

DOCUMENTO DE COYUNTURA

Más barcos, fletes todavía altos

Conflicto en Medio Oriente, petróleo y bunker marítimo, insumos críticos para fertilizantes y semiconductores, expansión de la flota portacontenedora y riesgos de El Niño 2026–2027.

Tesis central

La flota mundial ya supera 34 millones de TEU y la cartera de pedidos ronda 14 millones; sin embargo, los fletes spot han subido con fuerza porque una parte de esa capacidad física está siendo “consumida” por desvíos, congestión, blank sailings, restricciones de canales y pérdida de productividad de los itinerarios. Si esas fricciones disminuyen en 2027, la sobreoferta hoy latente puede convertirse rápidamente en poder de negociación para los embarcadores.

Corte de información: 15 de septiembre de 2026

Elaborado a partir de fuentes de mercado, organismos internacionales y las referencias suministradas para el análisis.

Resumen ejecutivo

La lectura de 2026 exige distinguir entre capacidad nominal y capacidad efectiva. El mercado no carece de buques; carece, por momentos, de productividad suficiente de esos buques para absorber simultáneamente desvíos, congestión, mayor duración de viajes y gestión artificial de capacidad.

Indicador	Lectura
34,2 M TEU	capacidad fully cellular estimada por Alphaliner a mediados de septiembre
>14 M TEU	cartera de pedidos con entregas previstas hasta 2030
>5 M TEU	capacidad en buques de 20 años o más
4,31 M TEU	capacidad esperando atraque globalmente a fines de agosto
+201% / +228%	variación ene-10 sep en Shanghai-Los Ángeles / Shanghai-Nueva York
+99%	VLSFO Singapur: enero promedio vs. precio del 15 de septiembre

Fuente: Alphaliner/BIMCO vía ANAVE; MundoMarítimo/Xeneta-Linerlytica; Ship & Bunker; Drewry WCI. Cálculos propios.

Conclusión de coyuntura. El combustible explica solo una parte de los fletes. En las rutas transpácificas, el incremento de las tarifas desde enero excede ampliamente el incremento del VLSFO. El diferencial apunta a congestión, front-loading, blank sailings, pérdida de confiabilidad, seguros y desvíos. Por eso, la misma flota puede ser simultáneamente “récord” en capacidad física y “escasa” en capacidad efectiva.

Parte I. Lectura estratégica de la coyuntura

1. Dos cuellos de botella energéticos en la misma península

La presión sobre Ormuz y Bab el-Mandeb transforma una crisis regional en un problema de arquitectura logística mundial. En condiciones normales, Ormuz concentra alrededor de una quinta parte de los flujos mundiales de petróleo y una fracción similar del Gas Natural Licuado (LNG). La Agencia Internacional de Energía (EIA) estima que los flujos de crudo y líquidos por Ormuz cayeron de 21,6 millones de barriles diarios en el cuarto trimestre de 2025 a 4,9 millones en el segundo trimestre de 2026, mientras Bab el-Mandeb aumentó a 8,1 millones de barriles diarios al absorber parte de los desvíos.

El avance hutí y posterior captura de la isla Mayyun, en Bab el-Mandeb, eleva el riesgo de un segundo cierre funcional, toda vez que los hutíes han anunciado que atacarán únicamente naves procedentes o vinculadas con Arabia Saudita, lo que origina preocupación en las navieras. Es importante diferenciar control territorial de cierre físico: mientras sigan transitando buques, el estrecho no está técnicamente cerrado; sin embargo, el encarecimiento del seguro, la amenaza de misiles o drones y la decisión comercial de las navieras pueden producir un resultado equivalente para las cadenas de suministro. Reuters informó del cierre del oleoducto de Este-Oeste saudita (Petroline, 7 millones bpd) tras ataques con drones.

Implicación

Un cierre funcional de Bab el-Mandeb no necesita impedir el paso de todos los buques. Basta con elevar el riesgo esperado por encima del umbral aceptable de navieras y aseguradoras para forzar desvíos por el cabo de Buena Esperanza.

2. Petróleo y bunker: el shock se transmite por más de un canal

El Brent pasó de un promedio de US\$66,60/barril en enero a promedios mensuales superiores a US\$100 en marzo–mayo; el 15 de septiembre cotizaba alrededor de US\$109/barril. El VLSFO de Singapur pasó de US\$449/t en enero a US\$920/t en marzo y se situaba en US\$895/t el 15 de septiembre.

El traslado al flete no es lineal. El combustible incrementa el costo por día de navegación, pero los desvíos también aumentan días de viaje, ocupan buques por más tiempo, alteran el posicionamiento de contenedores y elevan primas de riesgo, congestión portuaria, riesgo bélico, desvíos alrededor del cabo de Buena Esperanza, indisponibilidad temporal de buques, reposicionamiento de contenedores y pérdida de regularidad de los itinerarios.

Esto produce una importante multiplicación del costo. Cuando un portacontenedores evita Suez y circunnavega África no solamente consume más combustible por milla navegada. También queda ocupado durante más días para efectuar el mismo servicio. Por tanto, la desviación produce simultáneamente mayor consumo de bunker y menor oferta efectiva de capacidad.

