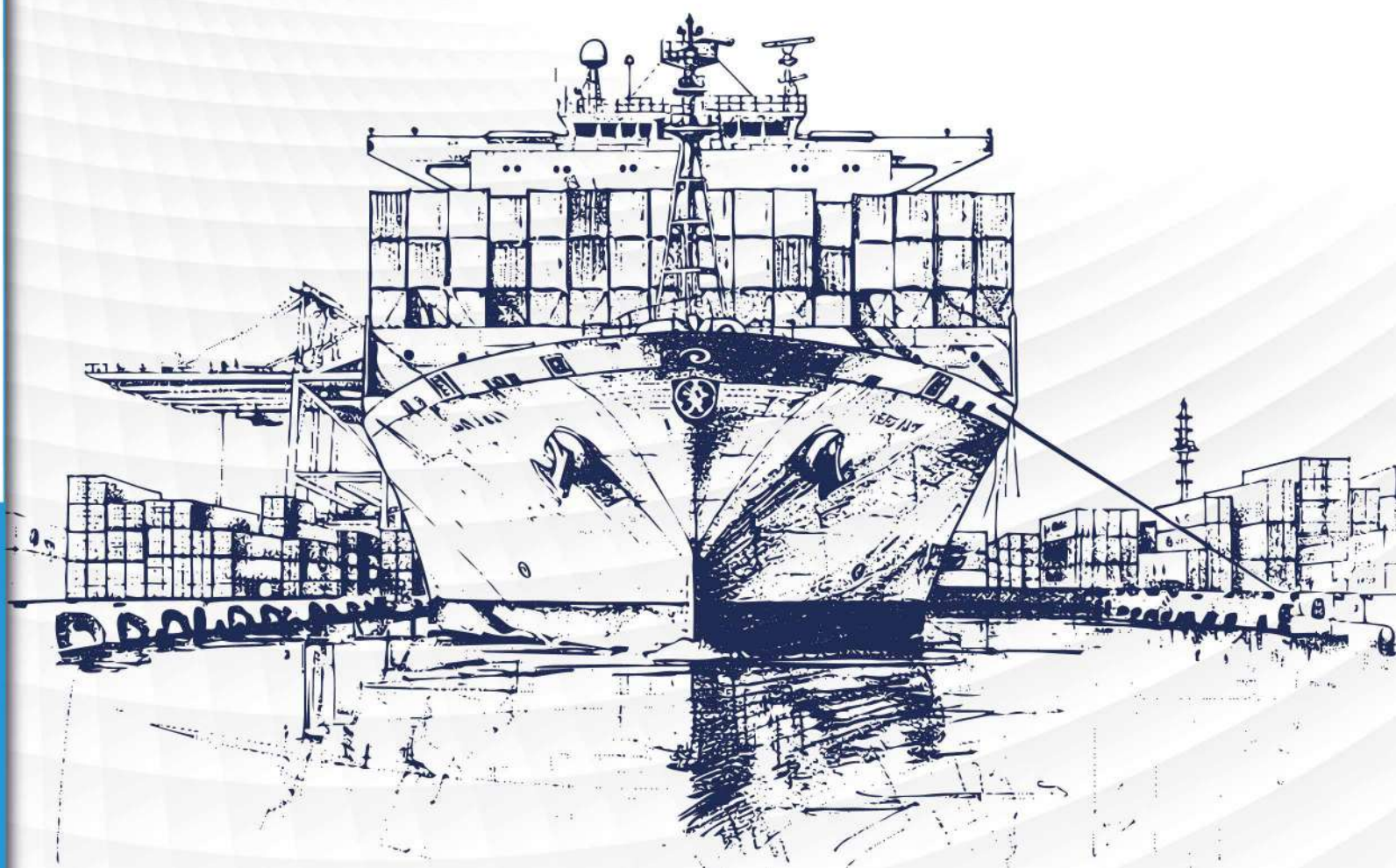




Informe Estadístico Portuario 2025

del Sistema Portuario Nacional



Autoridad Designada
del Sistema Portuario Nacional



Informe Estadístico Portuario 2025

Derechos Reservados 2025 ®

La información empleada para elaborar el presente informe y la forma en que aparecen presentados los datos que figuran en su contenido, se procesaron dando cumplimiento a una de las atribuciones comprendidas como Autoridad Designada del Sistema Portuario Nacional en el Decreto número 26-2024 del Congreso de la República de Guatemala, Ley de la Autoridad Designada, con este informe se contribuye a la toma de decisiones de la comunidad logística y portuaria nacional. Esta publicación no implica de parte de la Autoridad Designada, una intromisión sobre la administración, gobernanza u organización de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla -EMPORNAC- (a cargo de Puerto Santo Tomás de Castilla), Terminal Ferroviaria Puerto Barrios -TFPB- (administradora de Puerto Barrios) y Empresa Portuaria Quetzal -EPQ- (a cargo de Puerto Quetzal¹).

Fe de Erratas, correcciones, ampliaciones en: www.cpn.gob.gt.

Para cualquier consulta adicional de datos estadísticos, se cuenta con la herramienta Plataforma Estadística Portuaria -PEP-, la cual se puede consultar en: <https://pep.cpn.gob.gt/publicDashboard> y correo electrónico: datos@cpn.gob.gt.

¹ Nota: salvo cita explícita en contrario con toda referencia para el caso de Puerto Quetzal incluye las terminales especializadas de contenedores, cruceros, graneles líquidos y sólidos, así como Boyas San José.



Entidades que conforman la Coordinación General

de la Autoridad Designada
del Sistema Portuario Nacional



Mención Especial

La **Autoridad Designada del Sistema Portuario Nacional** agradece la colaboración del personal directivo, operativo y administrativo de la Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla, Terminal Ferroviaria Puerto Barrios, Empresa Portuaria Quetzal y sus terminales especializadas, por su valioso apoyo y contribución para el desarrollo de este informe.

Agradecimiento especial al Departamento de Estadísticas Macroeconómicas del Banco de Guatemala -BANGUAT-, a la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-, al Ministerio de Economía -MINECO-, al Consejo de Usuarios del Transporte Internacional de Guatemala -CUTRIGUA- y a la Asociación de Navieros de Guatemala -ASONAV- por haber aportado valiosa información estadística que fortaleció el contenido presentado.

Presentación

El comercio exterior de Guatemala mantiene su dinámica de crecimiento en los últimos cinco años, alcanzando una variación positiva de 7% en 2025 respecto al 2024 en términos de total de toneladas métricas movilizadas a nivel nacional, es decir la variable: “peso”. En Guatemala, un país bioceánico, el transporte de carga por la vía marítima mantiene la tendencia histórica de concentración del 75% del comercio exterior según la cantidad de toneladas métricas movilizadas, según datos del Banco de Guatemala, posicionando a los puertos marítimos como los principales corredores de la cadena de suministros.

Sin embargo, el crecimiento de este año tuvo un mayor reto derivado de la incertidumbre generada por la disruptiva dinámica en el aumento de los aranceles a nivel mundial. Como una acción estratégica de geopolítica, Guatemala, bajo una visión estratégica del Organismo Ejecutivo, negoció y firmó un Acuerdo Recíproco de aranceles con los Estados Unidos de América, logrando que más del 70% de las exportaciones guatemaltecas ingresen con un arancel de 0% a dicho mercado, principal socio comercial del país por la vía marítima.

Otro evento histórico para el tema portuario fue que, el Organismo Ejecutivo presentó la iniciativa de Ley General del Sistema Portuario Nacional, la cual busca dotar al país de un modelo de gobernanza y de herramientas jurídicas para la explotación comercial portuaria. Esta iniciativa dotará al Estado de instrumentos jurídicos desarrollar y diversificar las terminales marítimas, bajo una rectoría de planificación a largo plazo, articulada con una visualización de ecosistema logístico y portuario multimodal, tomando como base la Guía de la Ley Modelo de Puertos elaborada por la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de Estados Americanos (CIP-OEA).

Lo anterior, se complementa con la elaboración por parte de la Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia (SEGEPLAN) y aprobación de la primera Política Portuaria Nacional, liderada por la Autoridad Designada del Sistema Portuario Nacional con el apoyo del sector público y privado. La Ley General del Sistema Portuario Nacional y la Política Portuaria Nacional se posicionan como instrumentos nacionales que establecen las bases para un desarrollo portuario integral y se alcanzaron en cumplimiento a lo establecido en los artículos 43 y 49 del Decreto Número 26-2024, Ley de la Autoridad Designada del Sistema Portuario Nacional, así como a los hitos de la Política Marítima Portuaria de Centroamérica, aprobada por la instancia de presidentes de Centroamérica, ya que Guatemala es el único país centroamericano que no se cuenta con una ley de puertos.

La información que se presenta permite visualizar el comportamiento histórico, analizar tendencias y proyectar a futuro un cambio de modelo necesario para el desarrollo económico de nuestro país. La Autoridad Designada está preparada para apoyar este cambio, a través de la generación de estudios técnicos e informes estadísticos que arrojan luz y fomentan una visión técnica del comportamiento del sector portuario y su impacto en el comercio exterior del país.

El presente informe también incluye una correlación de variables, tendencias y análisis de lo que en terminología portuaria se le denomina hinterland (conectividad del puerto a la red interna) y foreland (conectividad marítima del puerto hacia afuera) de los Puertos de Guatemala, con una visión logística multimodal. Esto en cumplimiento con lo establecido en el artículo 9, numeral 15, del Decreto número 26-2024, Ley de la Autoridad Designada del Sistema Portuario Nacional, corresponde a esta Autoridad el mandato legal de recopilar, obtener y publicar estadísticas portuarias, incluyendo los indicadores de rendimiento sobre las operaciones en los puertos del país.

Con base en este mandato legal la Coordinación General de la Autoridad Designada, con una visión estratégica de largo plazo y considerando que Guatemala es Estado Miembro de las Naciones Unidas, autorizó como parte de los objetivos estratégicos que en 2025 se iniciara el proceso de acercamiento con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, conocida por sus siglas en inglés como UNCTAD, organismo internacional que desde 1987 ha impulsado estudios, modelos de análisis estadístico y la definición de indicadores de rendimiento en materia portuaria, para la adopción del modelo de indicadores portuarios desarrollado por dicho organismo, el cual integra dichos indicadores agrupados en siete categorías, descritas en la herramienta denominada Port Performance Scorecard, contenida en el Manual de Gestión Portuaria, volumen 11, edición 2023. Esta publicación detalla las siete categorías, entre las que se incluyen gobernanza, recursos humanos, finanzas, resiliencia, sostenibilidad y los componentes operativos del buque y la carga.

Como una de las primeras acciones, se priorizó la adopción de los indicadores operativos del buque y la carga. Este paso posiciona al país como el primero en adoptar y contribuir con datos a la plataforma Port Performance Scorecard, y con ello figurar dentro del tablero de los puertos de América Latina y del nivel global.

Con estos proyectos Guatemala evoluciona de generar estadística descriptiva a adoptar indicadores de rendimiento globales, que dan visibilidad, y que al publicarlos se consolidan como una firme apuesta para la transparencia, mejora continua, transformación digital y la competitividad del sistema en general que permita incrementar la facilitación de comercio, la reducción de tiempos y costos logísticos portuarios.

¿Cómo interpretar el Informe Estadístico Portuario 2025?

El Informe Estadístico Portuario es una herramienta de consulta pública que presenta las cifras estadísticas anuales del Sistema Portuario Guatemalteco y su impacto en el comercio exterior. Su propósito es brindar un análisis técnico, objetivo y actualizado para la toma de decisiones y proyecciones de la comunidad logística y portuaria, organismos internacionales, agencias financieras, sector privado y organizaciones gubernamentales involucradas en el sector portuario y comercio exterior.

El contenido del informe se integra en un orden secuencial compuesto por las siguientes tres secciones:

- A. Comercio Exterior**
- B. Movimiento de Carga, Buques y Contenedores a Nivel Nacional.**
- C. Movimiento de Carga, Buques y Contenedores en Centroamérica.**



Sección



Comercio Exterior

En esta sección se visualiza el impacto de los puertos comerciales en el comercio exterior de Guatemala y en el comercio exterior de terceros países en términos de mercancías en tránsito y transbordo. Adicionalmente, se integran artículos elaborados por el Consejo de Usuarios del Transporte Internacional de Guatemala -CUTRIGUA- y la Asociación de Navieros de Guatemala -ASONAV-, que podrán ser útiles para conocer el punto de vista de los usuarios, y la oferta de rutas marítimas de línea de contenedores. Por último, un análisis de la recaudación tributaria de todas las aduanas del país, haciendo énfasis en el aporte de las importaciones por la vía marítima.

Las fuentes de información utilizadas en esta sección son del Banco de Guatemala (BANGUAT) y de la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT).

Sección

B



Movimiento de Carga, Buques y Contenedores a Nivel Nacional.

Se presenta un análisis integral del movimiento de carga y de contenedores, así como del tráfico de buques en Puerto Santo Tomás de Castilla, Puerto Barrios y Puerto Quetzal. Se examina el comportamiento histórico y tendencias del movimiento de contenedores expresado en unidades y TEUs. La evaluación operativa se sustenta en indicadores de productividad por metro lineal de muelle y por hectárea de almacenamiento, incorporando además la dinámica del Corredor Interoceánico y su vinculación estratégica con el Canal de Panamá.

En la parte final de la sección se detallan las importaciones y exportaciones de los Puertos de Guatemala por origen y destino a nivel mundial y los principales productos, convirtiendo los datos operativos en inteligencia de mercado para la competitividad nacional.

Las fuentes de información utilizadas en esta sección son de las empresas portuarias de Guatemala.

Sección

C



Movimiento de Carga, Buques y Contenedores en Centroamérica.

Se presenta un análisis del desempeño de Guatemala en comparación con los países de la región centroamericana en materia de movimiento de carga, contenedores y tráfico de buques por país y por puerto. Lo anterior permite contextualizar la posición de los Puertos de Guatemala en términos estandarizados y visualizar la tendencia, especialización y crecimiento de los puertos que integran la región centroamericana.

Las fuentes de información utilizadas en esta sección son del Sistema de Información Estadística Marítimo Portuaria de Centroamérica (SIEMPCA), de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM).

Contenido

➤ Sección A	
Comercio Exterior	22
A.1. Comercio Exterior	24
A.1.1. Movimiento del Comercio Exterior y su Impacto en el Sistema Portuario Nacional	24
A.1.2. Perspectiva de la Asociación de Navieros de Guatemala -ASONAV-	34
A.1.3. Perspectiva del Consejo de Usuarios del Transporte Internacional de Guatemala -CUTRIGUA-	38
A.2. Recaudación Tributaria	42
➤ Sección B	
Movimiento de Carga, Buques y Contenedores a Nivel Nacional	46
B.1. Movimiento de Carga en el Sistema Portuario Nacional	48
B.1.1. Movimiento de Carga por el Océano Pacífico y Océano Atlántico	60
B.1.2. Puerto Santo Tomás de Castilla	62
B.1.3. Puerto Barrios	67
B.1.4. Puerto Quetzal	71
B.2. Movimiento de Contenedores	79
B.2.1. Sistema Portuario Nacional	79
B.2.2. Comportamiento Mensual del Movimiento de Contenedores por Puerto	89
B.2.2.1. Puerto Santo Tomás de Castilla	89
B.2.2.2. Puerto Barrios	90
B.2.2.3. Puerto Quetzal	91
B.2.3. Movimiento de Contenedores por Tamaño, Llenos y Vacíos	95
B.2.4. Indicador de Movimiento por Metro Lineal de Muelle y Hectárea de Almacenamiento en TEUs	102
B.2.5. Movimiento de Contenedores Secos y Refrigerados (Reefer)	103
B.2.6. Movimiento de Contenedores en Tránsito y Transbordo	108
B.2.7. Contenedores en Transbordo	112
B.2.8. Corredor Interoceánico	115
B.2.9. Movimiento de Contenedores de Mercancías Peligrosas -MERPEL-	117
B.3. Origen y Destino de la Carga	121
B.3.1. Sistema Portuario Nacional	121
B.3.2. Puerto Santo Tomás de Castilla	122
B.3.3. Puerto Quetzal	125
B.3.4. Puerto Barrios	128
B.3.5. Comercio Exterior de Guatemala que Circula por el Canal de Panamá, Sistema Portuario Nacional 2025	130

B.4. Principales Productos **132**

B.4.1. Puerto Santo Tomás de Castilla	135
B.4.2. Puerto Barrios	137
B.4.3. Puerto Quetzal	139

B.5. Recalada de Buques **141**

B.5.1. Sistema Portuario Nacional	141
B.5.2. Puerto Santo Tomás de Castilla	146
B.5.3. Puerto Barrios	148
B.5.4. Puerto Quetzal	150
B.5.5. Buques Portacontenedores	152
B.5.6. Buques de Granel Líquido	156
B.5.7. Buques de Granel Sólido	158
B.5.8. Buques Turísticos (Cruceiros)	160

B.6. Ocupación de Atracaderos **161**



Sección C

Movimiento de Carga, Buques y Contenedores en Centroamérica **166**

C.1. Movimiento de Carga en Centroamérica **168**

C.1.1. Movimiento de Carga	168
C.1.2. Movimiento de Contenedores	174
C.1.3. Recalada de Buques	177

Consideraciones Finales **180**

Anexos y Referencias **183**

Anexos	184
Siglas y Acrónimos	193
Glosario	194
Miembros de la Coordinación General de la Autoridad Designada	197



Puerto Quetzal se ubica en el litoral del Océano Pacífico, específicamente en el departamento de Escuintla. Esta región se caracteriza por ser una vasta llanura costera de clima cálido y suelos fértiles, enmarcada por la imponente vista de los volcanes de Fuego, Agua y Acatenango. Rodeado de paisajes de arena negra volcánica y vegetación tropical, su posición es estratégica para el país, ya que se encuentra a una distancia aproximada de 100 kilómetros de la Ciudad de Guatemala, es un puerto multipropósito con 8 terminales.







Empresa Portuaria Quetzal es la institución responsable de la gestión y administración de Puerto Quetzal, ubicado en el litoral Pacífico de Guatemala. Su ubicación geográfica estratégica le permite prestar servicios, principalmente, a la cuenca del pacífico y costa oeste del continente americano; por su cercanía con el canal de Panamá se conecta con el resto del mundo.



Puerto Multipropósito

1. **Muelle Comercial -MC-**, administrado por Empresa Portuaria Quetzal -EPQ-.
2. Terminal Portuaria Especializada de **Contenedores -TPEC-**, a cargo de APM Terminals Quetzal.
3. Terminal Portuaria Especializada en el manejo de **graneles minerales REPIMEX**.
4. Terminal Portuaria Especializada para el manejo de **carbón TEMSA**.
5. **Terminal Especializada de Pasajeros**, en donde también se opera **granel líquido**.
6. Muelle para el manejo de gas, a cargo de **Z gas**.



- **Área pavimentada:** 40 metros de ancho desde el delantal del muelle hasta el área de bodegas y almacenaje.

- **Profundidad aproximada:** de -11.00m MLWS.



Infraestructura con expansión y desarrollo

Infraestructura y Superestructuras Portuarias



- **Atracaderos:**

1, 3 y 4 para graneles sólidos, atracadero 2 para portacontenedores y Roll on Roll off.

- **Muelle comercial:**

810 metros de longitud para 4 atracaderos de 202.50 metros de longitud cada uno.

- **Almacenaje:** Patios y bodegas disponibles para apilamiento de contenedores y otros productos.

Ofrece servicios portuarios a todo tipo de



Maquinaria, equipo e instalaciones especializadas



Costos competitivos de operación



Área extensa para desarrollo comercial e industrial

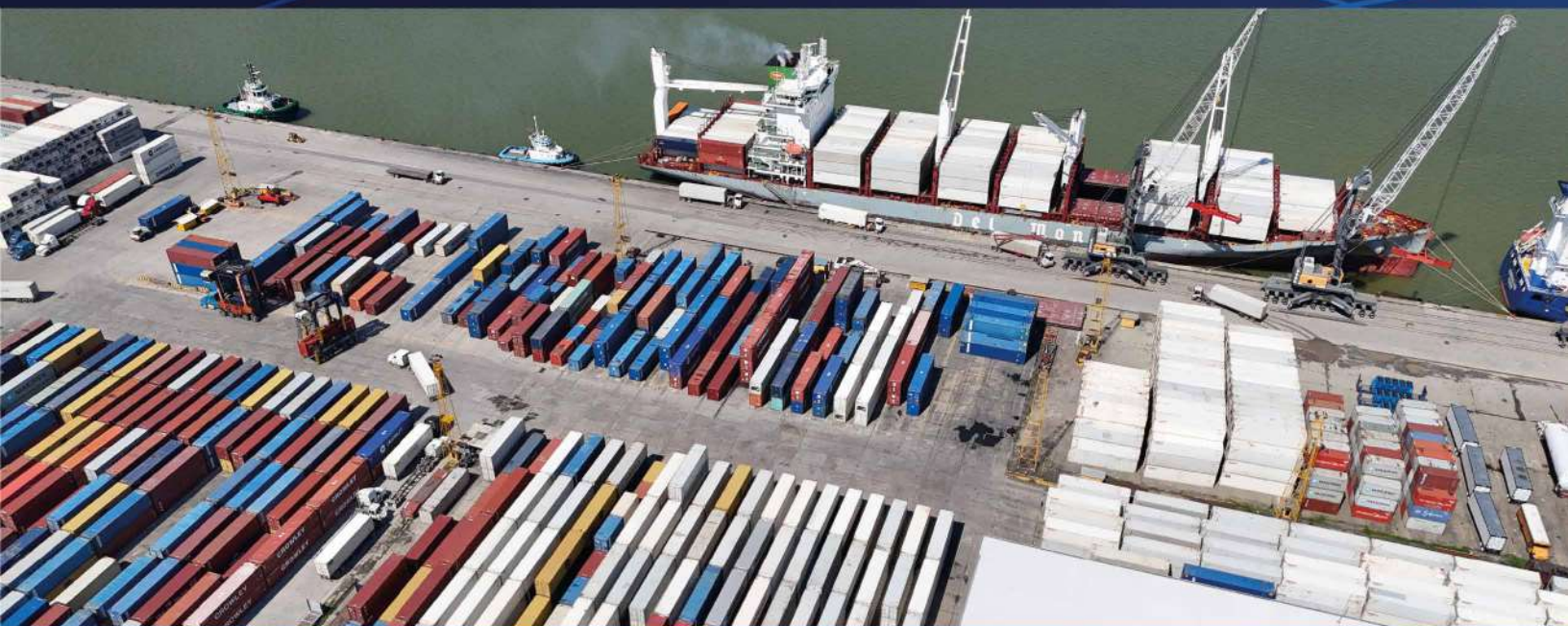


Acceso a diferentes destinos turísticos del país



www.puertoquetzal.gob.gt





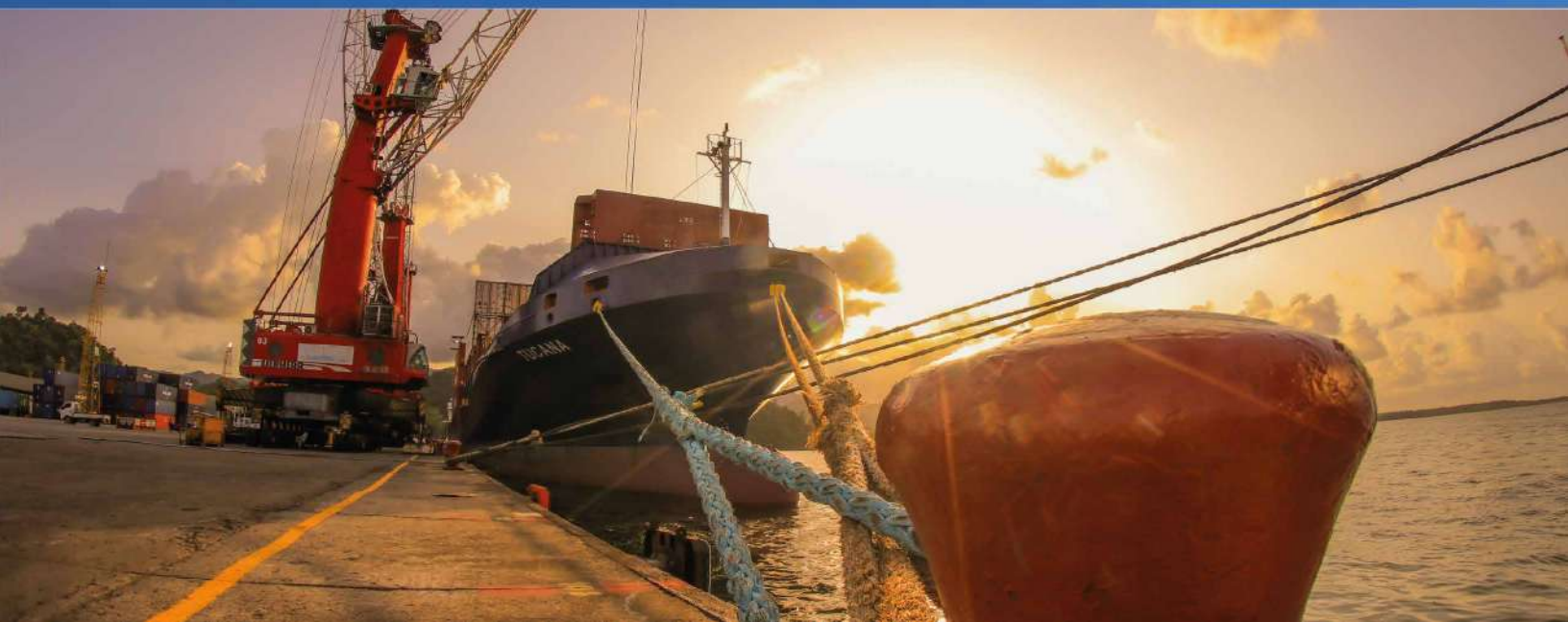
Puerto Santo Tomás de Castilla se ubica en el litoral del Mar Caribe, específicamente en el municipio de Puerto Barrios, departamento de Izabal. Esta región se distingue por su exuberante selva tropical y un clima cálido y húmedo, rodeada por las aguas turquesas de la Bahía de Amatique y la biodiversidad del Cerro San Gil. Su posición es vital para el comercio exterior del país, encontrándose a una distancia aproximada de 300 kilómetros de la Ciudad de Guatemala, conectado por la emblemática carretera al Atlántico.





Puerto Santo Tomás de Castilla

E M P O R N A C





Puerto Santo Tomás de Castilla

EMPORNAC

Situado en la costa atlántica de Guatemala, el Puerto Santo Tomás de Castilla es uno de los principales motores del comercio exterior del país. Con una ubicación estratégica y una moderna infraestructura, conecta al país con los principales mercados del Caribe, Norteamérica y Suramérica.



Desde su creación en 1955, el puerto ha evolucionado significativamente, modernizando su infraestructura y procesos para responder a las crecientes demandas del comercio internacional.



Nuestros Servicios

- Servicio a la Carga de Importación y Exportación
- Protección de Buques
- Servicio al Buque
- Reestibas a bordo
- Practicaje
- Remolcaje
- Almacenaje



CO-SO-CER582192



CO-SA-CER584017



CO-ST-CER975312



SI-CER-1065932



GTMGUA00001-1



OEA-GT-DA-011



CÓDIGO PBIP
GUA-CIV-002

Infraestructura y Superestructuras Portuarias

• **Muelle:**
Tipo marginal, 914m.

• **Capacidad Prepuerto**
Espacio para 154 camiones

• **Área de inspección intrusiva:**
Para carga seca y refrigerada

• **Almacenaje:**
Pacios para contenedores,
patios para vehículos, carga
voluminosa y bodegas cerradas.

• **Atracaderos:**
4 atracaderos de 228.5 m
cada uno, destinados a la
atención de carga en
contenedores, mercadería
general, graneles líquidos y
sólidos.

• **Tomas Eléctricas:**
1,781 tomas



Dragado de hasta
11 metros de profundidad
en los 4 atracaderos



Ampliación de área
y pavimentación
"Predio los Monos"



Expansión del área de
"Patio 14 A"

P
O
R
T
U
A
R
I
O
S

P
R
O
Y
E
C
T
O
S



www.santotomasport.com.gt



Terminal Ferroviaria Puerto Barrios se ubica en el litoral del Mar Caribe, en el corazón del departamento de Izabal. Esta zona se distingue por su vibrante herencia portuaria y un clima tropical húmedo, rodeada por las aguas de la Bahía de Amatique y una densa vegetación costera. Su posición es histórica y estratégica para Guatemala, ya que constituía el punto final de la vía férrea que conectaba el Atlántico con la capital, situada a una distancia aproximada de 297 kilómetros de la Ciudad de Guatemala.







En la Terminal Ferroviaria Puerto Barrios existe el compromiso de ofrecer a nuestros clientes un servicio con alta eficiencia y calidad, garantizando el movimiento de la carga de importación y exportación en el mejor tiempo y costo. En la Terminal Ferroviaria de Puerto Barrios los servicios portuarios están a disposición de los usuarios las 24 horas del día, maximizando el uso de recursos para nuestros clientes.

Chiquita Guatemala, operadora de Terminal Ferroviaria Puerto Barrios, busca y promueve el desarrollo de las comunidades en donde está inserta. Para ello, realiza proyectos enfocados directamente al beneficio de las personas en diferentes áreas de emprendimiento como educación, deporte, ayuda y bienestar social.



Depósito Aduanero Temporal):

ado a la gestión
ntenedores de
nportación,
ración y tránsito

• **Cumplimiento:**
del 97% de atraque de
buques de
contenedores, graneles
líquidos y sólidos.

• **Pavimentación**
100% de concreto

• **Tomas Elécticas**
2,300



• **Profundidad de muelles:**
11.4m en el sur y 13.4m en el norte



Proyectos Portuarios

Nuestro Plan Maestro versión 2 ya se encuentra vigente y los aspectos a destacar se detallan a continuación:

1. La meta es alcanzar 1.3 millones de TEUs
2. Ampliación del muelle a 4 atracaderos cada uno con sus propias grúas
3. Durante los últimos 5 años somos el puerto de Guatemala con mejor rendimiento según el ranking publicado por The Container Port Performance
4. Unificación de básculas de pesaje incorporadas en las reachstackers
5. Ampliación de la yarda en un 19% en 2026

PUERTOS DE GUATEMALA





Sección



**Comercio Exterior
de Guatemala
y su Impacto en el
Sistema Portuario
Nacional.**

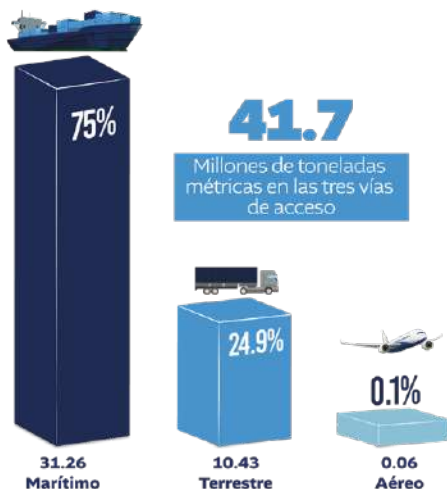
A.1. Comercio Exterior

A.1.1. Movimiento del Comercio Exterior y su Impacto en el Sistema Portuario Nacional

El tonelaje total del comercio exterior² del país movilizado en los puertos fronterizos, aeropuertos y puertos marítimos en 2025, fue de 41,752 miles de toneladas métricas³, que comparado con 2024 (38,257) representó un incremento de 3,494 miles de toneladas métricas, mostrando una variación positiva de 7%. Los puertos marítimos manejaron el 75%⁴ del total de dicho comercio exterior, lo cual significó aproximadamente el mismo porcentaje alcanzado en el año anterior. Al considerar esta relación en términos del valor CIF de las importaciones y el valor FOB de las exportaciones en dólares, se establece que por los puertos marítimos se manejó el 61% del valor total del comercio exterior de Guatemala. La distribución comparativa con las otras vías de acceso (aéreo y terrestre), se presenta en los **Gráficos A.1.1.1 y A.1.1.2**.

Gráfico A.1.1.1

Estructura del comercio exterior (importaciones y exportaciones) con base al peso por vía de acceso en 2025.



Fuente: Banco de Guatemala, datos generados el 12/02/2026, procesados por CPN

Gráfico A.1.1.2

Estructura del comercio exterior con base al valor de Importaciones (Valor CIF) y Exportaciones (Valor FOB).



Fuente: Banco de Guatemala, datos generados el 12/02/2026, procesados por CPN

² La fuente de información del Banco de Guatemala se fundamenta en las Declaraciones Únicas Aduaneras (DUA). Declaraciones Únicas Centroamericanas (DUCA). Formularios Aduaneros Únicos Centroamericanos (FAUCA) y; Facturas y Declaraciones Únicas Centroamericanas de Exportación (FYDUCA).

³ Los datos facilitados por BANGUAT están expresados en kilogramos, CPN realiza una adaptación a tonelada métrica basada en el estándar en materia portuaria equivalente de 1 Tonelada Métrica = 1,000 kg.

⁴ La información de Puerto Quetzal incluye el movimiento del comercio exterior de todas las terminales especializadas ubicadas en el interior de Puerto Quetzal y Boyas San José, ya que las declaraciones aduaneras de las instalaciones mencionadas son liquidadas en la Aduana de Puerto Quetzal.

Los resultados de la **Tabla A.1.1.1** muestran que el Sistema Portuario Nacional en 2025 en vías de acceso de puertos marítimos, registró una variación del **11%** en el tonelaje del comercio exterior en las importaciones y exportaciones con relación al 2024, siendo Puerto Santo Tomás de Castilla el que presentó un mejor comportamiento de forma general, pasó de registrar una variación en peso TM de importaciones y exportaciones entre 2023 y 2024 del -2% en 2024 al **34%** en 2025, representando un valor neto de 36 puntos porcentuales como resultado de la brecha entre ambos años.

En cuanto a la estructura del comercio exterior con base en el valor de exportación e importación a través de los Puertos de Guatemala, este creció **6%** (del resultado de la suma de ambos) comparado con el 2024, resultado también impulsado por Puerto Santo Tomás de Castilla, que cerró el año con una variación positiva del **16%**, lo que significó 1.28 miles de millones más que el año anterior para dicho puerto.

De forma global, el Sistema Portuario Nacional en

términos valor monetario CIF y FOB, aportó al comercio y economía nacional más de 1.8 miles de millones más de divisas, con relación al 2024, como resultado de la diferencia entre ambos años.

El comercio exterior por la vía marítima es esencial para el desarrollo y crecimiento económico de Guatemala, durante 2025 se sobrepasaron las expectativas económicas previstas por el Banco de Guatemala que había proyectado un Producto Interno Bruto -PIB- entre 3.7% y 3.9% para el cierre del 2025, finalizando con un crecimiento del 4.1%, impulsado por motores relacionados con el consumo interno, la inversión en sectores como el de la construcción y el impacto de las remesas, sumado a esto una inflación del 1.65%, muy por debajo de la establecida por la Junta Monetaria y el Banco de Guatemala para el 2025 (entre 3% y 5%).

También en la **Tabla A.1.1.1**, es posible visualizar el comportamiento de las importaciones y exportaciones durante los últimos tres años en volumen de toneladas métricas y monto en dólares US\$ por cada vía de acceso.

Tabla A.1.1.1

Valor y peso de las importaciones (CIF), exportaciones (FOB) en dólares (US\$) y toneladas métricas, 2023-2025.

Vía de acceso	2023		2024		2025 ^{P/}		2025 ^{P/}	
	Monto	Peso TM	Monto	Peso TM	Monto	Var 24/25	Peso TM	Var 24/25
Exportaciones	14,194,335,636	13,233,071	14,588,300,367	13,203,441	15,587,373,625	▲7%	14,384,604	▲9%
Importaciones	30,318,455,021	22,497,591	32,489,180,868	25,054,449	34,609,346,683	▲7%	27,367,577	▲9%
Total país impo+expo	44,512,790,657	35,730,662	47,077,481,235	38,257,890	50,196,720,308	▲7%	41,752,181	▲9%
Puertos aéreos								
Exportaciones	470,912,715	30,062.97	637,690,054	27,281	603,850,554	▼-5%	23,379	▼-14%
Importaciones	3,294,578,186	30,292.27	3,603,656,882	33,637	4,042,345,772	▲12%	38,669	▲15%
Total	3,765,490,901	60,355.24	4,241,346,936	60,918	4,646,196,326	▲10%	62,048	▲2%
Puertos terrestres								
Exportaciones	5,888,275,113	5,070,306	6,113,320,437	5,425,169	6,370,755,169	▲4%	5,595,551	▲3%
Importaciones	7,307,901,473	4,400,292	7,916,157,324	4,480,335	8,501,051,680	▲7%	4,831,343	▲8%
Total	13,196,176,586	9,470,598	14,029,477,761	9,905,503	14,871,806,849	▲6%	10,426,894	▲5%
Puertos marítimos								
Exportaciones	7,835,147,808	8,132,702	7,837,289,876	7,750,991	8,612,767,902	▲10%	8,765,674	▲13%
Importaciones	19,715,975,362	18,067,007	20,969,366,662	20,540,478	22,065,949,231	▲5%	22,497,565	▲10%
Total	27,551,123,170	26,199,708	28,806,656,538	28,291,469	30,678,717,133	▲6%	31,263,239	▲11%
Santo Tomás de Castilla								
Exportaciones	3,500,292,156	3,540,060	3,457,943,669	2,747,547	3,939,448,619	▲14%	3,455,793	▲26%
Importaciones	4,055,336,935	2,322,286	4,370,671,430	2,979,704	5,170,095,480	▲18%	4,219,527	▲42%
Total	7,555,629,091	5,862,345	7,828,615,099	5,727,251	9,109,544,099	▲16%	7,675,321	▲34%
Puerto Barrios								
Exportaciones	2,120,032,617	1,823,831	2,145,738,710	2,037,829	2,045,908,326	▼-5%	1,994,924	▼-2%
Importaciones	2,747,501,129	1,611,701	2,913,763,565	1,784,176	2,835,315,185	▼-3%	2,020,671	▲13%
Total	4,867,533,746	3,435,531	5,059,502,275	3,822,005	4,881,223,511	▼-4%	4,015,595	▲5%
Puerto Quetzal								
Exportaciones	2,214,823,035	2,768,811	2,233,607,497	2,965,615	2,627,410,957	▲18%	3,314,957	▲12%
Importaciones	12,913,137,298	14,133,020	13,684,931,667	15,776,598	14,060,538,566	▲3%	16,257,366	▲3%
Total	15,127,960,333	16,901,832	15,918,539,164	18,742,213	16,687,949,523	▲5%	19,572,323	▲4%

^{P/} Cifras preliminares



Informe Estadístico Portuario 2025

Sistema Portuario Nacional

Según la **Tabla A.1.1.2**, se evidencia que el periodo comprendido entre 2024 y 2025, los puertos guatemaltecos experimentaron incrementos tanto en el valor monetario como en el peso de la carga movilizada en las importaciones, de la siguiente manera:

- Puerto Santo Tomás de Castilla lideró en aumento en términos de volumen con un **42%**, acompañado de un **18%** en el monto.
- Puerto Barrios mostró una variación del **13%** y **-3%** (mayor tonelaje con productos de menor valor) respectivamente.
- Puerto Quetzal, el de mayor volumen, también registró aumento del **3%** en monto y en el peso

De estas variaciones, se puede decir que estuvieron relacionadas con una combinación de factores como el crecimiento económico general, cambios en las rutas comerciales internacionales, inversiones en infraestructura y equipo portuario en Puerto Santo Tomás de Castilla, como tomas eléctricas adicionales, instalación de verificación de contenedores refrigerados, un remolcador adicional para los servicios al buque, entre otros. En la tabla también se muestra que el valor en términos CIF de las importaciones para todas las vías de acceso en 2025 en dólares, fue de **34,609** millones de dólares y en 2024 de **32,489** millones de dólares, lo cual representó una variación positiva del **7%**.

Tabla A.1.1.2

Valor CIF en dólares (US\$) y peso (toneladas métricas) de las importaciones por vía de acceso, 2023-2025.

Vía de acceso	2023		2024		2025 ^{p/}		Var. 24/25	Peso TM	Var. 24/25
	Monto	Peso TM	Monto	Peso TM	Monto				
Total Nacional	30,318,455,021	22,497,591	32,489,180,868	25,054,449	34,609,346,683		▲7%	27,367,577	▲9%
Variación 2024/2025			▲7%	▲11%	▲7%			▲9%	
Aérea	3,294,578,186	30,292	3,603,656,882	33,637	4,042,345,772		▲12%	38,669	▲15%
Variación 2024/2025			▲9%	▲11%	▲12%			▲15%	
Marítima									
Atlántico	6,802,838,064	3,933,986	7,284,434,995	4,763,880	8,005,410,665		▲10%	6,240,199	▲31%
Puerto Santo Tomás de Castilla	4,055,336,935	2,322,286	4,370,671,430	2,979,704	5,170,095,480		▲18%	4,219,527	▲42%
Puerto Barrios	2,747,501,129	1,611,701	2,913,763,565	1,784,176	2,835,315,185		▼-3%	2,020,671	▲13%
Pacífico	12,913,137,298	14,133,020	13,684,931,667	15,776,598	14,060,538,566		▲3%	16,257,366	▲3%
Puerto Quetzal	12,913,137,298	14,133,020	13,684,931,667	15,776,598	14,060,538,566		▲3%	16,257,366	▲3%
Total	19,715,975,362	18,067,007	20,969,366,662	20,540,478	22,065,949,231		▲5%	22,497,565	▲10%
Variación 2024/2025			▲6%	▲14%	▲5%			▲10%	
Terrestre									
Belice	11,720,156	49,423	9,588,683	35,919	23,643,403		▲147%	38,371	▲7%
Guatemala	980,195,931	100,309	1,063,426,152	116,179	1,180,853,601		▲11%	148,073	▲27%
Honduras	710,941,470	1,205,790	749,809,174	1,182,519	774,869,465		▲3%	1,262,357	▲7%
México	2,969,579,128	1,685,087	3,062,536,512	1,618,048	3,283,081,822		▲7%	1,714,696	▲6%
El Salvador	2,635,464,788	1,359,684	3,030,796,803	1,527,670	3,238,603,389		▲7%	1,667,847	▲9%
Total	7,307,901,473	4,400,292	7,916,157,324	4,480,335	8,501,051,680		▲7%	4,831,343	▲8%
Variación 2024/2025			▲8%	▲2%	▲7%			▲8%	

^{p/} Cifras preliminares

Fuente: Banco de Guatemala, datos generados el 12/02/2026, procesados por CPN



En la **Tabla A.1.1.3**, se detalla el valor FOB (monto en dólares) y peso (toneladas métricas) de las exportaciones por cada vía de acceso. En el caso de Puerto Quetzal, se incluye el comercio exterior de las terminales ubicadas en Boyas San José y las terminales especializadas ubicadas en la zona interna de Puerto Quetzal. Las vías de acceso terrestre y aéreas incluyen todas las aduanas del país. Durante los tres últimos años, se pueden observar las cantidades que cada vía de acceso generó en términos de aporte a la economía del país. Se evidencia una recuperación en 2025, de la siguiente manera:

- Puerto Santo Tomás de Castilla alcanzó el 42% en términos de peso en exportaciones en toneladas métricas, con un aumento de 708,246 miles de toneladas métricas, como resultado de la diferencia entre 2025 y 2024, influenciado por crecimiento en las exportaciones de graneles sólidos (mena de níquel).

- En contraposición Puerto Barrios presentó variación negativa del -2% en exportación.
- Puerto Quetzal aumento del 7% durante el 2024 al 12% en 2025, para el caso de las exportaciones en cuanto al peso, influenciado por las exportaciones de azúcar (a granel y en saco) así como alcohol embarcado en el muelle comercial.

La **Tabla A.1.1.3** también muestra que el valor total nacional de las exportaciones expresados en términos FOB en dólares durante 2025, fue de 15,587 millones y en 2024 de 14,588 millones, lo cual representó un 7% positivo.

Con los datos detallados anteriormente es posible visualizar que el comercio exterior por la vía marítima es la vía de intercambio comercial más importante para la economía de Guatemala, ya que por esta se movilizó el 75% (Ver **Gráfico A.1.1.1**) en términos de volumen.

Tabla A.1.1.3

**Valor FOB en dólares (US\$) y peso (toneladas métricas)
de las exportaciones por vía de acceso, 2023-2025.**

Vía de acceso	2023		2024		2025 ^{P/}		Var. 24/25	Peso TM	Var. 24/25
	Monto	Peso TM	Monto	Peso TM	Monto				
Total Nacional	14,194,335,636	13,233,071	14,588,300,367	13,203,441	15,587,373,625		▲7%	14,384,604	▲9%
Variación 2024/2025			▲3%	▼-2%	▲7%			▲9%	
Aérea	470,912,715	30,063	637,690,054	27,281	603,850,554		▼-5%	23,379	▼-14%
Variación 2024/2025			▲35%	▼-9%	▼-5%			▼-14%	
Marítima									
Atlántico	5,620,324,773	5,363,890	5,603,682,379	4,785,376	5,985,356,945		▲7%	5,450,717	▲14%
Puerto Santo Tomás de Castilla	3,500,292,156	3,540,060	3,457,943,669	2,747,547	3,939,448,619		▲14%	3,455,793	▲26%
Puerto Barrios	2,120,032,617	1,823,831	2,145,738,710	2,037,829	2,045,908,326		▼-5%	1,994,924	▼-2%
Pacífico	2,214,823,035	2,768,811	2,233,607,497	2,965,615	2,627,410,957		▲18%	3,314,957	▲12%
Puerto Quetzal	2,214,823,035	2,768,811	2,233,607,497	2,965,615	2,627,410,957		▲18%	3,314,957	▲12%
Total	7,835,147,808	8,132,702	7,837,289,876	7,750,991	8,612,767,902		10%	8,765,674	▲13%
Variación 2024/2025			▲.03%	▼-5%	▲10%			▲13%	
Terrestre									
Belice	120,374,780	190,454	127,221,634	200,938	133,509,866		▲5%	221,460	▲10%
Guatemala	165,343,161	236,961	197,692,329	317,491	222,275,571		▲12%	336,609	▲6%
Honduras	1,224,235,848	1,074,374	1,228,770,136	1,145,267	1,284,219,509		▲5%	1,093,791	▼-4%
México	679,541,226	565,627	733,216,423	555,815	731,161,249		▼-%	574,551	▲3%
El Salvador	3,657,551,158	2,955,840	3,779,106,409	3,132,765	3,951,735,594		▲5%	3,287,918	▲5%
Total	5,888,275,113	5,070,306	6,113,320,437	5,425,169	6,370,755,169		▲4%	5,595,551	▲3%
Variación 2024/2025			▲4%	▲7%	▲4%			▲3%	

^{P/} Cifras preliminares.

Fuente: Banco de Guatemala, datos descargados el 12/02/2026, procesados por CPN

Según datos publicados por la Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (por sus siglas en inglés, -UNCTAD-), en su Informe Sobre el Transporte Marítimo 2025, el cual indica que esta vía representa el 80% del comercio exterior mundial, por lo que las cifras

alcanzadas por Guatemala en 2025 son muy similares a lo indicado por este organismo internacional, información a la que se puede acceder en el enlace: <https://unctad.org/es/publication/informe-sobre-el-transporto-maritimo-2025>.



La Tabla A.1.1.4 muestra que la relación valor/peso de las exportaciones e importaciones en 2025 con relación al 2024 tiene una variación del 3% negativo FOB y un 4% negativo CIF, en la vía marítima, acorde al BANGUAT

esto puede deberse a una reducción en los precios de los productos (más pesados de menor costo), mejor aprovechamiento de los espacios de carga en los buques y la inflación cuya tendencia fue a la baja.

Tabla A.1.1.4

Valor FOB y CIF, relación valor (dólares US\$) / peso (tonelada métrica) en 2025.

Vía	Exportación				Importación			
	2023	2024	2025	% var. 24/25	2023	2024	2025	% var. 24/25
Aérea	15.66	23.37	25.83	▲10%	108.76	107.13	104.54	▼-2%
Marítima	0.96	1.01	0.98	▼-3%	1.09	1.02	0.98	▼-4%
Terrestre	1.16	1.13	1.14	▲1%	1.66	1.77	1.76	▼-4%

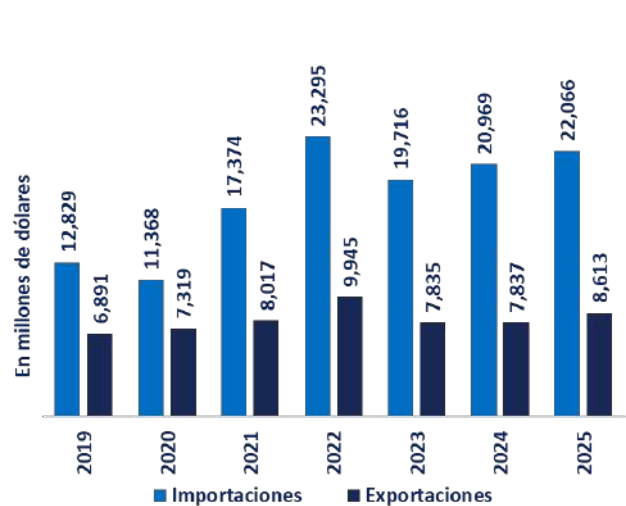
Fuente: Banco de Guatemala, datos descargados el 12/02/2026, procesados por CPN

En el Gráfico A.1.1.3 y Gráfico A.1.1.4, se detalla un comparativo histórico anual del comercio exterior por la vía marítima en valor y peso, los cuales muestran que históricamente las importaciones han sido mayores que las exportaciones por esta vía. Destacando que, entre 2023-2025 la brecha en términos de peso en toneladas métricas entre las importaciones y exportaciones ha aumentado en los puertos de nuestro país y su conexión con los principales socios comerciales, como lo son Estados Unidos de América, República Popular de China, Centroamérica, México y la Eurozona.

Aunque en 2025 se observó un crecimiento respecto al 2024 en las importaciones y exportaciones, las cifras aún no alcanzan los niveles de 2022 donde se alcanzó un PIB de 8.1%, año que estuvo marcado por una inflación acumulada del 9.24% (información BANGUAT), impulsada por el alza en combustibles y productos básicos (café, banano y azúcar); en contraste, el valor de 2025 refleja un nivel de inflación históricamente bajo del 1.65%, según datos del BANGUAT.

Gráfico A.1.1.3

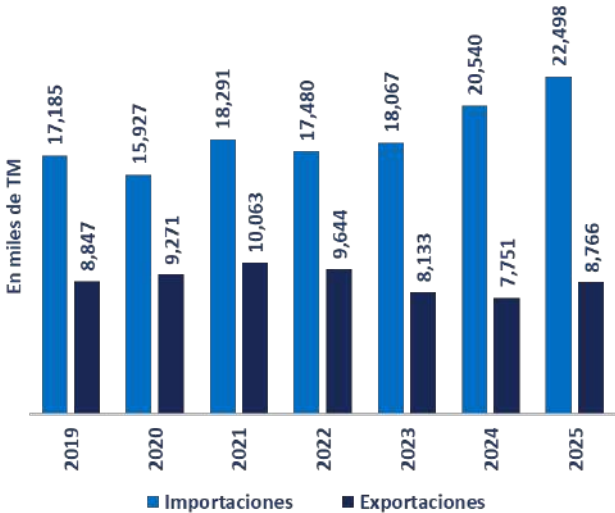
Comparativo anual histórico del comercio exterior por la vía marítima en valor CIF y FOB, en miles de millones de dólares, 2019-2025.



Fuente: Banco de Guatemala, datos descargados el 12/02/2026, procesados por CPN

Gráfico A.1.1.4

Comparativo anual histórico del comercio exterior por la vía marítima en miles de toneladas métricas, 2019-2025.



Fuente: Banco de Guatemala, datos descargados el 12/02/2026, procesados por CPN





Foto: Puerto Barrios

En el **Gráfico A.1.1.5** se detalla la distribución porcentual del comercio exterior por la vía marítima, es decir que porcentaje del 100% aporta cada puerto en términos de peso y valor, mostrando la importancia de Puerto Quetzal que se posiciona como la principal vía de intercambio comercial de Guatemala, obteniendo un **63%** (66% en 2024) del total del peso y un **54%** del valor total del comercio, seguido por Puerto Santo Tomás de Castilla y Terminal Ferroviaria Puerto Barrios como segundo y tercer lugar respectivamente.

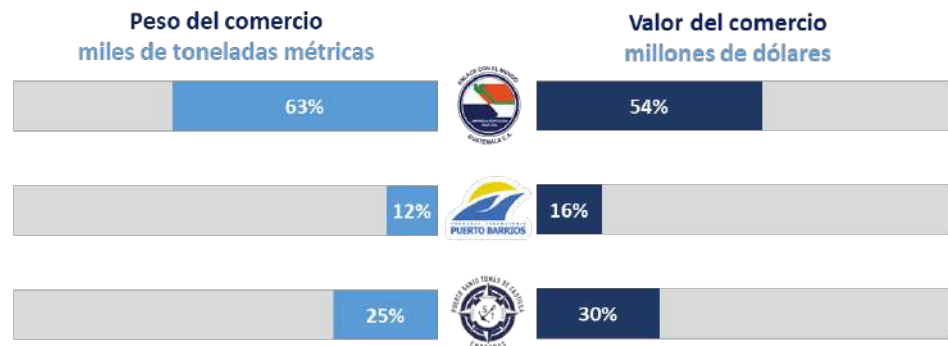
En términos de valor y volumen, la reducción observada en Puerto Quetzal sugiere un efecto ante las medidas dispuestas por los aranceles impuestos

por Estados Unidos de América a productos de origen chino. Esta coyuntura obligó a China a diversificar sus mercados, provocando que sus exportaciones hacia Guatemala crecieran un 37% (equivalente a más de medio millón de toneladas). Este fenómeno contrasta con la drástica caída de las importaciones procedentes de Colombia y Brasil, que juntas sumaron una reducción cercana a los 6 millones de toneladas, como se verá en el **Líteral B.3** de esta sección.

En contraposición, en Puerto Santo Tomás de Castilla, aumentó el volumen de exportaciones de mena de níquel, e importaciones de granos comestibles que anteriormente no se daban por este puerto, dato que se presenta el Líteral B.4 de esta sección.

Gráfico A.1.1.5

Distribución porcentual por puerto en peso y valor del comercio exterior, 2025.



Fuente: Banco de Guatemala, datos descargados el 12/02/2026, procesados por CPN

En el **Gráfico A.1.1.6** y **Gráfico A.1.1.7**, como complemento al análisis del comercio exterior, se muestra el comportamiento histórico de los volúmenes de importaciones y exportaciones durante el período 2019-2025, juntamente con sus respectivas tasas de variación desglosadas por puerto.

En el **Gráfico A.1.1.6**, importaciones por vía marítima, el peso mostró una tendencia

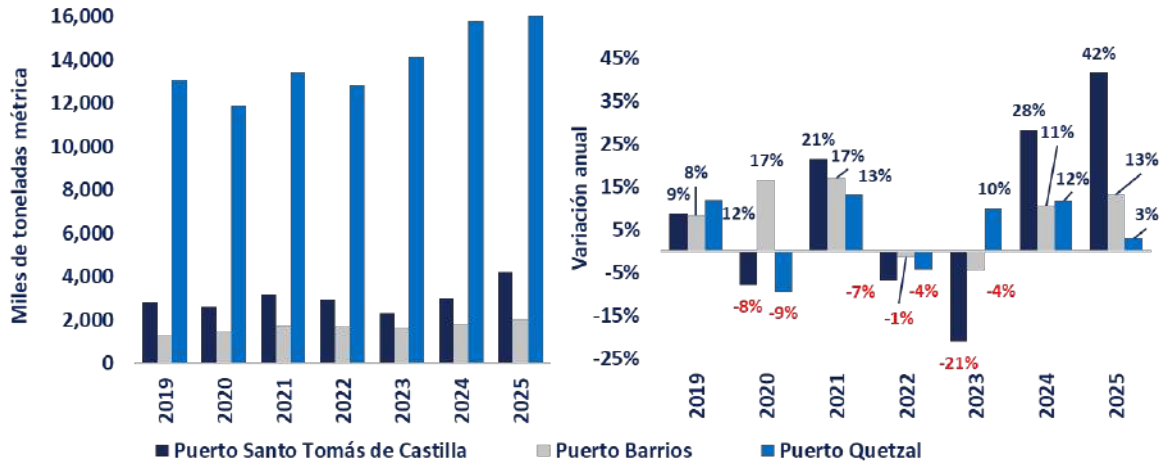
de crecimiento sostenido entre 2019 y 2025, con un cambio hacia proveedores asiáticos, a diferencia del valor monetario, el volumen de carga la demanda real de la economía nacional. Para el caso de Puerto Santo Tomás de Castilla en 2025 presentó una variación del **42%**, mientras que en Puerto Barrios presentó una variación del **13%**, finalmente Puerto Quetzal, mostró una del **-3%**.

Informe Estadístico Portuario 2025

Sistema Portuario Nacional

Gráfico A.1.1.6

Comercio exterior histórico anual con base al peso, importaciones por la vía marítima, 2019-2025.



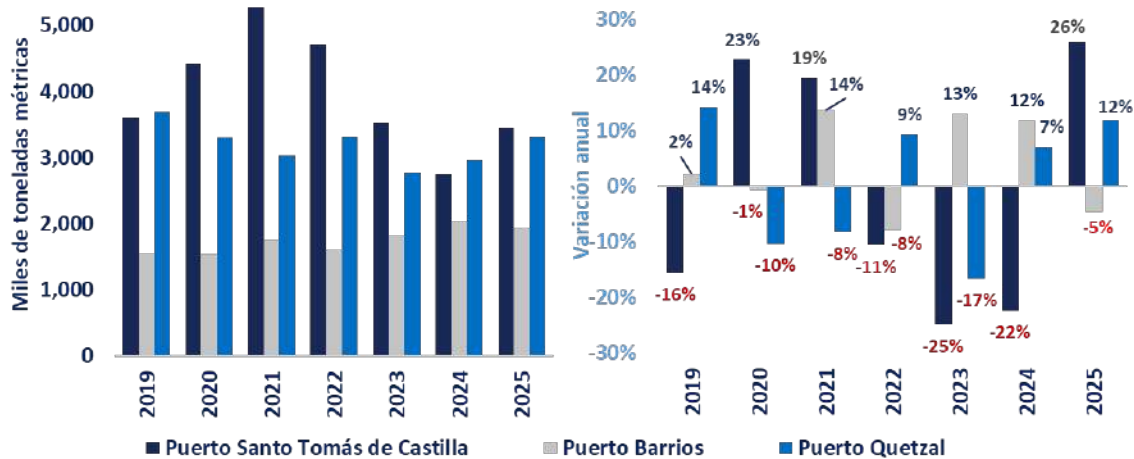
Fuente: Banco de Guatemala, datos procesados el 12/02/2026, procesados por CPN

El **Gráfico A.1.1.7**, exportaciones por vía marítima, muestra el peso total en 2025, pero con un menor crecimiento general en comparación con las importaciones. Puerto Santo Tomás de Castilla experimentó una recuperación importante (26%) aunque no se han alcanzado los registros obtenidos en 2021, que distan por más de 1.8 millones de toneladas métricas derivado del auge en las exportaciones

de mena de níquel. Puerto Barrios mostró tendencia a la baja, y Puerto Quetzal, un aumento de cinco puntos porcentuales con relación al año anterior. Esto como indicador de la competitividad en las exportaciones guatemaltecas por vía marítima, como resultado en la demanda externa de los productos clave que se envían a través de los puertos.

Gráfico A.1.1.7

Comercio exterior histórico anual con base al peso, exportaciones por la vía marítima, 2019-2025.



Fuente: Banco de Guatemala, datos descargados el 12/02/2026, procesados por CPN

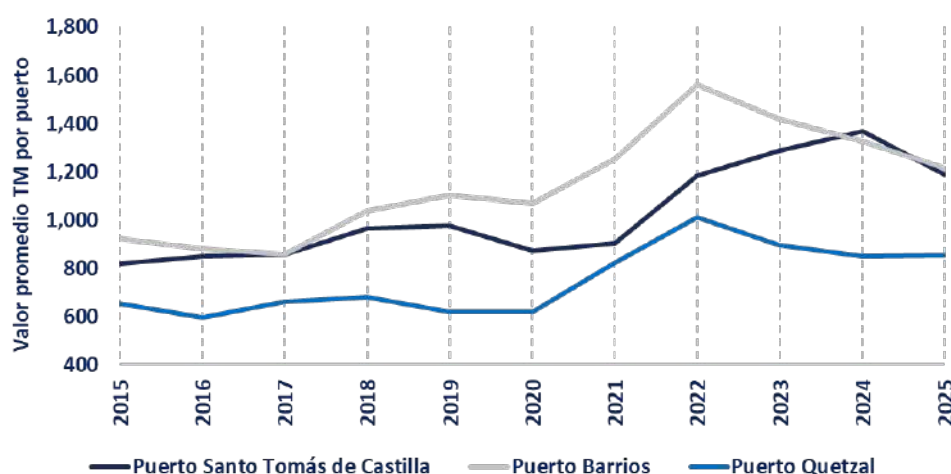


Al observar los resultados generales del comercio exterior por los Puertos de Guatemala, en el **Gráfico A.1.1.8**, otra variable importante de análisis es el valor comercial promedio por tonelada métrica movilizada en cada uno de ellos, este es un indicador clave para medir el impacto económico en la generación de divisas. Este indicador está asociado directamente al valor de las mercancías y nos permite analizar la calidad de las importaciones y exportaciones, pudiéndose observar que el comportamiento después del año 2021 el valor por tonelada métrica se incrementó por razones expuestas anteriormente en esta sección, y a partir

del año 2022 se observa un descenso notable por la normalización de precios de los productos y flete marítimo. En 2025 para Puerto Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios, el valor por tonelada rondó los U\$ 1,200 dólares, mientras que en Puerto Quetzal alcanzó los U\$ 850 dólares, esto nos indica que en los puertos del Caribe transitan bienes de consumo (productos listos para el consumidor final) procesados o de lujo, mientras que para el caso del Pacífico se importan o exportan mayormente materias primas.

