



Reporte Camport

Análisis Comparativo Comercio Exterior

**Enero – Junio
2025 vs. 2024**

Agosto 2025

Reporte Campor Comercio Exterior Enero – Junio, 2025 vs. 2024

Síntesis

Al comparar el comercio exterior por vía marítima en el periodo enero – junio del año 2025 con el mismo periodo del año 2024, se observa un aumento tanto en las toneladas transferidas, como también en el valor de la carga en dólares.

Durante el periodo enero – junio del año 2025 las toneladas de comercio exterior por vía marítima aumentaron 4% y su valor en dólares aumentó 8,4%, ambas cifras respecto al mismo periodo del año 2024. El alza de las toneladas transferidas se explica principalmente por la carga general que aumentó 10,9%. Por otra parte, el aumento en el valor de la carga es explicado principalmente por un alza de 17,9% en el valor de los graneles sólidos.

El aumento de la carga general indicada en el párrafo anterior es consistente con el alza de 8,4% de los TEUs full transferidos observados al comparar el periodo enero – junio 2025 y el mismo periodo del año 2024. Cabe recordar que la carga general es la principal demanda de los puertos más importantes de nuestro sistema portuario y representó el 54,9% del valor total de nuestro comercio exterior en el periodo enero – junio del año 2025.

Durante el periodo enero - junio de 2025, los indicadores de precios de fletes marítimos internacionales (BDI, SCFI y WCI) registraron valores promedio inferiores a los del primer y segundo semestre de 2024. Esta disminución se explica principalmente por cambios en la oferta y demanda del mercado y por las nuevas políticas arancelarias de EE.UU.

Con respecto al ranking de socios comerciales, tanto de importación como exportación, la clasificación sigue siendo liderada por China, y Estados Unidos en segundo lugar.

1. Tendencia de los últimos 10 años

En el transcurso de los últimos once años, el movimiento de carga de comercio exterior ha crecido en forma importante, sin embargo, esta tendencia no ha sido sostenida en el tiempo.

Se efectuó un análisis comparativo del periodo enero – junio, entre los años 2015 y 2025, tanto de las toneladas totales transferidas en nuestros puertos como de los montos CIF/FOB del comercio exterior de Chile.

Tabla N°1: Carga Total Comex (miles Ton) por tipo de carga
Periodo enero - junio 2015-2025

AÑO	Miles de toneladas al año ENE - JUN					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
ENE - JUN 2015	2.668	26.172	11.364	15.618	566	56.387
ENE - JUN 2016	2.799	26.625	11.449	15.906	390	57.169
ENE - JUN 2017	2.826	26.708	12.230	15.156	348	57.269
ENE - JUN 2018	3.153	29.250	12.418	16.667	257	61.745
ENE - JUN 2019	3.077	26.129	12.775	15.105	251	57.336
ENE - JUN 2020	3.066	30.194	11.292	14.423	157	59.133
ENE - JUN 2021	3.176	28.541	12.277	15.442	241	59.677
ENE - JUN 2022	3.201	26.978	14.585	15.629	234	60.627
ENE - JUN 2023	3.027	25.202	13.737	13.251	270	55.488
ENE - JUN 2024	3.193	26.209	11.277	14.048	224	54.951
ENE - JUN 2025	3.548	26.178	11.566	15.579	270	57.141
% 2025 vs 2024	11,1%	-0,1%	2,6%	10,9%	20,8%	4,0%

Fuente: Elaboración propia en base a información del Servicio Nacional de Aduanas, el cual elabora sus estadísticas sobre la base de DIN DUS, las cuales pueden sufrir ajustes posteriores.

Tabla N°2: Valor Comex (millones USD) por tipo de carga
Periodo enero - junio 2015-2025

AÑO	Millones de USD al año ENE - JUN					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
ENE - JUN 2015	4.906	8.433	4.679	33.068	496	51.583
ENE - JUN 2016	4.957	6.950	3.274	30.324	344	45.849
ENE - JUN 2017	5.321	8.340	4.530	30.924	320	49.434
ENE - JUN 2018	6.400	11.160	5.914	37.104	176	60.753
ENE - JUN 2019	6.209	10.956	5.583	34.168	218	57.135
ENE - JUN 2020	6.343	10.556	3.718	29.374	129	50.119
ENE - JUN 2021	7.173	15.396	5.493	38.559	170	66.791
ENE - JUN 2022	9.140	16.589	10.536	50.663	187	87.114
ENE - JUN 2023	7.622	14.263	8.283	44.272	222	74.663
ENE - JUN 2024	8.198	16.014	6.816	38.964	201	70.193
ENE - JUN 2025	9.264	18.875	5.959	41.771	209	76.079
% 2025 vs 2024	13,0%	17,9%	-12,6%	7,2%	4,4%	8,4%

Fuente: Elaboración propia en base a información del Servicio Nacional de Aduanas, el cual elabora sus estadísticas sobre la base de DIN DUS, las cuales pueden sufrir ajustes posteriores.

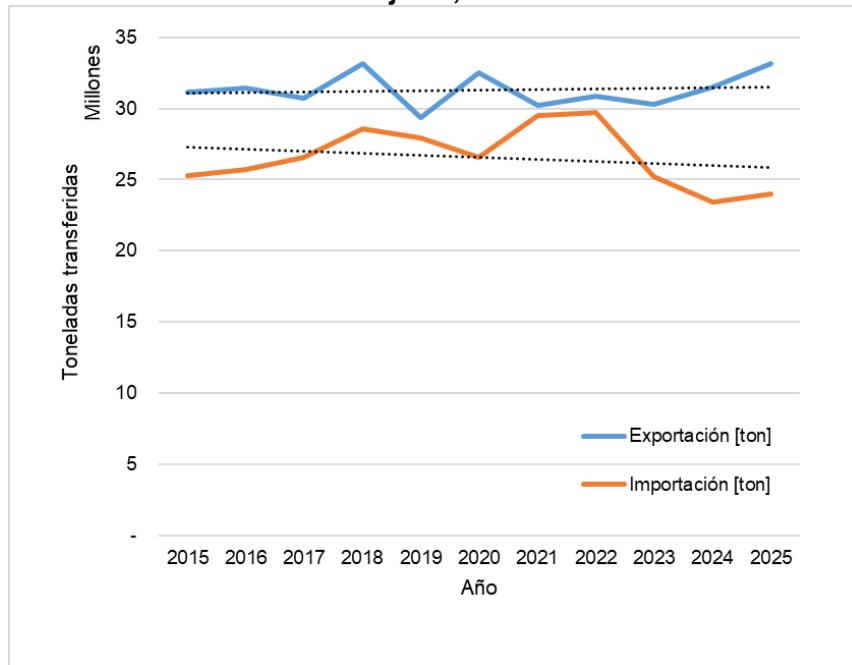
Al comparar el periodo enero – junio del año 2025 con el mismo periodo del año 2024, las toneladas totales transferidas aumentaron 4%, que se explica principalmente por la carga general que aumentó 10,9%. En el mismo período anterior, el valor de nuestro comercio aumentó 8,4%, explicado principalmente por un alza de 17,9% en el valor de los graneles sólidos. Por otra parte, la carga general

representó para el periodo enero – junio del año 2025 el 54,9% del valor total de nuestro comercio exterior.

Si se analizan los últimos 11 años (ver Figura N°1) se observa que, durante el periodo enero – junio del año 2025 la carga exportada (ton) aumentó 6,5% respecto al mismo periodo del año 2015, mientras que la carga importada (ton) disminuyó 5% en igual período. La carga total transferida (exportaciones + importaciones) aumentó 1,3% al comparar el periodo enero – junio del año 2025 con el mismo periodo del año 2015. Si efectuamos la misma comparación para el valor en dólares (ver Figura N°2) se observa que los productos importados¹ aumentaron su valor 34,7%, mientras que los exportados² 57%. El intercambio comercial total (importaciones + exportaciones) aumentó 47,5% al comparar el periodo enero – junio del año 2025 con el del año 2015.

Con respecto a la carga general, al comparar los volúmenes (ton) del periodo enero – junio del año 2025 con el mismo periodo del año 2015 (ver Figura N°3), las importaciones de carga general aumentaron 8,6%, mientras que las exportaciones de carga general disminuyeron 7,2%. El mismo ejercicio en dólares (ver Figura N°4) indica que las importaciones aumentaron su valor 37% y las exportaciones crecieron 16,3%.

**Figura N°1: Carga Comex (Toneladas)
enero – junio, 2015-2025**

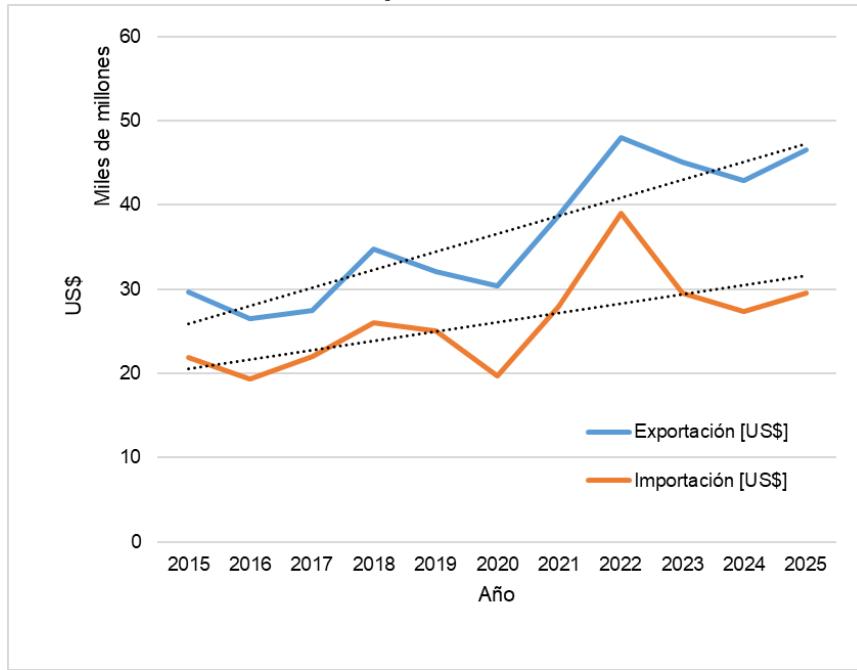


Fuente: Elaboración propia en base a información del Servicio Nacional de Aduanas, el cual elabora sus estadísticas sobre la base de DIN DUS, las cuales pueden sufrir ajustes posteriores