Reuters señala que la estrechez inicial de bunker se moderó hacia septiembre por adaptación del mercado, aunque el VLSFO en Singapur seguía más de 60% por encima de niveles preconflicto.

3. Derivados, gas natural, fertilizantes y petroquímica

La perturbación no debe describirse solo como una crisis del petróleo. Diesel, jet fuel, fuel oil, nafta y materias primas petroquímicas reciben el shock por la refinación y por la logística. Separadamente, el gas natural —que no es un derivado del petróleo— funciona como combustible y como feedstock industrial. La IEA estima que el LNG que cruzaba Ormuz representaba cerca del 20% de la oferta mundial; entre marzo y junio las cargas de Qatar y Emiratos Árabes Unidos cayeron en torno a 35 billones de metros cúbicos interanuales.

Los fertilizantes nitrogenados constituyen un canal directo: el gas natural aporta energía y materia prima para producir hidrógeno, amoníaco y urea. La IEA señala que las exportaciones de fertilizantes del Golfo prácticamente se paralizaron durante una parte de la crisis, mientras que los altos precios del gas redujeron la producción de amoníaco y urea en Europa y Asia. Países como India, Bangladesh y Pakistán, muy dependientes del LNG y de fertilizantes importados, aparecen especialmente expuestos.

Por ello el shock puede trasladarse posteriormente desde energía hacia agricultura:

gas caro → fertilizante caro o escaso → mayor costo agrícola → mayores precios de alimentos → inflación.

La transmisión tarda meses en materializarse, por lo que puede permanecer incluso cuando el precio del petróleo haya comenzado a estabilizarse.

4. Helio, semiconductores e IA: un riesgo de segundo orden, no una relación automática

El helio se recupera principalmente durante el procesamiento de determinados yacimientos de gas natural. Qatar aporta cerca de un tercio de la producción mundial; la interrupción de LNG en marzo expuso esa concentración y llevó a duplicaciones del precio spot en algunos contratos. Reuters reportó posteriormente afectaciones puntuales a cadenas tecnológicas.

El vínculo con IA pasa por el hardware: el helio se utiliza en etapas de fabricación de semiconductores, entre ellas control térmico, detección de fugas y procesos de alta precisión. El USGS confirma que Qatar posee uno de los mayores recursos identificados de helio del mundo. Sin embargo, no podemos deducir que la falta de helio “detendrá” la IA. Los fabricantes de chips suelen operar con contratos, inventarios y diversificación. El riesgo relevante es una restricción física prolongada que limite la expansión de los ordenadores y las memorias de alto ancho de banda y otros componentes avanzados justo cuando la demanda de cómputo para IA es elevada.

5. El Niño 2026–2027: puertos, canales y conexiones terrestres

NOAA indicó el 10 de septiembre una probabilidad superior al 90% de que El Niño alcance intensidad muy fuerte durante el otoño e invierno boreal 2026–2027. La OMM considera prácticamente segura su persistencia hasta febrero de 2027.

Los impactos marítimos son heterogéneos: oleajes y vientos pueden suspender maniobras; precipitaciones extremas pueden inundar patios y accesos; sedimentación puede elevar necesidades de dragado; y sequía puede limitar canales dependientes de agua dulce. Panamá ya ofrece un ejemplo concreto: desde el 15 de septiembre se reducen los cupos Panamax a 23 diarios, junto con 9 cupos Neopanamax, por precipitaciones inferiores a las previstas asociadas a El Niño.

Mientras que, en el Perú, el ENFEN señaló el 14 de septiembre que El Niño Costero (región Niño 1+2) continuaría hasta mediados de otoño de 2027, por lo pronto, con la más alta probabilidad de una magnitud extraordinaria² de setiembre 2026 a enero de 2027. Entre febrero y marzo, el evento se mantendría entre la magnitud fuerte y extraordinaria. Posteriormente, declinaría gradualmente hacia la condición neutra.

Parte II. Panel cuantitativo enero–septiembre de 2026

Esta sección separa los indicadores de alta frecuencia (precios y fletes) de los indicadores estructurales de flota. No se interpolan datos de flota ni de cartera cuando no existe una observación homogénea para cada mes.

Mes	Brent (US\$/bbl)	VLSFO Singapur (US\$/t)
Ene	66,60	449,0
Feb	70,89	500,5
Mar	103,13	920,0
Abr	117,29	776,0
May	107,14	825,0
Jun	85,40	753,0
Jul	83,76	755,0
Ago	91,08	822,0
Sep*	109,20	895,0

Fuente: Brent: U.S. EIA, promedios mensuales ene–ago 2026; Sep* = cotización de referencia al 15/09 reportada por Reuters. VLSFO: Ship & Bunker, promedios mensuales ene–ago; Sep* = precio Singapur al 15/09.

