

BOLETÍN LOGÍSTICO

JULIO 2025

Elaborado por: **Carlos Steiger**
Analista de Competitividad Logístico
Gerencia de Competitividad
Contacto: carlos.steiger@agexport.org.gt

www.competitividad.gt

MERCADO GLOBAL DE TRANSPORTE DE CARGA CONTENERIZADA



7,347 buques activos



32,727,078 TEU

Según Alphaliner, empresa francesa especializada en la recopilación y análisis de datos de la industria marítima y contenerizada, la flota global de buques activos para el movimiento de contenedores está compuesto por 7,347 navíos activos, en cuanto a TEU's (twenty-foot equivalent unit) se cuenta con un inventario de 32.7 millones a nivel mundial.

Al realizar un análisis por región, Asia continuó siendo el centro de manipulación de carga marítima del mundo en 2024, representando el 42% de las exportaciones y el 64% de las importaciones. Durante el mismo año, alrededor del 40% del comercio total en contenedores se realizó entre Asia, Europa y Estados Unidos en las principales rutas Este-Oeste. Las rutas no continentales Este-Oeste, como Asia Meridional-Mediterráneo, representaron el 12,9%.

El rendimiento en las rutas de transporte de contenedores también varió dependiendo de la dirección del comercio transporte de entrada o de retorno. Los volúmenes en la ruta Transpacífico aumentaron un 15%, lo que refleja un crecimiento del 20% en la ruta pico de Asia Oriental a América del Norte. Mientras tanto, el comercio en el trayecto de regreso cayó un 1,6%. El comercio en la ruta Asia-Europa aumentó un 10%, respaldado por los crecientes volúmenes desde Asia Oriental a Europa (14,7%).

Top 4 de navieras que dominan el mercado de carga contenerizada

No.	Naviera	TEU	Participación	Buques	Mercado	Casa matriz
1	MSC	6,732,711	20.7%	920	Global	Suiza
2	Maersk	4,579,904	14.1%	736	Global	Dinamarca
3	CMA-CGM	4,011,897	12.3%	682	Global	Francia
4	Cosco	3,435,492	10.5%	534	Global	China

Top 10 de navieras que dominan el mercado de carga contenerizada

No.	Naviera	TEU	Participación	Buques	Mercado	Casa matriz
5	Hapag-Lloyd	2,423,979	7.4%	301	Global	Alemania
6	ONE	2,101,136	6.5%	274	Asia Pacífico	Singapur
7	Evergreen	1,842,936	5.7%	229	Asia Pacífico	Taiwán
8	HMM	931,009	2.9%	85	Asia Pacífico	Corea del Sur
9	ZIM	761,715	2.3%	124	Global	Israel
10	Yang Ming	724,815	2.2%	100	Asia Pacífico	Taiwán
11	Wan Hai	537,489	1.7%	113	Global	Taiwán
12	PIL	423,720	1.3%	97	Global	Singapur
13	Sea Lead	204,252	0.6%	52	Global	Singapur
14	X-Press Feeders	188,540	0.6%	106	Global	Singapur

Navieras norteamericanas que operan en la cuenca de El Caribe

No.	Naviera	TEU	Buques	Participación	Mercado	Casa Matriz
37	Seaboard Marine	44,394	24	0.14%	El Caribe	Estados Unidos
48	Great White Fleet	24,213	12	0.07%	El Caribe	Estados Unidos
49	Dole Ocean Liner	21,150	16	0.06%	El Caribe	Estados Unidos
50	Crowley	19,444	16	0.06%	El Caribe	Estados Unidos
85	King Ocean	9,989	15	0.03%	El Caribe	Estados Unidos

Fuente: elaboración propia con datos de clasificación top 100 de Alphaliner

En el mercado global de carga contenerizada existen 4 operadores que a lo largo de los años han hecho crecer sus capacidades con diferentes estrategias, desde fuertes inversiones en sus propias organizaciones, hasta fusiones y adquisiciones para lograr ampliar su alcance en las principales rutas comerciales.

Estas 4 compañías globales concentran el 57.6% de la oferta mundial disponible de carga contenerizada. Con una flota de más de 2,000, cuentan además, con un portafolio de unidades de negocios lo suficiente amplio como para operar sus propias terminales portuarias.

Por otro lado se encuentra un top 10 de navieras que, aunque algunas no están realmente entre las primeras diez posiciones, forman parte de la concentración del 31.2% de participación de mercado a nivel global.

De estas diez navieras, ocho se encuentran con base en Asia, 4 en Singapur y 3 en Taiwán, esto se debe, a como se menciona al inicio de este boletín, al flujo comercial que aporta esta región al mundo.

De igual forma encontramos un grupo de navieras que operan de forma regional, específicamente en la cuenca de El Caribe, todas con sede en Estados Unidos, con capacidades que han sido diseñada para atender específicamente bloques económicos como la Comunidad de El Caribe, Centroamérica y ciertos países en el mercado común del sur del continente americano.

Aunque su participación en el top 100 global de Alphaliner es del 0.36%, movilizan el comercio tanto de carga seca como de productos frescos hacia las regiones de la costa del Golfo, Este y Noreste de los Estados Unidos.

