



Transporte marítimo de contenedores

Precios, cárteles y megabuques

Andrei David Dima Avram

Índice

1. Introducción.
2. Demanda actual.
3. Régimen de precios.
4. Cáteles y competencia.
5. Megabuques.
6. Tendencias y desafíos futuros.
7. Bibliografía.



Comercio marítimo

Revolución logística y
globalista



Uso de los contenedores
desde 1956



80%-90% del comercio
global



20 billones USD/año



La revolución del contenedor

Primer transporte de
contenedores

1956

Primera ruta
transatlántica

1966

Servicios regulares de
contenedores

1970

1980

Auge del comercio
asiático

2006

Buques con 10.000
contenedores (TEUs)

2021

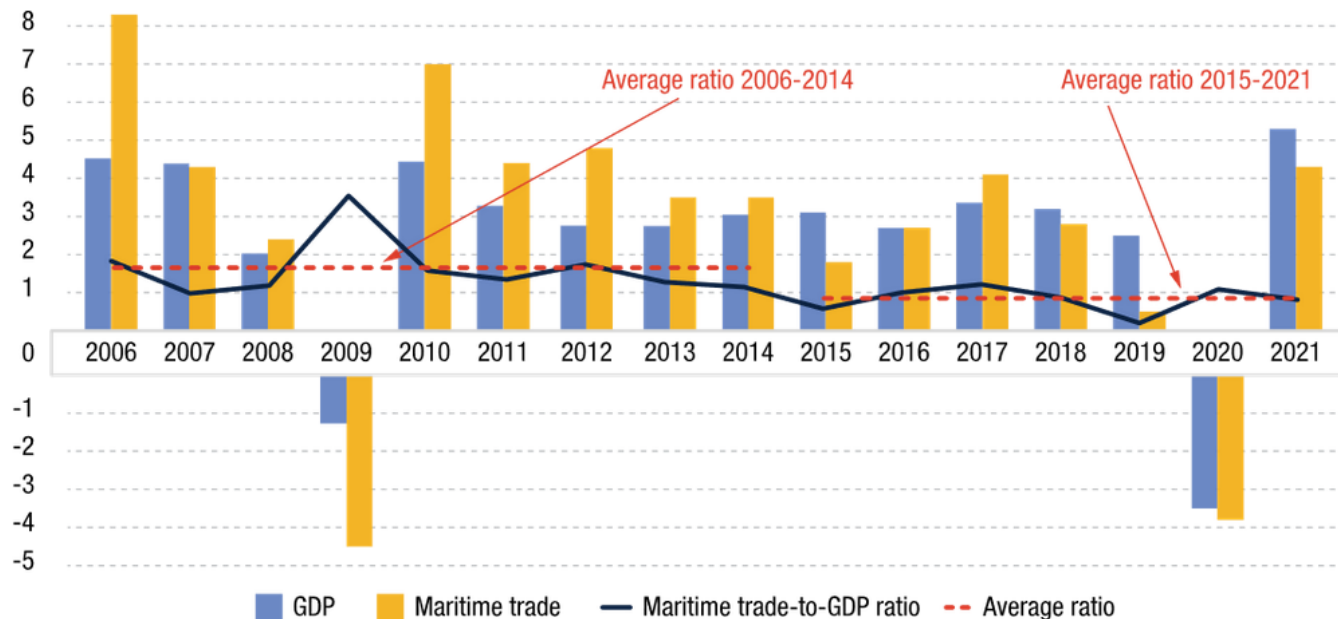
Ever Given encalla en el
Canal de Suez



El Ever Given paraliza el comercio mundial



Demanda del transporte marítimo



Fuente: Informe sobre el Transporte Marítimo 2021 de la UNCTAD

Situación geopolítica

Tendencias

En 2024, se transportaron 183 millones de contenedores.

La mayoría de ellos a través de la ruta Europa – Asia, y el Transpacífico.