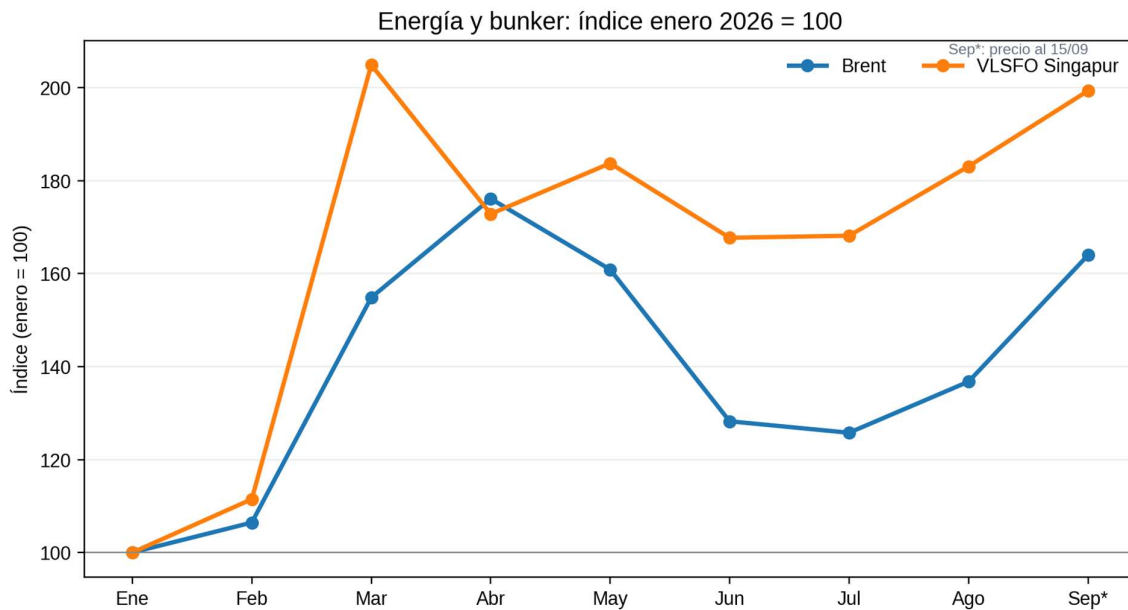


Figura 1. Brent y VLSFO — índice enero 2026 = 100

Fuente: EIA; Ship & Bunker; Reuters. Cálculos propios.

Lectura. El VLSFO prácticamente duplica su nivel de enero (+99% al 15 de septiembre), mientras el Brent sube aproximadamente 64% en la comparación enero–15 de septiembre. El bunker amplifica el shock por condiciones específicas de refinación, blending, disponibilidad regional y riesgo marítimo.

Mes	Fecha WCI	SHA-LAX	SHA-NYC	SHA-RTM	SHA-GEN
Ene	29 ene	2.442	2.969	2.379	3.293
Feb	26 feb	2.191	2.771	2.094	2.826
Mar	26 mar	2.686	3.393	2.552	3.474
Abr	30 abr	2.930	3.483	2.127	3.039
May	28 may	3.473	4.597	2.861	4.253
Jun	25 jun	5.750	7.149	4.392	5.759
Jul	30 jul	5.739	7.578	4.677	5.630
Ago	27 ago	6.818	9.333	4.287	4.866
Sep*	10 sep	7.352	9.726	3.997	4.216

Fuente: Drewry World Container Index, reproducciones públicas de MTS Insights y Shippio. US\$/contenedor de 40 pies. Son observaciones semanales cercanas al cierre mensual, no promedios mensuales.

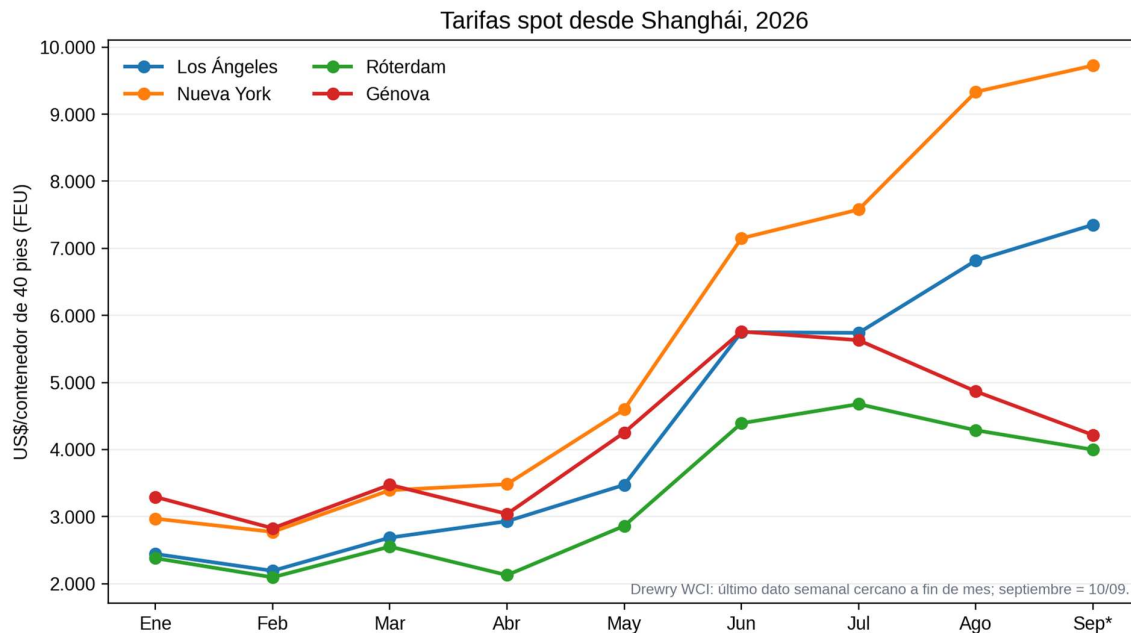


Figura 2. Evolución de tarifas spot desde Shanghái

Fuente: Drewry WCI; MTS Insights; Shippio.

