



Reporte Camport

Análisis Comparativo Comercio Exterior

**Enero – Diciembre
2025 vs. 2024**

Abril 2026

Reporte Camport Comercio Exterior Enero – Diciembre, 2025 vs. 2024

Síntesis

Al comparar el comercio exterior por vía marítima en el periodo enero – diciembre 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 – diciembre del año 2025 las toneladas de comercio exterior por vía marítima aumentaron 3,7% y su valor en dólares aumentó 7,6%, ambas cifras respecto al mismo periodo del año 2024. El alza de las toneladas transferidas se explica principalmente por la carga frigorizada, el granel líquido y la carga general que aumentaron 11,2%, 5,5%, 3,3%, respectivamente. Por otra parte, el aumento en el valor de la carga es explicado principalmente por un alza de 13,2% y 12,6% en el valor de la carga frigorizada y de los graneles sólidos, respectivamente.

El aumento de la carga general indicada en el párrafo anterior es consistente con el alza de 4,7% de los TEUs full transferidos observados al comparar el periodo enero – diciembre 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 56,3% del valor total de nuestro comercio exterior en el periodo enero – diciembre del año 2025.

Durante el período enero - diciembre de 2025, los indicadores de precios de fletes marítimos internacionales 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. Sin embargo, el indicador BDI, promedió el segundo semestre 2025 un valor sobre los 2.000 puntos, superior a lo observado durante el año 2024, explicado principalmente por las restricciones de oferta de buques, generadas por los conflictos geopolíticos.

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 diez años

En el transcurso de los últimos diez 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 – diciembre, entre los años 2016 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 - diciembre 2016-2025**

AÑO	Miles de toneladas al año ENE - DIC					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
ENE - DIC 2016	4.522	54.595	23.129	31.868	743	114.857
ENE - DIC 2017	4.570	55.976	23.924	32.803	577	117.850
ENE - DIC 2018	5.128	60.062	24.606	35.038	520	125.353
ENE - DIC 2019	5.022	54.177	25.000	30.420	460	115.079
ENE - DIC 2020	5.084	59.094	22.221	29.202	393	115.994
ENE - DIC 2021	5.350	62.148	25.854	32.321	478	126.150
ENE - DIC 2022	5.176	54.832	28.344	29.349	542	118.243
ENE - DIC 2023	5.021	53.121	25.996	27.958	516	112.612
ENE - DIC 2024	5.430	53.054	21.991	30.157	372	111.005
ENE - DIC 2025	6.039	54.175	23.209	31.146	528	115.096
% 2025 vs 2024	11,2%	2,1%	5,5%	3,3%	42,0%	3,7%

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 - diciembre 2016-2025**

AÑO	Millones de USD al año ENE - DIC					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
ENE - DIC 2016	8.855	14.536	7.247	61.372	653	92.664
ENE - DIC 2017	9.491	18.968	9.270	66.716	500	104.945
ENE - DIC 2018	10.986	22.526	11.866	75.574	384	121.337
ENE - DIC 2019	10.933	21.851	10.746	67.430	403	111.363
ENE - DIC 2020	10.936	22.252	7.047	61.607	323	102.165
ENE - DIC 2021	12.535	33.832	13.267	87.018	300	146.951
ENE - DIC 2022	15.064	31.262	21.744	97.389	508	165.967
ENE - DIC 2023	13.105	29.902	15.776	85.588	412	144.783
ENE - DIC 2024	14.649	34.796	12.431	82.634	327	144.837
ENE - DIC 2025	16.583	39.188	11.944	87.766	380	155.860
% 2025 vs 2024	13,2%	12,6%	-3,9%	6,2%	16,2%	7,6%

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.

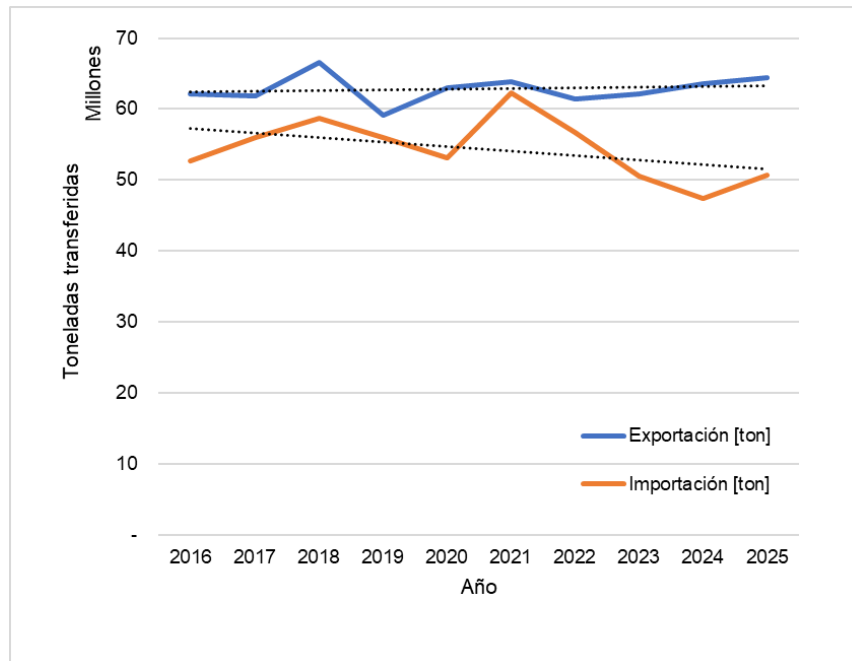
Al comparar el periodo enero – diciembre del año 2025 con el mismo periodo del año 2024, las toneladas totales transferidas aumentaron 3,7%, que se explica principalmente por la carga frigorizada, el granel líquido y la carga general que aumentaron 11,2% y 5,5%, 3,3%, respectivamente. En el mismo período anterior, el valor de nuestro comercio aumentó 7,6%, explicado principalmente por un alza

de 13,2% y 12,6% en el valor de la carga frigorizada y de los graneles sólidos, respectivamente. Por otra parte, la carga general representó para el periodo enero – diciembre del año 2025 el 56,3% del valor total de nuestro comercio exterior.

Si se analizan los últimos 10 años (ver Figura N°1) se observa que, durante el periodo enero – diciembre del año 2025 la carga exportada (ton) aumentó 3,6% respecto al mismo periodo del año 2016, mientras que la carga importada (ton) disminuyó 3,8% en igual período. La carga total transferida (exportaciones + importaciones) aumentó 0,2% al comprar el periodo enero – diciembre del año 2025 con el mismo periodo del año 2016. Si efectuamos la misma comparación para el valor en dólares (ver Figura N°2) se observa que los productos importados¹ aumentaron su valor 52,7%, mientras que los exportados² 80,5%. El intercambio comercial total (importaciones + exportaciones) aumentó 68,2% al comparar el periodo enero – diciembre del año 2025 con el del año 2016.

Con respecto a la carga general, al comparar los volúmenes (ton) del periodo enero – diciembre del año 2025 con el mismo periodo del año 2016 (ver Figura N°3), las importaciones de carga general aumentaron 13%, mientras que las exportaciones de carga general disminuyeron 13%. El mismo ejercicio en dólares (ver Figura N°4) indica que las importaciones aumentaron su valor 50,8% y las exportaciones crecieron 34,9%.

**Figura N°1: Carga Comex (Toneladas)
Periodo enero - diciembre 2016-2025**



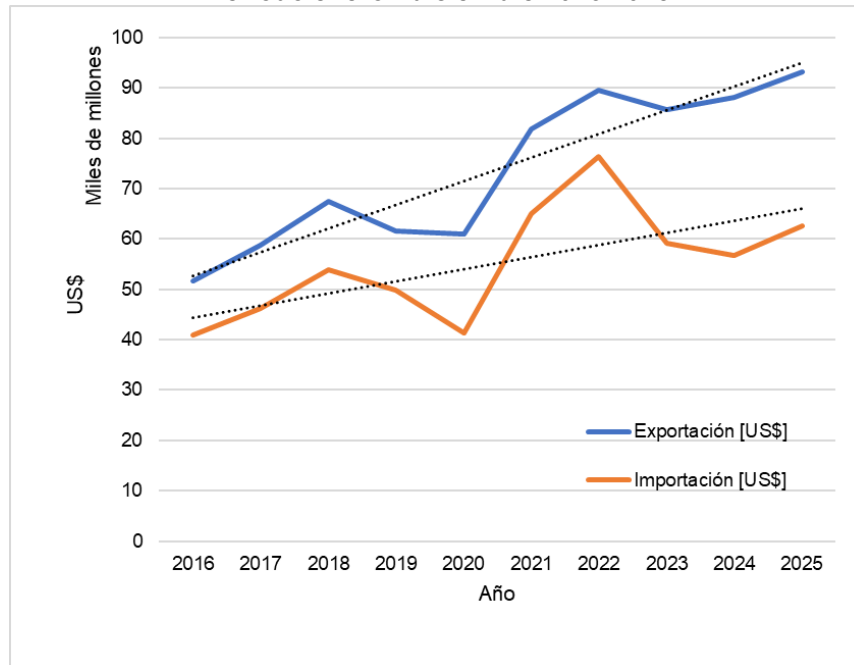
Fuente:

