

BOLETÍN DE COMPETITIVIDAD EXPORTADORA

EDICIÓN

JULIO-AGOSTO

LA LEY DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

Un punto de partida para
contar con puertos
eficientes.



CONTAINERIZED INDEX
(SCFI)
Índice

29 Ago 2025

1,445

28 Ago 2026

3,510

▲ +142.9%

Variación interanual

LEY DEL
SISTEMA PORTUARIO
NACIONAL
REPÚBLICA DE GUATEMALA

“ Información para la toma de decisiones ”



LOGÍSTICA
PORTUARIA

Indicadores de
eficiencia y costos



SISTEMA
PORTUARIO

Nueva ley,
gobernanza e
inversión



IMPACTO
ECONÓMICO

Competitividad y
comercio exterior



ENTORNO
EXPORTADOR

Normativa que
impacta la
competitividad



AGEXPORT

DIRECCIÓN INCIDENCIA
ENTORNO EXPORTADOR
| Competitividad

INFORMACIÓN ESTRATÉGICA PARA FORTALECER
LA COMPETITIVIDAD Y ABRIR MÁS MERCADOS.

BOLETÍN DE COMPETITIVIDAD EXPORTADORA

EDICIÓN | JULIO-AGOSTO



GEOPOLÍTICA
QUE IMPACTA



LOGÍSTICA
BAJO PRESIÓN



COSTOS
QUE IMPACTAN



DECISIONES
QUE SUMAN



AGEXPORT
DIRECCIÓN INCIDENCIA
ENTORNO EXPORTADOR
| Competitividad

INFORMACIÓN ESTRATÉGICA
PARA DECIDIR, ADAPTARSE
Y SEGUIR COMPIRIENDO.

ÍNDICE

01



EDITORIAL

La importancia de la Ley del
Sistema Portuario Nacional

02



LOGÍSTICA

Indicadores de eficiencia
portuaria.

03



ENERGÍA

- Producción de energía
por tipo
- Precios de combustibles

04



ECONÓMICA

- Tipo de cambio: apreciación
- Perspectivas de crecimiento
económico

05



ENTORNO EXPORTADOR/NORMAS

Normativas que impactan
la competitividad.

06



BUENAS PRÁCTICAS

Recomendaciones para
fortalecer la gestión
exportadora.

07



INDICADORES CLAVE DEL MES

Lo más importante para tomar
decisiones con información
actualizada.





1) EDITORIAL

La nueva Ley del Sistema Portuario Nacional es una oportunidad para tener puertos eficientes

La reciente aprobación y promulgación de la Ley General del Sistema Portuario Nacional, Decreto 20-2026, representa uno de los cambios institucionales más importantes para la logística de Guatemala en las últimas décadas. La ley sustituye el esquema portuario vigente desde 1972 por un marco común para organizar, regular, planificar y supervisar el sistema portuario, separando la función reguladora del Estado de la operación comercial de los puertos.

Para ello crea la Autoridad Portuaria Nacional (APN) como ente rector del sistema. Para un país cuya competitividad exportadora depende en buena medida de la eficiencia de sus puertos, contar con una institucionalidad moderna es fundamental.

La nueva ley crea una oportunidad para avanzar hacia una planificación portuaria de largo plazo, con reglas comunes para administradores y operadores y una autoridad especializada responsable de regular, fiscalizar y promover el desarrollo del sistema. Un elemento especialmente relevante es la creación de mecanismos que permiten estructurar nuevas inversiones. La ley contempla diferentes modelos de administración portuaria e instrumentos como el Usufructo Oneroso Portuario (USOP) y el Contrato de Administración Portuaria (CAP), mediante los cuales pueden desarrollarse proyectos de diseño, construcción, inversión, operación y mantenimiento de infraestructura y servicios portuarios. También permite la presentación de proyectos de iniciativa privada, sujetos a procesos de evaluación y adjudicación.