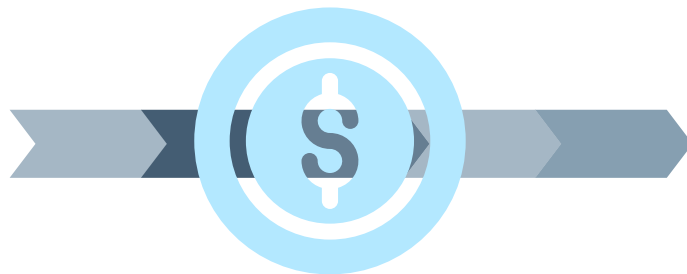
Guerras

El Canal de Suez, limitado por la geopolítica y las tensiones entre países.

Ataques piratas a buques en la costa africana y el Mar Rojo.



Fletes marítimos

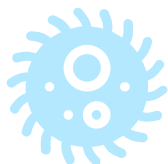


Los fletes son el precio que se paga por el transporte de mercancías, carga o pasajeros por vía terrestre, marítima o aérea.

¿Por qué son tan volátiles?: Cuando hay mucha demanda o pocos barcos disponibles, los precios suben. Si hay menos carga o más barcos libres, los precios bajan. Además, dependen del coste del combustible, la congestión de los puertos y los conflictos o bloqueos que obligan a desviar las rutas.



Crisis global del 2008



Pandemia COVID-19



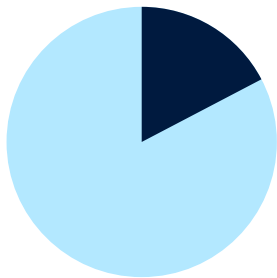
Economía del 2025

Monopolios en el mercado marítimo

En junio de 2025, el mercado global de transporte de contenedores está dominado por unas pocas grandes alianzas y compañías. Las tres grandes alianzas y MSC controlan más del **80 %** del mercado global de capacidad de transporte de contenedores.

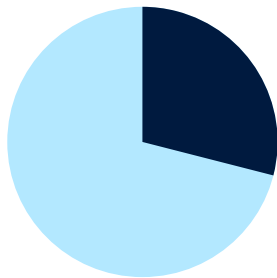
20,6%

MSC (Mediterranean
Shipping Company)



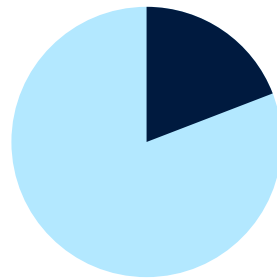
28,4%

Ocean Alliance
(Evergreen, OOCL...)



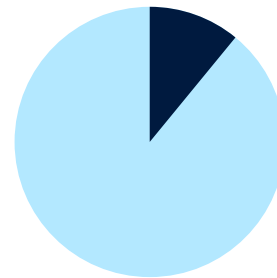
21,6%

Gemini Cooperation
(Maersk + Hapag-Lloyd)

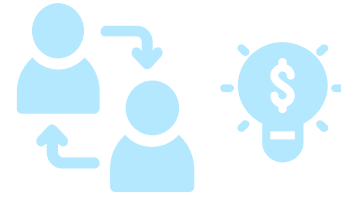


11,5%

Premier Alliance
(HMM, Yang Ming...)



Cárteles marítimos



Cártel: Cuando empresas que deberían competir se ponen de acuerdo para fijar precios, repartirse clientes o rutas, o intercambiar información comercial sensible, de forma que perjudican la competencia o suben precios artificialmente.

Cártel de transporte marítimo de coches

Compañías navieras como CSAV (Chile), NYK (Japón) o WWL (Noruega), coordinaban precios, asignaban clientes, intercambiaban información sobre recargos y costes (por ejemplo petróleo).