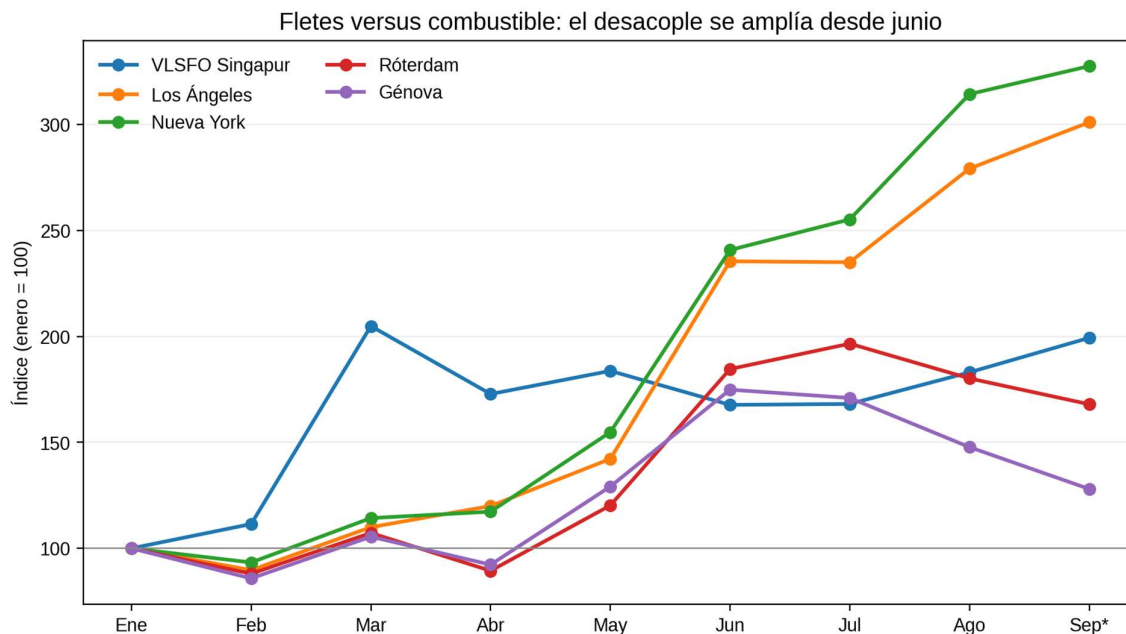


Figura 3. Fletes y VLSFO — índice enero 2026 = 100

Fuente: Drewry WCI; Ship & Bunker. Cálculos propios.

Lectura. Desde finales de enero al 10 de septiembre, Shanghai–Los Ángeles sube 201% y Shanghai–Nueva York 228%, frente a un incremento de 99% del VLSFO. En Europa, Róterdam sube 68% y Génova 28%. El comportamiento divergente por rutas confirma que combustible, por sí solo, no explica la estructura de precios.

Momento	Flota activa (M TEU)	Orderbook (M TEU)	Orderbook / flota	Fuente base
1 ene. 2026	33,03	11,3	34,2% aprox.	Alphaliner / filings de mercado
fin jul. / med-ago.	33,8	13,97	≈41%	Clarksons / Alphaliner
sep. 2026	34,2	>14,0	>40%	Alphaliner / BIMCO

Fuente: Inicio 2026: capacidad global ~33,0 M TEU y orderbook ~11,3 M. Mediados de 2026: 33,8 M / 13,1–14,0 M según fecha y proveedor. Septiembre: Alphaliner 34,2 M TEU fully cellular; BIMCO/ANAVE: orderbook >14 M TEU.

