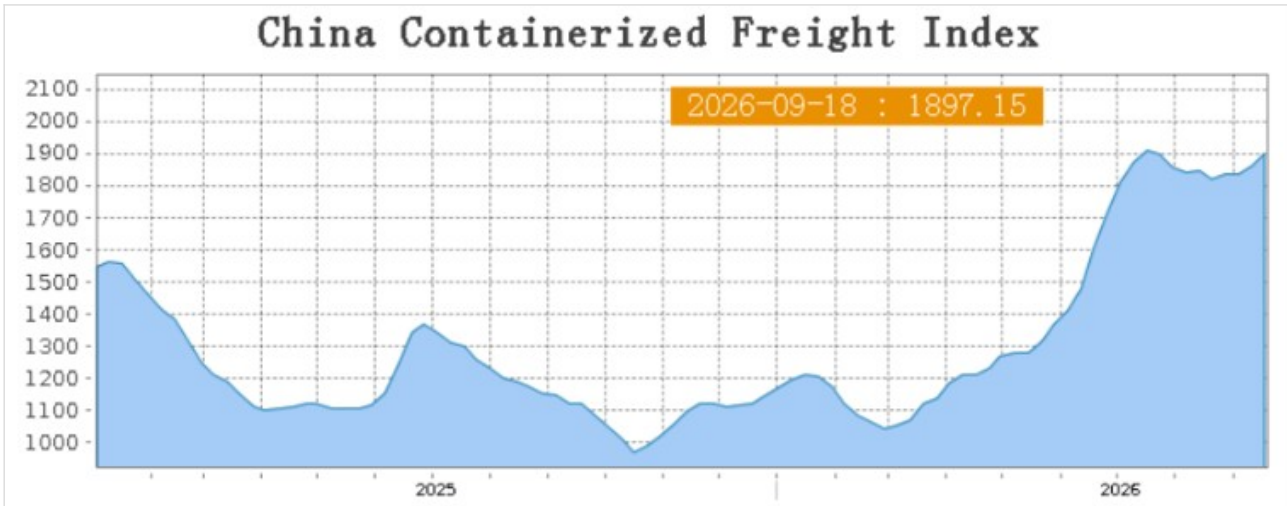
El tiempo de tránsito aumentó de China a la costa oeste de EE. UU., aumentó de China a la costa este de EE. UU. y se mantuvo constante de China al norte de Europa.

El tiempo de tránsito aumentó de 36,5 días a 37,6 días desde China hasta la costa oeste de EE. UU.; aumentó de 59,5 días a 66,1 días desde China hasta la costa este de EE. UU.; y se mantuvo sin cambios en 57,6 días desde China hasta el norte de Europa.

FUENTE Flexport

18 Índice CCFI-China Containerized Freight Index

China Containerized Freight Index			
Description	Previous Index 2026-09-11	Current Index 2026-09-18	Weekly Growth (%)
COMPOSITE INDEX	1862.18	1897.15	1.9%
JAPAN	972.28	992.91	2.1%
EUROPE	2139.54	2115.41	-1.1%
W/C AMERICA	1642.39	1642.51	0%
E/C AMERICA	1867.19	1899.26	1.7%
KOREA	659.46	682.08	3.4%
SOUTHEAST	1074	1112.32	3.6%
MEDITERRANEAN	2643.21	2609.9	-1.3%
AUSTRALIA/NEW ZEALAND	1717.24	1769.58	3%
SOUTH AFRICA	1487.1	1372.03	-7.7%
SOUTH AMERICA	1653.24	1672.24	1.1%
WEST EAST AFRICA	1126.06	1109.76	-1.4%
PERSIAN GULF/RED SEA	3669.37	4124.9	12.4%



El CCFI tomó el 1 de enero de 1998 como período básico, con un índice básico de 1.000 puntos.

