

# BOLETÍN LOGÍSTICO

SEPTIEMBRE 2025

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

[www.competitividad.gt](http://www.competitividad.gt)

## PLANIFICACIÓN, GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE OPERACIONES LOGÍSTICAS DURANTE LA TEMPORADA ALTA

La temporada alta o *peak season* en el comercio internacional, es un período del año con un aumento significativo en la demanda de productos y servicios logísticos, lo que genera un mayor volumen de pedidos y operaciones en toda la cadena de suministro.

Este pico de actividad, que a menudo ocurre antes y durante las festividades como Navidad, Black Friday y Año Nuevo (en lo que respecta a importaciones) y a partir de octubre a mayo del siguiente año (en lo que respecta a exportaciones de productos de origen vegetal) requiere una planificación avanzada para gestionar eficientemente el transporte, el almacenamiento y la distribución, enfrentando desafíos como el aumento de costos, escasez de capacidad y posibles retrasos en los diferentes medios de transporte (marítimo, terrestre y aéreo).



Durante el 2024 el comercio exterior de Guatemala, en valor económico, fue principalmente movilizado por la vía marítima, **61%** del total de las compras y ventas internacionales del país utilizaron como vía de acceso y salida una terminal portuaria. Seguido del transporte terrestre, que representó el **30%**, y el transporte aéreo, con un **9%**.

La correcta ejecución de una operación logística depende de variables como la planificación anticipada, analizando históricos y tendencias para proyectar correctamente la demanda, tanto en bienes comercializados como en servicios logísticos que serán necesarios. La generación de datos para la toma de decisiones es clave para la gestión del transporte internacional en cualquier tipo de operación (importación y exportación).



Dentro de los aspectos clave para reducir el impacto de la temporada alta se encuentra la comunicación con socios clave, donde la oferta de transporte, proveedores de servicios logísticos y otros actores como terminales portuarias, aeroportuarias, puestos fronterizos y autoridades (SAT, MINGOB, MAGA) deben ser aliados estratégicos.

Es necesario implementar mecanismos que permitan un intercambio en tiempo real de los hitos del proceso de despacho o internación de las mercancías. Esto permite un flujo continuo de los embarques, minimizan el riesgo de la generación de cuellos de botella o congestiones.

El temporada alta o peak season deben atenderse de forma integral, con el involucramiento de todos los actores que participan en la cadena de suministros internacional de Guatemala.



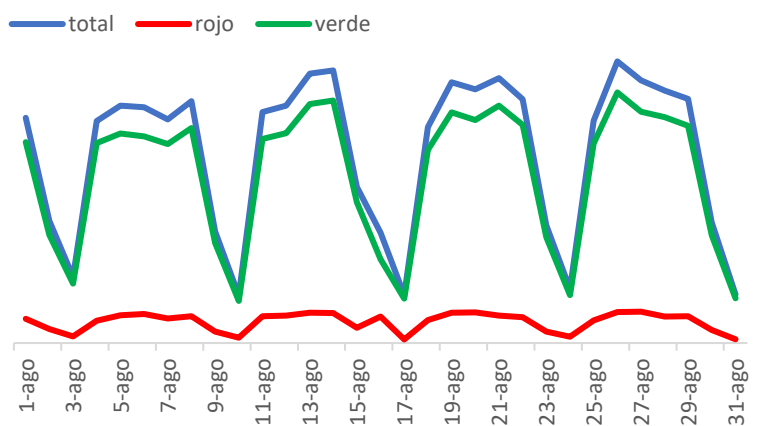
Fuente: elaboración propia con datos estadísticos de CPN y SAT.

### SELECTIVO ADUANERO SAT AGOSTO 2025

Durante agosto 2025 se transmitieron 114,084 declaraciones de mercancías, 3.93% más en comparación al mismo periodo del año anterior. El jueves 14 de agosto se presenta como el día de mayor volumen de operación aduanera, con un total de 5,269 declaraciones transmitidas, 581 con selectivo rojo, 4,688 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 4.78%, seguido del transporte marítimo con un 3.36%.