Gráfico A.1.1.8

Sistema Portuario Nacional, valor promedio anual en dólares del comercio exterior (importaciones y exportaciones) por tonelada métrica, 2015-2025.



Fuente: Banco de Guatemala, datos descargados el 12/02/2026, procesados por CPN

El **Gráfico A.1.1.9**, muestra el movimiento interanual⁵ de carga por el Sistema Portuario Nacional, este se ilustra para obtener una referencia y explicar la diferencia entre lo reportado como comercio exterior por el Banco de Guatemala (que corresponden a toneladas métricas que fueron de importaciones y exportaciones) y la carga movilizada en los puertos (total de tonelaje de desembarque y embarque procesada en cada uno de los puertos, que no solo incluye importaciones y exportaciones, sino que también contempla transbordo y tránsitos internacionales así como operaciones de reajuste de la carga), los valores entre 2015 y 2025 muestran una diferencia que alcanzó en promedio 2.4 millones de toneladas métricas (la diferencia de 2025 fue de 3.9) esto es debido al comercio exterior de terceros

países que se movilizan en los puertos de Guatemala como tránsitos internacionales, transbordos y no solo las importaciones y exportaciones que el BANGUAT toma de datos de la SAT.

En la línea gris se visualiza el total de carga movilizada por los puertos y la línea celeste identifica la correspondiente al comercio exterior del país (importaciones más exportaciones)

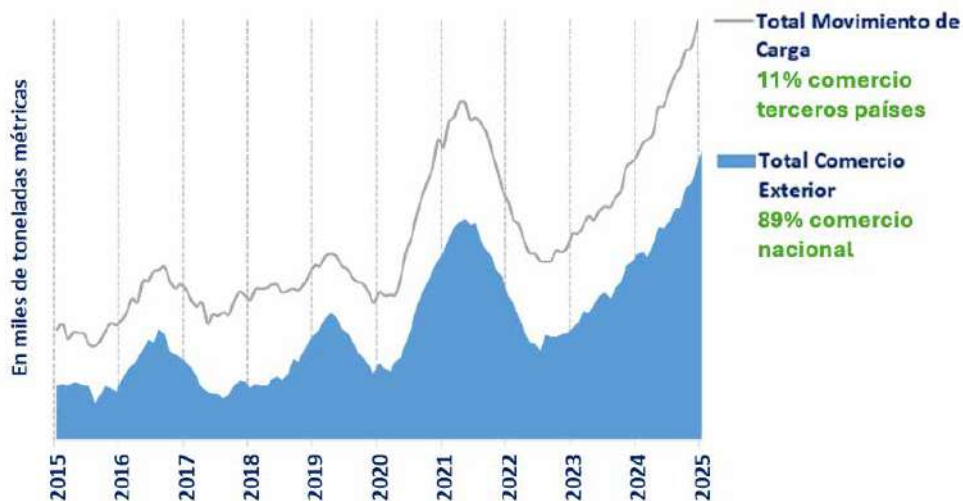
De acuerdo con el **Gráfico A.1.1.9**, la diferencia entre el movimiento total de carga y el comercio exterior nacional con un 89% y el 11% a la participación del tránsito internacional y el transbordo, para el 100% de lo movilizado en el Sistema Portuario Nacional.

⁵ La información de Puerto Quetzal incluye el movimiento del comercio exterior de todas las terminales especializadas ubicadas en el interior de Puerto Quetzal y Boyas San José, ya que las declaraciones aduaneras de las instalaciones mencionadas son liquidadas en la Aduana de Puerto Quetzal.



Gráfico A.1.1.9

Comparativo interanual del movimiento de carga y comercio exterior por los Puertos de Guatemala, 2015-2025⁶.



Fuente: Banco de Guatemala, datos descargados el 12/02/2026, procesados por CPN

32

Los puertos tienen una oportunidad para ampliar esta franja de servicio y captar ese comercio exterior de otros países ya que todavía los volúmenes movilizados son bajos; por ello el ampliar la capacidad de infraestructura portuaria debe ser un elemento importante en la política portuaria para convertir a Guatemala en un centro logístico en la región.

En la actualidad, la Empresa Portuaria Quetzal y su Terminal Portuaria Especializada de Contenedores continúan haciendo esfuerzos por incrementar la movilización de contenedores de transbordo y la Empresa Portuaria Nacional

Santo Tomás de Castilla mantiene su política comercial de incentivar un mayor uso del puerto por parte de los usuarios de los países vecinos tal es el caso de El Salvador, por medio de una reducción del 50 % en la tarifa de uso de puerto para los tránsitos internacionales (fuente: tarifas servicios portuarios EMPORNAC actualizada el 11/08/2025 <https://santotomasport.com.gt/wp-content/uploads/2025/08/TARIFAS-VIGENTE-2025.pdf>), este comportamiento ha establecido un corredor de tránsito entre El Salvador y Puerto Santo Tomás de Castilla que se detalla más adelante.



El **75%** del comercio exterior por la vía marítima en 2025, en términos de peso, **acerca a Guatemala al estándar mundial del 80%** publicado por la UNCTAD.

⁶ La información de Puerto Quetzal incluye el movimiento del comercio exterior de todas las terminales especializadas ubicadas en el interior de Puerto Quetzal y Boyas San José, ya que las declaraciones aduaneras de las instalaciones mencionadas son liquidadas en la Aduana de Puerto Quetzal.





Foto: Puerto Santo Tomás de Castilla

A.1.2. Perspectiva de la Asociación de Navieros de Guatemala -ASONAV-

Rutas de Transporte Marítimo de Contenedores a Nivel Nacional 2025

La Asociación de Navieros de Guatemala ASONAV nace con la visión de promover la participación y búsqueda de alianzas estratégicas con los sectores marítimo y portuario, para garantizar un comercio exterior seguro y competitivo, en beneficio del desarrollo económico de Guatemala. En la actualidad ASONAV está conformada por veintiséis de las empresas navieras más importantes que operan en nuestro país, las cuales atienden y representan al 90% de los buques que recalán los puertos guatemaltecos, participando activamente en el transporte marítimo internacional de mercancías y pasajeros, e impulsando de esta manera un comercio internacional ágil, transparente y seguro.

Acorde al Decreto Número 26-2024 Ley de la Autoridad Designada, ahora la ASONAV forma parte de la Coordinación General de la Autoridad Designada y como producto de ello se trabajó por segundo año un recuento de la cantidad de puertos que a través de las líneas de las ruta regulares de contenedores que manejan las navieras que forman parte de esa Asociación y tienen conectividad con los 3 puertos, dando como país un total de 77 puertos para la conexión en el movimiento de contenedores, los que se muestran en los **Gráficos A.1.2.1 al A.1.2.3**.

34

Gráfico A.1.2.1

Movimiento de líneas regulares de contenedores y puertos conectados con Puerto Quetzal.



Fuente: ASONAV, procesados por CPN



Gráfico A.1.2.2

Movimiento de líneas regulares de contenedores y puertos conectados con Puerto Santo Tomás de Castilla.



Fuente: ASONAV, procesados por CPN

Gráfico A.1.2.3

Movimiento de líneas regulares de contenedores y puertos conectados con Puerto Barrios.



Fuente: ASONAV, procesados por CPN



ASONAV

Asociación de Navieros de Guatemala

36

20

Son las líneas navieras que forman parte de la ASONAV y operan servicios de transporte marítimo de **contenedores** desde y hacia los 3 puertos que dispone Guatemala

60

Son la cantidad de puertos con los que se conectan los 3 puertos nacionales, a través de las líneas o viajes de contenedores que se tienen en funcionamiento en Guatemala



A.1.3. Perspectiva del Consejo de Usuarios del Transporte Internacional de Guatemala -CUTRIGUA-

¿Por qué el sistema portuario define el éxito de los usuarios del transporte internacional y dueños de la carga?

En el comercio internacional los puertos no son únicamente puntos de carga y descarga, sino plataformas estratégicas que determinan la eficiencia de toda la cadena logística. Para los usuarios del transporte internacional y dueños de la carga el desempeño del sistema portuario incide directamente en costos, tiempos, confiabilidad y competitividad en los mercados globales.

En economías abiertas y dependientes del comercio exterior como Guatemala, la infraestructura portuaria constituye un habilitador económico esencial. Cerca del 75% del comercio se moviliza por vía marítima, lo que convierte a los puertos en nodos críticos del desarrollo productivo nacional. Cuando estos funcionan de manera eficiente, impulsan la inversión, facilitan la integración a cadenas globales y fortalecen la posición del país como socio comercial confiable; por el contrario, cuando presentan limitaciones, los impactos negativos se trasladan inmediatamente a los sectores productivos del país.

Los puertos constituyen nodos estratégicos de integración multimodal, donde convergen principalmente el transporte marítimo y terrestre, y en el caso de Guatemala también con las autoridades competentes y los distintos operadores de la cadena logística. El grado de eficiencia en la coordinación operativa y documental entre estos actores es un factor determinante del desempeño portuario, ya que incide directamente en la eficiencia, confiabilidad y costos de toda la cadena logística. Es precisamente a través de esta articulación que los sectores productivos pueden acceder de manera oportuna a materias primas y bienes de comercio y consumo, así como fortalecer la internacionalización competitiva de sus productos en los mercados globales.

Sin embargo, la eficiencia portuaria no depende solo de la infraestructura y superestructura de los puertos sino también requiere de un sistema logístico robusto: transporte, accesos viales, correcto manejo de almacenaje y gestión de inventarios, aprovisionamiento,

coordinación institucional y procesos ágiles. Un sistema logístico es tan sólido como su eslabón más débil; por ello, todos los actores que lo integran deben mantenerse en un proceso permanente de mejora continua, bajo una visión país compartida y alineada. Esto implica avanzar de manera coordinada en todos los niveles, desde el fortalecimiento de la infraestructura —tanto mediante inversión pública como privada— hasta la optimización de los procesos logísticos empresariales.

El impacto de los puertos en la economía del país

Los puertos son motores económicos locales, nacionales y regionales, que facilitan el comercio exterior, creando empleos directos e indirectos y fomentando el desarrollo de industrias relacionadas, como la logística y el transporte.

Para los usuarios del transporte internacional, el desempeño portuario se traduce en variables concretas:

- **Facilitación del Comercio (Importación/Exportación):** Los puertos son el punto de entrada/salida clave para la economía global, movilizand o contenedores y mercancías, por lo tanto, es esencial la simplificación, modernización y armonización de los procedimientos de exportación e importación.
- **Competitividad y Crecimiento:** la infraestructura y los procesos portuarios definen la eficiencia, los costos de transporte, haciendo más competitivas las exportaciones.
- **Generación de Empleo y Valor:** La actividad portuaria impulsa el empleo en logística, transporte y servicios conexos, aportando más del 30% del producto interno bruto (PIB).
- **Desarrollo Local y Regional:** Los puertos deben atraer inversión, fomentar el desarrollo de las comunidades aledañas y mejorar la infraestructura local.
- **Digitalización y Eficiencia:** La implementación de “puertos inteligentes” (telematización de procesos) reduce tiempos y costos operativos, aumentando la seguridad y la productividad.



“En mercados globales competitivos, la logística es un factor relevante del precio del producto.”

Conectividad marítima: el alcance global del comercio

La conectividad marítima de un país depende del volumen y estabilidad de su comercio exterior, la capacidad y eficiencia de su infraestructura portuaria, la calidad de los procesos operativos y aduaneros, la seguridad jurídica y su ubicación estratégica con respecto a las principales rutas internacionales. Asimismo, la integración logística interna y la competitividad regional influyen en la posibilidad de atraer más servicios navieros y mayor frecuencia de escalas. En este contexto, la diversidad de rutas determina la diversidad de acceso a mercados, incidiendo directamente en la competitividad y resiliencia del comercio exterior. Guatemala se ve favorecida por su ubicación geográfica estratégica entre dos océanos y cercana a importantes corredores comerciales; sin embargo, aún enfrenta importantes retos para fortalecer su infraestructura, eficiencia operativa y articulación logística, a fin de mejorar su conectividad efectiva con otros puertos y consolidar su posición en el comercio internacional.

Los destinos estratégicos según tipo de exportación son los siguientes:

Agroexportaciones

Productos como café, frutas y azúcar se dirigen a hub's logísticos que concentran actividades de transporte, distribución y almacenamiento como:

- Puerto de Miami
- Puerto de Rotterdam

Manufacturas

Bienes industriales suelen enviarse vía hubs regionales:

- Puerto de Cartagena
- Puerto de Balboa

Comercio con Asia

Materias primas y carga a gran escala se canalizan mediante nodos globales como:

- Puerto de Shanghái.

Cada nueva ruta marítima disponible equivale a un nuevo mercado potencial. Actualmente los puertos de Guatemala conectan con 60 puertos. En la siguiente gráfica se pueden identificar los principales.



Fuente: AGEXPORT, 2026

Retos estructurales que limitan la competitividad

Entre los desafíos más relevantes se encuentran:

- Falta de un Marco Normativo del Sistema Portuario Nacional, impiden el desarrollo y eficaz funcionamiento de los puertos.
- Saturación operativa en temporadas altas
- Infraestructura insuficiente para atender el crecimiento del comercio internacional y desarrollo económico del país.
- Trámites duplicados
- Falta de coordinación institucional
- Accesos terrestres limitados

Estos factores generan cuellos de botella que afectan directamente a los usuarios logísticos y a la competitividad nacional.

Líneas estratégicas para fortalecer el sistema

El desarrollo portuario requiere acciones integrales y sostenidas:

Marco Normativo para el desarrollo y eficaz funcionamiento del sistema portuario, con visión de país, que propicie el desarrollo portuario nacional y todos sus componentes

- Digitalización documental y operativa
- Interoperabilidad entre autoridades
- Inversión en infraestructura
- Modelos de inversión público-privados
- Medición de desempeño logístico

Estas medidas aumentan eficiencia, reducen costos y mejoran la confiabilidad del país como socio comercial.

El rol del sector productivo organizado

Los usuarios de la logística poseen conocimiento operativo directo sobre los puertos, y es a quienes le impacta en tiempo y costo. Su participación técnica en mesas de trabajo permite identificar fallas reales y proponer soluciones viables. Las gremiales sectoriales cumplen un papel esencial como puente entre autoridades y empresas, contribuyendo al desarrollo y continuidad de políticas públicas basadas en evidencia y necesidades reales.

Fortalecer los puertos es fortalecer la economía: como CUTRIGUA tenemos la certeza que el sistema portuario es un habilitador de desarrollo económico. Su eficiencia determina la competitividad del comercio exterior y el crecimiento económico del país. Es indispensable que como país busquemos una visión integral del sistema logístico, que garantice que el desarrollo del sistema portuario en la misma magnitud que el desarrollo de nuestro comercio internacional y desarrollo económico, para lograr la estabilidad de las cadenas productivas y la capacidad del país para integrarse al mercado global de forma resiliente. Como sector productivo, contamos con la planificación y la capacidad para crecer y aumentar nuestra producción; sin embargo, es fundamental disponer de canales idóneos y eficientes que nos permitan conectarnos con los mercados y comercializar más y mejor nuestros productos.

Texto provisto y preparado por el Consejo de Usuarios del Transporte Internacional de Guatemala -CUTRIGUA-.

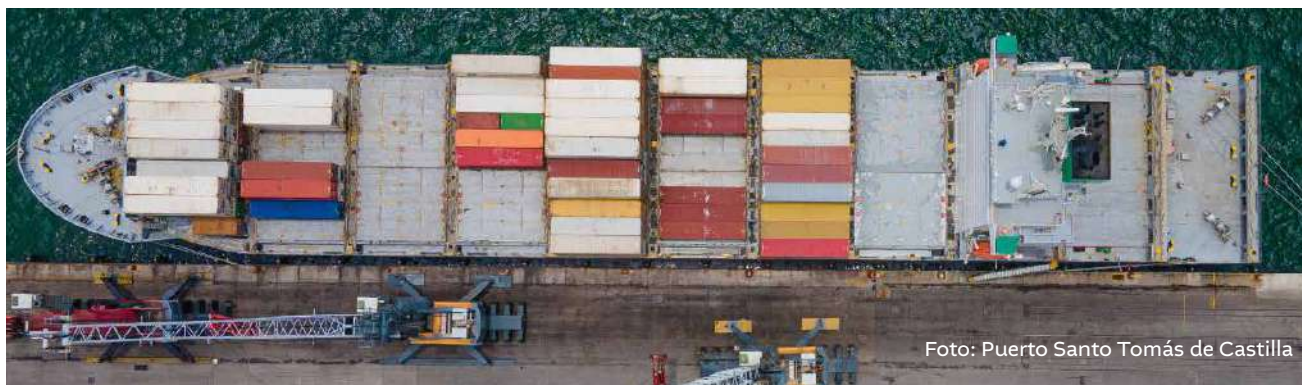


Foto: Puerto Santo Tomás de Castilla



Foto: Puerto Quetzal

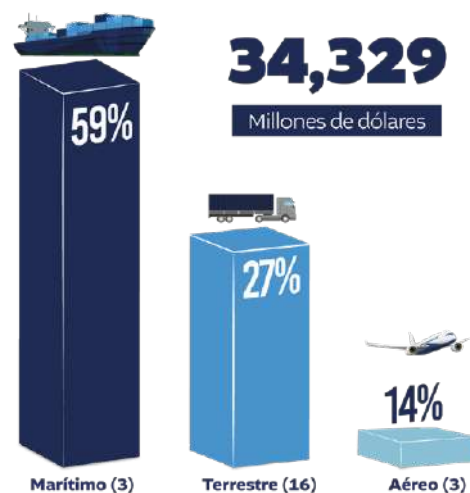
A.2. Recaudación Tributaria

Otra variable macroeconómica importante pero no limitativa dentro del análisis en el papel relevante que tienen los puertos en la economía nacional, lo constituye la recaudación de tributos de comercio exterior, producto de las importaciones del país. En 2025 se registraron más de 34 mil millones de quetzales de recaudación en todas las aduanas, correspondiéndole el 59% según datos de la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- a las 3 marítimas ubicadas, una en Puerto Quetzal, otra en Puerto Santo Tomás de Castilla y la última en la Terminal Ferroviaria Puerto Barrios, el 27% a 16 terrestres y el 14% a 3 aéreas. La recaudación a través de las aduanas que controlan los 3 puertos nacionales, en 2025 mostró una variación positiva de 3% respecto al 2024, registrando 20,294 millones de quetzales.

En el **Gráfico A.2.1** se detalla la participación por tipo y número de aduanas en 2025 que tienen jurisdicción sobre cada vía de acceso, así mismo en la Tabla A.2.1 es posible visualizar el comportamiento histórico de la recaudación en aduanas que controlan puertos marítimos, que en promedio se mantiene en un 59% respecto la recaudación del resto de aduanas del país.

Gráfico A.2.1

Estructura de la recaudación de comercio exterior por aduanas con jurisdicción en puestos fronterizos, puertos marítimos y aeropuertos en Guatemala, 2025.



Fuente: Superintendencia de Administración Tributaria, procesado por CPN. www.sat.gob.gt, fecha de consulta 02/02/2026

42

La aduana que continúa representando el mayor aporte tributario a la recaudación es Puerto Quetzal (incluye las terminales Boyas San José y terminales especializadas en el interior de este), con un **39%** de participación en 2025; influenciado principalmente por la carga contenerizada y graneles líquidos. En el caso de Puerto Santo Tomás de Castilla, se ubica en segundo lugar con un **13%** y por último Puerto Barrios con un **7%**, mostrando este último una variación negativa de **-6%** respecto al 2024 (como se observa en la **Tabla A.2.1**), influenciado por la reducción de la carga contenerizada como se detalla más adelante.



20,294 millones de quetzales fueron generados en las aduanas marítimas por concepto de importaciones en 2025.

Foto: Puerto Barrios

Tabla A.2.1

Comparativo anual de la recaudación en aduanas de Guatemala, importaciones en millones de Quetzales, 2019-2025.

Descripción	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Total todas las Aduanas de Guatemala	19,042.25	17,442.02	24,946.47	30,033.16	30,012.50	32,200.42	34,329.23
Puerto Quetzal	7,254.91	6,443.05	10,178.14	12,499.00	12,204.90	13,029.50	13,414.66
% participación	▲38%	▲37%	▲41%	▲42%	▲41%	▲40%	▲39%
Tasa de variación	▲7%	▼-11%	▲58%	▲23%	▼-2%	▲7%	▲3%
Puerto Santo Tomás de Castilla	2,601.60	2,181.45	3,043.34	3,771.19	3,471.00	3,755.61	4,522.99
% participación	▲14%	▲13%	▲12%	▲13%	▲12%	▲12%	▲13%
Tasa de variación	▼-3%	▼-16%	▲40%	▲24%	▼-8%	▲8%	▲20%
Puerto Barrios	1,441.80	1,213.97	1,931.52	2,327.29	2,296.20	2,513.02	2,356.63
% participación	▲8%	▲7%	▲8%	▲8%	▲8%	▲8%	▲7%
Tasa de variación	▲8%	▼-16%	▲59%	▲20%	▼-1%	▲9%	▼-6%
Total SPN	11,298.31	9,838.47	15,152.99	18,597.48	17,972.10	19,298.13	20,294.27
% participación	▲59%	▲56%	▲61%	▲62%	▲60%	▲60%	▲59%
Tasa de variación	▲5%	▼-13%	▲54%	▲23%	▼-3%	▲7%	▲5%

Millones de Quetzales en términos brutos / DAI e IVA de Importaciones / Por aduana de ingreso

FUENTE: Sistema de recaudación SAT, información procesada por CPN, Puerto Quetzal incluye APM Terminals y Boyas San José

Nota: Pueden existir diferencias por redondeo.

Fuente: Superintendencia de Administración Tributaria, procesado por CPN. www.sat.gob.gt, fecha de consulta 02/02/2026

En el **Gráfico A.2.2**, con el propósito de visualizar la correlación de la recaudación tributaria de comercio exterior, obtenida de las publicaciones estadísticas de SAT, respecto a las importaciones en términos de peso, obtenidas del BANGUAT, se detalla el comportamiento histórico de ambas variables de 2014 a 2025, en la que se puede apreciar una correlación directa positiva entre dichas variables.

El incremento en la recaudación a partir de 2021, producto de las importaciones en los Puertos de Guatemala se atribuye a variables internas como el crecimiento económico del país y el fortalecimiento de las acciones de la SAT. Y en el caso de variables externas se debe a una combinación de factores económicos mundiales, dentro

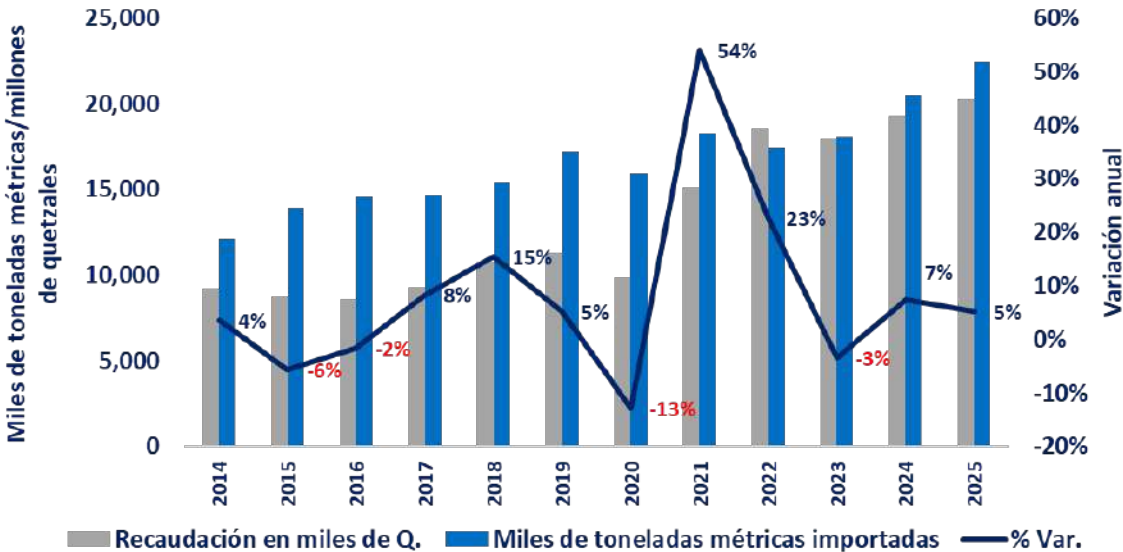
de los que se puede mencionar el alza mundial del flete marítimo después de la pandemia COVID 19, derivado a que los impuestos como el IVA de importación y derechos arancelarios se calculan sobre el valor CIF (Costo, Seguro y Flete), lo que elevó automáticamente la base imponible y, por ende, la recaudación.

A lo anterior se suma el alza en los precios de materias primas y combustibles (como el incremento del 79.9% en el valor de combustibles importados en 2021) generando un mayor ingreso tributario y tras la finalización de las medidas de confinamiento de 2020, hubo un rebote económico con un crecimiento del PIB del 8% en 2021, lo que impulsó una mayor demanda de bienes extranjeros.



Gráfico A.2.2

Recaudación tributaria en miles de quetzales y movimiento de importaciones en miles de toneladas métricas en los puertos de Guatemala, 2014-2025.



44

Fuente: Banco de Guatemala generado el 12/02/2026, Superintendencia de Administración Tributaria, www.sat.gob.gt, fecha de consulta 04/02/2026 adaptado por CPN

Tabla A.2.2

Recaudación tributaria, tonelaje movilizado por puerto y relación de quetzales por tonelada métrica, 2024-2025.

Puerto		2024	2025	Var. 25/24
Puerto Quetzal	Millones de Q.	13,029.50	13,414.66	▲3%
	Miles tm	15,776.60	16,257.37	▲3%
	Relación Q/tm	825.87	825.14	▼-.1%
Puerto Santo Tomás de Castilla	Millones de Q.	3,755.61	4,522.99	▲20%
	Miles tm	2,979.70	4,219.53	▲42%
	Relación Q/tm	1,260.40	1,071.92	▼-15%
Puerto Barrios	Millones de Q.	2,513.02	2,356.63	▼-6%
	Miles tm	1,784.18	2,020.67	▲13%
	Relación Q/tm	1,408.50	1,166.26	▼-17%
Sistema Portuario Nacional	Millones de Q.	19,298.13	20,294.27	▲5%
	Miles tm	20,540.48	22,497.56	▲10%
	Relación Q/tm	939.52	902.07	▼-4%

Fuente: Banco de Guatemala generado el 12/02/2026, Superintendencia de Administración Tributaria, www.sat.gob.gt, fecha de consulta 04/02/2026 adaptado por CPN

La **Tabla A.2.2** muestra el análisis recaudación/carga, con la finalidad de establecer la cantidad de recaudo por cada tonelada métrica desembarcada de importación en cada puerto, los valores promedio nos indican que la SAT percibió en Puerto Quetzal Q.825. por cada tonelada métrica, en Santo Tomás de Castilla Q.1,072, en Puerto Barrios Q.1,166 y para todo el Sistema Portuario Nacional el monto se sitúa en los Q. 902. A pesar de que Puerto Barrios es el puerto que movilizó menor tonelaje en 2024 y 2025, mantiene preponderancia respecto al valor por tonelada métrica que aporta a la recaudación tributaria de comercio exterior, respecto a los otros dos puertos operados por empresas portuarias nacionales esto se debe a bienes de consumo de mayor valor que son importados a través del puerto, como por ejemplo vehículos desembarcados en contenedores.



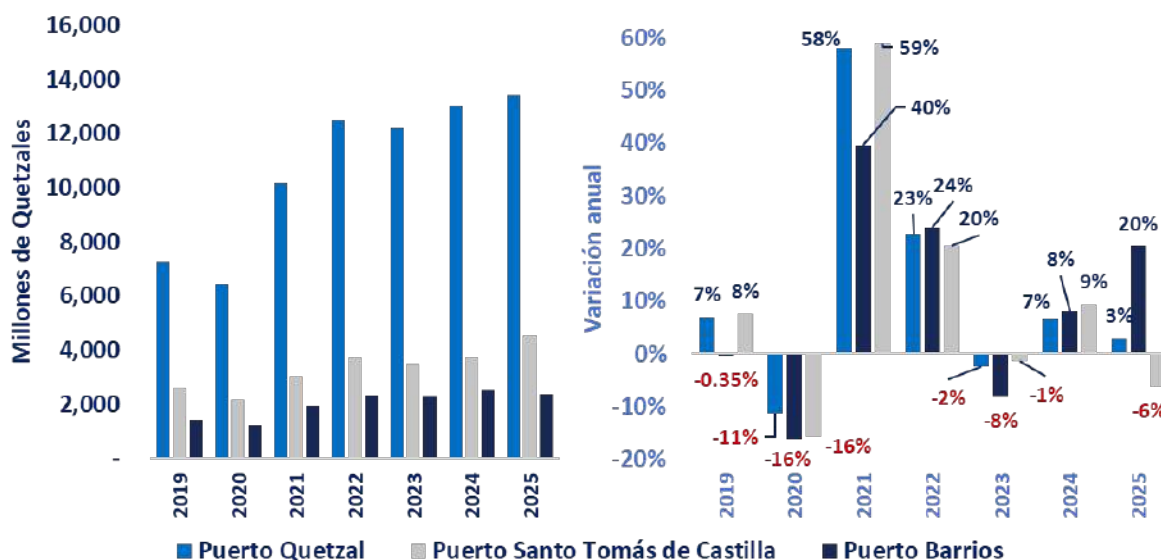
Lo anterior se debe a que las importaciones en Puerto Barrios son principalmente de bienes de consumo (productos listos para el consumidor final), a diferencia de Puerto Quetzal y Puerto Santo Tomás en los que las importaciones son lideradas por bienes que se emplean en procesos productivos (materias primas), representando estas últimas un menor valor en aduana respecto a los bienes de consumo. Este fenómeno explica de igual forma que, a pesar de que en 2025, las importaciones en toneladas métricas mostraron una variación positiva respecto al 2024 del 10% y la recaudación tributaria de comercio exterior también mostró una variación positiva de 5%, el valor por tonelada métrica que aporta el Sistema Portuario Nacional a la

recaudación tributaria se redujo en un -4%; lo anterior se explica debido al aumento en la importación de materias primas en 2025 en Puerto Quetzal y Puerto Santo Tomás de Castilla.

Por último, el **Gráfico A.2.3** detalla el comportamiento histórico de la recaudación tributaria de comercio exterior en los Puertos de Guatemala 2019-2025, en el que figuran las variaciones interanuales y los valores anuales por puerto, visualizándose gráficamente el aumento en la recaudación, como parte de dicho aumento es fundamental destacar la eficiencia de la SAT por medio de la implementación de tecnologías no intrusivas y una mejora en la gestión del riesgo.

Gráfico A.2.3

Sistema Portuario Nacional, histórico de recaudación. 2019-2025.



Fuente: Superintendencia de Administración Tributaria, procesado por CPN. www.sat.gob.gt, fecha de consulta 02/02/2026

De acuerdo con los reportes de SAT, la recaudación tributaria en Guatemala en 2025 muestra cifras récord, logrando superar la meta establecida a pesar de los desafíos económicos globales, cerrando el año con una recaudación total de Q111,982

millones, lo que representó Q3,244 millones más de la meta prevista, siendo imperante resaltar que el Sistema Portuario Nacional cuenta con una participación del 18% en el resultado general.

Informe Estadístico Portuario 2025

del Sistema Portuario Nacional



Sección

B

**Movimiento de
Carga, Buques y
Contenedores a
Nivel Nacional.**

B.1. Movimiento de Carga en el Sistema Portuario Nacional

En 2025, el movimiento de carga por los Puertos de Guatemala representó un hito histórico, ya que por primera vez se sobrepasaron los 35 millones de toneladas métricas, con un índice de movimiento de carga en 2025 del 212%, tomando como año base el 2007.

En el **Gráfico B.1.1** se presenta el movimiento total de carga del Sistema Portuario Nacional, medido como la suma de los volúmenes de desembarque y embarque, para el período 2007–2025. Esta serie histórica permite visualizar la tendencia y comportamiento de la carga movilizada a través del Sistema Portuario Nacional a lo largo del tiempo.

En términos generales se observa un crecimiento positivo y sostenido a partir de 2010, mostrando una reducción en 2020 derivado de la pandemia y una recuperación posterior en 2021, cifras que fueron superadas significativamente en 2025 alcanzado un índice con números muy superiores desde 2021. El índice de movimiento de carga del Sistema Portuario Nacional, tomando como año base 2007, evidencia un crecimiento acumulado sostenido a partir de 2010, con una interrupción temporal en 2020 como consecuencia de la pandemia. A partir de 2021 se observa una recuperación acelerada que culmina en 2025 con un índice de 212, el valor más alto de la serie histórica. Este resultado refleja que en 2025 el sistema portuario movilizó más del doble de carga que en 2007, superando por primera vez los 35 millones de toneladas métricas y consolidando un hito histórico en la actividad portuaria del país.

48

Gráfico B.1.1

Sistema Portuario Nacional, índice de movimiento de carga, 2007-2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



El tonelaje total en 2025 (35.25) comparado con 2024 (31.1), significó una diferencia de 4.1 miles de toneladas (12%), superando en 3.8 miles de toneladas el registro histórico previo de 2021. En el **Gráfico B.1.2** se detallan los volúmenes de carga que se movilizaron a través del Sistema Portuario Nacional, durante el periodo 2020-2025, el desembarque ha mantenido una tendencia general al alza, con un crecimiento en 2025 del 13.3%, con relación al 2024.

En contraste, el embarque ha presentado un comportamiento que se sitúa entre los 9 y 11 millones de toneladas con una tendencia estable.

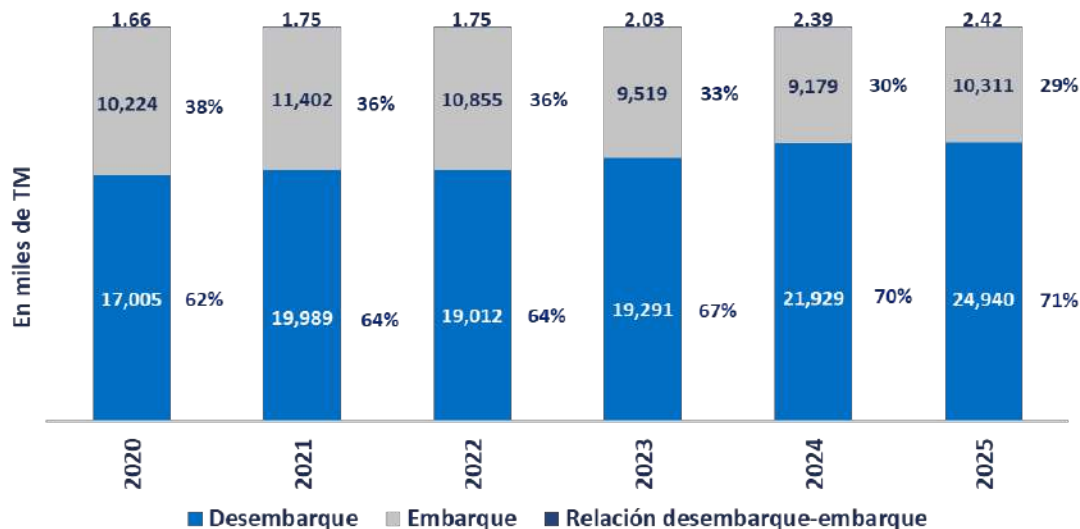
Si bien hubo un crecimiento notable en 2021 (11.5%),

los años posteriores mostraron una desaceleración en 2023 (-12.3). Esto indica que se tuvieron mejores resultados en la competitividad de las exportaciones guatemaltecas por vía marítima, a pesar de la incertidumbre generada por el aumento de aranceles como parte de la política económica exterior de los Estados Unidos de América.

El repunte de la carga embarcada responde al dinamismo en las exportaciones de azúcar (en sacos, granel y en contenedores), la mena de níquel, el banano y el aceite de palma, como principales productos.

Gráfico B.1.2

Sistema Portuario Nacional, relación y comparativo de desembarque y embarque, 2020-2025.



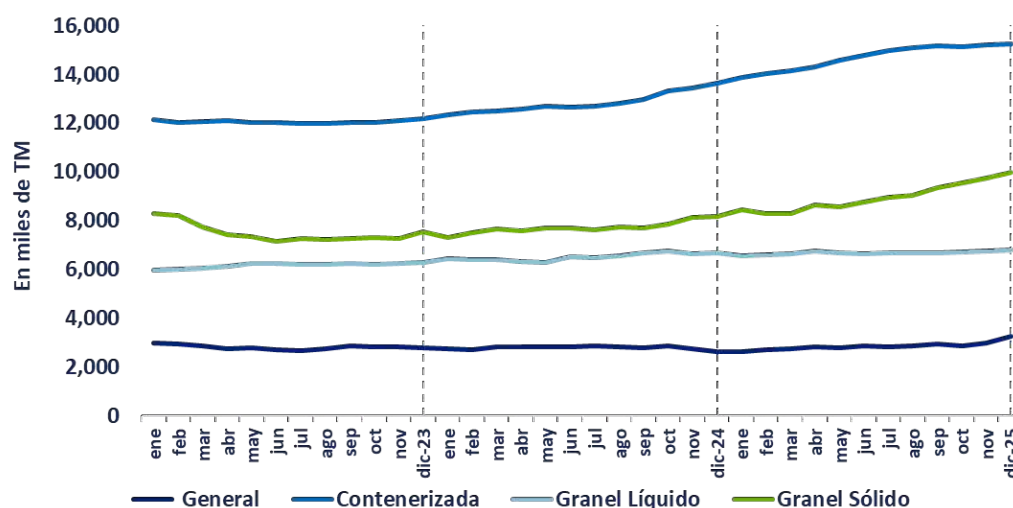
Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

La relación desembarque y embarque, representada por los valores en la parte superior de cada columna en el **Gráfico B.1.2**, ha aumentado constantemente a lo largo del periodo, pasando de 1.66 en 2020 a 2.42 en 2025. Un valor superior a 1 indica que por cada 2.4 toneladas que se desembarcan, se embarca 1 tonelada. El incremento constante de esta relación subraya una balanza comercial en términos de volumen de carga cada vez más deficitaria para Guatemala a través del Sistema Portuario Nacional. Esto implica que el país está importando significativamente más en peso de lo que está exportando por vía marítima.

En el **Gráfico B.1.3**, se detalla el comportamiento interanual por tipo de carga del 2023 al 2025, considerando la estacionalidad de ciertos productos principalmente frutas y vegetales de exportación como parte de la carga contenerizada. Se puede apreciar que en marzo y mayo 2024 se registraron las mayores cantidades de carga movilizada.

Gráfico B.1.3

Movimiento interanual⁷ de carga de desembarque y embarque, 2023-2025 en miles de toneladas métricas.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

50

La **Infografía 1** muestra que, en 2025, el movimiento total de carga del Sistema Portuario Nacional presentó una estructura diversificada, en la cual la carga contenerizada concentró el **43%** del total, manteniéndose como el principal tipo de carga de forma individual, mientras que los graneles sólidos **28%** y líquidos **20%**, considerados estos de manera conjunta, representaron el **48%** del total movilizado, consolidándose como la principal modalidad agregada de carga en los 3 puertos de Guatemala. Por su parte, la carga general aportó el **9%**, reflejando una participación menor pero estable. En conjunto, esta distribución evidencia la coexistencia de un sistema portuario orientado tanto al comercio contenerizado como al manejo de graneles, con predominio de estos últimos en términos agregados durante 2025.

Infografía 1

Sistema Portuario Nacional, participación porcentual de carga por tipo en 2025.



Fuente: Elaboración propia CPN

⁷ Nota: el valor de cada uno de los puntos del Gráfico B.1.3 corresponde al movimiento acumulado de 12 meses, de tal manera que enero 2024 es el acumulado del movimiento de febrero 2023 hasta enero 2024. De esta forma en el mes de diciembre se representa el acumulado de enero a diciembre de cada año



La **Tabla B.1.1** presenta la comparación de la carga anual (desembarque y embarque) del Sistema Portuario Nacional, mostrando un incremento del **13%** en 2025 respecto al 2024, con un total movilizado de **35.250** millones de toneladas métricas, es decir, 4.1 millones de toneladas adicionales.

Este crecimiento fue impulsado principalmente por la carga contenerizada que incrementó **12%**, el granel líquido **2%**, granel sólido **22%** y la carga general con **24%**. Con estos resultados, 2025 se consolida como un año histórico en términos de volumen de carga.

Tabla B.1.1

Sistema Portuario Nacional, comparativo anual de carga de desembarque y embarque, 2020-2025 en miles de toneladas métricas

Año	General	Contenerizada	Granel Líquido	Granel Sólido	Total Emb+Des
2020	1,882.920	11,067.943	5,506.698	8,771.784	27,229.345
2021	2,602.940	12,629.247	6,025.942	10,132.309	31,390.437
2022	3,053.350	12,282.565	6,098.236	8,432.759	29,866.910
2023	2,791.593	12,189.213	6,280.158	7,548.247	28,809.212
2024	2,617.559	13,645.666	6,680.798	8,163.782	31,107.805
2025	3,256.834	15,232.660	6,800.849	9,960.516	35,250.858
Var. 24/25	▲ 24%	▲ 12%	▲ 2%	▲ 22%	▲ 13%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

La **Infografía 2** e **Infografía 3** muestran que, en 2025 el Sistema Portuario Nacional alcanzó un máximo histórico de **35.2** millones de toneladas métricas movilizadas, lo que representó variación positiva del 13.3 % respecto al 2024, consolidando un nuevo hito en la actividad portuaria del país. Del total movilizado, el desembarque concentró el 71 % (**24.9** millones de toneladas, +14 %), mientras que el embarque representó el 29 % (10.3 millones de toneladas, +12 %), manteniéndose la tendencia de mayor desembarque que embarque de carga. Estos resultados reflejan la capacidad para absorber mayores volúmenes de comercio exterior y confirman una trayectoria de crecimiento sostenido, apoyada en la operación conjunta de 3 puertos y 8 terminales especializadas.

Infografía 2

Sistema Portuario Nacional, total de toneladas métricas movilizadas en 2025.



Fuente: Elaboración propia CPN



Informe Estadístico Portuario 2025

Sistema Portuario Nacional

Foto: Puerto Santo Tomás de Castilla



35.25 millones de toneladas métricas fue el total de carga movilizada durante el 2025, siendo un **año récord** con 4.1 millones más respecto al 2024.

Infografía 3

Sistema Portuario Nacional, total de toneladas métricas movilizadas de desembarque y embarque en 2025.



Fuente: Elaboración propia CPN

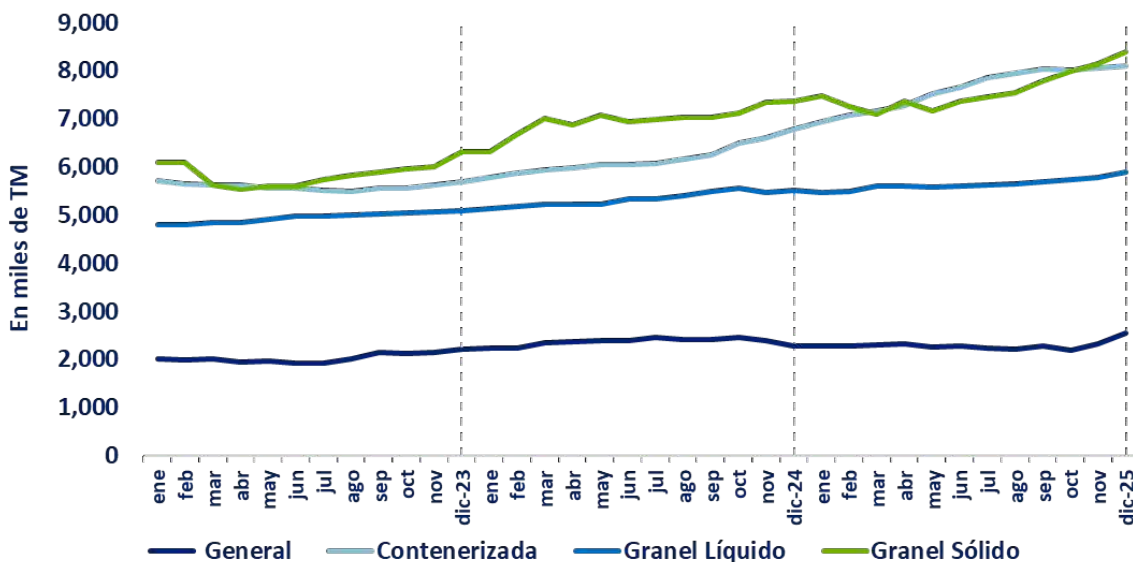
52

El **Gráfico B.1.4**, muestra los resultados por tipo de carga en la modalidad desembarque, mostrando una tendencia positiva y en crecimiento principalmente de la carga contenerizada desde el último trimestre

de 2024, superando al granel sólido en 2025. En el caso del granel líquido y carga general se observa un comportamiento con mayor crecimiento.

Gráfico B.1.4

Sistema Portuario Nacional, movimiento interanual de carga de desembarque, 2023-2025 en miles de toneladas métricas.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



De acuerdo a la **Infografía 4**, **Infografía 5** e **Infografía 6** el movimiento total de carga fue encabezado por Puerto Quetzal con **20.8** millones de toneladas métricas, concentrando principalmente operaciones de desembarque con **82%**, lo que refleja su rol estratégico en la importación de insumos y materias primas, registrando una variación de **10%** comparado con 2024. En segundo lugar, Puerto Santo Tomás de Castilla con **8.7** millones de toneladas métricas distribuidas en embarque **44%** y desembarque **56%** y una variación de **30%** respecto al año anterior. Por su parte, Puerto Barrios alcanzó **5.6**

millones de toneladas métricas, mostrando una distribución casi equilibrada entre embarque **48%** y desembarque **52%** y una variación del **3%** con relación al 2024.

Infografía 4

Puerto Quetzal, total de toneladas métricas movilizadas de desembarque y embarque en 2025.



Fuente: Elaboración propia CPN

Infografía 5

Puerto Santo Tomás de Castilla, total de toneladas métricas movilizadas de desembarque y embarque en 2025.



Fuente: Elaboración propia CPN

108% de crecimiento de la carga general en el Sistema Portuario Nacional en 2025, fue impulsado por las exportaciones de azúcar en sacos.



Foto: Puerto Quetzal



Infografía 6

Puerto Barrios, total de toneladas métricas movilizadas de desembarque y embarque en 2025.



Fuente: Elaboración propia CPN

54 En la **Tabla B.1.2** se muestra el desembarque, detallando que la carga contenerizada durante 2025 presentó una variación de 19% con relación al año anterior, respecto a los graneles líquidos estos estuvieron representados principalmente por las importaciones de combustible y otros derivados del petróleo en nuestro país, mostrando una variación positiva de 7%, lo que indica el crecimiento de la demanda de los hidrocarburos.

Tabla B.1.2
Sistema Portuario Nacional, comparativo de carga anual de desembarque por tipo, 2020-2025 en miles de toneladas métricas.

Año	General	Contenerizada	Granel Líquido	Granel Sólido	Total Desembarque
2020	1,468.339	5,029.097	4,157.166	6,350.653	17,005.256
2021	2,184.250	6,063.535	4,744.467	6,996.251	19,988.503
2022	2,092.024	5,813.485	4,864.651	6,242.147	19,012.306
2023	2,207.235	5,682.644	5,094.261	6,306.556	19,290.696
2024	2,280.700	6,780.410	5,504.781	7,363.017	21,928.908
2025	2,555.652	8,096.644	5,888.130	8,399.894	24,940.320
Var. 24/25	▲ 12%	▲ 19%	▲ 7%	▲ 14%	▲ 14%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

En cuanto a los graneles sólidos en desembarque, básicamente están constituidos por carbón mineral y granos, los cuales presentaron una variación positiva que fue del 14%, impulsada principalmente en el litoral Pacífico.

En 2025, como se puede observar en la **Infografía 7**, el desembarque total a nivel nacional alcanzó **24.9 millones de toneladas métricas**, registrando un crecimiento en todos los tipos de carga respecto al 2024. La carga contenerizada sumó **8.1 millones de toneladas** y una variación positiva del 19%, consolidándose como el principal tipo de carga individual desembarcada.

No obstante, los graneles sólidos sumaron **8.4 millones** también con una variación positiva 14% y líquidos **5.8**

millones con el 7% de variación, todos con relación al año 2024. Considerados de forma conjunta tanto graneles líquidos como sólidos, alcanzaron **14.2 millones de toneladas métricas**, manteniéndose como la principal carga desembarcada asociada principalmente a mercancías como granos, carbón mineral, combustibles y otros insumos básicos. Por su parte, la carga general alcanzó **2.5 millones de toneladas** +12%.





Infografía 7

Sistema Portuario Nacional, toneladas métricas desembarcadas por tipo en 2025



Fuente: Elaboración propia CPN

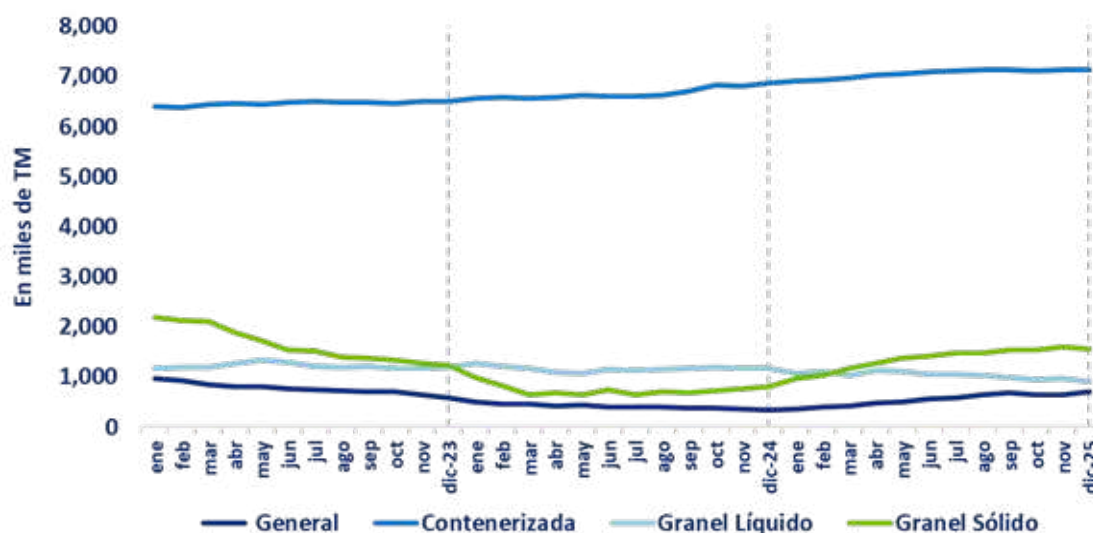
El **Gráfico B.1.5** detalla el comportamiento del embarque durante el periodo 2023-2025. En este se observa que los graneles (sólidos y líquidos) representan el 24% en comparación con la carga contenerizada y general. Esta distribución evidencia la estructura económica de Guatemala, marcada por la exportación de materias primas e importación de derivados del petróleo, junto a un sector manufacturero y de consumo

que impulsa el movimiento de contenedores (ver tabla de datos en el **Anexo 1**).

A diferencia del desembarque, el embarque está dominado por la carga contenerizada, que representa el 70% del total. Este flujo es impulsado principalmente por la agroindustria (banano, azúcar y café) y las exportaciones del sector textil.

55

Gráfico B.1.5
Sistema Portuario Nacional, movimiento interanual de carga de embarque, 2023-2025 en miles de toneladas métricas.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



En la **Tabla B.1.3** se detallan las variaciones por tipo de carga únicamente en el embarque, durante el 2025 las mayores variaciones se presentaron en la carga general y el granel sólido con valores de **108%** y **95%**, respectivamente, para el caso de los graneles líquidos el **-22%** (baja en las exportaciones de productos derivados del azúcar, como melaza y meladura), y la carga contenerizada que mostró un comportamiento positivo de **4%**, en conjunto, el total de embarque presentó una variación positiva del **12%** respecto al 2024.

Tabla B.1.3

Sistema Portuario Nacional, comparativo de carga anual de embarque por tipo, 2020-2025 en miles de toneladas métricas.

Año	General	Contenerizada	Granel Líquido	Granel Sólido	Total Embarque
2020	414.581	6,038.846	1,349.532	2,421.131	10,224.090
2021	418.690	6,565.712	1,281.475	3,136.058	11,401.934
2022	961.326	6,469.080	1,233.585	2,190.613	10,854.605
2023	584.358	6,506.569	1,185.897	1,241.692	9,518.516
2024	336.859	6,865.256	1,176.017	800.765	9,178.896
2025	701.182	7,136.016	912.719	1,560.622	10,310.538
Var. 24/25	▲ 108%	▲ 4%	▼ -22%	▲ 95%	▲ 12%

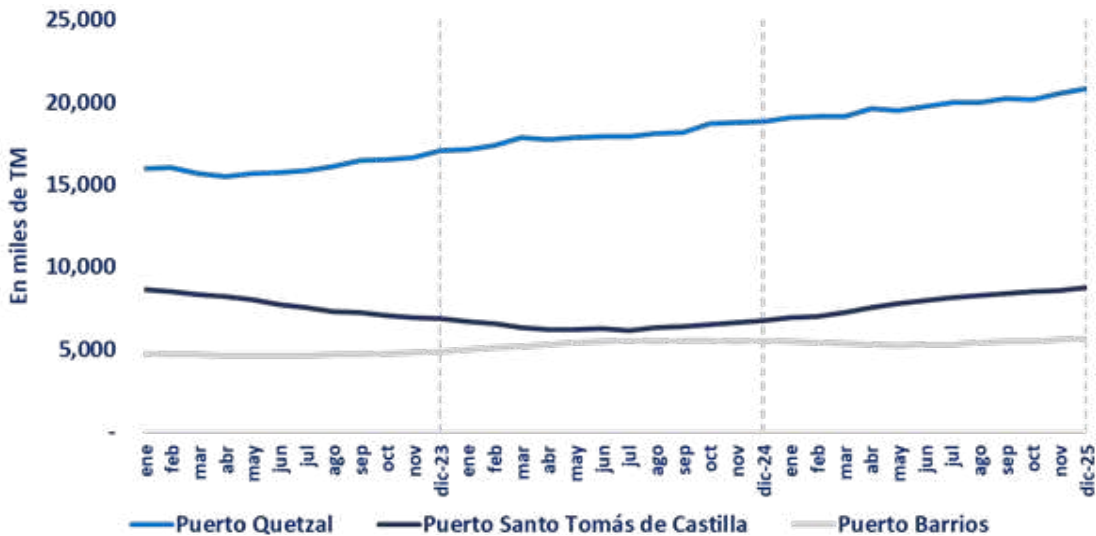
Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

El **Gráfico B.1.6** muestra una marcada concentración del movimiento de carga en Puerto Quetzal⁸, que se consolida como el principal puerto del país al movilizar aproximadamente 20.8 millones de toneladas métricas, superando ampliamente a Puerto Santo Tomás de Castilla con una diferencia cerca de 12 millones y a Puerto Barrios con alrededor de 15 millones de toneladas métricas. Durante el período analizado, Puerto Quetzal mantiene una tendencia creciente y estable, lo que evidencia una alta capacidad operativa y un papel estratégico dentro del comercio exterior nacional.

En contraste, Puerto Santo Tomás de Castilla presenta una disminución inicial seguida de una recuperación gradual, como resultados de ajustes operativos o cambios en los flujos de carga, mientras que Puerto Barrios muestra un comportamiento más estable con ligero crecimiento, reflejando una participación constante. En conjunto, los resultados confirman una estructura portuaria liderada por Puerto Quetzal, con los otros puertos cumpliendo funciones complementarias que contribuyen de manera diferenciada al sistema portuario nacional.

Gráfico B.1.6

Sistema Portuario Nacional, movimiento interanual de carga desembarque y embarque por puerto, 2023-2025 en miles de toneladas métricas.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

⁸ Nota: El tonelaje total de Puerto Quetzal incluye lo movilizado en Boyas San José.



En la **Tabla B.1.4**, se ilustra el movimiento total de carga por puerto y la variación de cada uno entre los años 2020 y 2025, observando que el Sistema Portuario Nacional registró una variación positiva del **13.3%** en 2025, 5.3 puntos porcentuales más que en 2024 y 8 con relación con el 2023.

Tabla B.1.4

Sistema Portuario Nacional, comparativo de carga anual de desembarque y embarque por puerto, 2020-2025 en miles de toneladas métricas.

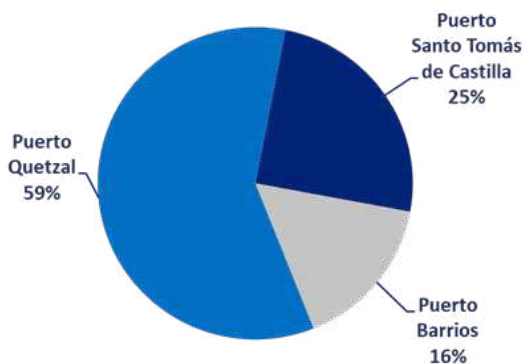
Año	Puerto Santo Tomás de Castilla		Puerto Barrios		Puerto Quetzal		Sistema Portuario Nacional	
	Total	Var. año anterior	Total	Var. año anterior	Total	Var. año anterior	Total	Var. año anterior
2020	7,816.47	▲4%	4,168.06	▲8%	15,244.82	▼-8%	27,229.35	▼-3%
2021	9,958.86	▲27%	5,036.12	▲21%	16,395.46	▲8%	31,390.44	▲15%
2022	8,787.20	▼-11%	4,824.08	▼-4%	16,214.82	▼-1%	29,866.91	▼-5%
2023	6,932.74	▼-22%	4,895.90	▲1%	17,063.26	▲5%	28,809.21	▼-3%
2024	6,756.31	▼-3%	5,510.88	▲13%	18,840.62	▲10%	31,107.81	▲8%
2025	8,763.77	▲30%	5,658.72	▲3%	20,828.37	▲11%	35,250.86	▲13%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

En el **Gráfico B.1.7** se observa que, durante el 2025, Puerto Quetzal identificado en color celeste brillante (incluyendo todas las terminales especializadas y Boyas San José), manejó el **59%** de toda la carga que se movilizó por la vía marítima del país, en comparación con el **49%** del año anterior, por lo que continúa siendo el puerto más representativo del país.

Gráfico B.1.7

Sistema Portuario Nacional, participación porcentual del movimiento total de carga de embarque y desembarque por puerto, 2025 en miles de toneladas métricas.

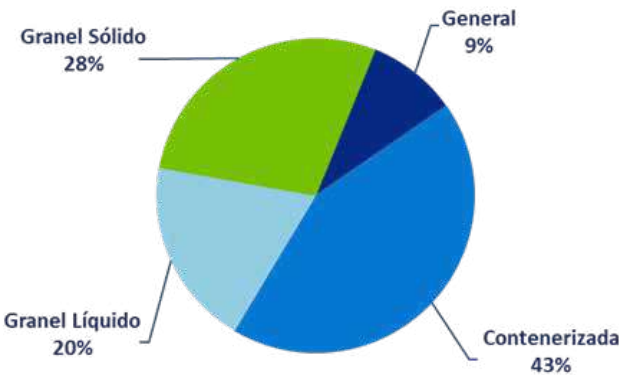


Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Con el **Gráfico B.1.8**, se ilustra la distribución de carga por tipo del resultado general 2025, siendo la contenerizada la que ocupa la primera posición con el **43%** del total.

Gráfico B.1.8

Sistema Portuario Nacional, distribución porcentual por tipo de carga de desembarque y embarque en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Informe Estadístico Portuario 2025

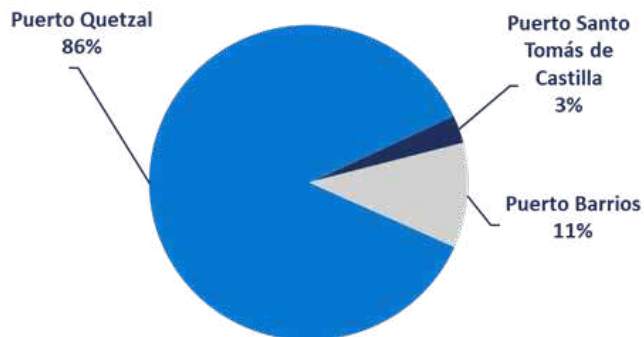
Sistema Portuario Nacional

Del **Gráfico B.1.9** al **Gráfico B.1.12**, se identifican los resultados por tipo de carga y por cada uno de los puertos, con la finalidad de poder observar la tendencia en el manejo de cada una de ellas y la demanda de servicios portuarios especializados.

El **Gráfico B.1.9** presenta la participación porcentual del movimiento de carga general (desembarque y embarque) por puerto en 2025. Se observa que Puerto Quetzal concentra el **86%** del total movilizado, incrementando su participación respecto al 2024, cuando registró el 72%. Por su parte, Puerto Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios presentan participaciones del **3%** y **11%**, respectivamente.

Gráfico B.1.9

Sistema Portuario Nacional, participación porcentual del movimiento de carga general de desembarque y embarque por puerto en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

+13.3%
de crecimiento en el total de carga por la vía marítima en el Sistema Portuario Nacional en 2025.