La gobernanza del nuevo sistema también incorpora la participación de usuarios por medio del Consejo de Usuarios (CUSPORT), en el que AGEXPORT forma parte y que tendrá representación en el Directorio de la APN y podrá trasladar información relacionada con costos, eficiencia y competitividad. Para el sector exportador, esta participación constituye un espacio importante para que las decisiones sobre infraestructura, regulación y funcionamiento portuario mantengan como referencia las necesidades de quienes utilizan diariamente el sistema.

La aprobación de la ley es, sin embargo, solo el punto de partida. Su impacto dependerá de que la nueva institucionalidad se implemente dentro de los plazos establecidos y logre traducirse en inversiones, mejor coordinación y mayor eficiencia portuaria. Para Guatemala, avanzar en esa dirección será clave para fortalecer la competitividad de sus exportaciones.

Principales hitos de implementación



APN COMO
ENTE RECTOR



MARCO PORTUARIO
MODERNO



INVERSIÓN Y
EXPANSIÓN



USOP Y CAP



USUARIOS Y
COMPETITIVIDAD



2) LOGÍSTICA

Eficiencia logística para competir en un entorno global más costoso



EFICIENCIA PORTUARIA

Análisis Fondeo en Puerto Quetzal.

El promedio diario de buques en fondeo pasó de 11.9 en enero de 2024 a niveles superiores a 30 durante buena parte de 2025, alcanzando un máximo de 47 buques en febrero de 2026. A partir de entonces se observa una reducción sostenida, hasta llegar a 14.8 buques en agosto de 2026, el nivel más bajo registrado desde inicios de 2024. Según comenta el mismo puerto esto se debe a mejoras en los procesos de carga y descarga de los buques graneleros.

El problema del fondeo se concentra en los buques no portacontenedores. En agosto 2026, en Puerto Quetzal, el 54.3% de las 92 escalas analizadas registró fondeo y el tiempo total promedio desde la llegada hasta la salida fue de 8.5 días; sin embargo, para los portacontenedores el promedio fue de apenas 1.7 días, frente a 15 días para los demás buques. Como referencia, en Santo Tomás de Castilla el 60.2% de las escalas analizadas presentó fondeo, pero el tiempo total promedio fue considerablemente menor, de 3.4 días (2.2 días para portacontenedores y 5.9 días para otros buques). En conjunto, los resultados sugieren que, pese a la reciente reducción del fondeo en Puerto Quetzal, persisten tiempos de atención particularmente elevados para ciertos tipos de carga y buques. Continuar y sostener la mejora va a requerir inversiones en infraestructura, por lo cual es vital la continuidad del proyecto con el cuerpo de ingenieros del ejército de los Estados Unidos.

Indicador	Puerto Quetzal	Santo Tomás
Escalas con fondeo	54.3%	60.2%
Tiempo total promedio	8.5 días	3.4 días
Portacontenedores	1.7 días	2.2 días
Otros buques	15.0 días	5.9 días

Fuente: Elaboración propia con datos de Dalastic.



SELECTIVO ADUANERO



ADUANAS MARÍTIMAS

12.00%



ADUANAS AÉREAS

13.44%



ADUANAS TERRESTRES

9.75%



ADUANAS INTEGRADAS TERRESTRES

5.15%



ALMACENES GENERALES DE DEPÓSITO

17.82%



Evolución de los selectivos aduaneros

Durante julio-agosto se redujo la incidencia del selectivo rojo en todas las modalidades respecto de mayo-junio. Las disminuciones más importantes se observaron en los Almacenes Generales de Depósito, que pasaron de 19.53% a 17.82% (-1.71 pp), y en las aduanas integradas terrestres, de 6.04% a 5.15% (-0.89 pp). También se registraron reducciones en las aduanas terrestres, (-0.69 pp); en las aduanas marítimas, (-0.35 pp); y, en menor medida, en las aduanas aéreas (-0.03 pp).

Sin embargo, frente al estándar de menos del 10%, todavía lo superan los Almacenes Generales de Depósito (17.82%), las aduanas aéreas (13.45%) y las aduanas marítimas (12.00%). Las aduanas terrestres (9.75%) y las aduanas integradas terrestres (5.15%) se mantienen dentro del estándar.

