



Reporte Camport

Análisis Comparativo Comercio Exterior

Enero-Septiembre 2024 vs. 2023

Reporte Camport Comercio Exterior Enero - Septiembre 2024 vs. 2023

Síntesis

Al comparar el comercio exterior por vía marítima en el periodo enero – septiembre del año 2024 con el mismo periodo del año 2023, se observa un aumento en las toneladas transferidas y una disminución en el valor de la carga en dólares.

Durante el periodo enero – septiembre del año 2024 las toneladas de comercio exterior por vía marítima aumentaron 1,4% y su valor en dólares disminuyó 2,6%, ambas cifras respecto al mismo periodo del año 2023. El alza de las toneladas transferidas se explica principalmente por el granel sólido y la carga general, que aumentaron 7,8% y 5,6%, respectivamente. Por otra parte, la baja en el valor de la carga se explica principalmente por el granel líquido, cuyo valor disminuyó 18,4%.

El aumento de la carga general indicada en el párrafo anterior es consistente con el alza de 14,8% de los TEUs full transferidos, observados al comparar el periodo enero-septiembre 2024 y el mismo periodo del año 2023. Cabe recordar que la carga general es la principal demanda de los puertos más importantes de nuestro sistema portuario y representó el 56,8% del valor total de nuestro comercio exterior en el periodo enero-septiembre del año 2024.

Por otra parte, durante el periodo enero-septiembre 2024, los indicadores asociados a los precios de los fletes marítimos internacionales (BDI, SCFI y WCI) han mostrado valores mayores a los observados a finales del año 2023, debido a la crisis en el Mar Rojo y a los problemas en el Canal de Panamá.

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

El transporte realizado por vía marítima es muy importante para el país. Durante el año 2023, el 91% del comercio internacional se realizó por este medio. En el transcurso de los últimos diez años, el movimiento de carga de comercio exterior no ha crecido en forma importante. En la actualidad transferimos casi el mismo nivel de carga que en el año 2015.

Se efectuó un análisis comparativo del periodo enero-septiembre, entre los años 2015 y 2024, 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 - septiembre 2015-2024**

AÑO	Miles de toneladas al año ENE - SEP					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
ENE - SEP 2015	3.540	39.631	16.362	23.658	830	84.020
ENE - SEP 2016	3.763	39.155	17.461	23.775	551	84.705
ENE - SEP 2017	3.872	40.883	17.974	23.334	462	86.524
ENE - SEP 2018	4.315	43.623	18.247	26.874	382	93.441
ENE - SEP 2019	4.220	41.042	18.772	22.807	365	87.206
ENE - SEP 2020	4.205	45.139	16.669	21.552	291	87.856
ENE - SEP 2021	4.433	44.723	19.533	23.811	334	92.835
ENE - SEP 2022	4.326	40.334	21.640	23.058	401	89.759
ENE - SEP 2023	4.177	38.824	19.798	20.761	382	83.941
ENE - SEP 2024	4.382	41.843	16.684	21.913	291	85.114
% 2024 vs 2023	4,9%	7,8%	-15,7%	5,6%	-23,9%	1,4%

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.

**Tabla N°2: Valor Comex (millones USD) por tipo de carga
Periodo enero - septiembre 2015-2024**

AÑO	Millones de USD al año ENE - SEP					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
ENE - SEP 2015	6.559	13.099	6.541	50.481	724	77.405
ENE - SEP 2016	6.715	10.248	5.220	45.691	479	68.353
ENE - SEP 2017	7.400	13.366	6.625	48.246	413	76.051
ENE - SEP 2018	8.618	16.698	8.836	56.638	280	91.070
ENE - SEP 2019	8.499	16.913	8.168	51.183	320	85.083
ENE - SEP 2020	8.425	16.208	5.277	44.785	249	74.945
ENE - SEP 2021	9.674	25.295	9.390	61.797	219	106.374
ENE - SEP 2022	11.859	24.444	16.489	75.597	332	128.722
ENE - SEP 2023	10.240	21.655	11.970	65.702	311	109.879
ENE - SEP 2024	10.884	25.295	9.772	60.827	261	107.038
% 2024 vs 2023	6,3%	16,8%	-18,4%	-7,4%	-16,2%	-2,6%

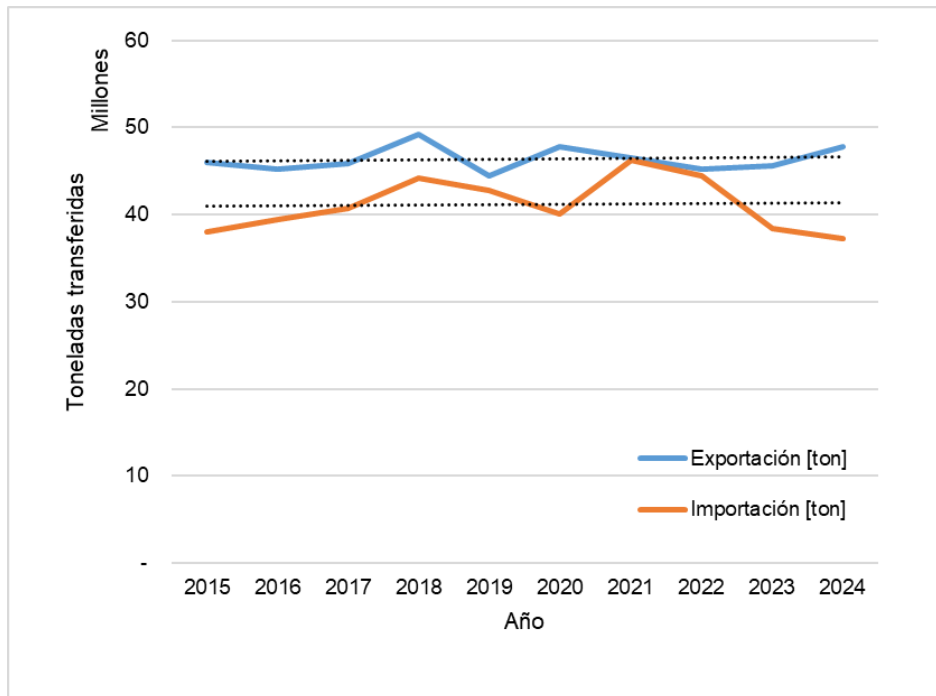
Fuente: Elaboración propia en base a información del Servicio Nacional de Aduanas, el cual elabora sus estadísticas sobre la base de DIN DUS, las cuales pueden sufrir ajustes posteriores.

Al comparar el periodo enero-septiembre del año 2024 con el mismo periodo del año 2023, las toneladas totales transferidas aumentaron 1,4%, que se explica principalmente por el granel sólido y la carga general que aumentaron 7,8% y 5,6%, respectivamente. En el mismo período anterior, el valor de nuestro comercio exterior bajó 2,6%, que se explica principalmente por el granel líquido que disminuyó 18,4%. Por otra parte, la carga general representó el 56,8% del valor total de nuestro comercio exterior en el periodo enero-septiembre del año 2024.

Si se analizan los últimos 10 años (ver Figura N°1) se observa que durante el periodo enero-septiembre del año 2024, la carga exportada (ton) aumentó 3,9% respecto al mismo periodo del año 2015, mientras que la carga importada (ton) disminuyó 1,9% en igual período. La carga total transferida (exportaciones + importaciones) aumentó 1,3% al comprar el periodo enero-septiembre del año 2024 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 26,1%, mientras que los exportados² 47,6%. El intercambio comercial total (importaciones + exportaciones) aumentó 38,3% al comparar el periodo enero-septiembre del año 2024 con el mismo periodo del año 2015.

Con respecto a la carga general, tanto en toneladas (ver Figura N°3) como en dólares (ver Figura N°4), al comparar los volúmenes (ton) del periodo enero-septiembre del año 2024 con el mismo periodo del año 2015, las importaciones y exportaciones de carga general disminuyeron 5,8% y 8,6%, respectivamente. El mismo ejercicio en dólares indica que las importaciones aumentaron su valor 18,4% y las exportaciones crecieron 22,5%.