Patrocinado por el Ministerio de Transporte y formulado por la Bolsa de Transporte Marítimo de Shanghai, el índice CCFI-China (Export) Containerized Freight Index, sirve de barómetro del mercado del transporte marítimo de contenedores entre China y 14 rutas comerciales internacionales <https://www.balticexchange.com/en/data-services/routes.html> y la recopilación de fletes de 23 navieras entre las que se encuentran,

CMA-CGM, COSCO Shipping Lines Co., Ltd., China United Lines Ltd., EVERGREEN MARINE CORP. (TAIWÁN) LTD., Hamburg Süd (China) Limited, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, Heung-A, KMTC , Maersk, MSC, ONE , OOCL, PIL, RCL, Shanghai Hai Hua Shipping, Shanghai Jin Jiang Shipping, Sinotrans Container Lines, SITC

Container Lines, Yang Ming Marine Transport Corp, Wan Hai Lines Ltd., T.S. LINES LIMITED, ZIM Integrated Shipping Services (China) Co., LTD.

El CCFI está considerado como el segundo índice de fletes más influyente del mundo, tras el Baltic Dry Bulk Freight Index, y ha sido citado como estadística fidedigna en los anales del transporte marítimo publicados por la UNCTAD, órgano principal de la Asamblea General de las Naciones Unidas en la esfera del comercio y el desarrollo.

19 Baltic dry bulk freight index

El principal índice de fletes marítimos de la Bolsa del Báltico, que mide el coste del transporte marítimo de mercancías en todo el mundo, avanzó el miércoles por cuarta sesión consecutiva, con una subida del 2,4%, hasta un máximo de más de 14 meses de 2.105 puntos.

El índice capesize, que mide los buques que suelen transportar cargamentos de 150.000 toneladas, como mineral de hierro y carbón, también subió por cuarto día consecutivo, sumando un 2,5% hasta un máximo de casi 17 meses; y el índice panamax, que mide los buques que suelen transportar cargamentos de carbón o grano de unas 60.000 a 70.000 toneladas, subió por segunda sesión consecutiva, sumando un 3,5% hasta 1.619 puntos.

Entre los buques más pequeños, el índice supramax prolongó su racha de siete sesiones de ganancias, sumando 8 puntos y situándose en 1.285 puntos.

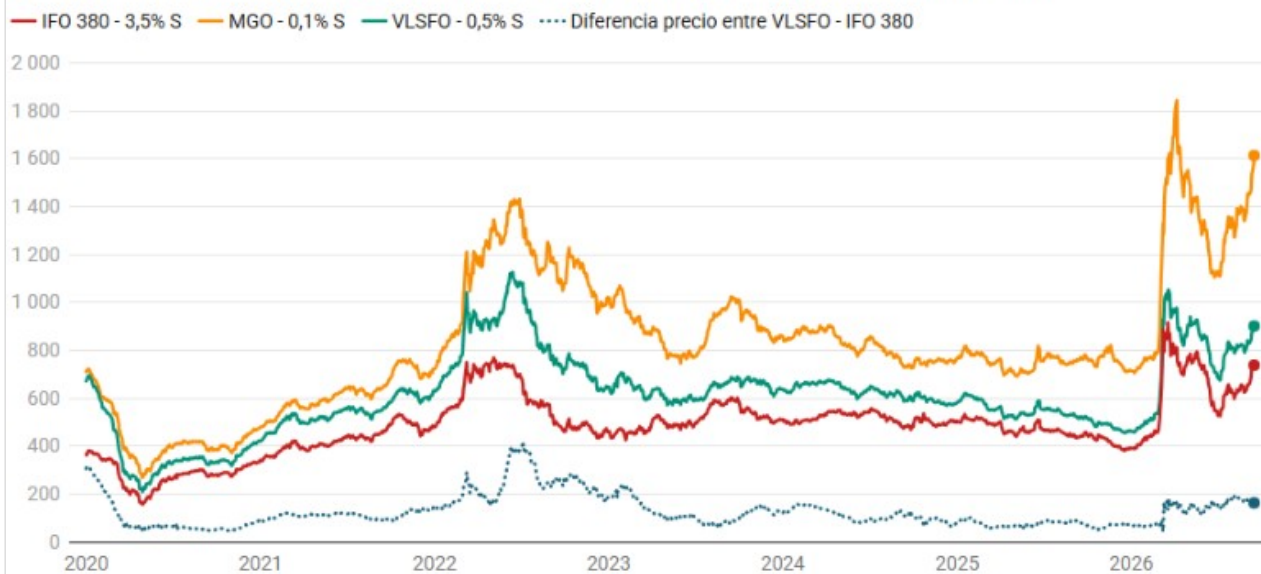
"La escasez de oferta en el Atlántico Norte, junto con el aumento de los envíos de carbón a Europa, han reforzado las tarifas (en el sector capesize), a pesar de la debilidad de las exportaciones de mineral de hierro de Brasil y Australia Occidental. En el sector Panamax, se produjo un aumento de la demanda de carga en el mercado del Pacífico", según Intermodal shipbroking.