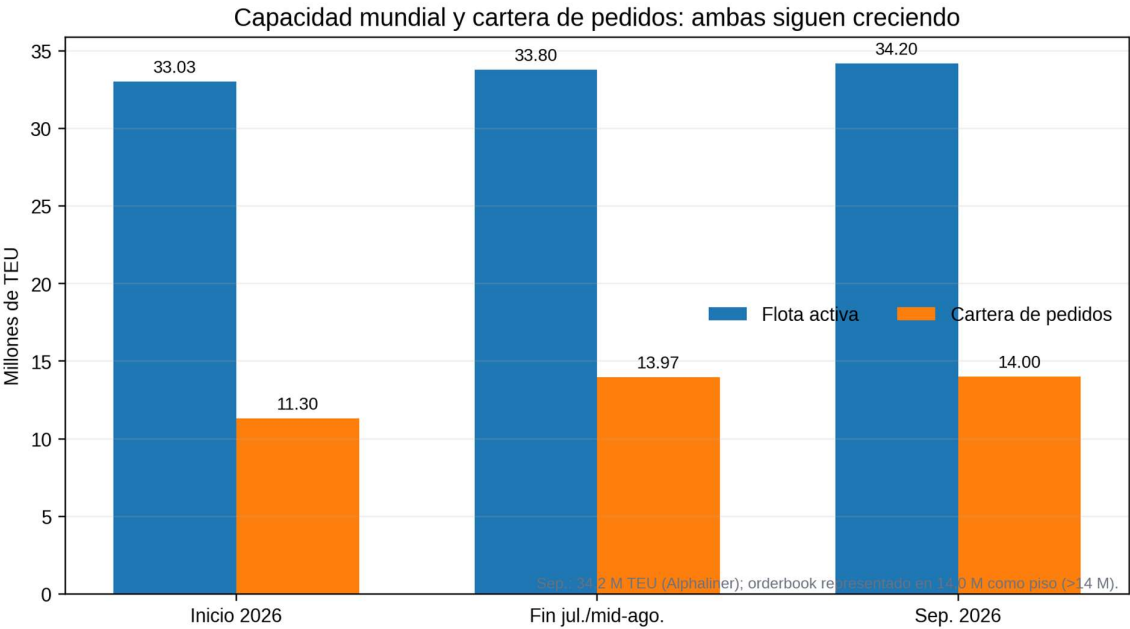


Figura 4. Flota mundial y cartera de pedidos

Fuente: Alphaliner; BIMCO; Clarksons; documentos corporativos citados. Cálculos propios.

Indicador estructural	Magnitud	Lectura
Flota fully celular, sep. 2026	34,2 M TEU	≈6.822 buques
Buques con ≥20 años	>5,0 M TEU	casi 2.000 buques
Participación ≥20 años	≥14,6% de la capacidad	≈29% por número de buques, estimación
Reciclaje en 5,5 años	<0,3 M TEU	muy inferior al crecimiento de la flota
Esperando atraque, fin ago.	4,31 M TEU	12,6% de la flota

Fuente: ANAVE/BIMCO; Alphaliner; MundoMarítimo/Linerlytica. El porcentaje por número de buques se estima usando ~2.000 unidades ≥20 años sobre 6.822 fully celular; por ello debe leerse como orden de magnitud.

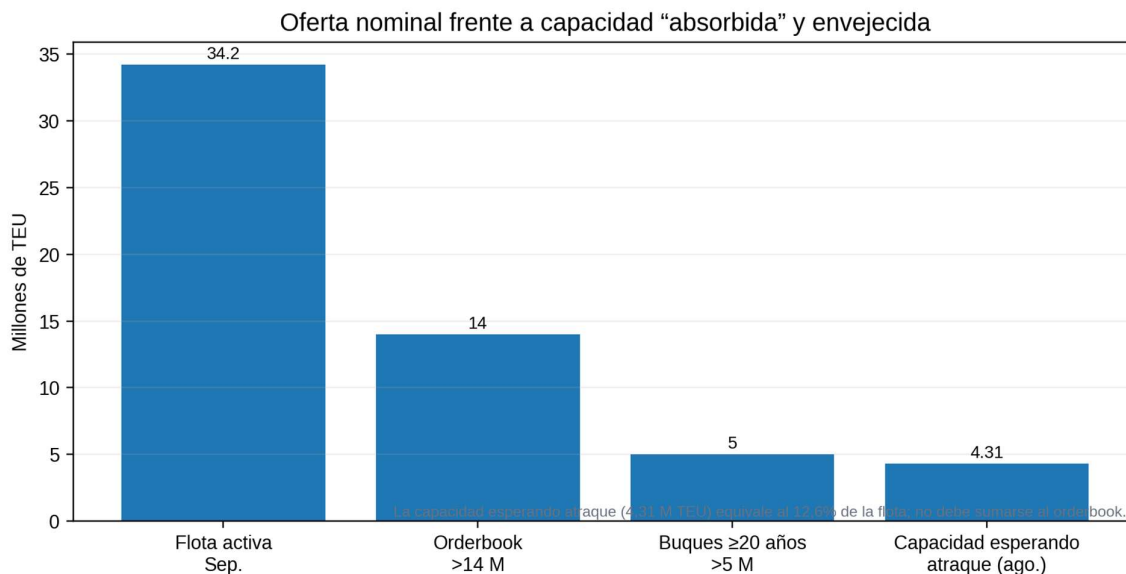


Figura 5. Estructura de capacidad y absorción por congestión

Fuente: ANAVE/BIMCO; Alphaliner; Linerlytica vía MundoMarítimo.