Figura N°1: Carga Comex, Toneladas periodo enero-septiembre, 2015-2024



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

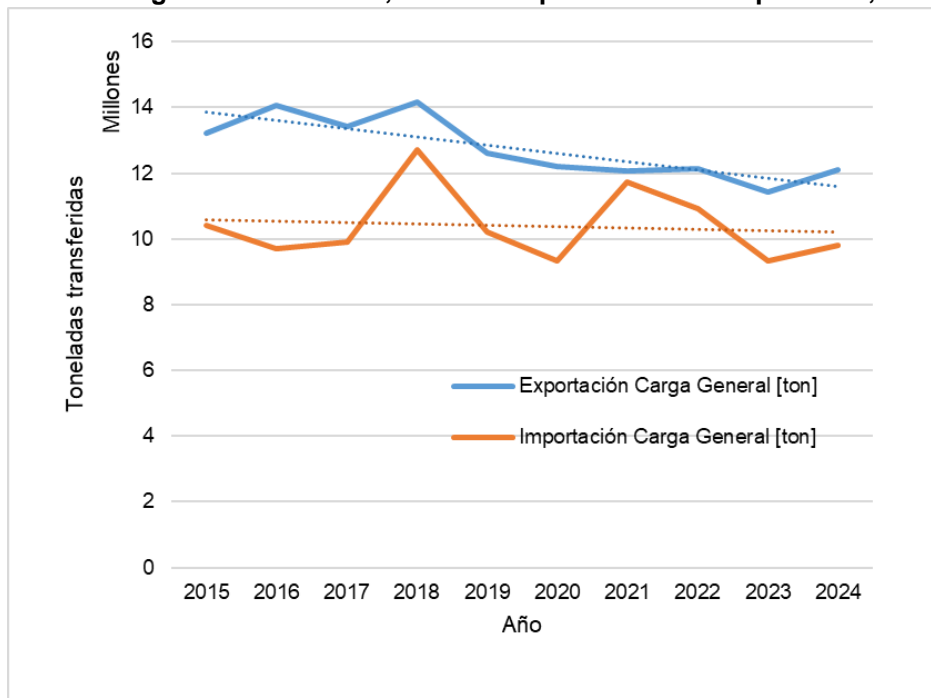
² Los montos asociados a las exportaciones se refieren a los montos FOB.

Figura N°2: Carga Comex, USD periodo enero-septiembre, 2015-2024



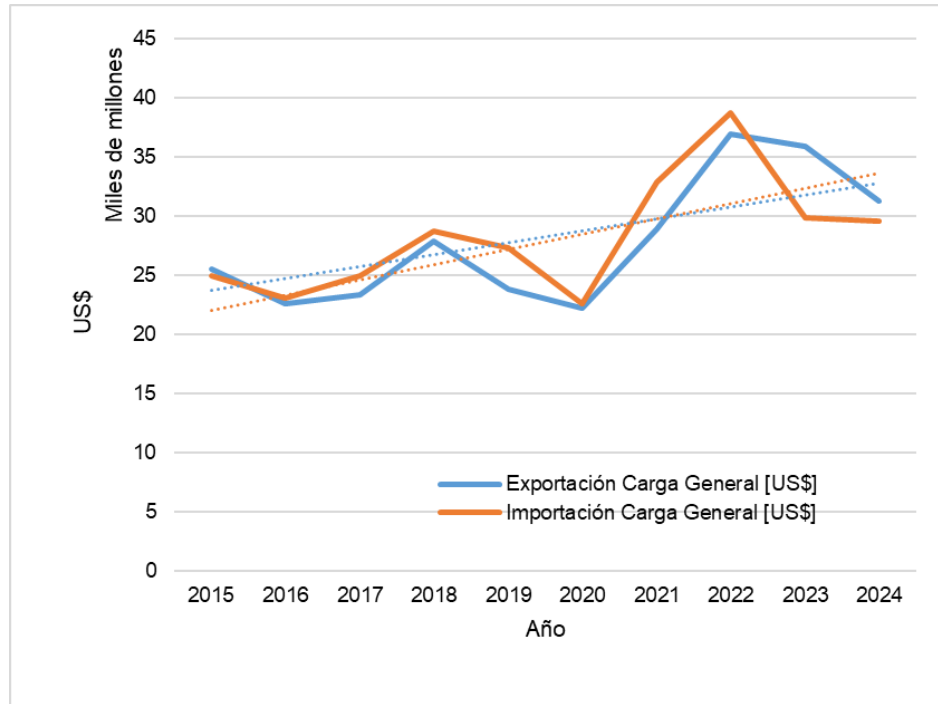
Fuente: Elaboración propia en base a información del Servicio Nacional de Aduanas, el cual elabora sus estadísticas sobre la base de DIN DUS, las cuales pueden sufrir ajustes posteriores.

Figura N°3: Carga General Comex, Toneladas periodo enero-septiembre, 2015-2024



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-septiembre, 2015-2024



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-septiembre 2024 vs. 2023

Si se comparan los periodos enero-septiembre de los años 2024 y 2023, se observa que la carga total transferida aumentó 1,2 millones de toneladas y el valor del comercio exterior disminuyó MMUSD 2.841, tal como se puede apreciar en las Tablas N°3 y 4.

Tabla N°3: Carga Comex (miles Ton), periodo enero-septiembre, 2024 vs. 2023

Periodo	TOTAL COMEX [miles Ton]					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
Ene-Sep 2023	4.177	38.824	19.798	20.761	382	83.941
Ene-Sep 2024	4.382	41.843	16.684	21.913	291	85.114
Variación	205	3.020	-3.113	1.152	-91	1.173

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-septiembre, 2024 vs. 2023

Periodo	TOTAL COMEX [MM USD]					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
Ene-Sep 2023	10.240	21.655	11.970	65.702	311	109.879
Ene-Sep 2024	10.884	25.295	9.772	60.827	261	107.038
Variación	644	3.640	-2.199	-4.876	-50	-2.841

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 las alzas de granel sólido y carga general, en 3 millones y 1,2 millones de toneladas, respectivamente, las que compensaron la baja de 3,1 millones de toneladas de granel líquido. La disminución en el valor total se explica por la carga general que disminuyó MMUSD 4.876.

3. Variación Exportaciones, periodo enero-septiembre 2024 vs. 2023

Al analizar el período enero-septiembre de los años 2024 y 2023 (ver Tabla N°5), se observa que la carga total exportada aumentó 2,3 millones de toneladas, que se explica fundamentalmente por un alza en el granel sólido de 1,6 millones de toneladas. Los productos con mayores variaciones entre ambos periodos fueron la sal que disminuyó 1,3 millones de toneladas; aceites de petróleo que disminuyeron 413 mil toneladas; y la leña o aserrín que disminuyó 255 mil toneladas. Por otra parte, los minerales de cobre y sus concentrados aumentaron 2,3 millones de toneladas; los minerales de hierro y sus concentrados aumentaron 803 mil toneladas; y la pasta química de madera a la soda aumentó 364 mil toneladas.

Tabla N°5: Carga Comex Exportación (miles Ton)
Periodo enero-septiembre, 2024 vs. 2023

Periodo	EXPORTACIÓN [miles Ton]					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
Ene-Sep 2023	3.631	28.354	1.767	11.425	381	45.558
Ene-Sep 2024	3.835	29.950	1.666	12.093	290	47.834
Variación	204	1.597	-101	668	-91	2.276

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-septiembre, 2024 vs. 2023

Periodo	EXPORTACIÓN [MM USD]					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
Ene-Sep 2023	9.083	18.690	1.047	35.861	304	64.985
Ene-Sep 2024	9.674	22.772	857	31.291	231	64.825
Variación	591	4.082	-190	-4.569	-72	-160

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 disminuyeron MMUSD 160, que se explica principalmente por una baja en la carga general de MMUSD 4.569, superior al alza presentada en los graneles sólidos de MMUSD 4.082. Los productos con mayores variaciones entre ambos periodos fueron los minerales de cobre y sus concentrados que aumentaron MMUSD 5.605; los damascos, cerezas, duraznos, ciruelas y endrinas frescas, que aumentaron MMUSD 605; y las uvas frescas o secas que aumentaron MMUSD 373. Por otra parte, los carbonatos disminuyeron MMUSD 1.334; la hidrazina e hidroxilamina bajaron MMUSD 629; y los minerales de molibdeno y sus concentrados disminuyeron MMUSD 506.