¹ Los montos asociados a las importaciones se refieren a los montos CIF

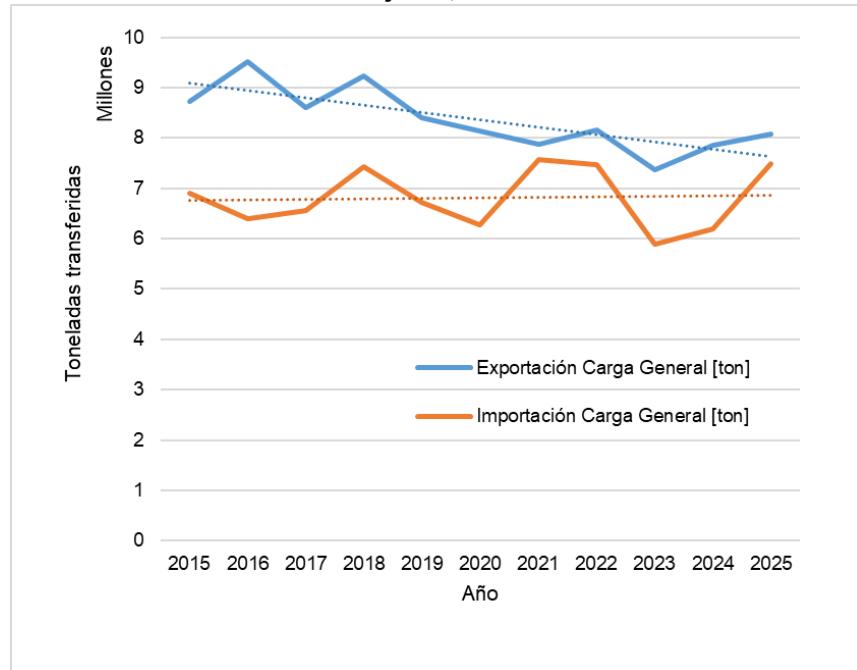
² Los montos asociados a las exportaciones se refieren a los montos FOB.

Figura N°2: Carga Comex (USD)
enero – junio, 2015-2025



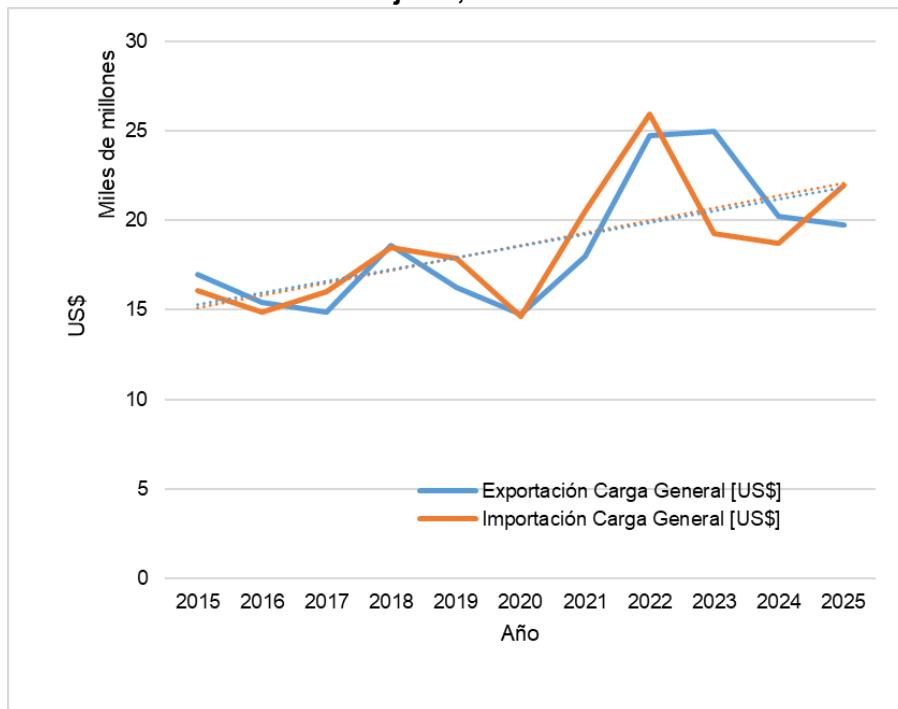
Fuente: Elaboración propia en base a información del Servicio Nacional de Aduanas, el cual elabora sus estadísticas sobre la base de DIN DUS, las cuales pueden sufrir ajustes posteriores.

Figura N°3: Carga General Comex (Toneladas)
enero – junio, 2015-2025



Fuente: Elaboración propia en base a información del Servicio Nacional de Aduanas, el cual elabora sus estadísticas sobre la base de DIN DUS, las cuales pueden sufrir ajustes posteriores.

Figura N°4: Carga General Comex (USD)
enero – junio, 2015-2025



Fuente: Elaboración propia en base a información del Servicio Nacional de Aduanas, el cual elabora sus estadísticas sobre la base de DIN DUS, las cuales pueden sufrir ajustes posteriores.

2. Variación Comex, periodo enero – junio 2025 vs. 2024

Si se comparan los periodos enero – junio de los años 2025 y 2024, se observa que la carga total transferida aumentó 2,2 millones de toneladas y el valor del comercio exterior aumentó MMUSD 5.886, tal como se puede apreciar en las Tablas N°3 y 4.

Tabla N°3: Carga Comex (miles Ton), periodo enero – junio 2025 vs. 2024

Periodo	TOTAL COMEX [miles Ton]					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
Ene-Jun 2024	3.193	26.209	11.277	14.048	224	54.951
Ene-Jun 2025	3.548	26.178	11.566	15.579	270	57.141
Variación	355	-32	289	1.532	46	2.191

Fuente: Elaboración propia en base a información del Servicio Nacional de Aduanas, el cual elabora sus estadísticas sobre la base de DIN DUS, las cuales pueden sufrir ajustes posteriores.

Tabla N°4: Valor Comex (Millones USD), periodo enero – junio 2025 vs. 2024

Periodo	TOTAL COMEX [MM USD]					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
Ene-Jun 2024	8.198	16.014	6.816	38.964	201	70.193
Ene-Jun 2025	9.264	18.875	5.959	41.771	209	76.079
Variación	1.065	2.862	-857	2.807	9	5.886

Fuente: Elaboración propia en base a información del Servicio Nacional de Aduanas, el cual elabora sus estadísticas sobre la base de DIN DUS, las cuales pueden sufrir ajustes posteriores.

El aumento de las toneladas totales se explica principalmente por un alza en la carga general de 1,5 millones de toneladas. El aumento en el valor total se explica por el granel sólido y carga general que aumentaron MMUSD 2.862 y MMUSD 2.807, respectivamente.

3. Variación Exportaciones, periodo enero – junio 2025 vs. 2024

Al analizar los períodos enero – junio de los años 2025 y 2024 (ver Tabla N°5), se observa que la carga total exportada aumentó 1,6 millones de toneladas, que se explica fundamentalmente por un alza en el granel sólido de 777 mil toneladas. Los productos con mayores variaciones entre ambos períodos fueron los minerales de hierro y sus concentrados que disminuyeron 1,4 millones de toneladas; la leña, madera en plaquitas/aserrín que cayeron en 410 mil toneladas; y los aceites de petróleo que disminuyeron 227 mil toneladas. Por otra parte, la sal tuvo un alza de 1,9 millones de toneladas; los minerales de cobre y sus concentrados aumentaron 653 mil toneladas; y la pasta química de madera a la soda aumentó 387 mil toneladas.

Tabla N°5: Carga Comex Exportación (miles Ton)
Periodo enero – junio 2025 vs. 2024

Periodo	EXPORTACIÓN [miles Ton]					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
Ene-Jun 2024	2.817	19.536	1.062	7.857	223	31.494
Ene-Jun 2025	3.213	20.313	1.251	8.088	270	33.135
Variación	396	777	190	232	47	1.641

Fuente: Elaboración propia en base a información del Servicio Nacional de Aduanas, el cual elabora sus estadísticas sobre la base de DIN DUS, las cuales pueden sufrir ajustes posteriores.

Tabla N°6: Valor Comex Exportación (Millones de USD)
Periodo enero – junio 2025 vs. 2024

Periodo	EXPORTACIÓN [MM USD]					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
Ene-Jun 2024	7.419	14.501	576	20.226	174	42.897
Ene-Jun 2025	8.420	17.630	549	19.763	200	46.561
Variación	1.000	3.129	-27	-463	26	3.665

Fuente: Elaboración propia en base a información del Servicio Nacional de Aduanas, el cual elabora sus estadísticas sobre la base de DIN DUS, las cuales pueden sufrir ajustes posteriores.

En el caso del valor total de las exportaciones (ver Tabla N°6), éstas aumentaron MMUSD 3.665, que se explica principalmente por un alza en el granel sólido de MMUSD 3.129. Los productos con mayores variaciones entre ambos períodos fueron los minerales de cobre y sus concentrados que aumentaron MMUSD 2.842; los pescados congelados, que aumentaron MMUSD 156; y los alcoholes acíclicos y sus derivados halogenados, sulfonados, nitrados, que aumentaron MMUSD 134. Por otra parte, los carbonatos disminuyeron MMUSD 611; las uvas frescas o secas bajaron MMUSD 399; y el cobre refinado y sus aleaciones que disminuyeron MMUSD 388.

4. Variación Importaciones, periodo enero – junio 2025 vs. 2024

Durante este periodo la carga total importada aumentó 550 mil toneladas, que se explica principalmente por un alza en la carga general de 1,3 millones de toneladas, superior a la baja observada en los graneles sólidos de 809 mil toneladas. Con respecto a los productos importados, las mayores alzas fueron el ácido sulfúrico con 381 mil toneladas; los cementos hidráulicos con 195 mil toneladas; y las barras y perfiles de acero con 140 mil toneladas. Por otra parte, disminuyeron las hullas, briquetas, ovoides y combustibles sólidos en 679 mil toneladas; los aceites crudos de petróleo que disminuyeron 601 mil toneladas; y los minerales de hierro y sus concentrados que cayeron en 222 mil toneladas.

Tabla N°7: Carga Comex Importación (miles Ton)
Periodo enero – junio 2025 vs. 2024

Periodo	IMPORTACIÓN [miles Ton]					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
Ene-Jun 2024	376	6.674	10.215	6.191	1	23.457
Ene-Jun 2025	335	5.865	10.315	7.491	0	24.006
Variación	-41	-809	100	1.300	0	550

Fuente: Elaboración propia en base a información del Servicio Nacional de Aduanas, el cual elabora sus estadísticas sobre la base de DIN DUS, las cuales pueden sufrir ajustes posteriores.