20 Combustibles marinos

Precio de los combustibles marinos 2020-2025 (\$/t)

Evolución del precio de los combustibles marinos en los 20 puertos del mundo de mayor distribución.



21 Combustibles terrestres – Fuel surcharge

La variación del precio del gasóleo te servirá para comprobar cómo se aplica en Fuel Surcharge que te estarán aplicando los transportistas.

https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/20260420_nota_metodologica_variacion_precio_transporte.pdf



Variación del precio del gasóleo

Precio a fecha de celebración del contrato (14/09/2026): **1.51573 € / litro**

Precio a fecha de realización del transporte (21/09/2026): **1.58517 € / litro**

Variación del precio* (Coeficiente G a aplicar): **4.6%**

** Precio de adquisición del combustible, sin tener en cuenta el Impuesto sobre el Valor Añadido ni la devolución parcial por el gasóleo profesional.*

Precio antes de impuestos (PAI) a fecha de realización del transporte (21/09/2026): **1.40617 € / litro**

Coeficiente C a aplicar en fórmula de revisión de precios del transporte:

Tipo de vehículo	Coeficiente C
Vehículos con una masa máxima autorizada igual o superior a 20.000 kilogramos, con excepción de los de obras	0.5
Vehículos con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos e inferior a 20.000 kilogramos, con excepción de los de obras	0.3
Vehículos de obras con una masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos	0.3
Vehículos con una masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kilogramos	0.2



Evolución semanal del precio del gasóleo



Fecha	Precio* (€ / litro)
14/09/2026	1.51573 €
21/09/2026	1.58517 €

** Precio de adquisición del combustible, sin tener en cuenta el Impuesto sobre el Valor Añadido ni la devolución parcial por el gasóleo profesional.*

Fuente: Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico

22 Combustible aviación

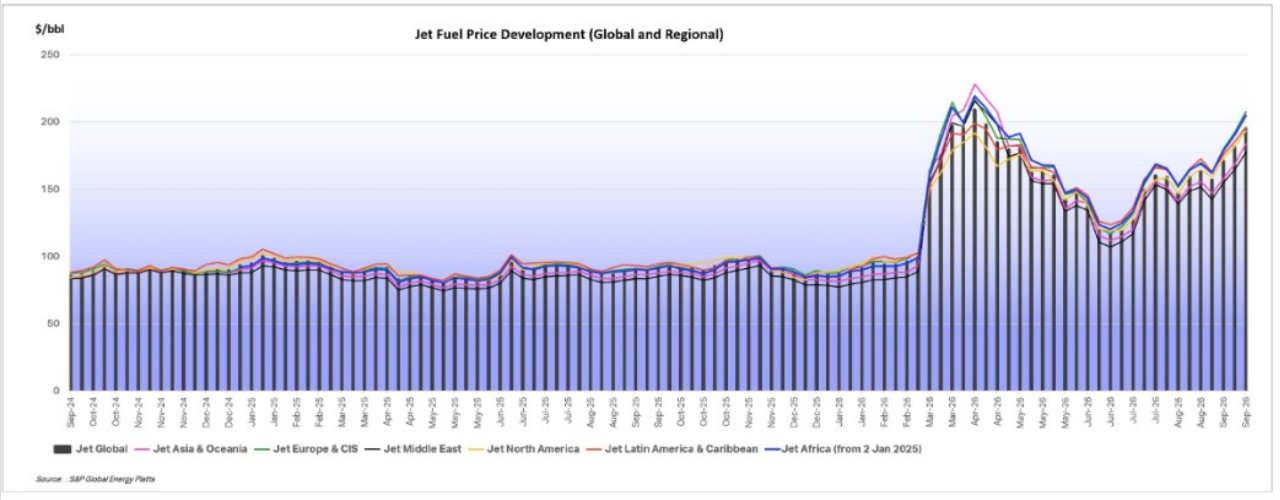
Índice de precios del combustible de aviación, muestra el precio medio mundial pagado en refinería por el combustible para aviones en la fecha indicada.