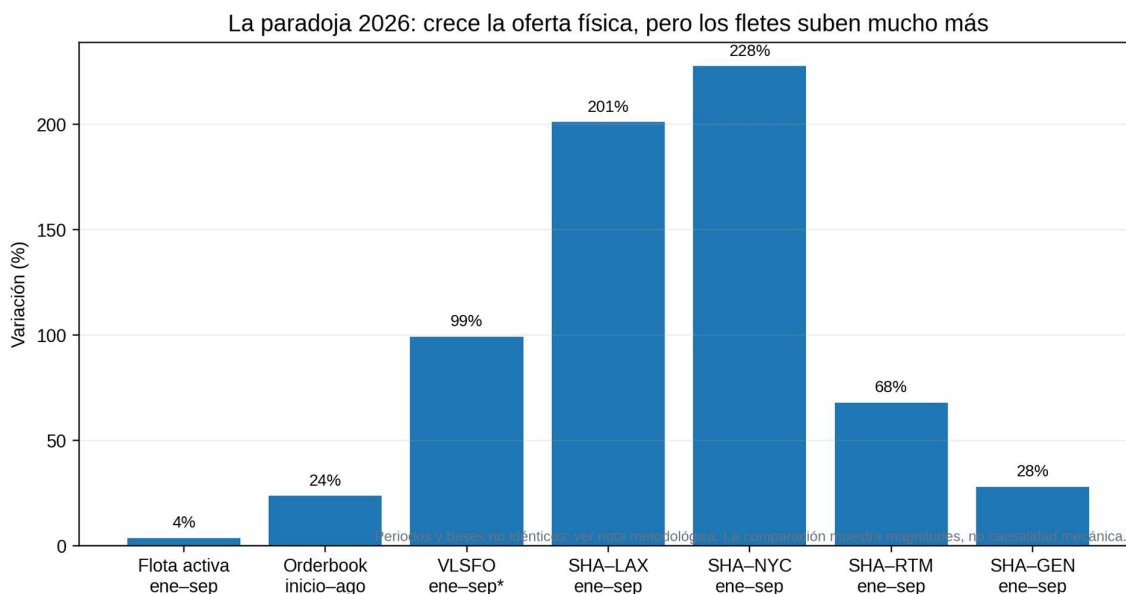


Figura 6. La paradoja de 2026: oferta física creciente y fletes elevados

Fuente: Alphaliner/BIMCO; Ship & Bunker; Drewry WCI. Cálculos propios.

Qué demuestra el gráfico

La flota crece aproximadamente 3,5% entre comienzos de año y septiembre y la cartera de pedidos aumenta más de 20%, pero las tarifas transpacíficas suben entre 200% y 230%. Esto no invalida la ley de oferta y demanda: indica que la variable relevante es la capacidad efectiva por unidad de tiempo, no solo los TEU físicamente existentes.

Perú: cuánto están pagando las rutas desde y hacia Callao

Para Perú no existe un índice público único y homogéneo equivalente al Drewry WCI. Las referencias disponibles combinan fletes promedio de exportación de PROMPERÚ con tarifarios comerciales de importación publicados por operadores y agentes de carga. Por ello, los valores siguientes deben leerse como una fotografía de mercado y no como cotizaciones contractuales directamente intercambiables.

Importaciones desde Asia. Las referencias públicas vigentes o publicadas para el segundo semestre de 2026 muestran una dispersión extraordinaria en China–Callao. En contenedor de 20 pies, el rango observado va aproximadamente de US\$2.810 a US\$6.850; en 40 pies, de US\$4.020 a US\$8.250. La diferencia entre el extremo inferior y superior supera 100% en 40 pies y 140% en 20 pies, reflejando condiciones distintas de espacio, naviera, vigencia, días libres, recargos e inclusiones.

Referencia / ruta	20' STD (US\$)	40' / 40 HC (US\$)	Vigencia / corte	Observación
Expert – China (Shanghai/Ningbo/Shenzhen) → Callao	2.810	4.020	hasta 31/12/2026	Tarifa publicada; frecuencia semanal
eCargo/Maersk – Shanghai → Callao	3.914	4.264	01/07–31/12/2026	Negociado; 21 días libres; no incluye algunos cargos en destino
Access World – Shanghai/Ningbo → Callao	6.000	7.000	hasta 31/12/2026	Tarifario FCL de importación
View LC – Shanghai/Ningbo → Callao	6.850	8.250	septiembre 2026	Tarifario COMEX; vigencia comercial de 15 días

Cuadro 4. Referencias públicas de flete FCL de importación Asia–Callao, 2026

Fuentes: Expert Projects & Logistics; eCargo Perú; Access World Perú; View Logistics Corporation. Los alcances de las tarifas no son idénticos y pueden excluir cargos locales, IGV, devolución de vacíos u otros conceptos.