Tabla N°8: Valor Comex Importación (Millones de USD)
Periodo enero – junio 2025 vs. 2024

Periodo	IMPORTACIÓN [MM USD]					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
Ene-Jun 2024	779	1.513	6.240	18.738	26	27.296
Ene-Jun 2025	844	1.246	5.410	22.008	9	29.517
Variación	65	-267	-830	3.270	-17	2.221

Fuente: Elaboración propia en base a información del Servicio Nacional de Aduanas, el cual elabora sus estadísticas sobre la base de DIN DUS, las cuales pueden sufrir ajustes posteriores.

Realizando un análisis similar, el valor total de las importaciones aumentó MMUSD 2.221, principalmente por un alza en la carga general de MMUSD 3.270. Los productos que presentaron las mayores alzas fueron los automóviles para transporte de mercancías con MMUSD 346; las máquinas para triturar o mezclar minerales con MMUSD 318; y las topadoras frontales (buldócer) con MMUSD 196. Como contrapartida, los productos que presentaron las mayores bajas fueron los aceites crudos de petróleo con MMUSD 558; los aceites de petróleo que disminuyeron MMUSD 519; y los grupos electrógenos que bajaron MMUSD 215.

5. Actividad en Puertos Nacionales, periodo enero – junio 2025 vs. 2024

En la Tabla N°9 siguiente se indican las toneladas movilizadas durante los periodos enero – junio de los años 2025 y 2024, diferenciadas por tipo de carga y desagregada en 17 localidades portuarias que representaron el 66,5% de las toneladas totales transferidas durante el periodo enero - junio del año 2025.

Los puertos que presentaron un mayor incremento porcentual de su actividad durante el periodo enero – junio de 2025 fueron San Vicente, Coquimbo e Iquique, los cuales aumentaron las toneladas totales transferidas 57,3%, 35,9% y 34%, respectivamente. Los incrementos asociados a San Vicente e Iquique se deben principalmente a un aumento de la carga general, mientras que el incremento de Coquimbo se debe mayormente a un aumento del granel sólido.

Como contrapartida, los puertos que más disminuyeron porcentualmente su actividad en igual período fueron Puerto Montt, Huasco/Guacolda y Talcahuano, que bajaron las toneladas totales transferidas 34%, 33,9% y 33,6%, respectivamente. La disminución en Puerto Montt y en Huasco/Guacolda se deben principalmente a una baja en el granel sólido; mientras que la caída en Talcahuano se debe mayormente a una baja en el granel líquido.

En la Tabla N°10 se indica para las mismas 17 localidades portuarias el valor en MMUSD de las toneladas transferidas por tipo de carga. Los puertos que presentaron un mayor incremento porcentual en el valor de la carga durante el periodo enero – junio de 2025 fueron Puerto Montt, Coquimbo e Iquique, con alzas de 82,4%, 49,6% y 38,1%, respectivamente. Los aumentos asociados a Puerto Montt e Iquique se deben principalmente al alza en el valor de la carga general, mientras que el aumento de Coquimbo se debe a un incremento en el valor del granel sólido.

Al comparar el valor en MMUSD de las toneladas transferidas durante el periodo enero – junio de los años 2025 y 2024, se detectaron bajas porcentuales de 46,2%, 38,8% y 12,9% en Talcahuano, Huasco/Guacolda y Arica, respectivamente. La disminución en Talcahuano se debe principalmente a una baja en el valor del granel líquido. Por otro lado, la caída del valor de la carga en Huasco/Guacolda de sebe mayormente a una baja en el granel sólido; mientras que, en Arica, la baja del valor de la carga se debe principalmente a una disminución en el valor de la carga general.

Tabla N°9: Carga Comex (miles Ton), diferenciada por tipo de carga, periodo enero – junio 2025 vs. 2024

LOCALIDAD	COMEX (miles de Toneladas)													
	Enero - Junio 2024						Enero - Junio 2025						2025 vs 2024	
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	Total	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	Total	Total	Carga Ge.
ARICA	3,3	46,3	8,1	95,7	1,5	154,9	2,5	39,0	10,1	95,0	1,5	148,2	-4,3%	-1%
IQUIQUE	0,5	-	22,6	149,6	27,3	200,0	0,5	0,5	19,0	196,7	51,3	267,9	34,0%	31%
MEJILLONES	-	918,7	2.719,9	70,6	-	3.709,2	-	920,5	3.137,6	77,0	-	4.135,1	11,5%	(a)
PTO. ANGAMOS	0,2	502,2	17,7	1.122,7	4,4	1.647,2	0,1	349,3	2,7	1.338,9	4,1	1.695,1	2,9%	19%
ANTOFAGASTA	2,7	545,4	6,8	557,7	0,8	1.113,5	2,6	691,5	6,5	477,4	0,1	1.178,2	5,8%	-14%
CALDERA	32,4	3.954,7	218,0	0,2	-	4.205,4	39,5	4.148,0	177,2	0,1	-	4.364,9	3,8%	(a)
HUASCO / GUAC.	-	4.421,3	-	0,7	-	4.422,0	-	2.923,2	-	0,1	-	2.923,3	-33,9%	(a)
COQUIMBO	70,7	131,1	-	18,2	0,0	219,9	111,7	178,9	0,1	8,1	0,0	299,0	35,9%	-55%
VENTANAS	-	1.448,0	39,7	27,0	-	1.514,8	-	1.339,0	15,9	179,2	-	1.534,0	1,3%	(a)
VALPARAÍSO	1.240,1	0,5	46,7	1.688,8	58,0	3.034,1	1.424,2	9,8	58,2	2.310,2	91,4	3.893,8	28,3%	37%
SAN ANTONIO	1.243,1	1.763,7	152,0	5.111,0	127,0	8.396,7	1.200,1	1.830,7	105,7	5.194,6	114,4	8.445,5	0,6%	2%
CORONEL	161,2	302,4	66,8	1.645,0	0,6	2.176,2	265,2	61,0	135,8	1.423,4	0,3	1.885,7	-13,3%	-13%
SAN VICENTE	304,4	88,1	483,5	773,6	0,1	1.649,7	352,5	100,4	742,7	1.399,4	0,5	2.595,4	57,3%	81%
TALCAHUANO	25,3	30,1	2.108,6	123,0	0,0	2.287,0	49,3	15,2	1.375,5	78,6	0,0	1.518,6	-33,6%	-36%
LIRQUÉN	106,9	61,0	0,5	2.186,5	3,8	2.358,7	99,9	83,1	0,6	2.369,4	6,2	2.559,3	8,5%	8%
PENCO	-	117,4	-	4,4	-	121,8	-	145,6	2,0	0,0	-	147,6	21,2%	(a)
PUERTO MONTT	-	604,6	0,3	27,7	-	632,5	-	384,3	2,1	31,1	-	417,5	-34,0%	12%
RESTO PUERTOS	2,3	11.273,9	5.385,5	445,4	0,0	17.107,1	0,0	12.957,7	5.774,5	400,3	0,0	19.132,5	11,8%	-10%
TOTAL	3.193,1	26.209,4	11.276,8	14.047,9	223,5	54.950,8	3.548,1	26.177,8	11.566,1	15.579,4	270,0	57.141,4	4,0%	10,9%

Fuente: Elaboración propia en base a información del Servicio Nacional de Aduanas, el cual elabora sus estadísticas sobre la base de DIN DUS, las cuales pueden sufrir ajustes posteriores.

Los terminales incluidos en cada localidad se indican en Anexo adjunto.

(a): valores fuera de rango, debido a la baja o casi nula actividad durante el año 2024/2025.

Tabla N°10: Valor Comex (millones USD), diferenciada por tipo de carga, periodo enero – junio 2025 vs. 2024

LOCALIDAD	COMEX (MM USD)													
	Enero - Junio 2024						Enero - Junio 2025					2024 vs 2023		
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	Total	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	Total	Total	Carga Ge.
ARICA	2,1	6,0	5,4	212,6	1,0	227,0	1,5	5,8	6,7	183,3	0,4	197,7	-12,9%	-13,7%
IQUIQUE	0,7	-	30,7	551,4	27,8	610,6	0,4	0,8	26,6	773,3	42,2	843,4	38,1%	40,2%
MEJILLONES	-	791,5	1.073,1	35,9	-	1.900,6	-	846,5	1.166,5	19,3	-	2.032,3	6,9%	(a)
PTO. ANGAMOS	2,0	1.023,7	10,0	8.853,2	5,0	9.893,9	0,3	799,9	1,4	9.863,9	9,6	10.675,2	7,9%	11,4%
ANTOFAGASTA	2,5	556,0	4,9	2.713,9	22,1	3.299,4	2,2	917,3	3,9	2.007,0	3,4	2.933,7	-11,1%	-26,0%
CALDERA	46,0	1.424,2	186,2	0,3	-	1.656,6	60,4	1.661,8	127,1	0,2	-	1.849,5	11,6%	(a)
HUASCO / GUAC.	-	513,0	-	1,9	-	514,9	-	315,0	-	0,3	-	315,2	-38,8%	(a)
COQUIMBO	91,4	241,2	-	38,0	0,0	370,5	147,3	396,1	0,1	10,7	0,0	554,2	49,6%	-71,8%
VENTANAS	-	1.565,6	30,9	13,8	-	1.610,2	-	1.743,4	8,7	165,6	-	1.917,7	19,1%	(a)
VALPARAÍSO	2.867,5	0,5	37,5	4.775,8	49,6	7.730,8	3.219,9	5,3	43,8	5.659,9	67,4	8.996,5	16,4%	18,5%
SAN ANTONIO	3.053,3	680,9	107,8	17.028,5	92,0	20.962,5	3.197,4	674,3	84,3	17.959,1	83,1	21.998,2	4,9%	5,5%
CORONEL	689,8	59,8	56,2	1.617,9	0,7	2.424,4	1.037,7	21,6	96,6	1.379,4	0,2	2.535,5	4,6%	-14,7%
SAN VICENTE	904,8	6,0	376,3	899,6	0,2	2.187,0	958,2	5,8	470,5	1.532,3	0,4	2.967,2	35,7%	70,3%
TALCAHUANO	22,6	4,6	1.412,6	83,0	0,0	1.522,8	42,2	3,3	734,4	40,1	0,0	819,9	-46,2%	-51,7%
LIRQUÉN	513,5	31,1	0,6	1.504,0	2,3	2.051,5	596,3	42,5	0,5	1.587,4	2,6	2.229,3	8,7%	5,5%
PENCO	-	54,2	-	2,9	-	57,0	-	68,0	0,9	0,0	-	69,0	21,0%	(a)
PUERTO MONTT	-	175,7	0,3	4,7	-	180,8	-	168,2	1,5	160,1	-	329,7	82,4%	3279,8%
RESTO PUERTOS	2,1	8.879,6	3.483,6	626,7	0,0	12.992,1	0,0	11.199,8	3.185,3	429,3	0,0	14.814,4	14,0%	(a)
TOTAL	8.198,4	16.013,5	6.815,9	38.964,2	200,6	70.192,5	9.263,8	18.875,4	5.958,9	41.771,1	209,4	76.078,7	8,4%	7,2%

Fuente: Elaboración propia en base a información del Servicio Nacional de Aduanas, el cual elabora sus estadísticas sobre la base de DIN DUS, las cuales pueden sufrir ajustes posteriores.