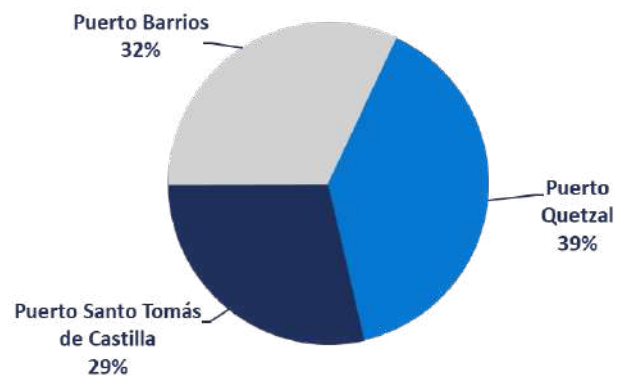


Foto: Puerto Quetzal

Como se observa en el **Gráfico B.1.10**, Puerto Quetzal concentró el **39%** del movimiento total de la carga contenerizada, seguido de Puerto Barrios con el **32%** y Puerto Santo Tomás de Castilla con el **29%**, en términos de toneladas métricas.

Gráfico B.1.10

Sistema Portuario Nacional, participación porcentual del movimiento de carga contenerizada de desembarque y embarque por puerto en 2025.

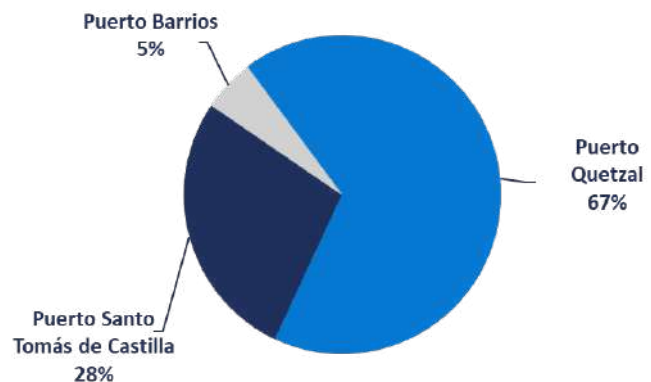


Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Respecto a los graneles líquidos, en el **Gráfico B.1.11** el mayor porcentaje le correspondió a Puerto Quetzal (incluida la terminal especializada Boyas San José) ilustrada en color celeste brillante con el **67%** a nivel nacional.

Gráfico B.1.11

Sistema Portuario Nacional, participación porcentual del movimiento de carga de graneles líquidos de desembarque y embarque por puerto en 2025.

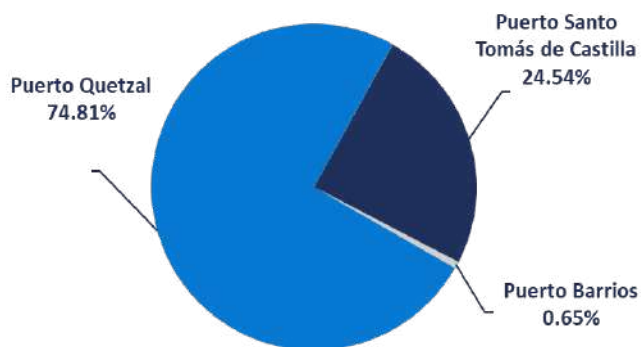


Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

En el caso de los graneles sólidos, como se puede visualizar en el **Gráfico B.1.12** en Puerto Quetzal se movilizó el **74.8%** del total en el Sistema Portuario Nacional, en comparación al 86% del año anterior. En este contexto, Puerto Santo Tomás de Castilla presentó un incremento del 10% comparado con 2024, derivado del incremento en la descarga de materias primas de origen vegetal y recuperación del mercado en las exportaciones de mena de níquel.

Cabe mencionar el caso de Puerto Barrios, que después de 10 años de inactividad en esta modalidad de carga, en 2025 empezó nuevamente a registrar movimiento a partir de agosto en esta, derivado del desembarque de clinker en sus instalaciones.

Gráfico B.1.12
Sistema Portuario Nacional, participación porcentual del movimiento de granel sólido de desembarque y embarque por puerto en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

En cuanto a la distribución porcentual por tipo de carga, en la **Infografía 8** se observa que la tipología mantiene la tendencia.

En cuanto a la especialidad en cada instalación portuaria, Puerto Quetzal mantiene su principal enfoque en los graneles sólidos y líquidos, mientras que para los otros tres la carga contenerizada se constituye como la predominante en las operaciones portuarias.

Es importante resaltar que, en Puerto Barrios a partir del mes de agosto del 2025, se volvieron a descargar graneles sólidos, actividad retomada por el puerto después de 11 años de inactividad en este tipo de carga.

Infografía 8
Sistema Portuario Nacional, participación porcentual por instalación portuaria en 2025.



Fuente: Elaboración propia CPN



B.1.1. Movimiento de Carga

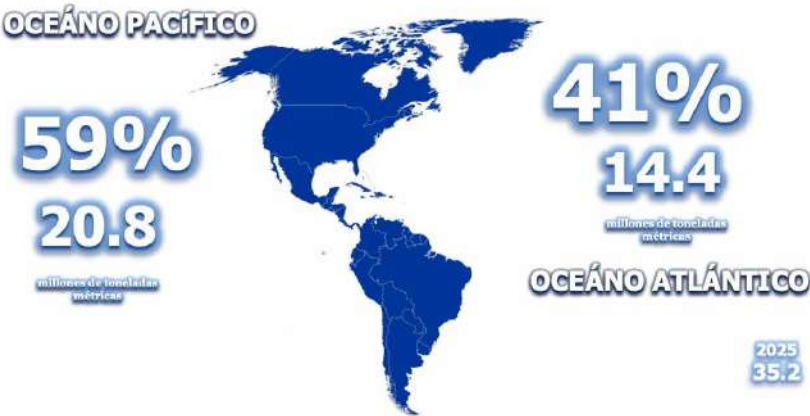
por el Océano Pacífico y Océano Atlántico

La **Infografía No. 9**, presenta la distribución del movimiento total de carga por océano y muestra una clara concentración en el Océano Pacífico, el cual movilizó el **59%** del total nacional de toneladas métricas embarcadas y desembarcadas, consolidándose como el principal eje portuario del país. Por su parte, el Océano Atlántico concentró el **41%** del movimiento total.

Es fundamental conocer el movimiento de la carga por litoral, como parte de la logística y distribución a lo largo de todo el territorio de nuestro país, como parte de la conexión e integración de los Puertos de Guatemala con la infraestructura, por lo que se presentan los resultados del 2020 al 2025, que están íntimamente relacionados con las regiones desde y hacia donde se dirige la carga, lo cual se verá en la sección de origen y destino de la carga, en el presente informe.

Infografía 9

Sistema Portuario Nacional, toneladas métricas
movilizadas en cada océano en 2025.



Fuente: Elaboración propia CPN

En la **Tabla B.1.1.1**, se muestra el movimiento de carga por océano, para el año 2025 en el Pacífico la tasa de variación fue de **11%**, mientras que para el Caribe en **18%**, en relación con el 2024, con una diferencia de 6.4 millones de toneladas entre ambos.

Tabla B.1.1.1

Movimiento anual de carga, desembarque y embarque por océano,
2020-2025 en miles de toneladas métricas.

Año	Océano Pacífico			Océano Atlántico		
	Desembarque	Embarque	Total	Desembarque	Embarque	Total
2020	11,826.718	3,418.101	15,244.819	5,178.537	6,805.989	11,984.526
2021	13,286.713	3,108.744	16,395.457	6,701.790	8,293.191	14,994.981
2022	12,922.393	3,292.423	16,214.816	6,089.908	7,562.179	13,652.087
2023	14,062.856	3,000.408	17,063.264	5,227.838	6,518.108	11,745.946
2024	15,567.842	3,272.781	18,840.623	6,361.066	5,906.115	12,267.182
2025	17,056.794	3,771.573	20,828.366	7,883.526	6,538.966	14,422.492
Var. 24/25	▲ 10%	▲ 15%	▲ 11%	▲ 24%	▲ 11%	▲ 18%

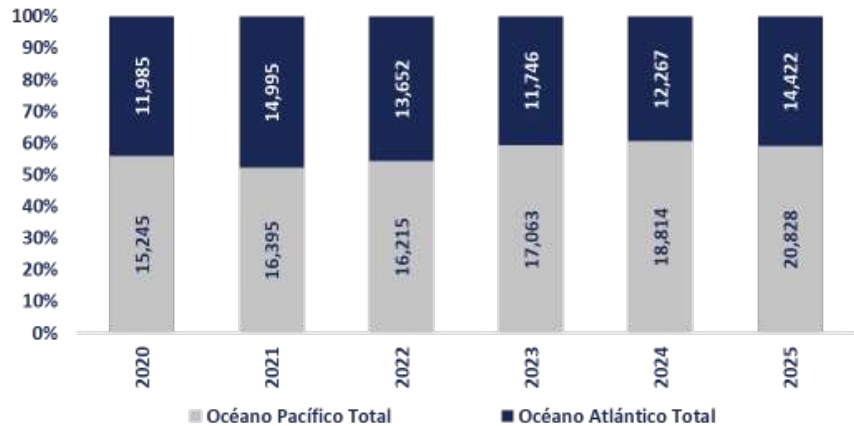
Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Gráfico B.1.1.1

Sistema Portuario Nacional, movimiento anual de carga de desembarque y embarque por océano, 2020-2025 en miles de toneladas métricas.

De igual forma, el **Gráfico B.1.1.1** indica el tonelaje y porcentaje por océano, correspondiendo el **59%** al Pacífico que pertenece a Puerto Quetzal y sus terminales especializadas, como lo muestra la columna color gris y el **41%** al Atlántico en color azul, del total que pertenece a Puerto Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios en desembarque y embarque, relación que se mantiene en la misma proporción.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

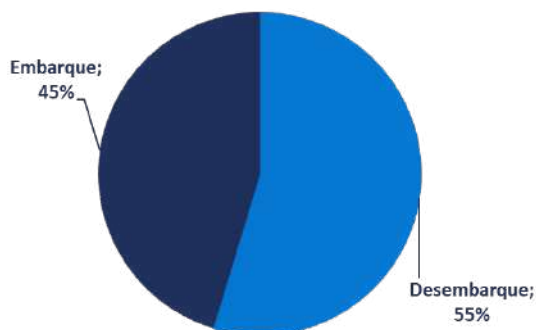
El **Gráfico B.1.1.2**, muestra la relación entre el embarque en color azul y desembarque en celeste brillante, con una diferencia de 10 puntos porcentuales entre ambos para el Océano Atlántico.

De acuerdo con lo representado en el Gráfico **B.1.1.3**, se observa que en el Océano Pacífico el desembarque tuvo un valor representativo alcanzando el 84%, influenciado por los graneles sólidos y líquidos que se mueven en todas las terminales especializadas.

61

Gráfico B.1.1.2

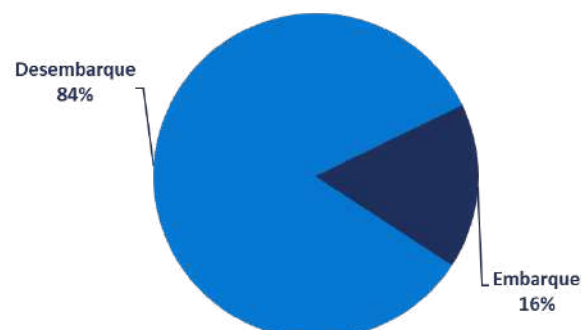
Sistema Portuario Nacional, participación del movimiento de carga de desembarque y embarque en el Océano Atlántico en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Gráfico B.1.1.3

Sistema Portuario Nacional, participación del movimiento de carga de desembarque y embarque en el Océano Pacífico en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

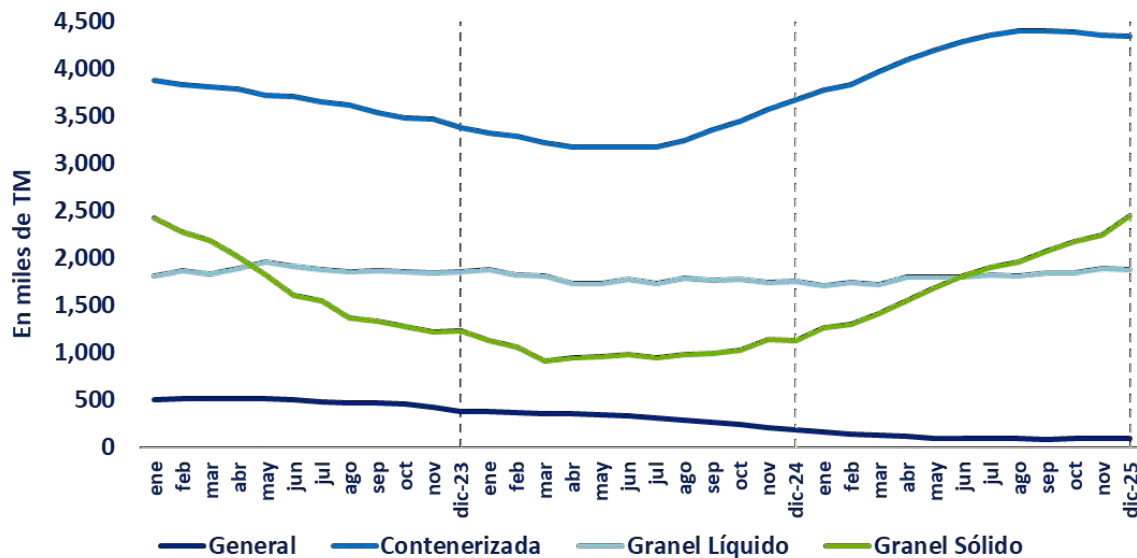


B.1.2. Puerto Santo Tomás de Castilla

Totalizando la información del puerto, el resultado general y el comportamiento mensual están representados en el **Gráfico B.1.2.1**, visualizándose en el histórico presentado una mejora en el movimiento de carga contenerizada durante 2025, la cual predomina (tabla de datos ver **Anexo 2**).

Gráfico B.1.2.1

Sistema Portuario Nacional, movimiento interanual de carga de desembarque y embarque por puerto, 2023-2025 en miles de toneladas métricas.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Es meritorio que Puerto Santo Tomás de Castilla en 2025 logró movilizar más de dos millones de toneladas métricas en comparación con 2024, por el esfuerzo operativo y mejoras en el aprovechamiento de la infraestructura, dentro de las que se pueden mencionar el reordenamiento de patios de contenedores, implementación del sistema de citas para el ingreso de carga al puerto, recuperación de la profundidad a

rostro de muelle en los 4 atracaderos que lo conforman, pasando de los 8.5 metros a 10.5 y 11 metros, permitiendo aumentar el volumen de carga por recalada de buque. Esto, considerando que se iniciaron los trabajos para la implementación del carril de salida del puerto para carga sobredimensionada y también el inicio de los trabajos de reconstrucción de la plataforma del atracadero No. 3 en el mes de abril.



Foto: Puerto Santo Tomás de Castilla

8.7 millones de toneladas métricas de movimiento embarque y desembarque en Puerto Santo Tomás de Castilla en 2025, representando una **variación de +30%** con relación a 2024.

Tabla B.1.2.1

**Puerto Santo Tomás de Castilla, total del movimiento de carga
de desembarque y embarque, 2020-2025
en miles de toneladas métricas.**

La **Tabla B.1.2.1**, muestra en términos generales que, para el puerto en desembarque y embarque, la variación fue del **30%**, observándose el mayor impacto en los graneles sólidos, para el caso de la carga general, la variación negativa obedece a la disminución de los embarques de banano paletizado.

Año	General	Contenerizada	Granel Líquido	Granel Sólido	Total Des+Emb
2020	366.333	3,650.022	1,396.218	2,403.895	7,816.467
2021	438.654	4,009.126	1,733.615	3,777.462	9,958.858
2022	504.996	3,940.570	1,837.407	2,545.044	8,828.017
2023	384.325	3,376.707	1,859.141	1,229.878	6,850.052
2024	190.189	3,672.862	1,758.554	1,134.701	6,756.306
2025	95.455	4,349.077	1,874.886	2,444.350	8,763.768
Var. 24/25	▼ -50%	▲ 18%	▲ 7%	▲ 115%	▲ 30%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

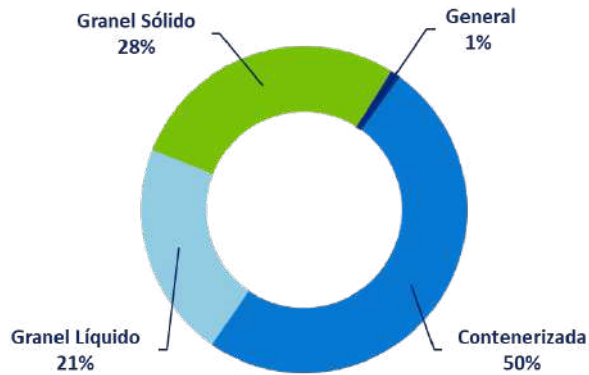
En el **Gráfico B.1.2.2**, se presentan los resultados porcentuales de participación de carga por tipo, notándose el incremento de graneles sólidos en comparación con 2024, derivado del incremento en el desembarque de graneles alimenticios.

En cuanto a la relación desembarque y embarque, en el **Gráfico B.1.2.3** se observa que la tendencia con mayor porcentaje correspondió al desembarque.

63

Gráfico B.1.2.2

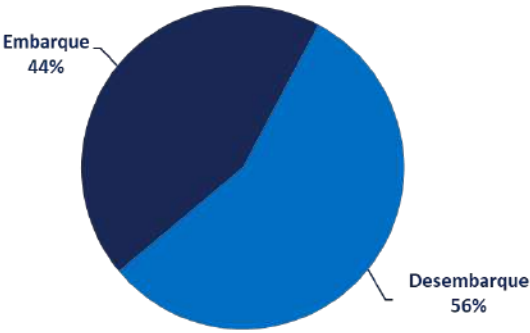
**Puerto de Santo Tomás de Castilla, porcentaje
de participación de carga de desembarque y
embarque por tipo en 2025.**



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Gráfico B.1.2.3

**Puerto de Santo Tomás de Castilla, porcentaje de
participación de desembarque
y embarque en 2025.**



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



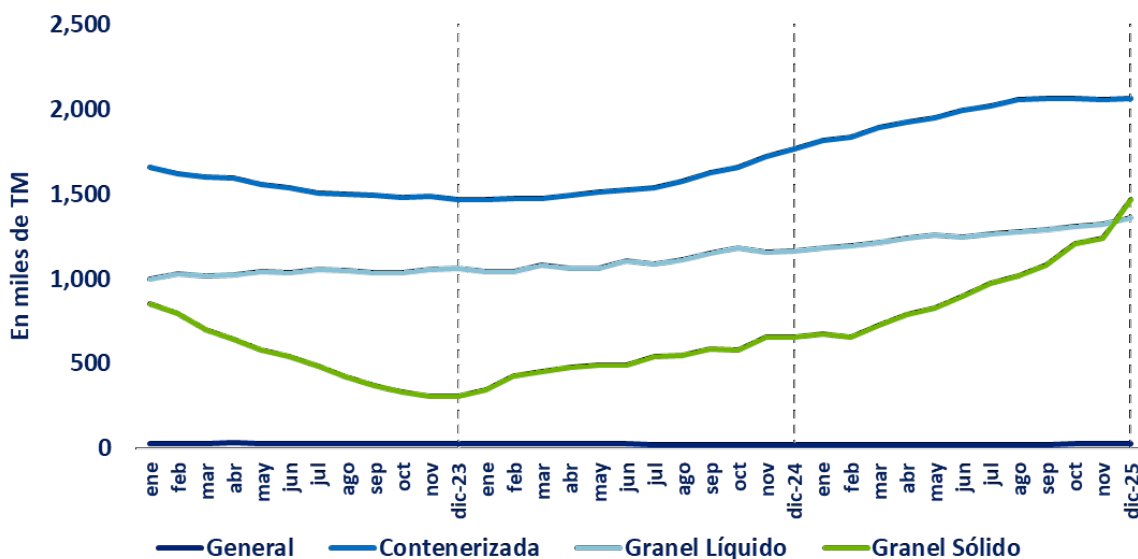
En el **Gráfico B.1.2.4**, se detalla el comportamiento interanual durante los dos últimos años para el desembarque, se puede observar que a partir de enero 2025 se visualiza un incremento en la carga contenerizada ilustrada en color celeste y en granel sólido en color verde, mientras que para los graneles líquidos el comportamiento fue estable en comparación al año anterior.

Para el desembarque, la carga general representó el 1%, la contenerizada el 42%, graneles líquidos el 28% y los graneles sólidos con el 30%, del valor total de esta modalidad.

El tonelaje total de carga movilizada en el puerto durante los años 2022 y 2023 se obtuvo a partir de la información consignada que figura en los informes estadísticos elaborados por la -CPN-, basada de los manifiestos de carga, sin embargo, para el año 2024 y 2025, la información se obtuvo de los expedientes de facturación de los servicios prestados al buque y a la carga por buque, realizando los ajustes correspondientes a los años anteriores mencionados.

Gráfico B.1.2.4

Puerto Santo Tomás de Castilla, movimiento interanual de carga de desembarque, 2023-2025 en miles de toneladas métricas.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

En la **Tabla B.1.2.2**, se presenta un comparativo del 2020 al 2025, con sus respectivas tasas de variación, en desembarque la carga general presentó una variación de **50%**, en contenedores **17%**, granel líquido **17%** y granel sólido **123%**, con relación al año anterior, este último derivado al desembarque de maíz, frijol y harina, como productos alternativos que ya se movilizan por el litoral Caribe.

El carbón mineral y fertilizantes son los productos históricos que se han movilizado en granel sólido en importación en el muelle comercial de Puerto Santo Tomás de Castilla, a diferencia de los granos alimenticios que se posicionan como productos emergentes en el Puerto. Adicional a lo anteriormente expuesto, es importante destacar que los granos alimenticios que se iniciaron a movilizar en diciembre de 2023 se posicionan

en la dirección de volúmenes de carga que se están redireccionando de Puerto Quetzal hacia los puertos del Caribe, principalmente en Puerto Santo Tomás de Castilla y que seguramente continuarán mostrando un crecimiento positivo en los próximos años, posicionándose como una carga cautiva para el puerto.

Es fundamental mencionar que, ante el crecimiento de la importación de graneles alimenticios por Puerto Santo Tomás de Castilla, las empresas privadas aledañas a la instalación portuaria realizaron inversiones en instalaciones especializadas para el almacenamiento de este tipo de productos.

Tabla B.1.2.2

Puerto Santo Tomás de Castilla, movimiento de carga de desembarque, 2020-2025 en miles de toneladas métricas.

Año	General	Contenerizada	Granel Líquido	Granel Sólido	Total Desembarque
2020	55.577	1,583.621	619.096	877.044	3,135.338
2021	78.435	1,766.064	916.390	1,422.809	4,183.698
2022	26.515	1,688.541	1,017.242	907.978	3,640.275
2023	28.832	1,467.191	1,060.093	307.856	2,863.972
2024	20.028	1,763.910	1,162.303	656.018	3,602.259
2025	29.948	2,064.884	1,362.036	1,464.449	4,921.317
Var. 24/25	▲ 50%	▲ 17%	▲ 17%	▲ 123%	▲ 37%

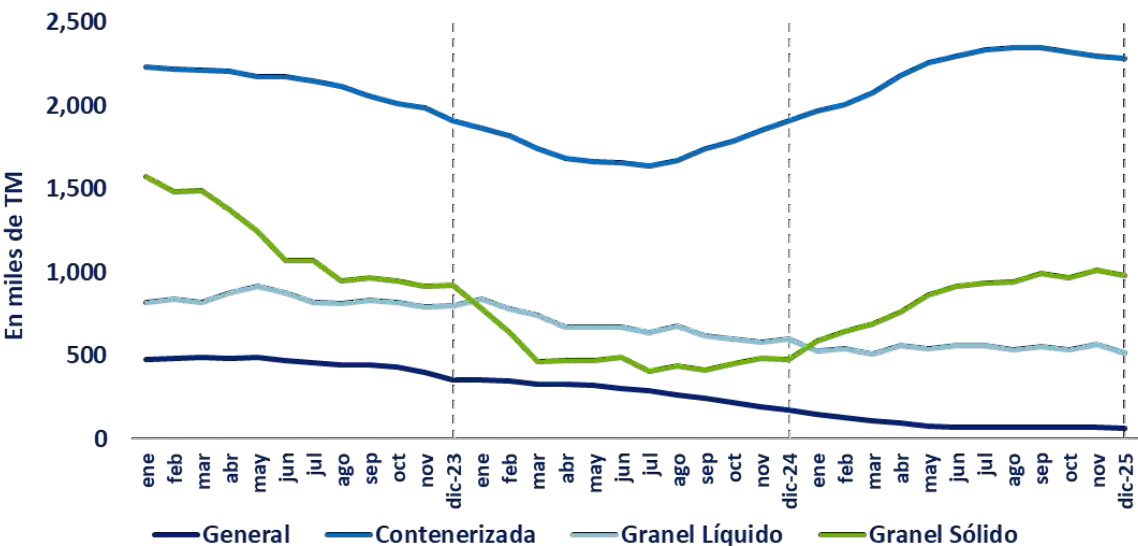
Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

En el **Gráfico B.1.2.5**, se observa el comportamiento interanual para la modalidad de embarque en los diferentes tipos de carga, de enero a mayo son en promedio los meses de mayor movimiento, principalmente con la carga contenerizada, en 2025 el pico más alto se presentó en el mes de marzo, esto fue influenciado por las exportaciones de fruta e inicio de la temporada de melón, adicional al banano que se despacha por ese puerto.

65

Gráfico B.1.2.5

Puerto Santo Tomás de Castilla, movimiento interanual de carga de embarque, 2023-2025 en miles de toneladas métricas.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



De acuerdo con la **Tabla B.1.2.3**, la distribución porcentual del embarque muestra que la carga contenerizada concentra la mayor participación, con 59%, seguida de los graneles sólidos con 26%, los graneles líquidos con 13% y, en menor proporción, la carga general, que representa 2% del total.

Asimismo, al analizar los resultados acumulados por año desde 2020 hasta 2025, se observan variaciones en los volúmenes de embarque entre 2024 y 2025.

Tabla B.1.2.3

Puerto Santo Tomás de Castilla, movimiento de carga de embarque, 2020-2025 en miles de toneladas métricas.

Año	General	Contenerizada	Granel Líquido	Granel Sólido	Total Embarque
2020	310.756	2,066.401	777.122	1,526.851	4,681.129
2021	360.219	2,243.062	817.226	2,354.653	5,775.159
2022	478.481	2,252.029	820.166	1,637.067	5,187.743
2023	355.493	1,909.516	799.048	922.023	3,986.080
2024	170.161	1,908.952	596.251	478.683	3,154.046
2025	65.507	2,284.193	512.850	979.901	3,842.451
Var. 24/25	▼ -62%	▲ 20%	▼ -14%	▲ 105%	▲ 22%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

La carga general registró una disminución de **62%**, mientras que la carga contenerizada experimentó un crecimiento de **20%**. Por su parte, los graneles líquidos presentaron una reducción de **14%**, y los graneles sólidos un notable incremento de **105%**. Este último aumento se explica principalmente por el incremento en las exportaciones de mena de níquel, impulsado por la creciente demanda de la industria de vehículos eléctricos, el sólido crecimiento económico de Asia especialmente, país que figura entre los principales compradores de esta materia prima. Cabe destacar que este comportamiento contrasta con la tasa de variación interanual registrada entre 2024 y 2023, que fue de -25%.

Dentro del análisis del aumento en el movimiento de carga en el Puerto Santo Tomás de Castilla, se destaca la relevancia de la carga contenerizada, que representa el 52% del total. En cuanto a las importaciones, el volumen alcanzó las 817 mil toneladas (48%), concentrado en seis rubros clave dentro de los cuales se encuentran papel, plásticos, alimentos, vehículos para reparar, resinas y textiles; estos aportaron 5,170 millones de US dólares en divisas. Por su parte, las exportaciones mostraron una mayor especialización, donde solo seis productos (banano, manufacturas, melón, textiles, sandía y hortalizas) representaron el 73% del volumen y generaron 3,939 millones de US dólares en el mismo contexto.



+123% de crecimiento en el movimiento de granel sólido en Puerto Santo Tomás de Castilla en 2025.

Foto: Puerto Santo Tomás de Castilla



B.1.3. Puerto Barrios

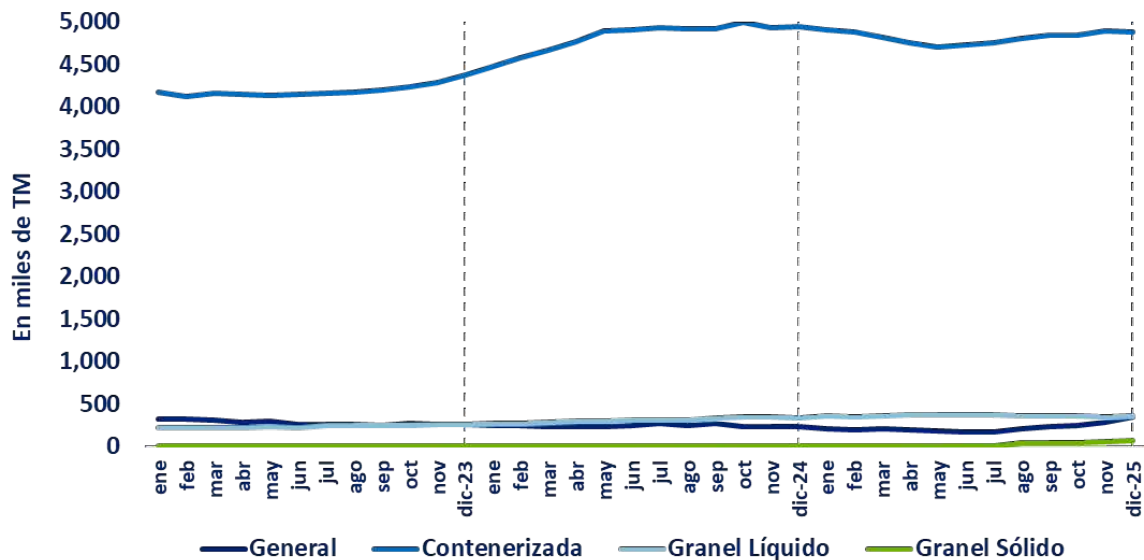
Puerto Barrios, operado y administrado por Chiquita Guatemala S.A., se especializa en manejo de carga contenerizada, el comportamiento de este tipo de carga continúa siendo más estable y su línea de tendencia se ha mantenido a lo largo de los años, por lo que se presentan los datos estadísticos en las tablas correspondientes al 2025, y tasas de variación con respecto al 2024, cabe mencionar que el puerto en este último período superó el récord de 2024, llegando hasta los 5.6 millones de toneladas métricas, en comparación con los 5.5 millones del año anterior.

Porcentualmente para el desembarque y embarque, la carga general se situó con el 7%, la contenerizada con el 86% y los graneles líquidos con el 6% y después de 11 años figuran nuevamente los graneles sólidos con el 1%.

Para el caso de Puerto Barrios, en el **Gráfico B.1.3.1** se presenta el total del embarque y desembarque. El mayor movimiento de carga se tuvo en el mes de agosto con 542 mil toneladas, y este dato corresponde como el mejor desde el año 2007 (tabla de datos ver **Anexo 3**), es importante destacar que el incremento en granel sólido se da por el inicio del movimiento de carga de nuevos productos como clinker, muriato de potasio, urea y nitrato.

Gráfico B.1.3.1

Puerto Barrios, movimiento interanual de carga de desembarque y embarque por tipo, 2023-2025 en miles de toneladas métricas.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Tabla B.1.3.1

Puerto Barrios, total del movimiento de carga de desembarque y embarque, 2020-2025 en miles de toneladas métricas.

La **Tabla B.1.3.1**, contiene las variaciones del año 2025, pudiéndose observar que el puerto cerró su movimiento de carga con un 3% de crecimiento en comparación con el 2025.

Año	General	Contenerizada	Granel Líquido	Granel Sólido	Total Des+Emb
2020	187.552	3,646.080	334.427	0.000	4,168.060
2021	334.339	4,386.956	314.828	0.000	5,036.123
2022	358.424	4,246.846	218.807	0.000	4,824.077
2023	264.912	4,367.962	263.022	0.000	4,895.896
2024	228.631	4,944.688	337.557	0.000	5,510.876
2025	349.882	4,880.746	362.860	65.236	5,658.724
Var. 24/25	▲53%	▼-1%	▲7%	▲100%	▲3%

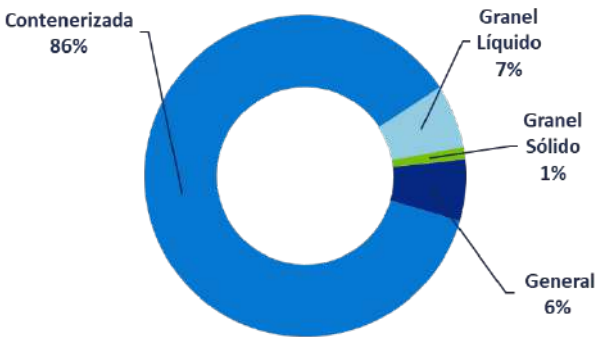
Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Con el **Gráfico B.1.3.2**, podemos observar la participación porcentual por tipo de carga, con la inclusión de la modalidad de graneles sólidos con el 1% de participación, los cuales se empezaron a desembarcar en el mes de agosto (clinker), conllevando mayores demandas logísticas para el puerto en términos operativos y ambientales.

En cuanto a la distribución porcentual entre desembarque y embarque, en Puerto Barrios la tendencia ha sido casi la misma para ambos, en 2025 podemos observar resultados bastante equilibrados, como se observa en el **Gráfico B.1.3.3**.

Gráfico B.1.3.2

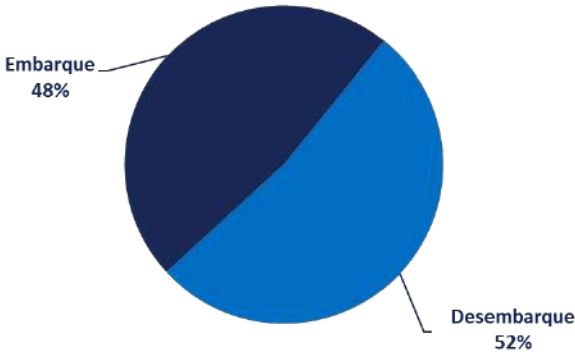
Puerto Barrios, porcentaje de participación de carga por tipo en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Gráfico B.1.3.3

Puerto Barrios, porcentaje de participación de desembarque y embarque en 2025.



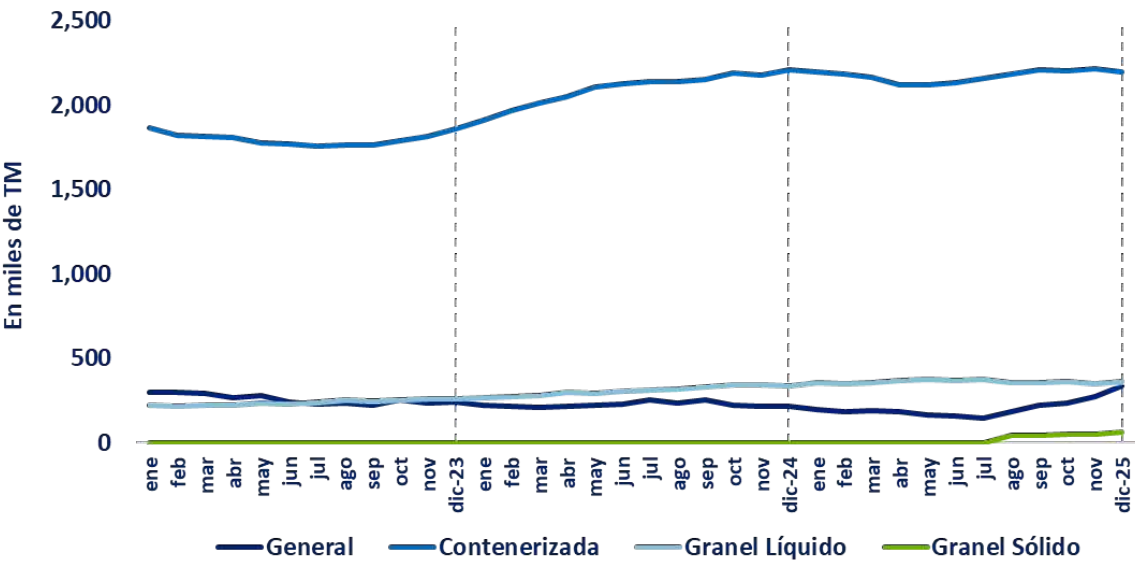
Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Como se puede apreciar en el **Gráfico B.1.3.4**, la carga 1.8 millones de toneladas sobre los graneles líquidos, predominante para el desembarque fue la contenerizada graneles sólidos y la carga general. como se observa en la línea color celeste, con más de

Gráfico B.1.3.4

Puerto Barrios, movimiento interanual de carga de desembarque, 2023-2025 en miles de toneladas métricas.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Tabla B.1.3.2

Puerto Barrios, movimiento de carga de desembarque, 2020-2025 en miles de toneladas métricas.

En la **Tabla B.1.3.2** se presentan los resultados para el desembarque, pudiéndose observar una leve caída en la carga contenerizada, esto debido en parte al movimiento de líneas navieras entre Puerto Barrios y Puerto Santo Tomás de Castilla, como ha sucedido en años anteriores.

Año	General	Contenerizada	Granel Líquido	Granel Sólido	Total Desembarque
2020	145.087	1,563.686	334.427	0.000	2,043.200
2021	277.391	1,925.873	314.828	0.000	2,518.092
2022	329.135	1,901.696	218.807	0.000	2,449.638
2023	240.720	1,860.126	263.022	0.000	2,363.868
2024	214.667	2,206.583	337.557	0.000	2,758.807
2025	338.615	2,195.498	362.860	65.236	2,962.209
Var. 24/25	▲58%	▼-1%	▲7%	▲100%	▲7%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

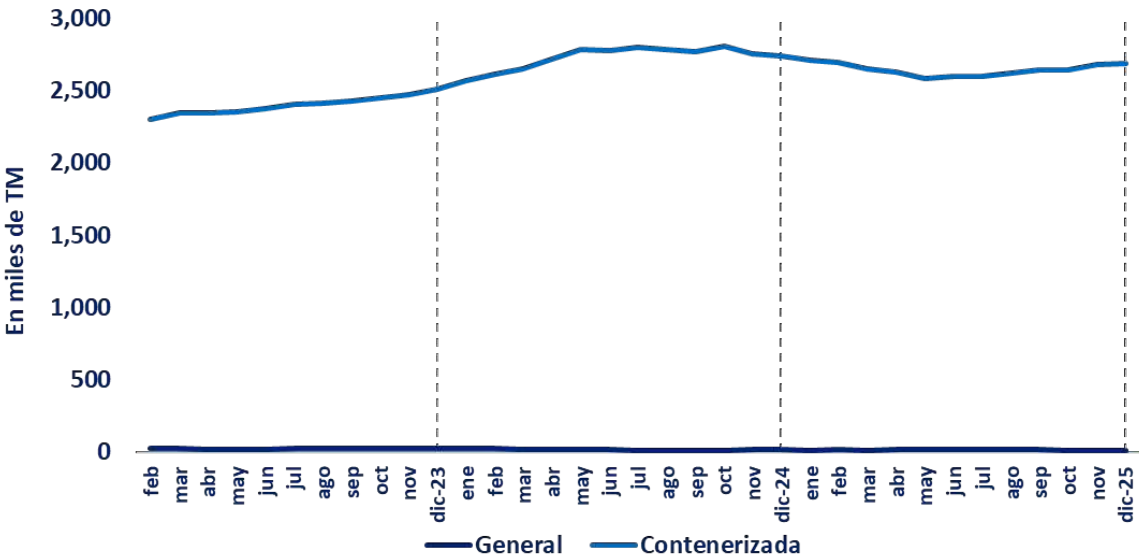


Como se indicó al inicio, para el embarque la mayor cantidad de carga le corresponde a la que se transporta en contenedores, lo que se puede evidenciar de acuerdo con el **Gráfico B.1.3.5**, y de los resultados entre ambas hay una diferencia de 2.7 millones de toneladas.

Porcentualmente, la carga general se sitúa con el 1%, mientras que a la contenerizada le corresponde el 99%, siendo únicamente estas dos modalidades las que maneja el puerto para el embarque.

Gráfico B.1.3.5

Puerto Barrios, movimiento interanual de carga de embarque, 2023-2025 en miles de toneladas métricas.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Tabla B.1.3.3

Puerto Barrios, movimiento de carga de embarque, 2020-2025 en miles de toneladas métricas.

Año	General	Contenerizada	Total Embarque
2020	42.465	2,082.395	2,124.860
2021	56.948	2,461.083	2,518.031
2022	29.289	2,345.150	2,374.439
2023	24.192	2,507.836	2,532.028
2024	13.964	2,738.105	2,752.069
2025	11.267	2,685.248	2,696.515
Var. 24/25	▼-19%	▼-2%	▼-2%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

En la **Tabla B.1.3.3**, se observan los resultados del año 2025 con sus respectivas tasas de variación con relación a los años anteriores, para el caso de la carga contenerizada esta se redujo en **2%** en comparación con el 2024.



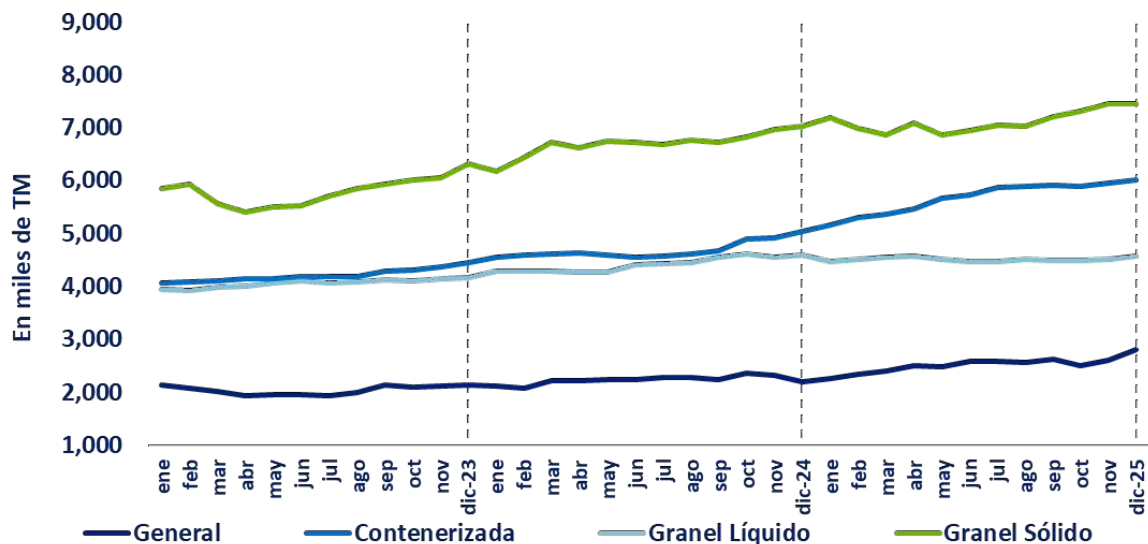
B.1.4. Puerto Quetzal

Al ser el puerto que mayor cantidad de carga moviliza en Guatemala, se puede notar que para el caso del desembarque el tipo de carga que predomina, lo representan los graneles sólidos tanto de origen mineral como vegetal, cabe considerar que los datos corresponden a las operaciones del muelle comercial operado principalmente por la Empresa Portuaria Quetzal, sus terminales especializadas y Boyas de San José. Cabe notar que la carga movilizada por el puerto durante el año 2025 representó nuevamente un hito histórico ya que se sobrepasaron los 20.8 millones de toneladas, 1.9 millones más que en 2024 (ver datos en **Anexo 4**), como resultado del esfuerzo en común con las terminales especializadas, especialmente REPIMEX S.A. cuyo giro principal de negocio es el desembarque de carbón mineral y que para coadyuvar la situación de congestión de buques, diversificaron la atención de estos, sumando a su operación fertilizantes y granos de origen vegetal, bajo la modalidad de despacho vía directa.

Con el **Gráfico B.1.4.1** se puede observar el dominio de los graneles sólidos representados en color verde, sobre el resto de las demás cargas. Dentro de estos el carbón ha mantenido su liderazgo y crecimiento derivado de la matriz energética de Guatemala y en cuanto a otras cargas el hierro mostró crecimiento de 6%, mismo que se encuentra directamente relacionado con el desarrollo inmobiliario de los últimos dos años, el cual aporta cerca del 5% del producto interno bruto y un crecimiento del 8.3% en 2025, de acuerdo con datos del Banco de Guatemala.

Gráfico B.1.4.1

Puerto Quetzal, movimiento interanual de carga de desembarque y embarque por tipo, 2023-2025 en miles de toneladas métricas.



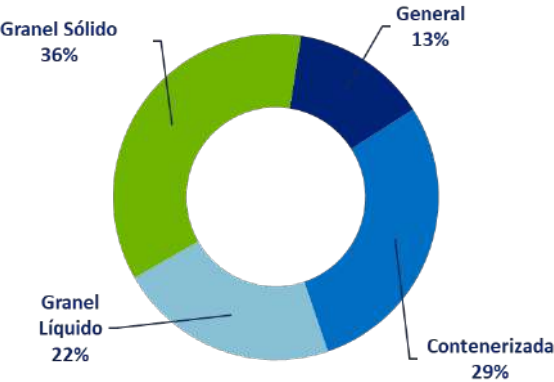
Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

En cuanto a la participación por tipo de carga, con el **Gráfico B.1.4.2** se muestra el porcentaje por cada una de estos.

En Puerto Quetzal, se observa que la balanza de prestación de servicios se inclina al desembarque, ya que más del 80% de la carga se da en esta modalidad, resaltando la importancia de este en la economía de Guatemala, especialmente en las materias primas para la fabricación de alimentos de consumo humano y animal, como se muestra en el **Gráfico B.1.4.3**.

Gráfico B.1.4.2

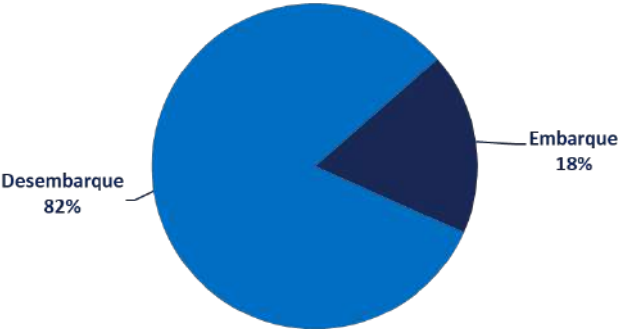
Puerto Quetzal, porcentaje de participación de carga por tipo en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Gráfico B.1.4.3

Puerto Quetzal, porcentaje de participación de desembarque y embarque en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Los resultados del puerto, incluyendo todas las terminales especializadas y Boyas San José, para el año 2025 marcó un registro histórico sobrepasando los 20 millones de toneladas en el movimiento de carga. Porcentualmente para el desembarque, la carga general representó el 13%, la contenerizada con el 29% y los graneles líquidos con el 22% y para los graneles sólidos el 36% sobrepasando los **7.4** millones de toneladas, con un incremento de 1.4 millones de toneladas con relación al 2024, en la **Tabla B.1.4.2** se observan los resultados y las variaciones con relación al año anterior.

Tabla B.1.4.2

Puerto Quetzal, movimiento anual de carga de desembarque y embarque, 2020-2025 en miles de toneladas métricas.

Año	General	Contenerizada	Granel Líquido	Granel Sólido	Total Emb+Des
2020	1,329.035	3,771.840	3,776.054	6,367.890	15,244.819
2021	1,829.947	4,233.165	3,977.498	6,354.847	16,395.457
2022	2,189.930	4,095.149	4,042.022	5,887.715	16,214.816
2023	2,142.356	4,444.544	4,157.995	6,318.369	17,063.264
2024	2,198.739	5,028.116	4,584.687	7,029.081	18,840.623
2025	2,811.497	6,002.837	4,563.103	7,450.930	20,828.366
Var. 24/25	▲28%	▲19%	▼-5%	▲6%	▲11%

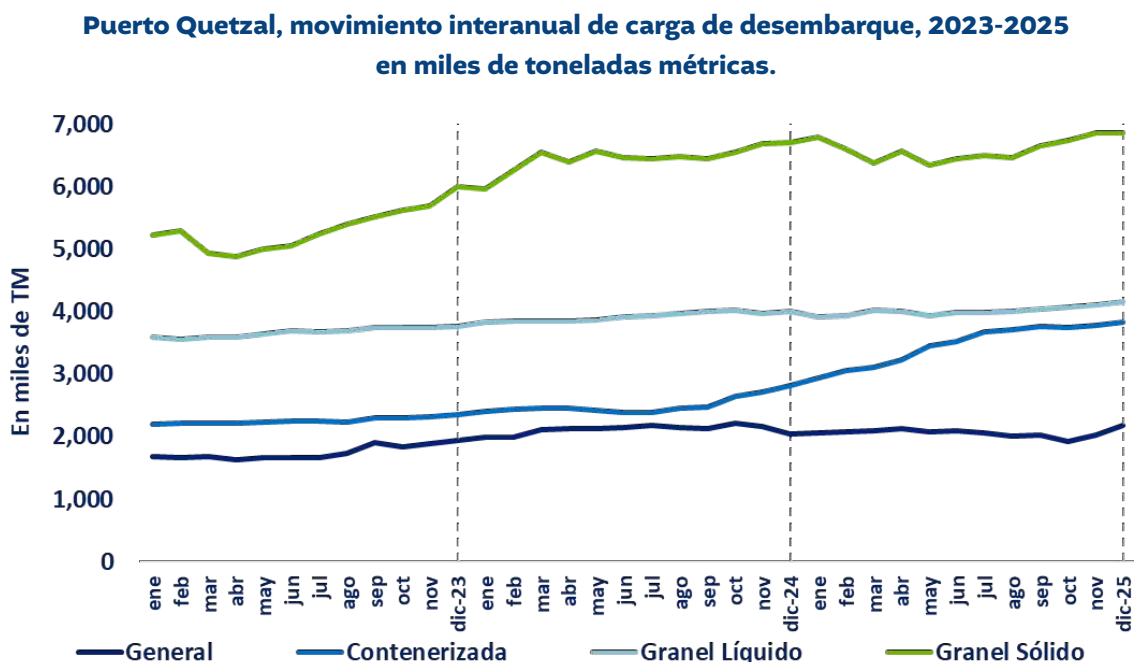
Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



En el **Gráfico B.1.4.4**, se puede observar el predominio en el desembarque que continuó manteniendo la carga de graneles sólidos ilustrados en color verde, alcanzando el pico más alto en el mes de noviembre con más de 700 mil toneladas, aunque el valor más alto registrado se dio

en mayo de 2019 con 789 mil toneladas, en segundo lugar, tenemos la que se maneja en contenedores con un comportamiento más estable, alcanzado el máximo valor en el mes de octubre, seguidamente se ubicaron los graneles líquidos y carga general.

Gráfico B.1.4.4



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

73

Tabla B.1.4.3

Puerto Quetzal, movimiento de carga de desembarque, 2020-2025 en miles de toneladas métricas.

Año	General	Contenerizada	Granel Líquido	Granel Sólido	Total Desembarque
2020	1,267.676	1,881.790	3,203.644	5,473.609	11,826.718
2021	1,828.424	2,371.598	3,513.249	5,573.442	13,286.713
2022	1,736.374	2,223.248	3,628.602	5,334.169	12,922.393
2023	1,937.683	2,355.327	3,771.146	5,998.700	14,062.856
2024	2,046.005	2,809.917	4,004.921	6,706.999	15,567.842
2025	2,187.089	3,836.262	4,163.234	6,870.209	17,056.794
Var. 24/25	▲ 7%	▲ 37%	▲ 4%	▲ 2%	▲ 10%

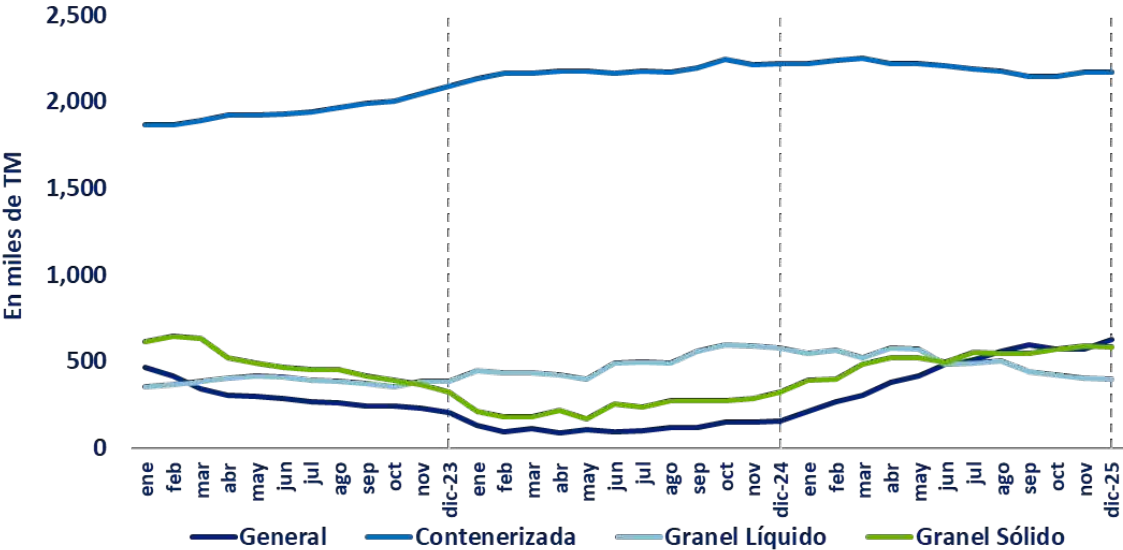
Del resultado del Gráfico anterior, vemos en la **Tabla B.1.4.3** que la carga general se incrementó como resultado de las importaciones de hierro y cemento durante el 2025, esto relacionado con el desarrollo inmobiliario del país, en términos generales el desembarque tuvo una variación positiva del **10%** con relación al año anterior.

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Para el caso del embarque, en el Gráfico B.1.4.5 2025 la carga general representó el 17%, la contenerizada se puede observar que, en el embarque, la carga el 57%, los graneles líquidos el 4% y los sólidos con 22%, contenerizada sobrepasa al resto de las modalidades, correspondiendo a esta última el azúcar a granel. tendencia que se ha mantenido a través de los años; en

Gráfico B.1.4.5
Puerto Quetzal, movimiento interanual de carga de embarque,
2023-2025 en miles de toneladas métricas.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

En la Tabla B.1.4.4, se observa que el valor de la tasa de variación de granel sólido se situó en un 80%, la carga general en 309%, influenciados por las exportaciones de azúcar, aunque se nota una reducción en la carga contenerizada, con un 2% de reducción comparado con 2025. La caída del -31% se debe específicamente a la disminución en las exportaciones de melaza en la Terminal de Melazas de Escuintla ubicada en las Boyas de San José durante 2025 con una variación de -49%, cantidad contemplada en las estadísticas de Puerto Quetzal.

Tabla B.1.4.4
Puerto Quetzal, movimiento de carga de embarque,
2020-2025 en miles de toneladas métricas.

Año	General	Contenerizada	Granel Líquido	Granel Sólido	Total Embarque
2020	61.359	1,890.050	572.410	894.281	3,418.101
2021	1.523	1,861.567	464.249	781.405	3,108.744
2022	453.556	1,871.901	413.420	553.546	3,292.423
2023	204.673	2,089.217	386.849	319.669	3,000.408
2024	152.734	2,218.199	579.766	322.082	3,272.781
2025	624.408	2,166.575	399.869	580.721	3,771.573
Var. 24/25	▲309%	▼-2%	▼-31%	▲80%	▲15%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Es importante resaltar la importancia que representan para el puerto las 8 terminales especializadas en el movimiento de carga del puerto, especialmente durante el transcurso de los dos últimos años, en la **Tabla B.1.4.5**, **Gráfico B.1.4.6** y **Gráfico B.1.4.7**, los resultados y participación de cada una de ellas en 2025, con énfasis en el movimiento de carga en REPIMEX que adicional al desembarque de carbón y petcoke, sumó 532 mil toneladas de fertilizantes y 273 mil toneladas de granos de origen vegetal, con el 20% y 10% respectivamente en la participación de dicha terminal.

Tabla B.1.4.5

Puerto Quetzal, movimiento de carga de desembarque y embarque en las 8 terminales especializadas en 2025.

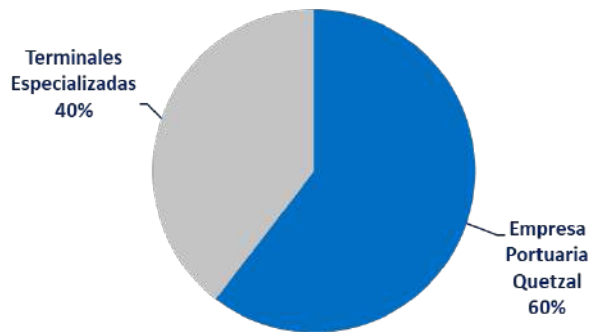
Terminal	Total 2025 en miles de TM	Producto
Terminal Especializada de Contenedores	4,090.81	Carga contenerizada
REPIMEX	2,699.90	Carbón, petcoke, fertilizantes y granos
TEMSA	509.02	Carbón
Z Gas	423.38	Gas licuado de petróleo
TICSA	322.94	Combustibles
Terminal de alcohol	105.35	Alcohol
Orazul	55.62	Combustibles
Arcenillas	28.67	Combustibles
Total	8,235.69	

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

El total movilizado en las terminales representó el 40% del total de la carga movilizada en el puerto, como se observa en el **Gráfico B.1.4.6**.

Gráfico B.1.4.6

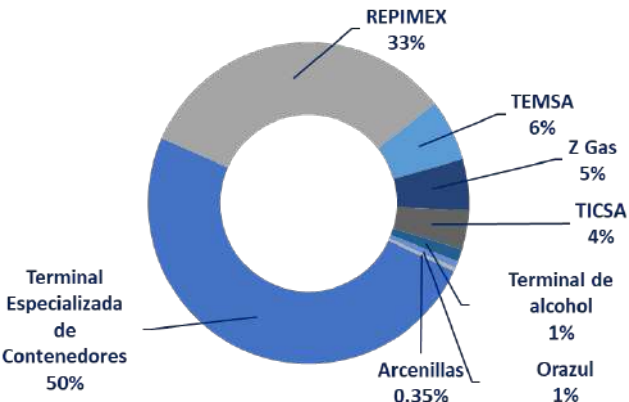
Puerto Quetzal, participación porcentual del total de carga movilizada en todas las terminales especializadas y el puerto en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Gráfico B.1.4.7

Puerto Quetzal, participación porcentual del total de carga movilizada en las 8 terminales especializadas en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Informe Estadístico Portuario 2025

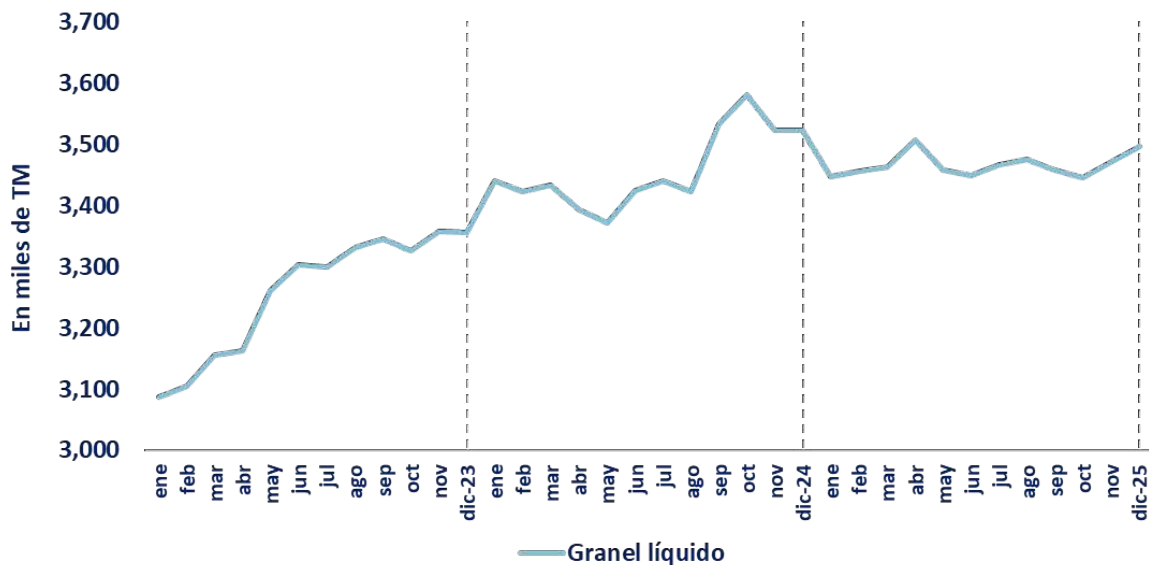
Sistema Portuario Nacional

Como parte del movimiento total de carga en Puerto Quetzal, tenemos la participación de Boyas San José para el caso de los graneles líquidos, con un total de 3.49 millones de toneladas en desembarque (combustibles) y embarque (melaza y meladura) en 2025, lo que representó el 17% del total en el puerto.

El **Gráfico B.1.4.7** se observa el comportamiento interanual del desembarque y embarque, con una variación del -1% en comparación con el 2024, influenciada principalmente por una caída del -44% en el embarque.

Gráfico B.1.4.7

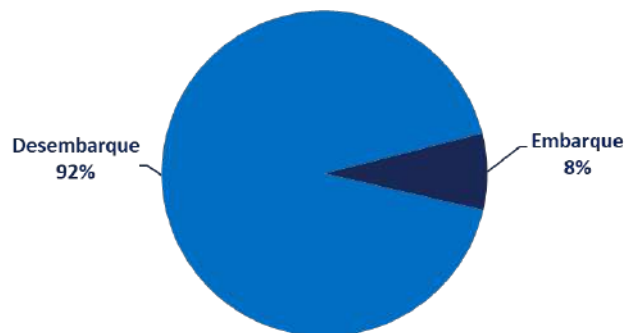
Terminal Especializada Boyas San José, movimiento interanual de carga de desembarque y embarque en 2025, en miles de toneladas métricas.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Gráfico B.1.4.8

Terminal Especializada Boyas San José, participación porcentual del total de carga movilizada en 2025.