4. Variación Importaciones, periodo enero-septiembre 2024 vs. 2023

Durante este periodo la carga total importada disminuyó 1,1 millones de toneladas, que se explica principalmente por una baja en el granel líquido de 3 millones de toneladas. Con respecto a los productos importados, las mayores alzas fueron las hullas, briquetas, ovoides y combustibles sólidos con 1,1 millones de toneladas; el maíz con 190 mil toneladas; y los minerales de molibdeno y sus concentrados con 103 mil toneladas. Por otra parte, disminuyeron los aceites crudos de petróleo en 1,9 millones de toneladas; el gas de petróleo en 362 mil toneladas; y el ácido sulfúrico en 167 mil toneladas.

Tabla N°7: Carga Comex Importación (miles Ton)
Periodo enero-septiembre, 2024 vs. 2023

Periodo	IMPORTACIÓN [miles Ton]					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
Ene-Sep 2023	546	10.470	18.031	9.336	1	38.383
Ene-Sep 2024	548	11.893	15.019	9.820	1	37.280
Variación	2	1.423	-3.012	484	0	-1.103

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-septiembre, 2024 vs. 2023

Periodo	IMPORTACIÓN [MM USD]					
	Frigor.	G. Sólido	G. Líq.	Carga Ge.	Otros	TOTAL
Ene-Sep 2023	1.157	2.965	10.923	29.842	7	44.894
Ene-Sep 2024	1.211	2.523	8.915	29.536	29	42.213
Variación	53	-442	-2.008	-306	22	-2.681

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 disminuyó MMUSD 2.681, principalmente por una baja en el granel líquido de MMUSD 2.008. Los productos que presentaron las mayores alzas fueron las secadoras centrifugas y aparatos para filtrar o depurar líquidos o gases con MMUSD 135; los minerales de molibdeno y sus concentrados con MMUSD 96 y los acumuladores eléctricos con MMUSD 50. Como contrapartida, los productos que presentaron las mayores bajas fueron los aceites crudos de petróleo con MMUSD 1.053; los aceites de petróleo con MMUSD 417; y los motores generadores eléctricos que bajaron MMUSD 348.

5. Actividad en Puertos Nacionales, periodo enero-septiembre 2024 vs. 2023

En la Tabla N°9 siguiente se indican las toneladas movilizadas durante el período enero-septiembre de los años 2024 y 2023, diferenciadas por tipo de carga y desagregada en 17 localidades portuarias que representaron el 66,6% de las toneladas totales transferidas durante el periodo enero-septiembre del año 2024.

Los puertos que presentaron un mayor incremento porcentual de su actividad durante este periodo fueron Ventanas, Lirquén y Puerto Montt, los cuales aumentaron las toneladas totales transferidas 38,3%, 17,3% y 16,4%, respectivamente. Los incrementos asociados a Ventanas y Puerto Montt se deben principalmente a un aumento del granel sólido, mientras que el incremento de Lirquén se debe mayormente a un aumento en la carga general.

Como contrapartida, los puertos que más disminuyeron porcentualmente su actividad en igual período fueron Talcahuano, Coquimbo y Coronel, que bajaron las toneladas totales transferidas 42,7%, 37,9% y 32,4%, respectivamente. La disminución en Talcahuano se debe principalmente a una baja en el granel líquido; mientras que las caídas en Coquimbo y Coronel se deben mayormente a una baja en el granel sólido.

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 fueron Ventanas, Mejillones y Lirquén, con alzas de 35,3%, 33,5% y 24,8%, respectivamente. Los aumentos asociados a Ventanas y Mejillones se deben principalmente al alza en el valor de la carga de granel sólido, mientras que el aumento de Lirquén se debe a un incremento en el valor de la carga frigorizada y la carga general.

Al comparar el valor en MMUSD de las toneladas transferidas durante el periodo enero-septiembre de los años 2024 y 2023, se detectaron bajas porcentuales de 41,1%, 39,4% y 36,5% en Coquimbo, Talcahuano e Iquique, respectivamente. La disminución en Coquimbo 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 Iquique, 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-septiembre 2024 vs. 2023

LOCALIDAD	COMEX (miles de Toneladas)													
	Enero - Septiembre 2023						Enero - Septiembre 2024						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	4,1	78,3	7,0	122,0	4,9	216,2	5,1	80,0	13,4	131,8	1,8	232,0	7,3%	8%
IQUIQUE	0,2	-	22,5	260,0	82,5	365,2	0,7	-	36,7	212,4	34,6	284,4	-22,1%	-18%
MEJILLONES	-	558,2	4.774,4	50,5	0,0	5.383,1	-	1.534,7	4.288,9	93,1	-	5.916,7	9,9%	(a)
PTO. ANGAMOS	0,1	693,6	12,9	1.599,6	13,7	2.319,9	0,5	681,9	24,2	1.739,7	5,6	2.451,8	5,7%	9%
ANTOFAGASTA	2,6	736,0	5,1	790,8	0,4	1.534,9	4,0	810,0	11,2	746,9	0,8	1.573,0	2,5%	-6%
CALDERA	29,4	5.160,5	381,6	5,3	0,1	5.576,9	32,4	5.918,1	339,0	0,2	-	6.289,8	12,8%	(a)
HUASCO / GUAC.	-	6.229,0	-	21,7	-	6.250,6	-	6.568,2	-	3,1	-	6.571,2	5,1%	(a)
COQUIMBO	81,1	395,0	0,0	24,0	-	500,1	75,3	206,3	-	29,2	0,0	310,8	-37,9%	22%
VENTANAS	-	1.487,6	37,2	10,1	-	1.534,9	-	2.054,6	40,4	27,1	-	2.122,1	38,3%	(a)
VALPARAÍSO	1.669,9	23,6	97,0	3.176,3	109,0	5.075,8	1.681,0	0,5	82,5	2.972,2	73,6	4.809,7	-5,2%	-6%
SAN ANTONIO	1.460,7	2.917,8	202,2	7.138,4	159,7	11.878,8	1.698,1	2.708,3	205,3	7.855,7	168,3	12.635,8	6,4%	10%
CORONEL	408,9	1.461,1	177,8	2.715,0	5,7	4.768,4	248,1	502,8	165,8	2.306,5	0,6	3.223,8	-32,4%	-15%
SAN VICENTE	376,5	155,4	1.069,3	1.053,5	0,1	2.654,8	449,0	138,5	711,4	1.370,6	0,2	2.669,7	0,6%	30%
TALCAHUANO	58,7	47,9	4.507,5	244,3	0,1	4.858,4	25,3	52,9	2.403,9	303,8	0,0	2.785,9	-42,7%	24%
LIRQUÉN	83,9	126,4	2,3	2.841,7	5,6	3.059,9	160,6	128,9	0,5	3.294,9	5,3	3.590,3	17,3%	16%
PENCO	-	266,2	-	2,4	-	268,6	-	276,9	-	4,4	-	281,4	4,7%	(a)
PUERTO MONTT	-	707,7	5,4	79,7	-	792,8	-	867,7	0,5	54,4	-	922,5	16,4%	-32%
RESTO PUERTOS	0,7	17.779,3	8.495,4	625,4	0,7	26.901,5	2,3	19.312,8	8.360,7	767,0	0,0	28.442,8	5,7%	23%
TOTAL	4.176,9	38.823,5	19.797,7	20.760,7	382,4	83.941,2	4.382,3	41.843,1	16.684,4	21.912,9	291,0	85.113,8	1,4%	5,6%

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.

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 2023/2024.