Los terminales incluidos en cada localidad se indican en Anexo adjunto.

(a): valores fuera de rango, debido a la baja o casi nula actividad durante el año 2024/2025.

6. Exportaciones por Localidad Portuaria y Tipo de Carga, periodo enero – junio 2025 vs. 2024

Tabla N°11: Carga Comex Exportación (miles Ton), diferenciada por localidad portuaria y tipo de carga
 periodo enero – junio 2025 vs. 2024

LOCALIDAD	EXPO (miles Toneladas)												Variación 2025 vs 2024	
	Enero - Junio 2024						Enero - Junio 2025							
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	Total	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	Total	Total	Carga Ge.
ARICA	1,0	-	0,1	86,5	1,5	89,0	0,3	-	0,1	80,8	1,5	82,8	-7,0%	-7%
IQUIQUE	0,5	-	2,6	106,4	27,1	136,6	0,3	0,5	-	96,8	51,3	149,0	9,1%	-9%
MEJILLONES	-	384,1	-	0,1	-	384,2	-	418,0	-	0,1	-	418,1	(a)	(a)
PTO. ANGAMOS	-	502,2	0,1	770,9	4,3	1.277,5	-	349,3	0,1	981,6	4,0	1.334,9	4,5%	27%
ANTOFAGASTA	0,1	241,6	0,9	298,8	0,2	541,7	0,1	370,4	-	161,6	0,0	532,1	-1,8%	-46%
CALDERA	32,4	3.954,7	-	0,2	-	3.987,4	39,5	4.148,0	-	0,1	-	4.187,7	5,0%	(a)
HUASCO / GUAC.	-	3.719,6	-	0,1	-	3.719,7	-	2.398,4	-	0,1	-	2.398,4	-35,5%	-37%
COQUIMBO	70,7	125,6	-	0,2	0,0	196,5	111,7	172,6	0,1	0,8	0,0	285,3	45,2%	(a)
VENTANAS	-	883,2	0,6	27,0	-	910,9	-	880,6	-	27,3	-	907,9	-0,3%	(a)
VALPARAÍSO	1.204,6	0,5	21,9	572,8	57,9	1.857,7	1.382,5	3,0	29,0	610,9	91,4	2.116,8	13,9%	7%
SAN ANTONIO	919,0	77,7	85,2	1.560,7	126,9	2.769,5	920,2	104,8	44,1	1.433,9	114,2	2.617,3	-5,5%	-8%
CORONEL	157,9	0,3	-	1.488,3	0,6	1.647,0	263,1	1,5	0,4	1.189,7	0,2	1.454,9	-11,7%	-20%
SAN VICENTE	301,9	1,6	137,4	624,6	0,1	1.065,6	347,5	1,3	70,0	1.236,9	0,5	1.656,2	55,4%	98%
TALCAHUANO	25,3	-	80,7	107,0	0,0	213,1	49,3	-	24,9	69,9	0,0	144,2	-32,3%	-35%
LIRQUÉN	104,0	0,0	0,5	1.941,8	3,8	2.050,1	98,3	1,5	0,6	2.042,6	6,2	2.149,2	4,8%	5%
PENCO	-	-	-	0,0	-	0,0	-	-	-	0,0	-	0,0	(a)	(a)
PUERTO MONTT	-	298,9	0,3	0,1	-	299,2	-	58,0	0,2	5,1	-	63,3	-78,9%	(a)
RESTO PUERTOS	-	9.345,9	731,3	271,0	0,0	10.348,2	0,0	11.404,9	1.081,9	150,2	0,0	12.637,0	22,1%	-45%
TOTAL	2.817,3	19.535,8	1.061,8	7.856,6	222,6	31.494,1	3.213,0	20.312,9	1.251,4	8.088,3	269,5	33.135,2	5,2%	2,9%

Fuente: Elaboración propia en base a información del Servicio Nacional de Aduanas, el cual elabora sus estadísticas sobre la base de DIN DUS, las cuales pueden sufrir ajustes posteriores.

Los terminales incluidos en cada localidad se indican en Anexo adjunto.

(a): valores fuera de rango, debido a la baja o casi nula actividad durante el año 2024/2025.

Las localidades portuarias que presentaron los mayores aumentos en las toneladas exportadas fueron Patillos, San Vicente y Cabo Negro, con 1,3 millones, 590,6 mil y 394,5 mil toneladas, respectivamente. El producto que tuvo la mayor alza en Patillo fue la sal con 1,3 millones de toneladas. Por su parte, San Vicente destacó por un alza de 290 mil toneladas en la exportación de Pasta química de madera a la soda, mientras que Cabo Negro presentó un aumento de 343 mil toneladas en la exportación de Alcoholes acíclicos y sus derivados halogenados, sulfonados, nitrados.

Con respecto a las localidades portuarias que presentaron las mayores caídas en las toneladas de exportación, destacan Huasco/Guacolda, Guayacán y Puerto Montt que disminuyeron 1,3 millones, 240,4 mil y 236 mil toneladas, respectivamente. En Huasco/Guacolda disminuyó la exportación de Minerales de hierro y sus concentrados en 1,3 millones de toneladas. Por su parte, Guayacán disminuyó en 240 mil toneladas la exportación de minerales de hierro y sus concentrados; mientras que en Puerto Montt disminuyó 241 mil toneladas la exportación leña y madera en plaquitas/aserrín.

7. Importaciones por Localidad Portuaria y Tipo de Carga, periodo enero – junio 2025 vs. 2024

Tabla N°12: Carga Comex Importación (miles Ton), diferenciada por localidad portuaria y tipo de carga
 periodo enero – junio 2025 vs. 2024

LOCALIDAD	IMPO (miles de Toneladas)												Variación 2025 vs 2024	
	Enero - Junio 2024						Enero - Junio 2025							
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	Total	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	Total	Total	Carga Ge.
ARICA	2,3	46,3	8,0	9,2	-	65,9	2,2	39,0	9,9	14,2	-	65,4	-0,7%	55%
IQUIQUE	0,0	-	20,0	43,2	0,1	63,4	0,1	-	19,0	99,8	0,0	118,9	87,6%	131%
MEJILLONES	-	534,6	2.719,9	70,5	-	3.325,0	-	502,5	3.137,6	76,9	-	3.717,0	11,8%	(a)
PTO. ANGAMOS	0,2	-	17,6	351,8	0,1	369,7	0,1	-	2,7	357,3	0,1	360,1	-2,6%	2%
ANTOFAGASTA	2,6	303,8	5,9	258,9	0,6	571,8	2,4	321,2	6,5	315,8	0,1	646,1	13,0%	22%
CALDERA	-	-	218,0	0,0	-	218,0	-	-	177,2	0,0	-	177,2	-18,7%	(a)
HUASCO / GUAC.	-	701,7	-	0,6	-	702,3	-	524,9	-	0,0	-	524,9	-25,3%	(a)
COQUIMBO	-	5,5	-	17,9	-	23,4	-	6,3	-	7,4	-	13,7	-41,5%	-59%
VENTANAS	-	564,8	39,1	-	-	603,9	-	458,3	15,9	151,9	-	626,1	3,7%	(a)
VALPARAÍSO	35,5	-	24,8	1.116,0	0,0	1.176,3	41,7	6,7	29,2	1.699,3	0,0	1.777,0	51,1%	52%
SAN ANTONIO	324,1	1.686,0	66,8	3.550,2	0,1	5.627,2	279,8	1.725,9	61,6	3.760,6	0,2	5.828,2	3,6%	6%
CORONEL	3,3	302,2	66,8	156,7	-	529,1	2,1	59,5	135,4	233,7	0,0	430,8	-18,6%	49%
SAN VICENTE	2,5	86,5	346,1	149,0	-	584,1	4,9	99,1	672,7	162,5	-	939,2	60,8%	9%
TALCAHUANO	-	30,1	2.027,9	16,0	-	2.073,9	-	15,2	1.350,6	8,7	-	1.374,4	-33,7%	(a)
LIRQUÉN	2,9	61,0	-	244,7	-	308,6	1,7	81,6	-	326,8	-	410,1	32,9%	34%
PENCO	-	117,4	-	4,4	-	121,8	-	145,6	2,0	-	-	147,6	21,2%	(a)
PUERTO MONTT	-	305,7	-	27,6	-	333,3	-	326,3	1,9	26,0	-	354,2	6,3%	-6%
RESTO PUERTOS	2,3	1.928,0	4.654,2	174,4	0,0	6.758,9	0,0	1.552,7	4.692,6	250,1	0,0	6.495,4	-3,9%	(a)
TOTAL	375,8	6.673,6	10.215,0	6.191,3	0,9	23.456,7	335,1	5.864,8	10.314,8	7.491,1	0,4	24.006,2	2,3%	21,0%

Fuente: Elaboración propia en base a información del Servicio Nacional de Aduanas, el cual elabora sus estadísticas sobre la base de DIN DUS, las cuales pueden sufrir ajustes posteriores.

Los terminales incluidos en cada localidad se indican en Anexo adjunto.

(a): valores fuera de rango, debido a la baja o casi nula actividad durante el año 2024/2025.