*pp = puntos porcentuales



3) ENERGÍA

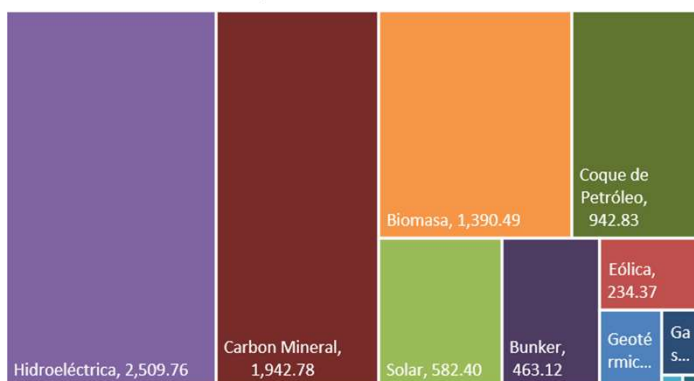
La implementación de la Ley del Sistema Portuario Nacional traerá consigo mejores en competitividad y a su vez mayor demanda de energía.

Por ello será importante que el sector implemente mecanismos para la inversión en infraestructura de transmisión eléctrica, ya que es actualmente el principal pendiente. Las dificultades para la certeza jurídica de las inversiones y trabas locales constituyen un importante limitante a la inversión en este sector.



Matriz energética

Producción GWh por sector acumulada a Julio 2026



PRECIOS PROMEDIO DE COMBUSTIBLES QUETZALES POR GALÓN

COMBUSTIBLE	AUTOSERVICIO			SERVICIO COMPLETO		
	Ago-25	Ago-26	Var. %	Ago-25	Ago-26	Var. %
GASOLINA SUPERIOR	30.04	40.58	35.1%	31.04	41.65	34.2%
GASOLINA REGULAR	28.54	38.64	35.4%	29.60	39.73	34.2%
DIÉSEL	26.06	44.71	71.6%	27.10	45.85	69.2%

Comparativo de precios de agosto en el área metropolitana.
Monitoreos MEM: 25 de agosto de 2025 vs 31 de agosto de 2026.
Variación autoservicio: superior +35.1%, regular +35.4% y diésel +71.6%.



Evolución del sector

En julio de 2026, Guatemala produjo 1,352.1 GWh de energía eléctrica, mientras que la demanda interna se situó en 1,417.0 GWh, ligeramente por debajo de los 1,423.1 GWh registrados en mayo. A pesar de esta reducción, la demanda continuó superando la generación nacional y se mantuvo por encima del promedio mensual de 2026, de 1,293.91 GWh.

La generación hidroeléctrica mostró una recuperación importante durante julio, al superar los 400 GWh por primera vez en 2026, situándose entre sus niveles más altos del año. Paralelamente, las importaciones de electricidad disminuyeron y las exportaciones aumentaron, lo que llevó la balanza neta de intercambios eléctricos a su nivel más bajo del año. En cuanto a la composición de la matriz de generación, la relación entre fuentes renovables y no renovables se mantuvo relativamente estable, alrededor de 60% y 40%, respectivamente.

Pese al repunte de la generación hidroeléctrica, en julio todavía se ubicó aproximadamente 20 GWh por debajo de la generación con carbón mineral. Este comportamiento mensual no implica, sin embargo, un cambio en la estructura observada en lo que va del año. En el acumulado de enero a julio, la generación hidroeléctrica continúa siendo la principal de ambas fuentes, al representar aproximadamente 30% de la producción eléctrica total, frente a 23% correspondiente al carbón mineral.

Finalmente, las exportaciones de electricidad regresaron en julio a niveles cercanos a los 100 GWh, después de que en el boletín anterior se reportaran únicamente alrededor de 5 GWh.

Ejemplo de cómo pueden aumentar los precios de combustibles en los costos logísticos:

Derivado del incremento de los precios observado desde que inició el conflicto en Irán, este aumento implica que los costos de traslado de mercadería se incrementan. En febrero de este año se calculaba que un viaje de Ciudad de Guatemala a Santo Tomás de Castilla consumía alrededor de Q1,181.7, mientras que en agosto ese costo ronda los Q1,965.2.