Tabla N°10: Valor Comex (millones USD), diferenciada por tipo de carga, periodo enero-septiembre 2024 vs. 2023

LOCALIDAD	COMEX (MM USD)													
	Enero - Septiembre 2023						Enero - Septiembre 2024						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	3,4	12,6	6,2	297,8	4,8	324,8	3,5	8,9	8,7	297,2	1,1	319,4	-1,6%	-0,2%
IQUIQUE	0,6	-	24,5	1.364,7	73,7	1.463,4	1,2	-	71,1	821,0	36,2	929,4	-36,5%	-39,8%
MEJILLONES	-	86,8	2.138,1	15,7	0,0	2.240,7	-	1.253,1	1.699,0	39,1	-	2.991,1	33,5%	(a)
PTO. ANGAMOS	0,3	1.308,1	7,9	16.311,4	18,8	17.646,6	2,4	1.454,1	14,3	13.944,9	6,6	15.422,2	-12,6%	-14,5%
ANTOFAGASTA	1,6	786,9	1,2	4.246,4	4,1	5.040,3	5,0	878,7	7,2	3.758,9	22,4	4.672,1	-7,3%	-11,5%
CALDERA	33,8	2.024,1	343,7	12,6	0,1	2.414,2	46,0	2.215,0	279,8	0,4	-	2.541,2	5,3%	(a)
HUASCO / GUAC.	-	767,4	-	27,6	-	795,0	-	744,6	-	4,8	-	749,4	-5,7%	(a)
COQUIMBO	113,5	707,4	0,0	96,2	-	917,1	95,6	398,4	-	46,0	0,0	540,1	-41,1%	-52,1%
VENTANAS	-	1.661,0	36,6	11,8	-	1.709,4	-	2.267,2	31,4	13,9	-	2.312,5	35,3%	(a)
VALPARAÍSO	3.389,5	27,5	85,9	9.990,6	79,1	13.572,6	3.529,1	0,5	60,8	7.889,1	62,4	11.541,9	-15,0%	-21,0%
SAN ANTONIO	3.255,9	1.062,6	200,9	26.124,5	123,5	30.767,4	4.001,2	1.047,8	151,2	26.305,7	127,5	31.633,4	2,8%	0,7%
CORONEL	1.779,6	312,8	263,4	2.841,2	3,5	5.200,5	1.022,2	101,1	133,8	2.257,9	0,7	3.515,6	-32,4%	-20,5%
SAN VICENTE	1.143,0	30,5	687,6	1.438,4	0,0	3.299,5	1.335,7	9,5	522,7	1.589,0	0,2	3.457,2	4,8%	10,5%
TALCAHUANO	51,1	16,4	2.764,4	179,7	0,0	3.011,6	22,6	7,5	1.607,1	186,4	0,0	1.823,7	-39,4%	3,7%
LIRQUÉN	466,8	54,2	2,1	2.033,4	2,7	2.559,1	817,7	57,9	0,6	2.312,9	3,5	3.192,5	24,8%	13,7%
PENCO	-	131,5	-	1,2	-	132,7	-	126,2	-	2,9	-	129,1	-2,7%	(a)
PUERTO MONTT	-	315,9	7,2	134,1	-	457,1	-	274,9	0,5	54,5	-	329,9	-27,8%	-59,4%
RESTO PUERTOS	1,0	12.349,2	5.400,6	575,2	0,7	18.326,6	2,1	14.449,5	5.183,5	1.302,3	0,0	20.937,3	14,2%	(a)
TOTAL	10.240,1	21.654,9	11.970,4	65.702,4	310,9	109.878,7	10.884,2	25.294,7	9.771,6	60.826,9	260,6	107.038,0	-2,6%	-7,4%

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.

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 2023/2024.

6. Exportaciones por Localidad Portuaria y Tipo de Carga, periodo enero-septiembre 2024 vs. 2023

Tabla N°11: Carga Comex Exportación (miles Ton), diferenciada por localidad portuaria y tipo de carga periodo enero-septiembre 2024 vs. 2023

LOCALIDAD	EXPO (miles Toneladas)													
	Enero - Septiembre 2023						Enero - Septiembre 2024						Variación 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	0,9	-	0,4	104,6	4,9	110,8	1,6	-	0,2	119,5	1,8	123,1	11,1%	14%
IQUIQUE	0,2	-	1,0	163,8	82,4	247,4	0,7	-	2,6	147,2	34,4	184,8	-25,3%	-10%
MEJILLONES	-	-	-	0,6	0,0	0,6	-	657,7	-	0,2	-	657,9	(a)	(a)
PTO. ANGAMOS	0,0	693,6	0,4	1.273,2	13,3	1.980,5	-	681,9	0,1	1.258,2	5,5	1.945,7	-1,8%	-1%
ANTOFAGASTA	-	346,2	0,2	339,2	0,3	685,8	0,2	382,5	1,3	387,9	0,3	772,2	12,6%	14%
CALDERA	29,4	5.160,5	-	5,3	0,1	5.195,3	32,4	5.918,1	-	0,2	-	5.950,8	14,5%	(a)
HUASCO / GUAC.	-	5.322,8	-	0,1	-	5.322,9	-	5.644,1	-	0,1	-	5.644,2	6,0%	13%
COQUIMBO	81,1	374,6	0,0	0,9	-	456,7	75,3	200,8	-	0,3	0,0	276,4	-39,5%	(a)
VENTANAS	-	970,6	0,1	10,1	-	980,7	-	1.219,5	1,0	27,1	-	1.247,6	27,2%	(a)
VALPARAÍSO	1.588,3	21,1	29,9	922,3	108,8	2.670,4	1.626,3	0,5	29,2	936,0	73,6	2.665,5	-0,2%	1%
SAN ANTONIO	1.014,8	36,0	108,3	2.239,5	159,4	3.558,1	1.227,3	126,9	112,6	2.436,2	168,2	4.071,3	14,4%	9%
CORONEL	400,0	392,0	27,4	2.420,1	5,5	3.245,1	243,3	2,9	0,1	2.087,5	0,6	2.334,5	-28,1%	-14%
SAN VICENTE	374,1	35,2	231,7	835,2	0,1	1.476,4	445,8	2,9	138,0	1.120,6	0,2	1.707,5	15,7%	34%
TALCAHUANO	58,7	-	251,1	196,2	0,1	506,0	25,3	-	103,9	140,8	0,0	269,9	-46,7%	-28%
LIRQUÉN	83,5	-	2,3	2.494,6	5,6	2.586,1	156,4	1,4	0,5	2.916,8	5,3	3.080,6	19,1%	17%
PENCO	-	-	-	0,0	-	0,0	-	-	-	0,0	-	0,0	(a)	(a)
PUERTO MONTT	-	231,8	0,1	8,9	-	240,7	-	355,1	0,5	1,2	-	356,7	48,2%	(a)
RESTO PUERTOS	-	14.769,2	1.113,9	410,5	0,7	16.294,3	-	14.756,2	1.275,8	513,1	0,0	16.545,1	1,5%	25%
TOTAL	3.631,1	28.353,7	1.766,9	11.425,1	381,1	45.557,9	3.834,6	29.950,4	1.665,6	12.093,0	289,9	47.833,6	5,0%	5,8%

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 2023/2024.

Las localidades portuarias que presentaron los mayores aumentos en las toneladas exportadas fueron Caleta Coloso, Caldera y Mejillones con 789,7 mil, 755,5 mil y 657,2 mil toneladas, respectivamente. El producto que tuvo la mayor alza en Caleta Coloso fueron los minerales de cobre y sus concentrados con 789,7 mil toneladas. Por su parte, Caldera destacó por un alza de 674,5 mil toneladas en la exportación de minerales de hierro y sus concentrados, mientras que Mejillones presentó un aumento de 657,7 mil toneladas en la exportación de minerales de cobre y sus concentrados.

Con respecto a las localidades portuarias que presentaron las mayores caídas en las toneladas de exportación, destacan Coronel, Patillos y Talcahuano que disminuyeron 910,6 mil, 578,1 mil y 236,1 mil toneladas, respectivamente. En Coronel disminuyó la exportación de leña, madera en partículas y aserrín en 391,8 mil toneladas. Por su parte, Patillos disminuyó en 578 mil toneladas la exportación de sal; mientras que en Talcahuano disminuyó 133,2 mil toneladas la exportación de aceites de petróleo.

7. Importaciones por Localidad Portuaria y Tipo de Carga, periodo enero – septiembre 2024 vs. 2023

Tabla N°12: Carga Comex Importación (miles Ton), diferenciada por localidad portuaria y tipo de carga periodo enero-septiembre 2024 vs. 2023