El **Gráfico B.1.4.8** se observa el comportamiento porcentual del desembarque y embarque en 2025, notándose que, por la naturaleza de consumo de hidrocarburos en Guatemala, el desembarque alcanza el **92%** del total movilizado.

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



En la **Tabla B.1.4.6**, se observan los valores del movimiento de carga desembarque y embarque 2020 a 2025, notándose que en el último año se tuvo una disminución de 27 mil toneladas métricas en el total, y de 207 mil siete toneladas en el embarque, el cual estuvo constituido principalmente por la melaza que se exporta a través de la terminal Melazas de Escuintla, cuyo mercado depende directamente del consumo nacional y del mercado internacional, para este último una de las causas derivó del récord de producción impulsado principalmente por el crecimiento en el mercado asiático.

Tabla B.1.4.6
Terminal Especializada Boyas San José, movimiento de carga de desembarque y embarque en 2025, en miles de toneladas métricas

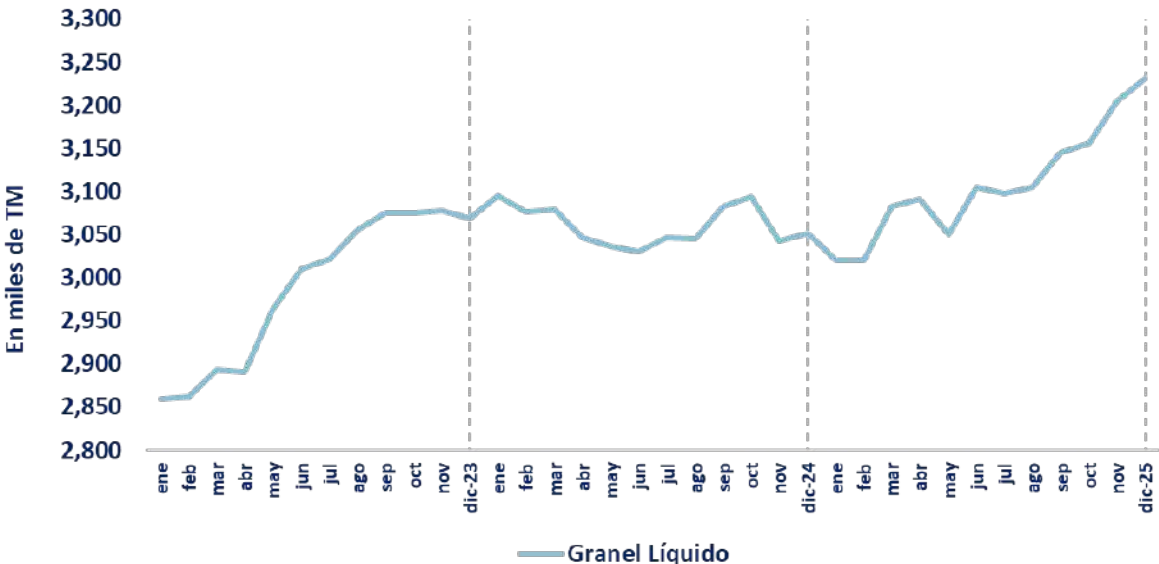
Año	Total Desembarque	Total Embarque	Total Emb+Des
2020	2,335.213	476.239	2,811.453
2021	2,624.152	367.230	2,991.382
2022	2,867.801	274.575	3,142.376
2023	3,069.214	287.158	3,356.372
2024	3,051.126	472.354	3,523.480
2025	3,231.106	265.257	3,496.363
Var. 24/25	▲6%	▼-44%	▼-1%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

El Gráfico **B.1.4.9** se observa el comportamiento interanual del desembarque, el cual refleja una variación de 6%, representando un incremento de 179 mil toneladas comparado con 2024.

Gráfico B.1.4.9

Terminal Especializada Boyas San José, movimiento interanual de carga de desembarque en 2025, en miles de toneladas métricas.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



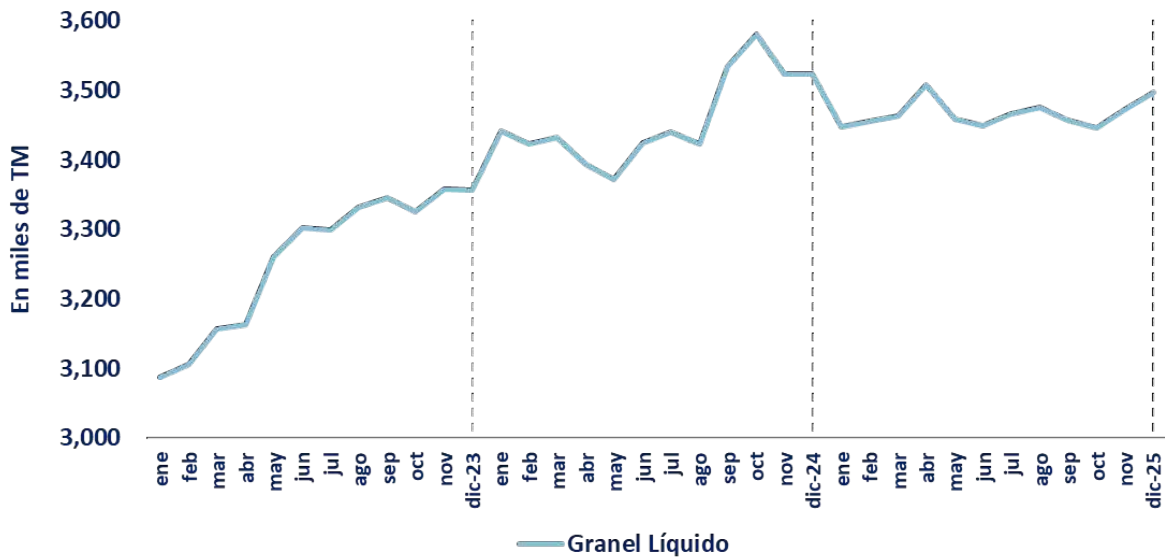
Informe Estadístico Portuario 2025

Sistema Portuario Nacional

El **Gráfico B.1.4.10** se observa el comportamiento interanual del embarque, el cual refleja una variación de -44%, comparado con 2024, de acuerdo con lo presentado en la **Tabla B.1.4.6**.

Gráfico B.1.4.10

Terminal Especializada Boyas San José, movimiento interanual de carga de embarque en 2025, en miles de toneladas métricas.



78

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

3.2 millones de toneladas métricas correspondieron al desembarque en Boyas San José, representando **crecimiento de 6%**, comparado con 2024.

Foto: Boyas San José



B.2. Movimiento de Contenedores

En 2025 se movilizaron 1,119,626 contenedores, 107,297 unidades más en comparación con 2024, presentando una variación del 11%, en términos de tonelaje se movilizaron 15.232 millones de toneladas métricas de carga, mostrando una variación del 12% con relación al 2024, consolidándose esta como la más importante del Sistema Portuario Nacional. Lo anterior es fundamental compararlo con la región centroamericana, en donde la carga contenerizada también es la más importante representando en 2025 un 51% en términos de tonelaje, como se detalla más adelante en la **Sección C**.

B.2.1. Sistema Portuario Nacional

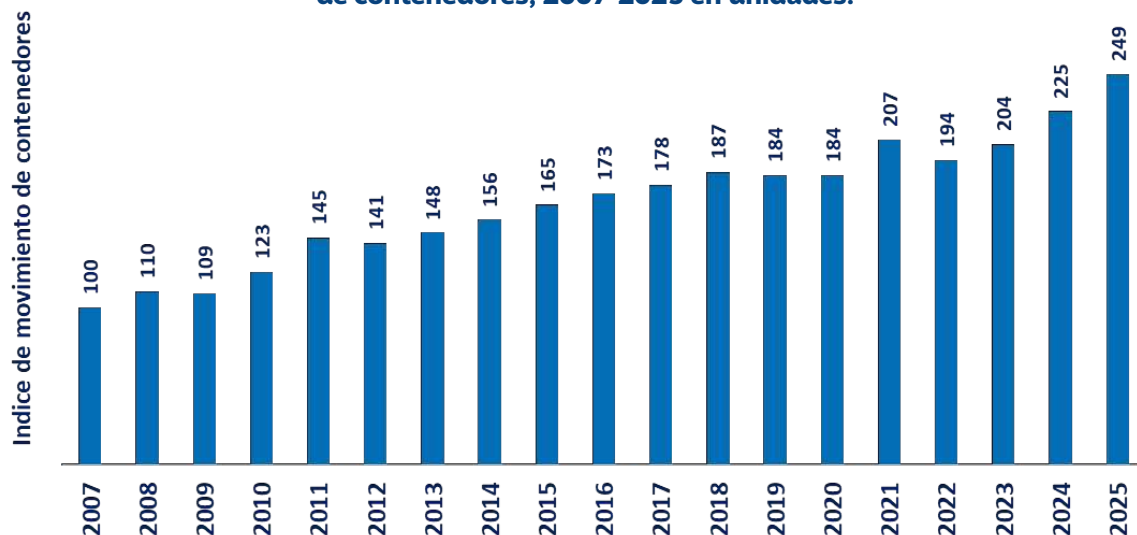
Cada uno de los puertos que integra el Sistema Portuario Nacional maneja tasas de variación diferentes, sin embargo al visualizarlos como un sistema muestran una tendencia histórica positiva que es posible apreciar en el **Gráfico B.2.1.1**, que detalla el comportamiento histórico del movimiento de contenedores en unidades, superando las cifras históricas que se alcanzaron en 2024, pasando de 465,965 unidades en 2007 a 1,119,626 unidades en 2025, evidenciando la creciente demanda de infraestructura portuaria y terrestre para atender el crecimiento del comercio exterior del país y también el aumento del comercio exterior de terceros países que se movilizan por nuestros puertos en términos de tránsito y transbordo, que en la carga contenerizada representan volúmenes importantes de atender, como se puede observar más adelante.

Este indicador, tomando 2007 como punto de partida (valor 100), el movimiento de contenedores en los puertos de Guatemala ha aumentado de forma constante, con algunas pausas temporales, especialmente alrededor de 2020, cuando el crecimiento se desaceleró por la pandemia. A partir de 2021 el movimiento se recupera con mayor fuerza y continúa creciendo año con año, hasta llegar a **249** como el valor más alto de toda la serie en 2025. Esto significa que se movilizaron casi dos veces y media más contenedores que en 2007, lo que refleja un mayor uso de los puertos y un crecimiento sostenido del comercio marítimo del país a lo largo del tiempo

79

Gráfico B.2.1.1

Sistema Portuario Nacional, índice histórico del movimiento de contenedores, 2007-2025 en unidades.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Infografía 10

Indicador internacional para el movimiento de contenedores.

A mediados de los años 60 se estableció el TEU como una medida estándar en la industria del transporte marítimo, para medir el volumen de carga en contenedores de 20 pies y con ello simplificar las operaciones de carga y descarga así como para facilitar la planificación del espacio en los buques y terminales, la **Infografía 10** ilustra lo antes descrito.



Fuente: Elaboración propia CPN

80

Con el objeto de visualizar el crecimiento histórico del Sistema Portuario Nacional en la movilización de contenedores expresado en TEUs, en el **Gráfico B.2.1.2** se detalla cómo ha crecido el movimiento de TEUs (contenedores estándar) en los puertos de Guatemala desde 2007 hasta 2025 tomando el 2007 como punto

de partida (valor 100). A partir de 2021, el movimiento se recupera con fuerza y continúa creciendo hasta alcanzar el valor más alto de toda la serie en 2025, con un índice de 471, esto significa que los TEUs se movilizaron más de cuatro veces que en 2007.

Gráfico B.2.1.2

Sistema Portuario Nacional, índice histórico del movimiento de TEUs, 2007-2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

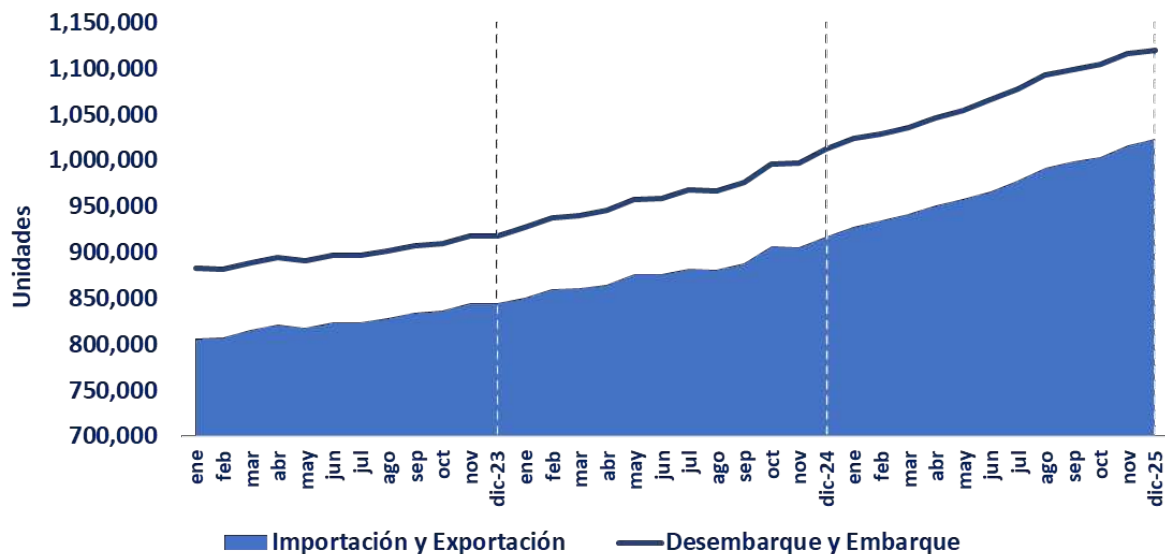


En seguimiento a la **Sección A.1 Comercio Exterior**, en la que se detalla en su parte final que los Puertos de Guatemala adicionalmente del comercio exterior nacional sirven como nodo logístico al comercio exterior de terceros países para carga en tránsito y transbordo. En ese sentido, en el **Gráfico B.2.1.3** se detalla el comparativo de los contenedores movilizados (desembarque y

embarque en la línea azul) en comparación con los contenedores movilizados del comercio exterior nacional (importaciones más exportaciones en la línea celeste), visualizándose que la brecha se mantiene en promedio de 2023 a 2025 en 96,108 unidades, que son considerados como contenedores en tránsito internacional y transbordo.

Gráfico B.2.1.3

Sistema Portuario Nacional, comparativo del movimiento de contenedores en unidades (embarque y desembarque) y de comercio exterior nacional (importación y exportación), 2023-2025.



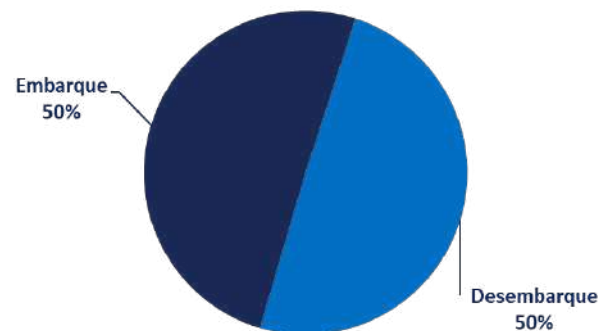
Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

81

Gráfico B.2.1.4

Sistema Portuario Nacional, porcentaje de participación de desembarque y embarque de contenedores movilizados en 2025.

En cuanto al comportamiento del embarque y desembarque, el **Gráfico B.2.1.4** presenta la relación entre ambas modalidades, con un 50% para cada una de ellas, tendencia que se ha mantenido durante los últimos dos años.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Informe Estadístico Portuario 2025

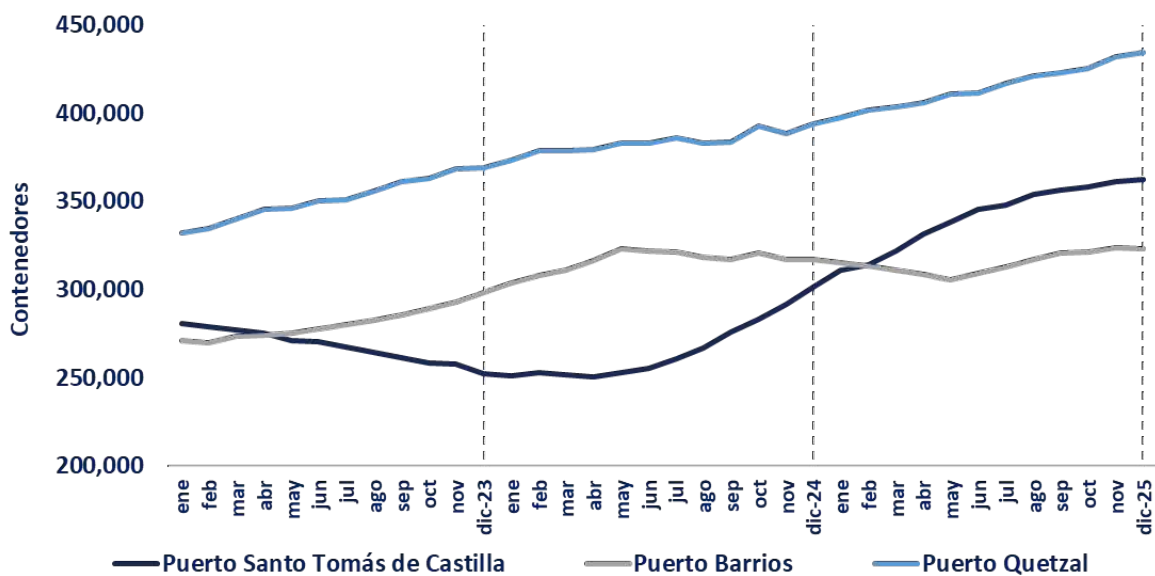
Sistema Portuario Nacional

En el **Gráfico B.2.1.5**, se observa el movimiento interanual⁹ de contenedores, el cual permite visualizar de mejor manera un crecimiento sostenido durante los últimos años, consolidando al país como uno de los sistemas portuarios más dinámicos de Centroamérica. En términos generales se aprecia que Puerto Quetzal sobrepasa a cada uno de los puertos del litoral Caribe,

posicionándose también como el puerto más importante también en este tipo de carga, entre Puerto Barrios y Puerto Santo Tomás de Castilla el comportamiento ha sido variable como se puede apreciar entre los años 2023 y 2025, mientras uno aumenta el otro desacelera, esto como resultado de la migración de líneas navieras entre ambos (ver **Anexo 5 y 6**).

Gráfico B.2.1.5

Sistema Portuario Nacional, movimiento interanual⁹ de contenedores de desembarque y embarque, 2023-2025 en unidades.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



11% de crecimiento en 2025 corresponde a más de **1.1 millones de contenedores** superando registros históricos en el Sistema Portuario Nacional.

Foto: Puerto Santo Tomás de Castilla

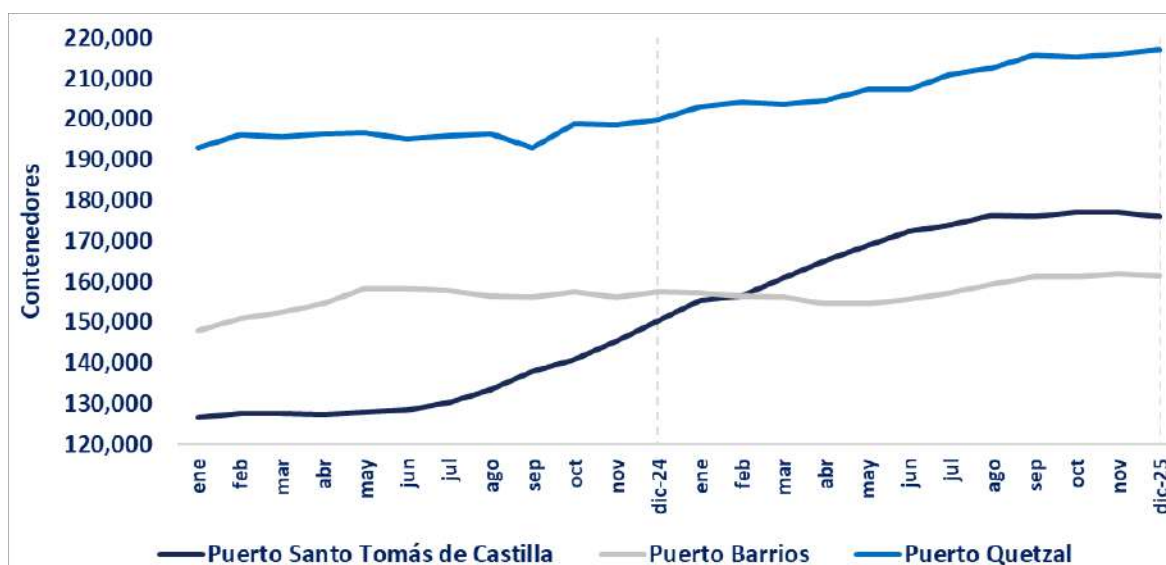
⁹ Nota: el valor de cada uno de los puntos del Gráfico B.2.1.5 corresponde al movimiento acumulado de 12 meses, de tal manera que enero 2024 es el acumulado del movimiento de febrero 2023 hasta enero 2024. De esta forma en el mes de diciembre se representa el acumulado de enero a diciembre de cada año.

Con los **Gráfico B.2.1.6** y **Gráfico B.2.1.7**, se muestran los resultados interanuales para el caso del desembarque y embarque por separado durante los años 2024 y 2025, con una muestra clara de la tendencia al alza en los dos tipos de movimiento, visualizándose que Puerto Quetzal

se mantiene como líder en los dos tipos de movimientos y que Puerto Santo Tomás de Castilla superó a Puerto Barrios a partir de principios de 2025 tanto en embarque como en desembarque

Gráfico B.2.1.6

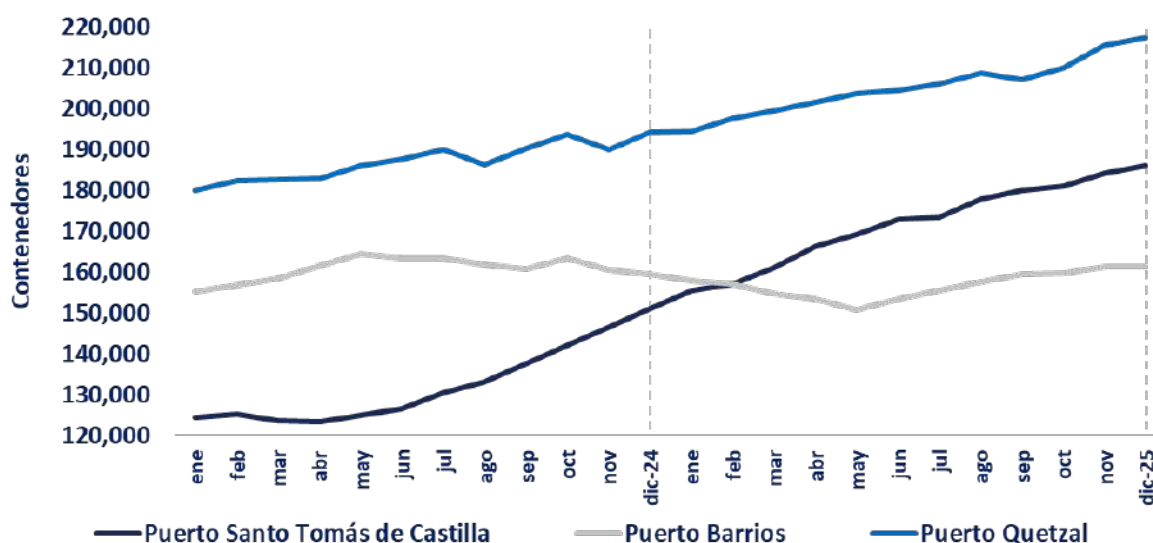
Sistema Portuario Nacional, movimiento interanual de contenedores de desembarque, 2024-2025 en unidades.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Gráfico B.2.1.7

Sistema Portuario Nacional, movimiento interanual de contenedores de embarque, 2024-2025 en unidades.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Tabla B.2.1.1 A

Sistema Portuario Nacional, movimiento
de contenedores en 2025, en unidades.

En la **Tabla B.2.1.1 A**, **Tabla B.2.1.1 B** e **Infografía 11**, se presentan las cantidades de contenedores movilizados en cada uno de los puertos del país y el total nacional durante el año 2025, desagregados en desembarque y embarque anual, alcanzando un volumen acumulado de **1,119,626** unidades en 2025.

Asimismo, se detallan las variaciones registradas por puerto en desembarque, embarque y movimiento total. En este sentido, Puerto Santo Tomás de Castilla reportó una variación positiva respecto al 2024 de **20%**, Puerto Barrios un **2%** y Puerto Quetzal un **10%**. En conjunto, el Sistema Portuario Nacional registró una variación positiva del **11%**, superando el récord alcanzado el año anterior (el detalle mensual correspondiente a 2025 (puede consultarse en **Anexo 6** y **Anexo 7**).

Año	Puerto Santo Tomás de Castilla			Puerto Barrios		
	Des.	Emb.	Total	Des.	Emb.	Total
2020	141,072	138,358	279,430	125,289	124,482	249,771
2021	150,054	151,618	301,672	140,603	144,079	284,682
2022	140,078	143,897	283,975	136,345	136,115	272,460
2023	127,493	124,510	252,003	145,982	152,451	298,433
2024	150,359	150,998	301,357	157,516	159,514	317,030
2025	176,107	186,075	362,182	161,606	161,426	323,032
Var. 24/25	▲17%	▲23%	▲20%	▲3%	▲1%	▲2%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Tabla B.2.1.1 B

Sistema Portuario Nacional, movimiento
de contenedores en unidades en 2025, en unidades.

Año	Puerto Quetzal			Total SPN		
	Des.	Emb.	Total	Des.	Emb.	Total
2020	148,078	152,067	300,145	414,439	414,907	829,346
2021	168,775	171,294	344,084	463,447	466,991	930,438
2022	171,546	149,642	315,465	442,246	429,654	871,900
2023	190,130	178,596	368,726	463,605	455,557	919,162
2024	199,834	170,744	393,942	531,073	481,256	1,012,329
2025	216,936	217,476	434,412	554,649	564,787	1,119,626
Var. 24/25	▲9%	▲27%	▲10%	▲4%	▲17%	▲11%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Infografía 11

Sistema Portuario Nacional, total de contenedores
desembarcados y embarcados en 2025, en unidades.



Fuente: Elaboración propia CPN

Movimiento de
Contenedores en
unidades

Empresa Portuaria
Quetzal
167,116

38%

TPEC
267,296

62%

TOTAL
434,412

Foto: Puerto Quetzal

Tabla B.2.1.2 A

Sistema Portuario Nacional, movimiento de TEUs en 2025.

Con la **Tabla B.2.1.2 A**, **Tabla B.2.1.2 B** e Infografía 12, se presentan las cantidades de TEUs movilizados en cada uno de los puertos del país y el total nacional durante el año 2025, desagregados en desembarque y embarque anual, alcanzando un volumen acumulado de **2,119,847 TEUs**.

Año	Puerto Santo Tomás de Castilla			Puerto Barrios		
	Des.	Emb.	Total	Des.	Emb.	Total
2020	270,093	265,479	535,573	241,230	238,647	479,876
2021	276,261	277,503	553,764	271,161	276,506	547,667
2022	271,138	232,337	503,475	264,099	261,693	525,792
2023	249,284	240,500	489,784	281,139	294,323	575,461
2024	292,849	294,783	587,632	304,318	306,083	610,401
2025	342,021	361,026	703,047	312,810	312,021	624,831
Var. 24/25	▲17%	▲22%	▲20%	▲3%	▲2%	▲2%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Tabla B.2.1.2 B

Sistema Portuario Nacional, movimiento de TEUs en 2025.

Año	Puerto Quetzal			Total SPN		
	Des.	Emb.	Total	Des.	Emb.	Total
2020	253,150	259,706	512,857	764,473	763,832	1,528,305
2021	309,567	304,459	614,026	856,989	858,468	1,715,457
2022	293,933	265,581	559,514	829,170	759,611	1,588,781
2023	339,075	319,246	658,320	869,498	854,069	1,723,565
2024	403,839	310,468	714,307	1,001,006	911,334	1,912,340
2025	393,511	398,458	791,969	1,048,342	1,071,505	2,119,847
Var. 24/25	▼-3%	▲28%	▲11%	▲5%	▲18%	▲11%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

+15.2 millones de toneladas métricas registradas de **carga contenerizada** en 2025, siendo la más importante dentro del Sistema Portuario Nacional.



Foto: TPEC

Infografía 12

Sistema Portuario Nacional, total de TEUs desembarcados y embarcados en 2025.



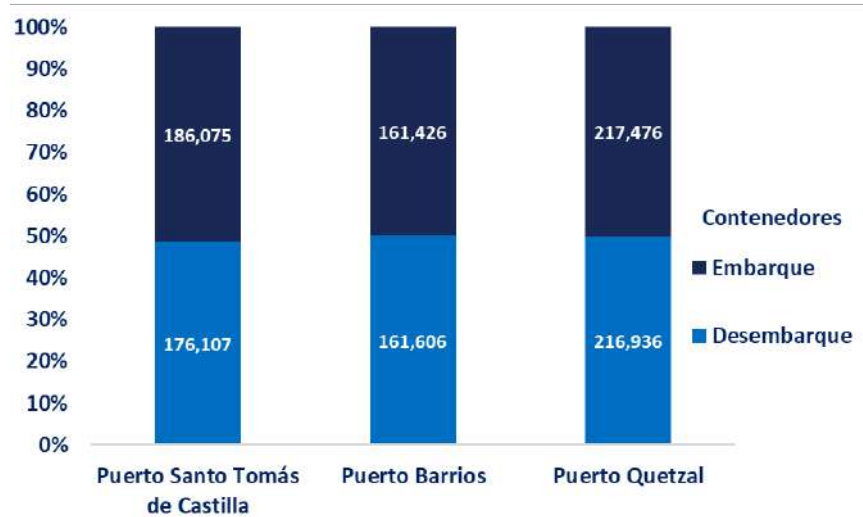
Fuente: Elaboración propia CPN



Gráfico B.2.1.8

Sistema Portuario Nacional, participación en el movimiento de contenedores por puerto en 2025, unidades y porcentaje.

En el **Gráfico B.2.1.8** se observa la cantidad de contenedores movilizados por puerto, siendo Puerto Quetzal (incluye la Terminal Portuaria Especializada de Contenedores) el referente en Guatemala, con la mayor cantidad movilizada en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Infografía 13

Sistema Portuario Nacional, total de contenedores desembarcados y embarcados por puerto en 2025, en unidades.

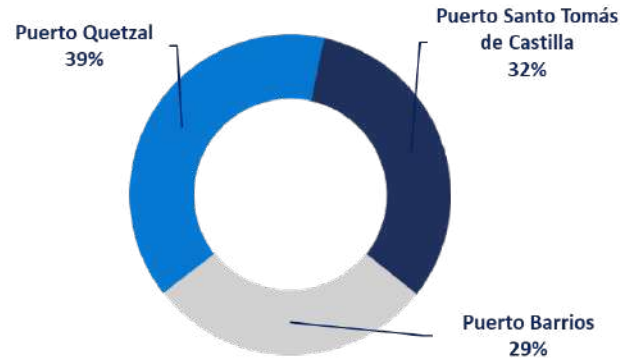
En la **Infografía 13** muestra que Guatemala movilizó un total de **1,119,626** contenedores, lo que representa un crecimiento del 11 % respecto al 2024. Puerto Quetzal concentró el mayor volumen con **434,412** contenedores (38 % de participación) y un aumento del 10 %, seguido por Puerto Santo Tomás de Castilla con **362,182** contenedores (32 % de participación), con el 20 % de variación, y Puerto Barrios con **323,032** contenedores (29 % de participación), con una variación del 2 %, todo con relación al 2024.



Fuente: Elaboración propia CPN

Gráfico B.2.1.9

Sistema Portuario Nacional, participación porcentual de contenedores por puerto en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

La participación porcentual en movimiento de contenedores de cada uno de los Puertos de Guatemala, es posible visualizarlo con lo ilustrado en el **Gráfico B.2.1.9**, teniéndose que Puerto Quetzal manejó de forma conjunta con la Terminal Portuaria Especializada de Contenedores el **39%** del Sistema Portuario Nacional, de este porcentaje le correspondió a TPEC o APM Terminals el 62% y el 39% a Empresa Portuaria Quetzal.

Tabla B.2.1.3

Sistema Portuario Nacional, relación TEUs/contenedores, 2020-2025.

La **Tabla B.2.1.3**, nos indica que, durante el año 2025 por cada contenedor se movilizó 1.89 TEUs en todo el Sistema Portuario Nacional, manteniendo la misma relación que en 2024, ya que a mayor cantidad de contenedores habrá también mayor cantidad de TEUs y como se verá más adelante en esta sección, el mayor porcentaje por tamaño le corresponden a los de 40 pies.

Año	Puerto Santo Tomás de Castilla	Puerto Barrios	Puerto Quetzal	SPN
2020	1.93	1.92	1.71	1.85
2021	1.87	1.92	1.83	1.87
2022	2.15	1.93	1.70	1.92
2023	2.32	1.93	1.79	1.98
2024	1.95	1.93	1.81	1.89
2025	1.94	1.93	1.82	1.89

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Con la **Tabla B.2.1.4**, se puede observar el peso medio del espacio dentro de los contenedores con relación por TEU durante 2024-2025, en el Sistema Portuario Nacional, con los resultados obtenidos se determina que al 2024, principalmente en el desembarque con una variación del 10%.

para el año 2025 se obtuvo un mayor aprovechamiento

Tabla B.2.1.4

Sistema Portuario Nacional, peso medio por TEU, 2024–2025 en toneladas métricas.

Puerto	2024			2025		
	Des.	Emb.	Total	Des.	Emb.	Total
Sistema Portuario Nacional	9.22	10.42	9.79	10.13	10.47	10.28
Var. Año anterior	▲2%	▼-3%	▼-1%	▲10%	▲.4%	▲5%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



De la **Tabla B.2.1.5** a la **Tabla B.2.1.7**, que se detallan a continuación, se aprecian los resultados individuales para cada uno de los puertos en desembarque y embarque, siendo

Puerto Quetzal el que mejores resultados registró en 2025, especialmente para el desembarque con una variación del 22% con relación al 2024.

Tabla B.2.1.5

Puerto Santo Tomás Castilla, peso medio por TEU, 2024–2025 en toneladas métricas.

Puerto	2024			2025		
	Des.	Emb.	Total	Des.	Emb.	Total
Puerto Santo Tomás de Castilla	8.09	8.28	8.19	8.21	8.24	8.23
Var. Año anterior	▼-1%	▼-12%	▼-7%	▲2%	▼-5%	▲.5%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Tabla B.2.1.6

Puerto Barrios, peso medio por TEU, 2024–2025 en toneladas métricas.

Puerto	2024			2025		
	Des.	Emb.	Total	Des.	Emb.	Total
Puerto Barrios	10.53	10.85	10.71	10.77	10.96	10.87
Var. Año anterior	▲2%	▲4%	▲3%	▲2%	▲1%	▲2%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Tabla B.2.1.7

Puerto Quetzal, peso medio por TEU, 2024–2025 en toneladas métricas.

Puerto	2024			2025		
	Des.	Emb.	Total	Des.	Emb.	Total
Puerto Quetzal	9.14	12.61	10.40	11.15	13.58	11.92
Var. Año anterior	▲5%	▼-2%	▲1%	▲22%	▲8%	▲15%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



B.2.2. Comportamiento Mensual del Movimiento de Contenedores por Puerto

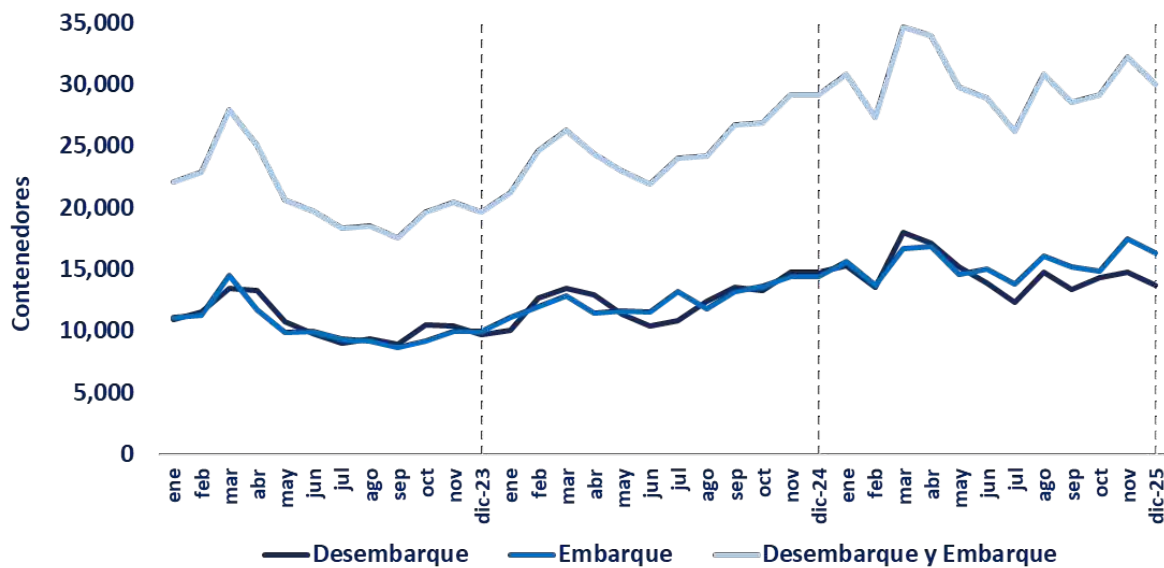
B.2.2.1. Puerto Santo Tomás de Castilla

El Gráfico **B.2.2.1.1**, refleja el comportamiento mensual del movimiento de contenedores en Puerto Santo Tomás de Castilla, en donde se puede observar un crecimiento con relación al 2024, resaltando en color celeste el total de desembarque y embarque.

En este se puede observar la tendencia al alza que se dio a partir de enero 2025, alcanzando los mayores valores entre los meses de marzo y abril con 33,925 contenedores, meses en los que se presenta una mayor demanda de servicios portuarios, asociado la temporada de alta de melón debido a la coincidencia con la ventana de cosecha y el verano en nuestro país.

Gráfico B.2.2.1.1

Puerto Santo Tomás de Castilla, comportamiento interanual de contenedores de desembarque y embarque, 2023-2025, en unidades.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Foto: Puerto Santo Tomás de Castilla

El **movimiento de contenedores** en Puerto Santo Tomás de Castilla registró una **variación positiva del 20%** logrando un mayor crecimiento porcentual con relación al 2025.

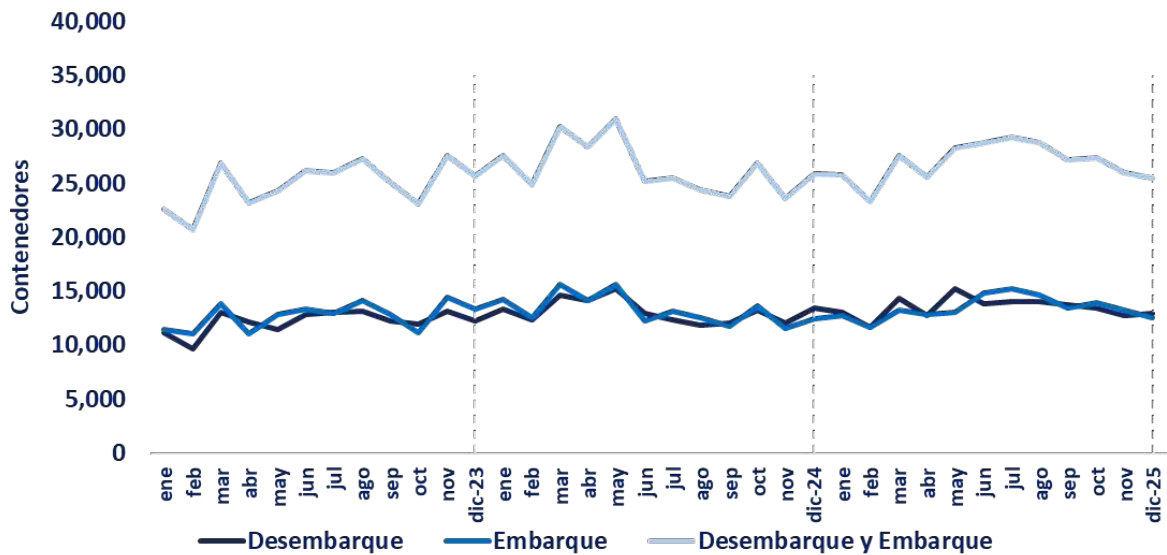
B.2.2.2. Puerto Barrios

En el **Gráfico B.2.2.2.1**, se presentan los resultados de forma mensual cuya tendencia es hacia el alza, aunque moderada en 2025, esto como resultado de la atención de otros clientes diferentes a la marca Chiquita, la línea en color celeste muestra el total de ambas modalidades.

Comparado con Puerto Santo Tomás de Castilla, Puerto Barrios presentó un comportamiento más estable, con resultados similares al 2024.

Gráfico B.2.2.2.1

Puerto Barrios, comportamiento anual de contenedores de desembarque y embarque, 2023-2025 en unidades.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Equilibrio operativo, 50% corresponde a embarque y desembarque, para la **carga contenerizada** durante el 2025, en **Puerto Barrios**.

Foto: Puerto Barrios

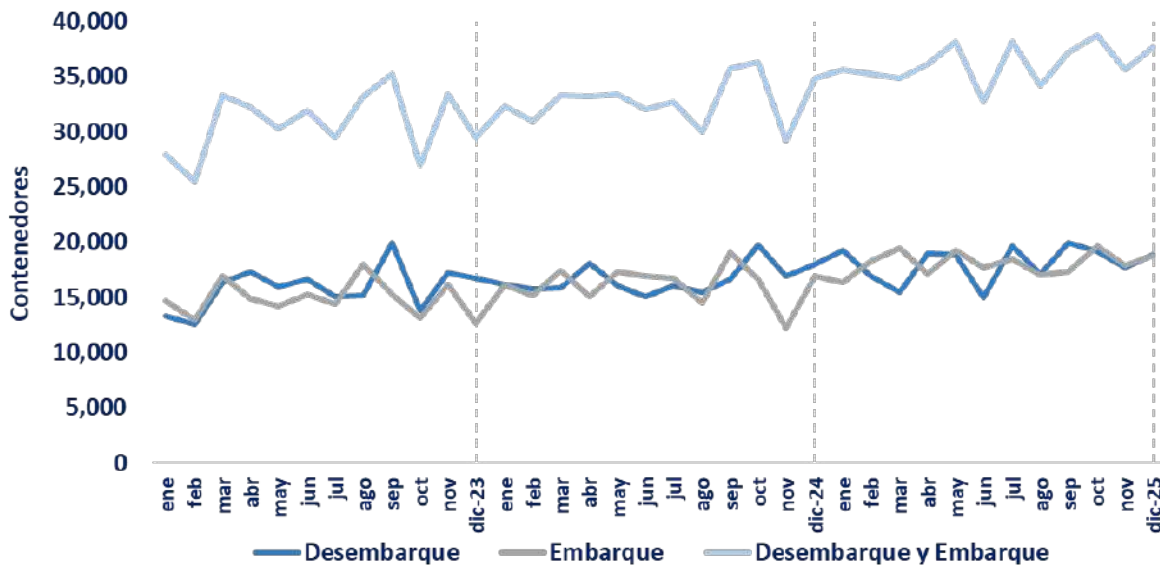
B.2.2.3. Puerto Quetzal

El total de movimientos por el puerto durante el año fue de 434,412 contenedores, de los que 267,296 unidades le corresponden a la Terminal Portuaria Especializada de Contenedores -TPEC- (APM Terminals) 33,836 unidades más en comparación con 2024, representando el 62% y 167,116 a Empresa Portuaria Quetzal, con el 38% complementario, en tal sentido ambas tuvieron un crecimiento del 14% y 4% respectivamente.

El Gráfico **B.2.2.3.1** refleja el comportamiento de enero a diciembre y el incremento en la tendencia del puerto en donde el año 2025 fue un récord, particularmente en el mes de octubre, en donde se movilizaron 38,756 contenedores, sobrepasando el resultado del mismo mes en 2024.

Gráfico B.2.2.3.1

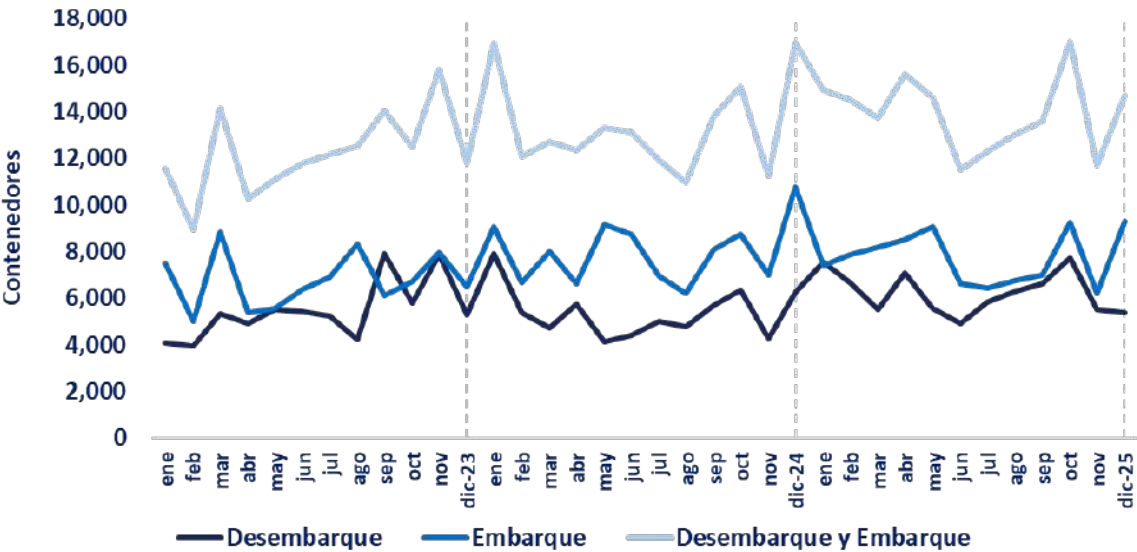
Puerto Quetzal, comportamiento anual de contenedores de desembarque y embarque, 2023-2025 en unidades.



Desagregando la información por cada terminal portuaria, en el **Gráfico B.2.2.3.2**, se presentan únicamente los resultados de Empresa Portuaria Quetzal -EPQ- , en donde se observa una marcada diferencia en el comportamiento mensual, con valores pico en los meses de enero y octubre, con 14,910 y 16,979 contenedores respectivamente.

Gráfico B.2.2.3.2

Empresa Portuaria Quetzal (no incluye TPEC), comportamiento anual de contenedores de desembarque y embarque, 2023-2025 en unidades.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

La **Tabla B.2.2.3.1 A** y **Tabla B.2.2.3.1 B**, muestra los resultados del movimiento de contenedores en la Terminal Portuaria Especializada de Contenedores en 2025, con una variación positiva de **14%**, 33,836 contenedores más que en 2024, especialmente para el caso de los contenedores vacíos embarcados con una variación del **70%**.

Estos resultados motivaron a la administración de la terminal a realizar una inversión estimada en 40 millones de quetzales para la ampliación de los patios de contenedores, incrementando su capacidad operativa en 2,000 unidades adicionales.

Tabla B.2.2.3.1 A

Terminal Portuaria Especializada de Contenedores (no incluye EPQ), comportamiento de contenedores de desembarque y embarque en 2025, en unidades.

Contenedores	Desembarcados			Embarcados		
	Llenos	Vacios	Total	Llenos	Vacios	Total
20'	26,963	181	27,144	8,648	12,369	21,017
40'	108,420	6,115	114,535	34,320	69,000	103,320
45'	697	10	707	3	570	573
Total contenedores	136,080	6,306	142,386	42,971	81,939	124,910
Total TEU's	245,371	12,434	257,805	77,295	151,652	228,946
Variación 2024/2025	▲ 4%	▲ 44%	▲ 5%	▼ -14%	▲ 70%	▲ 27%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Tabla B.2.2.3.1 B

Terminal Portuaria Especializada de Contenedores (no incluye EPQ),
comportamiento de contenedores desembarque
y embarque en 2025, en unidades.

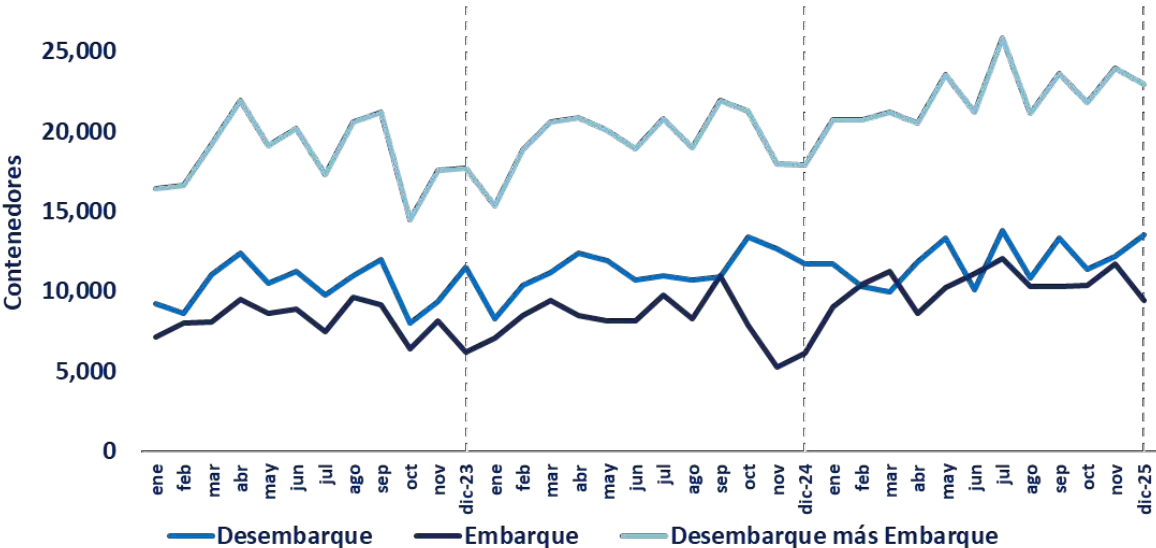
Contenedores	Llenos	Total Vacíos	General	Variación 24/25
20'	35,611	12,550	48,161	▼-6%
40'	142,740	75,115	217,855	▲20%
45'	700	580	1,280	▲18%
Total contenedores	179,051	88,245	267,296	▲14%
Total TEU's	322,666	164,085	486,751	▲17%
Variación 2024/2025	▼-1%	▲68%	▲14%	

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

De igual forma, en el **Gráfico B.2.2.3.3** se presentan únicamente los resultados de TPEC, en donde se observa también una marcada diferencia en el comportamiento mensual, con una tendencia más estable y una mediana de 21,499 contenedores mensuales, con un valor pico en el mes de julio con 25,861 unidades.

Gráfico B.2.2.3.3

Terminal Portuaria Especializada de Contenedores (no incluye EPQ), comportamiento anual de
contenedores de desembarque y embarque, 2023-2025 en unidades.



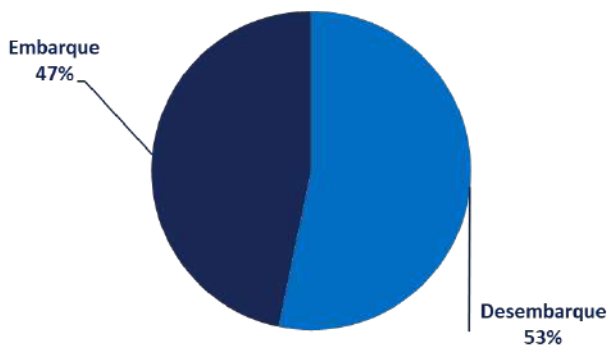
Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Al igual que el comportamiento en las otras instalaciones, es desembarque y embarque mantienen una misma tendencia, esta cercana al 50% para ambas modalidades como se puede apreciar en el **Gráfico B.2.2.3.4.**

Gráfico B.2.2.3.4

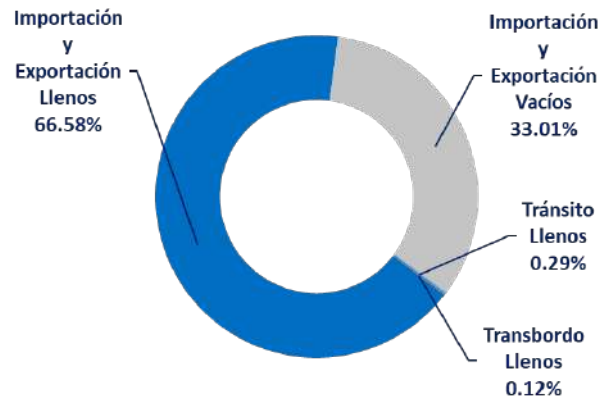
Terminal Portuaria Especializada de Contenedores (no incluye EPQ), porcentaje de contenedores de desembarque y embarque en 2025.



En cuanto al manejo de contenedores en tránsito y transbordo, estos únicamente representan el 0.41% del total, indicando que la carga movilizada en la terminal corresponde casi en su totalidad al comercio nacional, resaltando la importancia de esta, como se puede observar en el **Gráfico B.2.2.3.6.**

Gráfico B.2.2.3.6

Terminal Portuaria Especializada de Contenedores (no incluye EPQ), porcentaje de contenedores secos y refrigerados (reefer) en 2025.

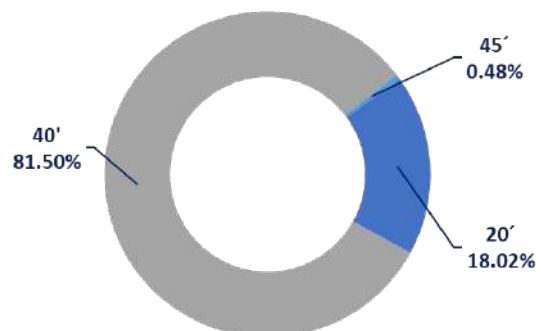


Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Con el **Gráfico B.2.2.3.7**, se puede identificar que más del 80% de los contenedores corresponden a los de 40 pies, indicador que está asociado a la maquinaria con que cuenta la terminal, capacidad de patios y forma de estiba en los mismos.

Gráfico B.2.2.3.7

Terminal Portuaria Especializada de Contenedores (no incluye EPQ), porcentaje de contenedores por tamaño (reefer) en 2025.



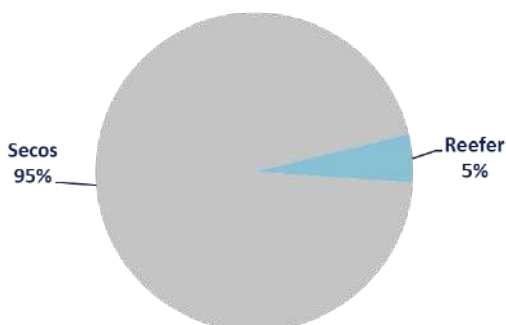
Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

En el **Gráfico B.2.2.3.5**, se observa que la tendencia de la terminal está orientada al manejo de contenedores con carga seca, ya que estos representan el 95% del total movilizado en 2025.

Gráfico B.2.2.3.5

Terminal Portuaria Especializada de Contenedores (no incluye EPQ), porcentaje de contenedores secos y refrigerados (reefer) en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



B.2.3. Movimiento de Contenedores por Tamaño, Llenos y Vacíos

Uno de los factores relevantes en la logística y operativa portuaria, lo constituye la desagregación del movimiento de contenedores llenos, vacíos y por tamaño como se observa en la **Infografía 14**, factores que están directamente relacionados con la distribución de patios, forma de apilamiento, capacidad de soporte del suelo de estos, maquinaria de movilización y arrastre, así como los servicios de básculas e inspecciones no intrusivas, sumado a esto la diferencia de procedimientos aduaneros para llenos y vacíos en las operaciones de carga y descarga en los buques.

Infografía 14

Sistema Portuario Nacional, total de contenedores movilizados a nivel nacional por tamaño en 2025.



Fuente: Elaboración propia CPN

95

La Tabla **B.2.3.1** presenta el resultado del movimiento de contenedores llenos y vacíos, con una distribución de 70% y 30% respectivamente. La tasa de variación de contenedores vacíos con relación al 2024 fue de 23% con 62,586 unidades más, principalmente para los embarcados que de 159,238 unidades en 2024 ascendió

a **210,121** unidades. Esta situación se presenta debido a que muchas navieras utilizan predios externos cercanos a los puertos para almacenar, reparar y distribuir equipos vacíos a países en donde son requeridos para su posterior utilización.

Tabla B.2.3.1

Sistema Portuario Nacional, movimiento de contenedores llenos y vacíos en 2025, en unidades.

Desembarcados			Embarcados			Total		
Llenos	Vacíos	Total	Llenos	Vacíos	Total	Llenos	Vacíos	Total
428,997	125,652	554,649	354,877	210,100	564,977	783,874	335,752	1,119,626

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Infografía 15

Sistema Portuario Nacional, total de contenedores movilizados a nivel nacional llenos y vacíos en 2025.

En la **Infografía 15** muestra que en 2025 se movilizaron **1,119,626** contenedores en el sistema portuario nacional, de los cuales el **70 %** fueron contenedores llenos, y contenedores vacíos representaron el **30 %**.

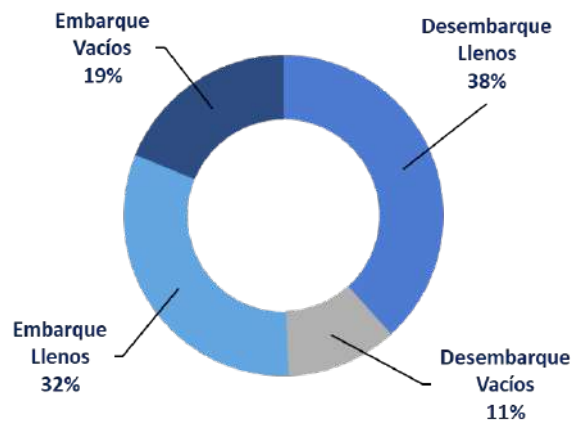


Fuente: Elaboración propia CPN

96

Gráfico B.2.3.1

Sistema Portuario Nacional, porcentaje de contenedores llenos y vacíos en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Del total de contenedores que se movilizaron, de acuerdo con el **Gráfico B.2.3.1** se ilustra la distribución por tamaño de los contenedores en el Sistema Portuario Nacional, y que de acuerdo con la **Infografía 14** las unidades de 40 pies son las más representativas con una participación del 85%. Resulta estratégico desglosar este porcentaje según su estado (Llenos vs. vacíos) ya que esta variable permite a las líneas navieras planificar la oferta de equipo con base en la demanda real del mercado guatemalteco. Una gestión precisa de estos niveles de inventario es fundamental para prevenir el incremento en los fletes derivado de la escasez de las medidas más demandadas por nuestro comercio exterior



Con la **Tabla B.2.3.2**, se muestra el resumen de los resultados en el movimiento de contenedores por tamaño, llenos y vacíos en el Sistema Portuario Nacional, siendo Puerto Quetzal el que mayor cantidad de estos moviliza principalmente en embarque, ya que estos

regresan continuamente a puertos asiáticos o centros de desarrollo industrial para ser utilizados nuevamente, por ejemplo, en el sector de tecnología y artículos o bienes de consumo.

Tabla B.2.3.2

Sistema Portuario Nacional, total y variaciones de contenedores llenos, vacíos y por tamaño en 2025, en unidades.

