

BOLETÍN LOGÍSTICO

NOVIEMBRE 2025

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

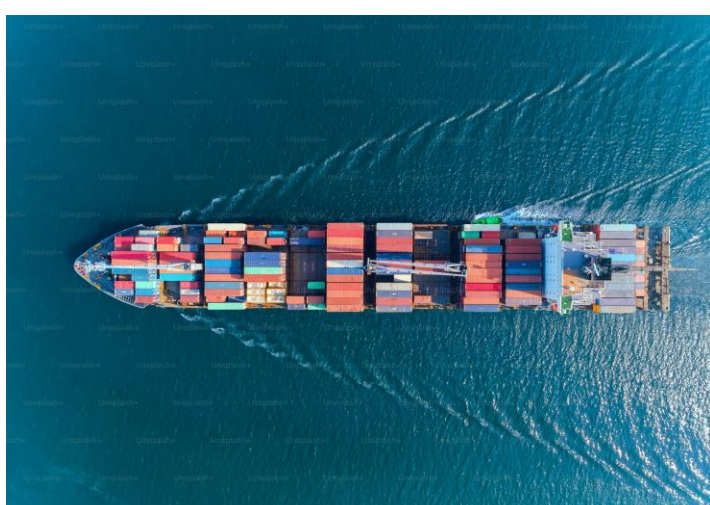
www.competitividad.gt

TASAS PORTUARIAS: ¿DE UN PROBLEMA TEMPORAL A UN RIESGO ESTRUCTURAL PARA EL COMERCIO?

En los últimos años, las fuerzas geopolíticas han resurgido como un riesgo operativo clave. Esto no significa que los políticos tengan como objetivo específico a los operadores de transporte marítimo y de buques como herramienta política; la mayoría tiene una idea muy limitada de su tamaño, escala e importancia para la economía global.

Las sanciones afectan al transporte marítimo, pero hasta hace poco, su impacto ha sido secundario, centrándose principalmente en las empresas que transportan cargas específicas y en el personal que las dirige. Los conflictos regionales de los últimos tres años han cambiado todo esto, con sanciones económicas que afectan tanto a los operadores de tonelaje como a los productores e importadores de materias primas.

Las tarifas portuarias de la USTR que impone Estados Unidos a los buques construidos o controlados por China (y sus contrapartes de represalia) son vistas, con el pragmatismo típico de la industria, como un problema de corto plazo que debe resolverse; un costo que debe trasladarse o asumirse.



Si el acceso justo y sin trabas a los puertos se convierte en una herramienta de política comercial en lugar de la oferta y la demanda, las implicaciones son mucho más graves que algunos costos adicionales. Si una parte de la flota —y una gran parte si consideramos los cascos construidos en China— se enfrenta a discriminación en cuanto a la disponibilidad de amarres, el impacto, de prolongarse, sería grave.

Esto no tiene por qué limitarse a las rutas principales. Si el acceso selectivo a los puertos se convierte en una política en lugar de un impulso del mercado, el resultado sería un shock sistémico; si no una crisis, algo incómodamente cercano.

En el peor de los casos, el efecto sobre la liquidez de la flota global sería, en efecto, dejar una parte de la flota inutilizable, fuera del mercado y obligada a buscar inmovilización por falta de oportunidades. Este cambio en la dinámica de la flota podría tener un impacto devastador no solo en la capacidad, sino también en el valor de los buques.



El enfoque único de la industria hacia la regulación global le ha permitido desde hace tiempo pasar por alto los impactos en la capacidad de comercio. Como empresa con cierta influencia extra jurisdiccional, ha preferido seguir adelante sin prestar mucha atención al riesgo de disrupción.

Quizás el aspecto más sorprendente de la nueva guerra comercial es la resiliencia de las cadenas de suministro del transporte marítimo, pero no hay garantía de que esto siga siendo así.

En lo que respecta a Guatemala, el impacto es menor o prácticamente nulo, principalmente en la utilización de los buques que operan en las rutas comerciales del litoral Caribe, zona geográfica desde donde se despacha más del 60% de la oferta exportable del país. Navieras como Seaboard Marine, Crowley y King Ocean, las cuales operan el mayor volumen de contenedores hacia el principal socio comercial (Estados Unidos) fabrican sus navíos en países como Corea del Sur, Puerto Rico o el mismo territorio Norteamericano.