LOCALIDAD	IMPO (miles de Toneladas)													
	Enero - Septiembre 2023						Enero - Septiembre 2024						Variación 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	3,2	78,3	6,6	17,4	-	105,4	3,4	80,0	13,2	12,3	-	108,9	3,3%	-29%
IQUIQUE	-	-	21,6	96,2	0,0	117,8	0,0	-	34,2	65,1	0,2	99,6	-15,5%	-32%
MEJILLONES	-	558,2	4.774,4	49,9	-	5.382,4	-	877,0	4.288,9	92,9	-	5.258,8	-2,3%	(a)
PTO. ANGAMOS	0,1	-	12,5	326,5	0,4	339,5	0,5	-	24,1	481,5	0,1	506,2	49,1%	47%
ANTOFAGASTA	2,6	389,7	5,0	451,7	0,1	849,1	3,8	427,6	9,9	358,9	0,6	800,8	-5,7%	-21%
CALDERA	-	-	381,6	-	-	381,6	-	-	339,0	0,0	-	339,0	-11,2%	(a)
HUASCO / GUAC.	-	906,2	-	21,6	-	927,8	-	924,1	-	2,9	-	927,1	-0,1%	(a)
COQUIMBO	-	20,4	-	23,1	-	43,5	-	5,5	-	28,9	-	34,4	-20,8%	25%
VENTANAS	-	517,1	37,1	-	-	554,2	-	835,1	39,4	-	-	874,5	57,8%	(a)
VALPARAÍSO	81,6	2,5	67,1	2.253,9	0,2	2.405,4	54,7	-	53,3	2.036,2	0,0	2.144,2	-10,9%	-10%
SAN ANTONIO	445,9	2.881,8	93,9	4.898,9	0,3	8.320,7	470,8	2.581,4	92,7	5.419,4	0,1	8.564,5	2,9%	11%
CORONEL	8,9	1.069,1	150,4	294,8	0,1	1.523,3	4,7	499,9	165,7	219,0	-	889,3	-41,6%	-26%
SAN VICENTE	2,4	120,2	837,6	218,3	0,0	1.178,5	3,3	135,7	573,4	250,0	-	962,3	-18,3%	14%
TALCAHUANO	-	47,9	4.256,4	48,1	-	4.352,4	-	52,9	2.300,0	163,1	-	2.516,0	-42,2%	(a)
LIRQUÉN	0,4	126,4	-	347,0	0,0	473,8	4,2	127,5	-	378,0	-	509,7	7,6%	9%
PENCO	-	266,2	-	2,4	-	268,6	-	276,9	-	4,4	-	281,3	4,7%	(a)
PUERTO MONTT	-	475,9	5,3	70,8	-	552,1	-	512,6	-	53,2	-	565,8	2,5%	-25%
RESTO PUERTOS	0,7	3.010,0	7.381,5	214,9	0,0	10.607,2	2,3	4.556,6	7.084,9	253,9	0,0	11.897,7	12,2%	(a)
TOTAL	545,8	10.469,8	18.030,9	9.335,6	1,3	38.383,3	547,7	11.892,7	15.018,8	9.819,9	1,1	37.280,2	-2,9%	5,2%

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 2023/2024.

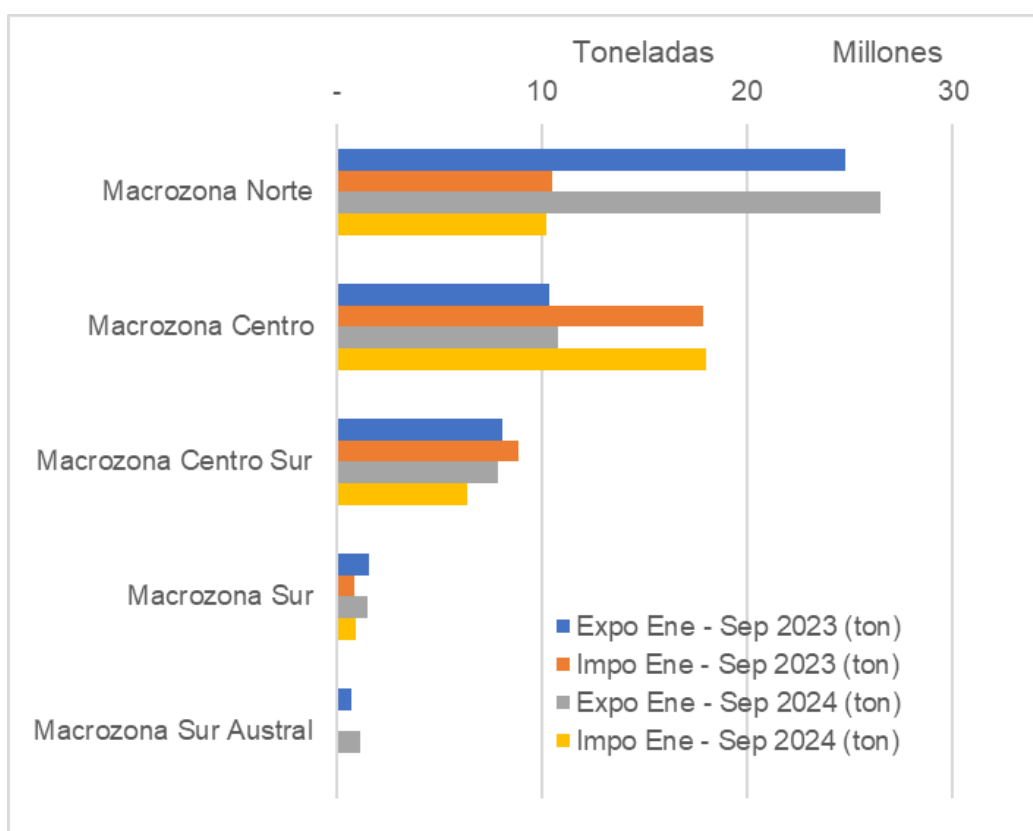
Las localidades portuarias que presentaron mayores aumentos en toneladas importadas fueron Ventanas, San Antonio y Puerto Angamos con 320,4 mil, 243,8 mil y 166,7 mil toneladas, respectivamente. Con respecto a los productos importados, el alza principal en Ventanas corresponde al maíz con 295,5 mil toneladas, mientras que el aumento en San Antonio se relaciona con el incremento de polímeros de etileno que aumentaron 107,1 mil toneladas y el aumento de 105 mil toneladas de tortas y demás residuos sólidos de la extracción de soja. Por otro lado, en Puerto Angamos, el alza se debió a un aumento en los minerales de molibdeno y sus concentrados con 97,6 mil toneladas.

Con respecto a las localidades portuarias que presentaron las principales bajas en las toneladas importadas, destacan Talcahuano, Coronel y Tocopilla con 1,8 millones, 634 mil y 265 mil toneladas, respectivamente. Los productos que tuvieron las mayores bajas en Talcahuano fueron los aceites crudos de petróleo con una caída de 1,8 millones de toneladas; mientras que en Coronel, su mayor baja se asocia a una caída de 289,6 mil toneladas de hullas, briquetas, ovoides y combustibles sólidos. Con respecto a Tocopilla, la mayor baja corresponde a hullas, briquetas, ovoides y combustibles sólidos que disminuyeron 265 mil toneladas.

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-septiembre de los años 2023 y 2024 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 en comercio exterior Periodo enero-septiembre año 2024 versus año 2023

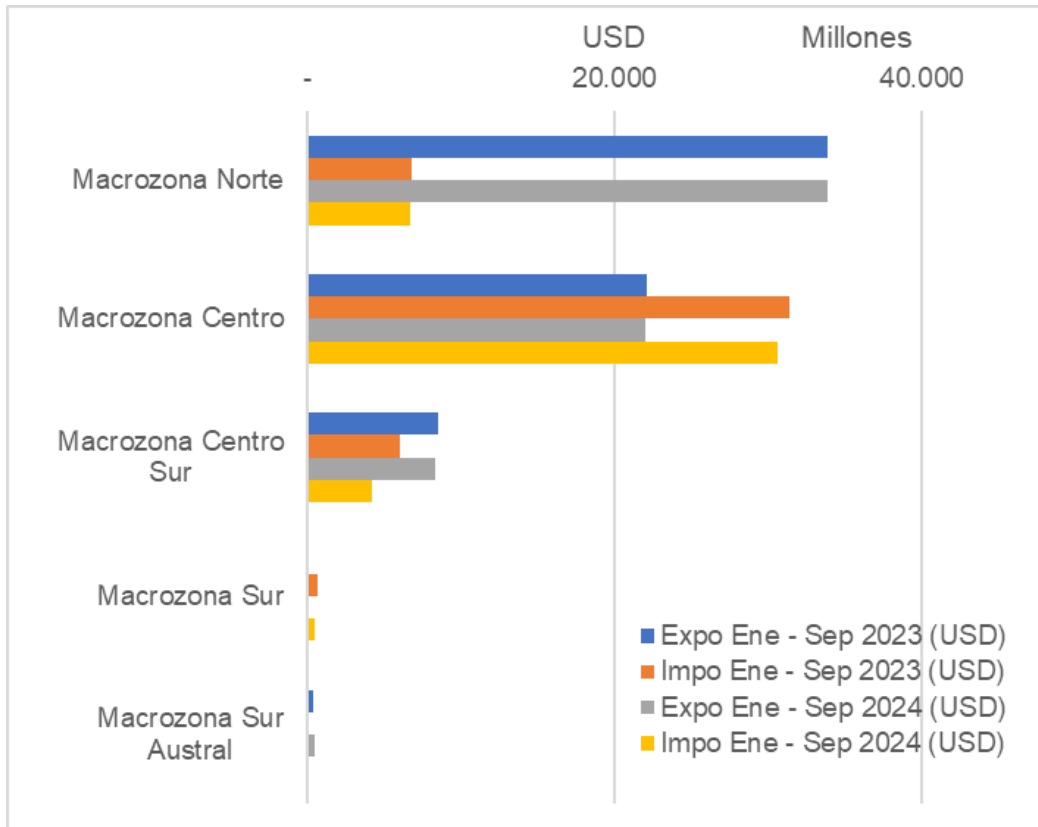


Fuente: Elaboración Camport en base a información de Aduanas.