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

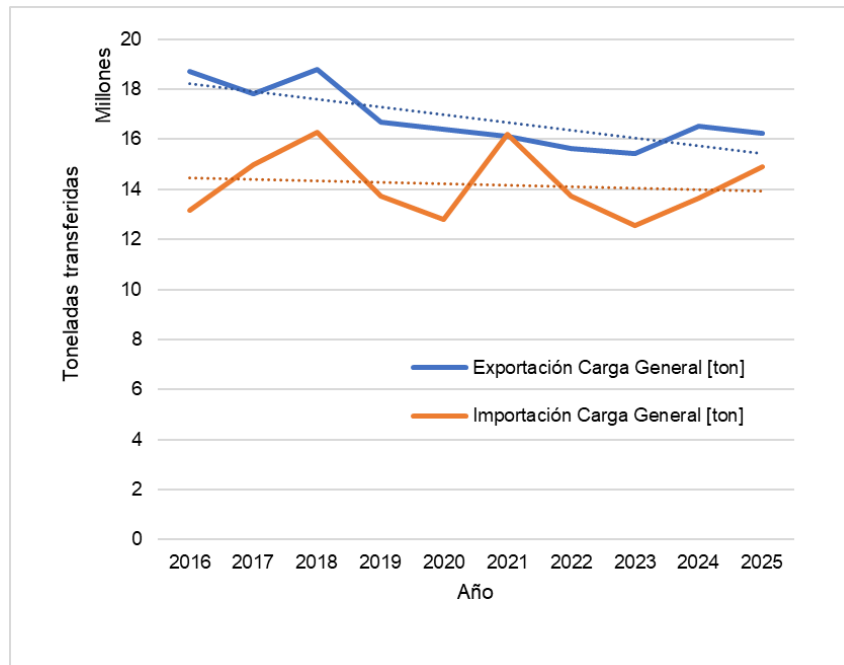
² Los montos asociados a las exportaciones se refieren a los montos FOB.

Figura N°2: Carga Comex (USD)
Periodo enero - diciembre 2016-2025



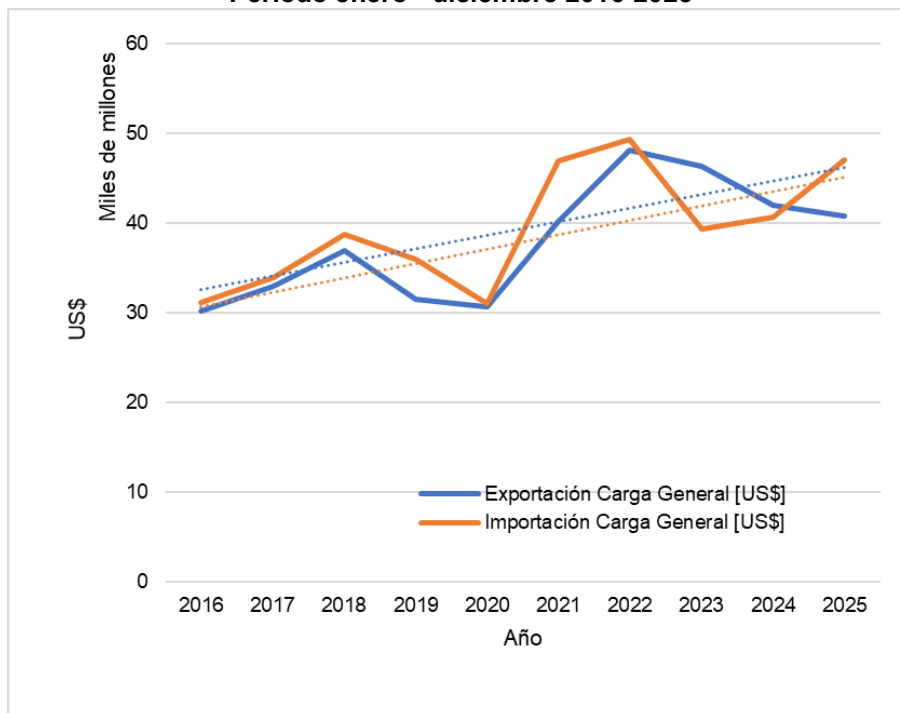
Fuente: Elaboración propia en base a información del Servicio Nacional de Aduanas, el cual elabora sus estadísticas sobre la base de DIN DUS, las cuales pueden sufrir ajustes posteriores.

Figura N°3: Carga General Comex (Toneladas)
Periodo enero - diciembre 2016-2025



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)
Periodo enero - diciembre 2016-2025**



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.

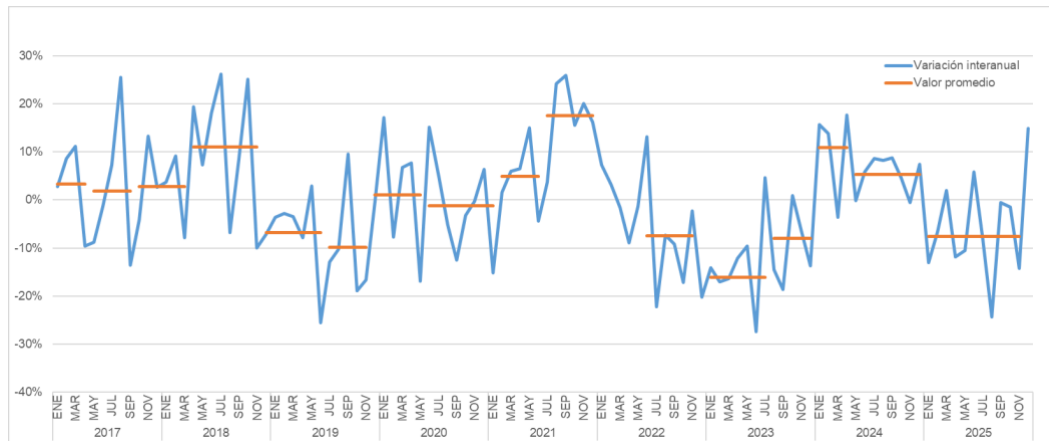
En la Figura N°5 se puede observar las variaciones interanuales de las toneladas transferidas de comercio exterior, desde enero 2017 hasta diciembre 2025. De este gráfico destaca un primer segmento, comprendido entre enero de 2017 hasta octubre 2018, donde se presentaron variaciones interanuales promedio positivas. Además, durante este periodo se presentaron las mayores variaciones positivas del análisis, un 26% para los meses de agosto 2017 y julio 2018.

Sin embargo, esta tendencia cambió a partir de noviembre 2018 hasta noviembre 2019, donde las variaciones interanuales promedio fueron negativas.

En el año 2020 las variaciones interanuales promedio fueron casi nulas producto de la pandemia del Covid-19. Finalmente, se aprecian signos de recuperación a partir de marzo 2021 hasta diciembre 2021, donde las variaciones interanuales promedio son mayores a cero. Sin embargo, esta tendencia cambia a partir de enero 2022, donde se evidencia variaciones interanuales negativas en casi todos los meses. En el mes de junio 2023 se observa una variación interanual negativa de 27%, siendo la más baja que se ha observado desde enero 2017. En el año 2024 se observan nuevamente signos de recuperación. En los meses comprendidos entre enero y mayo 2024 se observa una variación positiva promedio del 11%. Esta tendencia decae en el segundo semestre 2024, donde se promedia una variación de 5%. La

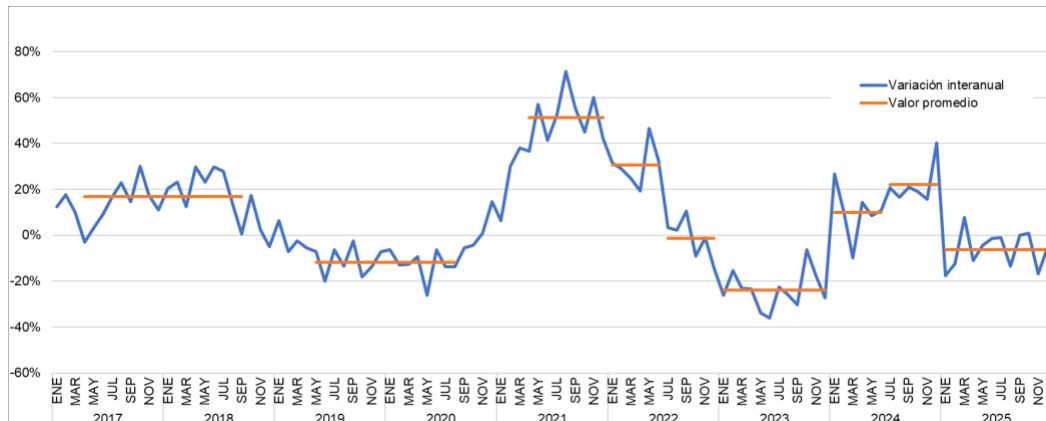
tendencia anterior se sigue viendo reflejada en el año 2025, decayendo la variación interanual promedio del periodo enero-noviembre 2025 a un -8%. No obstante, en el mes de diciembre 2025 se observaron señales de recuperación, alcanzando una variación interanual promedio de 15%.

Figura N°5: Variación interanual toneladas de Comex enero de 2017 - diciembre de 2025



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

Figura N°6: Variación interanual USD de Comex enero de 2017 - diciembre de 2025



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

Con respecto a las variaciones interanuales en USD (ver Figura N°6), destaca el periodo comprendido entre el año 2017 hasta octubre 2018, donde el promedio de las variaciones interanuales es positivo. Entre noviembre de 2018 y mayo de 2019, se aprecia un fenómeno de decaimiento de las variaciones interanuales hasta estabilizarse en el periodo comprendido entre junio 2019 y agosto 2020, con un promedio de las variaciones interanuales negativo.