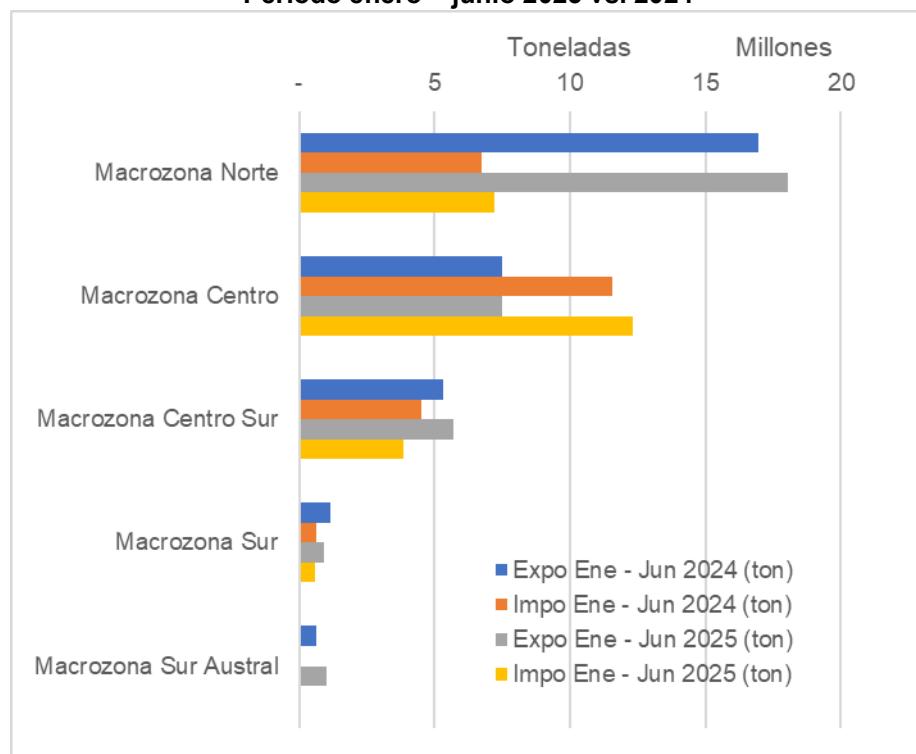
Las localidades portuarias que presentaron mayores aumentos en toneladas importadas fueron Valparaíso, Mejillones y San Vicente con 600,7 mil, 392 mil y 355,1 mil toneladas, respectivamente. Con respecto a los productos importados, el alza principal en Valparaíso corresponde a los productos laminados planos de hierro o acero sin alear, de anchura superior o igual a 600 mm, con 102 mil toneladas, mientras que el aumento en Mejillones se relaciona con el incremento del ácido sulfúrico que aumentó 240 mil toneladas. Por otro lado, en San Vicente, el alza se debió a un aumento en los aceites crudos de petróleo, con 182 mil toneladas.

Con respecto a las localidades portuarias que presentaron las principales bajas en las toneladas importadas, destacan Talcahuano, Muelle Huachipato y Quintero con 699,5 mil, 391,7 mil y 196,2 mil toneladas, respectivamente. Los productos que tuvieron las mayores bajas en Talcahuano fueron los aceites crudos de petróleo con una caída de 438 mil toneladas; mientras que, en Muelle Huachipato, la mayor baja corresponde a los minerales de hierro y sus concentrados, que disminuyeron 204 mil toneladas. En el caso de Quintero, la disminución se explica por una baja de 346 mil toneladas en aceites crudos de petróleo.

8. Análisis del comercio exterior por macrozona

El comercio exterior de Chile se puede analizar por macrozonas³, identificando de esta manera las regiones donde se concentra un mayor intercambio de bienes. Como se puede ver la Figura N°5, las tres macrozonas que presentaron un mayor movimiento de toneladas de comercio exterior durante el periodo enero - junio de los años 2024 y 2025 son: la macrozona norte en primer lugar; la macrozona centro en segundo y la macrozona centro sur en tercer lugar. Por su parte, las macrozonas sur y sur austral no presentan gran movimiento de carga de comercio exterior dado que sus operaciones son mayormente de cabotaje.

**Figura N°5: Comparación por macrozona de las toneladas movilizadas de Comex
Periodo enero – junio 2025 vs. 2024**

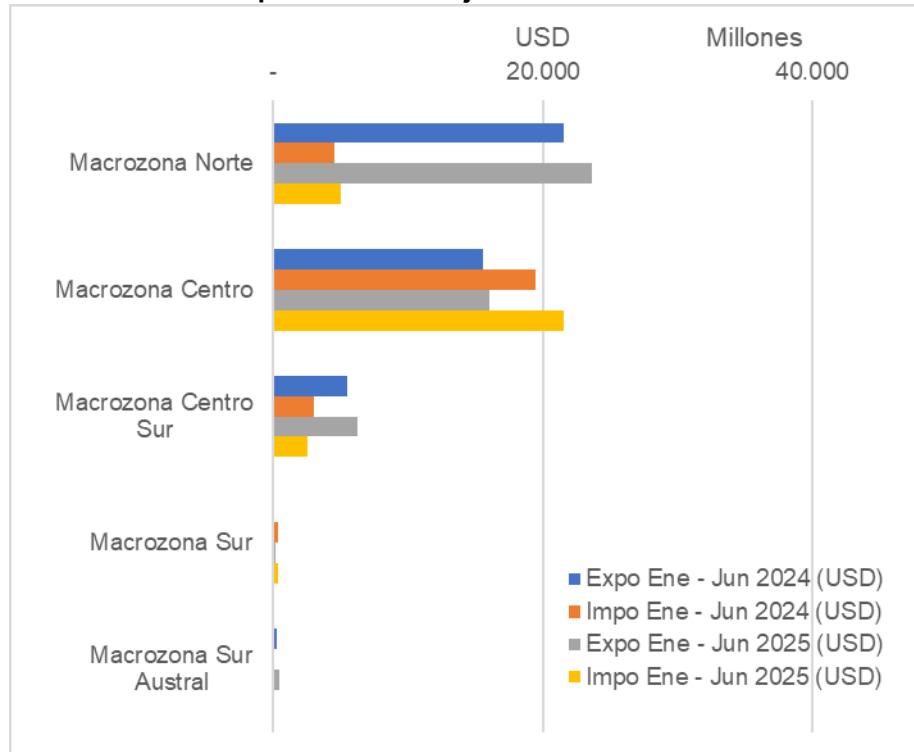


Fuente: Elaboración Camport en base a información de Aduanas.

³ La macrozona norte abarca las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Antofagasta y Atacama. La macrozona centro incluye las regiones de Coquimbo y Valparaíso. La macrozona centro sur, contempla las regiones de O'Higgins, Maule, Ñuble y Biobío. La macrozona sur abarca las regiones de La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos y, finalmente, la macrozona austral, las regiones de Aysén y Magallanes.

Con respecto al valor de la carga de exportación e importación, se puede observar en la Figura N°6, que las mismas tres macrozonas lideran esta categoría, sin embargo, en primer lugar se ubica la macrozona centro, en segundo lugar se encuentra la macrozona norte y el tercer puesto lo ocupa la macrozona centro sur.

Figura N°6: Comparación por macrozona del valor en USD de Comex periodo enero – junio 2025 vs. 2024



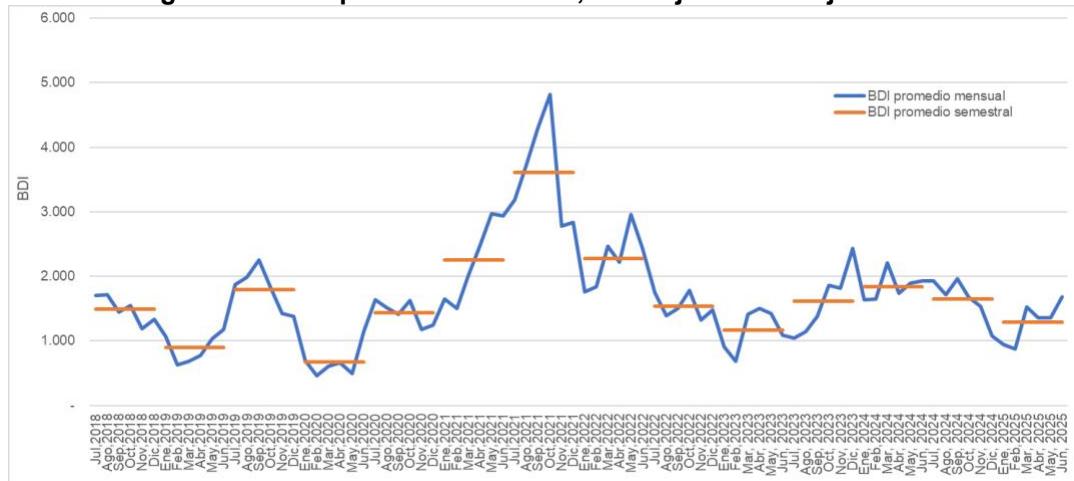
Fuente: Elaboración Campor en base a información de Aduanas.

9. Índices de precios de fletes marítimos

Para analizar la evolución de precios en los fletes marítimos, se considera en este reporte tres de los indicadores internacionales más usados en esta categoría: BDI, SCFI y WCI. Además, se incluye un cuarto indicador que relaciona el valor del flete con las toneladas importadas.

- **BDI (Baltic Dry Index):** Índice que mide a través de puntos, el valor del flete de la carga granel seca en 20 rutas marítimas claves del mundo. Este índice es generado y administrado por el Baltic Exchange de Londres. El BDI se calcula mediante una combinación de los promedios de los valores de los fletes en el tiempo para cuatro tipos de embarcaciones (Capesize, de 172.000 TPB⁴; Panamax, de 74.000 TPB; Supramax, de 52.454 TPB, y pequeños, de 28.000 TPB).

Figura N°7: BDI promedio mensual, desde julio 2018 a junio 2025



Fuente: Elaboración Campor en base a data proporcionada por Seeking Alpha.

Nota: El BDI promedio mensual se construyó promediando los valores del BDI de cierre de los días de cada mes. El BDI promedio semestral se calcula promediando los valores promedios de los meses respectivos de cada semestre.

En la Figura N°7 se puede observar el comportamiento que ha tenido el BDI promedio mensual desde julio de 2018 a diciembre de 2024. Los valores más bajos de este indicador se observaron en el primer semestre de 2020, precisamente en el mes de febrero, con 461 puntos. El valor más alto del BDI promedio mensual se alcanzó en octubre de 2021 con 4.820 puntos. Durante el segundo semestre del año 2022 el indicador BDI registra una disminución en su valor promedio, alcanzando el segundo semestre de 2022 un valor de 1.536 puntos. La tendencia anterior se sigue manteniendo para el año 2023, donde se alcanza un BDI promedio para el segundo semestre de 1.615 puntos. Sin embargo, para el primer semestre del año 2024 se observa un leve aumento de este indicador, con un valor promedio para el primer semestre de 1.841 puntos.