Evolución reciente de los precios del combustible para reactores

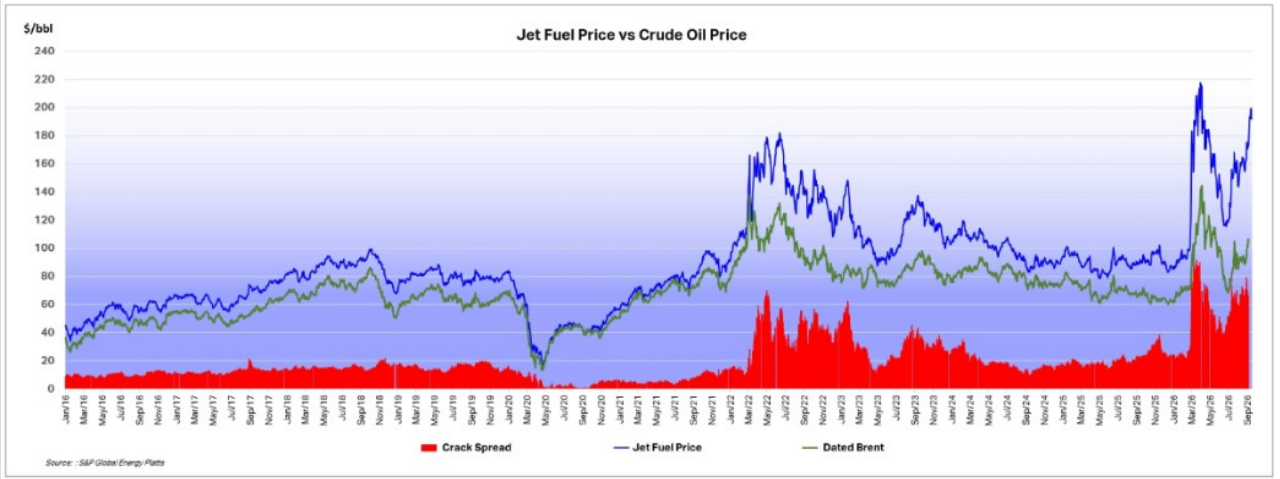
Recent Jet Fuel Price Development

Week ending	Index Value (Year 2000 = 100)	Weekly Average Price \$/bbl	Change vs prior week	Weekly Average Crack Spread \$/bbl
18 Sept 2026	532.8	194.90	7.4%	67.14
11 Sept 2026	496.0	181.46	6.1%	67.80
4 Sept 2026	467.5	171.01	9.0%	74.17
28 Aug 2026	428.8	156.85	-4.3%	67.06
21 Aug 2026	448.0	163.87	3.1%	70.92