Entre los meses de septiembre 2020 y abril 2021 se observa un aumento de las variaciones interanuales que se estabiliza en el periodo comprendido entre mayo 2021 y diciembre 2021, donde se logra en promedio, una variación interanual positiva del 51%. Es en este último periodo donde también se logra la máxima variación interanual del análisis, un 71% para agosto 2021. Esta tendencia cambia para el año 2022, donde se observa un decaimiento de las variaciones interanuales a partir de enero de ese mismo año. El primer semestre del año 2022, las variaciones interanuales promedian 31%, el segundo semestre del mismo año, las variaciones interanuales decaen promediando -1%. La tendencia anterior se sigue manteniendo para el año 2023, donde en promedio se observa una variación interanual promedio negativa de 24%. Es también en este último periodo donde se alcanza la menor variación interanual observada a partir de enero 2017, un -36% en el mes de junio de 2023. Respecto al año 2024, se observa una notoria recuperación, con una variación promedio de 10% y 22%, para el primer y segundo semestre, respectivamente. La tendencia anterior se ve interrumpida en el año 2025, donde se alcanza una variación interanual promedio negativa de 6%.

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

Si se comparan los periodos enero – diciembre de los años 2025 y 2024, se observa que la carga total transferida aumentó 4,1 millones de toneladas y el valor del comercio exterior aumentó MMUSD 11.023, tal como se puede apreciar en las Tablas N°3 y 4.

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

Periodo	TOTAL COMEX [miles Ton]					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
Ene-Dic 2024	5.430	53.054	21.991	30.157	372	111.005
Ene-Dic 2025	6.039	54.175	23.209	31.146	528	115.096
Variación	609	1.120	1.218	989	156	4.092

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 – diciembre 2025 vs. 2024

Periodo	TOTAL COMEX [MM USD]					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
Ene-Dic 2024	14.649	34.796	12.431	82.634	327	144.837
Ene-Dic 2025	16.583	39.188	11.944	87.766	380	155.860
Variación	1.933	4.391	-487	5.132	53	11.023

Fuente: Elaboración propia en base a información del Servicio Nacional de Aduanas, el cual elabora sus estadísticas as 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 el granel líquido, granel sólido y carga general de 1,2 millones, 1,1 millones y 989 mil toneladas, respectivamente. El aumento en el valor total se explica por la carga

general y el granel sólido que aumentaron MMUSD 5.132 y MMUSD 4.391, respectivamente.

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

Al analizar los periodos enero – diciembre de los años 2025 y 2024 (ver Tabla N°5), se observa que la carga total exportada aumentó 0,9 millones de toneladas, que se explica fundamentalmente por un alza en la carga frigorizada de 658 mil toneladas. Los productos con mayores variaciones entre ambos periodos fueron los minerales de hierro y sus concentrados que disminuyeron 1,2 millones de toneladas; la leña, madera en plaquitas/aserrín que cayeron en 532 mil toneladas; y los abonos minerales que disminuyeron 297 mil toneladas. Por otra parte, la sal tuvo un alza de 2,1 millones de toneladas; la pasta química de madera a la soda que aumentó 317 mil toneladas; y los alcoholes acíclicos y sus derivados que aumentaron 277 mil toneladas.

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

Periodo	EXPORTACIÓN [miles Ton]					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
Ene-Dic 2024	4.697	39.818	2.140	16.516	370	63.541
Ene-Dic 2025	5.355	40.046	2.242	16.260	527	64.430
Variación	658	227	103	-256	156	888

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 – diciembre 2025 vs. 2024**

Periodo	EXPORTACIÓN [MM USD]					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
Ene-Dic 2024	12.990	31.781	1.089	42.017	297	88.174
Ene-Dic 2025	14.847	36.307	1.015	40.751	333	93.252
Variación	1.856	4.526	-74	-1.266	36	5.078

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 5.078, que se explica principalmente por un alza en el granel sólido de MMUSD 4.526. Los productos con mayores variaciones entre ambos periodos fueron los minerales de cobre y sus concentrados que aumentaron MMUSD 5.122; los minerales de molibdeno y sus concentrados, que aumentaron MMUSD 625; y los demás frutos de cáscara frescos o secos, que aumentaron MMUSD 495. Por otra parte, el cobre refinado disminuyó MMUSD 1.005; los damascos, cerezas, duraznos y endrinas frescas bajaron MMUSD 537; y los carbonados que disminuyeron MMUSD 488.

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

Durante este periodo la carga total importada aumentó 3,2 millones de toneladas, que se explica principalmente por un alza en la carga general, granel líquido y granel sólido de 1,2 millones, 1,1 millones y 893 mil toneladas. Con respecto a los productos importados, las mayores alzas fueron los aceites de petróleo con 3,7 millones de toneladas; las hullas, briquetas y ovoides con 1,2 millones de toneladas; y el gas de petróleo con 1,1 millones de toneladas. Por otra parte, disminuyeron los minerales de hierro y sus concentraos en 277 mil toneladas; los minerales de molibdeno y sus concentrados que disminuyeron 99 mil toneladas; y los polímeros de etileno que cayeron en 63 mil toneladas.

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

Periodo	IMPORTACIÓN [miles Ton]					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
Ene-Dic 2024	733	13.236	19.852	13.642	1	47.463
Ene-Dic 2025	683	14.129	20.966	14.887	1	50.667
Variación	-49	893	1.115	1.245	0	3.203

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 – diciembre 2025 vs. 2024

Periodo	IMPORTACIÓN [MM USD]					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
Ene-Dic 2024	1.659	3.015	11.342	40.617	30	56.663
Ene-Dic 2025	1.736	2.881	10.930	47.016	46	62.608
Variación	77	-134	-412	6.399	17	5.945

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 5.945, principalmente por un alza en la carga general de MMUSD 6.399. Los productos que presentaron las mayores alzas fueron los aceites de petróleo con MMUSD 2.042; los motores y generadores eléctricos con MMUSD 1.027; y los acumuladores eléctricos con MMUSD 835. Como contrapartida, los productos que presentaron las mayores bajas fueron los aceites crudos de petróleo con MMUSD 188; las centrifugadoras que disminuyeron MMUSD 95; y las grasas y aceites que bajaron MMUSD 92.

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

En la Tabla N°9 siguiente se indican las toneladas movilizadas durante los periodos enero – diciembre de los años 2025 y 2024, diferenciadas por tipo de carga y desagregada en 17 localidades portuarias que representaron el 68,2% de las toneladas totales transferidas durante el periodo enero - diciembre del año 2025.

Los puertos que presentaron un mayor incremento porcentual de su actividad durante el periodo enero – diciembre de 2025 fueron Iquique, San Vicente y Ventanas, los cuales aumentaron las toneladas totales transferidas 47,8%, 32% y 26,5%, respectivamente. Los incrementos asociados a San Vicente e Iquique se deben principalmente a un aumento de la carga general, mientras que el incremento de Ventanas se debe mayormente a un aumento del granel sólido.

Como contrapartida, los puertos que más disminuyeron porcentualmente su actividad en igual período fueron Huasco/Guacolda, Coronel y Talcahuano, que bajaron las toneladas totales transferidas 23,8%, 21,7% y 12%, respectivamente. La disminución en Huasco/Guacolda se deben principalmente a una baja en el granel sólido. Por otro lado, la caída en Coronel se debe mayormente a una baja en la carga general; 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 – diciembre de 2025 fueron Coquimbo, Iquique y Arica, con alzas de 61,8%, 55,1% y 37,5%, respectivamente. Los aumentos asociados a Coquimbo se deben principalmente al alza en el valor del granel sólido, mientras que el aumento de Iquique y Arica se debe a un incremento en el valor de la carga general.

Al comparar el valor en MMUSD de las toneladas transferidas durante el periodo enero – diciembre de los años 2025 y 2024, se detectaron bajas porcentuales de 30,2%, 24,9% y 8,1% en Huasco/Guacolda, Talcahuano y Antofagasta, respectivamente. La disminución en Huasco/Guacolda se debe principalmente a una baja en el valor del granel sólido. Por otro lado, la caída del valor de la carga en Talcahuano se debe mayormente a una baja en el granel líquido; mientras que, en Antofagasta, 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 – diciembre 2025 vs. 2024