LECTURA CLAVE

En julio, la matriz estuvo liderada por carbón mineral e hidroeléctrica. La recuperación hídrica elevó el peso renovable, aunque el carbón continuó como la mayor fuente individual.





4) ECONÓMICO

La Ley del Sistema Portuario Nacional generará incentivos a la inversión y eficiencia portuaria, lo cual tendrá un efecto positivo en el incremento de las exportaciones



TIPO DE CAMBIO

Moneda	jul-25	jul-26	Crec. interanual	Tendencia
Quetzal guatemalteco	7.67	7.62	-0.6%	Apreciación
Lempira hondureño	26.28	26.83	2.1%	Depreciación
Colón costarricense	505.01	451.81	-10.5%	Apreciación
Córdoba nicaragüense	36.78	36.62	-0.4%	Apreciación
Peso mexicano	18.70	17.47	-6.5%	Apreciación
Peso colombiano	4,053.20	3,271.31	-19.3%	Apreciación
Sol peruano	3.56	3.65	2.7%	Depreciación
Euro	1.17	1.14	-2.2%	Depreciación



CRECIMIENTO EXPORTACIONES

A julio de 2026, el total de exportaciones del comercio general alcanzó los US\$10,074.9 millones, un crecimiento interanual de 6.2% frente a julio de 2025 (US\$9,490.1 millones).

Los principales productos de exportación fueron café, artículos de vestuario, banano, grasas y aceites comestibles, azúcar y materiales plásticos, que según BANGUAT en conjunto representaron 43.3% del valor total exportado.



CRECIMIENTO ECONÓMICO: RESILIENTE, PERO CON MAYORES RIESGOS

El Banco de Guatemala mantuvo en agosto la tasa líder en 3.50%, señalando que la economía conserva fundamentos sólidos y que la inflación de julio se ubicó dentro del rango meta.

La autoridad monetaria revisó al alza su proyección de crecimiento para 2026 a un valor central de 4.3%, con un rango estimado de 3.3% a 5.3%, aunque el escenario continúa sujeto a riesgos externos.

PROYECCIÓN DE CRECIMIENTO 2026

4.3%
valor central

RANGO ESTIMADO
3.3% – 5.3%
Banguat · agosto 2026



¿QUÉ ESPERAR EN EL CORTO PLAZO?



PRESIONES A MONITOREAR

- Fletes y costos logísticos continúan por encima de 2025.
- Combustibles presionan transporte, distribución e inventarios.
- Quetzal apreciado puede comprimir ingresos en moneda local.
- Demanda externa aún luce desigual y sensible a choques.



SEÑALES DE SOPORTE

- Tasa líder en 3.50% reduce presión financiera.
- Inflación dentro del rango meta aporta estabilidad.
- Hidroeléctrica se recupera y renovables rondan el 60%.
- Urea baja interanualmente y reduce presiones de costos agroexportadores.
- Banguat mantiene crecimiento 2026 en rango de 3.3%–5.3%.

Lectura de corto plazo: estabilidad macro con costos logísticos y energéticos todavía relevantes para márgenes exportadores.





5) LEY GENERAL DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

Puertos con marco jurídico nuevo: la ley que redefine inversión, gobernanza y competitividad logística



El Decreto Número 20-2026, *Ley General del Sistema Portuario Nacional*, fue aprobado por el Congreso de la República el 5 de agosto de 2026 con 123 votos a favor, tras conocer los 163 artículos y un paquete de 36 enmiendas. Crea la Autoridad Portuaria Nacional (APN) como ente rector autónomo, sustituyendo el marco fragmentado que operaba desde hace más de cinco décadas.



Publicada en el Diario Oficial:

2 de septiembre 2026



Vigencia:

2 de octubre 2026 (escalonada)



Normas derogadas:

Ac. Gub. 1972 (CPN) y Decreto 26-2024



¿A quiénes aplica?