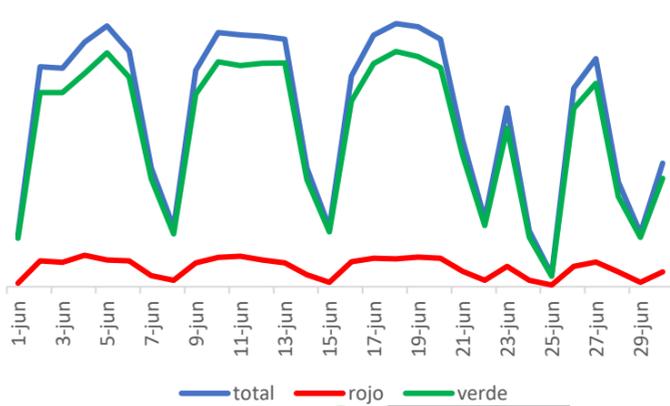
SELECTIVO ADUANERO SAT JUNIO 2025

Durante junio 2025 se transmitieron 110,516 declaraciones de mercancías, 7.61% más en comparación al mismo periodo del año anterior. El martes 22 de junio se presenta como el día de mayor volumen de operación aduanera, con un total de 5,899 declaraciones transmitidas, 595 con selectivo rojo, 5,304 con selectivo verde.

En cuanto a las operaciones registradas por modalidad de transporte, se puede observar que las aduanas terrestres tuvieron la mayor proporción de verificaciones inmediatas con un 4.81%, seguido del transporte marítimo con un 3.09%.

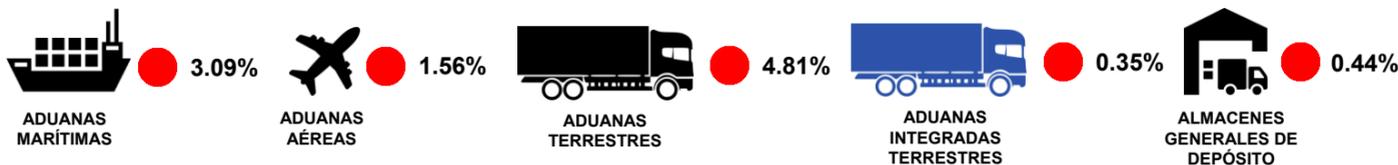
Total de declaraciones registradas junio 2025:
110,516

COMPORTAMIENTO OPERACIONES ADUANERAS POR DÍA



Levante sin revisión (verdes) **99,172** 89.74%
Verificación inmediata (rojos) **11,344** 10.26%

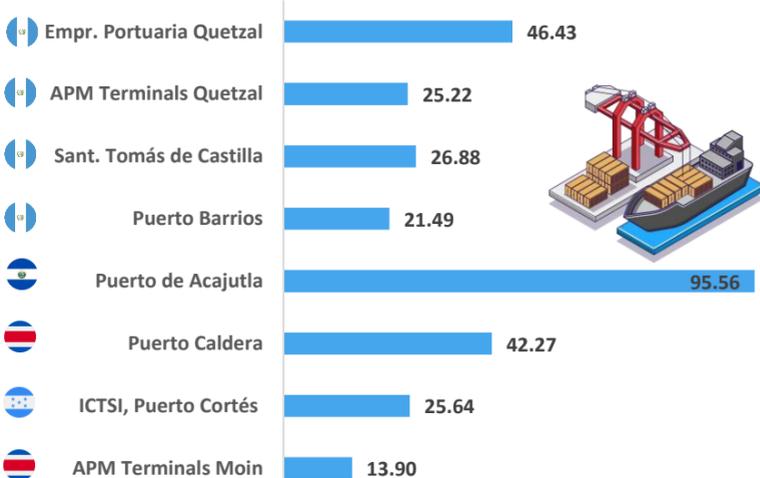
PROMEDIO DE SELECTIVOS ROJOS EN JUNIO DE 2025 POR TIPO DE ADUANA



Fuente: elaboración propia con datos publicados por SAT

TIEMPO DE ESTADÍA EN PUERTOS, BUQUES PORTACONTENEDOR (EN HORAS)

JUNIO 2025



Durante junio 2025 los puertos de Guatemala mostraron tiempos de fondeo prolongados para atender los buques portacontenedores, siendo Empresa Portuaria Quetzal en el Pacífico la que muestra la mayor cantidad de horas (46.63 h) por otro lado, APM Terminals Quetzal muestra 25.22 horas. En lo que respecta a los puertos del Atlántico, tanto Santo Tomás de Castilla presenta un tiempo de hasta 24 horas.

En Centroamérica el Puerto de Acajutla, ubicado en El Salvador, presenta el tiempo de fondeo más extenso de la región (95.56 h). Mientras que APM Terminals Moin en Costa Rica manejó el menor tiempo (13.05 h). La terminal especialidad de contenedores de Puerto Cortés supera las 20 horas, al poco usual para sus características operativas.

Fuente: elaboración propia con base a datos de MarineTraffic.

Competitividad: somos un equipo de profesionales a su servicio. Estamos para apoyar a su empresa a ser más competitiva.

Le invitamos a enviar sus comentarios sobre este Boletín, así como recomendaciones de información sobre temas logísticos que considere valiosos para su actividad empresarial.

Escribanos a: competitividad@agexport.org.gt