LOCALIDAD	COMEX (miles de Toneladas)													
	Enero - Diciembre 2024						Enero - Diciembre 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	6,9	112,1	20,2	173,5	2,4	315,0	6,2	144,6	16,1	204,2	3,8	374,9	19,0%	18%
IQUIQUE	0,9	-	45,8	290,5	41,6	378,8	0,8	0,5	42,9	436,5	79,1	559,8	47,8%	50%
MEJILLONES	-	1.865,2	5.945,6	125,3	-	7.936,1	-	2.596,9	6.362,0	124,0	-	9.082,8	14,4%	(a)
PTO. ANGAMOS	0,6	911,1	27,4	2.591,2	6,6	3.537,0	0,3	671,9	3,0	2.708,2	5,9	3.389,3	-4,2%	5%
ANTOFAGASTA	5,0	1.160,6	11,6	1.016,5	0,8	2.194,5	4,9	1.140,4	32,7	889,7	0,6	2.068,4	-5,7%	-12%
CALDERA	32,4	7.722,8	448,7	0,5	-	8.204,5	39,5	8.385,8	354,8	0,2	-	8.780,3	7,0%	(a)
HUASCO / GUAC.	-	8.340,6	-	3,5	-	8.344,1	-	6.294,1	-	64,9	-	6.359,1	-23,8%	(a)
COQUIMBO	75,3	302,3	-	30,4	0,0	408,0	124,6	363,1	0,1	23,9	0,0	511,8	25,4%	-21%
VENTANAS	-	2.713,0	47,4	46,1	-	2.806,6	-	3.179,5	29,4	342,5	-	3.551,4	26,5%	(a)
VALPARAÍSO	2.003,3	3,5	103,0	4.188,9	96,7	6.395,4	2.294,8	22,1	102,6	4.438,4	121,4	6.979,3	9,1%	6%
SAN ANTONIO	2.158,3	3.624,8	252,4	10.685,3	215,6	16.936,4	2.204,1	4.165,2	204,9	10.576,3	305,5	17.456,0	3,1%	-1%
CORONEL	334,1	637,8	230,3	3.141,0	0,8	4.344,1	452,6	155,4	155,8	2.637,1	0,5	3.401,4	-21,7%	-16%
SAN VICENTE	562,9	191,8	936,3	2.091,4	0,4	3.782,7	642,4	247,4	1.192,1	2.911,8	0,7	4.994,4	32,0%	39%
TALCAHUANO	27,9	56,9	3.323,5	351,9	0,0	3.760,3	49,3	24,9	3.077,0	158,7	0,1	3.310,0	-12,0%	-55%
LIRQUÉN	220,1	218,1	0,5	4.398,7	6,8	4.844,2	219,1	207,4	1,6	4.726,9	10,1	5.165,1	6,6%	7%
PENCO	-	346,9	-	4,4	-	351,3	-	396,6	2,3	6,0	-	404,9	15,2%	(a)
PUERTO MONTT	-	1.073,1	0,6	58,8	-	1.132,5	-	1.085,1	5,3	125,3	-	1.215,8	7,3%	113%
RESTO PUERTOS	2,3	23.773,7	10.597,9	959,1	0,0	35.333,1	0,0	25.093,9	11.626,2	771,7	0,0	37.491,8	6,1%	-20%
TOTAL	5.430,1	53.054,4	21.991,3	30.157,2	371,7	111.004,6	6.038,7	54.174,8	23.208,8	31.146,3	527,7	115.096,3	3,7%	3,3%

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 – diciembre 2025 vs. 2024

LOCALIDAD	COMEX (MM USD)													
	Enero - Diciembre 2024						Enero - Diciembre 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	4,6	13,1	13,9	397,8	1,2	430,6	3,2	17,6	11,1	559,0	1,1	592,0	37,5%	40,5%
IQUIQUE	1,9	-	78,0	1.229,2	42,2	1.351,2	1,6	0,8	56,3	1.974,5	62,3	2.095,6	55,1%	60,6%
MEJILLONES	-	1.647,4	2.263,5	45,5	-	3.956,4	-	2.180,8	2.485,3	46,1	-	4.712,2	19,1%	(a)
PTO. ANGAMOS	2,5	1.958,8	16,1	19.022,0	7,2	21.006,6	1,0	1.521,9	1,5	21.227,8	28,5	22.780,6	8,4%	11,6%
ANTOFAGASTA	6,6	1.355,5	7,4	4.868,6	23,3	6.261,4	5,0	1.640,7	16,3	4.065,7	25,1	5.752,7	-8,1%	-16,5%
CALDERA	46,0	3.047,8	356,8	2,4	-	3.452,8	60,4	3.302,9	259,2	0,4	-	3.622,9	4,9%	(a)
HUASCO / GUAC.	-	915,9	-	9,1	-	925,0	-	636,7	-	8,6	-	645,3	-30,2%	(a)
COQUIMBO	95,6	605,2	-	58,2	0,0	759,0	157,6	861,8	0,1	208,6	0,0	1.228,1	61,8%	258,6%
VENTANAS	-	3.038,0	35,6	24,4	-	3.098,0	-	3.610,5	16,2	256,9	-	3.883,5	25,4%	(a)
VALPARAÍSO	4.551,3	1,4	77,0	10.959,5	78,2	15.667,5	5.169,8	8,1	77,4	11.159,4	86,4	16.501,1	5,3%	1,8%
SAN ANTONIO	5.374,9	1.415,4	187,0	35.620,5	168,5	42.766,3	5.784,4	1.388,7	153,3	38.107,8	169,5	45.603,7	6,6%	7,0%
CORONEL	1.480,7	126,1	183,7	2.987,7	0,8	4.779,0	1.841,4	49,3	127,8	2.543,9	0,9	4.563,4	-4,5%	-14,9%
SAN VICENTE	1.857,6	13,9	667,3	2.384,0	0,4	4.923,3	2.165,7	12,9	717,6	3.305,2	0,6	6.201,9	26,0%	38,6%
TALCAHUANO	25,4	8,4	2.110,4	226,9	0,0	2.371,1	42,2	5,5	1.636,5	97,3	0,0	1.781,5	-24,9%	-57,1%
LIRQUÉN	1.200,3	77,9	0,6	3.113,9	4,8	4.397,5	1.350,1	99,5	1,2	3.156,8	5,4	4.613,1	4,9%	1,4%
PENCO	-	156,8	-	2,9	-	159,7	-	190,8	1,2	2,7	-	194,7	21,9%	(a)
PUERTO MONTT	-	351,1	0,7	92,0	-	443,7	-	389,7	3,1	181,4	-	574,2	29,4%	97,2%
RESTO PUERTOS	2,1	20.063,5	6.432,8	1.589,6	0,0	28.088,1	0,1	23.269,4	6.380,1	864,3	0,0	30.513,9	8,6%	(a)
TOTAL	14.649,4	34.796,3	12.430,8	82.634,2	326,6	144.837,4	16.582,6	39.187,5	11.944,3	87.766,4	379,7	155.860,4	7,6%	6,2%

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 – diciembre 2025 vs. 2024

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

LOCALIDAD	EXPO (miles Toneladas)													
	Enero - Diciembre 2024						Enero - Diciembre 2025						Variación 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	2,0	-	0,4	157,9	2,4	162,6	0,6	-	0,3	164,1	3,8	168,8	3,8%	4%
IQUIQUE	0,9	-	2,6	180,8	41,4	225,6	0,7	0,5	4,8	198,2	79,1	283,2	25,5%	10%
MEJILLONES	-	862,0	-	0,2	-	862,3	-	918,8	1,8	0,2	-	920,8	(a)	(a)
PTO. ANGAMOS	-	911,1	0,2	1.785,8	6,5	2.703,5	0,0	671,9	0,4	1.903,1	5,6	2.581,0	-4,5%	7%
ANTOFAGASTA	0,4	588,4	1,4	482,3	0,3	1.072,8	0,3	658,9	0,1	309,2	0,1	968,6	-9,7%	-36%
CALDERA	32,4	7.722,8	-	0,5	-	7.755,8	39,5	8.385,8	-	0,2	-	8.425,5	8,6%	(a)
HUASCO / GUAC.	-	7.129,5	-	0,1	-	7.129,7	-	5.119,3	-	0,1	-	5.119,4	-28,2%	-18%
COQUIMBO	75,3	296,9	-	0,5	0,0	372,6	124,6	342,1	0,1	0,8	0,0	467,7	25,5%	(a)
VENTANAS	-	1.668,4	1,2	27,1	-	1.696,6	-	1.729,2	0,0	31,3	-	1.760,5	3,8%	(a)
VALPARAÍSO	1.925,8	0,5	43,1	1.277,7	96,7	3.343,8	2.206,6	4,0	49,4	1.227,5	121,3	3.608,8	7,9%	-4%
SAN ANTONIO	1.533,6	193,1	126,4	3.309,2	215,2	5.377,5	1.637,6	182,9	95,7	2.916,8	305,2	5.138,2	-4,4%	-12%
CORONEL	327,8	4,6	0,2	2.823,1	0,8	3.156,4	449,4	1,5	11,9	2.170,2	0,5	2.633,5	-16,6%	-23%
SAN VICENTE	556,8	6,0	166,3	1.769,9	0,4	2.499,4	632,1	1,3	162,9	2.593,8	0,7	3.390,8	35,7%	47%
TALCAHUANO	27,9	-	172,5	185,1	0,0	385,6	49,3	-	58,6	134,1	0,1	242,1	-37,2%	-28%
LIRQUÉN	214,4	2,3	0,5	3.888,2	6,7	4.112,2	214,7	3,8	1,6	4.073,9	10,1	4.304,1	4,7%	5%
PENCO	-	-	-	0,0	-	0,0	-	-	0,3	6,0	-	6,3	(a)	(a)
PUERTO MONTT	-	416,4	0,6	5,6	-	422,5	-	293,7	0,4	66,7	-	360,7	-14,6%	(a)
RESTO PUERTOS	-	20.016,4	1.624,3	621,6	0,0	22.262,3	-	21.731,9	1.854,3	463,4	0,0	24.049,6	8,0%	-25%
TOTAL	4.697,3	39.818,4	2.139,6	16.515,6	370,3	63.541,2	5.355,3	40.045,6	2.242,5	16.259,8	526,5	64.429,6	1,4%	-1,5%

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 Caldera, con 1,4 millones, 891,4 mil y 669,7 mil toneladas, respectivamente. El producto que tuvo la mayor alza en Patillos fue la sal con 1,4 millones de toneladas. Por su parte, San Vicente destacó por un alza de 336 mil toneladas en la exportación de Pasta química de madera a la soda, mientras que Caldera presentó un aumento de 688 mil toneladas en la exportación de minerales de hierro y sus concentrados

Con respecto a las localidades portuarias que presentaron las mayores caídas en las toneladas de exportación, destacan Huasco/Guacolda, Coronel y Puerto Cabo Froward que disminuyeron 2 millones, 522,9 mil y 371,6 mil toneladas, respectivamente. En Huasco/Guacolda disminuyó la exportación de Minerales de hierro y sus concentrados en 2 millones de toneladas. Por su parte, Coronel disminuyó en 543 mil toneladas la exportación de pasta química de madera a la soda; mientras que en Cabo Froward disminuyó 372 mil toneladas la exportación leña y madera en plaquitas/aserrín.