**Multa de 395
millones de
euros**

Coordinación de tarifas durante la pandemia

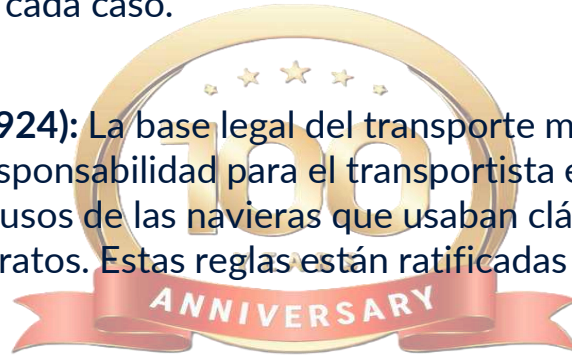
En 2025, compañías como Maersk, MSC, CMA y otras más fueron demandadas ante la FMC por actuar en conjunto para mantener tarifas elevadas de contenedores. Se les acusa de coordinación para no competir entre sí cuando la demanda era alta.

Derecho internacional



UNCLOS: Marco jurídico general que define derechos de los Estados costeros, alta mar, y la jurisdicción competente en cada caso.

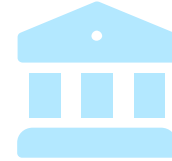
Reglas de la Haya-Visby (1924): La base legal del transporte marítimo de mercancías. Fijan obligaciones y límites de responsabilidad para el transportista en caso de pérdidas o daños. Nacieron para frenar los abusos de las navieras que usaban cláusulas exoneratorias de responsabilidad en los contratos. Estas reglas están ratificadas mundialmente.



Conferencias de líneas de transporte: Eran históricamente acuerdos entre navieras que fijaban reglas y tarifas, que se han limitado para no fomentar los cárteles.

El derecho comercial internacional permite acuerdos entre navieras mientras que no contradigan las leyes de competencia.

Derecho internacional



Reglas de Hamburgo (1978): Reglas internacionales sobre el transporte de mercancías por mar que intenta reformar las Reglas de la Haya-Visby. Ha sido ratificada por únicamente 34 Estados.

Los Estados con grandes intereses navieros no las han ratificado ya que recorta las causas de exoneración y límites a la responsabilidad.

NORMATIVA EN VIGOR PERO SIN INFLUENCIA

Reglas de Rotterdam (2008): Nuevas reglas para modernizar los contratos marítimos para dar más seguridad jurídica. No ha entrado en vigor ya que solo han sido ratificadas por España y algunos pocos países africanos.

NORMATIVA QUE NO ESTÁ EN VIGOR



Jurisdicción internacional



En caso de conflicto, la jurisdicción competente puede ser la de los tribunales nacionales (buque, puerto o contrato).

Generalmente se recurre al arbitraje internacional. Los centros más utilizados son el **London Maritime Arbitrators Association (LMAA)** o la **Corte Marítima de Singapur (SCMA)**.





Megabuques

Buques clave para el comercio internacional que transportan alrededor de 20.000 contenedores, y con una longitud de más de 300 metros.

Importancia de los contratos de transporte marítimo: Un incidente que afecte a los contenedores, exige responsabilidades al transportista. Esto produce procesos de reclamación y seguros.

Puertos de megabuques: Los países adaptan sus puertos y su normativa para recibir estos buques.

Ventajas

- ✓ **Reducción del costo por contenedor:** Transportan más carga con menor costo unitario, lo que abarata el comercio global.
 - ✓ **Mayor eficiencia energética:** Menor consumo de combustible por contenedor transportado, reduciendo la huella de carbono por los océanos.
 - ✓ **Facilitan el comercio internacional:** Al reducir los costos logísticos, hacen más accesibles las cadenas de suministro globales. Consecuentemente ayuda al crecimiento económico de los países importadores y exportadores.
-

Desventajas

- ✗ **Requieren infraestructura portuaria especializada:** No todos los puertos pueden recibirlos, lo que concentra el tráfico en “hub ports” y excluye a países con menor desarrollo portuario.
 - ✗ **Peligros técnicos y legales:** Un solo incidente puede bloquear rutas críticas y generar pérdidas multimillonarias, con complejas disputas legales internacionales. Además, hay más riesgo de contaminación de las aguas.
 - ✗ **Sobreoferta de capacidad:** La carrera por construir portacontenedores eficientes puede llevar a exceso de oferta, distorsionando el mercado y presionando a la baja los fletes, lo que afecta la estabilidad del sector y a la barrera de entrada empresarial.
-