Puerto Santo Tomás de Castilla Tamaño	Desembarcados			Embarcados			Total		
	Llenos	Vacíos	Total	Llenos	Vacíos	Total	Llenos	Vacíos	Total
20'	13,013	1,738	14,751	9,309	6,138	15,447	22,322	7,876	30,198
40'	99,202	43,922	143,124	121,849	31,488	153,337	221,051	75,410	296,461
45'	17,786	446	18,232	10,687	6,604	17,291	28,473	7,050	35,523
Total Cont.	130,001	46,106	176,107	141,845	44,230	186,075	271,846	90,336	362,182
Total TEU's	251,436	90,586	342,021	277,053	83,973	361,026	528,488	174,559	703,047
% var. 24/25	▲16%	▲21%	▲17%	▲21%	▲31%	▲23%	▲18%	▲26%	▲20%

Puerto Barrios Tamaño	Desembarcados			Embarcados			Total		
	Llenos	Vacíos	Total	Llenos	Vacíos	Total	Llenos	Vacíos	Total
20'	9,926	660	10,586	7,645	3,222	10,867	17,571	3,882	21,453
40'	96,142	54,142	150,284	118,684	31,733	150,417	214,826	85,875	300,701
45'	734	2	736	27	115	142	761	117	878
Total Cont.	106,802	54,804	161,606	126,356	35,070	161,426	233,158	89,874	323,032
Total TEU's	203,862	108,949	312,810	245,074	66,947	312,021	448,935	175,895	624,831
% var. 24/25	▼-2%	▲14%	▲3%	▼-4%	▲23%	▲1%	▼-3%	▲17%	▲2%

Puerto Quetzal Tamaño	Desembarcados			Embarcados			Total		
	Llenos	Vacíos	Total	Llenos	Vacíos	Total	Llenos	Vacíos	Total
20'	40,389	181	40,570	13,922	22,800	36,722	54,311	22,981	77,292
40'	150,980	24,551	175,531	72,522	107,318	179,840	223,502	131,869	355,371
45'	825	10	835	232	682	914	1,057	692	1,749
Total Cont.	192,194	24,742	216,936	86,676	130,800	217,476	278,870	155,542	434,412
Total TEU's	344,205	49,306	393,511	159,488	238,971	398,459	503,693	288,276	791,969
% var. 24/25	▲12%	▼-12%	▲9%	▼-11%	▲35%	▲12%	▲4%	▲24%	▲10%

SPN Tamaño	Desembarcados			Embarcados			Total		
	Llenos	Vacíos	Total	Llenos	Vacíos	Total	Llenos	Vacíos	Total
20'	63,328	2,579	65,907	30,876	32,160	63,036	94,204	34,739	128,943
40'	346,324	122,615	468,939	313,055	170,539	483,594	659,379	293,154	952,533
45'	19,345	458	19,803	10,946	7,401	18,347	30,291	7,859	38,150
Total Cont.	428,997	125,652	554,649	354,877	210,100	564,977	783,874	335,752	1,119,626
Total TEU's	799,502	248,840	1,048,342	681,615	389,890	1,071,505	1,481,117	638,730	2,119,847
% var. 24/25	▲9%	▲10%	▲9%	▲3%	▲32%	▲12%	▲6%	▲23%	▲11%

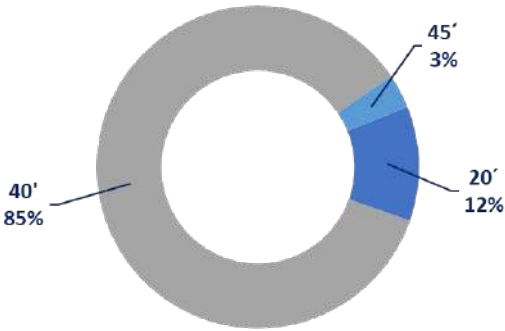
Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Gráfico B.2.3.2

Sistema Portuario Nacional, porcentaje de participación de contenedores por tamaño en 2025.

El **Gráfico B.2.3.2** ilustra los porcentajes por tamaño de contenedores del total de todos los puertos, siendo el más representativo el de 40', con el **85%** de participación.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

La **Tabla B.2.3.3** Integra el resumen del total de contenedores en los puertos y las variaciones anuales de los últimos 5 años, resaltando el resultado de los dos últimos años con tasas de variación del **10%** y **11%**.

Tabla B.2.3.3

Sistema Portuario Nacional, resumen de movimiento de contenedores y variación por puerto, 2020-2025, en unidades.

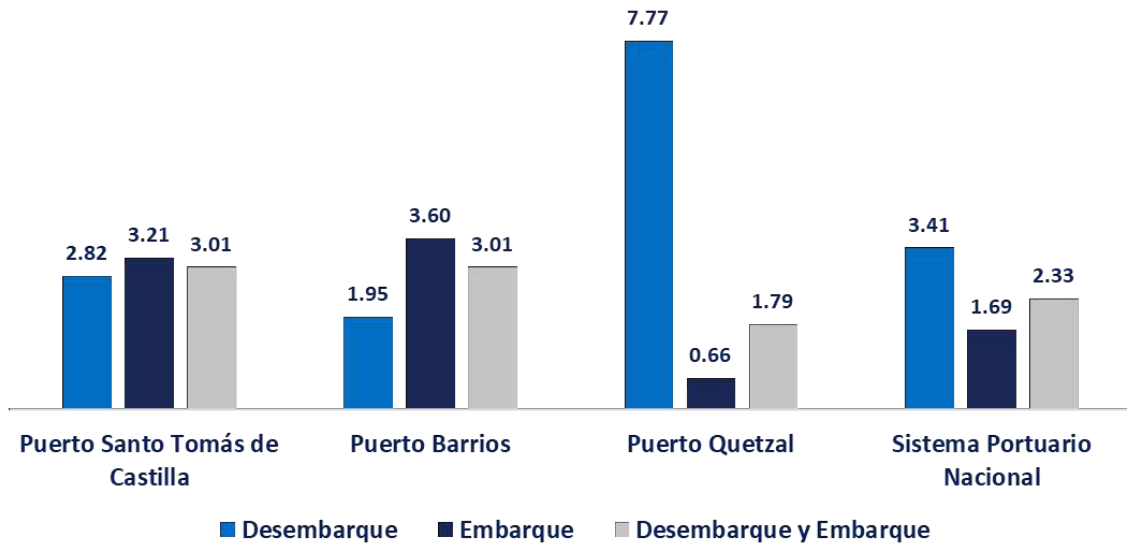
Año	Puerto Santo Tomás de Castilla	Puerto Barrios	Puerto Quetzal	SPN	Var. año anterior
2020	279,430	249,771	300,145	829,346	▼-5%
2021	301,672	284,682	336,054	922,408	▲11%
2022	283,975	272,460	329,025	885,460	▼-4%
2023	252,003	298,433	368,726	919,162	▲4%
2024	301,357	317,030	393,942	1,012,329	▲10%
2025	362,182	323,032	434,412	1,119,626	▲11%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



En el **Gráfico B.2.3.3**, se visualiza que, durante el 2025 a nivel Sistema Portuario Nacional, por cada 2.33 contenedores llenos, se movilizó uno vacío, como lo muestra la columna en color gris. Eso contrasta con la **Infografía 15** en donde se detalla que el 70% de contenedores son llenos, contribuyendo un aprovechamiento de los contenedores y evitando el flete en falso, es decir, que los contenedores en su mayoría regresen vacíos después de una importación, permitiendo mantener los precios de fletes competitivos.

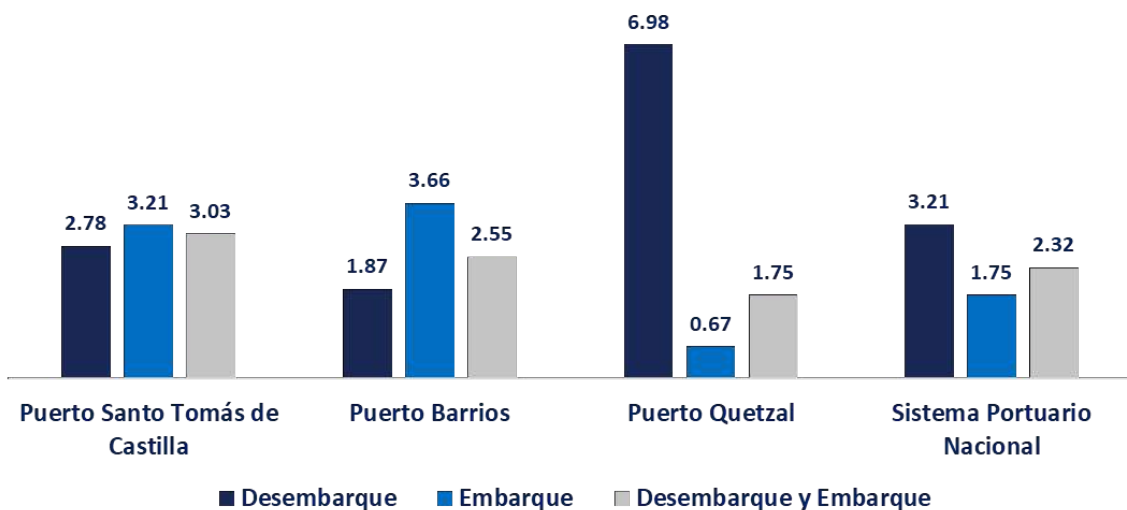
Gráfico B.2.3.3
Sistema Portuario Nacional, relación de contenedores llenos y vacíos en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

En el **Gráfico B.2.3.4**, se detalla la relación durante el 2025 a nivel Sistema Portuario Nacional por TEU, indicando que por cada **2.32** llenos, se movilizó uno vacío, como lo muestra la columna en color gris.

Gráfico B.2.3.4
Sistema Portuario Nacional, relación de TEUs llenos y vacíos en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

En el **Gráfico B.2.3.5** y **Gráfico B.2.3.6**, se puede ver la relación en términos porcentuales para Puerto Santo Tomás de Castilla en 2025, de las modalidades de desembarque, embarque y por tamaño.

El **Gráfico B.2.3.7** y **Gráfico B.2.3.8**, presenta los porcentajes para Puerto Barrios en cada una de las modalidades y tamaños, cabe señalar que las variaciones en comparación al 2025, fueron tanto para los contenedores vacíos y llenos desembarcados como embarcados del -3% y 17% respectivamente, lo que representó un incremento de 6,002 unidades en términos generales.

Gráfico B.2.3.5

Puerto Santo Tomás de Castilla, porcentaje de contenedores llenos y vacíos en 2025.

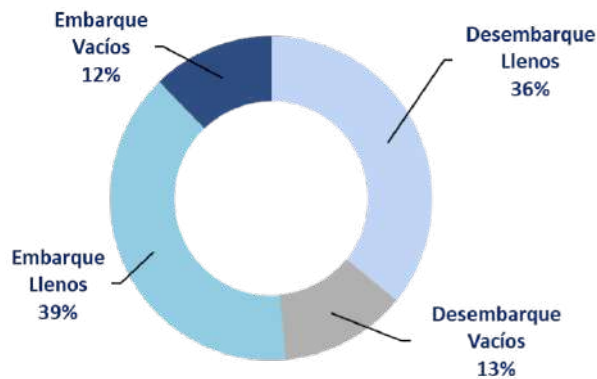
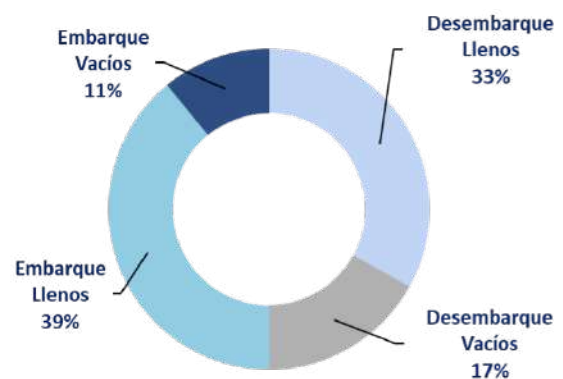


Gráfico B.2.3.7

Puerto Barrios, porcentaje de contenedores llenos y vacíos en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Gráfico B.2.3.6

Puerto Santo Tomás de Castilla, porcentaje de participación por tamaño de contenedor en 2025.

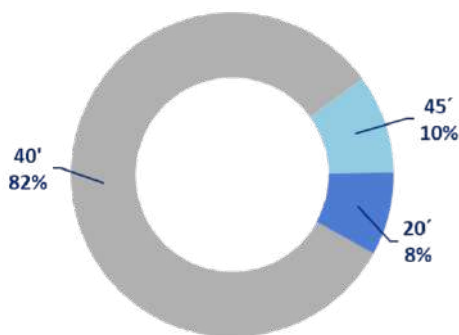
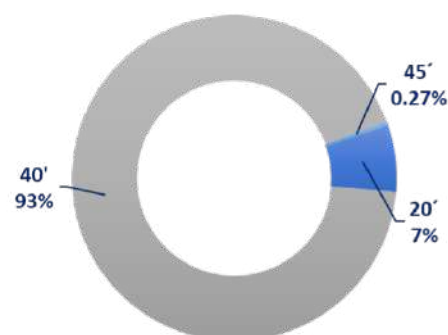


Gráfico B.2.3.8

Puerto Barrios, porcentaje de participación por tamaño de contenedor en 2025.



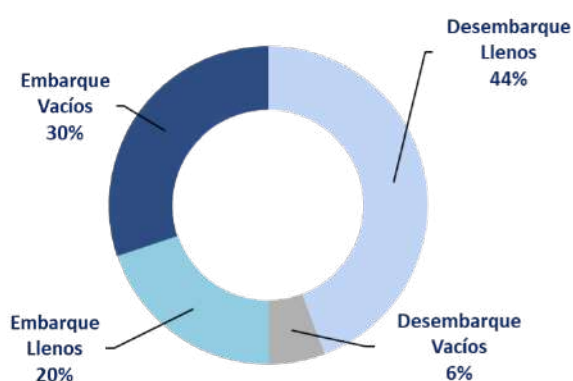
Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

En el **Gráfico B.2.3.9** y **Gráfico B.2.3.10**, se muestran los resultados de Puerto Quetzal en cuanto al movimiento de embarcados llenos y vacíos en todas las modalidades, como dato relevante en este se observa un mayor movimiento de contenedores vacíos a diferencia de Puerto Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios.

Gráfico B.2.3.9

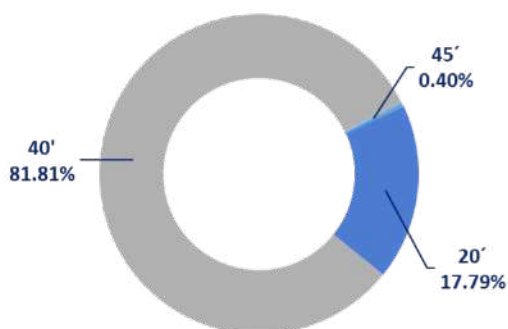
Puerto Quetzal, porcentaje de contenedores llenos y vacíos en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Gráfico B.2.3.10

Puerto Quetzal, porcentaje de participación por tamaño de contenedor en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

11 tm fue el **peso promedio** por TEU movilizado en Puerto Quetzal.



Foto: Puerto Quetzal

B.2.4. Indicador de Movimiento por Metro

Lineal de Muelle y Hectárea de Almacenamiento en TEUs

Los indicadores del movimiento de TEUs por metro lineal del muelle nos ayudan a evaluar la capacidad operativa y eficiencia para optimizar el uso del espacio y eficiencia de los puertos, a mayor valor mayor eficiencia y viceversa, lo mismo aplica para el almacenaje por hectárea.

Los datos de ocupación en el caso de Puerto Quetzal, incluye el muelle comercial de Empresa Portuaria Quetzal de 810 metros y el muelle de la Terminal Portuaria Especializada de Contenedores, con 310 metros lineales, para un total de 1,100 metros en todo el puerto y 9.7 hectáreas de patios, para un total de 24.27 hectáreas.

En la **Tabla B.2.4.1**, se observa los resultados para los años 2023 al 2025, del movimiento de TEUs por metro lineal y las respectivas variaciones con relación al 2024, debiéndose tener en cuenta que, por las necesidades operacionales de cada puerto, los sitios de atraque se asignan de acuerdo con los normativos operacionales, en 2025

un factor relevante para los buques portacontenedores lo constituyó el orden de atraque ya que estos atracan directamente a su llegada con el fin de aprovechar las ventanas operativas, en algunos casos las demoras para ingresar a puerto se derivan de factores como atraso en los puertos previos a Guatemala, espera en fondeo por instrucciones de la naviera, falta de carga entre otros, los cuales son totalmente ajenos a los puertos.

Esto a diferencia de los buques graneleros, que no son buques de línea (tipo charter), ya que sus operaciones dependen de la disponibilidad de espacios en muelle, el tipo de carga que transportan, condiciones climáticas y en particular la mayor demanda de tiempos operativos, lo cual provoca congestión portuario, especialmente en el litoral Pacífico.

En la **Tabla B.2.4.2**, también se observan los resultados para los años 2023 al 2025, para la ocupación del puerto por hectárea autorizada como Depósito Aduanero Temporal, siendo Puerto Barrios el que mayor índice ha presentado a lo largo de los años, lo que le ha conllevado a la optimización de las operaciones, procesos informáticos y logísticos, en la atención a buques y la carga.

Tabla B.2.4.1

Sistema Portuario Nacional, indicador de movimiento de TEUs por puerto y metro lineal de muelle, 2023-2025.

Puerto	*L muelle en m	2023	2024	2025	Var. 24/25
Puerto Santo Tomás de Castilla	907	540	648	775	▲20%
Puerto Barrios	645	892	946	969	▲2%
Puerto Quetzal	1,110	593	644	713	▲11%

*L=longitud, m=metros

Nota: Puerto Quetzal incluye la longitud de muelle de la Terminal Portuaria Especializada de Contenedores

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Tabla B.2.4.2

Sistema Portuario Nacional, indicador de movimiento de TEUs por puerto y hectárea de almacenamiento, 2023-2025.

Puerto	*ha de alm/atrac.	2023	2024	2025	Var. 24/25
Puerto Santo Tomás de Castilla	13.6/4	9,003	10,802	12,924	▲20%
Puerto Barrios	7.9/3	24,281	25,755	26,364	▲2%
Puerto Quetzal	24.27/5	5,425	5,886	6,413	▲9%

*h=hectáreas

Nota: Puerto Quetzal incluye las ha. de la Terminal Portuaria Especializada de Contenedores

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



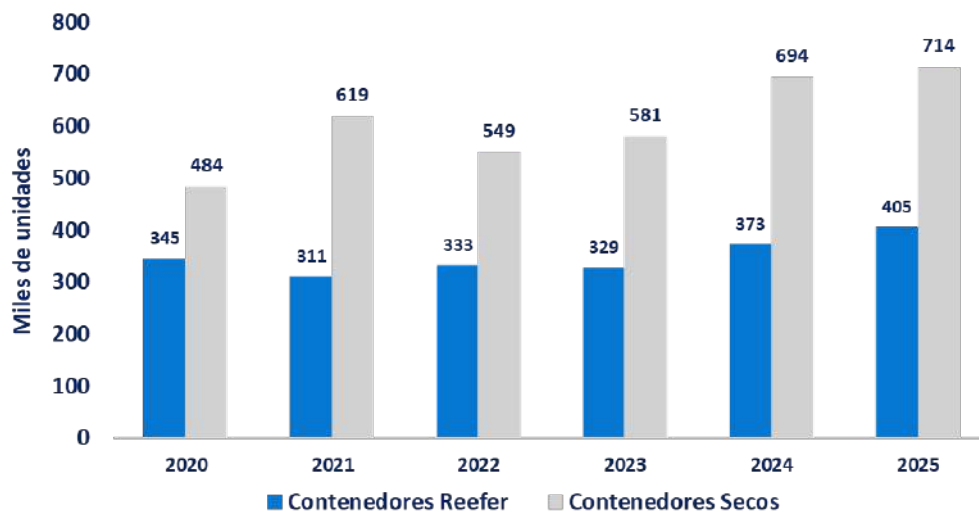
B.2.5. Movimiento de Contenedores Secos y Refrigerados (Reefer)

En el **Gráfico B.2.5.1**, se presentan los resultados del comportamiento de contenedores refrigerados entre los años 2020 al 2025, con una tasa de variación entre 2024 y 2025 del 9%, representando 31,940 contenedores más que en el año anterior. Es importante la consideración

que, de las 405,171 unidades movilizadas en 2025, el 74% corresponde a llenos y el 26% a vacíos, siendo estos últimos los que ingresan al país para atender la demanda para llenado en fincas productoras de banano, melón y piña, entre otros productos.

Gráfico B.2.5.1

Sistema Portuario Nacional, movimiento de contenedores refrigerados y secos de desembarque y embarque, 2020-2025 en unidades.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Infografía 16

Sistema Portuario Nacional, participación de contenedores movinizados a nivel nacional, carga seca y refrigerada en 2025.

En la **Infografía 16** muestra que en 2025 se movizaron 1,119,626 de contenedores a nivel nacional, de los cuales el 64 % correspondió a contenedores secos, mientras que el 36 % fueron contenedores refrigerados



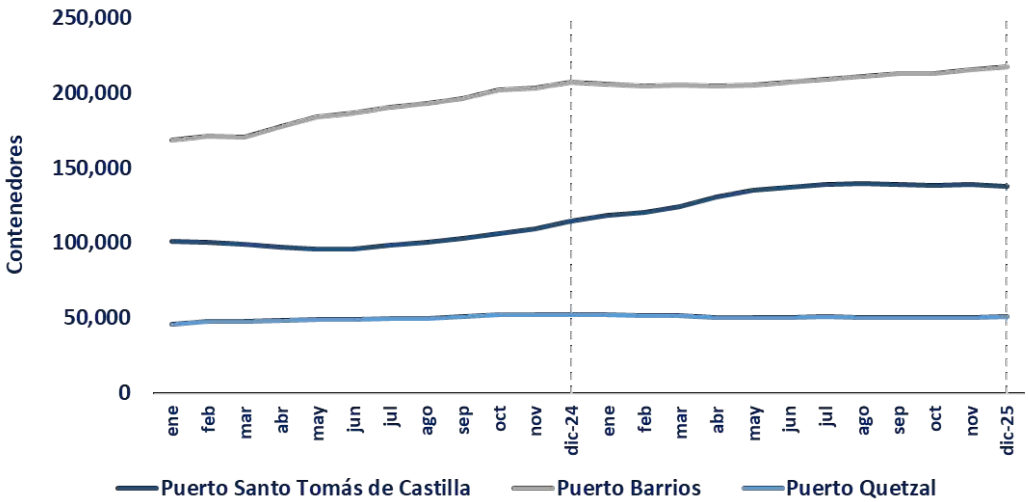
Fuente: Elaboración propia CPN

Los resultados del movimiento interanual de contenedores refrigerados, se puede observar en el **Gráfico B.2.5.2**, con una tendencia creciente especialmente en Puerto Barrios y Puerto Santo Tomás de Castilla, esto directamente influenciado por la situación geográfica de nuestro país y la región en donde se tienen mayores cultivos de banano, melón, piña y sandía. Esta dinámica está correlacionada directamente con las exportaciones por la vía marítima en nuestro país (sección A del presente informe), las cuales se concentran mayoritariamente en el litoral Atlántico.

Este flujo comercial demanda una infraestructura especializada, con una alta disponibilidad de tomas de corriente y una capacidad energética robusta para soportar el almacenamiento y conexión de contenedores refrigerado. Asimismo, requiere de transporte terrestre equipado con sistemas de soporte eléctrico (genset) para garantizar la cadena de frío. Cabe destacar que Puerto Barrios lidera este rubro, mostrando variaciones significativas respecto al 2024, lo que consolidan su relevancia en el manejo de este tipo de carga.

Gráfico B.2.5.2

Sistema Portuario Nacional, movimiento interanual de contenedores refrigerados de desembarque y embarque, 2024-2025 en unidades.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Infografía 17

Sistema Portuario Nacional, total de contenedores refrigerados movilizados a nivel nacional en 2025.



Fuente: Elaboración propia CPN



De la información estadística consolidada sobre contenedores refrigerados durante el 2025, los resultados se presentan en la **Tabla B.2.5.1 A** y **Tabla**

B.2.5.1 B, en donde se indican las cantidades de contenedores secos, refrigerados, llenos y vacíos, como se puede observar la tasa de variación más alta para los contenedores llenos le correspondió a Puerto Santo Tomás de Castilla con un incremento del 19% comparado con el 2024, en términos generales Puerto Barrios lidera el manejo de este tipo de contenedores.

En la tabla no se encuentran desagregados los tránsitos y transbordos para el caso de los contenedores refrigerados, debido a que no se cuenta con la información completa para el caso.

Tabla B.2.5.1 A

Sistema Portuario Nacional, movimiento de contenedores secos y refrigerados (reefer) por puerto en 2025, en unidades.

Puerto Santo Tomás de Castilla	Llenos		Vacíos		Total		Total General
	Secos	Reefer	Secos	Reefer	Secos	Reefer	
Importación	102,233	15,275	1,862	43,767	104,095	59,042	163,137
Transbordo	12,493	0	477	0	12,970	0	12,970
Desembarque	114,726	15,275	2,339	43,767	117,065	59,042	176,107
Exportación	53,572	75,741	41,214	2,492	94,786	78,233	173,019
Transbordo	12,532	0	524	0	13,056	0	13,056
Embarque	66,104	75,741	41,738	2,492	107,842	78,233	186,075
Total 2025	180,830	91,016	44,077	46,259	224,907	137,275	362,182
Total 2024	153,023	76,482	33,983	37,869	187,006	114,351	301,357
Variación 24/25	▲18%	▲19%	▲30%	▲22%	▲20%	▲20%	▲20%

Puerto Barrios	Llenos		Vacíos		Total		Total General
	Secos	Reefer	Secos	Reefer	Secos	Reefer	
Importación	40,945	32,427	1,286	50,302	42,231	82,729	124,960
Tránsito	9,842	6,506	0	0	9,842	6,506	16,348
Transbordo	1,150	15,932	32	3,184	1,182	19,116	20,298
Desembarque	51,937	54,865	1,318	53,486	53,255	108,351	161,606
Exportación	18,325	85,809	29,472	2,413	47,797	88,222	136,019
Tránsito	3,679	1,599	0	0	3,679	1,599	5,278
Transbordo	1,145	15,778	41	3,165	1,186	18,943	20,129
Embarque	23,149	103,186	29,513	5,578	52,662	108,764	161,426
Total 2025	75,086	158,051	30,831	59,064	105,917	217,115	323,032
Total 2024	85,429	155,072	24,985	51,544	110,414	206,616	317,030
Variación 24/25	▼-12%	▲2%	▲23%	▲15%	▼-4%	▲5%	▲2%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Informe Estadístico Portuario 2025

Sistema Portuario Nacional

Tabla B.2.5.1 B

Sistema Portuario Nacional, movimiento de contenedores secos y refrigerados (reefer) por puerto en 2025, en unidades.

Puerto Quetzal	Llenos		Vacíos		Total		Total
	Secos	Reefer	Secos	Reefer	Secos	Reefer	General
Importación	174,833	10,488	24,357	156	199,190	10,644	209,834
Tránsito	2,653	3,982	0	0	2,653	3,982	6,635
Transbordo	152	86	229	0	381	86	467
Desembarque	177,638	14,556	24,586	156	202,224	14,712	216,936
Exportación	50,259	35,719	130,571	0	180,830	35,719	216,549
Tránsito	183	273	0	0	183	273	456
Transbordo	165	77	229	0	394	77	471
Embarque	50,607	36,069	130,800	0	181,407	36,069	217,476
Total 2025	228,245	50,625	155,386	156	383,631	50,781	434,412
Total 2024	218,723	51,455	122,955	809	341,678	52,264	393,942
Variación 24/25	▲4%	▼-2%	▲26%	▼-81%	▲12%	▼-3%	▲10%

Sistema Portuario Nacional	Llenos		Vacíos		Total		Total
	Secos	Reefer	Secos	Reefer	Secos	Reefer	General
Importación	318,011	58,190	27,505	94,225	345,516	152,415	497,931
Tránsito	12,495	10,488	0	0	12,495	10,488	22,983
Transbordo	13,795	16,018	738	3,184	14,533	19,202	33,735
Desembarque	344,301	84,696	28,243	97,409	372,544	182,105	554,649
Exportación	122,156	197,269	201,257	4,905	323,413	202,174	525,587
Tránsito	3,862	1,872	0	0	3,862	1,872	5,734
Transbordo	13,842	15,855	794	3,165	14,636	19,020	33,656
Embarque	139,860	214,996	202,051	8,070	341,911	223,066	564,977
Total 2025	484,161	299,692	230,294	105,479	714,455	405,171	1,119,626
Total 2024	457,175	283,009	181,923	90,222	639,098	373,231	1,012,329
Variación 24/25	▲6%	▲6%	▲27%	▲17%	▲12%	▲9%	▲11%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

9% fue el crecimiento de contenedores refrigeradas en el Sistema Portuario Nacional en 2025.

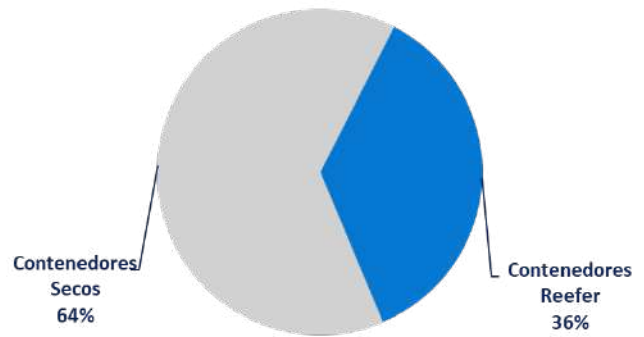


Foto: Puerto Barrios

Gráfico B.2.5.3

Sistema Portuario Nacional, porcentaje de contenedores refrigerados (reefer) y secos del total de contenedores movilizados en 2025.

Los porcentajes de participación tanto de secos como de refrigerados del 2025 se muestran en el **Gráfico B.2.5.3**, para ambos casos la diferencia fue del 1% más para los contenedores secos y el 1% menos para los refrigerados en comparación con el 2024, esto como resultado incremento en el movimiento de contenedores a nivel nacional por la vía marítima.



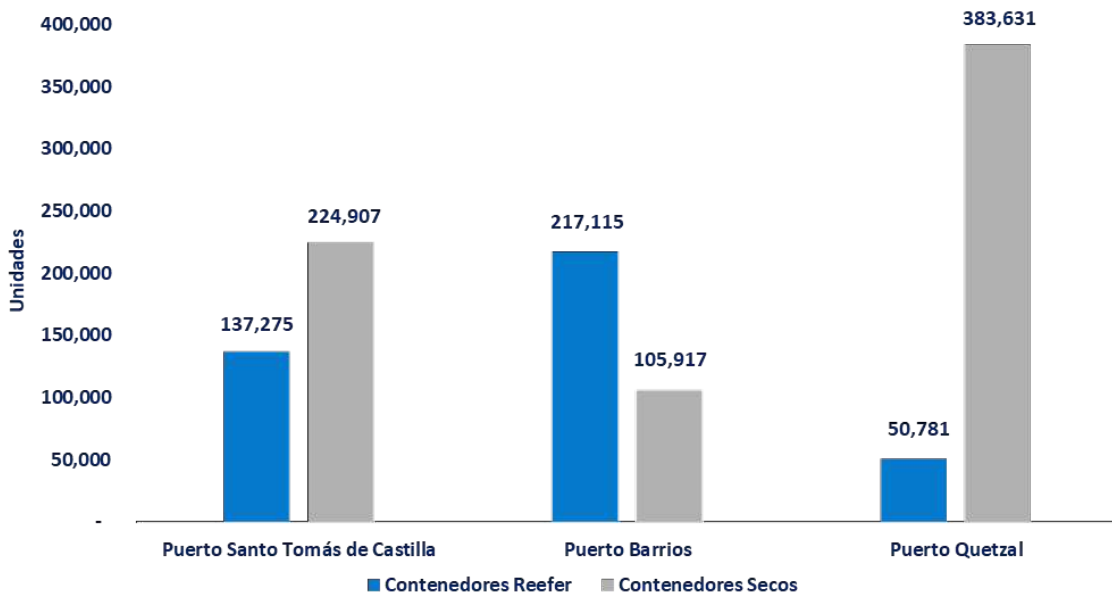
Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Para el año 2025, en el **Gráfico B.2.5.4** se puede observar el comparativo entre cada uno de los puertos, vemos el caso de Puerto Barrios que sobrepasa a Puerto Quetzal por más de 166 mil contenedores y a Puerto Santo Tomás de Castilla también con más de 79 mil contenedores.

107

Gráfico B.2.5.4

Sistema Portuario Nacional, movimiento de contenedores de desembarque y embarque, clasificados por tipo y puerto en 2025, en unidades.

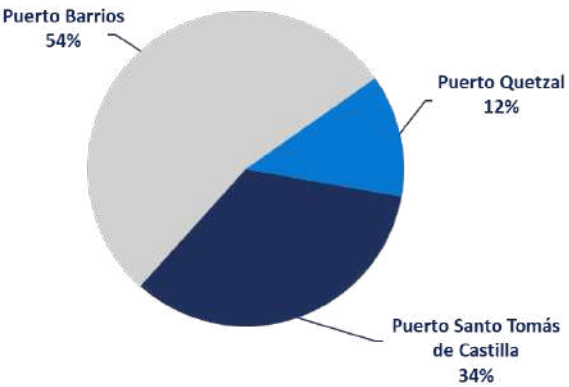


Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Gráfico B.2.5.5

Sistema Portuario Nacional, participación en el movimiento de contenedores refrigerados (reefer) por puerto en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

B.2.6. Movimiento de Contenedores en Tránsito y Transbordo

108

La importancia del Sistema Portuario Nacional con relación al comercio exterior de terceros países, especialmente con nuestros países vecinos, la conforma el tránsito internacional de contenedores vía terrestre con México, Belice, Honduras y El Salvador hacia y desde los puertos guatemaltecos, así como los contenedores en transbordo que provienen en buques desde otros países y no tienen conexión directa con los puertos de destino final de la carga, siendo almacenados de forma temporal en los patios de contenedores en cada instalación portuaria, hasta el arribo del buque en donde se embarcarán nuevamente.

La **Tabla B.2.6.1** muestra específicamente las cantidades por país en el Sistema Portuario Nacional, con énfasis en la marcada representatividad que tuvo El Salvador, con un total 83,257 tránsitos incrementando su comercio exterior a través de nuestros puertos en un 5%, lo que representó el 98% del total.

También se puede observar que, a diferencia del 2024, Puerto Santo Tomás de Castilla incrementó esta

actividad en un **11%** en comparación con Puerto Barrios que muestra una variación negativa respecto al 2024, este resultado se debe en parte a la migración de servicios de líneas navieras entre ambos puertos. Aunque Puerto Quetzal tuvo una tasa de variación del **67%** no es el más representativo en cuanto al total.

Tabla B.2.6.1

Sistema Portuario Nacional, movimiento de contenedores en tránsito por puerto en 2025, en unidades.

País	Puerto Quetzal	Puerto Barrios	Puerto Santo Tomás de Castilla	Sistema Portuario Nacional por país	Part.
El Salvador	3,703	19,058	60,496	83,257	96.86%
Honduras	1,236	986	21	2,243	2.61%
México	52	282	0	334	0.39%
Nicaragua	71	0	0	71	0.08%
Costa Rica	38	0	0	38	0.04%
Belice	12	0	0	12	0.01%
Total 2025	5,112	20,326	60,517	85,955	
Total 2024	3,054	23,174	54,635	80,863	
Variación 24/25	▲ 67%	▼ -12%	▲ 11%	▲ 6%	

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

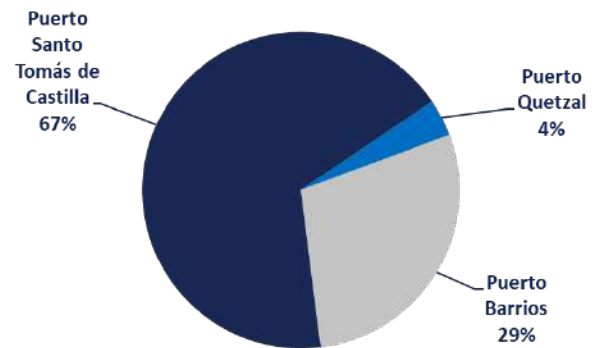


En la modalidad de contenedores en tránsito en los Puertos de Guatemala, en el **Gráfico B.2.6.1** se muestra que Puerto Santo Tomás de Castilla movilizó el **67%** de los 85,955 contenedores, derivado de esto el puerto ha acondicionado un patio específico para este tipo de carga, especialmente para la recepción y despacho hacia y desde El Salvador.

Es importante considerar que, para nuestro país, el flujo de contenedores en tránsito hacia y desde Centroamérica, representan una carga importante para la infraestructura vial, generando más de 85 mil viajes al año, lo que se traduce en 232 viajes por día, correspondiendo el 94% al litoral Caribe

Gráfico B.2.6.1

Sistema Portuario Nacional, participación por puerto en el movimiento de contenedores en tránsito en 2025.

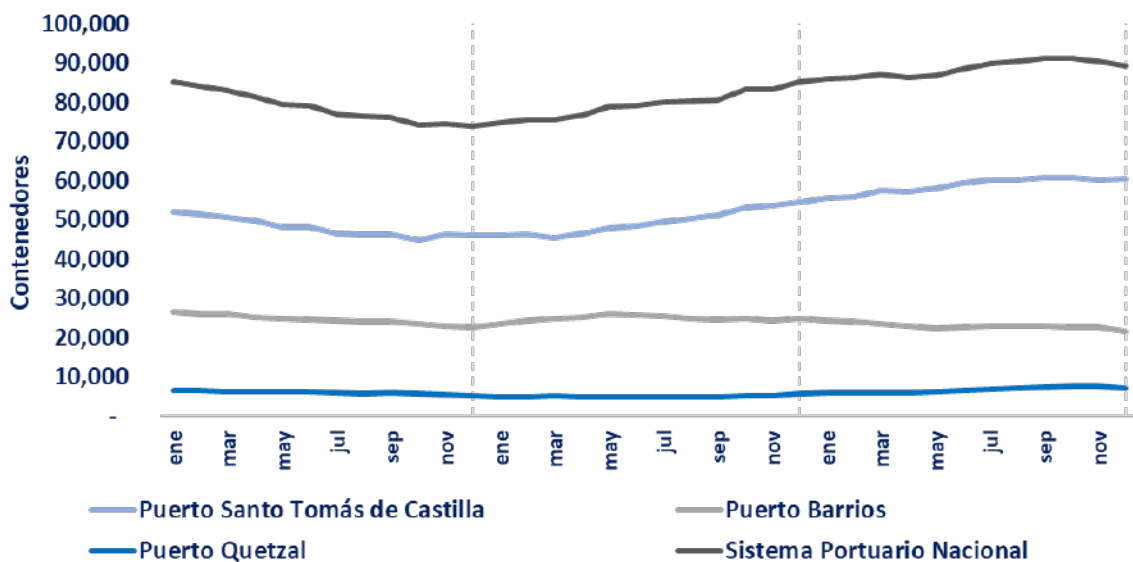


Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Con el **Gráfico B.2.6.2**, se observa el comportamiento interanual de contenedores en tránsito en el Sistema Portuario Nacional y por cada uno de los puertos en 2025, notándose la tendencia creciente entre 2024 y 2025, esto asociado con el comportamiento económico de nuestros países vecinos, especialmente El Salvador y Honduras.

Gráfico B.2.6.2

Sistema Portuario Nacional, movimiento interanual de contenedores en tránsito de desembarque y embarque por puerto, 2023-2025 en unidades.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Tabla B.2.6.2

Puerto Santo Tomás de Castilla, movimiento
de contenedores en tránsito en 2025, en unidades.

Los resultados del Puerto Santo Tomás de Castilla se muestran en la **Tabla B.2.6.2**, que permite notar el movimiento de los contenedores en tránsito.

País	Contenedores Despachados	Var. 24/25	Contenedores Recepcionados	Var. 24/25	Total Contenedores	Var. 24/25	Part.
El Salvador	35,266	▲15%	25,230	▲5%	60,496	▲11%	100%
Honduras	19	▲100%	2		21	▲950%	0%
Total	35,285	▲15%	25,232	▲5%	60,517	▲11%	100%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Infografía 18

Sistema Portuario Nacional, corredor multimodal
Puerto Santo Tomás de Castilla y El Salvador en 2025 en unidades.

En la **Infografía 18** podemos observar, que el corredor multimodal entre Puerto Santo Tomás de Castilla y El Salvador movilizó un total de **60,496** contenedores, lo que representó una variación del 11 %. Del total, **35,266** contenedores se transportaron desde Guatemala hacia El Salvador, mientras que **25,230** contenedores circularon en sentido inverso.



Fuente: Elaboración propia CPN

Tabla B.2.6.3

Puerto Barrios, movimiento de contenedores
en tránsito en 2025, en unidades.

Los resultados del Puerto Barrios se muestran en la **Tabla B.2.6.3**, que permite notar el movimiento de los contenedores en tránsito.

País	Contenedores Despachados	Var. 24/25	Contenedores Recepcionados	Var. 24/25	Total Contenedores	Var. 24/25	Part.
El Salvador	15,062	▼-2%	3,996	▼-40%	19,058	▼-14%	94%
Honduras	15		971	▼-1%	986	▲%	5%
México	4	▼-43%	278	▲379%	282	▲334%	1%
Total	15,081	▼-2%	5,278	▼-32%	20,359	▼-12%	100%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Infografía 19

Sistema Portuario Nacional, corredor multimodal
Puerto Barrios y El Salvador en 2025, en unidades.

En la **Infografía 19**, encontramos que el corredor multimodal entre Puerto Barrios y El Salvador movilizó un total de **19,058** contenedores, registrando una variación de -14 % respecto al 2024. Del total, **15,062** contenedores se transportaron desde Guatemala hacia El Salvador, mientras que **3,996** contenedores circularon en sentido inverso,



Fuente: Elaboración propia CPN

Los resultados del Puerto Quetzal (no incluye datos de la Terminal Portuaria Especializada de Contenedores, únicamente los contenedores desembarcados y embarcados en el muelle comercial del puerto) se muestran en la **Tabla B.2.6.4**, que permite notar el movimiento de los contenedores en tránsito.

Tabla B.2.6.4

Puerto Quetzal, movimiento de contenedores
en tránsito en 2025, en unidades.

País	Contenedores Despachados	Var. 24/25	Contenedores Recepcionados	Var. 24/25	Total Contenedores	Var. 24/25	Part.
El Salvador	3,366	▲ 60%	337	▲ 20%	3,703	▲ 56%	72%
Honduras	1,087	▲ 184%	149	▲ 13%	1,236	▲ 140%	24%
Costa Rica	38	▼ -48%	0	▼ -100%	38	▼ -63%	2%
México	52	▲ 940%	0	..	52	▲ 940%	1%
Nicaragua	71	▲ 39%	0		71	▲ 39%	1%
Belice	12	▲ 100%	0		12		0.2%
Total	4,626	▲ 77%	486	▲ 10%	5,112	▲ 67%	

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Infografía 20

Sistema Portuario Nacional, corredor multimodal
Puerto Quetzal y El Salvador en 2025, en unidades.

Infografía 20 podemos visualizar que en el corredor multimodal entre Puerto Quetzal y El Salvador se movizaron **3,528** contenedores, registrando una variación del 48 % respecto al 2024. Del total, **3,211** contenedores se transportaron desde Guatemala hacia El Salvador, mientras que **317** contenedores circularon en sentido inverso, desde El Salvador hacia Puerto Quetzal.



Fuente: Elaboración propia CPN

B.2.7. Contenedores en Transbordo

Como complemento al comercio exterior de países terceros, en los Puertos de Guatemala se maneja la modalidad de contenedores en transbordo, haciendo referencia a países de Suramérica, Caribe y Norteamérica que no tienen conexión directa con el país de destino final de la carga, constituyéndonos en un hub regional para esta modalidad.

En el **Gráfico B.2.7.1**, se tienen los resultados interanuales del 2023 al 2025, pudiéndose notar el incremento mostrado en estos tres últimos años, aunque el resultado de Puerto Barrios en 2025 mostró una variación negativa de 13%.

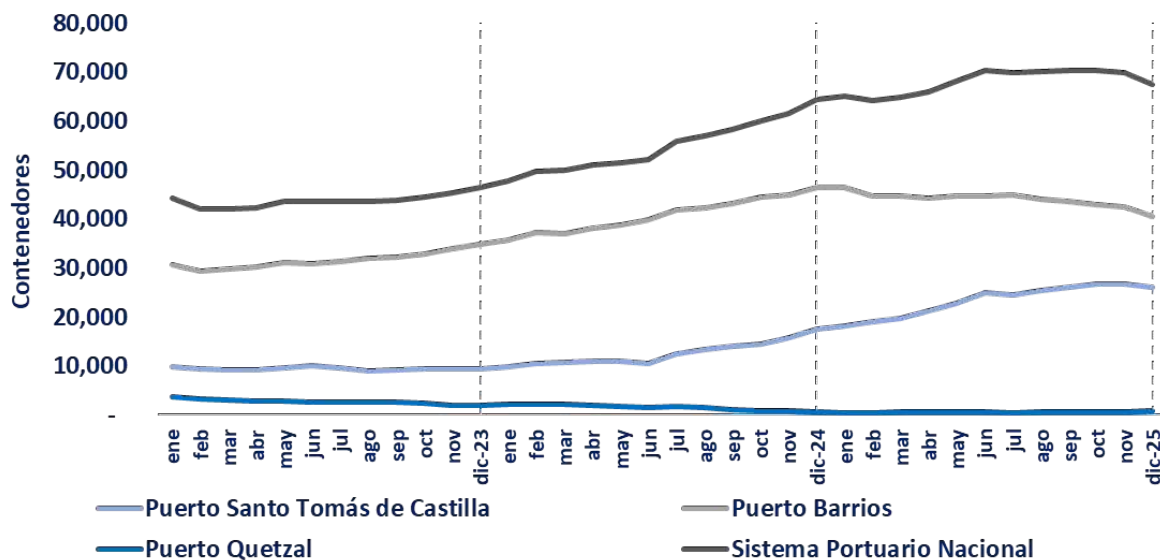
En todo el Sistema Portuario Nacional se movilizaron 67,391 contenedores de transbordo, correspondiéndole a Puerto Barrios la mayor cantidad, con 40,427 unidades,

14,401 más que Puerto Santo Tomás de Castilla y 39,489 que Puerto Quetzal, esto debido a la recepción de contenedores refrigerados (banano y piña) provenientes de Centro y Suramérica con destino final la Costa Este de Norteamérica.

Es relevante promover nuevamente este tipo de actividad portuaria, como lo fue durante los años 2010 y 2011 en Puerto Quetzal en donde el transbordo se realizaba principalmente como un servicio de puerto alimentador (feeder) para las grandes rutas comerciales del Pacífico. Las líneas que utilizaban estos servicios incluían a gigantes globales como Maersk, MSC y CMA-CGM, que ya mantenían conexiones regulares con el puerto para movilizar carga hacia mercados en Asia, Estados Unidos y Sudamérica, siendo en su momento un modelo exitoso para el puerto.

Gráfico B.2.7.1

Sistema Portuario Nacional, movimiento interanual de contenedores en transbordo de desembarque y embarque, 2023-2025 en unidades.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

En la **Tabla B.2.7.1**, se consolidan los datos del 2020 al 2025, observando que en 2025 se obtuvo variación del **5%** con relación al 2024.

Tabla B.2.7.1

Sistema Portuario Nacional, movimiento de contenedores de transbordo, 2020-2025, en unidades.

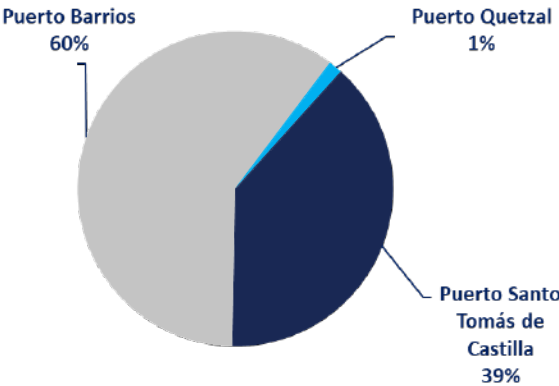
Año	Desembarque	Embarque	Total
2020	19,600	20,296	39,896
2021	31,004	32,329	63,333
2022	21,984	22,042	44,026
2023	23,049	23,324	46,373
2024	32,255	32,227	64,482
2025	33,735	33,656	67,391
Var. 24/25	▲ 5%	▲ 4%	▲ 5%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Los resultados del movimiento de contenedores en transbordo y su participación porcentual por puerto se pueden observar en la **Gráfico B.2.7.2**, siendo el más representativo Puerto Barrios, con el **60%** del total.

Gráfico B.2.7.2

Sistema Portuario Nacional, porcentaje de participación de contenedores en transbordo por puerto en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

En la **Tabla B.2.7.2**, desagregando la información por puerto, en Puerto Santo Tomás de Castilla, la tasa de variación para el desembarque y embarque se situó en el **49%** con más de 8 mil contenedores con relación al año anterior.

Tabla B.2.7.2

Puerto Santo Tomás de Castilla, movimiento de contenedores en transbordo desembarque y embarque, 2020-2025 en unidades.

Año	Desembarque	Embarque	Total
2020	6,131	7,042	13,173
2021	6,636	7,626	14,262
2022	4,833	5,224	10,057
2023	4,648	4,867	9,515
2024	8,662	8,802	17,464
2025	12,970	13,056	26,026
Var. 24/25	▲ 50%	▲ 48%	▲ 49%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

En la **Tabla B.2.7.3**, se presentan las cantidades de contenedores en transbordo en Puerto Barrios, cuyas tasas de variación se situaron a la baja, esto influenciado por lo comentado en párrafos anteriores por la migración de servicios de líneas navieras con su vecino, Puerto Santo Tomás de Castilla.

Tabla B.2.7.3

Puerto Barrios, movimiento de contenedores en transbordo de desembarque y embarque, 2020-2025 en unidades.

Año	Desembarque	Embarque	Total
2020	12,931	12,788	25,719
2021	19,906	21,051	40,957
2022	15,408	14,815	30,223
2023	17,420	17,431	34,851
2024	23,289	23,091	46,380
2025	20,298	20,129	40,427
Var. 24/25	▼ -13%	▼ -13%	▼ -13%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Informe Estadístico Portuario 2025
Sistema Portuario Nacional

En la **Tabla B.2.7.4**, se detallan los resultados de contenedores en transbordo en Puerto Quetzal (si se incluyen datos de la Terminal Portuaria Especializada de Contenedores), cuyas tasas de variación se situaron de forma positiva, aunque es notoria la diferencia que el puerto maneja en relación con Puerto Barrios y Puerto Santo Tomás de Castilla, esto está directamente relacionado con los servicios de las líneas navieras que arriban y servicios directos con terceros países, así como el origen o destino de la carga.

Asimismo, es importante mencionar que la Terminal Portuaria Especializada de Contenedores (APM Terminals) gestionó una parte significativa del transbordo, con una participación del 34% en los desembarques y del 35% en los embarques totales de esta categoría. Lo anterior también se explica por la cercanía de Puerto Quetzal con los grandes puertos hub en el Pacífico, en los que buques provenientes de Asia

escalan los buques más grandes, siendo principalmente Puerto Los Ángeles en California, Manzanillo y Lázaro Cardenas en México.

Tabla B.2.7.4
Puerto Quetzal, movimiento de contenedores en transbordo de desembarque y embarque en 2025, en unidades.

Año	Puerto Quetzal		Total
	Desembarque	Embarque	
2020	538	466	1,004
2021	4,462	3,652	8,114
2022	1,743	2,003	3,746
2023	981	1,026	2,007
2024	304	334	638
2025	467	471	938
Var. 24/25	▲54%	▲41%	▲47%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Foto: Puerto Barrios



B.2.8. Contenedor Interoceánico

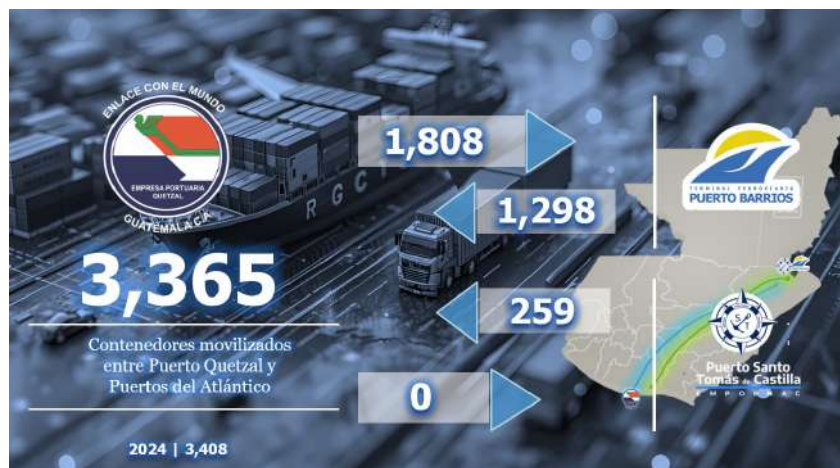
El análisis del sistema logístico nacional durante 2025 revela una dinámica de alta integración, fundamentada en el registro de 3,365 movimientos de contenedores que circularon exclusivamente bajo la modalidad de traslados interportuarios entre las aduanas marítimas del país. Esta operatividad se concentra en un triángulo estratégico compuesto por Puerto Quetzal en el Pacífico, y Puerto Barrios junto a Puerto Santo Tomás de Castilla en el Caribe. La fluidez de carga entre estos nodos demuestra que el sistema portuario guatemalteco actúa como una red cohesionada y complementaria, consolidando al territorio nacional como un corredor logístico eficiente donde los puertos operan como componentes de un mismo engranaje de comercio exterior.

Esta modalidad se realiza bajo el régimen de tránsito interno, el cual dentro del sistema de la SAT se identifica con el código TO, que se refiere específicamente al tránsito interno de aduana a aduana. Esta modalidad permite mover mercancías que aún no han pagado impuestos (bajo control aduanero) de una zona primaria como lo es Puerto Quetzal a otra como Puerto Barrios o Puerto Santo Tomás de Castilla, utilizando marchamo electrónico con rastreo satelital que controla en tiempo real la aduana, el cual esta asociado a un medio de transporte afianzado.

Desde una perspectiva estratégica, esto refuerza el papel del país como eje clave del comercio marítimo internacional, con capacidad de redistribución entre ambos océanos. Un dato importante lo constituye el movimiento de contenedores que provienen de Ecuador, siendo estos desembarcados en Puerto Quetzal, luego trasladados en tránsito a Puerto Barrios y a diferencia de 2024, en 2025 se registró este tipo de modalidad también con Puerto Santo Tomás de Castilla, en donde son nuevamente embarcados para dirigirse a Estados Unidos de América y Europa. Esta modalidad se ha identificado principalmente para contenedores con carga refrigerada (banano), como se ilustra en la **Infografía 21**.

Infografía 21

Sistema Portuario Nacional, corredor interoceánico de contenedores en 2025, en unidades.



Fuente: Elaboración propia CPN

115



Dentro del régimen de tránsito interno se utilizan los **marchamos geosatelitales** que permite mover mercancías de una aduana a otra aduana en el **Sistema Portuario Nacional**.

Foto con fines ilustrativos.

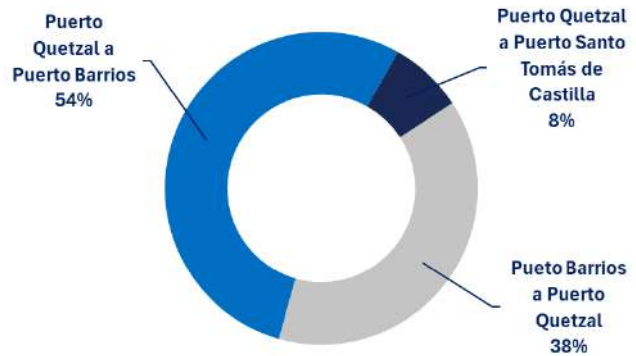
Informe Estadístico Portuario 2025

Sistema Portuario Nacional

Gráfico B.2.8.1

Sistema Portuario Nacional, participación porcentual del movimiento de contenedores en tránsito por el corredor interoceánico en 2025.

En el **Gráfico B.2.8.1**, se observa que esta dinámica está liderada por la ruta Puerto Quetzal hacia Puerto Barrios, que suma el **54%** de la actividad, seguida por el flujo inverso con un **38%**. Este patrón evidencia el uso estratégico del territorio nacional como un puente logístico para optimizar costos, tiempos y conectividad con las rutas marítimas globales.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

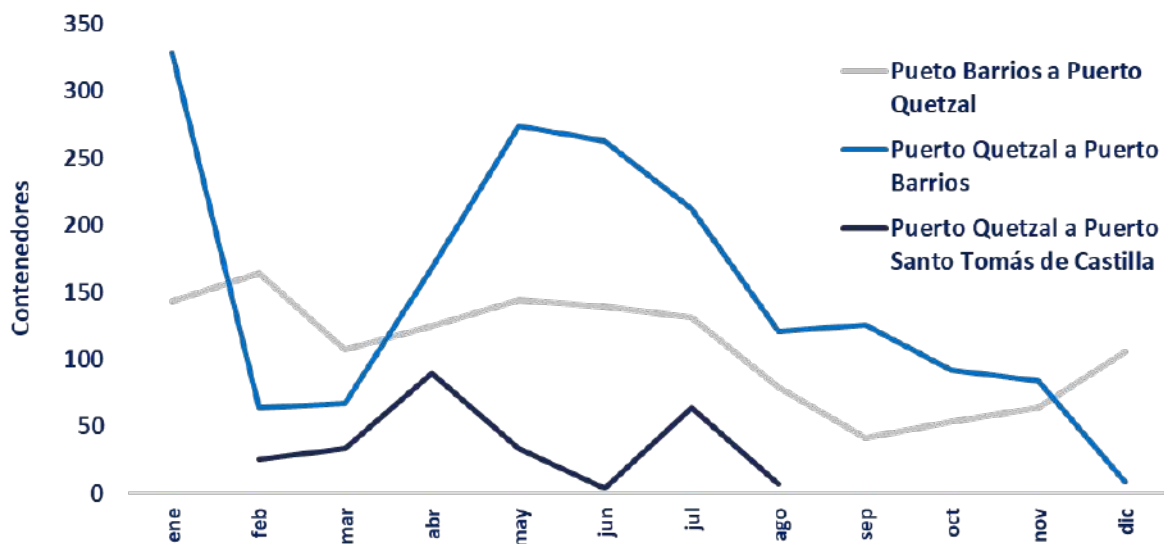
116

La temporalidad en esta modalidad en 2025 se puede observar en el **Gráfico B.2.8.2**, muestra una estacionalidad definida, caracterizada por un inicio de año con máxima actividad en enero y un segundo repunte entre mayo y julio. A partir de agosto se registra una desaceleración progresiva que culmina en el punto más bajo en diciembre.

Derivado a que esta actividad está directamente relacionada a productos perecederos, el comportamiento esta influenciado por la época de cosecha de estos y el comportamiento de mercados internacionales. Para el caso de Puerto Santo Tomás de Castilla el movimiento de contenedores en esta modalidad se dio únicamente entre febrero y agosto.

Gráfico B.2.8.2

Sistema Portuario Nacional, estacionalidad del flujo de contenedores del corredor interoceánico en 2025, en unidades.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



B.2.9. Movimiento de Contenedores de Mercancías Peligrosas -MERPEL-

Las estadísticas de contenedores MERPEL (acrónimo asociado al manejo de Mercancías Peligrosas) son fundamentales para la gestión de riesgos y la seguridad operativa en los puertos marítimos. Su importancia radica en:

- i. **Gestión de Riesgos y Seguridad:** Permiten monitorear el flujo de sustancias clasificadas como peligrosas (según el Código International Maritime Dangerous Goods Code -IMDG- o Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas de la Organización Marítima Internacional -OMI-), asegurando que se cumplan los protocolos de segregación y almacenamiento preventivo para evitar accidentes.
- ii. **Planificación Operativa:** Ayudan a las autoridades portuarias a asignar áreas específicas de almacenamiento y muelles adecuados para buques que transportan este tipo de carga, optimizando el uso de la infraestructura.
- iii. **Cumplimiento Normativo:** Facilitan la fiscalización por parte de las autoridades de control, para garantizar que el movimiento de carga crítica se ajuste a reglamentos nacionales e internacionales.
- iv. **Eficiencia Logística:** El análisis de estos datos permite reducir los tiempos de permanencia de contenedores con carga especial, agilizando la cadena de suministro y mejorando la competitividad del puerto.
- v. **Protección Ambiental:** Estas estadísticas son clave para prevenir la contaminación del medio marino, al permitir un control estricto sobre el transporte de mercancías que podrían causar daños ecológicos en caso de derrame.

Para efectos de control las mercancías peligrosas (o materiales peligrosos) las mismas se clasifican o categorizan con el fin de garantizar su transporte y manejo seguro. Basado universalmente en el sistema de las Naciones Unidas (ONU), que divide estas sustancias en 9 clases principales según el tipo de riesgo que representan, de acuerdo con lo contenido en la **Tabla B.2.9.1**.

Tabla B.2.9.1

Organización Marítima Internacional, clasificación de mercancías peligrosas MERPEL.

Clase	Clasificación mercancías peligrosas
Clase 1	Explosivos.
División 1.1	Sustancias y objetos que presentan un riesgo de explosión de toda la masa.
División 1.2	Sustancias y objetos que presentan un riesgo de proyección, pero no un riesgo de explosión de toda la masa.
División 1.3	Sustancias y objetos que presentan un riesgo de incendio y un riesgo de que se produzcan pequeños efectos de onda de choque o de proyección, o ambos efectos, pero no un riesgo de explosión de toda la masa.
División 1.4	Sustancias y objetos que no presentan ningún riesgo considerable.
División 1.5	Sustancias muy insensibles que presentan un riesgo de explosión de toda la masa.
División 1.6	Objetos sumamente insensibles que no presentan riesgo de explosión de toda la masa.
Clase 2	Gases.
Clase 2.1	Gases inflamables.
Clase 2.2	Gases no inflamables, no tóxicos.
Clase 2.3	Gases tóxicos.



Informe Estadístico Portuario 2025
Sistema Portuario Nacional

Clase 3	Líquidos inflamables.
Clase 4	Sólidos inflamables, sustancias que pueden experimentar combustión espontánea, y sustancias que, en contacto con el agua, desprenden gases inflamables.
Clase 4.1	Sólidos inflamables, sustancias que pueden experimentar combustión espontánea, y sustancias que, en contacto con el agua, desprenden gases inflamables.
Clase 4.2	Sustancias que pueden experimentar combustión espontánea.
Clase 4.3	Sustancias que, en contacto con el agua, desprenden gases inflamables.
Clase 5	Sustancias comburentes (que provoca o favorece la combustión) y peróxidos orgánicos.
Clase 5.1	Sustancias comburentes.
Clase 5.2	Peróxidos orgánicos.
Clase 6	Sustancias tóxicas y sustancias infecciosas.
Clase 6.1	Sustancias tóxicas.
Clase 6.2	Sustancias infecciosas.
Clase 7	Material radiactivo.
Clase 8	Sustancias corrosivas.
Clase 9	Sustancias y objetos peligrosos varios

Nota: Fuente de datos Código IMDG-OMI, versión año 2004 y enmiendas enero 2026

118

En el caso de Empresa Portuaria Quetzal en la actualidad no cuenta con los datos estadísticos, razón por la cual no fue posible incluirlos en el presente informe. En la **Tabla B.2.9.2 A, Tabla B.2.9.2 B y Gráfico B.2.9.1**, se muestran los resultados en cantidad de contenedores desembarcados (no se incluyen datos de contenedores embarcados ya que durante 2025 no se llevó este tipo de información) por instalación portuaria durante el año 2025, cabe hacer mención que la clase 1 o explosivos se manejan bajo la modalidad de vía directa (desembarcan y salen del puerto en el medio de transporte, no permanecen en el interior del puerto), con la finalidad de no almacenar en los patios este tipo de mercancías por su alto riesgo, cabe mencionar que durante 2025 en el Sistema Portuario Nacional se movilizaron **13,602** contenedores MERPEL.