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

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

LOCALIDAD	IMPO (miles de Toneladas)													
	Enero - Diciembre 2024						Enero - Diciembre 2025						Variación 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	5,0	112,1	19,8	15,5	-	152,4	5,6	144,6	15,8	40,0	-	206,1	35,2%	158%
IQUIQUE	0,0	-	43,2	109,8	0,2	153,2	0,2	-	38,1	238,3	0,0	276,6	80,5%	117%
MEJILLONES	-	1.003,1	5.945,6	125,1	-	7.073,8	-	1.678,1	6.360,2	123,7	-	8.162,0	15,4%	(a)
PTO. ANGAMOS	0,6	-	27,3	805,4	0,1	833,5	0,2	-	2,7	805,2	0,3	808,3	-3,0%	0%
ANTOFAGASTA	4,5	572,2	10,2	534,2	0,6	1.121,7	4,7	481,5	32,7	580,5	0,4	1.099,8	-2,0%	9%
CALDERA	-	-	448,7	0,0	-	448,7	-	-	354,8	0,0	-	354,8	-20,9%	(a)
HUASCO / GUAC	-	1.211,1	-	3,4	-	1.214,4	-	1.174,8	-	64,8	-	1.239,6	2,1%	(a)
COQUIMBO	-	5,5	-	29,9	-	35,3	-	21,0	-	23,1	-	44,1	24,6%	-23%
VENTANAS	-	1.044,7	46,3	19,0	-	1.110,0	-	1.450,3	29,3	311,2	-	1.790,8	61,3%	(a)
VALPARAÍSO	77,5	3,0	59,9	2.911,2	0,0	3.051,6	88,1	18,1	53,2	3.210,8	0,1	3.370,4	10,4%	10%
SAN ANTONIO	624,7	3.431,7	126,0	7.376,1	0,4	11.558,9	566,5	3.982,3	109,2	7.659,5	0,3	12.317,8	6,6%	4%
CORONEL	6,3	633,2	230,1	318,0	-	1.187,7	3,2	153,9	143,9	466,9	0,0	767,9	-35,3%	47%
SAN VICENTE	6,1	185,8	769,9	321,5	-	1.283,3	10,3	246,2	1.029,1	318,0	-	1.603,6	25,0%	-1%
TALCAHUANO	-	56,9	3.151,0	166,8	-	3.374,7	-	24,9	3.018,4	24,6	-	3.067,9	-9,1%	(a)
LIRQUÉN	5,7	215,8	-	510,5	0,0	732,0	4,4	203,6	-	653,0	0,0	861,0	17,6%	28%
PENCO	-	346,9	-	4,4	-	351,3	-	396,6	2,0	-	-	398,6	13,5%	(a)
PUERTO MONTT	-	656,7	-	53,2	-	710,0	-	791,4	5,0	58,6	-	855,0	20,4%	10%
RESTO PUERTOS	2,3	3.757,4	8.973,6	337,5	0,0	13.070,8	0,0	3.362,0	9.771,9	308,3	0,0	13.442,2	2,8%	(a)
TOTAL	732,8	13.236,0	19.851,7	13.641,6	1,4	47.463,4	683,4	14.129,3	20.966,3	14.886,6	1,2	50.666,7	6,7%	9,1%

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.

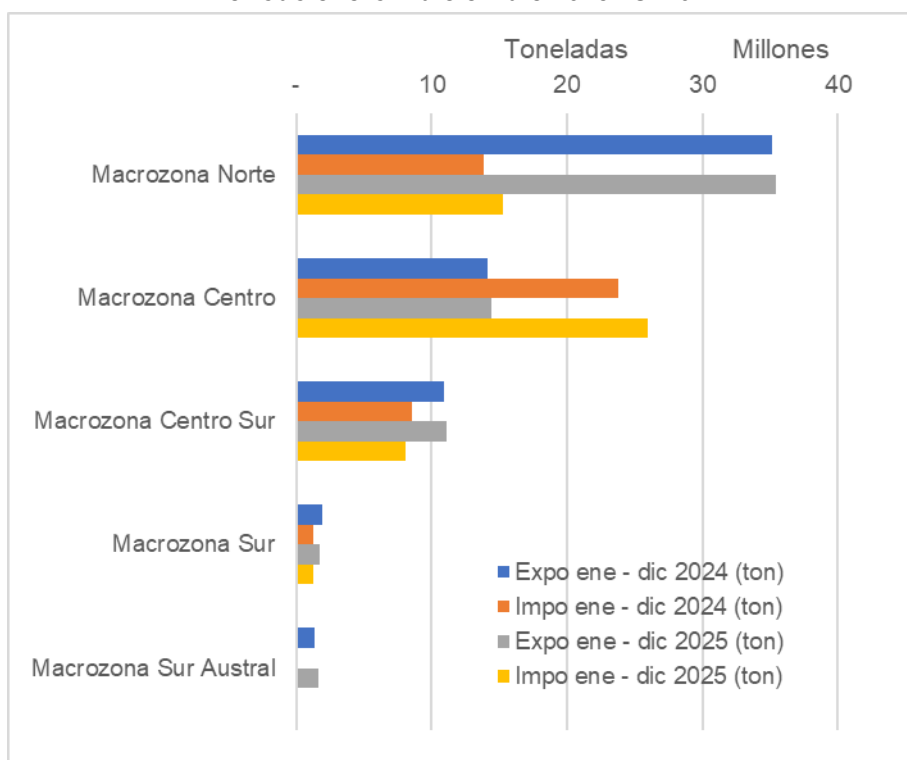
Las localidades portuarias que presentaron mayores aumentos en toneladas importadas fueron Mejillones, San Antonio y Ventanas con 1,1 millones, 758,9 mil y 680,9 mil toneladas, respectivamente. Con respecto a los productos importados, el alza principal en Mejillones corresponde a los aceites de petróleo con 1,7 millones de toneladas, mientras que el aumento en San Antonio se relaciona con el incremento del trigo y el morcajo que aumentaron 656 mil toneladas. Por otro lado, en Ventanas, el alza se debió a un aumento en las hullas, briquetas, ovoides y combustibles sólidos, con 411 mil toneladas.

Con respecto a las localidades portuarias que presentaron las principales bajas en las toneladas importadas, destacan Muelle Huachipato, Coronel y Talcahuano con 476,8 mil, 419,7 mil y 306,8 mil toneladas, respectivamente. Los productos que tuvieron las mayores bajas en Muelle Huachipato fueron los minerales de hierro y sus concentrados con una caída de 241 mil toneladas; mientras que, en Coronel, la mayor baja corresponde a las hullas, briquetas, ovoides y combustibles sólidos, que disminuyeron 473 mil toneladas. En el caso de Talcahuano, la disminución se explica por una baja de 364 mil toneladas en aceites 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°7, las tres macrozonas que presentaron un mayor movimiento de toneladas de comercio exterior durante el periodo enero - diciembre 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°7: Comparación por macrozona de las toneladas movilizadas de Comex
Periodo enero – diciembre 2025 vs. 2024**

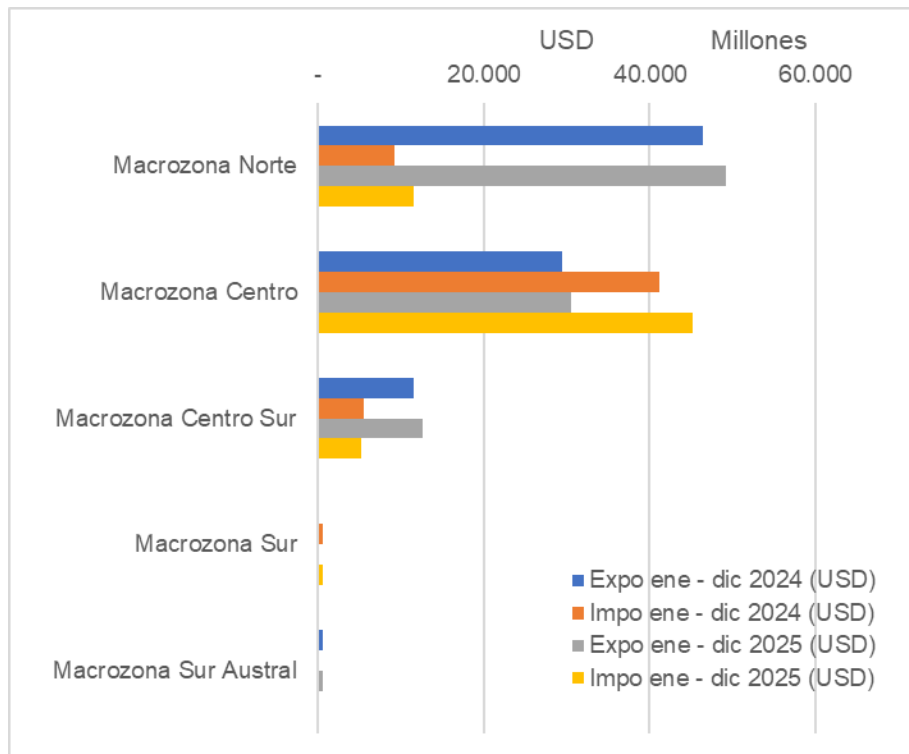


Fuente: Elaboración Camport en base a información de Aduanas.

