



China da un paso de gigantes contra el carbón con el mayor buque portacontenedores 100% eléctrico del mundo: 127 metros y capacidad para 742 contenedores

Posted on Abril 30, 2026

Por Adrián Villellas

Si alguna vez has paseado por un puerto, seguro que recuerdas el olor a combustible y ese zumbido constante que parece no apagarse nunca. Pues bien, China acaba de estrenar un buque que quiere cambiar justo eso en una ruta comercial real, sin quemar combustibles fósiles durante la navegación.

Se llama «Ning Yuan Dian Kun» y ya opera entre el puerto de Ningbo Zhoushan y el de Jiaxing (Zhapu), en la provincia de Zhejiang. Hablamos de un portacontenedores de unas 10.000 toneladas, 127,8 metros de eslora y una batería total de alrededor de 20.000 kWh (casi 20 MWh) que, según datos difundidos por medios oficiales, permitirá ahorrar combustible y recortar más de 1.400 toneladas de CO2 al año.

Un portacontenedores eléctrico en una ruta de verdad

El «Ning Yuan Dian Kun» entró en operación comercial el 15 de abril de 2026 con un viaje inaugural desde el área de Beilun del puerto de Ningbo Zhoushan hasta el puerto de Jiaxing en Zhapu. No es un prototipo encerrado en un laboratorio, es un barco que se integra en la logística diaria.

En tamaño también impone. Puede transportar 742 contenedores estándar de 20 pies, los típicos que vemos apilados como piezas de construcción en los muelles. La idea es que funcione como lanzadera a través de la bahía de Hangzhou, en una ruta de unas 60 millas náuticas entre Ningbo Zhoushan y Zhapu.

Detrás del proyecto está Ningbo Ocean Shipping y el buque se ha construido en Jiangxi Jiangxin Shipbuilding con un diseño del Shanghai Merchant Ship Design and Research Institute (SDARI). Además, ya se prepara un gemelo llamado «Ning Yuan Dian Peng» que, según la misma información, pasará por pruebas en mayo y se entregará en junio.

Baterías de 20.000 kWh y una recarga pensada para no parar

La clave está en que la energía no viene de un tanque, viene de baterías contenedorizadas. El buque integra 10 paquetes de baterías en formato contenedor con una capacidad total que se mueve alrededor de los 19,6 MWh a 20 MWh y alimenta dos motores eléctricos de 875 kW cada uno.

Para aterrizarlo sin tecnicismos, es como si el barco llevara «contenedores de energía» además de los de carga. De hecho, fuentes chinas comparan esa capacidad total con la suma aproximada de las baterías de unos 300 coches eléctricos domésticos.

Y lo más práctico es cómo se recarga en puerto. Puede conectarse a un sistema de carga por alta tensión y también cambiar los módulos con una grúa, igual que se mueve un contenedor normal, algo que busca reducir tiempos muertos y ganar flexibilidad operativa.

Menos CO2 y menos humos, pero también menos ruido

En números, la promesa es bastante directa. Las informaciones oficiales estiman un ahorro anual de 580 toneladas de combustible y una reducción de CO2 superior a 1.400 toneladas al año, con cálculos que sitúan el recorte en torno a 1.462 toneladas frente a un buque convencional en esa ruta.

Esto importa porque el transporte marítimo sigue siendo una fuente relevante de emisiones. La Comisión Europea sitúa las emisiones globales del sector en 1.076 millones de toneladas de CO2 en 2018, alrededor del 2,9% de las emisiones humanas, mientras que la Agencia Internacional de la Energía estima que el transporte marítimo internacional supuso cerca del 2% de las emisiones energéticas de CO2 en 2022.

Hay otro efecto que se nota sin necesidad de calculadora. El capitán del buque, Wang Ting, lo resumió con una palabra, «silencioso», al explicar que antes el motor «rugía» en la sala de máquinas y ahora la navegación es casi en silencio, algo que también mejora el trabajo a bordo. Y eso se nota.

Navegación inteligente y menos margen de error

El buque no solo cambia el combustible, también cambia parte del «cerebro» de la navegación. Integra una plataforma inteligente y sistemas que aportan visión alrededor del barco, percepción visual en distintas condiciones y planificación de ruta, con funciones de aviso y evitación de colisiones.

Las autoridades marítimas locales también han tenido que adaptarse a esta nueva forma de operar. El Ministerio de Transporte de China indica que se hicieron pruebas reales relacionadas con navegación inteligente (como seguimiento de trayectoria y evitación automática dinámica) y se creó un equipo específico de apoyo para controlar riesgos y acompañar el servicio.

En la práctica, esto no significa que el barco vaya solo sin nadie. Pero sí apunta a un objetivo muy concreto, reducir errores humanos y hacer más predecible una ruta que se repite una y otra vez, algo que cualquier empresa que viva de la puntualidad entiende a la primera.

Lo que conviene tener en cuenta a partir de ahora

La pregunta incómoda es si esto sirve para todo el transporte marítimo. A día de hoy, encaja sobre todo en trayectos cortos y repetitivos, porque las baterías pesan y el mar no perdona la falta de autonomía cuando hablamos de travesías oceánicas. Por eso, de momento, su hábitat natural son estas rutas tipo lanzadera.

Aun así, la dirección del sector está marcada. La Organización Marítima Internacional plantea llegar a emisiones netas cero «para 2050 o alrededor de esa fecha» e incluye puntos de referencia de reducción para 2030 y 2040, además de impulsar la adopción de tecnologías y combustibles de cero o casi cero emisiones.

También hay una condición que no conviene olvidar. Este tipo de barcos elimina emisiones directas

durante la navegación, pero el impacto total depende de con qué electricidad se carguen esas baterías, y ahí entran en juego los puertos y las renovables (incluso se ha informado de que el buque incorpora un sistema fotovoltaico de apoyo). En el fondo, la transición no va solo de barcos, va de energía.

El Maipo/Ecoticias