



Congestión en puertos de contenedores se expande más allá de Asia

Posted on Agosto 29, 2026

(Washington) La congestión en puertos de contenedores aumenta el tiempo de espera de los buques y afecta la confiabilidad de los itinerarios, en un escenario que mantiene altas tarifas de fletes en importantes rutas marítimas, se divulgó hoy.

Según la consultora marítima Drewry, los datos más recientes muestran un deterioro de dos indicadores clave, como los tiempos promedio globales de espera que aumentan, mientras disminuye la confiabilidad de los itinerarios de los portacontenedores.

El fenómeno afecta tanto a las líneas navieras como a los propietarios de carga y presenta componentes que van más allá de interrupciones puntuales provocadas por factores climáticos, reflejó el portal Mundo Marítimo.

A comienzos de agosto, los tifones registrados en China hicieron que los buques esperaran en promedio 3,6 días por un sitio de atraque.

Sin embargo, Drewry señala que el incremento de los tiempos de espera es también una tendencia de

mayor alcance, pues el promedio global de espera de los buques prácticamente se duplicó durante los primeros siete meses de este año respecto al mismo período de 2019.

En paralelo, tanto los tiempos de espera como la duración total de las recaladas aumentaron desde 2019.

Una proporción mayor del tiempo que los buques permanecen en puerto se destina a esperar un sitio de atraque, en lugar de realizar operaciones en la terminal.

Esa espera explica parte del aumento de 31 por ciento del tiempo promedio que un portacontenedores permanece en puerto entre 2019 y 2026.

La situación refleja una menor productividad de los portacontenedores en los puertos y la consultora atribuye el aumento del riesgo de congestión a diversas tendencias y restricciones de la industria, algunas fuera del control de los operadores portuarios.

Vincent Clerc, directivo de la empresa de logística Maersk, dijo que la capacidad portuaria para contenedores es insuficiente en varias regiones, entre ellas Europa, la Costa Este de Sudamérica, África Occidental y Medio Oriente, en un escenario de fuerte crecimiento de las exportaciones de contenedores desde Asia.

“Este crecimiento y los crecientes desequilibrios comerciales se producen después de unos 15 años desde la crisis financiera, durante los cuales la inversión en capacidad de terminales quedó rezagada”, afirmó.

El Maipo/PL