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°8, 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°8: Comparación por macrozona del valor en USD de Comex periodo enero – diciembre 2025 vs. 2024



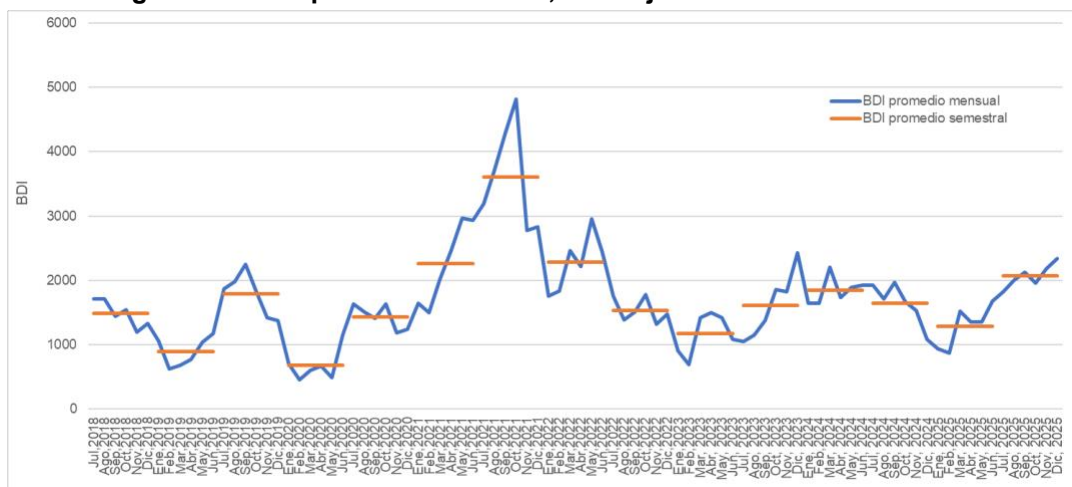
Fuente: Elaboración Camport en base a información de Aduanas.

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°9: BDI promedio mensual, desde julio 2018 a diciembre 2025



Fuente: Elaboración Camport 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°9 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

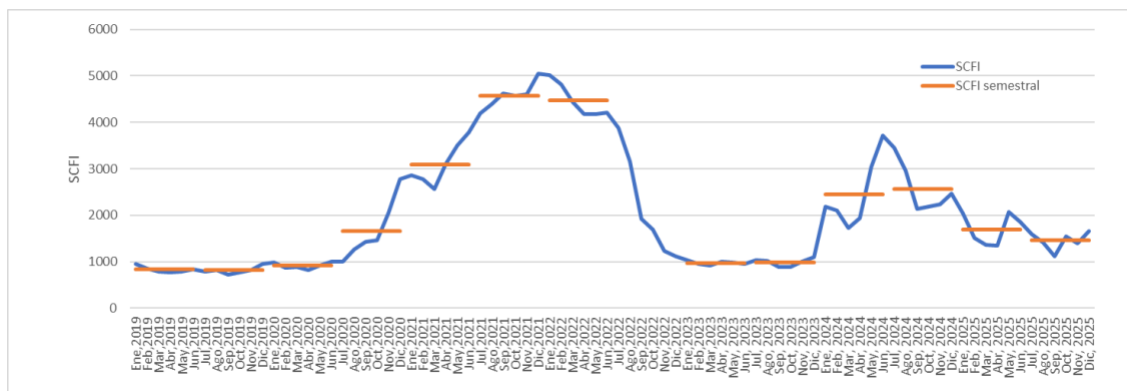
⁴ TPB: tonelaje de porte bruto o capacidad de la nave.

este indicador, con un valor promedio para el primer semestre de 1.841 puntos. 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 de 2025, el indicador mantuvo una tendencia a la baja, promediando un valor semestral de 1.288 puntos. Este comportamiento se explicó principalmente por un aumento en la oferta de flota, especialmente en los segmentos Panamax y Supramax⁵, junto con una menor demanda de transporte marítimo de graneles, asociada a la disminución en el comercio de materias primas como el carbón. Sin embargo, esta tendencia se revirtió durante el segundo semestre, impulsada por factores geopolíticos, un repunte en la demanda de transporte y, especialmente, por restricciones en la oferta de buques⁶ —como congestión portuaria y mayores distancias de navegación—, lo que llevó a que el promedio del indicador superara los 2.000 puntos.

- **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°10: SCFI, periodo enero 2019 a diciembre 2025



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

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 Karnik, P. (2025). Red Sea crisis: How fast will lines return and at what cost? Logistics Outlook. <<https://www.logisticsoutlook.com/ports-shipping/red-sea-crisis-how-fast-will-lines-return-and-at-what-cost>>

La Figura N°10 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 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 y segundo semestre del año 2025 se ha observado una baja en el indicador SCFI, alcanzando este indicador un valor promedio semestral de 1.699 y 1455 USD/TEU, respectivamente, valores que aún siguen siendo superiores a los promedios semestrales observados en el año 2023, pero inferiores que los promedios semestrales calculados para el año 2024. La tendencia a la baja observada en el año 2025 se debe a los cambios de oferta y demanda en el mercado, el aumento de capacidad de la flota mundial en cerca de 3 millones de TEUs⁷ y a las nuevas políticas arancelarias de EE.UU.⁸

- Drewry World Container Index (WCI)⁹: El WCI es un índice compuesto de tarifas de transporte de contenedores en ocho rutas principales¹⁰ 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.

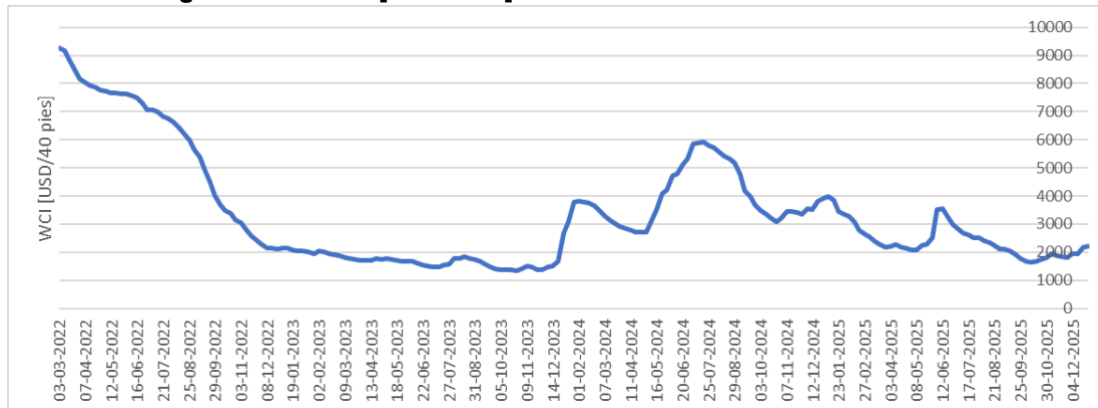
⁷ United Nations Conference on Trade and Development. (2025). Review of maritime transport 2025: Freight rates and maritime transport costs (Chapter 3). United Nations. <https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025ch3_en.pdf>

⁸ 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>>

⁹ Drewry < <https://www.drewry.co.uk> > [última consulta: 13/02/2024]

¹⁰ 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.

Figura N°11: WCI [USD/FEU] entre marzo 2022 a diciembre 2025



Fuente: Elaboración Camport a partir de información de Drewry.

Como se puede observar en la Figura N°11, 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 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. Durante el año 2025 se ha observado una tendencia a la baja del indicador, alcanzando el 25 de diciembre de 2025 un valor de 2.213 USD/FEU. La baja anterior se debe a los cambios de oferta y demanda en el mercado; aumento de la capacidad de la flota y a las nuevas políticas arancelarias de EE.UU.

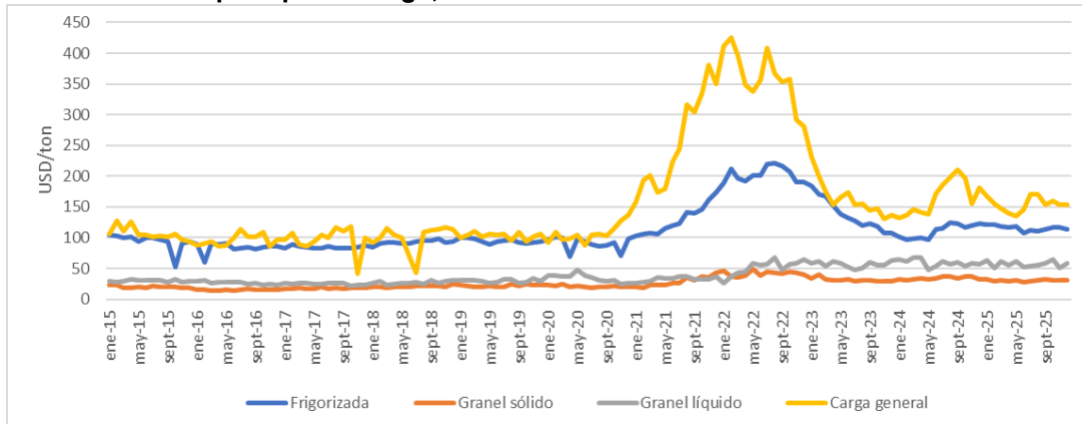
- **Valor del flete por tonelada importada:** Este indicador construido por Camport permite analizar la variación del precio de los fletes de importaciones de Chile. Se calculó dividiendo la suma de los precios de los fletes de importación por el total de toneladas importadas, para cada tipo de carga.