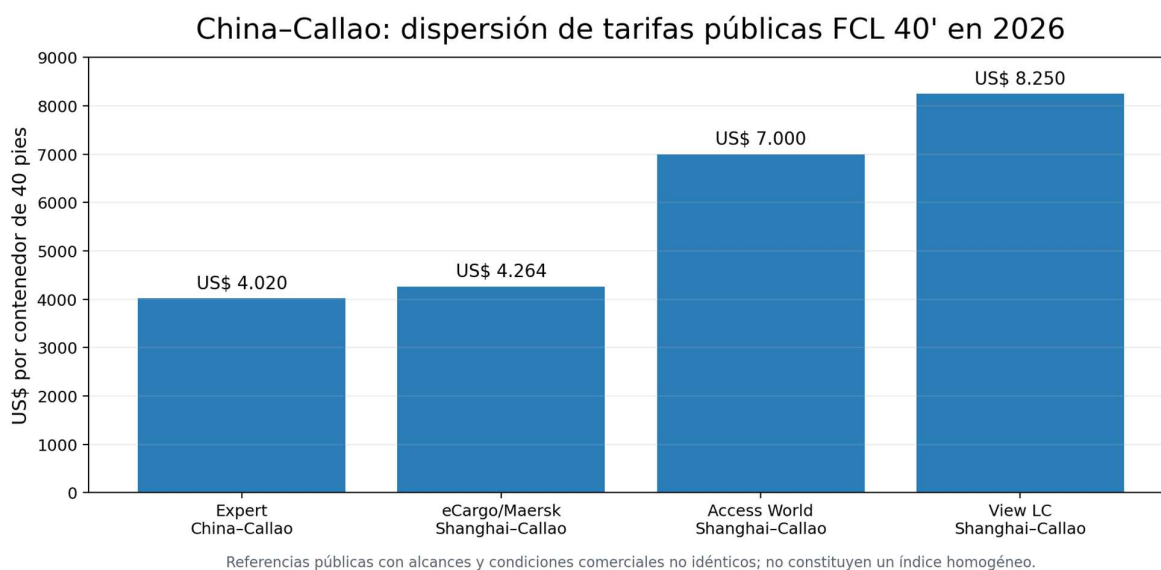


Figura 7. China–Callao: dispersión de tarifas públicas de importación para contenedor de 40 pies

Fuente: tarifarios públicos citados en el Cuadro 4. No constituye un índice de mercado; compara órdenes de magnitud de referencias comerciales vigentes/publicadas en 2026.

Exportaciones desde Callao. PROMPERÚ ofrece una base más homogénea para el sentido exportador. A 13–14 de septiembre de 2026, el flete promedio para un Dry Van de 20 pies era de US\$675 hacia Shanghái; US\$1.167 a Rotterdam; US\$1.359 a Hamburgo; US\$1.494 a Los Ángeles; US\$1.626 a Nueva York; y US\$1.759 a Charleston. Las rutas presentan frecuencia semanal, con tiempos de tránsito que van de 16 a 38 días según destino.

Destino desde Callao	Flete promedio 20' (US\$)	Tránsito	Actualización
Shanghái, China	675	38 días	13/09/2026
Rotterdam, Países Bajos	1.167	25 días	13/09/2026
Hamburgo, Alemania	1.359	28 días	13/09/2026
Los Ángeles, EE. UU.	1.494	20 días	13/09/2026

Nueva York, EE. UU.	1.626	18 días	13/09/2026
Charleston, EE. UU.	1.759	16 días	14/09/2026

Cuadro 5. Fletes promedio de exportación desde Callao – Dry Van 20'

Fuente: PROMPERÚ, herramienta Rutas Marítimas, consultas actualizadas al 13–14 de septiembre de 2026.

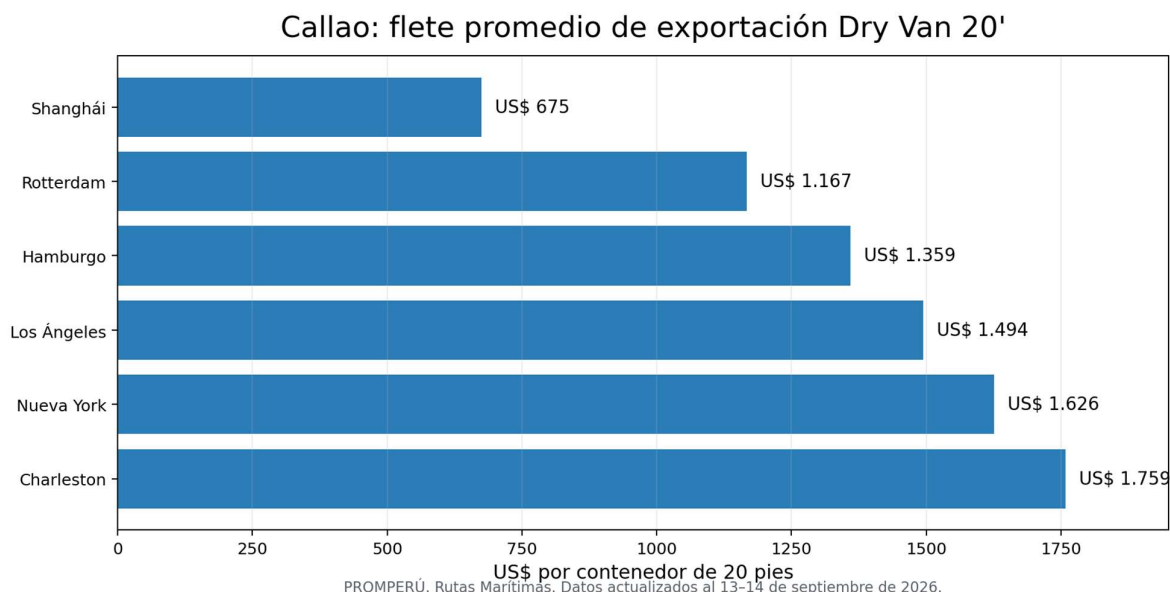


Figura 8. Fletes promedio de exportación desde Callao – contenedor Dry Van de 20 pies

Fuente: PROMPERÚ, Rutas Marítimas.

El contraste direccional es significativo. Para Shanghái–Callao, las referencias públicas de importación de 20 pies observadas en 2026 (US\$2.810–US\$6.850) equivalen aproximadamente a 4,2–10,1 veces el flete promedio PROMPERÚ de Callao–Shanghái (US\$675). La comparación no es contractual ni estrictamente simétrica —las fuentes, inclusiones y momentos de fijación difieren—, pero la magnitud ilustra el desequilibrio direccional de la ruta y el valor económico de reposicionar equipos hacia la costa oeste sudamericana.