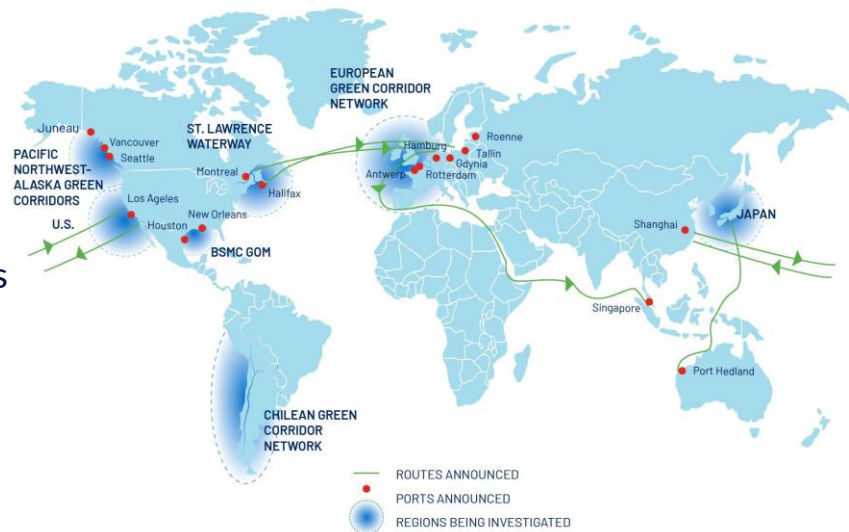
Futuro del comercio marítimo



Crecimiento económico: Se proyecta un crecimiento estable de un 2% al año.

Green Shipping: La OMI y la UE exigen responsabilidad medioambiental. Los corredores verdes están emergiendo, pero necesitan regulación armonizada.

Innovación: La tecnología evoluciona exponencialmente. Por lo que es necesario una normativa adaptada y sensata.



Buques autónomos (MASS)



Embarcaciones que operan sin tripulación, controladas de forma remota o completamente autónoma con la ayuda de la IA.

¿Quién es el responsable? ¿Compatible con la normativa actual?

Bibliografía

[Tiba Group. \(29 abril 2016\). Historia del contenedor marítimo. Tibagroup.com.](#)

[Japan International Freight Forwarders Association Inc. \(20 febrero 2025\). Global Container Movement Expands 6% to Over 180 Mil. TEUs in 2024. Jiffa.or.jp.](#)

[J.P. Morgan. \(8 febrero 2024\). What are the impacts of the Red Sea shipping crisis?. Jpmorgan.com.](#)

[Newsroom. \(7 abril 2025\). Container freight market braces for new volatility cycle. Buildpress.com.ro.](#)

[United Nations Conference on Trade and Development. \(22 octubre 2024\). 2024 Review of maritime transport. Unctad.org.](#)

[Hellenic Shipping News. \(11 marzo 2025\). FBX Index March 2025: Volatility hits container spot rates as carriers look to blank sailings to plug the gap. Hellenicshippingnews.com.](#)

[United Nations Conference on Trade and Development. \(2021\). High freight rates cast a shadow over economic recovery. Unctad.org.](#)

[Giannis Nikolakis. \(27 junio 2025\). Shipping alliances carriers and MSC control over 80€ of market. Container-news.com.](#)

[Aiswarya Lakshmi. \(21 febrero 2018\). European Commission fines four car carriers \\$486.5mln. Marinelink.com.](#)

[Rogelio González. \(16 enero 2025\). Global Shipping Lines Sued for Acting as a Cartel by Raising Container Rates; European Company Sets First Lawsuit. Rogeliogonzalez.mx.](#)

[Mundi. \(1 septiembre 2022\). Megabuques de contenedores: Conoce sus implicaciones en los procesos de transporte. Mundi.io.](#)

[Spherical Insights LLP. \(28 abril 2025\). Global Top 10 Maritime Trends and Innovations in 2025: Market Statistics and Facts. LinkedIn.com.](#)