Taking a Look at the Price Action over the Past 24 Months



Jet Fuel Price Developments - Longer Term Perspective



FUENTE IATA

23 Lecturas

RECURSO	WEB
comercio.gob.es	comercio.gob.es/ImportacionExportacion/L...
Revista Moneda Única	monedaunica.net/secciones/revista-edicio...
ICE-Información Comercial Española	revistasice.com
todotransporte.com	todotransporte.com/revistas.php
forwardermagazine.com · read forwarder	forwardermagazine.com/read-forwarder
forwardermagazine.com · usa	forwardermagazine.com/usa
aircargonews.net	aircargonews.net/air-cargo-news-archive
Air Cargo Week	issuu.com/azurainternational
Ecommerce News Magazine	ecommerce-news.es/medios/revistas
Logística Profesional	logisticaprofesional.com/estatica/nuevo-...
Revista Olimerca	olimerca.com/hemeroteca
Cuadernos profesionales de logística	logistica.cdecomunicacion.es
Auto revista	auto-revista.com/estatica/nuevo-numero
Revista Info Retail	revistainforetail.com/hemeroteca/Revista...
Transporte3	transporte3.com/revista/481

24 Oportunidades de negocio

RECURSO	WEB
icex.es	icex.es/icex/es/navegacion-principal/tod...
extenda.es	extenda.es/extenda-oportunidades-de-nego...

25 Próximas ferias o eventos

RECURSO	WEB
portalferias.com	portalferias.com
nferias.com	nferias.com
auma.de	auma.de/es/exponer-en-ferias/buscar-ferias
eventseye.com	eventseye.com
10times.com	10times.com

26 Misiones empresariales

RECURSO	WEB
internacional.camaramadrid.es	internacional.camaramadrid.es/promocion-...
extenda.es	extenda.es/agenda/?vista=mensual

27 Ofertas de trabajo

RECURSO	WEB
icex.es	icex.es/icex/es/navegacion-principal/que...
freightcareers.freightwaves.com	freightcareers.freightwaves.com/jobs
splash247.com	splash247.com/jobs
nexotrans.com	nexotrans.com/seccion/23/Bolsa-de-empleo
tradeready.ca	tradeready.ca/jobs
forwardingjobs.com	forwardingjobs.com/latest-jobs
headforduk.com	headforduk.com/jobs
headfordusa.com	headfordusa.com/jobs
headfordeurope.com	headfordeurope.com/vacancies
tdrjobs.com	tdrjobs.com

Descargo de responsabilidad y derechos de terceros

1. Finalidad del informe

El presente informe se elabora exclusivamente con fines **informativos, divulgativos y de análisis** relacionados con el comercio internacional, comercio exterior, transporte, logística, mercados de transporte y cadenas de suministro.

La información contenida en este informe **no constituye asesoramiento jurídico, financiero, empresarial, comercial, logístico ni de cualquier otra naturaleza**, ni debe interpretarse como una recomendación, propuesta, oferta, garantía o indicación de actuación.

El informe tiene como finalidad facilitar al lector información procedente de diferentes fuentes y ayudarlo a conocer y comprender determinados acontecimientos, datos, tendencias e indicadores del mercado.

2. Fuentes de información

La información contenida en este informe ha sido recopilada a partir de numerosas fuentes públicas y privadas, publicaciones especializadas, medios de comunicación, organismos, empresas, consultoras, proveedores de información y otros sitios o publicaciones relacionados con las materias tratadas.

Cuando se utiliza información procedente de terceros, **se identifica la fuente correspondiente y, cuando se dispone de dicha información, el autor, publicación, organismo o titular correspondiente.**

Siempre que resulta posible, se facilita asimismo la referencia o enlace a la fuente original.

El informe puede contener información procedente, entre otras, de fuentes especializadas en fletes, transporte marítimo, transporte aéreo, congestión portuaria, capacidad, puntualidad, índices de transporte y comercio internacional.

3. Derechos de autores y terceros

El presente informe puede incluir **textos, fragmentos de textos, titulares, fotografías, gráficos, tablas, infografías, capturas de pantalla, ilustraciones, logotipos, marcas y otros materiales pertenecientes a terceros.**

El responsable de este informe no reclama la autoría ni la titularidad de dichos materiales.