⁴ TPB: tonelaje de porte bruto o capacidad de la nave.

Para el segundo semestre 2024, este indicador presentó una leve baja respecto al semestre anterior, promediando un valor de BDI de 1.649 puntos, sin embargo, su valor es similar a los valores promedios de los segundos semestres observados para los años 2019, 2020, 2022 y 2023. Para el primer semestre del año 2025, el indicador siguió a la baja, promediando un valor semestral del BDI de 1.288 puntos, debido al aumento de oferta de panamax y supramax⁵ y una baja en la demanda, debido a la disminución del transporte de materias primas como carbón⁶.

- **SCFI (Shanghái Containerized Freight Index):** Este índice es uno de los más utilizados en el mundo para el precio de los fletes marítimos desde China. Se calcula semanalmente desde el año 2009 y muestra las variaciones de los precios de flete para el transporte de contenedores desde los principales puertos chinos, incluido Shanghái, a través de un promedio del precio de las tarifas de cada ruta. El SCFI se basa en las rutas comerciales más utilizadas desde Shanghái: Europa, Mediterráneo, Estados Unidos, Golfo Pérsico, Nueva Zelanda, Oeste y Sudáfrica, Japón, Sudeste Asiático y Corea del Sur. Las tarifas en SCFI se basan en contenedores de 20 pies.

Figura N°8: SCFI, periodo enero 2019 a junio 2025



Fuente: Elaboración Campor en base a data proporcionada por Statista.

La Figura N°8 muestra el comportamiento mensual del indicador SCFI desde enero de 2019 a diciembre de 2024. El valor de SCFI más alto se registró en diciembre de 2021 con 5.047 USD/TEU, mientras que el mínimo se obtuvo en septiembre de 2019, con 723 USD/TEU.

Si se observa el comportamiento del indicador promedio por semestre, éste se mantuvo menor a 1.000 USD/TEU, entre el primer semestre 2019 y el primer semestre 2020. Este comportamiento se interrumpe a partir del segundo semestre de 2020, en que los promedios semestrales se incrementan hasta el segundo semestre de 2021, donde alcanza el máximo valor promedio semestral. El valor

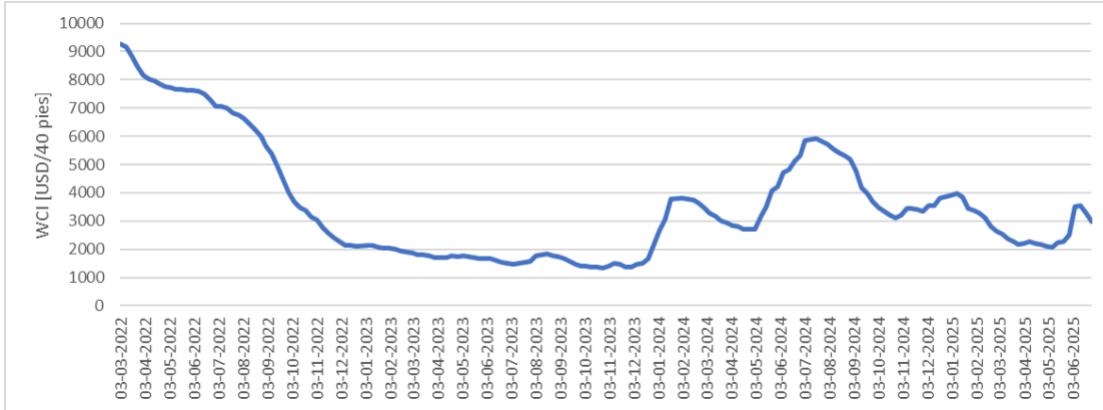
⁵ Maritime Activity Reports, Inc. (2025, 31 de julio). As China's economy slows, so too does dry bulk shipping. <<https://www.marinelink.com/news/chinas-economy-slows-dry-bulk-shipping-528529>>

⁶ Hellenic Shipping News Worldwide. (2025, 1 de mayo). Dry Bulk Shipping: US tariff increases drive weaker demand outlook. Hellenic Shipping. <<https://www.hellenicshippingnews.com/dry-bulk-shipping-us-tariff-increases-drive-weaker-demand-outlook/>>

promedio del SCFI del primer semestre del año 2022 bajó 2,1% respecto al semestre anterior. Esta baja se sigue manteniendo para el segundo semestre del año 2022, cuando se alcanza un valor promedio de 2.167 USD/TEU. El año 2022 muestra una clara tendencia a la baja de este indicador, cerrando en diciembre con un valor promedio de 1.108 USD/TEU. La tendencia anterior se mantiene en el año 2023, sin embargo, para el año 2024 se observa un alza, alcanzando un valor promedio de 2.571 USD/TEU para el semestre julio – diciembre. Para el primer semestre del año 2025 se observa una baja, alcanzando este indicador un valor de 1.699 USD/TEU, valor que aun sigue siendo superior a los promedios semestrales observados en el año 2023. La baja anterior se debe a los cambios de oferta y demanda en el mercado y a las nuevas políticas arancelarias de EE.UU.⁷

- **Drewry World Container Index (WCI)⁸:** El WCI es un índice compuesto de tarifas de transporte de contenedores en ocho rutas principales⁹ hacia/desde EE.UU., Europa y Asia. El WCI se calcula utilizando un promedio ponderado de las tarifas de flete de estas 8 rutas. Fue desarrollado por la consultora Drewry y está diseñado para proporcionar la evolución semanal de las tarifas de flete de contenedores, basado en contenedores de 40 pies (FEU), en las rutas comerciales más importantes.

Figura N°9: WCI [USD/FEU] entre marzo 2022 a junio 2025



Fuente: Elaboración Campor a partir de información de Drewry.

Como se puede observar en la Figura N°9, el indicador ha mostrado una tendencia a la baja durante el periodo analizado. El 03 de marzo de 2022, el WCI reportó un valor de 9.280 USD/FEU, disminuyendo hasta alcanzar el 21 de diciembre de 2023 un valor de 1.661 USD/FEU. Sin embargo, el indicador ha aumentado, alcanzando el 19 de diciembre de 2024 un valor de 3.803 USD/FEU, incremento

⁷ Fibre2Fashion News Desk (KUL). (2025, 18 de agosto). Drewry WCI drops for ninth consecutive week on soft demand. <<https://www.fibre2fashion.com/news/textile-news/drewry-wci-drops-for-ninth-consecutive-week-on-soft-demand-304631-newsdetails.htm>>

⁸ Drewry <<https://www.drewry.co.uk>> [última consulta: 13/02/2024]

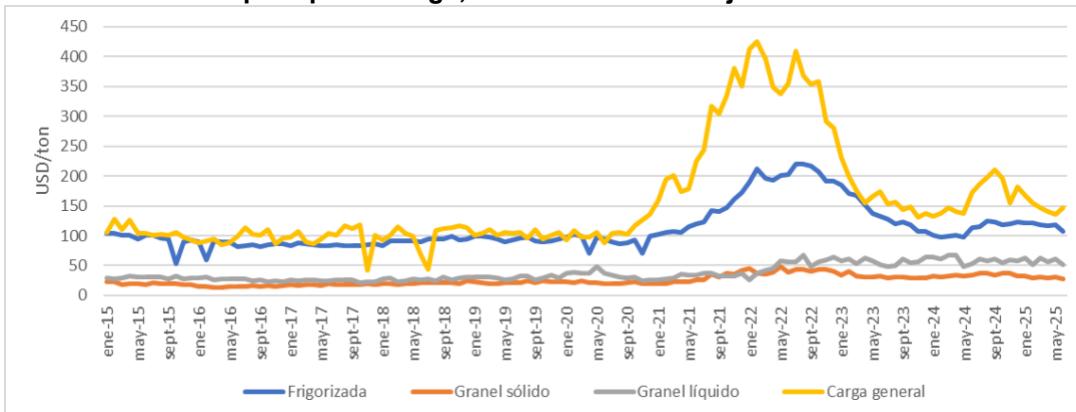
⁹ Las 8 rutas son: Asia-Europa; Asia-Mediterráneo; Asia-costa oeste de EE.UU.; Costa este de Asia y EE.UU.; Europa-costa este de EE.UU.; Costa este del Mediterráneo y EE.UU.; Costa del Golfo Asia-EE.UU.; Europa-Mediterráneo.

que se explicó por la crisis del Mar Rojo y los problemas del Canal de Panamá, no obstante, este valor siguió siendo inferior al que se observó durante gran parte del año 2022. Este primer semestre del año 2025 se ha observado una tendencia a la baja del indicador, alcanzando el 26 de junio de 2025 un valor de 2.983 USD/FEU. La baja anterior se debe a los cambios de oferta y demanda en el mercado y a las nuevas políticas arancelarias de EE.UU.

- Valor del flete por tonelada importada: Este indicador construido por Campor permitió analizar la variación del precio de los fletes de importaciones de Chile. Se calculó dividiendo la suma de los precios de los fletes de importación por el total de toneladas importadas, para cada tipo de carga.

Como se puede observar en la Figura N°10, la carga general y la carga frigorificada han tenido las mayores variaciones entre enero de 2015 y diciembre de 2024, especialmente entre los años 2021 y 2023. Con respecto a la carga general, su máximo se alcanza para febrero de 2022, con un valor de 425 UDS/ton mientras que la carga frigorificada alcanza su mayor precio promedio en agosto de 2022 con un valor de 221 USD/ton.

Figura N°10: Precio promedio mensual de fletes de importación por vía marítima, por tipo de carga, desde enero 2015 a junio 2025



Fuente: Elaboración Campor en base a data proporcionada por Aduanas.

En el último semestre del año 2023 se observa que los precios promedios por tonelada de carga frigorificada y de carga general comenzaron a volverse cada vez más parecidos a los que se observaron en el año 2020. En el segundo semestre de 2024, se promedia un valor de 188 USD/ton para la carga general y 120 USD/ton para la carga frigorificada, aún superiores a los observados en el periodo prepandemia. En el periodo enero – junio de 2025, los valores promedios de este indicador han permanecido con poca variación respecto del semestre anterior, registrándose valores promedios semestrales de 117 USD/ton para la carga frigorificada, 149 USD/ton para la carga general, 30 USD/ton para el granel sólido y 57 USD/ton para el granel líquido.