Esta evidencia peruana refuerza la tesis general del documento: una flota mundial más grande no garantiza capacidad efectiva barata en cada corredor. En Asia–costa oeste de Sudamérica, omisiones de escala, congestión, reposicionamiento de contenedores y disciplina de oferta pueden mantener tarifas altas incluso cuando aumenta la capacidad global. Por ello, el beneficio potencial de la sobreoferta de 2027 dependerá de que la capacidad adicional llegue efectivamente a las rutas peruanas y no sea absorbida por desvíos y interrupciones.

Parte III. Por qué “más barcos” no ha significado “fletes bajos”

- 1. Desvíos y distancia.** Una ruta más larga consume días-buque. El mismo buque realiza menos viajes redondos al año, por lo que una flota físicamente mayor puede ofrecer menos capacidad efectiva por semana.
- 2. Congestión.** 4,31 M TEU esperando atraque a fines de agosto equivalen a 12,6% de la flota. Es capacidad nominal que no está produciendo millas comerciales con normalidad.
- 3. Blank sailings y disciplina de capacidad.** Las líneas pueden retirar salidas para sostener utilización y tarifas. Drewry reporta semanalmente cancelaciones que varían por corredor.
- 4. Adelantos de embarques y shocks de demanda.** Cambios arancelarios y riesgo geopolítico inducen adelantamiento de carga, concentrando demanda en ventanas cortas.

5. Bunker, seguros y recargos. EFS, BAF, primas de guerra y mayores distancias aumentan el precio mínimo comercialmente sostenible.

6. Confiabilidad de itinerarios. Una red menos confiable obliga a usar más buques, buffers y contenedores para ofrecer la misma frecuencia nominal.

La mejor evidencia de esta lectura está en el propio mercado: MundoMarítimo, citando a Xeneta, señala que el VLSFO pasó aproximadamente de US\$400 a US\$900/t, pero que ese aumento no explica por sí solo alzas de flete superiores a 300% en algunas rutas. Además, 4,31 millones de TEU permanecían esperando atraque a fines de agosto.

Parte IV. Qué puede cambiar en 2027 para los embarcadores

La flota adicional no desaparece cuando termina una disrupción; reaparece como oferta comercial. Por eso, el principal riesgo bajista para las tarifas en 2027 no es solo la entrega de nuevos buques, sino la combinación de cuatro procesos: nuevas entregas, normalización de Suez/Mar Rojo, reducción de congestión y aumento del reciclaje tardío de unidades antiguas.

Escenario 2027	Supuestos	Efecto sobre capacidad efectiva	Resultado probable
Normalización gradual	Mejora Bab el-Mandeb/Ormuz; baja congestión; Panamá estabiliza operación	La capacidad efectiva aumenta con rapidez	Presión bajista fuerte; mayor poder de negociación
Disrupción prolongada	Desvíos y seguros altos; congestión parcial	Nuevas entregas absorben viajes más largos	Mercado volátil; mejora limitada para cargadores
Shock combinado	Bab el-Mandeb funcionalmente cerrado + Ormuz restringido + El Niño severo	Capacidad “consumida” por distancia y esperas	Fletes y recargos altos; confiabilidad baja

Escenario base para negociación. Si las disrupciones se reducen, los cargadores deberían entrar a las rondas contractuales de 2027 con una estructura de oferta más favorable: 34+ millones de TEU ya operativos, más de 14 millones en orderbook y una gran masa de buques antiguos que obliga a las navieras a decidir entre reciclar o competir con capacidad adicional. Pero el cierre funcional de Bab el-Mandeb o nuevas restricciones climáticas pueden retrasar ese reequilibrio.

Parte V. Implicancias específicas para embarcadores peruanos

La fotografía de septiembre confirma que Perú participa de la paradoja global, pero con una fuerte asimetría por sentido de tráfico: las importaciones FCL desde China muestran referencias de varios miles de dólares por contenedor, mientras PROMPERÚ reporta fletes promedio de exportación desde Callao considerablemente menores en rutas de retorno hacia Asia, Europa y Norteamérica.

- El costo logístico total puede mantenerse alto aun cuando baje la tarifa base: bunker, seguro, inventario en tránsito, demoras y desvíos pueden compensar parte de la caída del ocean freight.
- La exposición a Asia–costa oeste de Sudamérica no replica exactamente los índices Shanghai–EE. UU./Europa, pero los mismos drivers globales afectan la disponibilidad de buques, equipos y recargos.

- El Niño agrega riesgo doméstico: oleajes, cierres preventivos, accesos terrestres, sedimentación y menor productividad de terminales pueden convertir un shock global en un problema de última milla portuaria.
- Para 2027, la negociación debería distinguir tarifa base, BAF/EFS, recargos de guerra, free time, rollover y garantías de espacio. El exceso de flota puede mejorar la tarifa, pero no necesariamente todos los componentes del costo logístico.

Alcance

Documento de coyuntura y análisis económico-logístico. Las cifras cambian rápidamente y algunas observaciones de septiembre son snapshots, no promedios mensuales. Los índices de flete son benchmarks de mercado y no equivalen a una cotización comercial para una ruta Perú-específica.