Tabla B.2.9.2 A
Sistema Portuario Nacional, movimiento de contenedores de desembarque MERPEL en 2025, en unidades.

Clase	Puerto Santo Tomás de Castilla	Puerto Barrios	Terminal Portuaria Especializada de Contenedores	Total	Variación 24/25
Clase 1	0	0	0		▲100%
Clase 1.1	0	2	0	2	▲100%
Clase 1.2	0	1	0	1	▲100%
Clase 1.3	0	0	36	36	▼-100%
Clase 1.3C	0	0	13	13	▼-100%
Clase 1.4	3	12	163	178	▼-97%
Clase 1.4S	1	0	0	1	▲200%
Clase 1.5	0	1	0	1	▼-100%
Clase 2	142	0	0	142	▲47%
Clase 2.1	944	235	174	1,353	▼-20%
Clase 2.2	541	34	51	626	▼-.3%
Clase 2.3	26	9	44	79	▲297%

Fuente: Empresas Portuarias y Terminal Portuaria Especializada de Contenedores, procesado por CPN

En el Sistema Portuario Nacional los contenedores **MERPEL** clase 1 se manejan bajo la modalidad de vía directa.

Foto con fines ilustrativos.

Tabla B.2.9.2 B
Sistema Portuario Nacional, movimiento de contenedores de desembarque MERPEL en 2025, en unidades.

Clase	Puerto Santo Tomás de Castilla	Puerto Barrios	Terminal Portuaria Especializada de Contenedores	Total	Variación 24/25
Clase 3	2,306	649	573	3,528	▼-30%
Clase 4	4	0	0	4	▲225%
Clase 4.1	76	44	41	161	▼-28%
Clase 4.2	5	2	53	60	▼-73%
Clase 4.3	1	4	14	19	▼-58%
Clase 5	12	0	0	12	▲33%
Clase 5.1	176	47	312	535	▼-57%
Clase 5.2	19	0	12	31	▼-23%
Clase 6	27	0	0	27	▲74%
Clase 6.1	335	67	252	654	▼-60%
Clase 8	1,111	472	1,231	2,814	▼-40%
Clase 9	1,654	628	1,043	3,325	▼-38%
Total	7,383	2,207	4,012	13,602	▼-27%

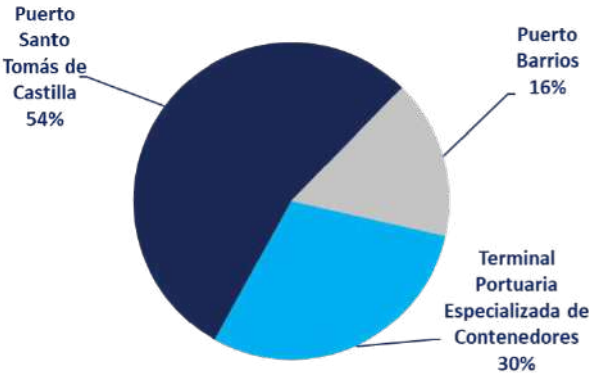
119

Fuente: Empresas Portuarias y Terminal Portuaria Especializada de Contenedores, procesado por CPN

Con el **Gráfico B.2.9.2**, en todo el Sistema Portuario Nacional las tres clases que predominan los contenedores con mercancías peligrosas corresponden a la clase 3 con el 26% de participación estos productos incluyen solventes y pinturas, seguido de la **clase 9** con el 24% que comprenden entre otros baterías de litio y la **clase 8** con 21%, en esta se tienen ácidos industriales, productos de limpieza y químicos para minería.

Gráfico B.2.9.1

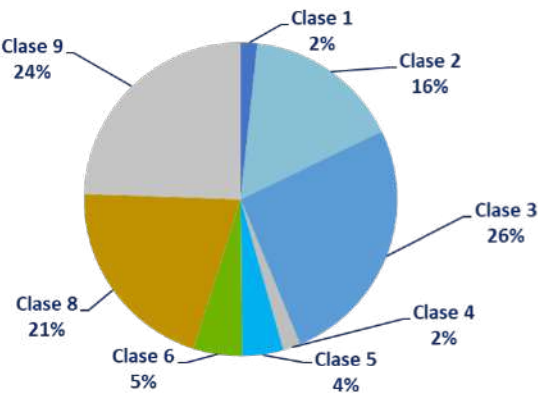
Sistema Portuario Nacional, participación porcentual de contenedores MERPEL desembarcados en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias y Terminal Portuaria Especializada de Contenedores, procesado por CPN

Gráfico B.2.9.2

Sistema Portuario Nacional, porcentaje de participación por clase MERPEL en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias y Terminal Portuaria Especializada de Contenedores, procesado por CPN



Informe Estadístico Portuario 2025

Sistema Portuario Nacional

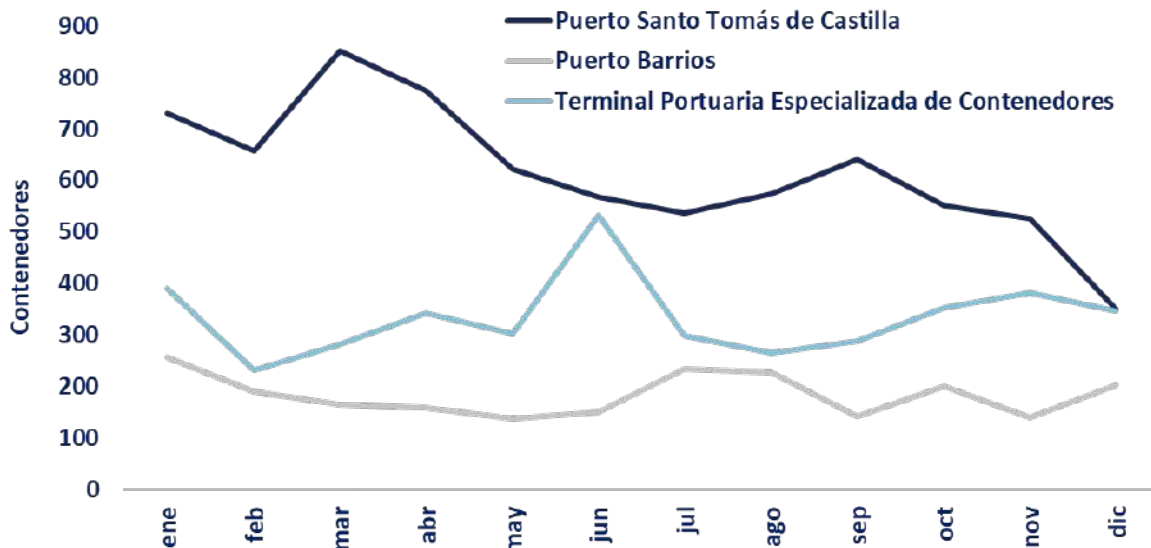
Lo ilustrado en el **Gráfico B.2.9.3**, muestra el comportamiento mensual del desembarque de contenedores conteniendo mercancías clasificadas como peligrosas MERPEL, la estacionalidad se debe principalmente a la demanda de insumos para los ciclos de producción agrícola e inicio de la preparación de suelos entre enero y mayo, aumentando la importación de plaguicidas y agroquímicos, previo a la llegada de invierno en el mes de mayo.

Para el caso de la industria, en actividades relacionadas con el mantenimiento industrias y producción, se incrementa el consumo de solventes, gases industriales

y reactivos para las plantas de manufactura que incrementan su producción previa al último trimestre del año. También es importante mencionar la importación contenedores conteniendo pirotecnia cuya actividad en los puertos se da en los meses de junio, julio y octubre, aunque el mayor consumo de estas mercancías ocurre en el mes de diciembre, este ciclo se adelanta debido a que los importadores deben cumplir con los requisitos para el ingreso al territorio nacional, como lo es la licencia de importación de productos pirotécnicos y el dictamen técnico del Ministerio de la Defensa Nacional (presentación de fianza o seguro de caución).

Gráfico B.2.9.3

Sistema Portuario Nacional (no incluye Empresa Portuaria Quetzal), movimiento mensual de desembarque de contenedores MERPEL en 2025, en unidades.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Los productos MERPEL (**plaguicidas y agroquímicos**) se incrementan previo a la temporada de lluvia debido a la **preparación del suelo** para las cosechas.



Foto con fines ilustrativos.

B.3. Origen y Destino de la Carga

En la presente sección se detalla el origen y destino por región geográfica de la importaciones y exportaciones (no incluye tránsitos y transbordos), las cuales constituyen el comercio nacional de Guatemala, destacando la importancia del foreland que cada puerto tiene basado en su conectividad marítima.

B.3.1. Sistema Portuario Nacional

La **Tabla B.3.1.1**, presenta una estructura altamente concentrada en la Costa Este de Norteamérica, que representa el mayor volumen con un 57% de participación del total de la carga movilizada en el Sistema Portuario Nacional en 2025, y mantiene un crecimiento sólido. Asia emerge como un socio estratégico en expansión con una tasa de variación del **42%**, mientras que África y Oceanía también variaciones entre el **102%** y **519%** respectivamente. En contraste, regiones como Centroamérica y la Costa Oeste de Suramérica experimentan caídas significativas que van desde el **-26%** al **-36%**, lo que podría indicar cambios en rutas, costos logísticos o dinámicas comerciales regionales. En conjunto, el sistema refleja una tendencia hacia la diversificación de mercados emergentes, manteniendo a la vez una dependencia fuerte de Norteamérica.

Tabla B.3.1.1

**Sistema Portuario Nacional, comercio exterior por la vía marítima
y área geográfica en 2025, en toneladas métricas.**

Región	Importación	Exportación	Importación y Exportación	% par.	Variación 2024/2025
Costa Este Norteamérica	13,038,975	4,690,769	17,729,744	57%	▲ 14%
Asia	3,754,401	1,366,681	5,121,083	16%	▲ 42%
Costa Oeste Norteamérica	1,258,072	1,026,629	2,284,701	7%	▼ -3%
Costa Este Suramérica	2,161,741	84,764	2,246,505	7%	▼ -21%
Europa	440,089	759,729	1,199,819	4%	▲ 15%
Caribe	621,532	548,376	1,169,908	4%	▲ 6%
Costa Oeste Suramérica	443,459	29,277	472,737	2%	▼ -36%
África	44,586	388,978	433,564	1%	▲ 519%
Centroamérica	131,866	110,636	242,502	1%	▼ -26%
Oceanía	138,402	1,166	139,567	1%	▲ 102%
Total	22,033,124	9,007,006	31,040,130		▲ 12%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala. Los datos no incluyen TPEC, procesado por CPN

121

La **Infografía 22** muestra que el comercio marítimo de Guatemala está altamente concentrado principalmente con Estados Unidos de América, representando el **58%**, seguido de China **9%** y Colombia **5%** de las importaciones más las exportaciones, que juntos suman el 72% del total movilizado, lo que nos indica que Guatemala mantiene relaciones comerciales marítimas muy focalizadas.

Infografía 22

**Sistema Portuario Nacional, movimiento comercial
con terceros países en 2025.**



Fuente: Empresas Portuarias y Terminal Portuaria Especializada de Contenedores, procesado por CPN



B.3.2. Puerto Santo Tomás de Castilla

En la **Tabla B.3.2.1** e **Infografía 23**, se muestran los totales del comercio exterior movilizado por Puerto Santo Tomás de Castilla y los porcentajes de variación por región geográfica, tanto en exportaciones e importaciones, destacando la importancia de la costa este de Norteamérica constituida por México, Canadá y principalmente Estados Unidos de América, esta región mostró una variación positiva del 20% respecto al 2024, consolidando su posición como motor económico mundial.

Adicionalmente en la tabla, se muestra el movimiento comercial por región, destacando variaciones como el caso de Asia con **+199%**, África con **+585%**, y la Costa Oeste de Norteamérica con **+149%**, mientras que se registran disminuciones en Centroamérica **-69%** y Oceanía **-15%**; en conjunto, el total de importaciones y exportaciones alcanzaron una variación positiva del **30%** respecto al período anterior.

Tabla B.3.2.1

Puerto Santo Tomás de Castilla, comercio exterior por vía marítima y área geográfica en 2025, en toneladas métricas.

Región	Importación	Exportación	Importación y Exportación	% par.	Variación 2024/2025
Costa Este Norteamérica	3,570,782	1,985,856	5,556,638	63%	▲ 20%
Asia	224,215	1,011,233	1,235,447	14%	▲ 199%
Europa	208,457	500,433	708,890	8%	▲ 18%
Caribe	292,220	252,175	544,396	6%	▲ 22%
Costa Este Suramérica	419,329	32,873	452,202	5%	▲ 32%
Costa Oeste Suramérica	80,218	14,207	94,426	1%	▲ 22%
Centroamérica	49,572	13,692	63,264	1%	▼ -69%
Costa Oeste Norteamérica	34,042	23,124	57,166	1%	▲ 149%
África	41,559	7,693	49,252	0.98%	▲ 585%
Oceanía	922	1,166	2,087	0.02%	▼ -15%
Total	4,921,317	3,842,451	8,763,768		▲ 30%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

122

Infografía 23

Puerto Santo Tomás de Castilla, conectividad marítima en 2025.



Fuente: Elaboración propia CPN

57% representa el **volumen total de carga** desde y hacia la Costa Este de EE. UU., México y Canadá movilizada en el Sistema Portuario Nacional durante el 2025.

Foto: Puerto Santo Tomás de Castilla



En la **Tabla B.3.2.2**, se puede observar que el comercio con Centroamérica a través del puerto presentó una variación negativa del 69% en comparación con 2024, derivado de factores tales como costos logísticos, congestión portuaria, migración al sistema de transporte terrestre e incidencias derivadas de condiciones geopolíticas en la región. Costa Rica y Panamá sufrieron las variaciones negativas más representativas con un 79% y 75% respectivamente.

Tabla B.3.2.2
Puerto Santo Tomás de Castilla, movimiento de comercio exterior de importaciones y exportaciones con Centroamérica por la vía marítima en 2025, en toneladas métricas.

País	Importación	Exportación	Importación y Exportación	% par.	Variación 2024/2025
Panamá	38,907	9,574	48,481	77%	▼-75%
Honduras	9,657	951	10,608	17%	▲4042%
Belice	-	2,973	2,973	5%	▼-41%
Costa Rica	1,008	193	1,200	1%	▼-79%
Total	49,572	13,692	63,264		▼-69%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

La **Infografía 24** e **Infografía 25** detalla las toneladas métricas movilizadas vía marítima entre Puerto Santo Tomás de Castilla y los países centroamericanos en 2025, evidenciando que desde Puerto Santo Tomás de Castilla se enviaron **49,572** toneladas métricas, lo que representa una variación del -53 % respecto al 2024, siendo Panamá el principal destino con **38,907** toneladas métricas, seguido por Honduras y Costa Rica; por su parte, los flujos con origen en la región hacia Puerto Santo Tomás totalizaron **13,692** toneladas métricas mostrando una variación de -86%.

Infografía 24

Puerto Santo Tomás de Castilla, movilidad marítima hacia Centroamérica en 2025, en toneladas métricas.



Fuente: Elaboración propia CPN

Infografía 25

Puerto Santo Tomás de Castilla, movilidad marítima desde Centroamérica en 2025, en toneladas métricas.



Fuente: Elaboración propia CPN



Puerto Santo Tomás de Castilla se destacó con un **30%** de crecimiento de carga (comercio exterior nacional y de terceros países en 2025.



Informe Estadístico Portuario 2025

Sistema Portuario Nacional

Tanto para la importación como la exportación, con la **Tabla B.3.2.3**, se puede observar que el principal país de origen y destino para el puerto, lo representó Estados Unidos de América, con el **72%** y el **55%** de participación respectivamente, y el segundo para el caso de las exportaciones lo fue China.

Tabla B.3.2.3

Puerto Santo Tomás de Castilla, principales socios comerciales por la vía marítima de importación y exportación en 2025, en toneladas métricas.

	País	TM	% par.
Importación	Estados Unidos de América	3,541,975.80	72%
	Colombia	264,817.49	5%
	Jamaica	183,587.56	4%
	Brasil	112,174.09	2%
	Rusia	98,567.80	2%
	Turquía	83,079.66	2%
	Perú	75,172.58	2%
	Canadá	60,518.58	1%
	Bahamas, Islas	54,769.67	1%
	Arabia Saudita	43,094.94	1%
	Otros países	403,558.84	8%
	Total	4,921,317.00	
Exportación	Estados Unidos de América	2,108,322.27	55%
	China Continental	979,928.23	26%
	Países Bajos	293,919.94	8%
	República Dominicana	98,291.23	3%
	España	58,392.27	2%
	India	51,285.49	1%
	República Federal de Alemania	44,583.14	1%
	Jamaica	41,555.63	1%
	Italia	23,945.94	1%
	Finlandia	13,170.75	0%
	Otros países	129,056.11	3%
	Total	3,842,451.00	

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

72% del movimiento total del comercio marítimo de Guatemala se concentró en **EE.UU., China y Colombia** durante el 2025.

Foto: Puerto Santo Tomás de Castilla



B.3.3. Puerto Quetzal

La **Tabla B.3.3.1** muestra que para el puerto el comercio está altamente concentrado en cuatro regiones principales, la Costa Este Norteamérica, Asia, Costa Oeste Norteamérica y Costa Este Suramérica, los datos no incluyen la Terminal Portuaria Especializada de Contenedores y sí se incluye la Terminal Especializada Boyas San José.

Las regiones fuertes y en crecimiento, encabezadas por Asia y la Costa Este de Norteamérica, se consolidan

como los principales motores del comercio exterior de Guatemala, debido a su alta participación, superior al 28%, y una variación positiva que se sitúa entre el **17%** y el **3%**. Por su parte, la Costa Este de Suramérica, aunque con una participación más moderada del 13%, mostró también variación positiva del **30%**, lo que evidencia una recuperación significativa y su consolidación como una región de creciente relevancia dentro de la estructura comercial para nuestro país.

Tabla B.3.3.1

**Puerto Quetzal, comercio exterior por la vía marítima
y área geográfica en 2025, en toneladas métricas.**

Región	Importación	Exportación	Importación y Exportación	% par.	Variación 2024/2025
Costa Este Norteamérica	6,669,833	246,034	6,915,867	42%	▲ 17%
Asia	3,806,185	555,508	4,361,693	26%	▲ 37%
Costa Oeste Norteamérica	1,224,030	1,003,505	2,227,535	13%	▼ -5%
Costa Este Suramérica	1,693,909	41,131	1,735,040	10%	▼ -30%
África	3,027	381,285	384,312	2%	▲ 512%
Costa Oeste Suramérica	363,241	15,070	378,311	2%	▼ -43%
Europa	167,958	157,429	325,387	2%	▼ -27%
Oceanía	137,480	-	137,480	1%	▲ 106%
Centroamérica	50,841	58,135	108,976	1%	▼ -12%
Caribe	33,091	9,943	43,034	1%	▼ -57%
Total	14,149,596	2,468,041	16,617,636		▲ 8%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Infografía 26

Puerto Quetzal, conectividad marítima en 2025.

En la **Infografía 26**, se visualiza que Puerto Quetzal presenta una clara orientación comercial hacia Norteamérica y Asia, regiones que juntas absorben más de tres partes del movimiento total de carga.



Fuente: Elaboración propia CPN



La **Tabla B.3.3.2** muestra el movimiento de carga por país, donde Panamá se encuentra posicionado como el principal socio comercial con un total de **34,128** toneladas métricas, aunque registró una variación negativa de **67%**, en contraste, Honduras, Nicaragua y El Salvador presentaron variaciones positivas del **100%** y **156%**, Costa Rica

74%, con respecto al 2024. En conjunto, la variación total muestra una reducción del **35%**, reflejando que, pese al dinamismo positivo en la mayoría de los países, la fuerte caída en el comercio con Panamá genera una contracción general del movimiento regional.

Tabla B.3.3.2

**Puerto Quetzal, comercio exterior por la vía marítima
en la región centroamericana en 2025, en toneladas métricas.**

País	Importación	Exportación	Importación y Exportación	% par.	Variación 2025/2024
Panamá	29,751	4,377	34,128	46%	▼-67%
Honduras	11,790	6,963	18,753	25%	▲100%
Costa Rica	5,595	12,183	17,778	24%	▲74%
Nicaragua	2,311	0	2,311	3%	▲100%
El Salvador	1,394	0	1,394	2%	▲156%
Total	50,841	23,523	74,364		▼-35%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Tabla B.3.3.3

**Puerto Quetzal, principales socios comerciales por la vía marítima
de importación y exportación en 2025, en toneladas métricas.**

	País	TM	% par.
Importación	Estados Unidos de América	6,554,435.36	39%
	China Continental	1,914,217.18	18%
	Colombia	1,358,189.31	12%
	Canadá	587,194.92	5%
	Vietnam	458,148.74	4%
	Japón	314,041.91	3%
	Corea	266,030.67	2%
	Brasil	234,654.31	2%
	México	206,628.33	2%
	Chile	179,140.67	2%
	Federacion de Rusia	148,722.75	1%
	Otros países	1,928,191.09	10%
	Total	14,149,595.24	
Exportación	Estados Unidos de América	861,722.18	37%
	México	296,086.45	13%
	Canadá	132,840.04	6%
	Países Bajos	129,913.41	6%
	Mauritania	88,939.35	4%
	Malasia	77,160.00	3%
	Súdan	66,567.44	3%
	Túnez	65,606.86	3%
	Ghana	64,909.01	3%
	Argentina	41,131.23	2%
	Otros países	649,559.33	20%
	Total	2,474,435.31	

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Al igual que en Puerto Santo Tomás de Castilla, en la **Tabla B.3.3.3** se refleja que los Estados Unidos de América, fue el principal país de origen y destino del Puerto Quetzal, con el **37%** para las exportaciones y el **39%** para las importaciones, con productos de importación tales como azufre a granel, aceite de soya, arroz, benceno, carbón, carga contenerizada, combustible, fertilizante, gas, granos destilados, harina de soya, maquinaria, maíz, soda ash, soda cáustica, trigo, vehículos, y para la exportación el azúcar a granel, azúcar en sacos y carga general.



Infografía 27

Puerto Quetzal, movilidad marítima hacia Centroamérica en 2025, en toneladas métricas.

La **Infografía 27** e **Infografía 28** muestra las toneladas métricas movilizadas vía marítima entre Puerto Quetzal y países centroamericanos en 2025, mostrando que El Salvador, Panamá, Honduras, Costa Rica y Nicaragua concentran los principales flujos; desde Puerto Quetzal se movilizaron **50,841** toneladas métricas hacia la región, lo que representa una variación del -38 % respecto al 2024, mientras que las operaciones con origen en dichos países hacia Puerto Quetzal sumaron **23,523** toneladas métricas, con una variación del -29 %.



Fuente: Elaboración propia CPN

Infografía 28

Puerto Quetzal, movilidad marítima desde Centroamérica en 2025, en toneladas métricas.

A través del Canal de Panamá se movilizaron **8.5 millones de toneladas de importación** y **0.8 millones de exportación** desde y hacia Puerto Quetzal.



Fuente: Elaboración propia CPN



Foto: Puerto Quetzal

B.3.4. Puerto Barrios

Con la **Tabla B.3.4.1** e **Infografía 29**, podemos observar el movimiento de carga por región, cuyo principal destino lo constituye la Costa Este de Norteamérica, especialmente los Estados Unidos de América en donde el banano ocupa la primera posición con ese destino, mientras que para otros destinos tenemos la carga que se dirige hacia República Dominicana.

Tabla B.3.4.1

Puerto Barrios, comercio exterior por la vía marítima por región en 2025, en toneladas métricas.

Región	Importación	Exportación	Importación y Exportación	% par.	Variación 2024/2025
Costa Este Norteamérica	2,665,990.94	2,426,862.93	5,092,853.87	90%	▲3%
Caribe	296,221.22	269,651.44	565,872.65	10%	▲3%
Total	2,962,212.16	2,696,514.36	5,658,726.53		▲3%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Infografía 29

Puerto Barrios, conectividad marítima en 2025.

128



Fuente: Elaboración propia CPN

10% de la carga en Puerto Barrios se moviliza desde y hacia la región de El Caribe, como punto de transbordo para el resto de destinos.



La **Tabla B.3.4.2** presenta una comparación a nivel del Sistema Portuario Nacional, en donde se observa una marcada concentración del movimiento de carga hacia Estados Unidos de América, que representando el **58%** del total, seguido por China Continental con **9%** y Colombia con **5%**, lo que evidencia una fuerte actividad comercial con este mercado. Esta misma tendencia se refleja en Puerto Santo Tomás de Castilla, donde Estados Unidos de América concentra el 64% del volumen movilizado, superando incluso la proporción nacional, mientras que China y Colombia mantienen participaciones del **12%** y **3%**, respectivamente. En Puerto Quetzal, aunque existe una mayor diversificación de socios comerciales, Estados Unidos de América continúa liderando con **45%**, acompañado por China Continental **12%** y Colombia **8%**, lo que confirma que, pese a las diferencias en estructura, los Puertos de Guatemala mantienen como socio predominante a Estados Unidos de América, complementado por mercados secundarios con menor participación y Puerto Barrios que concentra el **90%** también con los Estados Unidos de América.

Tabla B.3.4.2

Sistema Portuario Nacional, principales socios comerciales de importación y exportación en 2025, en toneladas métricas.

Sistema Portuario Nacional		
Top 3	Importación y Exportación	% par.
Estados Unidos de América	18,159,309	▲ 58%
China Continental	2,894,145	▲ 9%
Colombia	1,623,007	▲ 5%

Puerto Santo Tomás de Castilla		
Top 3	Importación y Exportación	% par.
Estados Unidos de América	5,650,298	▲ 64%
China Continental	1,016,295	▲ 12%
Colombia	272,597	▲ 3%

Puerto Barrios		
Top 3	Importación y Exportación	% par.
Estados Unidos de América	5,092,853.87	▲ 90%
Caribe	565,872.65	▲ 10%

Puerto Quetzal		
Top 3	Importación y Exportación	% par.
Estados Unidos de América	7,416,157.53	▲ 45%
China Continental	1,914,217.18	▲ 12%
Colombia	1,358,189.31	▲ 8%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

El **90%** del movimiento comercial en Puerto Barrios fue el **banano como producto líder** de exportación hacia Estados Unidos.



Foto: Puerto Barrios



B.3.5 Comercio Exterior de Guatemala

que Circula por el Canal de Panamá, Sistema Portuario Nacional 2025

En la **Tabla B.3.5.1**, se detalla el movimiento del comercio exterior de Guatemala que transitó por el Canal de Panamá. En 2025 la región asiática fue el socio más relevante de Puerto Santo Tomás de Castilla, con una variación del **185%**, impulsado sobre todo por las exportaciones (incremento en la exportación de mena de níquel). La Costa Oeste de Norteamérica registra una variación de **137%**. La Costa Oeste de Suramérica también registró una variación positiva de **16%**, aunque con menor peso relativo del total. Oceanía es la única región con una variación negativa del **-17%**, mostrando una reducción de actividad comercial.

En Puerto Quetzal se puede apreciar que la Costa Este de Norteamérica es la región dominante, y una variación positiva del **17%** respecto al 2024, sosteniendo la fuerza comercial del puerto. África muestra un incremento del **512%**. Esto sugiere que es un mercado emergente para el puerto. Europa mostró una variación **2%**, manteniendo una participación moderada. Mientras la Costa Este de Suramérica cae un 30%, y el Caribe presenta la mayor reducción con **-57%**, lo que evidencia una contracción en estas rutas.

Tabla B.3.5.1

Comparativo del comercio exterior por puerto que transitó por el Canal de Panamá en 2025, en toneladas métricas.

Puerto Santo Tomás de Castilla					
Región	Importación	Exportación	Importación y Exportación	% par.	Variación
Asia	224,215	1,011,233	1,235,447	89%	▲185%
Costa Oeste Suramérica	80,218	14,207	94,426	7%	▲16%
Costa Oeste Norteamérica	34,042	23,124	57,166	3.8%	▲137%
Oceanía	922	1,166	2,087	0.2%	▼-17%
Total	339,397	1,049,729	1,389,126		▲157%
Puerto Quetzal					
Región	Importación	Exportación	Importación más	% par.	Variación
Costa Este Norteamérica	6,669,833	246,034	6,915,867	74%	▲17%
Costa Este Suramérica	1,693,909	41,131	1,735,040	18%	▼-30%
África	3,027	381,285	384,312	4%	▲512%
Europa	167,958	157,429	325,387	3%	▼-27%
Caribe	33,091	9,943	43,034	1%	▼-57%
Total	8,567,819	835,822	9,403,641		▲4%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



199% fue el crecimiento del comercio exterior para el mercado asiático en Puerto Santo Tomás de Castilla.

La **Infografía 30** muestra que Puerto Quetzal movilizó un total de **9,403,641** toneladas métricas a través del Canal de Panamá, indicando una marcada asimetría en los flujos comerciales, ya que recibe **8,567,819** toneladas desde el Atlántico hacia el Pacífico, mientras que solo envía **835,822** toneladas en dirección contraria. Esto significa que el puerto recibe diez veces más carga de la que exporta por esta vía, resultado directo de su ubicación en el litoral Pacífico que lo hace depender del Canal de Panamá para conectarse con mercados atlánticos, como Estados Unidos de América, el Caribe y Europa. En consecuencia, el tránsito por el Canal es un elemento crítico para su operación, reflejando que la actividad portuaria está orientada principalmente al abastecimiento desde el Atlántico, mientras que las exportaciones hacia esa zona representan un volumen significativamente menor.

Infografía 30

Puerto Quetzal, movimiento de carga desde y hacia el Canal de Panamá en 2025.



Fuente: Elaboración propia CPN

Con la **Infografía 31** se muestran los resultados para Puerto Santo Tomás de Castilla, con un total de **1,389,126** toneladas métricas a través del Canal de Panamá, esto como resultado del tránsito hacia el Pacífico que representó **1,049,729** toneladas métricas en comparación con lo que recibe desde esa región que fueron **339,397** toneladas métricas, es decir, aproximadamente tres veces más. Este patrón se explica por su ubicación en el litoral Atlántico, lo que hace que la mayor parte de su carga destinada a mercados del Pacífico necesariamente cruce el Canal de Panamá. En consecuencia, Santo Tomás cumple un rol más orientado a la exportación hacia la cuenca del Pacífico, a diferencia de puertos como Quetzal, que dependen del Canal para recibir carga desde el Atlántico, reflejando así dos dinámicas logísticas complementarias dentro del sistema portuario nacional.

Infografía 31

Puerto Santo Tomás de Castilla, movimiento de carga desde y hacia el Canal de Panamá en 2025.



Fuente: Elaboración propia CPN

De acuerdo con las estadísticas de la Autoridad del Canal de Panamá, en 2025 Guatemala ocupó la posición número 12 de países por flujo de carga con más de 10 millones de toneladas que transitan por esa vía, según lo publicado en el enlace: [t](#).

B.4. Principales Productos

Tabla B.4.1

Sistema Portuario Nacional, 10 principales productos de importación y exportación en 2025, en toneladas métricas.

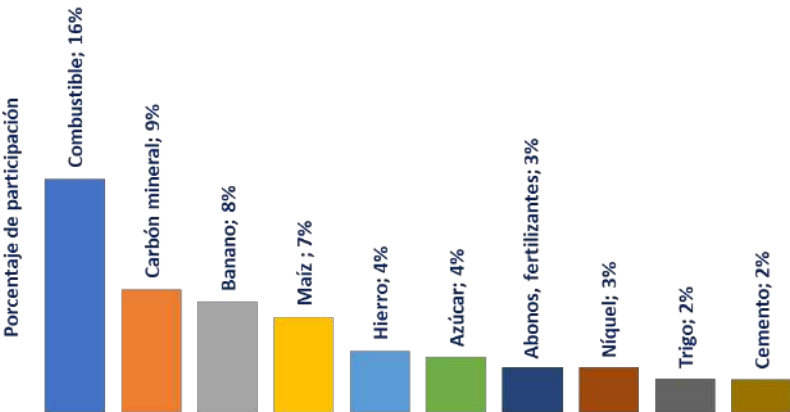
No	Producto	Importación y Exportación	% part.	Variación 24/25
1	Combustible	5,069,393	16%	▲7%
2	Carbón mineral	2,682,503	9%	▲8%
3	Banano	2,420,251	8%	▲15%
4	Maíz	2,089,567	7%	▲9%
5	Hierro	1,345,904	4%	▲6%
6	Azúcar	1,213,666	4%	▲142%
7	Abonos, fertilizantes	991,784	3%	▲2%
8	Níquel	979,901	3%	▲105%
9	Trigo	743,007	2%	▲7%
10	Cemento	723,726	2%	▲33%
11	Otros productos de importación y exportación	12,780,428		
Total 2025		31,040,131		

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Para el caso de Puerto Quetzal, en esta sección no se incluye el tonelaje movilizado por la Terminal Portuaria Especializada de Contenedores y si incluye la Terminal Especializada Boyas San José.

Gráfico B.4.1

Sistema Portuario Nacional, porcentaje de participación de los 10 principales productos de importación y exportación en 2025, en toneladas métricas.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Con el Gráfico B.4.1, se observa la participación de los 10 principales productos en importación y exportación que se movilizaron a través de los Puertos de Guatemala, sobre un total de 31.04 millones de toneladas métricas.



En 2025, el consumo de combustibles en Guatemala aumentó debido al crecimiento del parque automotor y la expansión industrial y comercial, mientras que el carbón mineral continuó siendo clave como fuente térmica en industrias como la cementera, ladrillera, calera y azucarera, además de aportar una fracción a la generación eléctrica como alternativa estable y de bajo costo. Al mismo tiempo, las importaciones de maíz crecieron por la caída de la producción nacional, lo que generó riesgos de desabastecimiento y llevó al Gobierno

a autorizar contingentes sin aranceles, incluido el establecido en el Acuerdo Ministerial No. 569-2025 para asegurar el suministro y estabilizar precios.

En paralelo, las importaciones de hierro aumentaron por la mayor demanda del sector de la construcción e industrial, impulsada por el dinamismo de obras y manufactura, los resultados se pueden visualizar en la **Tabla B.4.2.**

Tabla B.4.2

Sistema Portuario Nacional, 10 principales productos de importación, 2025 en toneladas métricas.

No	Producto	Importación	% part.	Variación 24/25
1	Combustible	5,047,271	23%	▲ 31%
2	Carbón mineral	2,682,503	12%	▲ 8%
3	Maíz	2,089,567	9%	▲ 9%
4	Hierro	1,345,904	6%	▲ 6%
5	Abonos, fertilizante	980,619	4%	▲ 1%
6	Trigo	743,007	3%	▲ 7%
7	Cemento	723,726	3%	▲ 33%
8	Papel, bobinas y pacas	660,862	3%	▲ 4%
9	Harina de soya	512,127	2%	▼ -2%
10	Gas	423,380	2%	▲ 2%
11	Otros productos de importación	6,824,159		
	Total 2025	22,033,124		

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

105% fue el crecimiento del volumen total de las **exportaciones de níquel** en 2025.



Foto: Puerto Santo Tomás de Castilla

Informe Estadístico Portuario 2025

Sistema Portuario Nacional

Las exportaciones de banano en 2025 mostraron un aumento impulsado por la fuerte demanda de Estados Unidos, que absorbió alrededor del 95% del volumen exportado, consolidando al país como un proveedor estratégico en ese mercado. La eficiencia logística, la calidad del producto y la ventaja geográfica fortalecieron aún más su competitividad frente a otros exportadores como Ecuador y Costa Rica, como se muestra en la **Tabla B.4.3**.

Por otra parte, las exportaciones de azúcar y aceite de palma también registraron incrementos relevantes durante 2025. El azúcar creció apoyado en un entorno internacional favorable, impulsado por mejores precios internacionales y una demanda externa robusta. El aceite de palma, en tanto, incrementó sus ventas gracias a la expansión de la capacidad, procesos industriales

más eficientes y una creciente demanda en América del Norte, Europa y Asia. Este dinamismo también se reflejó en el crecimiento de las grasas y aceites comestibles, que figuraron entre los productos no tradicionales de mayor expansión.

El aumento de las exportaciones de níquel en 2025 se debió principalmente al levantamiento de las sanciones sobre el sector minero, lo que permitió retomar la comercialización del mineral tras un largo periodo de inactividad. Este factor, sumado a una inversión de reactivación y al alza en los precios internacionales del níquel (impulsada por la demanda de baterías para vehículos eléctricos), permitió que Guatemala volviera a posicionarse como un proveedor clave en el mercado global, especialmente hacia China y Europa (los listados completos de productos se pueden observar en la tabla de datos en **Anexo 8**).

Tabla B.4.3

Sistema Portuario Nacional, 10 principales productos de exportación en 2025, en toneladas métricas.

No	Producto	Exportación	% part.	Variación 24/25
1	Banano	2,251,531	25%	▲ 7%
2	Azúcar	1,213,666	13%	▲ 142%
3	Níquel	979,901	11%	▲ 105%
4	Aceite de palma	423,639	5%	▼ -3%
5	Melón	280,048	3%	▼ -4%
6	Otras industrias	279,978	3%	▲ 2%
7	Melaza	265,257	3%	▼ -43%
8	Alcohol	134,611	1%	▲ 25%
9	Plátano	134,541	1%	▼ -3%
10	Piña	130,845	1%	▼ -14%
11	Otros productos de exportación	2,912,989		
	Total 2025	9,007,006		

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Plataforma centralizada que simplifica, coordina y agiliza todos los trámites, permisos y documentos necesarios para exportar mercancías desde el país, gestionada por **AGEXPORT**.



B.4.1 Puerto Santo Tomás de Castilla

En la **Tabla B.4.1.1** se visualiza la tendencia en 2025 para las importaciones con **4.92** millones de toneladas métricas frente a **3.84** millones de toneladas métricas de exportaciones, 56% y 44% respectivamente, con una diferencia de 1.08 millones de toneladas entre ambas.

Tabla B.4.1.1

Sistema Portuario Nacional, principales socios comerciales de importación y exportación en 2025, en toneladas métricas.

No	Producto	Importación		Variación 24/25
		Tm.	% part.	
1	Combustible	1,039,957	21%	▲ 19%
2	Maíz	459,392	9%	▲ 166%
3	Otras industrias	352,952	7%	▲ 23%
4	Carbón mineral	279,065	6%	▲ 38%
5	Papel, productos de papel impresos	240,670	5%	▼ -15%
6	Abonos, fertilizante	190,561	4%	▲ 52%
7	Otros productos químicos	177,528	4%	▲ 22%
8	Arcilla	170,610	3%	▲ 400%
9	Productos plásticos	166,181	3%	▼ -4%
10	vehículos automotores	122,828	2%	▲ 41%
11	Otros productos de importación	1,721,571	35%	
Total		4,921,317		
No	Producto	Exportación		Variación 24/25
		Tm.	% part.	
1	Níquel	979,901	26%	▲ 54%
2	Banano	631,004	16%	▲ 32%
3	Aceite de palma	423,639	11%	▼ -3%
4	Otras industrias	279,978	7%	▲ 2%
5	Melón	232,685	6%	▲ 5%
6	Textiles, prendas vestir, cuero	128,872	3%	▼ -22%
7	Sandía	109,424	3%	▼ -7%
8	Hortalizas	105,269	3%	▼ -27%
9	Otros alimentos	96,660	3%	▲ 12%
10	Bebidas alcohólicas o artificiales	91,813	2%	▼ -3%
11	Otros productos de exportación	763,207	20%	
Total		3,842,451		

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

59% de las **exportaciones** por la vía marítima del país, se concentraron en **banano, azúcar y níquel**, en 2025.



Foto: Puerto Santo Tomás de Castilla

Infografía 32

Puerto Santo Tomás de Castilla, principales productos en 2025.

En la **Infografía 32**, vemos que Puerto Santo Tomás de Castilla cumple un papel estratégico al abastecer al país de insumos críticos, mientras sostiene flujos exportadores basados en recursos naturales y productos agroindustriales.



Fuente: Elaboración propia CPN

En la **Tabla B.4.1.2**, se observa que los granos alimenticios durante el 2025 en Puerto Santo Tomás de Castilla se posicionaron como productos emergentes, y según la proyección para finales del 2026 se estima un movimiento cercano a las **916,212** toneladas métricas, mostrando una variación positiva del **169%** para las importaciones de estos. Es importante destacar que estos nuevos productos se iniciaron a movilizar en diciembre de 2023 y se posicionan en la dirección de volúmenes de carga que se están redireccionando

de Puerto Quetzal hacia los puertos del Caribe, principalmente en Puerto Santo Tomás de Castilla y que seguramente continuarán mostrando un crecimiento positivo en los próximos años, posicionándose como una carga cautiva para el puerto.

Como parte de los productos que han aumentado su variación en comparación con 2024, tenemos la arcilla con más del 400%, materia prima que se utiliza para la fabricación de ladrillos y piso.

Tabla B.4.1.2

Puerto Santo Tomás de Castilla, movimiento de nuevos productos de importación, 2023-2025 en toneladas métricas.

Nombre del producto	2023	2024	2025	Valor proyectado promedio 2026	variación 24/25
Maíz	43,000	172,851	459,392	712,447	▲ 166%
Harina	0	41,416	115,841	159,919	▲ 180%
Arroz	0	22,813	61,991	43,846	▲ 172%
Total graneles comestibles	43,000	237,080	637,224	916,212	▲ 169%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



B.4.2 Puerto Barrios

Tabla B.4.2.1

Sistema Portuario Nacional, principales socios comerciales de importación y exportación en 2025, en toneladas métricas.

En la **Tabla B.4.2.1** se presenta la información de Puerto Barrios del 2025, el cual se distingue por un flujo comercial equilibrado, con una clara orientación a la exportación de productos agrícolas, siendo el banano el producto principal.

En el segmento de graneles sólidos, es importante destacar el inicio del movimiento de carga de nuevos productos como clinker, muriato de potasio, urea y nitrato. El volumen total movilizado alcanzó un total de 65 mil toneladas métricas (clinker con el 75% de participación en los graneles sólidos), ubicándose en la posición 12 del ranking general. Su incorporación resulta relevante, ya que representan nuevas líneas de carga que comenzaron a operar por este puerto después 11 años de inactividad en estos, ampliando la diversidad de productos atendidos y evidenciando una evolución en la dinámica comercial de la terminal.

No	Producto	Importación		Variación 24/25
		Tm.	% part.	
1	Combustible	362,861	12%	▲ 7%
2	Mercadería Variada	342,520	12%	▲ 21%
3	Papel, bobinas y pacas	231,030	8%	▼ -2%
4	Cemento	223,015	8%	▲ 85%
5	Papel y Cartón	189,163	6%	▼ -3%
6	Banano	168,720	6%	▼ -5%
7	Resina	116,709	4%	▲ 70%
8	Piña	107,282	4%	▼ -20%
9	Alimentos (Carnes, Vegetales)	98,052	3%	▲ 145%
10	Vehículos	70,783	2%	▲ 4%
11	Otros productos de importación	1,122,860	38%	
Total		2,962,212		
No	Producto	Exportación		Variación 24/25
		Tm.	% part.	
1	Banano	1,620,527	60%	▲ 10%
2	Plátano	134,541	5%	▲ 22%
3	Piña	130,845	5%	▼ -14%
4	Café	90,186	3%	▼ -12%
5	Melón	47,363	2%	▼ -33%
6	Azúcar	25,189	1%	▼ -9%
7	Fertilizante Sacos	11,165	0.4%	▼ -20%
8	Alimentos, Vegetales, Brocolí	7,985	0.3%	▼ -70%
9	Cardamomo	3,784	0.1%	▼ -74%
10	Cartón	1,297	0.05%	▲ 172%
11	Otros productos de exportación	623,632	23%	
Total		2,696,514		

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Informe Estadístico Portuario 2025

Sistema Portuario Nacional

Infografía 33

Puerto Barrios, principales productos en 2025.

La **Infografía 33**, muestra que Puerto Barrios continúa definiéndose como un puerto exportador especializado, donde el banano domina con claridad las operaciones, acompañado por otras frutas tropicales como plátano y piña.



Fuente: Elaboración propia CPN

138

Puertos GT

Boletín Portuario Digital

Comisión Portuaria Nacional

12

Emisión de Boletines Anuales

Edición enfocada en la socialización de información estadística y noticias de interés del sector portuario nacional e internacionales.

Foto: Puerto Barrios



B.4.3 Puerto Quetzal

La **Tabla B.4.3.1** e **Infografía 34** presenta las cantidades de los principales productos, manteniendo el carbón y maíz en las primeras posiciones de toda la carga, en dicha tabla se observa que las importaciones en Puerto Quetzal se caracterizan por una marcada dependencia de materias primas y productos básicos. El carbón, el maíz y el hierro encabezan la lista, representando una proporción significativa del volumen total importado. Esta concentración sugiere que el puerto desempeña un papel vital en la cadena de suministro para el abastecimiento materias primas para la industria local, la agricultura y la construcción.

Un aspecto relevante para la economía de Guatemala lo representa la exportación de azúcar, principalmente por Puerto Quetzal ya que por dicho puerto se movilizaron durante el 2025 un total de 1.652 millones de toneladas métricas, lo que representó el 92.6% del total exportado, en contraposición al 4.82% movilizado en Puerto Santo Tomás de Castilla, el 1.36% por Puerto Barrios y el 1.12% restante que se movilizó por la vía terrestre. Para este producto, las modalidades de embarque la que predominó fue la que se despachó en sacos como carga suelta con 34%, en la modalidad a granel (cargada a buques por banda) 33%, en contenedores 32% y en plataformas por medio de transporte terrestre el restante 2%.

Como se indicó al inicio de esta sección Puerto Quetzal, no incluye el tonelaje movilizado por la Terminal Portuaria Especializada de Contenedores y si incluye la Terminal Especializada Boyas San José.

Tabla B.4.3.1

Puerto Quetzal, movimiento de principales productos de importación y exportación en 2025, en toneladas métricas.

No	Producto	Importación		Variación 24/25
		Tm.	% part.	
1	Combustible	3,644,453	26%	▲ 3%
2	Carbón mineral	2,403,438	17%	▲ 10%
3	Maíz	1,630,175	12%	▼ -7%
4	Hierro	1,345,904	10%	▲ 6%
5	Fertilizante	790,058	6%	▼ -6%
6	Trigo	743,007	5%	▲ 7%
7	Harina de Soya	512,127	4%	▼ -2%
8	Cemento	500,710	4%	▲ 18%
9	Gas	423,380	3%	▲ 2%
10	Químicos	182,161	1%	▼ -2%
11	Otros productos de importación	1,974,183	14%	
Total		14,149,596		
No	Producto	Exportación		Variación 24/25
		Tm.	% part.	
1	Carga contenerizada variada	840,933	34%	▼ -12%
2	Azúcar en sacos	607,756	25%	▲ 158%
3	Azúcar a granel	580,721	24%	▲ 80%
4	Melaza	265,257	11%	▼ -43%
5	Alcohol	134,611	5%	▲ 147%
6	Combustible	22,122	1%	▲ 179%
7	Hierro	16,641		
Total		2,468,041		

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Infografía 34

Puerto Quetzal, principales productos en 2025.

Con la finalidad de ampliar la información, las tablas de productos por puerto se pueden observar en la sección de anexos (ver tabla de datos en **Anexo 8**).



Fuente: Elaboración propia CPN



B.5 Recalada de Buques

El arribo de buques a los puertos durante el 2025 presentó un incremento del 2% con 56 recaladas (Recalada: Llegar, después de una navegación, a la vista de un punto de la costa, como fin de viaje o para, después de reconocido, continuar su navegación) más en comparación con el 2024, acompañado de un crecimiento del 13% en el movimiento total de carga, reflejando nuevamente un mejor aprovechamiento de los espacios de carga de los buques.

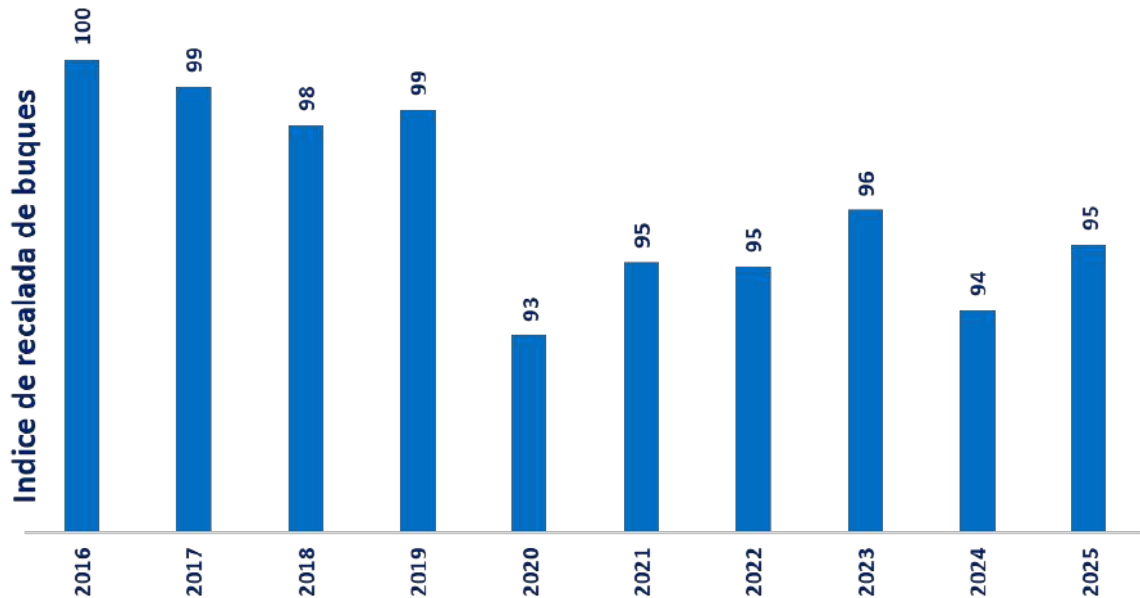
Para el caso de los buques arribados a Puerto Quetzal, al igual que en las secciones anteriores, incluye todas las terminales especializadas ubicadas en el interior del Puerto y también las terminales que se ubican en Boyas San José.

B.5.1 Sistema Portuario Nacional

El índice de recaladas mide el comportamiento histórico del volumen de buques que atracan en un puerto para efectuar operaciones de carga y descarga en un tiempo definido. Según el **Gráfico B.5.1.1**, aunque la tendencia de arribos ha declinado desde 2016, el volumen de carga ha crecido; este fenómeno responde a la implementación de economías de escala, donde buques de mayor calado optimizan el transporte de mercancías.

Gráfico B.5.1.1

Sistema Portuario Nacional, índice de recaladas por puerto, 2016-2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Informe Estadístico Portuario 2025

Sistema Portuario Nacional

Infografía 35

Sistema Portuario Nacional, total de buques atracados en 2025.

En la **Infografía 35**, se tiene que el mayor porcentaje de los buques atracaron en Puerto Santo Tomás de Castilla con el **45%**, Puerto Quetzal **37%** y Puerto Barrios **18%**.

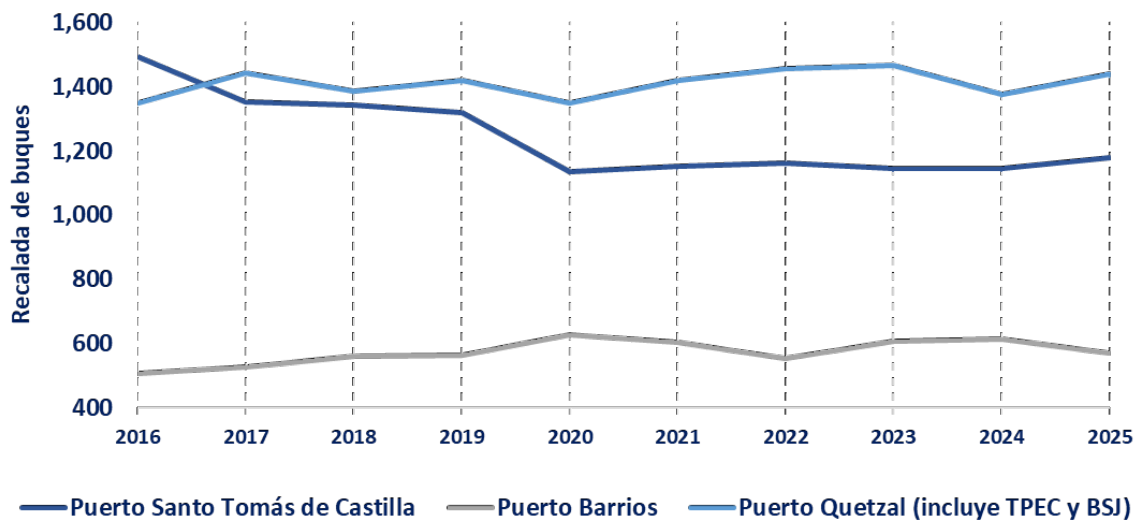


Fuente: Elaboración propia CPN

En el **Gráfico B.5.1.2**, se presentan los resultados para cada puerto del 2016 al 2025, donde se visualiza que el comportamiento de Puerto Quetzal a partir de mediados de 2016 superó a los buques atendidos en Puerto Santo Tomás de Castilla, tendencia que se ha mantenido hasta la fecha.

Gráfico B.5.1.2

Sistema Portuario Nacional, índice de recaladas por puerto, 2016-2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



En cuanto a las tasas de variación históricas, en la **Tabla B.5.1.1** se observa que en 2025 para todo el Sistema Portuario Nacional esta se posicionó en 2%, con una diferencia de 56 buques más en relación con el 2024, incrementando en número los convencionales o de carga general y los de granel sólido.

Tabla B.5.1.1

Sistema Portuario Nacional, recaladas por puerto en 2025.

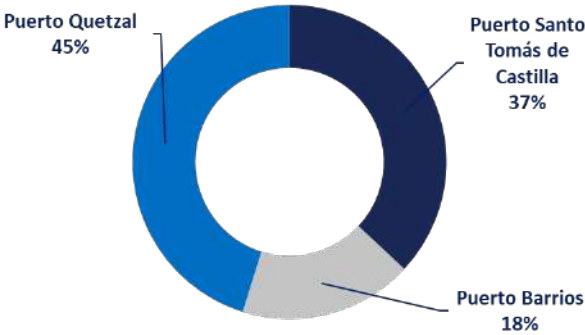
Puerto	Año	Acumulado	% var. año anterior
Puerto Santo Tomás de Castilla	2019	1,319	▼ -2%
	2020	1,136	▼ -14%
	2021	1,153	▲ 1%
	2022	1,161	▲ 1%
	2023	1,146	▼ -1%
	2024	1,144	▼ -2%
	2025	1,179	▲ 3%
Puerto Barrios	2019	564	▲ 1%
	2020	626	▲ 11%
	2021	602	▼ -4%
	2022	554	▼ -8%
	2023	608	▲ 10%
	2024	614	▲ 1%
	2025	570	▼ -7%
Puerto Quetzal	2019	1,243	▲ 5%
	2020	1,164	▼ -6%
	2021	1,221	▲ 5%
	2022	1,248	▲ 2%
	2023	1,240	▼ -1%
	2024	1,156	▼ -7%
	2025	1,235	▲ 7%
Boyas San José	2019	178	▲ 19%
	2020	187	▲ 5%
	2021	199	▲ 6%
	2022	208	▲ 5%
	2023	225	▲ 8%
	2024	220	▼ -2%
	2025	206	▼ -6%
Sistema Portuario Nacional	2019	3,304	▲ 4%
	2020	3,113	▼ -6%
	2021	3,175	▲ 2%
	2022	3,171	▼ -1%
	2023	3,219	▲ 2%
	2024	3,134	▼ -3%
	2025	3,190	▲ 2%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Porcentualmente Puerto Quetzal se sitúa un 8% sobre Puerto Santo Tomás de Castilla y 27% sobre Puerto Barrios, lo que se ilustra en el **Gráfico B.5.1.3**.

Gráfico B.5.1.3

Sistema Portuario Nacional, participación porcentual de recaladas de buques por puerto en 2025.



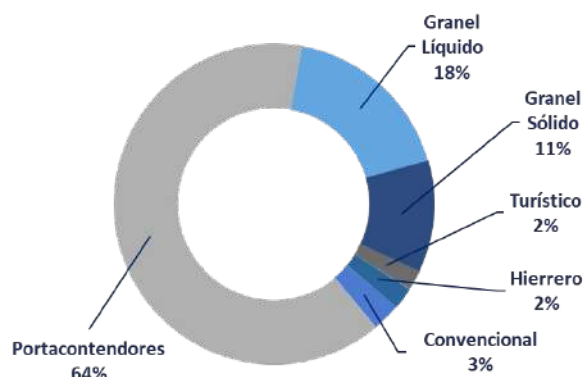
Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Gráfico B.5.1.4

Sistema Portuario Nacional, participación porcentual por tipo de buque en 2025.

Porcentualmente, de acuerdo con el **Gráfico B.5.1.4**, los buques portacontenedores son los que tuvieron mayor participación, alcanzando el **60%** del total, pero se debe considerar que estos son los que menor tiempo de operaciones requieren para las operaciones de carga y descarga, con un tiempo medio atracado en los tres puertos de 22 horas.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Como complemento al **Gráfico B.5.1.2** y la **Tabla B.5.1.3** muestra los resultados de las recaladas por tipo de buque y la variación con relación al año 2024, teniendo que para un incremento de carga a nivel portuario del 13%, estos presentaron únicamente un 2% de variación (ver tabla de datos mensuales 2025 en **Anexo 7**).

Tabla B.5.1.2

Sistema Portuario Nacional, recaladas por tipo, 2019–2025.

	Tipo de buque	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Var. 24/25
Sistema Portuario Nacional	Portacontenedores	1,871	1,814	1,820	1,867	1,901	1,933	1,916	▼ -1%
	Granel Líquido	464	467	540	519	543	533	533	
	Granel Sólido	345	358	352	323	296	296	340	▲ 15%
	Convencional	122	126	127	128	106	69	87	▲ 26%
	Ro-Ro carros	93	89	80	80	89	73	84	▲ 15%
	Hierro	0	0	54	39	55	50	65	▲ 30%
	Turístico	98	37	10	50	61	50	60	▲ 20%
	Pesqueros	14	12	15	13	21	25	30	▲ 20%
	Refrigerado	186	113	108	105	103	53	26	▼ -51%
	Barcaza	0	0	0	0	0	17	21	▲ 24%
	Otros	50	50	40	27	26	20	13	▼ -35%
	Fragatas	23	10	11	2	5	13	11	▼ -15%
	Multipropósitos	38	37	18	18	13	2	4	▲ 100%
	Total	3,304	3,113	3,175	3,171	3,219	3,134	3,190	▲ 2%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Como dato de referencia, en la **Tabla B.5.1.3** se tiene de forma general el tonelaje promedio por atraque para todos los tipos de buque en cada uno de los puertos, cabe notar que el que mayor porcentaje de variación en 2025 lo obtuvo Puerto Santo Tomás de Castilla con **26%**, esto relacionado directamente con el incremento del 30% en el movimiento total de carga del puerto, mientras que Puerto Quetzal y Puerto Barrios mantienen valores conservadores entre las 10 mil y 14 mil toneladas por arribo.

Tabla B.5.1.3

Sistema Portuario Nacional, tonelaje medio por recalada de buques, 2023–2025.

Puerto	Recaladas/miles de TM	2023	2024	2025	Var. 24/25
Puerto Santo Tomás de Castilla	Recaladas	1,146	1,144	1,179	▲ 3%
	Miles de TM	6,850	6,756	8,764	▲ 30%
	TM promedio por buque	5,977	5,906	7,433	▲ 26%
Puerto Barrios	Recaladas/miles de TM				
	Recaladas	608	614	570	▼ -7%
	Miles de TM	4,896	5,511	5,659	▲ 3%
Puerto Quetzal	TM promedio por buque	8,052	8,975	9,928	▲ 11%
	Recaladas/miles de TM				
	Recaladas	1,465	1,376	1,441	▲ 5%
Sistema Portuario Nacional	Miles de TM	17,063	18,841	20,828	▲ 11%
	TM promedio por buque	11,647	13,692	14,454	▲ 6%
	Recaladas/miles de TM				
Sistema Portuario Nacional	Recaladas	3,219	3,134	3,190	▲ 2%
	Miles de TM	28,809	31,108	35,251	▲ 13%
	TM promedio por buque	8,950	9,926	11,050	▲ 11%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

En la **Tabla B.5.1.4**, se muestran los resultados de tonelaje movilizado por recalada asociados al tipo de carga (general, contenerizada, granel líquido y granel sólido) durante el 2025, en donde se observan los rangos de variación con relación al 2024, concentrándose los mayores resultados en el litoral Pacífico, esto separando la terminal especializada Boyas San José por la relevancia que representa para el país en el manejo de productos derivados del petróleo (hidrocarburos).

Tabla B.5.1.4

Sistema Portuario Nacional, recalada de buques por tipo y tonelaje promedio movilizado en 2025.