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 la macrozona norte y el tercer puesto lo ocupa la macrozona centro sur.

Figura N°6: Comparación por macrozona del valor de la carga medido en USD en comercio exterior, periodo enero-septiembre año 2023 versus año 2024



Fuente: Elaboración Camport en base a información de Aduanas.

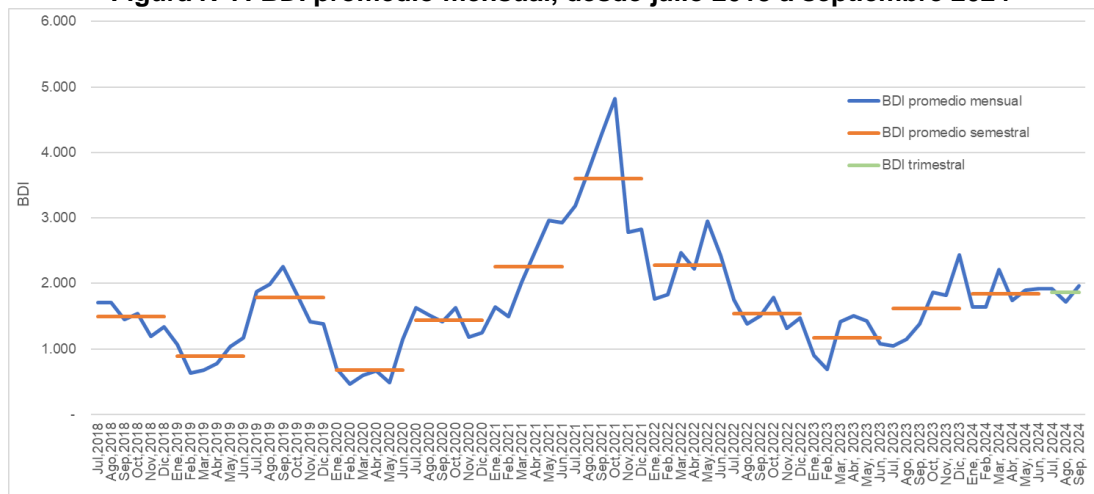
9. Índices de precios de fletes marítimos

En el año 2021⁴ Camport reportó el aumento que tuvieron los precios de los fletes marítimos. Este aumento se reflejó en la variación del índice promedio mundial de fletes de contenedores spot. En el mes de enero del 2022 el valor del índice fue 9.801 US\$/FEU, mientras que durante 2019 el promedio anual fue 1.454 US\$/FEU. Sin embargo, tal como se mostró en el informe Camport del 2022⁵, en el último semestre de ese año se observó una disminución de los precios de fletes, llegando a valores similares a los del año 2018.

Para analizar en mayor profundidad la evolución de precios en los fletes marítimos, se consideran 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 TPB⁶; 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 septiembre 2024



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.

⁴ Campport (2022), Reporte N° 20: Indicador CPPI – 2021 e Informe Portuario 2021. [https://www.camport.cl/wp-content/uploads/2022/07/Reporte-No.20-\(CCPI%20+Cepal\).pdf](https://www.camport.cl/wp-content/uploads/2022/07/Reporte-No.20-(CCPI%20+Cepal).pdf)

⁵ Campport (2023). Análisis comparativo de comercio exterior 2022 versus 2021. <https://camport.cl/wp-content/uploads/2023/03/Reporte-Campport-COMEX-an%CC%83o-2022.pdf>

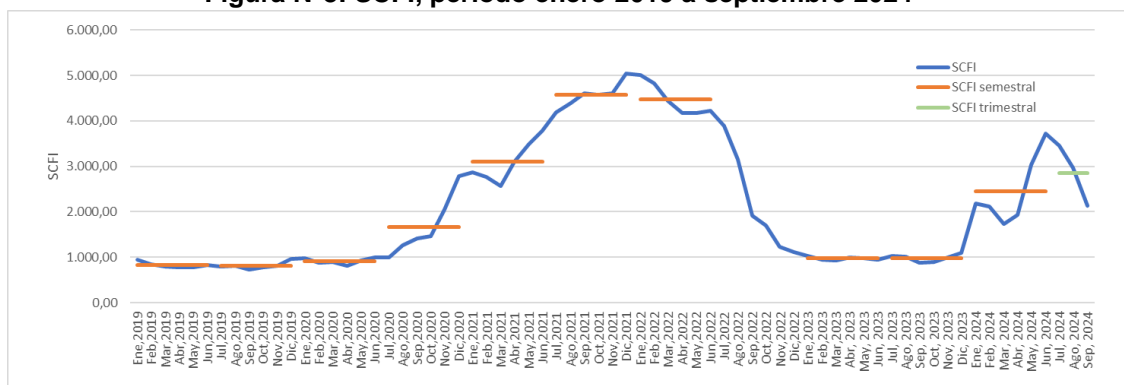
⁶ TPB: tonelaje de porte bruto o capacidad de la nave.

En la Figura N°7 se puede observar el comportamiento que ha tenido el BDI promedio mensual desde julio de 2018 a septiembre 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 volviendo a valores similares a los registrados en los segundos semestres de los años 2019 y 2020. La tendencia anterior se sigue manteniendo para el año 2023, donde se alcanza un BDI promedio para el último 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. La tendencia anterior se ha mantenido para el tercer trimestre de 2024, donde se promedia un valor de BDI de 1.868 puntos. El aumento de este indicador en 2024 se explica por la crisis en el Mar Rojo y los problemas en el Canal de Panamá⁷.

- **SCFI (Shanghai 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 septiembre 2024



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

La Figura N°8 muestra el comportamiento mensual del indicador SCFI desde enero de 2019 a septiembre de 2024. El valor de SCFI más alto se registró en

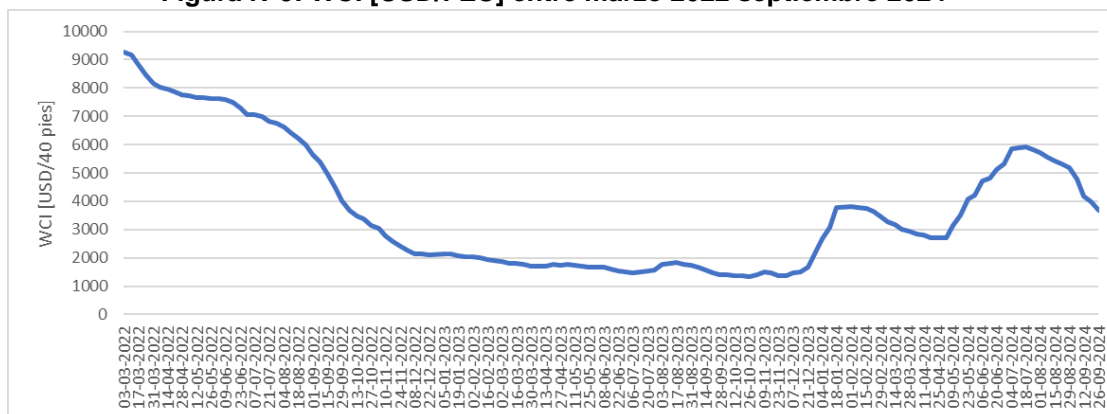
⁷ Unctad: “La vulnerabilidad de las cadenas de suministro, al descubierto ante la presión de los puntos de estrangulamiento marítimos mundiales” – 22 de octubre, 2024. < <https://unctad.org> > [última consulta: 22/11/2024]

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 sigue manteniendo para el año 2023, sin embargo, para el año 2024 se observa un alza, alcanzando un valor promedio de 2.849 USD/TEU para el trimestre julio-septiembre.