Como se puede observar en la Figura N°12, la carga general y la carga frigorizada 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 2022, con un valor de 425 UDS/ton mientras que la carga frigorizada alcanza su mayor precio promedio en agosto de 2022 con un valor de 221 USD/ton.

En el último semestre del año 2023 se observa que los precios promedios por tonelada de carga frigorizada 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 frigorizada, aún superiores a los observados en el periodo prepandemia. En el periodo junio – diciembre de 2025, los valores promedios de

este indicador han permanecido con poca variación respecto del semestre anterior, registrándose valores promedio semestrales de 114 USD/ton para la carga frigorizada, 160 USD/ton para la carga general, 31 USD/ton para el granel sólido y 57 USD/ton para el granel líquido.

Figura N°12: Precio promedio mensual de fletes de importación por vía marítima, por tipo de carga, desde enero 2015 a diciembre 2025



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

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

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

CANTIDAD CONTENEDORES - Enero a Diciembre 2025																		
MES	IMPORTACIÓN				EXPORTACIÓN				TRÁNSITO				CABOTAJE				TOTAL BOXES	TOTAL TEUS
	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		
ENERO	14.531	1.537	53.392	32.105	10.427	3.448	62.299	25.300	4.382	591	10.634	8.043	439	431	1.439	3.389	232.387	428.988
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
JULIO	16.089	3.352	54.604	24.576	11.673	6.997	50.741	32.877	3.966	623	9.704	11.166	432	239	1.338	5.402	233.779	424.187
AGOSTO	13.736	2.173	49.001	26.840	11.027	4.822	54.804	25.527	2.950	703	7.595	11.139	286	115	1.184	3.402	215.304	394.796
SEPTIEMBRE	14.490	3.361	52.605	30.565	11.314	5.861	54.254	27.896	4.380	406	10.285	9.294	206	182	942	5.442	231.483	422.766
OCTUBRE	16.179	3.698	59.816	36.986	11.946	5.805	52.351	33.532	4.764	597	11.928	12.446	270	425	1.263	4.679	256.685	469.686
NOVIEMBRE	12.100	3.215	46.875	32.648	11.370	5.059	51.975	33.065	5.070	948	12.054	9.434	174	187	705	2.518	227.397	416.671
DICIEMBRE	14.928	3.097	56.735	36.093	12.766	3.549	72.194	27.306	3.743	463	10.660	10.119	265	36	908	1.257	254.119	469.391
TOTAL	172.979	33.249	621.618	345.956	135.979	60.377	685.634	346.432	47.935	7.300	115.465	126.913	4.722	2.522	14.161	43.920	2.765.162	5.065.261

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

Durante el periodo enero - diciembre 2025 el movimiento de contenedores (TEUs) a nivel nacional aumentó 11,4% con respecto al mismo periodo del año 2024. Este aumento se debe principalmente a las alzas registradas en todos los meses del año 2025, con excepción del mes de julio. Durante el periodo de análisis aumentaron 7,8% los TEUs asociados a la importación de productos, 14,3% aumentaron los TEUs de exportación y 26,8% los TEUs de las cargas en tránsito. Por otro lado, los TEUs de contenedores full (importados + exportados) aumentaron 4,7%.

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

CANTIDAD CONTENEDORES - Enero a Diciembre 2024																		
MES	IMPORTACIÓN				EXPORTACIÓN				TRÁNSITO				CABOTAJE				TOTAL BOXES	TOTAL TEUS
	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		
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
JULIO	14.539	2.274	61.548	30.706	11.931	5.640	66.064	23.974	3.819	614	9.237	8.705	424	265	1.309	3.961	245.010	450.514
AGOSTO	12.785	1.335	56.221	28.007	11.606	2.611	60.861	15.352	2.484	384	7.122	5.539	382	168	1.338	5.045	211.240	390.725
SEPTIEMBRE	11.555	3.511	52.579	23.953	11.174	2.731	52.296	16.001	3.740	364	8.886	6.968	332	302	1.294	3.332	199.018	364.327
OCTUBRE	12.437	4.534	42.383	26.974	11.614	10.137	42.474	16.765	2.992	798	8.529	10.306	436	812	1.390	6.728	199.309	354.858
NOVIEMBRE	15.622	5.091	51.414	28.567	12.932	11.609	49.916	14.909	3.656	344	8.527	10.297	372	328	1.205	6.818	221.607	393.260
DICIEMBRE	14.351	4.392	49.591	26.940	12.849	9.641	62.800	15.199	3.219	220	9.581	10.009	430	181	1.403	3.889	224.695	404.107
TOTAL	167.151	38.673	568.546	321.714	140.542	74.009	673.180	208.637	39.908	4.972	97.539	92.928	6.009	3.903	17.554	54.915	2.510.180	4.545.193

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 – diciembre 2025

CANTIDAD CONTENEDORES - Enero a Diciembre 2025 por MACROZONA																		
MCZ	IMPORTACIÓN				EXPORTACIÓN				TRÁNSITO				CABOTAJE				TOTAL BOXES	TOTAL TEUS
	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		
NORTE	15.389	23.868	97.218	19.748	31.259	6.646	39.195	97.348	39.666	0	86.275	1	0	0	0	0	456.614	796.400
CENTRO	140.517	2.284	486.525	142.367	81.884	51.001	329.361	236.303	6.421	1.613	24.566	15.271	3.091	2.483	8.096	43.593	1.575.376	2.861.458
CENTRO SUR	16.440	7.097	36.050	183.840	22.789	2.722	315.973	12.781	1.848	5.687	4.624	111.641	604	0	1.406	0	723.502	1.389.817
SUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AUSTRAL	633	0	1.825	1	47	8	1.105	0	0	0	0	0	1.027	39	4.658	327	9.670	17.586
TOTAL	172.979	33.249	621.618	345.956	135.979	60.377	685.634	346.432	47.935	7.300	115.465	126.913	4.722	2.522	14.161	43.920	2.765.162	5.065.261

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

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

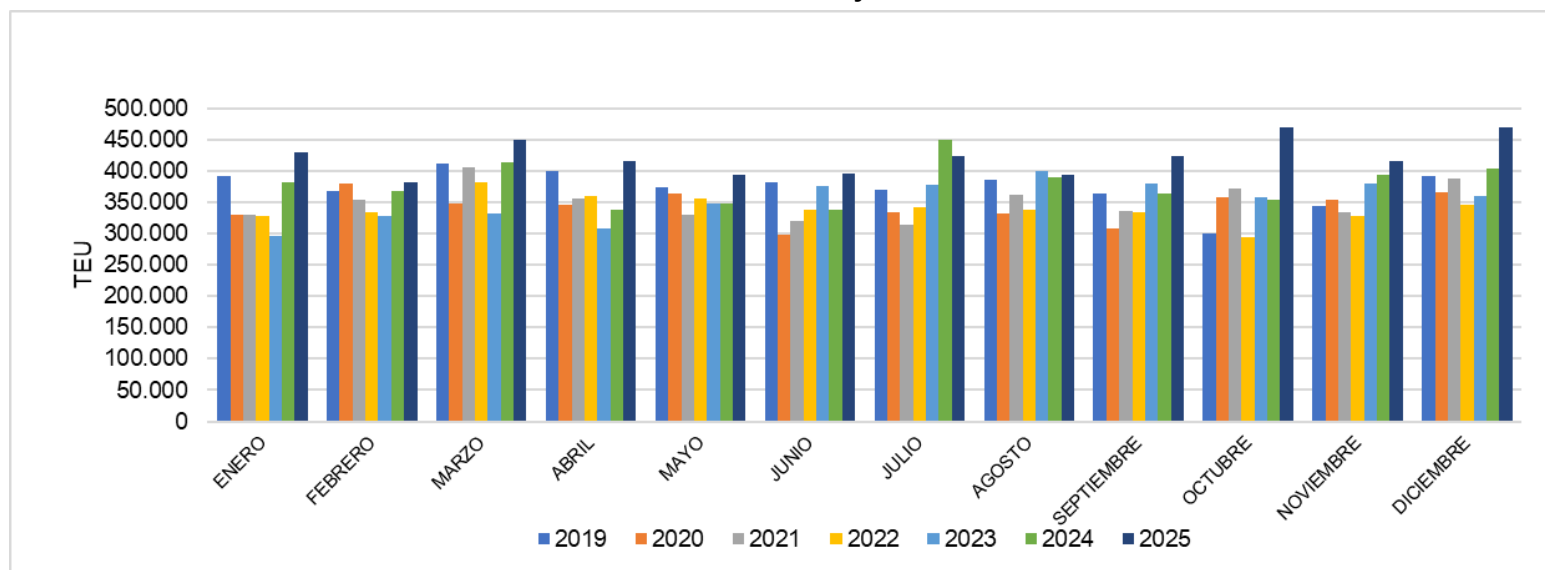
CANTIDAD CONTENEDORES - Enero a Diciembre 2024 por MACROZONA																			
MCZ	IMPORTACIÓN				EXPORTACIÓN				TRÁNSITO				CABOTAJE				TOTAL BOXES	TOTAL TEUS	
	20 pies		40 pies		20 pies		40 pies		20 pies		40 pies		20 pies		40 pies				
	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty			
NORTE	14.594	31.500	74.701	27.259	36.978	6.912	44.767	67.214	33.429	0	75.459	0	0	0	0	0	0	412.813	702.213
CENTRO	135.521	1.396	465.883	113.057	86.115	38.451	363.612	138.720	6.157	533	19.632	8.008	4.352	3.345	13.382	54.071	1.452.235	2.628.600	
CENTRO SUR	16.399	5.752	26.638	181.379	17.031	28.640	263.474	2.693	322	4.439	2.448	84.920	625	412	783	528	636.483	1.199.346	
SUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
AUSTRAL	637	25	1.324	19	418	6	1.327	10	0	0	0	0	1.032	146	3.389	316	8.649	15.034	
TOTAL	167.151	38.673	568.546	321.714	140.542	74.009	673.180	208.637	39.908	4.972	97.539	92.928	6.009	3.903	17.554	54.915	2.510.180	4.545.193	

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

En la macrozona norte la transferencia de TEUs aumentó 13,4% al comparar el periodo enero – diciembre del año 2025 con el mismo periodo del año 2024. En la macrozona centro la transferencia de TEUs aumentó 8,9% y, en la macrozona centro sur aumentó 15,9%. 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 17%, principalmente por un alza en las TEUs de cabotaje.