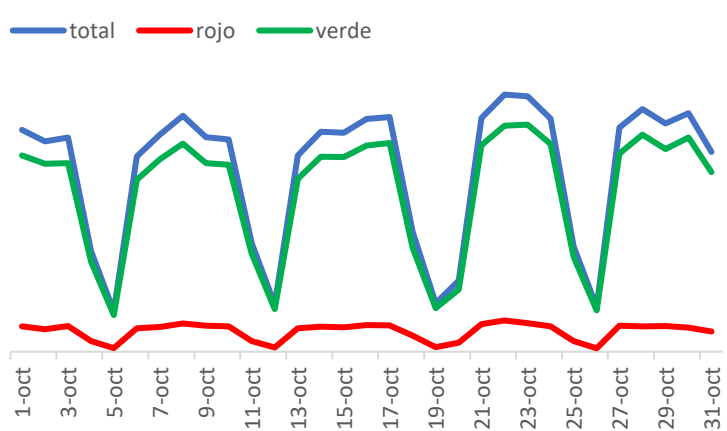
Fuente: Splash 24/7

SELECTIVO ADUANERO SAT OCTUBRE 2025

Durante octubre 2025 se transmitieron 123,323 declaraciones de mercancías, 5.25% más en comparación al mismo periodo del año anterior. El jueves 23 de octubre se presenta como el día de mayor volumen de operación aduanera, con un total de 5,163 declaraciones transmitidas, 483 con selectivo rojo, 4,680 con selectivo verde.

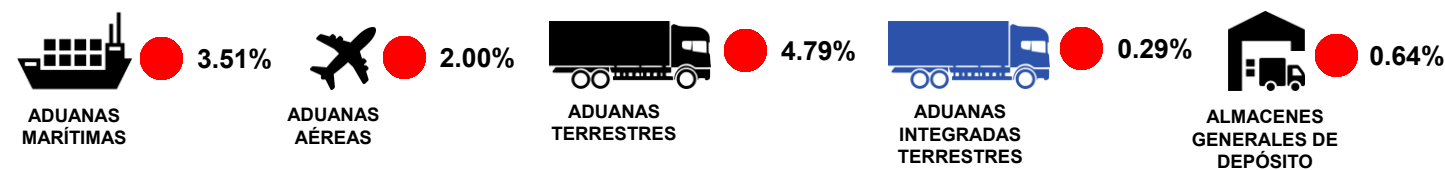
En cuanto a las operaciones registradas por modalidad de transporte, se puede observar que las aduanas terrestres tuvieron la mayor proporción de verificaciones inmediatas con un 4.75%, seguido del transporte marítimo con un 3.53%.

COMPORTAMIENTO OPERACIONES ADUANERAS POR DÍA



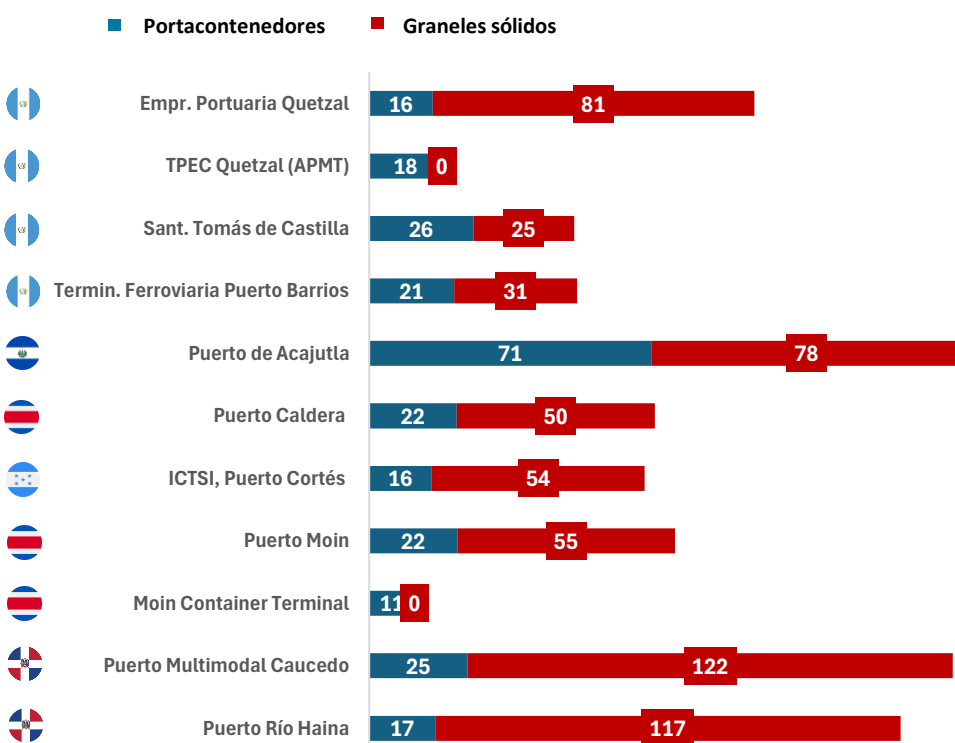
Levante sin revisión (verdes)	109,468	88.77%
Verificación inmediata (rojos)	13,855	11.23%

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



Fuente: elaboración propia con datos publicados por SAT

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



Fuente: elaboración propia con base a datos de MarineTraffic.

OCTUBRE 2025

Durante octubre 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