- 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 septiembre 2024



Fuente: Elaboración Camport 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

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

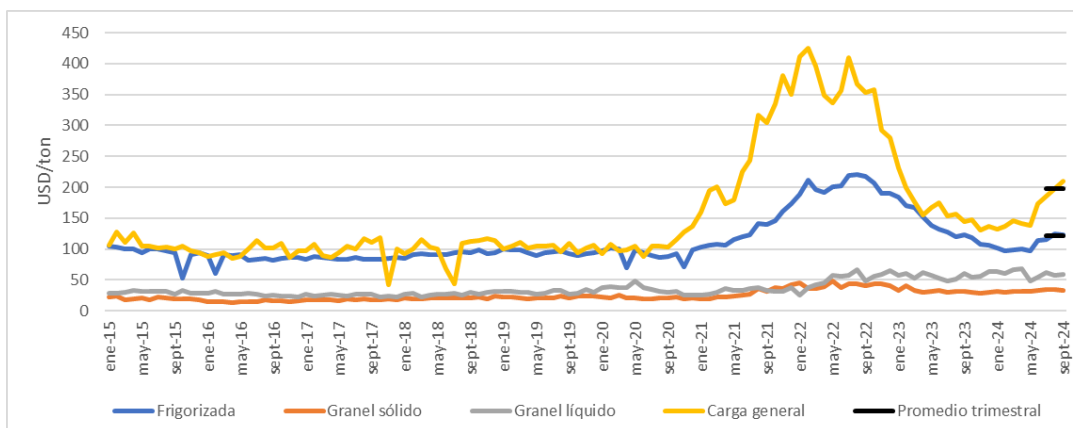
⁹ Las 8 rutas son: Asia-Europa; Asia-Mediterráneo; Asia-costa oeste de EE.UU.; Costa este de Asia y EE.UU.; Europa-costa este de EE.UU.; Costa este del Mediterráneo y EE.UU.; Costa del Golfo Asia-EE.UU.; Europa-Mediterráneo.

2023 un valor de 1.661 USD/FEU. Sin embargo, actualmente el indicador ha aumentado alcanzando el 26 de septiembre de 2024 un valor de 3.691 USD/FEU, incremento que se explica por la crisis del Mar Rojo y los problemas del Canal de Panamá. No obstante, este valor es inferior al que se observó durante gran parte del año 2022.

- **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°10, la carga general y la carga frigorizada han tenido las mayores variaciones entre enero de 2015 y septiembre 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.

Figura N°10: Precio promedio mensual de fletes de importación por vía marítima, por tipo de carga, desde enero 2015 a septiembre 2024



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

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 tercer trimestre de 2024, se promedia un valor de 198 USD/ton para la carga general y 121 USD/ton para la carga frigorizada, aún superiores a los observados en el periodo pre-pandemia.

10. Movimiento de Contenedores en el País, periodo enero-septiembre 2024 vs. 2023

Tabla N°13: Movimiento Mensual de Contenedores, periodo enero-septiembre 2024

CANTIDAD CONTENEDORES - Enero a Septiembre 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	35.659	12.478	6.379	65.822	17.213	3.630	516	8.152	6.697	681	342	1.550	5.084	228.547	413.831
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
TOTAL	124.741	24.656	425.158	239.238	103.147	42.622	517.990	161.745	30.041	3.610	70.902	62.316	4.771	2.582	13.556	37.480	1.864.555	3.392.940

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

Durante el periodo enero-septiembre 2024 el movimiento de contenedores (TEUs) a nivel nacional aumentó 7,8% con respecto al mismo periodo del año 2023. Este aumento se debe principalmente a las alzas registradas en los meses de enero, febrero, marzo, abril y julio. Durante el periodo de análisis aumentaron 9,3% los TEUs asociados a la importación de productos, 6% los TEUs de exportación y 13,3% los TEUs de las cargas en tránsito. Por otro lado, los contenedores full (importados + exportados) aumentaron 14,8%.

Tabla N°14: Movimiento Mensual de Contenedores, periodo enero-septiembre 2023

CANTIDAD CONTENEDORES - Enero a Septiembre 2023																		
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	10.907	4.915	34.904	18.745	9.070	3.401	41.017	19.731	2.778	532	7.090	6.866	600	236	1.552	2.401	164.745	297.051
FEBRERO	12.876	3.813	35.249	20.751	11.155	5.821	50.680	22.656	3.974	390	7.790	3.624	1.011	182	2.039	2.007	184.018	328.814
MARZO	11.971	2.885	33.394	28.656	10.873	7.489	53.139	16.332	4.148	400	8.787	2.644	474	167	1.519	2.460	185.338	332.269
ABRIL	13.016	2.619	36.012	20.569	11.581	4.117	47.812	13.422	3.114	273	7.760	5.390	817	228	2.462	2.743	171.935	308.105
MAYO	15.026	4.236	42.673	21.421	12.128	4.168	51.979	18.006	3.751	593	8.133	4.712	944	424	2.114	4.330	194.638	348.006
JUNIO	13.625	4.284	40.632	33.633	12.413	5.298	49.420	25.368	3.320	357	8.277	3.810	772	243	1.910	5.145	208.507	376.702
JULIO	14.389	3.193	36.782	37.702	11.449	6.164	53.223	18.596	4.067	604	8.532	6.136	419	235	1.442	5.906	208.839	377.158
AGOSTO	17.430	2.911	47.530	32.061	12.586	5.684	54.066	24.434	4.100	737	7.959	5.413	701	254	2.150	4.576	222.592	400.781
SEPTIEMBRE	15.264	3.259	45.410	31.674	11.529	5.939	53.354	21.107	4.173	554	7.374	3.246	692	581	2.135	4.545	210.836	379.681
TOTAL	124.504	32.115	352.586	245.212	102.784	48.081	454.690	179.652	33.425	4.440	71.702	41.841	6.430	2.550	17.323	34.113	1.751.448	3.148.567

Fuente: Elaboración Campport 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-septiembre 2024

2024	CANTIDAD CONTENEDORES - Enero a Septiembre 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	11.309	22.134	56.996	19.844	27.891	5.960	33.457	53.453	25.437	0	56.196	0	0	0	0	0	0	312.677	532.623
CENTRO	100.926	1.105	345.117	85.563	62.522	33.548	269.914	106.264	4.379	310	12.963	7.701	3.518	2.067	10.593	36.699	1.083.189	1.958.003	
CENTRO SUR	12.075	1.410	22.100	133.831	12.328	3.108	213.583	2.018	225	3.300	1.743	54.615	454	412	524	528	462.254	891.196	
SUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AUSTRAL	431	7	945	0	406	6	1.036	10	0	0	0	0	799	103	2.439	253	6.435	11.118	
TOTAL	124.741	24.656	425.158	239.238	103.147	42.622	517.990	161.745	30.041	3.610	70.902	62.316	4.771	2.582	13.556	37.480	1.864.555	3.392.940	

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

Tabla N°16: Movimiento de Contenedores por Macrozona, periodo enero-septiembre 2023