Toda persona, individual o jurídica, pública o privada, que desarrolle actividades portuarias: administradores y operadores portuarios, prestadores de servicios esenciales portuarios, instalaciones marítimas públicas y privadas, zonas de apoyo logístico (patios, bodegas, zonas francas colindantes) y buques vinculados a servicios portuarios.



Cambios clave para empresas

Crea la APN y el Sistema Portuario Nacional con CONAPRO, CODAS y CUSPORT. CUSPORT incorpora representación empresarial directa de CIG, AGEXPORT, CAMAGRO y la Cámara de Comercio. Se habilita el USOP (usufructo oneroso) hasta por 50 años.



Modalidades de contratación: el CAP

El Contrato de Administración Portuaria (CAP) es la figura central de la ley: permite a la APN o a las Empresas Públicas Portuarias autorizar a privados la prestación de servicios comerciales portuarios, la ejecución de obra de infraestructura, la operación de equipamiento y la constitución de un Usufructo Oneroso Portuario (USOP). Puede combinarse con contratos APP (Decreto 16-2010) según el proyecto.



Modelos de puertos: ¿cuál adopta Guatemala?

En la práctica internacional existen distintos modelos: **Service Port** (el Estado es dueño y opera todo), **Tool Port** (el Estado posee la infraestructura y equipo, privados operan servicios), **Landlord Port** (el Estado regula y es dueño del suelo/infraestructura básica, privados invierten y operan mediante contratos como el CAP) y el **Puerto Privado** (propiedad y operación totalmente privada). El Decreto 20-2026 adopta esencialmente un modelo tipo **Landlord**, separando la función reguladora (APN) de la operativa (privados vía CAP y USOP).

Aunque parezca un tema exclusivo de infraestructura, la Ley de Puertos tiene un impacto directo y crucial para los exportadores guatemaltecos por dos razones:

- 1 Reduce el costo país de exportar e importar:** las demoras portuarias llegaron a elevar hasta un 35% el precio final de productos importados por vía marítima en 2024. Un marco regulatorio claro, con tarifas previsibles y mecanismos de inversión definidos, ataca directamente ese sobre costo logístico.
- 2 Abre un canal formal de incidencia empresarial:** al integrar a AGEXPORT dentro de CUSPORT, el sector exportador tendrá voz institucionalizada en la definición de tarifas, modalidades de contratación y sanciones del sistema portuario.

Monitoreo Normativo



Nota

Existe un itinerario de pasos institucionales pendientes para la plena operación de la ley: reglamentos, integración del primer Directorio de la APN (90 días hábiles) y nombramiento del primer Gerente General, hito a partir del cual corren los 18 meses para la derogatoria de la CPN.



Agenda Legislativa

El Congreso está en su segundo periodo ordinario (1 de agosto – 30 de noviembre, 2026). Con la ley de puertos ya remitida al Ejecutivo, el punto crítico a seguir es la sanción o veto del Decreto 20-2026.



AGEXPORT
DIRECCIÓN INCIDENCIA
ENTORNO EXPORTADOR
| Competitividad

INFORMACIÓN ESTRATÉGICA PARA
FORTALECER LA COMPETITIVIDAD





6) BUENAS PRÁCTICAS DE EXPORTACIÓN

Guía de buenas prácticas de exportación: Uso de Incoterms®

¿Qué es un Incoterms® y por qué es clave al iniciar una exportación?

En el comercio internacional, la claridad operativa evita pérdidas financieras y disputas legales. Los Incoterms® (International Commercial Terms), redactados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI), son reglas estandarizadas que definen con precisión las obligaciones, costos y transferencia de riesgos entre el vendedor (exportador) y el comprador (importador).

Conocer e incorporar correctamente el Incoterm® desde la cotización inicial y el contrato de compraventa es fundamental para:



1. Evitar Sobrecostos Logísticos

Clarifica de antemano quién asume fletes internacionales, seguros de carga y maniobras portuarias.



2. Delimitar la Responsabilidad

Establece el punto exacto donde la pérdida o daño de la carga deja de ser responsabilidad del exportador.



3. Garantizar Fluidéz Aduanera

Define a qué parte le corresponde la gestión y despacho legal de exportación o importación.