Todos los derechos de propiedad intelectual e industrial que legalmente correspondan sobre dichos contenidos pertenecen a sus respectivos **autores, creadores, fotógrafos, periodistas, publicaciones, empresas, organismos, proveedores de información o demás titulares de derechos.**

La inclusión de un determinado material en este informe **no supone la transmisión, cesión, adquisición ni apropiación de los derechos correspondientes a dicho material.**

Los derechos sobre cada obra o contenido permanecen en todo momento en sus respectivos titulares, en los términos establecidos por la legislación aplicable.

4. Identificación de las fuentes y atribución

El responsable de este informe procura identificar de forma clara la procedencia de los contenidos utilizados.

Por ello, las imágenes, gráficos, textos, datos y demás materiales procedentes de terceros se acompañan, cuando resulta posible, de la correspondiente indicación de **fuentes, autor, publicación o titular.**

La indicación de la fuente tiene como finalidad **reconocer la procedencia del contenido y permitir al lector localizar y consultar la fuente original.**

La inclusión de una atribución o referencia **no significa que el responsable del informe afirme ser titular de los derechos sobre el contenido de terceros.**

Asimismo, la indicación de la fuente **no debe interpretarse por sí sola como una declaración de que exista una autorización general para reproducir cualquier contenido de dicha fuente.**

La utilización de materiales de terceros queda en todo caso sometida a los derechos y condiciones que resulten legalmente aplicables.

La legislación española contempla determinados límites al derecho de autor, entre ellos los relativos a citas y reseñas y determinados trabajos sobre temas de actualidad, pero dichos límites están sujetos a sus propios requisitos y condiciones.

5. Contenido elaborado a partir de fuentes de terceros

La información procedente de terceros puede ser **seleccionada, organizada, resumida, comparada, contextualizada o utilizada como base para comentarios y análisis propios**.

La selección, estructura, organización y elaboración editorial del presente informe corresponden a su responsable en aquello que resulte susceptible de protección conforme a la legislación aplicable.

Esto **no implica que los contenidos originales utilizados como fuentes dejen de pertenecer a sus respectivos autores o titulares**.

Cuando una información, dato, análisis, previsión o comentario pertenece a una fuente determinada, dicha circunstancia debe entenderse atribuida a esa fuente y no necesariamente como una opinión, previsión o conclusión del responsable del presente informe.

6. Fletes, tarifas, índices y previsiones

Los fletes, tarifas, índices, gráficos, datos históricos, previsiones y demás indicadores incluidos en este informe tienen **carácter exclusivamente informativo** y corresponden al periodo o fecha indicados en cada caso.

Ningún dato, gráfico, comentario, análisis o previsión contenido en este informe constituye una garantía de que los fletes, tarifas, costes, índices o cualquier otro indicador vayan a subir, bajar o mantenerse en un determinado nivel.

El hecho de que el informe recoja una subida, una bajada, una tendencia histórica o una previsión realizada por una determinada fuente **no significa que dicha evolución vaya necesariamente a producirse en el futuro**.

En particular, el responsable del informe **no afirma ni garantiza que los fletes vayan a subir, bajar o mantenerse**, ni que cualquier previsión contenida en el informe vaya a cumplirse.

Los mercados de transporte pueden verse afectados por numerosos factores, entre ellos la oferta y demanda, capacidad disponible, congestión portuaria, disponibilidad de equipos, combustible, conflictos geopolíticos, regulación, meteorología, estacionalidad, cancelaciones de salidas, cambios de rutas y otros acontecimientos previsibles o imprevisibles.

Por tanto, **los datos históricos no constituyen una garantía ni una predicción del comportamiento futuro de los mercados**.

7. Ausencia de recomendación o asesoramiento

Nada de lo contenido en este informe debe interpretarse como una recomendación para:

- contratar o no contratar un determinado flete;
- aceptar o rechazar una tarifa;
- comprar o vender mercancías;
- importar o exportar;
- contratar un determinado transporte;
- seleccionar una naviera, aerolínea, transitario u operador logístico;
- elegir una ruta, puerto o aeropuerto;
- reservar capacidad;
- adelantar o retrasar una operación;
- contratar un seguro;
- modificar una estrategia logística;
- realizar una inversión;
- realizar una operación financiera;
- adoptar cualquier otra decisión empresarial, comercial o económica.