Puerto	Tipo de buque	Miles TM	Buques	Miles TM/recalada	Var. 24/25
Puerto Santo Tomás de Castilla	Convencional	95.46	21.00	4.55	▲ 64%
	Portacontenedores	4,349.08	827.00	5.26	▲ 12%
	Granel Líquido	1,874.89	180.00	10.42	▲ 6%
	Granel Sólido	2,444.35	114.00	21.44	▲ 17%
Puerto Barrios	Convencional	349.88	52.00	6.73	▲ 3%
	Portacontenedores	4,880.75	478.00	10.21	▲ 11%
	Granel Líquido	362.86	36.00	10.08	▲ 22%
Puerto Quetzal	Convencional	2,802.83	201.00	13.94	▲ 1%
	Portacontenedores	6,002.84	611.00	9.82	▲ 16%
	Granel Líquido	1,066.71	111.00	9.61	▼ -16%
	Granel Sólido	7,450.93	222.00	33.56	▲ 12%
Boyas San José	Granel Líquido	3,496.36	206.00	16.97	▲ 6%
Sistema Portuario Nacional	Convencional	3,248.17	274.00	11.85	▲ 20%
	Portacontenedores	15,232.66	1,916.00	7.95	▲ 12%
	Granel Líquido	6,800.82	533.00	12.76	▲ 2%
	Granel Sólido	9,895.28	336.00	29.45	▲ 7%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

El resultado del tonelaje medio por buque obedece a la profundidad de las dársenas de maniobra y de los atracaderos de cada uno de los puertos, considerando que, por factores de diseño de los buques, estos pudieran alcanzar de 12 a 14 metros de calado, lo que sobrepasa las profundidades actuales en los atracaderos. También es importante notar que, en el tonelaje medio para los buques de granel sólido, existe una diferencia de más de 11 mil toneladas entre Puerto Quetzal y Puerto Santo Tomás de Castilla.



B.5.2 Puerto Santo Tomás de Castilla

Como resultado del comportamiento y crecimiento en el movimiento de contenedores, en la **Tabla B.5.2.1 A**, **Tabla B.5.2.1 B**, **Gráfico B.5.2.1** y **Gráfico B.5.2.2**, se puede observar el crecimiento en la cantidad de este tipo de buques identificado por medio de la línea color gris con mayor valor, que continúa siendo el predominante en el puerto, con 9 buques más que en 2024, también se puede observar una reducción de 27 buques refrigerados, debido al cambio de modalidad en las exportaciones de banano pasando parte de la carga paletizada a contenerizada.

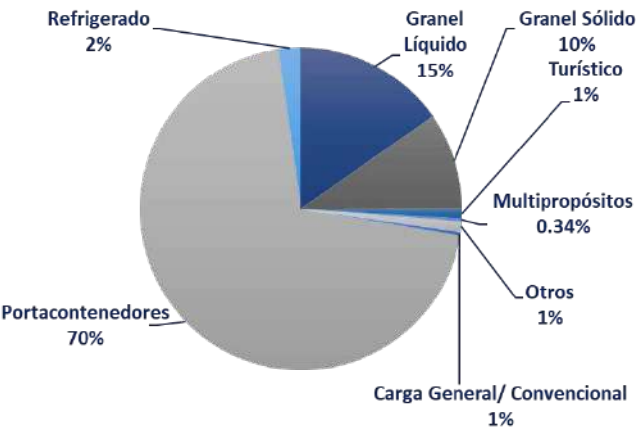
Tabla B.5.2.1 A

Puerto Santo Tomás de Castilla, histórico de recaladas por tipo de buque, 2020-2025.

Año	Carga General	Porta-contenedores	Refrigerado	Granel Líquido
2020	5	694	79	161
2021	5	664	87	207
2022	5	694	99	195
2023	2	734	96	192
2024	1	818	53	179
2025	5	827	26	180
% part.	0%	70%	2%	15%
Var.24/25	▲400%	▲1%	▼-51%	▲1%

Gráfico B.5.2.1

Puerto Santo Tomás de Castilla, participación porcentual por tipo de buque en 2025.



146 Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Tabla B.5.2.1 B

Puerto Santo Tomás de Castilla, histórico de recaladas por tipo de buque, 2020-2025.

Año	Granel Sólido	Turístico	Multi-propósitos	Otros	Total
2020	97	18	37	45	1,136
2021	126	8	18	38	1,153
2022	98	26	18	26	1,161
2023	66	21	13	22	1,146
2024	62	12	2	17	1,144
2025	114	11	4	12	1,179
% part.	10%	1%	0%	1%	
Var.24/25	▲84%	▼-8%	▲100%	▼-29%	▲3%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

70% de buques que atracaron en **Puerto Santo Tomás de Castilla**, correspondió a los **portacontenedores** en 2025.

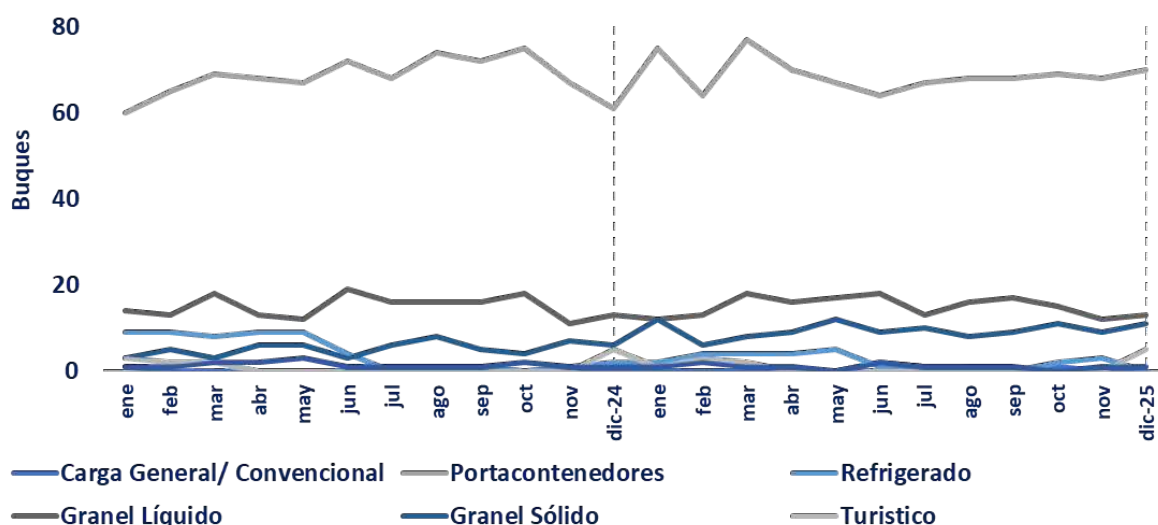


Foto: Puerto Santo Tomás de Castilla



Gráfico B.5.2.2

Sistema Portuario Nacional, índice de recaladas por puerto, 2026-2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

147

En cuanto al tonelaje de registro bruto TRB y eslora, en la **Tabla B.5.2.2** se observa que los buques no sobrepasan los 180 metros de eslora, exceptuando los cruceros y Roll on Roll Off (carreros), todo esto por las consideraciones de profundidad del muelle y canal de acceso, con las que actualmente cuenta el puerto.



Foto: Puerto Santo Tomás de Castilla

Tabla B.5.2.2

Puerto Santo Tomás de Castilla, eslora y TRB promedio de buques arribados en 2025.

Tipo de buque	No. De buques	Promedio T.R.B.	Promedio eslora m
Portacontenedores	827	18,062	178.99
Graneles Líquidos	180	24,404	172.84
Granel Sólido	114	24,362	179.92
Frigoríficos	26	9,419	138.19
Ro-Ro	13	53,457	196.28
Cruceros	11	47,898	211.52
Carga General	5	8,425	117.00
Convencionales	3	3,667	119.33

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

178 metros fue la eslora media de buques portacontenedores que atracaron en Puerto Santo Tomás de Castilla durante el 2025.



B.5.3. Puerto Barrios

En Puerto Barrios durante el 2025 se tuvo un incremento de carga del 3%, y siendo la contenerizada la de mayor flujo en el puerto, el tonelaje por recalada aumentó en un 7%, lo que contrasta con la disminución de buques de este tipo en un 8%, por lo que se deduce un mejor aprovechamiento de la capacidad de cada uno de ellos que arribó, así mismo se puede observar que durante el año se atendieron 4 buques de granel sólido.

Con la **Tabla B.5.3.1** y **Gráfico B.5.3.1**, se muestran los resultados del año 2025.

Tabla B.5.3.1

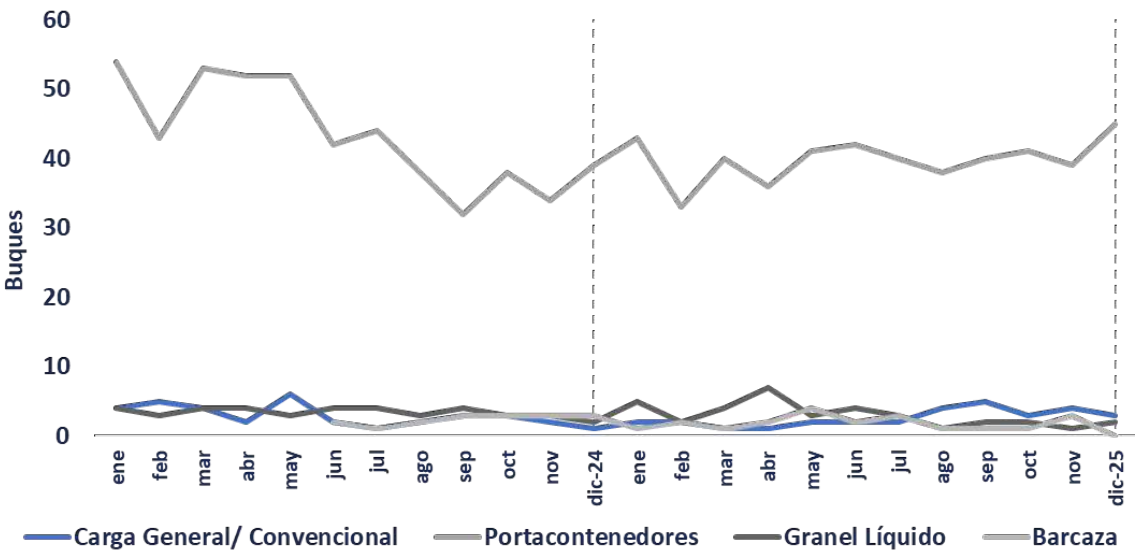
Puerto Barrios, histórico de recaladas por tipo de buque, 2020-2025.

Año	Carga General	Porta-contenedores	Refrigerado	Granel Líquido	Granel Sólido	Barcaza	Total
2020	46	508	34	38	0		626
2021	57	491	21	33	0		602
2022	51	463	6	34	0		554
2023	54	508	7	39	0		608
2024	35	521	0	41	0	17	614
2025	31	478	0	36	4	21	570
% part.	5%	84%	0%	6%	1%	4%	100%
Var.24/25	▼ -11%	▼ -8%		▼ -12%	▲ 100%	▲ 24%	▼ -7%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Gráfico B.5.3.1

Puerto Barrios, recaladas mensuales por tipo de buques en 2025.



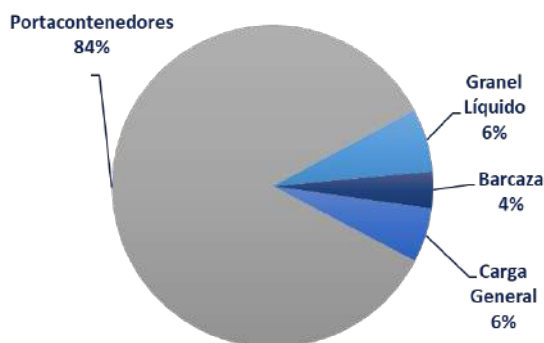
Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Derivado de la naturaleza del puerto, en el **Gráfico B.5.3.2** se observa el predominio de los buques portacontenedores los que alcanzaron el **84%** de participación en 2025, pese a la baja de estos en el total general.

Gráfico B.5.3.2

Puerto Barrios, participación porcentual por tipo de buque en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Como datos de consideración para el desarrollo del puerto, en la Tabla B.5.3.2 vemos que la eslora promedio máxima alcanzada se situó en 201m, siendo el puerto del litoral Caribe que atiende buques de mayor eslora, como resultado de la profundidad a rostro del muelle tipo espigón.

Tabla B.5.3.2

Puerto Barrios, eslora y TRB promedio de buques arribados en 2025.

Tipo de buque	No. De buques	Promedio T.R.B.	Promedio eslora m
Portacontenedores	478	26,409	201.42
Granel Líquido	36	29,653	182.65
Convencionales	32	19,340	160.17
Barcazas	21	639	64.00
Granel Sólido	3	27,141	184.97

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

60% fue la participación de **buques portacontenedores** arribados al país con un tiempo medio de operación de 22 horas en 2025.



Foto: Puerto Santo Tomás de Castilla

B.5.4. Puerto Quetzal

En Puerto Quetzal, en 2025 arribaron un total de **1,441** buques de diferentes tipos, incluyendo todas las terminales especializadas y Boyas San José, en la Tabla **B.5.4.1 A**, **Tabla B.5.4.1 B** y **Gráfico B.5.4.1**, se ilustran los resultados en el comportamiento mensual de los mismos, dato que resulta relevante considerando la época de invierno y la incidencia en las operaciones de los buques graneleros, que son los segundos en importancia del puerto.

Tabla B.5.4.1 A

Puerto Quetzal, histórico de recaladas por tipo de buque, 2020-2025.

Año	Carga General	Porta-contenedores	Carreros	Granel Líquido	Granel Sólido
2020	75	612	89	268	261
2021	65	665	80	300	226
2022	72	710	80	290	225
2023	50	659	89	312	230
2024	33	594	73	313	234
2025	51	611	84	317	222
% part.	4%	42%	6%	22%	15%
Var.24/23	▲55%	▲3%	▲15%	▲1%	▼-5%

Tabla B.5.4.1 B

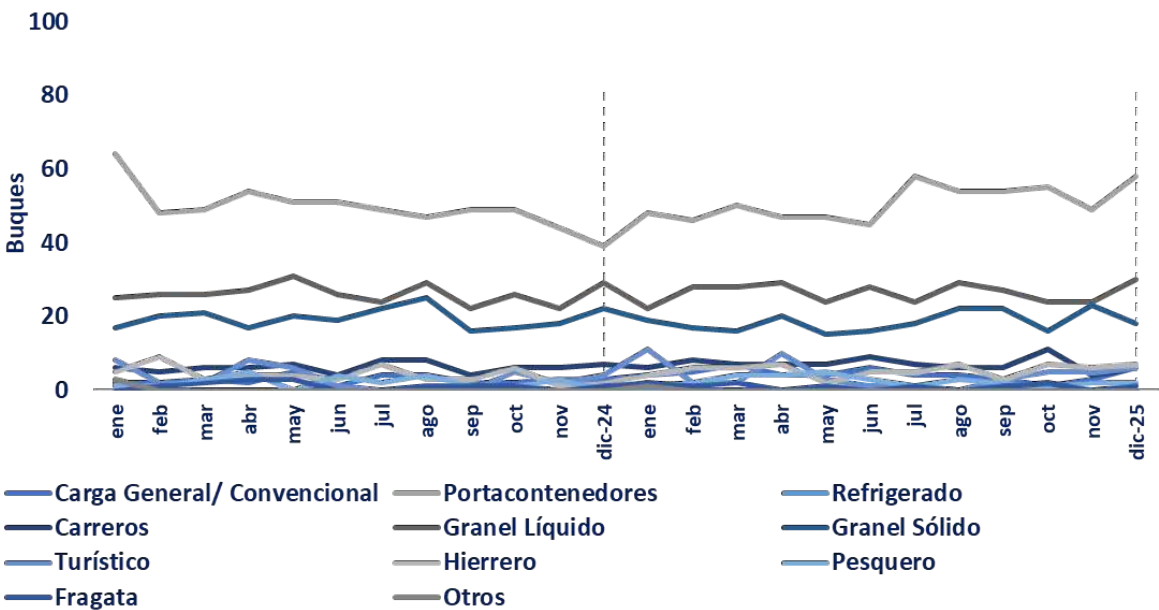
Puerto Quetzal, histórico de recaladas por tipo de buque, 2020-2025.

Año	Turístico	Hierro	Pesquero	Fragata	Otros	Total
2020	19	0	12	10	5	1,351
2021	2	54	15	11	2	1,420
2022	24	39	13	2	1	1,456
2023	40	55	21	5	4	1,465
2024	38	50	25	13	3	1,376
2025	49	65	30	11	1	1,441
% part.	3%	5%	2%	1%	0%	
Var.24/23	▲29%	▲30%	▲20%	▼-15%	▼-67%	▲5%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Gráfico B.5.4.1

Puerto Quetzal, recaladas mensuales por tipo de buque en 2025.



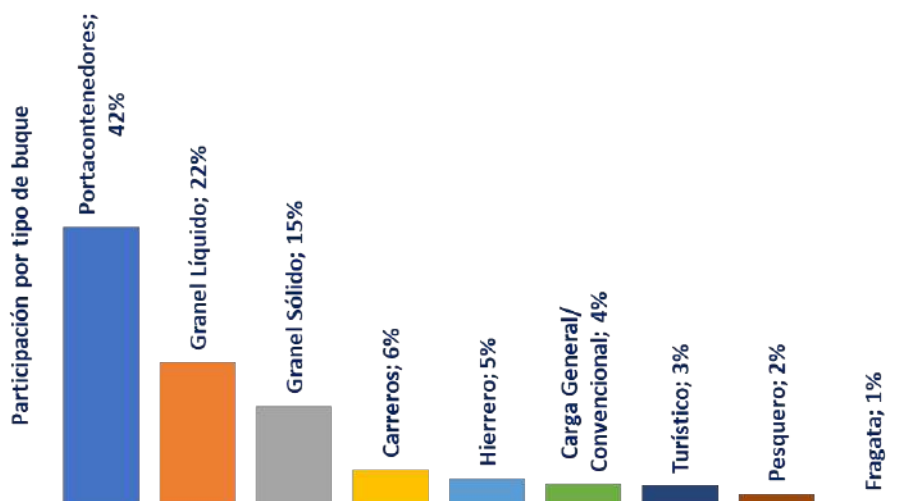
Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Gráfico B.5.4.2

Puerto Quetzal, participación porcentual por tipo de buque en 2025.

A diferencia de los puertos del Caribe, en Puerto Quetzal con el **Gráfico B.5.4.2** se observa una mayor distribución por tipo de buque, concentrando los mayores porcentajes en los portacontenedores, seguido por los de granel líquido en virtud de que por el litoral Pacífico ingresa la mayoría de combustible a nuestro país y los de granel sólido, cuyos porcentajes de carga se centran en carbón y maíz.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

La información estadística de eslora y TRB, se presenta de forma desagregada para el muelle comercial de Empresa Portuaria Quetzal y la Terminal Portuaria Especializada de Contenedores TPEC, para una mejor comprensión de los resultados del año 2025.

Un dato importante lo constituye la eslora promedio atendida en el puerto, como se puede observar en la **Tabla B.5.4.2**, los buques que mayor tiempo de ocupación de muelle demandan son los herreros, graneleros y de carga general, que promedian 190 metros de eslora a lo que se debe sumar 15 metros a proa y 15 metros a popa por razones de seguridad con el buque contiguo, lo que implica que al tener tres operando simultáneamente en el muelle comercial, no hay espacio disponible para recibir un cuarto buque en el muelle, lo que ha dado como resultado mayores tiempos de operación y de espera (fondeo), lo que ha implicado pasar de 15 en fondeo en 2023, a entre 56 y 90 días de espera, especialmente para los buques charter.

Tabla B.5.4.2

Puerto Quetzal y Terminal Portuaria Especializada de Contenedores, eslora y TRB promedio de buques arribados en 2025.

151

Puerto Quetzal			
Tipo de buque	No. De buques	Promedio T.R.B.	Promedio eslora m
Portacontenedores	327	26,584	199.69
Granelero	128	25,704	183.34
Carrero	84	59,393	200.13
Hierro	50	25,286	175.32
Tanquero	37	16,801	160.03
Carga General	34	28,787	189.29
Fragata	9	4,027	118.83
Cruceros	2	55,324	219.66
Pesquero	1	2,860	91.10
Terminal Portuaria Especializada de Contenedores			
Tipo de buque	No. De buques	Promedio T.R.B.	Promedio eslora m
Portacontenedores	284	64,907	255.97

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



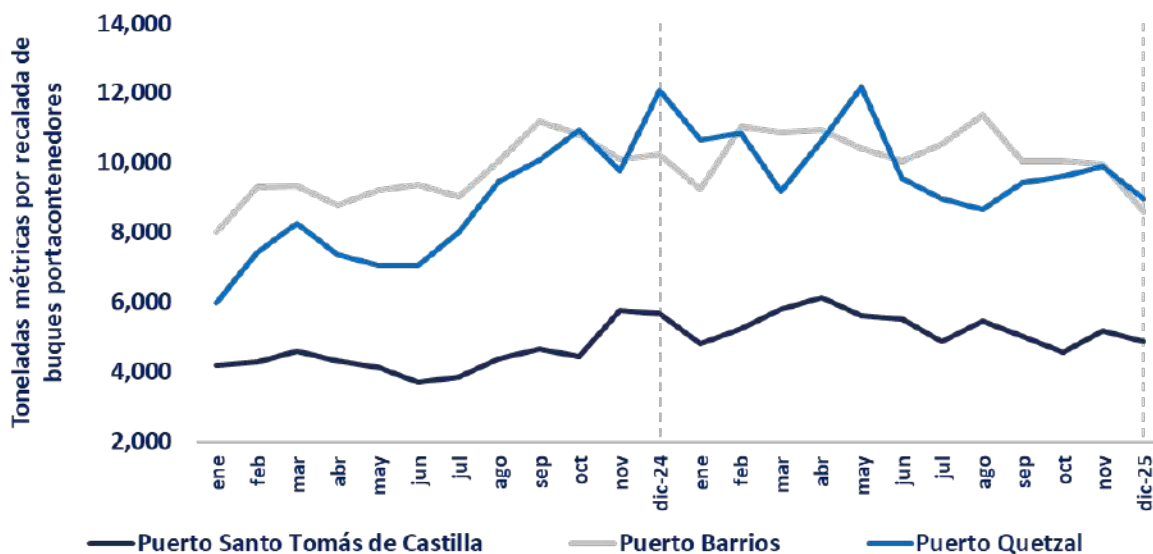
B.5.5. Buques Portacontenedores

La cantidad de contenedores por recalada se encuentra directamente relacionada con el tonelaje total en esta modalidad, tienen como objetivo la planificación operativa, en donde se tiene que considerar la asignación de recursos tales como grúas de muelle, personal de estiba, transporte terrestre entre otros, lo cual permite medir la productividad del muelle y calcular la estadía del buque en el puerto con la finalidad de evitar cuellos de botella, todo esto para poder llevar a cabo una eficiente programación de ventanas operativas y prestar un mejor servicio a los clientes.

En el **Gráfico B.5.5.1**, **Gráfico B.5.5.2** y **Gráfico B.5.5.3** observamos que el mayor tonelaje, cantidad de contenedores y su equivalente en TEUs por recalada, lo tiene Puerto Quetzal (incluye TPEC) y Puerto Barrios, lo que nos indica que la infraestructura del muelle, patios y calles tiene la capacidad de soporte para la circulación de maquinaria y apilamiento en los patios (cinco contenedores de alto y circulación de maquinaria de hasta 60 toneladas de peso, sin considerar las grúas de puerto), mientras que en Puerto Santo Tomás de Castilla se tiene el menor valor, debido a que en sus patios las estibas no sobrepasan los 3 contenedores cargados de alto, capacidad máxima de las Straddle Carrier con que cuenta el puerto y la capacidad de soporte del suelo en los patios más antiguos.

Gráfico B.5.5.1

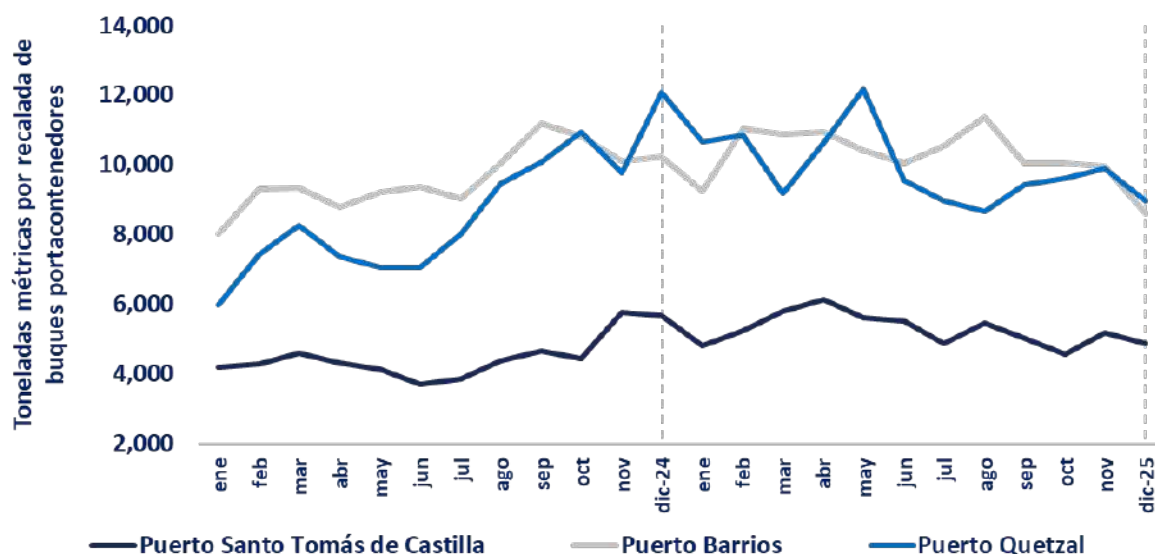
Sistema Portuario Nacional, toneladas métricas por recalada de buques portacontenedores, 2024–2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Gráfico B.5.5.2

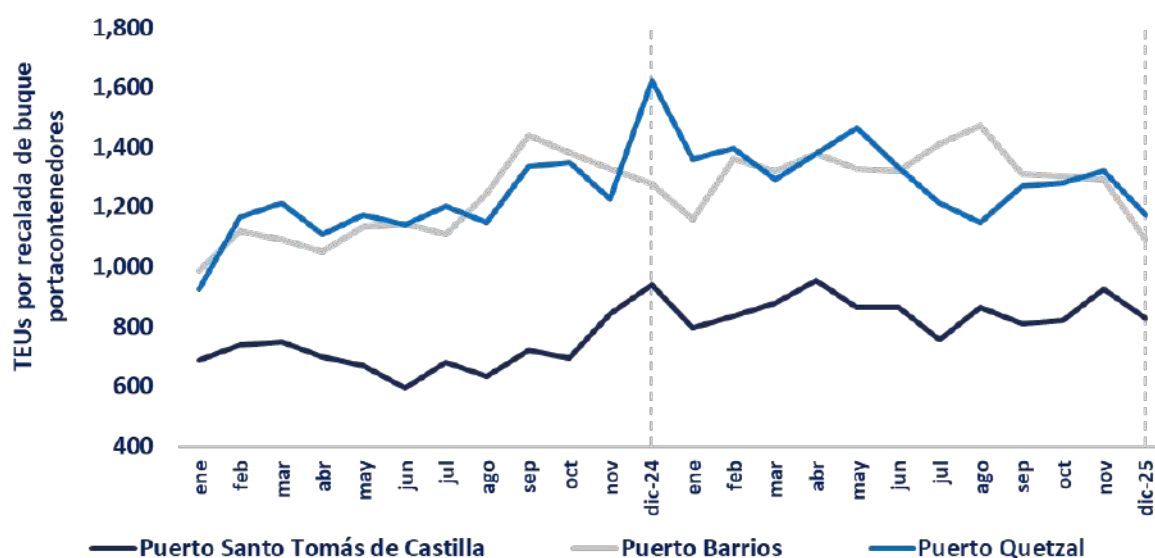
Sistema Portuario Nacional, contenedores por recalada de buques portacontenedores, 2024–2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Gráfico B.5.5.3

Sistema Portuario Nacional, TEUs por recalada de buques portacontenedores, 2024–2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Tabla B.5.5.1

Sistema Portuario Nacional, toneladas métricas de carga
contenerizada por recalada de buques
portacontenedores, 2024–2025.

Mes	Puerto Santo Tomás de Castilla TM por recalada Carga Contenerizada	Puerto Barrios TM por recalada Carga Contenerizada	Puerto Quetzal TM por recalada Carga Contenerizada
ene	4,196	8,001	5,973
feb	4,286	9,295	7,441
mar	4,603	9,323	8,250
abr	4,327	8,775	7,370
may	4,138	9,205	7,059
jun	3,715	9,358	7,044
jul	3,844	9,022	7,999
ago	4,392	10,048	9,463
sep	4,671	11,195	10,073
oct	4,427	10,829	10,933
nov	5,756	10,102	9,772
dic-24	5,664	10,226	12,080
ene	4,807	9,232	10,658
feb	5,228	11,036	10,852
mar	5,803	10,885	9,175
abr	6,121	10,925	10,627
may	5,618	10,429	12,161
jun	5,529	10,031	9,549
jul	4,877	10,548	8,964
ago	5,462	11,356	8,670
sep	5,014	10,041	9,425
oct	4,569	10,034	9,625
nov	5,178	9,956	9,906
dic-25	4,884	8,603	8,978
Prom. 2025	5,258	10,257	9,883
Prom. 2024	4,502	9,615	8,622
Var. 24/25	▲ 17%	▲ 7%	▲ 15%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Complementando los resultados de los gráficos anteriores, en la **Tabla B.5.5.1** y **Tabla B.5.5.2**, se tienen las cantidades promedio mensuales del 2024 y 2025, aunque para el caso de Puerto Barrios y Puerto Santo Tomás de Castilla, que debido a su posición geográfica en Guatemala y la cercanía a las fincas productoras de frutas, no se observa un patrón para las épocas de alta demanda de servicios portuarios, debiéndose tener en cuenta que estos productos están afectados a precios internacionales y demanda de mercados, en especial los Estados Unidos de América.



Tabla B.5.5.2

Sistema Portuario Nacional, contenedores y TEUs por recalada, 2024–2025.

Mes	Puerto Santo Tomás de Castilla		Puerto Barrios		Puerto Quetzal	
	Contenedores por recalada	TEUs por recalada	Contenedores por recalada	TEUs por recalada	Contenedores por recalada	TEUs por recalada
ene	353	690	510	986	505	926
feb	379	739	579	1,119	645	1,167
mar	381	750	570	1,089	680	1,212
abr	359	699	545	1,050	615	1,108
may	343	669	594	1,136	654	1,174
jun	304	595	600	1,146	628	1,141
jul	352	682	578	1,108	668	1,203
ago	327	634	642	1,246	637	1,148
sep	371	721	743	1,440	729	1,334
oct	358	696	707	1,382	741	1,349
nov	435	843	693	1,326	664	1,228
dic-24	478	940	664	1,277	894	1,621
ene	411	795	599	1,160	743	1,362
feb	426	835	705	1,362	767	1,395
mar	450	878	689	1,322	698	1,292
abr	485	953	711	1,379	769	1,379
may	444	864	689	1,328	812	1,463
jun	451	866	683	1,319	728	1,331
jul	390	758	730	1,412	658	1,212
ago	453	865	756	1,471	633	1,147
sep	420	809	679	1,311	689	1,271
oct	423	822	667	1,301	705	1,282
nov	473	924	666	1,293	728	1,322
dic-25	429	829	566	1,091	649	1,175
Prom. 2025	438	850	678	1,312	715	1,303
Prom. 2024	370	722	619	1,192	672	1,218
Var. 24/25	▲ 18%	▲ 18%	▲ 10%	▲ 10%	▲ 6%	▲ 7%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

26% fue la variación de **tonelaje medio por recalada** en Puerto Santo Tomás de Castilla, en 2025.



Foto: Puerto Santo Tomás de Castilla

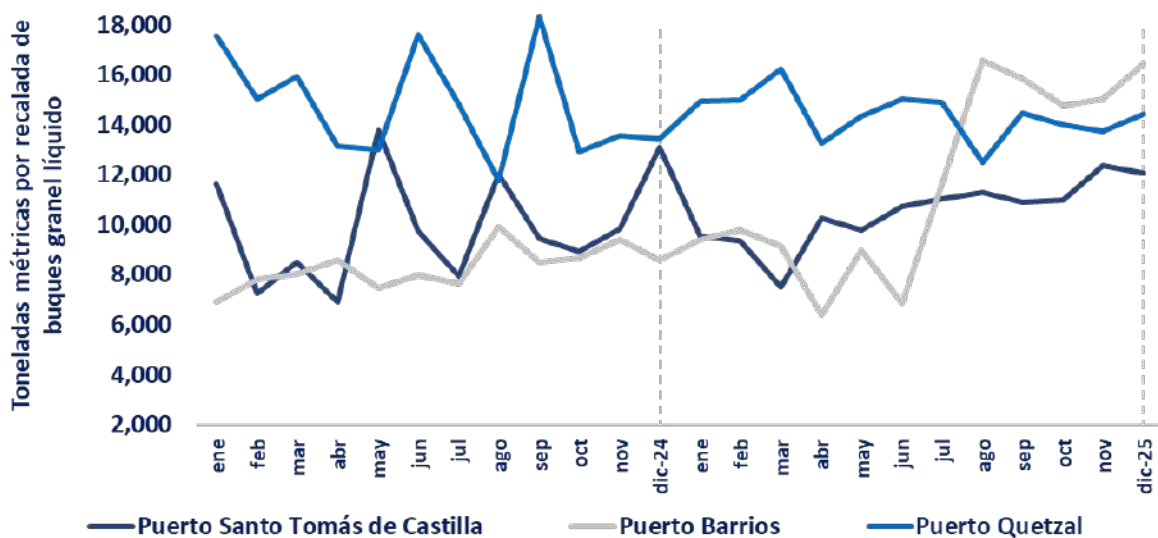
B.5.6. Buques de Granel Líquido

El indicador de toneladas métricas de granel líquido por recalada constituye una métrica crítica para el Sistema Portuario Nacional, ya que evalúa la eficiencia en el manejo de fluidos como combustibles, aceites, químicos y gases. A diferencia de la carga general, donde predominan las unidades o el pesaje directo, el factor determinante en esta operativa es la tasa de transferencia o caudal. Este dato permite validar si la infraestructura en tierra, específicamente el diámetro de las tuberías y la potencia de las bombas es la adecuada para recibir el volumen proyectado en un tiempo razonable, optimizando además el uso de brazos de carga y conexiones simultáneas para agilizar el despacho del buque.

Asimismo, la gestión del granel líquido está intrínsecamente ligada a la capacidad de almacenamiento en las terminales especializadas, dado que el producto se traslada directamente desde el muelle hacia los depósitos. Es importante considerar que los graneles líquidos están vinculados en su mayoría a combustibles, especialmente para la época de fin de año, notándose los resultados del año 2024 y 2025 como se presentan en el **Gráfico B.5.6.1** y **Tabla B.5.6.1**, principalmente en los puertos del litoral Caribe.

Gráfico B.5.6.1

Sistema Portuario Nacional, toneladas métricas por recalada de buques de granel líquido, 2024–2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Tabla B.5.6.1

Sistema Portuario Nacional, toneladas métricas por recalada de buques de granel líquido, 2024–2025.

Mes	Puerto Santo Tomás de Castilla	Puerto Barrios	Puerto Quetzal
	TM por recalada Granel Líquido	TM por recalada Granel Líquido	TM por recalada Granel Líquido
ene	11,650	6,902	15,016
feb	7,239	7,828	12,196
mar	8,477	8,026	14,031
abr	6,888	8,566	10,505
may	13,775	7,449	10,508
jun	9,754	7,998	14,673
jul	7,926	7,646	12,096
ago	12,005	9,911	10,084
sep	9,445	8,499	17,139
oct	8,921	8,680	10,811
nov	9,811	9,414	12,229
dic-24	13,083	8,582	10,447
ene	9,510	9,387	14,510
feb	9,375	9,789	11,457
mar	7,531	9,136	13,439
abr	10,249	6,397	11,703
may	9,771	8,978	11,676
jun	10,749	6,883	13,139
jul	11,036	11,614	13,018
ago	11,305	16,569	9,954
sep	10,899	15,839	13,192
oct	11,005	14,769	11,391
nov	12,361	15,020	11,768
dic-25	12,056	16,457	11,409
Prom. 2025	10,487	11,736	12,221
Prom. 2024	9,914	8,292	12,478
Var. 24/25	▲ 6%	▲ 42%	▼ -2%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

La terminal **Boyas San José** se consolida como el nodo estratégico para el país en el **manejo de graneles líquidos** y productos derivados del **petróleo**.



Foto: Boyas San José

B.5.7. Buques de Granel Sólido

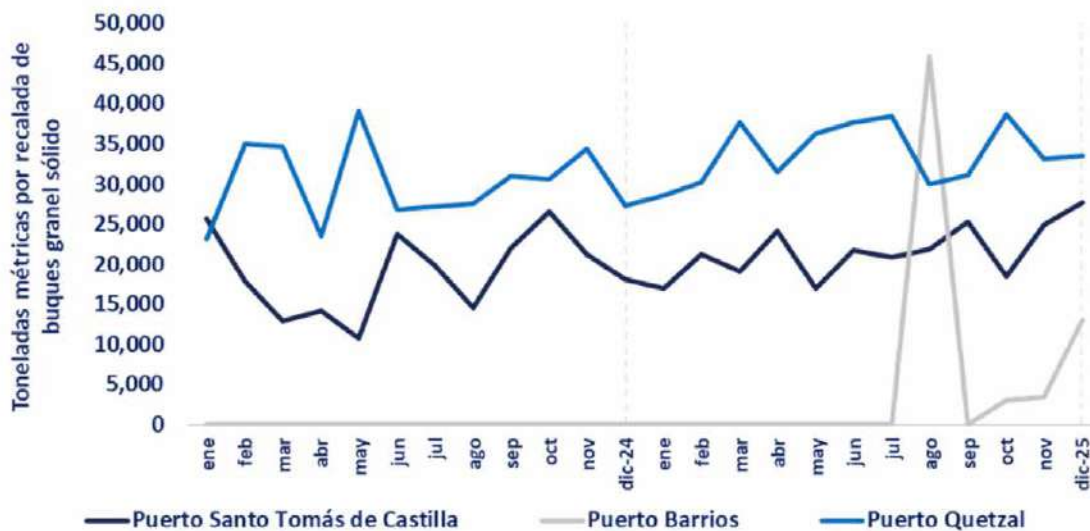
El indicador de toneladas métricas de granel sólido por recalada es una métrica fundamental para evaluar el desempeño en la logística de carga pesada. A diferencia de los graneles líquidos, cuyo transporte se realiza mediante sistemas de bombeo, los sólidos exigen una infraestructura basada en transferencia mecánica y amplias superficies de almacenamiento, lo que condiciona de forma directa la operatividad portuaria.

En el **Gráfico B.5.7.1** y la **Tabla B.5.7.1**, se muestran las cifras resultantes de los años 2024 y 2025, con sus respectivas variaciones, aunque Puerto Santo Tomás de Castilla presentó una variación positiva del **13%**, el tonelaje por recalada no se puede comparar con el de Puerto Quetzal que lo supera por más de 10 mil toneladas.

Es meritorio mencionar que en Puerto Barrios en 2025 nuevamente se retomó el desembarque de graneles sólidos a partir del mes de agosto, principalmente clinker, esto después de 11 años de inactividad en este tipo de carga.

Gráfico B.5.7.1

Sistema Portuario Nacional, toneladas métricas por recalada de buques de granel sólido, 2024–2025.



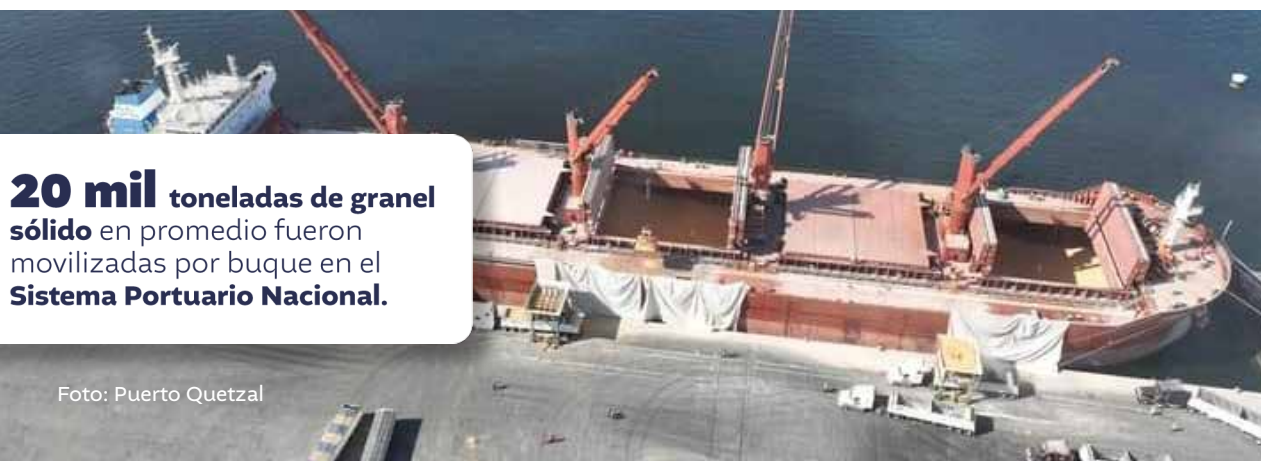
Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Tabla B.5.7.1

**Sistema Portuario Nacional, toneladas métricas
por recalada de carga granel sólido, 2024–2025.**

Mes	Puerto Santo Tomás de Castilla	Puerto Barrios	Puerto Quetzal
	TM por recalada Granel Sólido	TM por recalada Granel Sólido	TM por recalada Granel Sólido
ene	25,698	0	23,090
feb	17,799	0	35,039
mar	12,858	0	34,653
abr	14,138	0	23,471
may	10,793	0	38,992
jun	23,750	0	26,826
jul	19,807	0	27,191
ago	14,553	0	27,498
sep	22,058	0	30,927
oct	26,584	0	30,586
nov	21,277	0	34,348
dic-24	18,061	0	27,310
ene	16,988	0	28,555
feb	21,262	0	30,195
mar	19,146	0	37,614
abr	24,151	0	31,470
may	16,965	0	36,323
jun	21,799	0	37,618
jul	20,894	0	38,361
ago	21,884	45,867	29,974
sep	25,242	0	31,112
oct	18,515	3,004	38,664
nov	24,844	3,368	33,097
dic-25	27,653	12,997	33,493
Prom. 2025	21,612	5,436	33,873
Prom. 2024	18,948	0	29,994
Var. 24/25	▲ 14%	▲ 100%	▲ 13%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



20 mil toneladas de granel sólido en promedio fueron movilizadas por buque en el Sistema Portuario Nacional.

Foto: Puerto Quetzal



B.5.8. Buques Turísticos (Cruceros)

El comportamiento de la recalada de buques turísticos en Guatemala durante la última década ha mostrado una trayectoria de crecimiento, aunque este se vio interrumpido por la crisis sanitaria por COVID 19 que afectó el sector de forma significativa con el cierre total de fronteras en 2020, lo que detuvo la actividad por más de un año, obligando a una reestructuración de los protocolos de seguridad la cual culminó con la reactivación formal de los puertos a

finales de 2021. Entre 2015 y 2019, el país consolidó su posición en las rutas del Pacífico y el Caribe, alcanzando cifras récord de visitantes. Sin embargo, en los últimos dos años, la industria ha experimentado un repunte acelerado, destacando la temporada 2024-2025 con un incremento superior al 20% en la llegada de cruceros en comparación con el ciclo anterior. Esta tendencia se ha mantenido firme en la temporada 2025-2026, donde la llegada de buques de gran capacidad ha inyectado un dinamismo económico clave para las regiones portuarias, impulsado por una estrategia agresiva de promoción internacional y la diversificación hacia cruceros de expedición.

A nivel geográfico, el comportamiento se ha concentrado principalmente en el litoral del Pacífico a través de Puerto Quetzal, que recibe la gran mayoría de las recaladas y visitantes debido a su infraestructura y cercanía con destinos como Antigua Guatemala. Por su parte Puerto Santo Tomás de Castilla, mantiene un flujo constante pero menor, enfocado en rutas que conectan con otros destinos.

En el **Gráfico B.5.8.1** y la **Tabla B.5.8.1**, se muestran los resultados de la recalada de cruceros del 2009 al 2025.

Tabla B.5.8.1

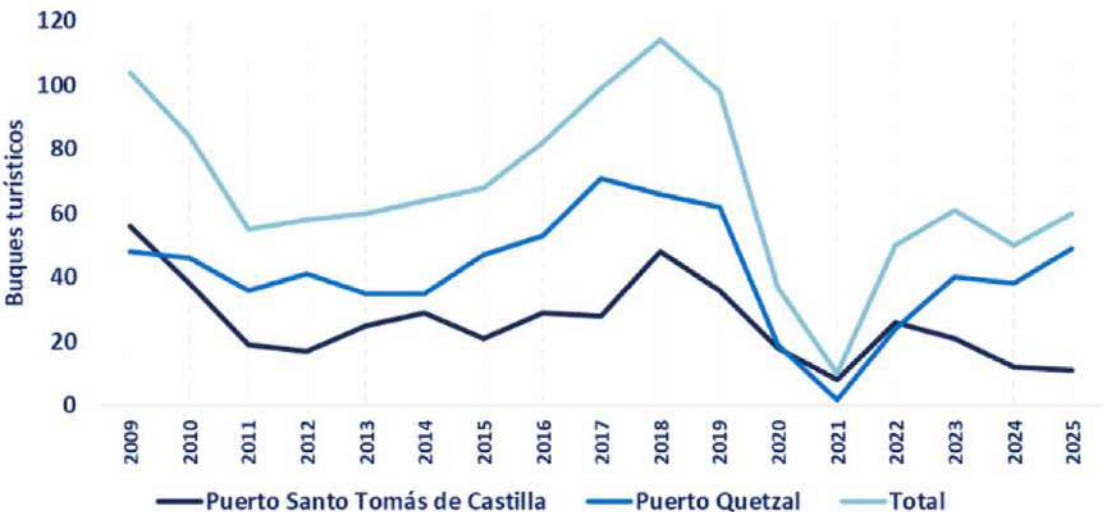
Sistema Portuario Nacional, histórico de recaladas de buques turísticos, 2009-2025.

Año	Puerto Santo Tomás de Castilla	Puerto Quetzal	Total	Variación año anterior
2009	56	48	104	
2010	38	46	84	▼-19%
2011	19	36	55	▼-35%
2012	17	41	58	▲5%
2013	25	35	60	▲3%
2014	29	35	64	▲7%
2015	21	47	68	▲6%
2016	29	53	82	▲21%
2017	28	71	99	▲21%
2018	48	66	114	▲15%
2019	36	62	98	▼-14%
2020	18	19	37	▼-62%
2021	8	2	10	▼-73%
2022	26	24	50	▲400%
2023	21	40	61	▲22%
2024	12	38	50	▼-18%
2025	11	49	60	▲20%
Total	442	712	1,154	

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Gráfico B.5.8.1

Sistema Portuario Nacional, histórico de recaladas de buques turísticos, 2009-2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



B.6 Ocupación de Atracaderos

En la **Tabla B.6.1**, se presenta la distribución de ocupación de muelle en Puerto Santo Tomás de Castilla, considerando la eslora promedio de los buques que arriban al puerto, ya que es común que en los atracaderos se aprecien valores de más del 100%, por estar divididos en 4 espacios de 200 metros por temas operativos y de posicionamiento, además de contar con el muelle flotante o atracadero No. 5, el que adiciona 182 metros de longitud (eslora de los dos pontones que componen el mismo), por lo que estos indicadores continuarán siendo de mucho valor para ser considerados en el desarrollo del plan maestro de infraestructura portuaria. En términos generales durante el año 2025 se alcanzó el 82% de ocupación, con un aumento del **15%** en comparación con 2024. Es importante también mencionar que durante el 2025 se realizaron trabajos de mantenimiento para recuperar la profundidad en los atracaderos 1 y 2 y con esto se permitió mejorar las condiciones operativas y atender los buques con mayores características en el puerto.

Se debe considerar que en 2025 en el puerto se iniciaron los trabajos de reparación del atracadero número 3, con la finalidad de reforzar toda la estructura que compone la plataforma del muelle de dicho atracadero, condicionando las operaciones en este.

Como dato complementario en el **Gráfico B.6.1**, se muestra la ocupación de cada atracadero de los principales tres tipos de buque, resaltando el color celeste que corresponde a los del tipo portacontenedores.

Tabla B.6.1

Puerto Santo Tomás de Castilla, porcentaje de ocupación de atracaderos en 2025.

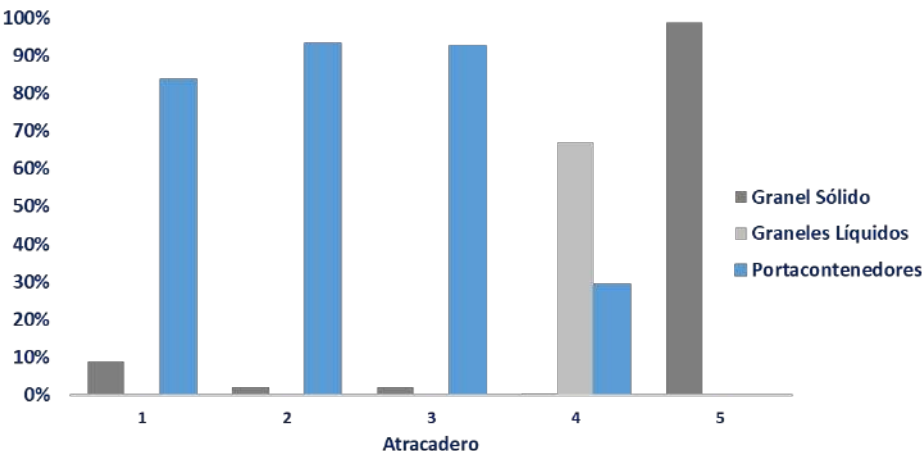
Atracadero del 1 al 5, porcentaje de ocupación						
Mes	1	2	3	4	5 ^{*/}	Total muelle
ene	88%	79%	71%	88%	94%	84%
feb	73%	86%	67%	83%	40%	70%
mar	108%	77%	79%	82%	71%	84%
abr	129%	93%	90%	107%	54%	95%
may	116%	90%	97%	76%	57%	87%
jun	72%	65%	101%	90%	89%	83%
jul	83%	66%	57%	77%	61%	69%
ago	83%	83%	87%	89%	59%	80%
sep	92%	85%	56%	88%	83%	81%
oct	77%	79%	77%	87%	78%	80%
nov	63%	83%	86%	88%	80%	80%
dic	76%	94%	99%	89%	93%	90%
Total 2025	88%	82%	81%	87%	72%	82%
Total 2024	76%	56%	63%	71%	30%	71%
Var. 24/25	▲ 17%	▲ 45%	▲ 29%	▲ 23%	▲ 140%	▲ 15%

Nota ^{*/}: El atracadero número 5, corresponde al muelle flotante

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Gráfico B.6.1

Sistema Portuario Nacional, toneladas métricas por recalada de buques de granel sólido, 2024–2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Tabla B.6.2

Puerto Barrios, ocupación de atracaderos en el muelle comercial en 2025.

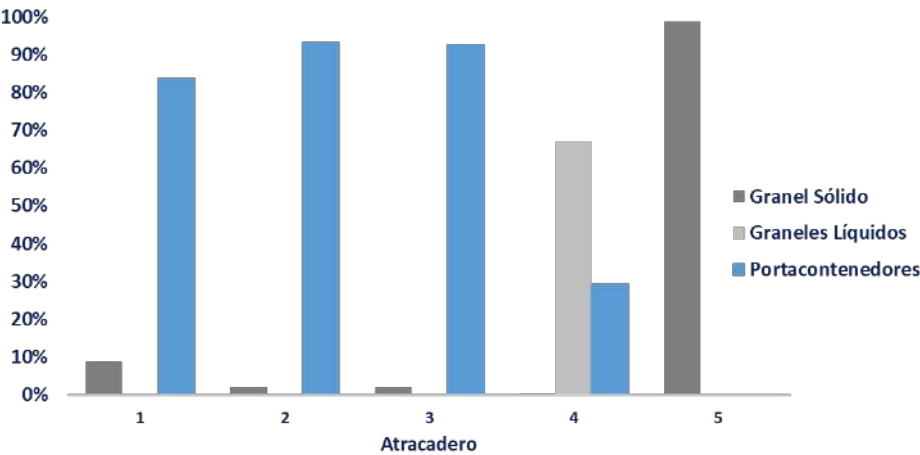
Para el caso de Puerto Barrios, en la **Tabla B.6.2** se muestra la ocupación del muelle alcanzó el **59%** en comparación con el **47%** del año anterior, esto representó un aumento del 26% como resultado de haber atendido buques con mayor eslora.

Atracadero del 1 al 3, porcentaje de ocupación				
Mes	1	2	3	Total muelle
ene	34%	31%	74%	46%
feb	52%	46%	73%	57%
mar	65%	35%	78%	59%
abr	68%	36%	80%	61%
may	47%	31%	79%	52%
jun	48%	45%	76%	57%
jul	42%	44%	70%	52%
ago	36%	137%	79%	84%
sep	52%	66%	73%	64%
oct	38%	40%	72%	50%
nov	30%	69%	70%	56%
dic	35%	88%	68%	64%
Total 2025	46%	56%	74%	59%
Total 2024	43%	52%	91%	47%
Var. 24/25	▲ 5%	▲ 7%	▼ -18%	▲ 26%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Gráfico B.6.2

Sistema Portuario Nacional, toneladas métricas por recalada de buques de granel sólido, 2024–2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



En Puerto Quetzal, los porcentajes de ocupación del muelle comercial se situaron con valores arriba del 100%, resultado que se da por la posición en que los buques son atracados cuando estos sobrepasan los 200 metros de eslora. En cuanto a la distribución de atracaderos siguen siendo 4 de 200 metros de longitud cada uno, más el muelle auxiliar sur y norte, siendo este último utilizado para buques de carga general para el inicio de carga o finalización de esta, con una profundidad a rostro de muelle de 5 metros.

En la **Tabla B.6.3**, se ilustra el resultado de la ocupación de muelle en 2025 que alcanzó el **101%**, en comparación al año 2024 que fue del **97%** y al 2023 que fue de 84%, por lo que se puede decir que el muelle está operando a su máxima capacidad, los porcentajes de ocupación sobre el 100% se debe a que los 800 metros del muelle comercial está dividido en 4 atracaderos de 200 metros de longitud cada uno, por lo que al momento de atracar en estos buques de más de 200 metros de eslora la diferencia de eslora se carga en la ocupación del atracadero contiguo, estos factores deben de considerarse al momento de que se tengan que realizar trabajos de obra marina en el puerto e implique tener que dejar fuera de operación alguno de los atracaderos.

Tabla B.6.3

Puerto Quetzal, ocupación de atracaderos en el muelle comercial en 2025.

Mes	Atracadero del 1 al 4, porcentaje de ocupación				Total Muelle
	1	2	3	4	
ene	87%	177%	76%	36%	94%
feb	47%	134%	66%	90%	84%
mar	112%	219%	60%	96%	112%
abr	73%	122%	86%	55%	84%
may	89%	139%	82%	73%	96%
jun	43%	117%	65%	252%	119%
jul	18%	119%	184%	114%	108%
ago	94%	125%	63%	51%	83%
sep	238%	111%	86%	125%	140%
oct	40%	94%	41%	136%	78%
nov	59%	58%	206%	74%	99%
dic	85%	161%	116%	106%	117%
Total 2025	82%	131%	94%	101%	101%
Total 2024	84%	126%	85%	91%	97%
Var. 24/25	▼ -3%	▲ 5%	▲ 10%	▲ 10%	▲ 4%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

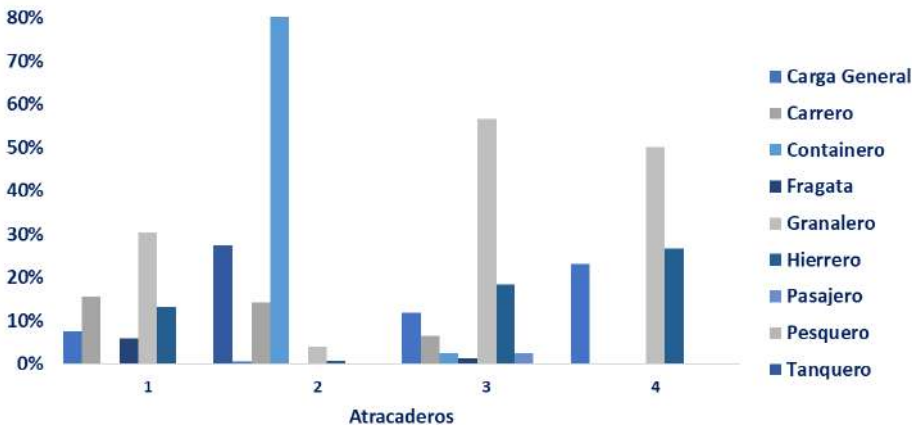


Foto: Puerto Quetzal

La ocupación por tipo de buque y atracadero se muestra en el **Gráfico B.6.3**, en donde vemos que mayoritariamente los buques portacontenedores identificados en color celeste, se atendieron en el atracadero No. 2, mientras que los graneleros en color gris oscuro, en el No. 1, No.3 y No.4, esto debido a la cercanía con instalaciones que manejan granos de origen vegetal, en donde el maíz tuvo relevancia en las importaciones durante el 2025, lo mismo se puede observar con los buques que descargaron hierro señalados en color azul, debido a que operativamente los patios para el almacenamiento también se encuentran en las proximidades de estos.

Gráfico B.6.3

Puerto Quetzal, participación porcentual por tipo de buque en 2025.



Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

Tabla B.6.4

Terminal Portuaria Especializada de Contenedores, ocupación de atracadero en 2025.

Por último, la **Tabla B.6.4** muestra los resultados para TPEC, y como se puede observar el porcentaje de ocupación disminuyó en comparación al 2024, con un incremento del 11% de buques, lo que refleja mejores tiempos operativos en las operaciones de la terminal.

En cuanto a la eslora promedio de los buques esta se sitúa sobre los 255 metros, aunque en la terminal se recibieron hasta de 330 metros de eslora.

Mes	Atracadero	
	Horas	Ocupación
ene	607	82%
feb	384	57%
mar	373	50%
abr	487	68%
may	507	68%
jun	443	62%
jul	532	71%
ago	433	58%
sep	450	63%
oct	409	55%
nov	465	65%
dic	482	65%
Total 2025	5572	64%
Total 2024	6764	76%
Var. 24/25	▼ -18%	▼ -17%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN





Foto: Puerto Santo Tomás de Castilla

Informe Estadístico Portuario 2025

del Sistema Portuario Nacional
en Apoyo al Comercio Exterior de Guatemala



Sección



**Movimiento de
Carga, Buques y
Contenedores
en Centroamérica.**



C.1. Movimiento de Carga en Centroamérica

Los puertos de Centroamérica constituyen un eslabón estratégico para la Integración Económica Centroamericana y su articulación con los flujos del comercio mundial. Su funcionamiento eficiente no solo facilita el intercambio de bienes, sino que también impulsa la competitividad, la atracción de inversiones y el desarrollo económico sostenido de los países miembros. En este contexto, el análisis del movimiento portuario adquiere especial relevancia para comprender la dinámica de la logística regional y evaluar la capacidad de respuesta de los sistemas portuarios frente a la evolución de la demanda.

La presente sección reúne una serie de tablas y gráficos que describen el comportamiento del movimiento de carga en los principales puertos de la región, con el propósito de establecer comparativos entre los países centroamericanos. Se excluye a Panamá debido a que su volumen portuario está altamente influenciado por operaciones de transbordo propias de su condición de hub global.

La información utilizada proviene del Sistema de Información Estadística Marítimo Portuario de Centroamérica (SIEMPCA), administrado por la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM). Los datos fueron actualizados al 26 de febrero de 2026, garantizando la vigencia del análisis.

168

C.1.1. Movimiento de Carga

Considerando el desembarque y embarque, el comportamiento total de la carga para todos los puertos mostró una variación positiva del 5% respecto al 2024 a nivel general, como se puede observar en la **Tabla C.1.1** y el **Gráfico C.1.1** los resultados entre los años 2019 al 2025.

Tabla C.1.1

Sistema Portuario Centroamericano, movimiento anual de carga de desembarque y embarque, 2019-2025 en miles de toneladas métricas.

País	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Var. 24/25
Guatemala	27,985	27,227	31,177	29,985	28,863	31,047	35,251	▲14%
El Salvador	6,682	6,123	7,074	7,048	7,546	7,459	8,210	▲10%
Honduras	14,326	13,464	15,196	17,421	18,763	16,984	16,835	▼-1%
Nicaragua	4,764	4,551	5,134	5,101	5,405	5,992	6,337	▲6%
Costa Rica	17,669	17,147	18,910	19,148	19,126	20,700	20,684	▼-%
Panamá	87,892	97,073	106,035	102,681	99,399	112,029	113,174	▲1%
Total	159,317	165,584	183,526	181,383	179,101	194,211	200,491	▲3%

Fuente: SIEMPCA/COCATRAM, datos generados el 24/04/2026, procesados por CPN

Guatemala y El Salvador fueron los países que presentaron mayores variaciones de carga por la vía marítima a nivel centroamericano.



COCATRAM
Comisión Centroamericana
de Transporte Marítimo

Foto: Canal de Panamá

Gráfico C.1.1

Sistema Portuario Centroamericano, movimiento trimestral de carga de desembarque y embarque, 2023-2025 en miles de toneladas métricas.



Fuente: SIEMPCA/COCATRAM, datos generados el 24/04/2026, procesados por CPN

En la **Tabla C.1.2**, se encuentran los datos únicamente del desembarque en los puertos, pudiéndose observar que todos presentaron tasas de variación positiva, obteniendo Guatemala, El Salvador y Nicaragua los valores más altos.

Tabla C.1.2

Sistema Portuario Centroamericano, movimiento anual de carga de desembarque, 2019-2025 en miles de toneladas métricas.