10. Movimiento de Contenedores en el País, periodo enero – junio 2025 vs. 2024

Tabla N°13: Movimiento Mensual de Contenedores, periodo enero – junio 2025

MES	CANTIDAD CONTENEDORES - Enero a Junio 2025																TOTAL BOXES	TOTAL TEUS		
	IMPORTACIÓN				EXPORTACIÓN				TRÁNSITO				CABOTAJE							
	20 pies		40 pies		20 pies		40 pies		20 pies		40 pies		20 pies		40 pies					
full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty			
ENERO	14.531	1.537	53.393	32.176	10.427	3.448	62.299	25.300	4.382	591	10.634	8.043	439	431	1.439	3.389	232.459	429.132		
FEBRERO	13.321	3.016	45.975	26.277	10.246	3.885	51.932	23.196	3.542	997	9.066	11.515	634	205	1.318	4.184	209.309	382.772		
MARZO	14.556	2.302	52.096	29.780	10.588	6.050	66.970	32.202	3.887	673	9.051	11.614	470	125	1.337	2.269	243.970	449.289		
ABRIL	14.540	2.150	48.533	30.889	11.320	4.470	57.957	26.938	3.088	516	6.941	11.947	442	86	1.154	5.378	226.349	416.086		
MAYO	13.604	2.828	49.412	20.693	11.513	6.296	53.809	30.503	4.187	506	8.719	10.239	613	290	1.312	2.533	217.057	394.277		
JUNIO	14.905	2.520	52.574	18.504	11.789	4.135	56.348	28.090	3.976	277	8.828	9.957	491	201	1.261	3.467	217.323	396.352		
TOTAL	85.457	14.353	301.983	158.319	65.883	28.284	349.315	166.229	23.062	3.560	53.239	63.315	3.089	1.338	7.821	21.220	1.346.467	2.467.908		

Fuente: Elaboración Camport en base a información de los socios y empresas portuarias.

Durante el periodo enero - junio 2025 el movimiento de contenedores (TEUs) a nivel nacional aumentó 12,8% con respecto al mismo periodo del año 2024. Este aumento se debe principalmente a las alzas registradas en todos los meses del primer semestre 2025. Durante el periodo de análisis aumentaron 10,2% los TEUs asociados a la importación de productos, 13,6% aumentaron los TEUs de exportación y 32,7% los TEUs de las cargas en tránsito. Por otro lado, los TEUs de contenedores full (importados + exportados) aumentaron 8,4%.

Tabla N°14: Movimiento Mensual de Contenedores, periodo enero – junio 2024

MES	CANTIDAD CONTENEDORES - Enero a Junio 2024																TOTAL BOXES	TOTAL TEUS		
	IMPORTACIÓN				EXPORTACIÓN				TRÁNSITO				CABOTAJE							
	20 pies		40 pies		20 pies		40 pies		20 pies		40 pies		20 pies		40 pies					
full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty			
ENERO	15.499	2.330	44.623	24.494	10.459	5.015	60.565	20.499	3.685	252	8.036	6.025	701	251	1.884	5.269	209.587	380.982		
FEBRERO	14.125	2.912	41.274	31.338	11.792	4.164	57.307	17.821	3.083	282	6.012	4.862	758	279	1.784	5.057	202.850	368.305		
MARZO	16.261	2.976	45.107	35.654	12.478	6.379	65.822	17.232	3.630	516	8.152	6.697	681	342	1.550	5.084	228.561	413.859		
ABRIL	13.575	3.239	40.724	22.773	10.970	5.963	48.496	18.355	3.482	155	7.566	6.403	597	258	1.609	3.475	187.640	337.041		
MAYO	13.233	1.928	39.805	22.871	11.444	5.338	52.869	17.823	3.299	502	7.399	9.924	505	523	1.498	3.919	192.880	348.988		
JUNIO	13.169	4.151	43.277	19.437	11.293	4.781	53.710	14.707	2.819	541	8.492	7.193	391	194	1.290	2.338	187.783	338.227		
TOTAL	85.862	17.536	254.810	156.567	68.436	31.640	338.769	106.437	19.998	2.248	45.657	41.104	3.633	1.847	9.615	25.142	1.209.301	2.187.402		

Fuente: Elaboración Camport en base a información de los socios y empresas portuarias.

En las Tablas N°15 y N°16 se muestra la misma información agregada en 5 macrozonas. La macrozona norte abarca las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Antofagasta y Atacama. La macrozona centro incluye las regiones de Coquimbo y Valparaíso. La macrozona centro sur, contempla las regiones de O'Higgins, Maule, Ñuble y Biobío. La macrozona sur abarca las regiones de La Araucanía, Los Ríos y Los Lagos y, finalmente, la macrozona austral, las regiones de Aysén y Magallanes.

Tabla N°15: Movimiento de Contenedores por Macrozona, periodo enero – junio 2025

MCZ	CANTIDAD CONTENEDORES - Enero a Junio 2025 por MACROZONA																TOTAL BOXES	TOTAL TEUS		
	IMPORTACIÓN				EXPORTACIÓN				TRÁNSITO				CABOTAJE							
	20 pies		40 pies		20 pies		40 pies		20 pies		40 pies		20 pies		40 pies					
full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty			
NORTE	7.136	10.326	46.616	9.251	14.075	4.222	19.294	49.130	19.119	0	38.323	0	0	0	0	0	217.492	380.106		
CENTRO	69.349	1.261	236.331	64.616	40.875	22.901	169.638	114.785	3.357	895	12.986	6.684	2.214	1.322	4.897	21.052	773.163	1.404.152		
CENTRO SUR	8.643	2.766	18.170	84.452	10.900	1.153	159.802	2.314	586	2.665	1.930	56.631	286	0	773	0	351.071	675.143		
SUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
AUSTRAL	329	0	866	0	33	8	581	0	0	0	0	0	589	16	2.151	168	4.741	8.507		
TOTAL	85.457	14.353	301.983	158.319	65.883	28.284	349.315	166.229	23.062	3.560	53.239	63.315	3.089	1.338	7.821	21.220	1.346.467	2.467.908		

Fuente: Elaboración Camport en base a información de los socios y empresas portuarias.

Tabla N°16: Movimiento de Contenedores por Macrozona, periodo enero – junio 2024

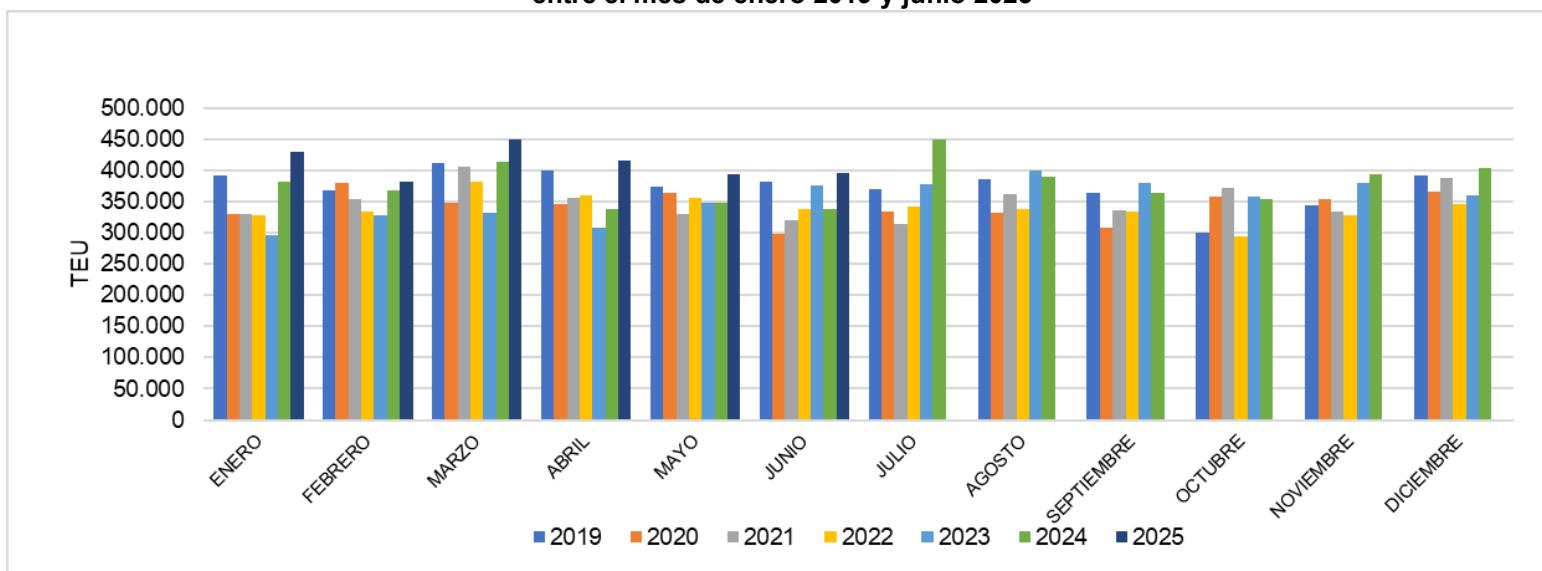
MCZ	CANTIDAD CONTENEDORES - Enero a Junio 2024 por MACROZONA																TOTAL BOXES	TOTAL TEUS		
	IMPORTACIÓN				EXPORTACIÓN				TRÁNSITO				CABOTAJE							
	20 pies		40 pies		20 pies		40 pies		20 pies		40 pies		20 pies		40 pies					
full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty			
NORTE	8.664	15.910	40.147	13.239	19.306	4.933	23.023	37.060	17.295	0	35.766	0	0	0	0	0	215.343	364.578		
CENTRO	68.458	824	198.865	48.879	40.959	24.549	173.187	67.707	2.616	189	8.970	6.769	2.719	1.367	7.649	24.469	678.176	1.214.671		
CENTRO SUR	8.429	801	15.105	94.449	7.797	2.158	141.854	1.670	87	2.059	921	34.335	329	404	356	516	311.270	600.476		
SUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
AUSTRAL	311	1	693	0	374	0	705	0	0	0	0	0	585	76	1.610	157	4.512	7.677		
TOTAL	85.862	17.536	254.810	156.567	68.436	31.640	338.769	106.437	19.998	2.248	45.657	41.104	3.633	1.847	9.615	25.142	1.209.301	2.187.402		

Fuente: Elaboración Camport en base a información de los socios y empresas portuarias.