El informe no pretende sustituir el análisis particular que deba realizar cada lector en función de sus propias circunstancias.

8. Responsabilidad exclusiva del lector

El lector es el único responsable de la interpretación, valoración y utilización que realice de la información contenida en este informe.

El acceso al informe no crea entre el responsable del mismo y el lector ninguna relación de asesoramiento, consultoría, agencia, representación, mandato, intermediación o recomendación profesional, salvo que exista un acuerdo específico e independiente que establezca expresamente lo contrario.

Cada lector deberá realizar por su propia cuenta las comprobaciones, verificaciones y análisis que considere necesarios antes de adoptar cualquier decisión.

La decisión de utilizar o no utilizar la información contenida en este informe corresponde exclusivamente al lector.

9. Exclusión de responsabilidad por las decisiones del lector

En la máxima medida permitida por la legislación aplicable, **el responsable de este informe no será responsable de las decisiones, actuaciones, omisiones, operaciones o estrategias que cualquier lector, usuario, empresa, profesional o tercero adopte basándose total o parcialmente en la información contenida en el mismo.**

Esta exclusión comprende, entre otros, los efectos derivados de decisiones relacionadas con:

- fletes y tarifas;
- transporte marítimo, aéreo, terrestre o multimodal;
- contratación de servicios logísticos;
- elección de rutas, puertos o aeropuertos;
- compras y ventas internacionales;
- importaciones y exportaciones;
- contratación de seguros;
- reservas de espacio o capacidad;
- inventarios y stocks;
- elección de proveedores;
- operaciones comerciales;
- financiación;
- inversiones;
- planificación logística;
- previsiones de mercado.

10. Pérdidas derivadas de la evolución de los fletes y mercados

De forma expresa, **el responsable de este informe no asume responsabilidad por las pérdidas, costes, sobrecostes, diferencias de precio, lucro cesante, pérdida de oportunidad, daños o perjuicios que pudieran producirse porque un lector haya interpretado o considerado que los fletes, tarifas, costes, índices o cualquier otro indicador iban a subir, bajar o mantenerse en un determinado nivel.**

En consecuencia, el responsable del informe no será responsable de las consecuencias económicas que puedan derivarse de que un lector, basándose en la información contenida en el informe:

- haya contratado un flete;
- haya rechazado un flete;
- haya contratado anticipadamente un transporte;
- haya retrasado una contratación;
- haya comprado o vendido;
- haya reservado espacio;
- haya cancelado una reserva;
- haya cambiado una ruta;
- haya elegido un proveedor;
- haya modificado una operación logística;
- o haya adoptado cualquier otra decisión.

Las consecuencias económicas de tales decisiones corresponden exclusivamente a quien las adopta, dentro de los límites que establezca la legislación aplicable.

11. Ausencia de garantía sobre la información

Aunque se procura utilizar fuentes consideradas fiables y contrastar la información disponible, **no se garantiza que la información contenida en este informe sea completa, exacta, actualizada, libre de errores u omisiones o adecuada para una finalidad concreta.**

La información procedente de terceros puede ser modificada, corregida o actualizada después de la elaboración del informe.

Asimismo, las fuentes pueden utilizar metodologías, criterios, periodos de referencia o sistemas de medición diferentes.

Por ello, el lector deberá acudir a las fuentes originales cuando necesite comprobar un dato concreto o utilizarlo para una decisión determinada.

12. Información de terceros y opiniones

Las opiniones, previsiones, estimaciones, análisis y comentarios que procedan de terceros **pertenecen a sus respectivos autores o fuentes**.

Su reproducción, referencia o resumen dentro de este informe no implica necesariamente que el responsable del informe comparta dichas opiniones, previsiones o conclusiones.