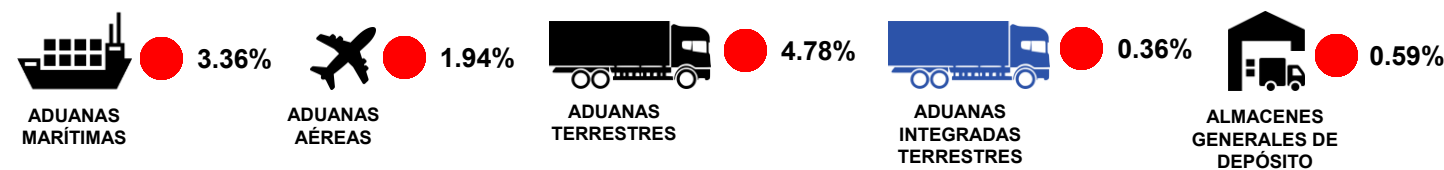
### COMPORTAMIENTO OPERACIONES ADUANERAS POR DÍA



Levante sin revisión (verdes)	101,495	88.97%
Verificación inmediata (rojos)	12,589	11.03%

Total de declaraciones registradas agosto 2025:  
**114,084**

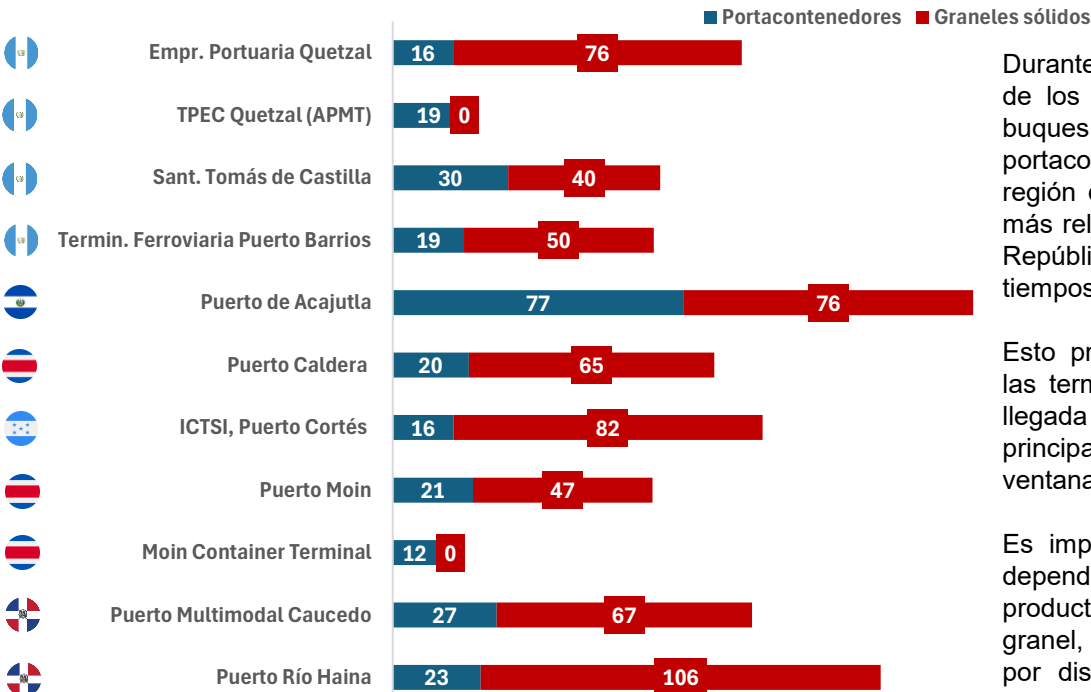
### PROMEDIO DE SELECTIVOS ROJOS EN JUNIO DE 2025 POR TIPO DE ADUANA



Fuente: elaboración propia con datos publicados por SAT

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

AGOSTO 2025



Fuente: elaboración propia con base a datos de MarineTraffic.

Durante agosto 2025, el comportamiento de los tiempos para la atención de los buques tanto de graneles como portacontenedores, en los puertos de la región de Centroamérica, incluyendo los más relevantes de vocación mercante en República Dominicana, han mostrado tiempos considerables.

Esto provoca efectos de congestión en las terminales, por tiempos de rezago y llegada tardía a otros puertos, principalmente aquellos que no cuentan ventanas de atraque.

Es importante resaltar que los tiempos dependerán del tipo de operación y producto, para las embarcaciones a granel, los tiempos pueden extenderse por disponibilidad de transporte, clima, capacidad de recepción de producto en destino final.

**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](mailto:competitividad@agexport.org.gt)