País	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Var. 24/25
Guatemala	18,160	16,993	19,848	18,839	19,317	21,863	24,940	▲14%
El Salvador	5,634	5,116	5,611	6,181	6,600	6,689	7,409	▲11%
Honduras	9,307	8,629	10,401	10,570	11,039	11,459	13,089	▲14%
Nicaragua	3,311	3,183	3,760	3,716	4,137	4,694	5,215	▲11%
Costa Rica	9,546	8,782	9,851	10,753	10,726	11,471	12,267	▲7%
Panamá	49,384	54,726	57,828	57,260	57,023	62,852	64,082	▲2%
Total	95,342	97,428	107,298	107,319	108,842	119,027	127,002	▲7%

Fuente: SIEMPCA/COCATRAM, datos generados el 24/04/2026, procesados por CPN

Tabla C.1.3

Sistema Portuario Centroamericano, movimiento anual de carga de embarque, 2019-2025 en miles de toneladas métricas.

País	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Var. 24/25
Guatemala	9,825	10,233	11,472	11,147	9,546	9,184	10,311	▲12%
El Salvador	1,048	1,007	1,102	866	946	769	801	▲4%
Honduras	5,019	4,836	4,796	6,851	7,724	5,525	3,746	▼-32%
Nicaragua	1,453	1,368	1,374	1,385	1,267	1,298	1,122	▼-14%
Costa Rica	8,123	8,365	9,058	8,395	8,400	9,230	8,417	▼-9%
Panamá	38,508	42,347	48,014	45,421	42,376	49,177	49,092	▼-0%
Total	63,975	68,156	75,817	74,064	70,259	75,184	73,489	▼-2%

Fuente: SIEMPCA/COCATRAM, datos generados el 24/04/2026, procesados por CPN

En la **Tabla C.1.3**, se observó que en el embarque el comportamiento en Guatemala y El Salvador presentaron tasas de variación positiva, sin embargo, en los demás países se obtuvieron tasas a la baja, siendo el país más afectado en este sentido Honduras, con un -25%, como resultado debido a la baja en el movimiento de graneles sólidos durante el año 2025.



Infografía 36

Sistema Portuario Centroamericano, movimiento total de carga en 2025.

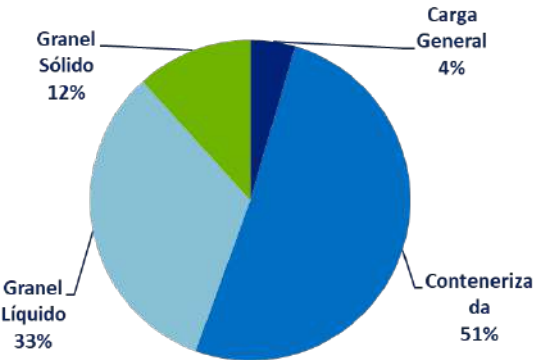
En la **Infografía 36**, para efectos de comparación a nivel istmo Centroamericano, en su función de hub regional por el alto nivel de carga, contenedores y buques que realizan operaciones de transbordo.



Fuente: Elaboración propia CPN

Gráfico C.1.2

Sistema Portuario Centroamericano, porcentaje de participación por tipo de carga en 2025.



Fuente: SIEMPCA/COCATRAM, datos generados el 24/04/2026, procesados por CPN

Tabla C.1.4

Sistema Portuario Centroamericano, movimiento de carga por tipo y por país en 2025, en miles de toneladas métricas.

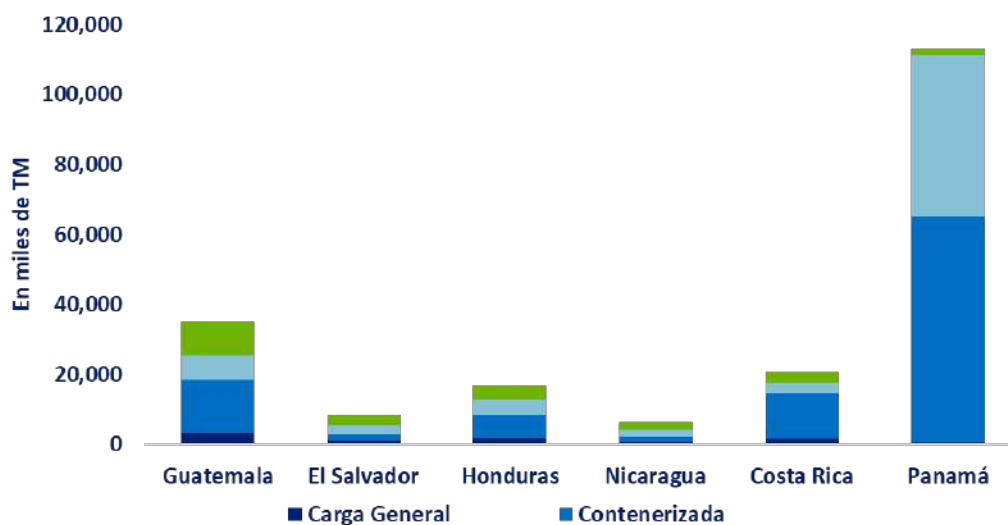
País	Carga General	Contenerizada	Granel Líquido	Granel Sólido	Total general
Guatemala	3,257	15,233	6,801	9,961	35,251
El Salvador	1,142	1,564	2,955	2,549	8,210
Honduras	1,925	6,466	4,473	3,972	16,835
Nicaragua	691	1,470	2,056	2,120	6,337
Costa Rica	1,733	12,760	2,989	3,203	20,684
Panamá	490	64,595	46,218	1,870	113,174
Total general	9,238	102,087	65,492	23,675	200,491

Fuente: SIEMPCA/COCATRAM, datos generados el 24/04/2026, procesados por CPN



Gráfico C.1.3

Sistema Portuario Centroamericano, movimiento de carga por tipo y por país en 2025.



Fuente: SIEMPCA/COCATRAM, datos generados el 24/04/2026, procesados por CPN

171

51% de la carga movilizada en los puertos de centroamérica lo representó la **carga contenerizada**, seguida de los graneles líquidos y sólidos.

Infografía 37

Sistema Portuario Centroamericano, movimiento de carga por tipo en 2025.

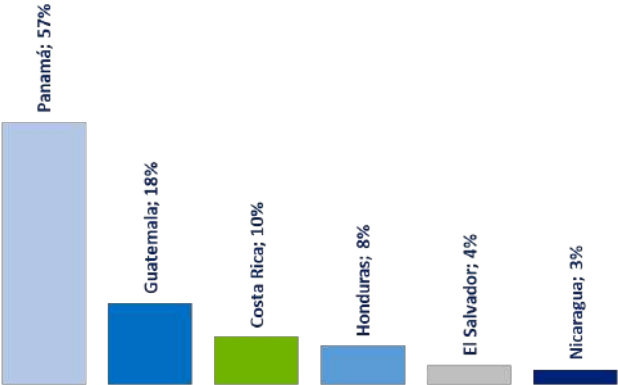


Fuente: Elaboración propia CPN

Gráfico C.1.4

Sistema Portuario Centroamericano, porcentaje de participación por país en el movimiento de carga en 2025.

En el **Gráfico C.1.4** se pone de manifiesto el liderazgo que como país tiene Guatemala representada en color azul, en el movimiento de carga a nivel portuario, con el 18% de participación, 17 puntos porcentuales sobre Costa Rica y 23 con Honduras, quienes ocupan la segunda y tercera posición respectivamente.



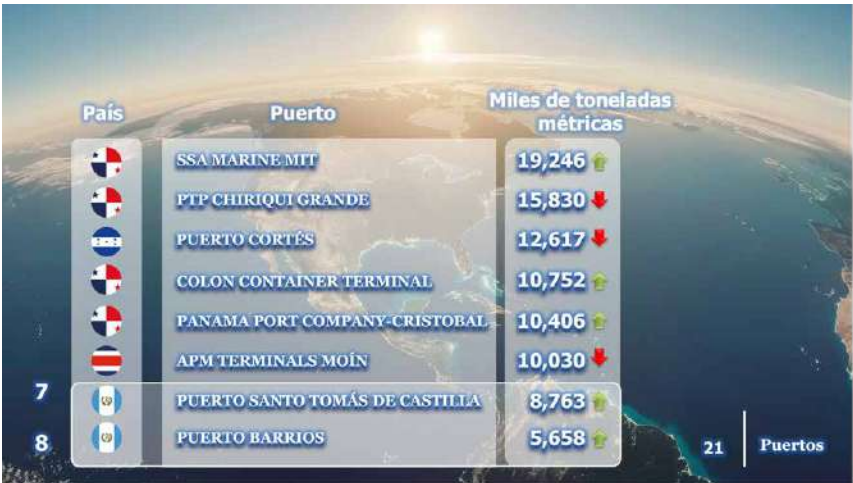
Fuente: SIEMPCA/COCATRAM, datos generados el 24/04/2026, procesados por CPN

Infografía 38

Sistema Portuario Centroamericano, movimiento de carga en el litoral Atlántico en 2025.

172

La **Infografía 38** e **Infografía 39**, muestra la actividad por puerto en cuanto al movimiento de carga y su posicionamiento en cada uno de los litorales del istmo, para el caso de Puerto Quetzal no incluye la terminal especializada Boyas San José, con quien en su conjunto se encontrarían en la primera posición.



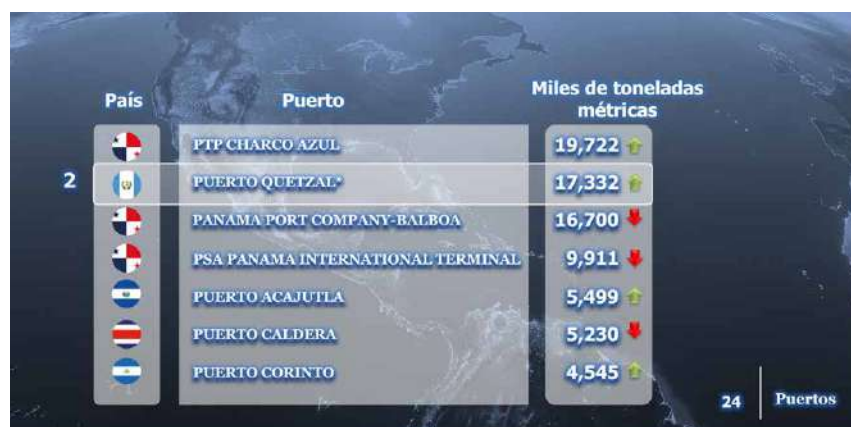
Fuente: Elaboración propia CPN



Foto: Puerto Acajutla, El Salvador.

Infografía 39

Sistema Portuario Centroamericano, movimiento de carga en el litoral Pacífico en 2025.



Fuente: Elaboración propia CPN



C.1.2. Movimiento de Contenedores

Centroamérica se sigue posicionando como un punto estratégico en las rutas comerciales, especialmente debido a su proximidad al Canal de Panamá, que continúa siendo uno de los principales pasajes interoceánicos para el comercio mundial.

Durante el 2025, la región experimentó un crecimiento moderado en el volumen de contenedores, impulsado por la recuperación económica global y la mayor actividad comercial, en la **Tabla C.1.2.1 A** y **Tabla C.1.2.1 B** podemos observar que la tasa de variación alcanzó un **4%** respecto al 2024.

5.5 millones de contenedores fueron movilizados en Panamá durante el 2025, correspondiendo un **89%** a transbordos.

Tabla C.1.2.1 A

Sistema Portuario Centroamericano, movimiento de contenedores de desembarque y embarque en 2025, en unidades.

País	Desembarque	Embarque	Tránsito	Transbordo
Guatemala	497,931	525,587	28,713	67,395
El Salvador	81,856	81,510	0	992
Honduras	237,950	241,389	0	22,850
Nicaragua	55,986	51,394	0	0
Costa Rica	426,829	432,532	23,306	20,395
Panamá	289,575	289,290	0	4,925,050
Total	1,590,127	1,621,702	52,019	5,036,682

Fuente: SIEMPCA/COCATRAM, datos generados el 24/04/2026, procesados por CPN

Tabla C.1.2.1 B

Sistema Portuario Centroamericano, movimiento de contenedores de desembarque y embarque en 2025, en unidades.

País	Llenos	Vacíos	Total 2025	Var. 24/25
Guatemala	783,853	335,773	1,119,626	▲11%
El Salvador	94,369	69,989	164,358	▲12%
Honduras	360,283	141,906	502,189	▲6%
Nicaragua	75,338	32,042	107,380	▲14%
Costa Rica	584,333	318,729	903,062	▲.3%
Panamá	3,825,977	1,677,938	5,503,915	▲3%
Total	5,724,153	2,576,377	8,300,530	▲4%

Fuente: SIEMPCA/COCATRAM, datos generados el 24/04/2026, procesados por CPN



Foto: Puerto Acajutla,
El Salvador.



En la **Tabla C.1.2.2**, **Tabla C.1.2.3** y **Gráfico C.1.2.1** se observan los resultados del movimiento de contenedores por la vía marítima en cada uno de los países por modalidad, tanto para el desembarque como embarque.

11% fue el crecimiento del volumen de contenedores en los puertos de Guatemala en el 2025.



Foto: Puerto Corinto, Nicaragua

Tabla C.1.2.2

Sistema Portuario Centroamericano, movimiento de contenedores de desembarque en 2025, en unidades.

País	Importación	Tránsito Desembarque	Transbordo Desembarque	Total Desembarque
Guatemala	497,931	22,985	33,733	554,649
El Salvador	81,856	0	497	82,353
Honduras	237,950	0	11,350	249,300
Nicaragua	55,986	0	0	55,986
Costa Rica	426,829	11,851	10,153	448,833
Panamá	289,575	0	2,458,079	2,747,654
Total	1,590,127	34,836	2,513,812	4,138,775

Fuente: SIEMPCA/COCATRAM, datos generados el 24/04/2026, procesados por CPN

Tabla C.1.2.3

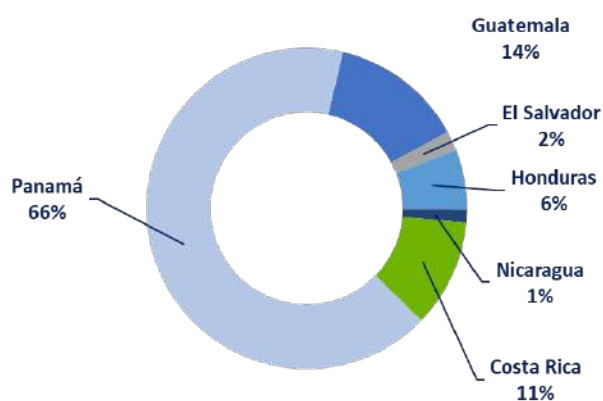
Sistema Portuario Centroamericano, movimiento de contenedores de embarque en 2025, en unidades.

País	Exportación	Tránsito Embarque	Transbordo Embarque	Total Embarque
Guatemala	525,587	5,728	33,662	564,977
El Salvador	81,510	0	495	82,005
Honduras	241,389	0	11,500	252,889
Nicaragua	51,394	0	0	51,394
Costa Rica	432,532	11,455	10,242	454,229
Panamá	289,290	0	2,466,971	2,756,261
Total	1,621,702	17,183	2,522,870	4,161,755

Fuente: SIEMPCA/COCATRAM, datos generados el 24/04/2026, procesados por CPN

Gráfico C.1.2.1

Sistema Portuario Centroamericano, porcentaje de participación en el movimiento de contenedores por país en 2025.



Fuente: SIEMPCA/COCATRAM, datos generados el 24/04/2026, procesados por CPN

En la **Infografía 40** e **Infografía 41**, se muestra el resultado del movimiento de contenedores y TEUs en los Puertos de Centroamérica, en las que se incluye el movimiento de Panamá, para efecto de complemento de los datos.

Guatemala y El Salvador destacaron por mantener las **tasas de variación positiva más altas** en importaciones y exportaciones en 2025 respecto al 2024.



Infografía 40

Sistema Portuario Centroamericano, movimiento de contenedores en 2025.



Fuente: Elaboración propia CPN

Infografía 41

Sistema Portuario Centroamericano, movimiento de TEUs en 2025.



Fuente: Elaboración propia CPN



C.1.3. Recalada de Buques

En la **Tabla C.1.3.1 A**, **Tabla C.1.3.1 B** y **Gráfico C.1.3.1**, se presentan los resultados del arribo de buque por tipo en cada uno de los países de Centroamérica, con la connotación que a Panamá se le puede considerar como hub regional.

2% fue el **crecimiento de recalada de buques** en **Guatemala** de 2024 a 2025, posicionándose en el **2do lugar en centroamérica**.

Tabla C.1.3.1 A

Sistema Portuario Centroamericano, recaladas de buque por tipo en 2025.

Tipo de Buque	Guatemala	El Salvador	Honduras	Nicaragua
Portacontenedor	1,917	156	1,264	206
Granelero Líquido	506	191	295	146
Crucero	60	0	500	0
Granelero Sólido	339	112	183	94
Convencional	155	67	106	85
Ro-Ro	97	31	78	59
Petrolero	3	0	0	16
Gasero	24	28	101	9
Otros	42	38	24	0
Frigoríficos	26	0	0	0
Barcaza	21	0	57	0
Total 2025	3,190	623	2,608	615
Variación 24/25	▲2%	▼-3%	▲4%	▲3%

Fuente: SIEMPCA/COCATRAM, datos generados el 24/04/2026, procesados por CPN

Tabla C.1.3.1 B

Sistema Portuario Centroamericano, recaladas de buque por tipo en 2025.

Tipo de Buque	Costa Rica	Panamá	Total	Participación
Portacontenedor	1,328	5,396	10,267	61.65%
Granelero Líquido	150	472	1,760	10.57%
Crucero	278	205	1,043	6.26%
Granelero Sólido	178	119	1,025	6.16%
Convencional	301	150	864	5.19%
Ro-Ro	97	334	696	4.18%
Petrolero	0	278	297	1.78%
Gasero	26	61	249	1.50%
Otros	57	51	212	1.27%
Frigoríficos	118	15	159	0.95%
Barcaza	1	2	81	0.49%
Total 2025	2,534	7,083	16,653	
Variación 24/25	▼-1%	▲%	▲2%	

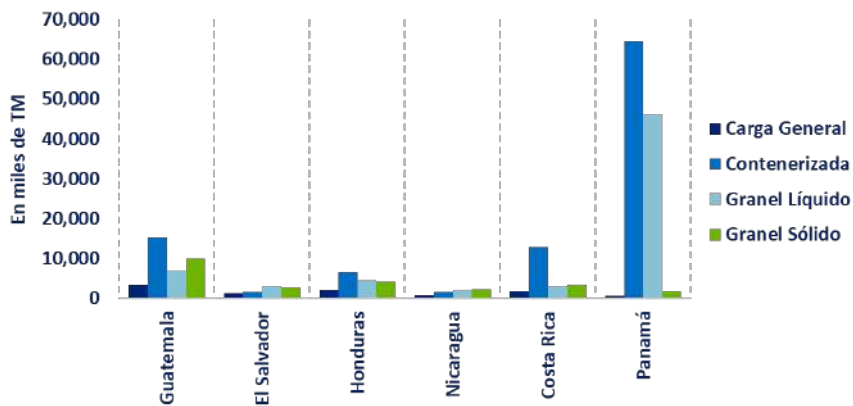
Fuente: SIEMPCA/COCATRAM, datos generados el 24/04/2026, procesados por CPN



Foto: Puerto Quetzal

Gráfico C.1.3.1

Sistema Portuario Centroamericano, porcentaje de participación de recaladas de buques por país en 2025.



Fuente: SIEMPCA/COCATRAM, datos generados el 24/04/2026, procesados por CPN

Infografía 42

Sistema Portuario Centroamericano, recaladas de buques en 2025.



Fuente: Elaboración propia CPN





Foto: Puerto Quetzal

Consideraciones Finales

Análisis Estratégico del Sistema Portuario Nacional 2025, Compromiso Institucional y Gestión de Información.

La Autoridad Designada, en su compromiso con la comunidad portuaria, socios estratégicos y organismos nacionales e internacionales, continúa expandiendo sus capacidades analíticas. En cumplimiento de su mandato legal, ha fortalecido sus bases de datos para consolidar estadísticas robustas que sirvan de base para el fortalecimiento del Sistema Portuario Nacional -SPN-. Este contenido es una herramienta esencial para la toma de decisiones estratégicas, tanto en el sector público como en la iniciativa privada, facilitando el desarrollo de infraestructura y la eficiencia económica.

180 Desempeño Macroeconómico y su Impacto Portuario

El presente informe integra la recopilación y el análisis del movimiento de carga en los puertos nacionales, evaluando su impacto en el comercio exterior y los corredores logísticos regionales. Al cierre de 2025, la economía guatemalteca bajo los parámetros monetarios del Banco de Guatemala mostró una solidez notable con un crecimiento del PIB del 4.1% y una inflación del 1.65%, las cifras más competitivas de la región en los últimos 15 años. Este dinamismo se refleja directamente en la actividad portuaria, que en 2025 alcanzó niveles de carga históricos, consolidándose como uno de los mejores periodos operativos en los últimos años.

Relevancia del Comercio Marítimo y Recaudación

La vía marítima es el eje del comercio global, movilizando más del 80% del tonelaje mundial. En Guatemala, esta relevancia es crítica: el 75% en términos de peso del total del comercio exterior transitan por nuestros puertos.

Asimismo, la infraestructura portuaria es vital para las finanzas públicas, ya que el 59% de la recaudación tributaria por importaciones se genera a través de la carga movilizada en las instalaciones portuarias, subrayando su papel como motor de la economía nacional.

Innovación Logística y Corredores Interoceánicos

Existen oportunidades estratégicas derivadas de la modernización aduanera. La implementación del nuevo “Modelo de Despacho Marítimo” busca optimizar el flujo de contenedores, agilizando los procesos y facilitando el intercambio comercial. Un hito relevante es la consolidación del corredor interoceánico; esta modalidad, activa desde finales de 2023, permite que carga procedente de Ecuador sea desembarcada en Puerto Quetzal (Pacífico) y trasladada vía terrestre hacia Puerto Barrios (Atlántico) con destino a la Costa Este de los Estados Unidos de América. Además, Guatemala reafirma su posición como nodo logístico regional al servir como la principal salida al Caribe para el comercio exterior de El Salvador.

Infraestructura y Visión de Futuro

El Sistema Portuario Nacional es un pilar fundamental para el desarrollo del país. Bajo una visión de modernización, se priorizan inversiones en tecnología, eficiencia operativa y sostenibilidad. En esta línea, las autoridades de Puerto Santo Tomás de Castilla y Puerto Barrios han ejecutado trabajos de dragado y mantenimiento en sus dársenas de maniobra, incrementando la profundidad y permitiendo el atraque de buques de mayor calado. Se espera que este Informe Estadístico Portuario proporcione los datos técnicos necesarios para que autoridades y actores de la cadena logística diseñen estrategias que impulsen la competitividad de Guatemala en el mercado global.



Logros Portuarios

➤ Puerto Santo Tomás de Castilla ➤ Puerto Quetzal

El Puerto Santo Tomás de Castilla cerró el 2025 con un récord financiero y operativo histórico, alcanzando utilidades superiores a los Q101 millones. Este éxito se vio respaldado por una profunda modernización de su infraestructura, que incluyó la renovación del “Patio de los Monos”, la construcción del carril para cargas sobredimensionadas y trabajos de limpieza del fondo marino para asegurar profundidades operativas.

Asimismo, se fortaleció la seguridad y facilitación del comercio mediante la creación de una fuerza de tarea interinstitucional con apoyo de la Embajada de los Estados Unidos de América y la implementación de una unidad canina (K9) para optimizar las inspecciones a la carga como parte de la lucha contra el tráfico de ilícitos. Finalmente, el puerto impulsó el turismo regional al consolidarse como destino de cruceros con la llegada del Seven Seas Grandeur, potenciando así el desarrollo económico de Izabal.

Puerto Santo Tomás de Castilla recibió el Premio CIP –AAPA LATAM– a la Excelencia en la Industria Portuaria 2025 en la categoría de Tecnología e Innovación. Este prestigioso galardón fue entregado en el marco de la Cumbre Portuaria Latinoamericana celebrada en Perú en el mes de junio, reconociendo el compromiso con la modernización de sus operaciones.

El reconocimiento destaca principalmente los avances del puerto en la implementación de herramientas digitales y la automatización de procesos. Entre los logros clave se encuentran la mejora en la trazabilidad de la carga en tiempo real y la optimización de los sistemas operativos, lo que posiciona al puerto como un referente regional en eficiencia tecnológica.

Este hito no solo validó la estrategia de innovación del país, sino que también sirvió de preámbulo para anunciar que Guatemala será la sede oficial de la próxima edición del congreso AAPA LATAM en el mes de diciembre 2026.

Un hito en las operaciones en Puerto Quetzal fue el cambio en la modalidad de embarque de azúcar durante 2025, la cual generó resultados históricos en eficiencia logística, posicionando a Guatemala como el país con el proceso de carga en sacos más rápido del mundo, según el reconocimiento de compradores internacionales como Sucden Americas Corp. Este logro se basó en una innovación local diseñada por los ingenios azucareros, Expogranel y la Empresa Portuaria Quetzal (EPQ), quienes implementaron un sistema de arneses y el despacho de azúcar “prelingada”. Gracias a este método, el tiempo de carga de un buque de hasta 34,000 toneladas se redujo drásticamente de 15 a solo 6 días, logrando un incremento del 165% en la eficiencia operativa diaria.

La agilización de las maniobras permitió cargar 3 toneladas por movimiento, reduciendo el tiempo de traslado y carga de 45 a tan solo 15 minutos. Este avance no solo optimizó la productividad, sino que también facilitó el desfogue de fondeo al liberar espacio en los muelles en la mitad del tiempo habitual, disminuyendo la congestión portuaria. Al inicio de la zafra 2025-2026 en noviembre, esta nueva modalidad permitió cumplir con la programación de 15 buques internacionales con un ritmo de exportación significativamente mayor y menos demoras que en años anteriores.

En términos de modernización estratégica, Puerto Quetzal avanzó firmemente mediante un acuerdo de cooperación con Estados Unidos de América para ejecutar estudios de ampliación de la infraestructura del puerto. Entre los proyectos clave destacan la gestión de más de Q241 millones para la ampliación del muelle comercial con asesoría técnica del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de EE.UU. (USACE), así como el impulso de trabajos de dragado para aumentar la capacidad de carga, esto como el resultado del trabajo conjunto con las terminales especializadas que operan el puerto.



► Puerto Barrios

En cuanto a Puerto Barrios, este alcanzó un hito histórico en su transformación digital para convertirse en un puerto inteligente mejorando el sistema operativo de la terminal (TOS por sus siglas en inglés). Durante 2025, operó plenamente bajo un sistema de gestión que permite el monitoreo en tiempo real de cada contenedor, optimizando la logística de entrada y salida de mercancías. Esta modernización tecnológica no solo redujo los errores administrativos, sino que mejoró la velocidad del despacho de carga, manteniendo a la terminal como un punto altamente competitivo para las exportaciones de productos perecederos y carga general hacia el mercado de Estados Unidos y Europa, esto a través de los puertos de la cuenca del caribe en la modalidad de transbordos.

Así mismo en 2025, trabajaron para mejorar la profundidad en la dársena de maniobras y atracaderos en Puerto Barrios, como un factor determinante para elevar su competitividad en el litoral Caribe a través de un programa intensivo de mantenimiento del fondo marino, el puerto logró recuperar y estabilizar sus calados operativos hasta los 12 metros, lo que permitió el atraque de buques de mayor calado y capacidad de carga.



Foto: Puerto Quetzal



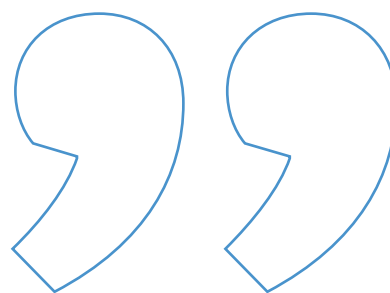
Foto: Puerto Santo Tomás de Castilla



Foto: Puerto Barrios



**Puertos Competitivos,
Seguros y Facilitadores
del Comercio Internacional**



Anexos y Referencias



Anexos

ANEXO 1
SISTEMA PORTUARIO NACIONAL, MOVIMIENTO DE CARGA POR TIPO 2024-2025, EN MILES DE TM

Año	Desembarque				Embarque				Totales		
	General	Contenerizada	Granel Líquido	Granel Sólido	General	Contenerizada	Granel Líquido	Granel Sólido	Total Desembarque	Total Embarque	Total Dest+Emb
ene feb mar abr may jun jul ago sep oct nov	216.140	517.604	462.388	469.616	31.316	548.465	167.220	0.000	1.665.748	747.002	2.412.750
	180.106	493.785	454.528	753.776	38.560	541.652	54.230	36.000	1.882.195	670.442	2.552.636
	217.661	538.025	469.791	713.398	65.307	677.977	129.261	52.885	1.938.875	925.430	2.864.304
	162.178	535.996	452.257	381.290	31.311	612.559	26.448	102.536	1.531.721	772.854	2.304.576
	147.416	524.156	506.289	844.591	57.811	591.769	84.921	0.000	2.022.452	734.502	2.756.953
	184.443	502.733	508.136	428.351	10.225	516.993	167.140	152.585	1.623.663	846.944	2.470.607
	253.565	504.869	440.138	666.999	13.359	545.479	72.655	50.048	1.865.571	681.541	2.547.112
	183.073	595.245	450.477	705.634	22.589	556.357	112.538	98.248	1.934.429	789.732	2.724.161
	199.648	599.601	474.174	540.030	5.186	588.538	114.114	65.099	1.813.453	772.938	2.586.391
	262.776	693.207	433.562	552.117	30.386	586.088	89.331	74.177	1.941.662	779.983	2.721.644
	118.825	633.765	372.499	695.437	4.554	525.363	61.843	71.770	1.820.526	663.529	2.484.055
dic-24	154.869	641.424	480.543	611.779	26.253	574.016	96.315	97.416	1.888.614	794.001	2.682.615
ene feb mar abr may jun jul ago sep oct nov	206.096	687.372	424.811	572.701	62.827	581.692	64.582	173.694	1.890.980	882.795	2.773.775
	187.185	619.655	475.336	539.380	75.791	578.339	86.046	101.514	1.821.557	841.690	2.663.247
	242.376	622.142	574.929	565.931	88.390	718.873	51.970	189.064	2.005.378	1.048.297	3.053.675
	192.871	658.214	464.527	643.784	85.165	663.046	129.340	202.973	1.959.396	1.080.524	3.039.920
	72.935	756.092	475.901	644.760	80.612	619.489	61.527	103.655	1.949.688	865.283	2.814.971
	206.464	645.764	537.528	615.663	71.845	559.105	103.920	182.416	2.005.419	917.286	2.922.705
	212.075	698.655	455.525	775.921	39.404	569.924	80.585	123.514	2.142.176	813.427	2.955.603
	157.549	697.554	467.045	779.711	77.400	573.597	92.633	100.656	2.101.859	844.286	2.946.145
	255.702	670.227	531.495	794.516	34.369	581.292	76.515	117.122	2.251.940	809.298	3.061.238
	183.338	688.442	478.265	754.130	8.084	567.607	52.327	71.164	2.104.175	699.182	2.803.357
	248.451	671.493	417.358	848.144	4.792	554.296	76.149	140.044	2.185.446	775.281	2.960.727
dic-25	390.609	681.034	585.410	865.253	72.503	568.756	37.125	54.806	2.522.306	733.190	3.255.496
Total 2025	2,555.652	8,096.644	5,888.130	8,399.894	701.182	7,136.016	912.719	1,560.622	24,940.320	10,310.538	35,250.858

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN





Informe Estadístico Portuario 2025
Sistema Portuario Nacional

ANEXO 2
PUERTO SANTO TOMÁS DE CASTILLA, MOVIMIENTO DE CARGA POR TIPO 2024-2025, EN MILES DE TM

Fecha	Desembarque				Embarque				Totales		
	General	Contenerizada	Granel Líquido	Granel Sólido	General	Contenerizada	Granel Líquido	Granel Sólido	Total Desembarque	Total Embarque	Total Des+Emb
ene	1.571	119.019	73.752	77.093	30.565	132.723	89.354	0.000	271.435	252.643	524.078
feb	2.787	132.113	89.667	88.996	28.408	146.497	4.435	0.000	313.563	179.340	492.902
mar	1.761	133.823	110.213	38.573	28.517	183.795	42.365	0.000	284.370	254.677	539.046
abr	1.245	151.036	81.535	44.720	30.591	143.211	8.006	40.106	278.536	221.914	500.451
may	0.898	144.903	100.548	64.761	28.354	132.351	64.748	0.000	311.110	225.454	536.563
jun	1.431	134.101	128.816	1.600	8.925	133.351	56.503	69.649	265.948	268.429	534.377
jul	1.552	130.154	88.827	70.800	0.000	131.239	37.993	48.042	291.333	217.274	508.607
ago	3.492	165.407	103.408	53.176	3.686	159.581	88.669	63.248	325.483	315.184	640.667
sep	1.749	159.603	110.152	45.191	3.686	176.717	40.973	65.099	316.695	286.476	603.171
oct	1.079	160.965	109.179	32.159	0.132	171.077	51.407	74.177	303.382	296.794	600.175
nov	0.179	182.581	73.651	90.032	2.723	203.096	34.275	58.910	346.443	299.003	645.446
dic-24	2.284	150.205	92.556	48.918	4.572	195.314	77.522	59.451	293.962	336.860	630.822
ene	2.322	169.565	95.046	96.830	4.529	190.972	19.072	107.026	363.763	321.599	685.362
feb	1.966	152.393	102.093	68.307	9.272	182.222	19.784	59.264	324.759	270.542	595.301
mar	1.733	190.337	126.680	107.337	12.899	256.497	8.869	45.834	426.087	324.099	750.186
abr	1.718	182.566	107.130	110.440	13.836	245.922	56.847	106.921	401.854	423.526	825.380
may	0.037	169.490	120.662	99.920	13.097	206.914	45.451	103.655	390.109	369.117	759.226
jun	2.502	182.014	114.239	73.506	2.017	171.826	79.241	122.682	372.261	375.766	748.027
jul	4.817	154.721	106.073	143.429	0.000	172.011	37.398	65.514	409.040	274.923	683.963
ago	1.480	201.255	120.199	101.915	4.568	170.191	60.681	73.156	424.849	308.596	733.445
sep	1.268	164.515	123.775	110.053	0.000	176.415	61.508	117.122	399.611	355.045	754.656
oct	5.548	165.330	128.688	158.686	2.060	149.933	36.390	44.974	458.252	233.357	691.609
nov	1.265	175.604	83.699	117.151	3.223	176.501	64.638	106.447	377.719	350.809	728.528
dic-25	5.292	157.094	133.752	276.875	0.006	184.789	22.971	27.306	573.013	235.072	808.085
Total 2025	29.948	2,064.884	1,362.036	1,464.449	65.507	2,284.193	512.850	979.901	4,921.317	3,842.451	8,763.768

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

ANEXO 3
PUERTO BARRIOS, MOVIMIENTO DE CARGA POR TIPO 2024-2025, EN MILES DE TM

Fecha	Desembarque				Embarque		Totales		
	General	Contenerizada	Granel Líquido	Granel Sólido	General	Contenerizada	Total Desembarque	Total Embarque	Total Des+Emb
ene	23.000	192.041	27.609		0.751	240.000	242.650	240.751	483.401
feb	29.395	176.131	23.484		0.627	223.541	229.010	224.168	453.178
mar	11.981	207.840	32.102		0.989	286.284	251.923	287.273	539.196
abr	7.287	196.861	34.265		0.720	259.460	238.413	260.180	498.593
may	28.470	204.649	22.346		1.317	274.009	255.465	275.326	530.791
jun	18.028	181.438	31.993		1.278	211.588	231.459	212.866	444.325
jul	39.792	169.052	30.584		0.820	227.930	239.428	228.750	468.178
ago	9.017	164.694	29.733		0.854	217.142	203.444	217.996	421.440
sep	25.265	165.430	33.995		1.500	192.800	224.690	194.300	418.990
oct	7.205	185.859	26.039		1.661	225.654	219.103	227.315	446.418
nov	10.596	161.709	28.243		1.831	181.757	200.548	183.588	384.136
dic-24	4.631	200.879	17.164		1.616	197.940	222.674	199.556	422.230
ene	4.826	184.109	46.937		0.460	212.853	235.872	213.313	449.185
feb	19.377	158.646	19.577		1.087	205.556	197.600	206.643	404.243
mar	15.078	189.247	36.544		0.636	246.169	240.869	246.805	487.674
abr	3.876	156.452	44.781		1.282	236.857	205.109	238.139	443.248
may	6.189	200.099	26.933		2.149	227.498	233.221	229.647	462.868
jun	11.655	193.818	27.530		1.107	227.489	233.003	228.596	461.599
jul	31.067	195.067	34.841		1.491	226.864	260.975	228.355	489.330
ago	47.807	194.724	16.569	45.867	0.493	236.793	304.967	237.286	542.253
sep	61.574	185.140	31.677		0.500	216.514	278.391	217.014	495.405
oct	18.403	181.957	29.537	3.004	0.493	229.441	232.901	229.934	462.835
nov	46.157	173.386	15.020	3.368	1.569	214.911	237.931	216.480	454.411
dic-25	72.606	182.853	32.914	12.997	0.000	204.303	301.370	204.303	505.673
Total 2025	338.615	2,195.498	362.660	65.236	11.267	2,685.248	2,962.209	2,696.515	5,658.724

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN





Informe Estadístico Portuario 2025
Sistema Portuario Nacional

ANEXO 4
PUERTO QUETZAL, MOVIMIENTO DE CARGA POR TIPO 2024-2025, EN MILES DE TM

Fecha	Desembarque				Embarque				Totales		
	General	Contenerizada	Granel Líquido	Granel Sólido	General	Contenerizada	Granel Líquido	Granel Sólido	Total Desembarque	Total Embarque	Total Des+Emb
ene	191.569	206.544	361.027	392.523	0.000	175.742	77.866	0.000	1,151.663	253.608	1,405.271
feb	147.924	185.541	341.377	664.780	9.525	171.614	49.795	36.000	1,339.622	266.934	1,606.556
mar	203.919	196.362	327.476	674.825	35.801	207.898	86.896	52.885	1,402.582	383.480	1,786.062
abr	153.646	188.099	336.457	336.570	0.000	209.888	18.442	62.430	1,014.772	290.760	1,305.532
may	118.048	174.604	383.395	779.830	28.140	185.409	20.173	0.000	1,455.877	233.722	1,689.599
jun	164.984	187.194	347.327	426.751	0.022	172.054	110.637	82.936	1,126.256	365.649	1,491.905
jul	212.221	205.663	320.727	596.199	12.539	186.310	34.662	2.006	1,334.810	235.517	1,570.327
ago	170.564	265.144	317.336	652.458	18.049	179.634	23.869	35.000	1,405.502	256.552	1,662.054
sep	172.634	274.568	330.027	494.839	0.000	219.021	73.141	0.000	1,272.068	292.162	1,564.230
oct	254.492	346.383	298.344	519.958	28.593	189.357	37.924	0.000	1,419.177	255.874	1,675.051
nov	108.050	289.475	270.605	605.405	0.000	140.510	27.568	12.860	1,273.535	180.938	1,454.473
dic-24	147.954	290.340	370.823	562.861	20.065	180.762	18.793	37.965	1,371.978	257.585	1,629.563
ene	198.948	333.698	282.828	475.871	57.838	177.867	45.510	66.668	1,291.345	347.883	1,639.228
feb	165.842	308.616	353.666	471.073	65.432	190.561	66.262	42.250	1,299.198	364.505	1,663.703
mar	225.565	242.558	411.705	458.594	74.855	216.207	43.101	143.230	1,338.422	477.393	1,815.815
abr	187.277	319.196	312.616	533.344	70.047	180.267	72.493	96.052	1,352.433	418.859	1,771.292
may	66.709	386.503	328.306	544.840	65.366	185.077	16.076	0.000	1,326.358	266.519	1,592.877
jun	192.307	269.932	395.759	542.157	68.721	159.790	24.679	59.734	1,400.155	312.924	1,713.079
jul	176.191	348.867	314.611	632.492	37.913	171.049	43.187	58.000	1,472.161	310.149	1,782.310
ago	108.262	301.575	330.277	631.929	72.339	166.613	31.952	27.500	1,372.043	298.404	1,670.447
sep	192.860	320.572	376.043	684.463	33.869	188.363	15.007	0.000	1,573.938	237.239	1,811.177
oct	159.387	341.155	320.040	592.440	5.531	188.233	15.937	26.190	1,413.022	235.891	1,648.913
nov	201.029	322.503	318.639	727.625	0.000	162.884	11.511	33.597	1,569.796	207.992	1,777.788
dic-25	312.711	341.087	418.744	575.381	72.497	179.664	14.154	27.500	1,647.923	293.815	1,941.738
Total 2025	2,187.089	3,836.262	4,163.234	6,870.209	624.408	2,166.575	399.869	580.721	17,056.794	3,771.573	20,828.366

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

ANEXO 5
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES, SISTEMA PORTUARIO NACIONAL, 2025

Mes	Santo Tomás de Castilla			Puerto Barrios			Puerto Quetzal			Total SPN		
	Des.	Emb.	Total	Des.	Emb.	Total	Des.	Emb.	Total	Des.	Emb.	Total
Enero	15,246	15,577	30,823	13,050	12,698	25,748	19,261	16,385	35,646	47,557	44,660	92,217
Febrero	13,561	13,701	27,262	11,609	11,663	23,272	16,970	18,294	35,264	42,140	43,658	85,798
Marzo	17,952	16,680	34,632	14,300	13,268	27,568	15,457	19,424	34,881	47,709	49,372	97,081
Abril	17,084	16,841	33,925	12,713	12,883	25,596	18,972	17,153	36,125	48,769	46,877	95,646
Mayo	15,224	14,543	29,767	15,182	13,059	28,241	18,846	19,297	38,143	49,252	46,899	96,151
Junio	13,853	15,033	28,886	13,849	14,855	28,704	15,020	17,720	32,740	42,722	47,608	90,330
Julio	12,331	13,823	26,154	14,020	15,179	29,199	19,642	18,508	38,150	45,993	47,510	93,503
Agosto	14,731	16,075	30,806	14,058	14,665	28,723	17,114	17,071	34,185	45,903	47,811	93,714
Septiembre	13,322	15,222	28,544	13,700	13,455	27,155	19,910	17,301	37,211	46,932	45,978	92,910
Octubre	14,336	14,834	29,170	13,409	13,949	27,358	19,121	19,635	38,756	46,866	48,418	95,284
Noviembre	14,763	17,417	32,180	12,755	13,235	25,990	17,726	17,929	35,655	45,244	48,581	93,825
Diciembre	13,704	16,329	30,033	12,961	12,517	25,478	18,897	18,759	37,656	45,562	47,605	93,167
Total 2025	176,107	186,075	362,182	161,606	161,426	323,032	216,936	217,476	434,412	554,649	564,977	1,119,626
Total 2024	150,359	150,998	301,357	157,516	159,514	317,030	199,834	194,108	393,942	507,709	504,620	1,012,329
Var. 25/24	17%	23%	20%	3%	1%	2%	9%	12%	10%	9%	12%	11%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN





ANEXO 6
MOVIMIENTO DE CONTENEDORES, SISTEMA PORTUARIO NACIONAL, 2024

Mes	Santo Tomás de Castilla			Puerto Barrios			Puerto Quetzal			Total SPN		
	Des.	Emb.	Total	Des.	Emb.	Total	Des.	Emb.	Total	Des.	Emb.	Total
Enero	10,063	11,129	21,192	13,322	14,238	27,560	16,163	16,138	32,301	39,548	41,505	81,053
Febrero	12,666	11,949	24,615	12,339	12,560	24,899	15,787	15,154	30,941	40,792	39,663	80,455
Marzo	13,450	12,839	26,289	14,638	15,589	30,227	15,899	17,421	33,320	43,987	45,849	89,836
Abril	12,906	11,472	24,378	14,165	14,162	28,327	18,106	15,100	33,206	45,177	40,734	85,911
Mayo	11,327	11,647	22,974	15,228	15,655	30,883	16,047	17,310	33,357	42,602	44,612	87,214
Junio	10,392	11,497	21,889	12,956	12,235	25,191	15,116	16,894	32,010	38,464	40,626	79,090
Julio	10,806	13,157	23,963	12,305	13,122	25,427	16,008	16,709	32,717	39,119	42,988	82,107
Agosto	12,400	11,788	24,188	11,860	12,535	24,395	15,486	14,453	29,939	39,746	38,776	78,522
Septiembre	13,526	13,155	26,681	12,004	11,779	23,783	16,614	19,117	35,731	42,144	44,051	86,195
Octubre	13,283	13,573	26,856	13,237	13,622	26,859	19,705	16,627	36,332	46,225	43,822	90,047
Noviembre	14,759	14,415	29,174	11,996	11,573	23,569	16,942	12,267	29,209	43,697	38,255	81,952
Diciembre	14,781	14,377	29,158	13,466	12,444	25,910	17,961	16,918	34,879	46,208	43,739	89,947
Total 2024	150,359	150,998	301,357	157,516	159,514	317,030	199,834	194,108	393,942	507,709	504,620	1,012,329
Total 2023	132,426	119,577	252,003	145,982	152,451	298,433	194,240	174,486	368,726	472,648	446,514	919,162
Var. 23/24	14%	26%	20%	8%	5%	6%	3%	11%	7%	7%	13%	10%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN

ANEXO 7

RECALADA MENSUAL DE BUQUES POR TIPO EN EL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL 2025

Puerto	Tipo de buque	2025	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	% var. 24/25
Puerto Santo Tomás de Castilla	Convencional	5	0	0	0	0	0	2	1	1	0	1	0	0	↑400%
	Portacontenedores	827	75	64	77	70	67	64	67	68	68	69	68	70	↑1%
	Refrigerado	26	2	4	4	4	5	1	0	1	0	2	3	0	↓-51%
	Granel Líquido	180	12	13	18	16	17	18	13	16	17	15	12	13	↑1%
	Granel Sólido	114	12	6	8	9	12	9	10	8	9	11	9	11	↑84%
	Turístico	11	1	3	2	0	0	0	0	0	0	0	0	5	↓-8%
	Multipropósitos	4	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	↑100%
	Otros	12	1	2	1	1	0	2	1	1	1	0	1	1	↓-29%
Total Santo Tomás de Castilla		1,179	104	92	110	100	101	96	92	95	97	98	93	101	↑3%
Puerto Barrios	Convencional	31	2	2	1	1	2	2	2	4	5	3	4	3	↓-11%
	Portacontenedores	478	43	33	40	36	41	42	40	38	40	41	39	45	↓-8%
	Refrigerado	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
	Granel Líquido	36	5	2	4	7	3	4	3	1	2	2	1	2	↓-12%
	Granel Sólido	4								1	0	1	1	1	↑100%
	Barcaza	21	1	2	1	2	4	2	3	1	1	1	3	0	↑24%
Total Puerto Barrios		570	51	39	46	46	50	50	48	45	48	48	48	51	↓-7%
Puerto Quetzal	Carga General	51	4	5	7	4	4	6	4	4	3	1	3	6	↑55%
	Portacontenedores	611	48	46	50	47	47	45	58	54	54	55	49	58	↑3%
	Ro-Ro carros	84	6	8	7	7	7	9	7	6	6	11	4	6	↑15%
	Granel Líquido	111	6	10	8	12	7	10	7	12	8	9	10	12	↑19%
	Granel Sólido	222	19	17	16	20	15	16	18	22	22	16	23	18	↓-5%
	Turístico	49	11	2	2	10	3	1	1	0	3	5	5	6	↑29%
	Hierros	65	4	6	6	7	2	5	5	7	3	7	6	7	↑30%
	Pesqueros	30	1	2	4	4	5	3	1	3	2	1	2	2	↑20%
	Fragatas	11	2	1	2	0	1	0	1	0	1	2	0	1	↓-15%
	Otros	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	↓-67%
Total Puerto Quetzal		1,235	102	97	102	111	91	95	102	108	102	107	102	116	↑7%
Boyas San José	Granel Líquido	206	16	18	20	17	17	18	17	17	19	15	14	18	↓-6%
Sistema Portuario Nacional	Convencional	87	6	7	8	5	6	10	7	9	8	5	7	9	↑26%
	Portacontenedores	1,916	166	143	167	153	155	151	165	160	162	165	156	173	↓-1%
	Refrigerado	26	2	4	4	4	5	1	0	1	0	2	3	0	↓-51%
	Ro-Ro carros	84	6	8	7	7	7	9	7	6	6	11	4	6	↑15%
	Granel Líquido	533	39	43	50	52	44	50	40	46	46	41	37	45	↑0%
	Granel Sólido	340	31	23	24	29	27	25	28	31	31	28	33	30	↑15%
	Turístico	60	12	5	4	10	3	1	1	0	3	5	5	11	↑20%
	Hierro	65	4	6	6	7	2	5	5	7	3	7	6	7	↑30%
	Pesqueros	30	1	2	4	4	5	3	1	3	2	1	2	2	↑20%
	Fragatas	11	2	1	2	0	1	0	1	0	1	2	0	1	↓-15%
	Multipropósitos	4	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	↑100%
	Barcaza	21	1	2	1	2	4	2	3	1	1	1	3	0	↑24%
	Otros	13	2	2	1	1	0	2	1	1	1	0	1	1	↓-35%
Total Sistema Portuario Nacional		3,190	273	246	278	274	259	259	259	265	266	268	257	286	↑2%

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Informe Estadístico Portuario 2025

Sistema Portuario Nacional

ANEXO 8

MOVIMIENTO DE LOS PRINCIPALES PRODUCTOS DE IMPORTACIÓN + EXPORTACIÓN, SISTEMA PORTUARIO NACIONAL 2025

No.	Producto	Importación y Exportación 2025	No.	Producto	Importación y Exportación 2025
1	Combustible	5,069,393	22	Arcilla	170,610
2	Carbón mineral	2,682,503	23	Productos plásticos	166,181
3	Banano	2,420,251	24	Alcohol	134,611
4	Maíz	2,089,567	25	Plátano	134,541
5	Hierro	1,345,904	26	Piña	130,845
6	Azúcar	1,213,666	27	Textiles, prendas vestir y cuero	128,872
7	Abonos y fertilizantes	991,784	28	Vehículos automotores	122,828
8	Níquel	979,901	29	Resina	116,709
9	Trigo	743,007	30	Sandía	109,424
10	Cemento	723,726	31	Piña	107,282
11	Otras industrias	632,929	32	Hortalizas	105,269
12	Harina de soya	512,127	33	Alimentos (Carnes, Vegetales)	98,052
13	Aceite de palma	423,639	34	Otros alimentos	96,660
14	Gas	423,380	35	Bebidas alcohólicas o artif.	91,813
15	Productos químicos	359,689	36	Café	90,186
16	Mercadería variada	342,520	37	Alimentos, vegetales y brocolí	7,985
17	Melón	280,048	38	Cardamomo	3,784
18	Melaza	265,257	39	Cartón	1,297
19	Papel, productos de papel impresos	240,670	40	Demás productos de importación	4,818,614
20	Papel, bobinas y pacas	231,030	41	Demás productos de exportación	1,386,840
21	Papel y cartón	189,163	42	Carga Contenedorizada	857,574

Fuente: Empresas Portuarias de Guatemala, procesado por CPN



Siglas y Acrónimos

- **CIF** Cost, Insurance and Freight (Costo, Seguro y Flete)
- **FOB** Free On Board (libre a bordo)
- **Des y Emb** Desembarque y Embarque
- **EMPORNAC** Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla
- **EPQ** Empresa Portuaria Quetzal
- **TPEC** Terminal Portuaria Especializada de Contenedores (APM Terminals)
- **TFPB** Terminal Ferroviaria Puerto Barrios
- **CPN** Comisión Portuaria Nacional
- **SPN** Sistema Portuario Nacional
- **Kg** Kilogramo
- **tm** Tonelada Métrica
- **TEU** Unidad de contenedor de 20 pies
- **TRB** Tonelaje de Registro Bruto
- **Por tipo** Se refiere a la carga general, contenerizada, granel líquido y sólido.

Glosario

194

- **Arribo:** Llegada de la embarcación a un puerto para cargar o descargar, o para evitar algún peligro.
- **Atracar:** Arrimar el costado de una embarcación a un muelle.
- **Barcaza:** Embarcación de fondo plano, descubierta y sin propulsión propia, que se emplea para el transporte marítimo o fluvial de carga, adecuada para navegación de corta distancia o costera.
- **Buque Convencional:** Barco que transporta principalmente carga general y eventualmente otro tipo de carga.
- **Buque Crucero:** Tipo de buque destinado para el transporte de pasajeros, que realiza viajes turísticos o de placer con escalas previamente establecidas en uno o más países, en puertos y/o terminales especializadas.
- **Buque Frigorífico:** Barco acondicionado para el transporte de mercancías en bodegas que necesitan bajas temperaturas para su conservación.
- **Buque Granelero Líquido:** Barco especializado para el transporte de productos líquidos como químicos, aceites o grasas de origen vegetal, animal y/o mineral y derivados del petróleo.
- **Buque Granelero Sólido:** Barco especializado para el transporte de productos a granel sólido.
- **Buques Otros:** Buque de carga que no encaja en las demás clasificaciones de este glosario, transporta carga de comercio exterior y no representa un volumen significativo.
- **Buque Petrolero:** Barco exclusivo para el transporte a granel de petróleo crudo.
- **Buque Portacontenedores:** Barco especializado para el transporte de contenedores.
- **Buque Ro-Ro:** Barco diseñado para el transporte de furgones y vehículos que se embarcan y desembarcan a través de una rampa por rodadura.
- **Calado:** Es la profundidad sumergida de una nave en el agua. En un puerto es la altura que alcanza la superficie del agua sobre el fondo.
- **Carga:** Cargamento o conjunto de efectos o mercancías que para su transporte de un puerto a otro se embarcan y estiban en una nave.
- **Carga Contenerizada:** Carga manejada en contenedores que se embarca o desembarca por medio de grúa.
- **Carga General:** Carga que se presenta en estado sólido, líquido o gaseoso y que estando embalada o sin embalar puede ser tratada como unidad y que se embarca o desembarca por medio de grúa.
- **Carga Granel Líquido:** Líquidos embarcados o desembarcados a través de tuberías y/o mangas.
- **Carga Granel Sólido:** Producto sólido movilizado sin envase o empaque, embarcado o desembarcado por medio de grúa.
- **Carga Local:** Comprende el embarque o desembarque de un contenedor o furgón, lleno o vacío y que no se constituye como transbordo o tránsito.
- **Carga Otros:** Carga que no está clasificada dentro de las definiciones anteriores y no represente un volumen significativo.
- **Carga Ro-Ro:** Es aquella carga que se embarca o desembarca por rodamiento mediante el cual vehículos de carretera, vagones o furgones sobre sus propias ruedas o sobre ruedas añadidas con ese objeto, se embarcan y desembarcan mediante rampa de transporte marítimo terrestre.
- **Carga Vehículos, Maquinaria y Equipo Pesado:** Número total de vehículos, maquinaria y equipo pesado, nuevos y usados, que se embarcan o desembarcan por rodamiento sobre sus propias ruedas u orugas mediante rampa como carga local, en tránsito o de transbordo.
- **Comercio Exterior:** Comercio de exportación e importación de mercancías y servicios de un país con otros países.
- **Contenedor:** Caja construida especialmente para movilizar carga y que tiene un carácter reutilizable. En ella se puede embarcar mercancías para ser transportadas de punto a punto como una unidad.
- **Desembarque:** Acción de descargar de los medios de transporte en que llegaron al recinto aduanero, las mercaderías procedentes del exterior o de otras Aduanas de país.
- **Embarque:** Acción de cargar las mercaderías sobre los medios de transporte en que han de salir del recinto aduanero con destino al exterior o a otras Aduanas del país.
- **Foreland:** zona marítima exterior con la que un puerto se conecta mediante rutas de navegación, es decir, su conexión con otros puertos en el mundo.



- **Maquinaria y Equipo Pesado:** Unidad móvil, nueva o usada, autopropulsada por un motor propio mediante ruedas u orugas destinada para uso industrial, construcción, minería, mercancías, como montacargas, tractores, equipos portuarios, grúas, entre otros.
- **MLWS:** Mean Low Water Springs por sus siglas en inglés. Es la altura promedio de las mareas bajas de las mareas vivas. Este nivel se utiliza como referencia de marea en algunas zonas. También se denomina marea baja de primavera.
- **Operaciones Portuarias:** Es la entrada, salida, fondeo, atraque, desatraque.
- **Puerto Marítimo:** Conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera del mar, reúnan condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permiten la realización de operaciones de tráfico portuario y sea utilizado para el desarrollo de estas actividades por la administración competente.
- **Puerto:** Localidad geográfico y unidad económica de una localidad donde se ubican los terminales, infraestructuras e instalaciones, terrestres y acuáticos, naturales o artificiales, acondicionados para el desarrollo de actividades portuarias.
- **Recalada:** Llegar, después de una navegación, a la vista de un punto de la costa, como fin de viaje o para, después de reconocido, continuar su navegación.
- **Roll on Roll of (Ro-Ro):** Operación de transferencia por rodamiento.
- **Sistema Portuario Nacional:** Es el conjunto de personas naturales o jurídicas, bienes, infraestructuras, puertos, terminales e instalaciones portuarias, sean estos públicos y/o privados situados en el territorio.
- **Terminal Portuaria:** Unidades operativas de un puerto habilitadas para proporcionar intercambio modal y servicios portuarios; incluye la infraestructura, las áreas de depósito transitorio y las vías internas de transporte.
- **Terminal Turística:** Instalación portuaria dedicada, preponderantemente, a la atención de cruceros turísticos, pasajeros, yates y actividades acuáticas-recreativas.
- **Terminal:** La unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina.
- **TEU:** Unidad normalizada basada en un contenedor ISO de veinte pies de largo (6,10 m), usada como medida estadística de flujos o capacidades de tráfico. Un contenedor normalizado de 40 pies ISO Serie 1 equivale a 2 TEU. Las cajas móviles de menos de 20 pies corresponden a 0,75 TEU, con más de 20 pies y menos de 40 pies a 1,5 TEU y por encima de 40 pies a 2,25 TEU.
- **Tipo de Carga:** Agrupación de las mercancías que se mueven por los puertos conforme a su forma y características físicas (General, Contenerizada, Ro-Ro, General, Granel Líquido, Granel Sólido, Otros).
- **Tonelada Métrica (tm):** Unidad de masa equivalente a 1000 kg (aproximadamente 2.500 libras).
- **Transbordo:** Comprende la transferencia de cargas desembarcadas (especialmente contenedores, furgones y vehículos), en la terminal portuaria y posteriormente vueltas a embarcar en otro barco distinto; sin embargo, en aquellos lugares donde la geografía o la infraestructura así lo permite, esa operación puede ser complementada por un modo de transporte terrestre -ej. Ferrocarril- que permite el movimiento de la carga a otro puerto, a veces situado a gran distancia del primero, para finalmente ser transportados en otro buque.
- **Tránsito:** Paso de mercancías extranjeras a través del país cuando éste forma parte de un trayecto total comenzado en el extranjero y que debe ser terminado fuera de sus fronteras y viceversa por modo de transporte distinto al marítimo.
- **Tripulación:** Viajero que, a bordo del buque o aeronave, realiza actividades directamente vinculadas con la dirección, administración, mantenimiento y los servicios de esta.
- **Vehículo:** Unidad móvil, nueva o usada, autopropulsada por un motor propio mediante ruedas destinada al transporte terrestre de personas, mercancías, así como para el servicio de emergencias y de rescate, autobuses, automóviles, camiones y tractocamiones.



Coordinación General de la **Autoridad Designada** del **Sistema Portuario Nacional** **Decreto 26-2024**



**Puerto Santo
Tomás de Castilla**
EMPORNA C



ASONAV
Asociación de Navieros de Guatemala



Ministerio de
**Comunicaciones,
Infraestructura y
Vivienda**

Ministerio de
Economía



Foto: Acto inaugural de la presentación del Informe Estadístico Portuario 2025 y la Conferencia Internacional sobre Transición Energética y la Transformación Digital e Innovación en los Puertos de la UNCTAD, llevado a cabo el 16 de abril de 2026 en la ciudad de Antigua Guatemala

Miembros de la Coordinación General de la Autoridad Designada

José Fernando Suriano

Presidente del Pleno

Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda

Sara Larios

Representante Titular
Ministerio de Economía

Otto Wantland

Representante Suplente
Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla

Carlos Morales

Representante Suplente
Ministerio de Economía

Ramsés Lobo

Representante Titular
Terminal Ferroviaria Puerto Barrios

Edwin Curtidor

Representante Titular
Superintendencia de Administración Tributaria

Adriana Barrientos

Representante Suplente
Terminal Ferroviaria Puerto Barrios

Wendy Campos

Representante Suplente
Superintendencia de Administración Tributaria

Jorge Gómez

Representante Titular
Consejo de Usuarios del Transporte Internacional de Guatemala

Edwin Loarca

Representante Titular
Empresa Portuaria Quetzal

Amador Carballido

Representante Suplente
Consejo de Usuarios del Transporte Internacional de Guatemala

Sergio Gil

Representante Suplente
Empresa Portuaria Quetzal

Roberto Papadopolo

Representante Titular
Asociación de Navieros de Guatemala

José de la Peña

Representante Titular
Empresa Portuaria Nacional Santo Tomás de Castilla

Luis Quezada

Representante Suplente
Asociación de Navieros de Guatemala

Leonel Molina

Secretario del Pleno

Autoridad Designada del Sistema Portuario Nacional

IEP 2025



Autoridad Designada
del **Sistema Portuario Nacional**

Síguenos como:

@cpngobgt



Nueva Guatemala De La Asunción, 2026