Cuando una determinada previsión o análisis sea atribuible a una fuente concreta, deberá entenderse como una **previsión o análisis de dicha fuente**, y no como una garantía o predicción realizada por el responsable del presente informe.

13. Enlaces y sitios web de terceros

El informe puede incluir enlaces a páginas web, publicaciones y servicios pertenecientes o gestionados por terceros.

El responsable del informe no controla dichos sitios y no se responsabiliza de:

- sus contenidos;
- su disponibilidad;
- sus modificaciones posteriores;
- sus políticas de privacidad;
- sus condiciones de utilización;
- sus productos o servicios;
- ni de las consecuencias derivadas del acceso o utilización de dichos sitios.

El acceso a las fuentes externas queda sujeto a las condiciones establecidas por sus respectivos titulares.

14. Solicitudes de autores y titulares de derechos

Si cualquier autor, fotógrafo, periodista, publicación, empresa, organismo, proveedor de información, titular de derechos o representante debidamente acreditado considera que algún contenido incluido en este informe afecta a sus derechos, podrá comunicarlo a:

diego@diegocarmona.com

La comunicación deberá identificar suficientemente el material afectado, indicar el derecho que se considera afectado y, cuando corresponda, acreditar o facilitar información suficiente sobre la titularidad alegada.

Una vez recibida una comunicación suficientemente fundamentada, **se estudiará el caso y, cuando proceda, podrán adoptarse las medidas oportunas**, incluyendo la corrección de la atribución, la incorporación de información adicional sobre la fuente, la sustitución del material o su retirada.

15. Marcas, logotipos y signos distintivos

Las marcas, nombres comerciales, logotipos, denominaciones y demás signos distintivos que puedan aparecer en este informe **pertenecen a sus respectivos titulares**.

Su utilización o aparición en el documento tiene carácter exclusivamente informativo, identificativo o de referencia y **no implica patrocinio, autorización, asociación, representación o respaldo por parte de sus respectivos titulares**, salvo que expresamente se indique lo contrario.

16. Titularidad del propio informe

La estructura, selección, organización, recopilación y elaboración editorial del presente informe corresponden a su responsable en aquello que resulte susceptible de protección conforme a la legislación aplicable.

Esta titularidad **no comprende ni afecta a los derechos de terceros sobre sus respectivos textos, fotografías, gráficos, tablas, infografías, marcas, logotipos, datos u otros materiales incorporados o referenciados en el informe**.

Los derechos correspondientes a dichos materiales permanecen en sus respectivos autores o titulares.

17. Alcance de la exclusión de responsabilidad

Las exclusiones y limitaciones de responsabilidad contenidas en este documento se aplicarán **en la máxima medida permitida por la legislación aplicable**.

Nada de lo dispuesto en este descargo pretende excluir o limitar aquellas responsabilidades que legalmente no puedan ser excluidas o limitadas.

En particular, ninguna disposición de este documento pretende excluir responsabilidades que, por imperativo legal, no puedan ser objeto de renuncia, exclusión o limitación.

18. Utilización bajo responsabilidad del lector

EL LECTOR RECONOCE Y ACEPTA QUE EL ACCESO, LECTURA, INTERPRETACIÓN Y UTILIZACIÓN DE LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN ESTE INFORME SE REALIZAN BAJO SU PROPIA RESPONSABILIDAD.

CUALQUIER DECISIÓN QUE EL LECTOR ADOpte COMO CONSECUENCIA, TOTAL O PARCIAL, DE LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN ESTE INFORME SERÁ ADOPTADA POR SU PROPIA CUENTA Y RIESGO.

EN PARTICULAR, NINGÚN DATO, GRÁFICO, ÍNDICE, TARIFA, FLETE, PREVISIÓN O ANÁLISIS CONTENIDO EN EL INFORME DEBE ENTENDERSE COMO UNA GARANTÍA DE LA EVOLUCIÓN FUTURA DEL MERCADO.

Para mayor información visita el [aviso legal](#), [condiciones de uso y servicio](#), además de la [política de privacidad](#) y [condiciones de contratación](#).