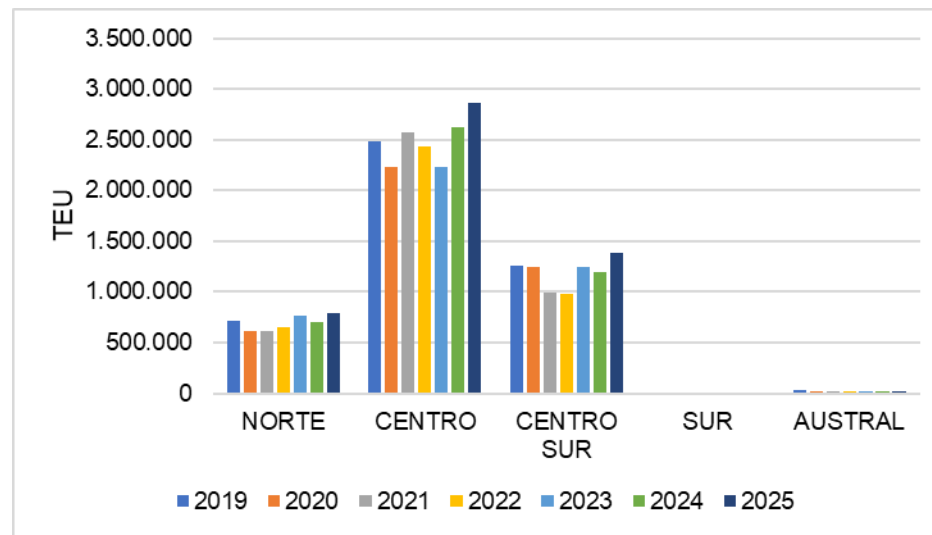
En la Figura N°13 se puede observar la cantidad de TEUs movilizadas por mes, desde enero del año 2019 hasta diciembre de 2025. Si se compara el periodo enero – diciembre del año 2025 versus el mismo periodo del año 2024, se observa un aumento de 11,4% de TEUs. El mismo comportamiento se observa al comparar el periodo enero - diciembre del año 2025 con el mismo periodo de los años 2023, 2022, 2021, 2020 y 2019 donde se observan alzas de 19,3%, 24,1%, 29,6%, 23% y 13%, respectivamente.

Figura N°13: Comparación mensual del movimiento de contenedores – TEU entre el mes de enero 2019 y diciembre 2025



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

**Figura N°14: Comparación por macrozona del movimiento de contenedores – TEU
Periodo enero – diciembre 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°14, la macrozona centro ha liderado el transporte de contenedores durante el periodo enero – diciembre en todos los años; seguido por la macrozona centro-sur y la macrozona norte en tercer lugar. La macrozona centro aumentó 8,9% el transporte de contenedores, si se compara el periodo enero – diciembre 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 13,4% y 15,9%, respectivamente. Si se compara el periodo enero - diciembre 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 - diciembre 2025 con el mismo periodo del año 2024, se observa un aumento de 10,5% en el valor de las importaciones y un alza de 5,8% 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 – diciembre 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 – diciembre 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 – diciembre del año 2025 versus el mismo periodo del año anterior, se observa que Brasil tuvo la mayor baja con MMUSD 372, mientras que la mayor alza se observa en China, con un aumento de MMUSD 4.284.

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

MMUSD CIF periodo Ene - Dic				
N°	PAÍS	2025	2024	DIF.
1	China	20.877	16.593	4.284
2	Estados Unidos	12.795	12.451	345
3	Brasil	3.658	4.030	-372
4	Alemania	2.171	1.922	249
5	España	1.864	1.647	217
6	Japón	1.640	1.677	-38
7	Corea del Sur	1.513	1.385	128
8	México	1.281	1.474	-192
9	Italia	1.270	1.216	54
10	India	1.232	1.048	183
TOTAL CIF (10 países)		48.301	43.442	4.858
TOTAL CIF País		62.608	56.663	5.945
% 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 – diciembre 2025 vs. 2024**

MMUSD FOB periodo Ene - Dic				
N°	PAÍS	2025	2024	DIF.
1	China	38.656	36.832	1.824
2	Estados Unidos	14.231	12.254	1.977
3	Japón	8.210	7.939	271
4	Corea del Sur	4.720	4.792	-72
5	Brasil	3.156	3.296	-139
6	India	2.811	2.530	282
7	Holanda	1.952	1.786	166
8	España	1.881	1.811	70
9	México	1.801	1.680	121
10	Alemania	1.660	1.092	568
TOTAL FOB (10 países)		79.078	74.011	5.067
TOTAL FOB País		93.252	88.174	5.078
% 10 países/Total		85%	84%	

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 – diciembre 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 – diciembre del año 2025 versus el mismo periodo del año anterior, se observa que Brasil tuvo la mayor baja con MMUSD 139, mientras que la mayor alza se observó en Estados Unidos, con MMUSD 1.977.

Camport, abril 2026

Anexo

Terminales Portuarios Considerados en Cada Localidad

Localidad	Puerto/Terminal
ANTOFAGASTA	Empresa Portuaria de Antofagasta (EPA)
	Off Shore Enex (ex COMAP)
	Antofagasta Terminal Internacional S.A.
ARICA	ENAPU
	Terminal Puerto de Arica S.A.
	Off Shore Oil - Quiane
	Off Shore Oil - Sica Sica
CABO NEGRO	Terminal Cabo Negro
CALBUCO	Terminal Calbuco - Cabo Froward
CALDERA	Terminal Candelaria
	Punta Caleta (ex Muelle Amarcal)
	Caldera Muelle Comercial
	Off Shore Terminal Copec
CALETA COLOSO	Terminal Coloso
CHACABUCO / PUERTO AYSÉN	Off Shore Terminal - Copec
	Off Shore Terminal - Comaco
	Off Shore Terminal - ENAP
	Empresa Portuaria Chacabuco
CHAÑARAL / BARQUITO	Puerto de Chañaral - Codelco Oil
	Caleta Barquito
COQUIMBO	Terminal Puerto Coquimbo S.A.
CORONEL	Terminal Coronel - Muelle Chollín
	Terminal Coronel - Muelle Jureles
	Terminal Coronel - Muelle Puchoco
	Puerto Coronel
	Off Shore Terminal Escuadrón - Oxiquim
CORRAL	Puerto de Corral
GUAYACÁN	Terminal Guayacán
	Terminal Off Shore Copec
HUASCO / GUACOLDA	Las Losas
	Terminal Guacolda I y II
IQUIQUE	Iquique Terminal Internacional S.A.
	Off Shore Petrobras
	Off Shore Copec
	Terminal TMP (ex Endesa)
	Empresa Portuaria de Iquique
LIRQUÉN	Puerto Lirquén
LOS VILOS	Terminal Punta Chungo (Los Pelambres)

Localidad	Puerto/Terminal
MEJILLONES	Puerto Mejillones
	Off Shore Oxiquim
	Off Shore Enaex
	GNL Mejillones
	Off Shore Terminal Minera Esperanza
	Off Shore Terminal Mejillones
	Off Shore Terquim
	TGN Mejillones
MICHILLA	Off Shore Terminal Michilla
NATALES	Terminal Puerto Natales
PATACHE	Terminal Collahuasi
PATILLOS	Caleta Patillos
PENCO	Muelles de Penco
PUERTO ANGAMOS	Puerto de Angamos
PUERTO MONTT	Empresa Portuaria Puerto Montt
	Oxxean
PUNTA ARENAS	Terminal Packet Coal
	Terminal Laredo
	Terminal Gregorio
	Terminal ASMAR
	Terminal José de los Santos Mardones
	Terminal Arturo Prat
QUINTERO	Terminal Monobuoy
	Terminal L.P.G.
	Terminal El Bato
	Terminal LNG
	Terminal Oxiquim - Gasmar
	Asimar
	Terminal Multibuoy
SAN ANTONIO	QC Terminales Chile (ex Vopak)
	Puerto Central
	San Antonio Terminal Internacional S.A.
	Puerto Panul
SAN VICENTE	Muelle CAP
	Multibuoy Terminal (ENAP Refinerías Bio Bio S.A.)
	Terminal Abastible - Lengua
	San Vicente Terminal Internacional
TALCAHUANO	Molo 500
	Off Shore Terminal - Petroquina
	Talcahuano Terminal Portuario
TOCOPILLA	Electroandina CTT
	Off Shore Anglo
	SIT Terminal
VALPARAÍSO	Terminal Cerros de Valparaiso S.A.
	Terminal Pacifico Sur Valparaiso S.A.
VENTANAS	Puerto Ventanas