INCOTERMS® MARÍTIMOS MÁS UTILIZADOS EN PUERTOS NACIONALES

TÉRMINO	OBLIGACIONES PRINCIPALES DEL VENDEDOR / EXPORTADOR	PUNTO EXACTO DE TRANSFERENCIA DE RIESGO
FOB Free on Board	Despacha aduana de exportación y entrega la carga a bordo del buque nominado por el comprador en puerto de origen.	A bordo del buque en el puerto de embarque convenido (ej. Santo Tomás de Castilla o Puerto Quetzal).
CFR Cost & Freight	Contrata y paga el flete marítimo hasta el puerto de destino. No está obligado a contratar seguro para la carga.	A bordo del buque en el puerto de origen. El exportador no responde por contingencias en travesía.
CIF Cost, Inc. & Freight	Paga el flete marítimo y contrata seguro de cobertura mínima a favor del comprador durante el transporte principal.	A bordo del buque en el puerto de origen. La póliza contratada ampara al comprador frente a siniestros.



Alerta Operativa (Diferencia crítica en CFR y CIF):

En contratos CFR y CIF, la obligación de pago del flete se extiende hasta el puerto de destino, pero la transferencia del riesgo ocurre en el puerto guatemalteco de embarque en cuanto la carga sube al buque. Desconocer esta distinción genera reclamos infundados y pérdidas económicas.

Buenas Prácticas para Importar y Exportar



Designación completa:

Escriba siempre la regla, puerto y versión: «FOB Santo Tomás de Castilla, Incoterms® 2020».



Uso de FCA en contenedores:

Para carga contenerizada, reemplace FOB por FCA para trasladar el riesgo al entregar en la terminal portuaria.



Verificación de seguro:

En ventas/compras CIF, constate que la póliza cubra los riesgos específicos de la ruta marítima.



PRINCIPIO RECTOR DEL COMERCIO INTERNACIONAL

“La claridad contractual en el origen es la mejor póliza de seguro contra litigios y sobrecostos en el destino.”



7) RESUMEN DE INDICADORES

Principales indicadores que reflejan el comportamiento del entorno internacional y nacional que impacta la competitividad exportadora de Guatemala.



ENTORNO INTERNACIONAL



**PRECIOS INTERNACIONALES
DEL PETRÓLEO WTI**
USD/barril

Agosto 2025 | Agosto 2026
64.86 | 83.90

▲ +29.4%
Variación interanual



BALTIC DRY INDEX
Índice

29 Ago 2025 | 31 Ago 2026
2,025 | 3,186

▲ +57.3%
Variación interanual



**CONTAINERIZED INDEX
(SCFI)**
Índice

29 Ago 2025 | 28 Ago 2026
1,445 | 3,510

▲ +142.9%
Variación interanual



UREA
USD/TN

Agosto 2025 | Agosto 2026
508.00 | 390.00

▼ -23.2%
Variación interanual



ENTORNO NACIONAL



TIPO DE CAMBIO

31 Ago 2025 | 31 Ago 2026
7.66 | 7.62

▼ -0.5%
Apreciación del quetzal
frente al dólar



**TASA LÍDER DE POLÍTICA
MONETARIA**

Agosto 2025 | Agosto 2026
4.25% | 3.50%

▼ -0.75 p.p.
Variación interanual



**PROYECCIONES DE CRECIMIENTO
ECONÓMICO PARA 2026**

Actualización | Agosto 2026

3.3% – 5.3%

Rango actualizado por el
Banco de Guatemala



MENSAJE CLAVE

Fletes y WTI
siguen por encima
de 2025: SCFI
+142.9%, BDI
+57.3% y WTI
+29.4%. Urea cae -
23.2% y
exportaciones
acumuladas a julio
crecen +3.5%.



COMERCIO EXTERIOR



**EXPORTACIONES
TOTALES
DE BIENES
A JULIO 2026**

Julio 2025
US\$9,490.1
(Millones)

Julio 2026
US\$10,074.9
(Millones)

Variación
▲ +6.2%
US\$584.8 millones