En la macrozona norte la transferencia de TEUs aumentó 4,3% al comparar el periodo enero – junio del año 2025 con el mismo periodo del año 2024. En la macrozona centro la transferencia de TEUs aumentó 15,6% y, en la macrozona centro sur aumentó 12,4%. En estas dos últimas macrozonas se encuentran ubicados los principales puertos especializados en transferencia de contenedores. En la macrozona sur la transferencia de TEUs no mostró variaciones dado que su principal operación es el cabotaje no contenerizado. En la macrozona austral la transferencia de TEUs aumentó 10,8%, principalmente por un alza en las TEUs de cabotaje.

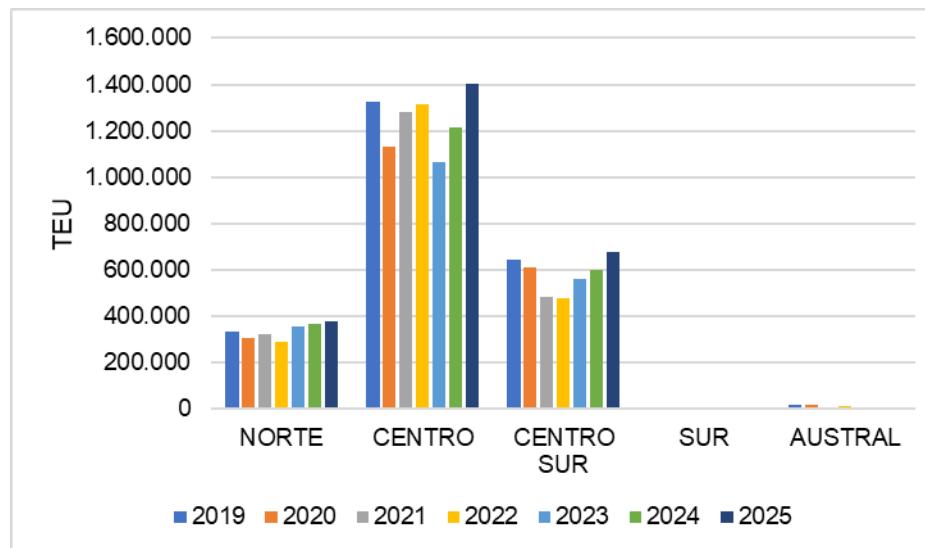
En la Figura N°11 se puede observar la cantidad de TEUs movilizadas por mes, desde enero del año 2019 hasta junio de 2025. Si se compara el periodo enero – junio del año 2025 versus el mismo periodo del año 2024, se observa un aumento de 12,8% de TEUs. El mismo comportamiento se observa al comparar el periodo enero - junio del año 2025 con el mismo periodo de los años 2023, 2022, 2021, 2020 y 2019 donde se observan alzas de 24%, 17,6%, 17,8%, 19,5% y 6,1%, respectivamente.

Figura N°11: Comparación mensual del movimiento de contenedores – TEU entre el mes de enero 2019 y junio 2025



Fuente: Elaboración Campor en base a información de los socios y empresas portuarias.

Figura N°12: Comparación por macrozona del movimiento de contenedores – TEU
Periodo enero – junio de los años 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024 y 2025



Fuente: Elaboración Camport en base a información de los socios y empresas portuarias.

Como se puede ver en la Figura N°12, la macrozona centro ha liderado el transporte de contenedores durante el periodo enero – junio en todos los años; seguido por la macrozona centro-sur y la macrozona norte en tercer lugar. La macrozona centro aumentó 15,6% el transporte de contenedores, si se compara el periodo enero – junio del año 2025 con el mismo periodo del año 2024. Similar comportamiento se observa también para las macrozonas norte y centro - sur, que aumentaron la transferencia de contenedores 4,3% y 12,4%, respectivamente. Si se compara el periodo enero - junio del año 2019 versus el mismo periodo del año 2025, se observa una tendencia al alza en el movimiento de contenedores en la macrozona norte, centro y centro – sur.

11. Socios comerciales

Al comparar el periodo enero - junio 2025 con el mismo periodo del año 2024, se observa un aumento de 8,1% en el valor de las importaciones y un alza de 8,5% en el valor de las exportaciones, ambas cifras medidas en dólares estadounidenses. A continuación, se analizará los principales socios comerciales de Chile (importación + exportación) durante el periodo enero – junio del año 2025 versus el mismo periodo del año 2024.

Como se puede observar en la Tabla N°17, los 10 países que lideran el ranking de valor de la carga de importación durante el periodo enero – junio del año 2025 concentran el 77% del total. China y EE.UU. lideran el ranking del valor de la carga de importación, ocupando el primer y segundo lugar, respectivamente. Si se comparan los valores de la carga durante el periodo enero – junio del año 2025 versus el mismo periodo del año anterior, se observa que Brasil tuvo la mayor baja con MMUSD 540, mientras que la mayor alza se observa en China, con un aumento de MMUSD 1.966.

Tabla N°17: Principales socios comerciales: Importación (MMUSD)
Periodo enero – junio 2025 vs. 2024

MMUSD CIF periodo Ene - Jun				
Nº	PAÍS	2025	2024	DIF.
1	China	9.296	7.330	1.966
2	Estados Unidos	6.647	6.325	323
3	Brasil	1.584	2.124	-540
4	Alemania	1.018	991	28
5	España	890	771	119
6	Japón	751	910	-159
7	Corea del Sur	670	724	-55
8	Perú	616	551	65
9	México	609	716	-108
10	India	600	478	122
TOTAL CIF (10 países)		22.681	20.920	1.761
TOTAL CIF País		29.517	27.296	2.221
% 10 países/Total		77%	77%	

Fuente: Elaboración propia a partir de BB.DD. de Aduanas.

Tabla N°18: Principales socios comerciales: Exportación (MMUSD)
Periodo enero – junio 2025 vs. 2024

MMUSD FOB periodo Ene - Jun				
Nº	PAÍS	2025	2024	DIF.
1	China	19.048	18.585	463
2	Estados Unidos	7.521	5.244	2.277
3	Japón	4.437	3.611	827
4	Corea del Sur	2.267	2.568	-301
5	Brasil	1.567	1.592	-25
6	India	1.033	1.130	-97
7	Holanda	940	946	-5
8	España	918	788	129
9	México	914	821	93
10	Alemania	811	478	333
TOTAL FOB (10 países)		39.455	35.762	3.693
TOTAL FOB País		46.561	42.897	3.665
% 10 países/Total		85%	83%	

Fuente: Elaboración propia a partir de BB.DD. de Aduanas.

En la Tabla N°18 se indican los 10 países que lideran el ranking de valor de la carga de exportación del periodo enero – junio del año 2025, los cuales concentran el 85% del total. El ranking es liderado por China y EE.UU. Si se comparan los valores de la carga durante el periodo enero – junio del año 2025 versus el mismo periodo del año anterior, se observa que Corea del Sur tuvo la mayor baja con MMUSD 301, mientras que la mayor alza se observó en Estados Unidos, con MMUSD 2.277.

Campore, agosto2025.

Anexo

Terminales Portuarios Considerados en Cada Localidad

Localidad	Puerto/Terminal	Localidad	Puerto/Terminal
ANTOFAGASTA	Empresa Portuaria de Antofagasta (EPA)	MEJILLONES	Puerto Mejillones
	Off Shore Enex (ex COMAP)		Off Shore Oxiqum
	Antofagasta Terminal Internacional S.A.		Off Shore Enaex
ARICA	ENAPU		GNL Mejillones
	Terminal Puerto de Arica S.A.		Off Shore Terminal Minera Esperanza
	Off Shore Oil - Quiane		Off Shore Terminal Mejillones
	Off Shore Oil - Sica Sica		Off Shore Terquim
CABO NEGRO	Terminal Cabo Negro		TGN Mejillones
CALBUCO	Terminal Calbuco - Cabo Froward	MICHILLA	Off Shore Terminal Michilla
CALDERA	Terminal Candelaria	NATALES	Terminal Puerto Natales
	Punta Caleta (ex Muelle Amarcal)	PATACHE	Terminal Collahuasi
	Caldera Muelle Comercial	PATILLOS	Caleta Patillos
	Off Shore Terminal Copec	PENCO	Muelles de Penco
CAleta COLOSO	Terminal Coloso	PUERTO ANGAMOS	Puerto de Angamos
CHACABUCO / PUERTO AYSÉN	Off Shore Terminal - Copec	PUERTO MONTT	Empresa Portuaria Puerto Montt
	Off Shore Terminal - Comaco		Oxcean
	Off Shore Terminal - ENAP	PUNTA ARENAS	Terminal Pecket Coal
	Empresa Portuaria Chacabuco		Terminal Laredo
CHAÑARAL / BARQUITO	Puerto de Chañaral - Codelco Oil		Terminal Gregorio
	Caleta Barquito		Terminal ASMAR
COQUIMBO	Terminal Puerto Coquimbo S.A.		Terminal José de los Santos Mardones
CORONEL	Terminal Coronel - Muelle Chollín		Terminal Arturo Prat
	Terminal Coronel - Muelle Jureles		Terminal Monobuoy
	Terminal Coronel - Muelle Puchoco		Terminal L.P.G.
	Puerto Coronel		Terminal El Bato
CORRAL	Off Shore Terminal Escuadrón - Oxiqum		Terminal LNG
GUAYACÁN	Puerto de Corral		Terminal Oxiqum - Gasmar
HUASCO / GUACOLDA	Terminal Guayacán		Asimar
	Terminal Off Shore Copec		Terminal Multibuoy
	Las Losas	SAN ANTONIO	QC Terminales Chile (ex Vopak)
	Terminal Guacolda I y II		Puerto Central
IQUIQUE	Iquique Terminal Internacional S.A.		San Antonio Terminal Internacional S.A.
	Off Shore Petrobras		Puerto Panul
	Off Shore Copec	SAN VICENTE	Muelle CAP
	Terminal TMP (ex Endesa)		Multibuoy Terminal (ENAP Refinerías Bío Bío S.A.)
	Empresa Portuaria de Iquique		Terminal Abastible - Lenga
LIRQUÉN	Puerto Lirquén		San Vicente Terminal Internacional
LOS VILOS	Terminal Punta Chungo (Los Pelambres)	TALCAHUANO	Molo 500
			Off Shore Terminal - Petroquina
			Talcahuano Terminal Portuario
TOCOPILLA		TOCOPILLA	Electroandina CTT
			Off Shore Anglo
			SIT Terminal
VALPARAÍSO		VALPARAÍSO	Terminal Cerros de Valparaíso S.A.
			Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A.
		VENTANAS	Puerto Ventanas