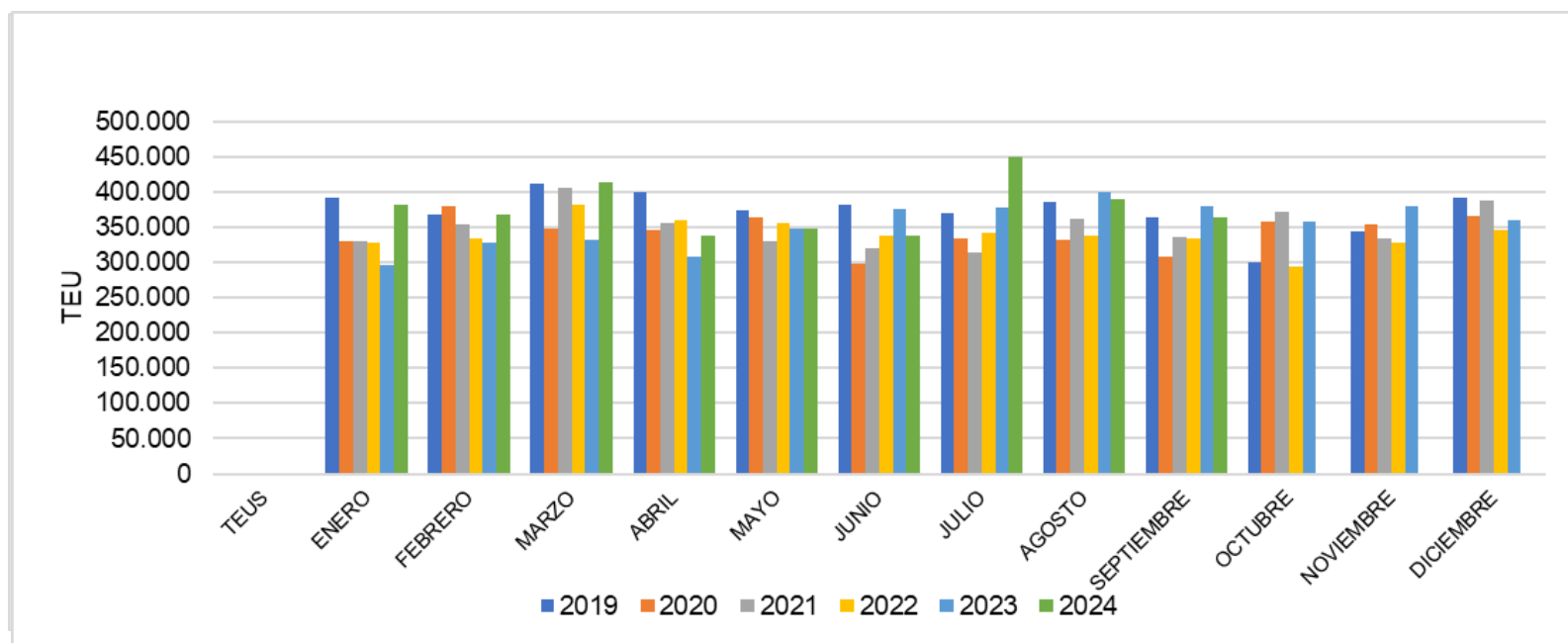
2023	CANTIDAD CONTENEDORES - Enero a Septiembre 2023 por MACROZONA																		
MCZ	IMPORTACIÓN				EXPORTACIÓN				TRÁNSITO				CABOTAJE				TOTAL BOXES	TOTAL TEUS	
	20 pies		40 pies		20 pies		40 pies		20 pies		40 pies		20 pies		40 pies				
	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty	full	empty			
NORTE	12.145	21.757	54.944	21.412	26.645	5.941	34.420	67.361	28.507	5	55.539	1	2	0	0	0	0	328.679	562.356
CENTRO	98.964	5.245	278.460	63.820	62.434	35.302	204.322	101.943	4.643	1.768	15.359	2.470	4.755	1.625	13.785	32.429	927.324	1.639.912	
CENTRO SUR	12.895	5.112	18.045	159.977	13.663	6.838	214.642	10.348	275	2.667	804	39.370	655	803	824	1.225	488.143	933.378	
SUR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
AUSTRAL	500	1	1.137	3	42	0	1.306	0	0	0	0	0	1.018	122	2.714	459	7.302	12.921	
TOTAL	124.504	32.115	352.586	245.212	102.784	48.081	454.690	179.652	33.425	4.440	71.702	41.841	6.430	2.550	17.323	34.113	1.751.448	3.148.567	

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

En la macrozona norte la transferencia de TEUs disminuyó 5,3% al comparar el periodo enero-septiembre del año 2024 con el mismo periodo del año 2023. En la macrozona centro la transferencia de TEUs aumentó 19,4% y, en la macrozona centro sur disminuyó 4,5%. 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 dada que su principal operación es el cabotaje no contenerizado. En la macrozona austral la transferencia de TEUs disminuyó 14%, principalmente por una disminución de TEUs de cabotaje.

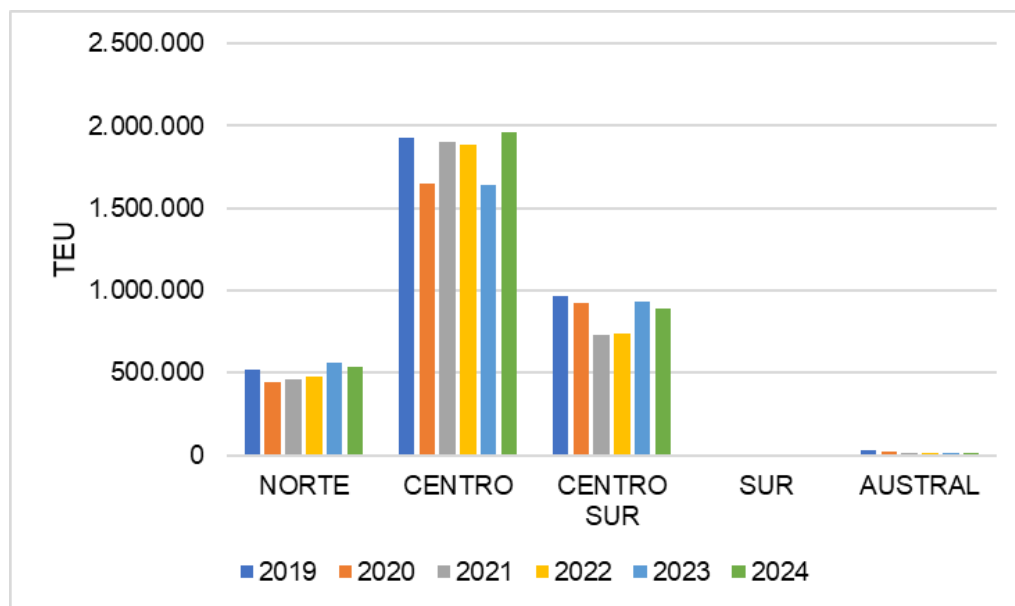
En la Figura N°11 se puede observar la cantidad de TEUs movilizadas por mes desde el año 2019 hasta el tercer trimestre de 2024. Si se compara el periodo enero-septiembre del año 2024 versus el mismo periodo del año 2023 se observa un aumento de 7,8% de TEUs. El mismo comportamiento se observa al comparar el periodo enero-septiembre del año 2024 con el mismo periodo de los años 2022, 2021 y 2020, donde se observan alzas de 9%, 9,2%% y 11,6%, respectivamente. Si se compara el periodo enero-septiembre del año 2024 con el mismo periodo del año 2019, se observa una disminución de 1,6%.

Figura N°11: Comparación mensual del movimiento de contenedores – TEU entre el mes de enero 2019 y septiembre 2024



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

**Figura N°12: Comparación por macrozona del movimiento de contenedores (TEU)
Periodo enero-septiembre de los años 2019, 2020, 2021, 2022, 2023 y 2024**



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-septiembre de los años 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, y 2024; seguido por la macrozona centro-sur y la macrozona norte en tercer lugar. La macrozona centro aumentó 19,4% el transporte de contenedores, si se compara el periodo enero-septiembre del año 2024 con el mismo periodo del año 2023. Sin embargo, este comportamiento no se repite para las macrozonas norte y centro-sur, que disminuyeron la transferencia de contenedores en 5,3% y 4,5%, respectivamente. Si se compara el periodo enero-septiembre del año 2019 versus el mismo periodo del año 2024, se observa una leve tendencia a la baja en el movimiento de contenedores en la macrozona centro-sur y una leve recuperación en la macrozona norte y centro.

11. Socios comerciales

Al comparar el periodo enero-septiembre 2024 con el mismo periodo del año 2023, se observa una disminución de 6% en el valor de las importaciones y una leve caída de 0,2% 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-septiembre del año 2024 versus el mismo periodo del año 2023.

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-septiembre del año 2024 concentran el 77% del total. China y EEUU 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-septiembre del año 2024 versus el mismo periodo del año anterior, se observa que Brasil tuvo la mayor baja con MMUSD 992, seguido de EE.UU. con una caída de MMUSD 774.

**Tabla N°17: Principales socios comerciales: Importación (MMUSD)
Periodo enero – septiembre año 2024 versus 2023**

MMUSD CIF periodo Ene - Sep				
N°	PAÍS	2023	2024	DIF.
1	China	11.467	11.929	462
2	Estados Unidos	10.465	9.691	-774
3	Brasil	4.097	3.105	-992
4	Alemania	1.599	1.451	-148
5	Japón	1.475	1.250	-226
6	España	1.232	1.202	-30
7	México	1.158	1.073	-85
8	Corea del Sur	912	962	49
9	Italia	874	928	54
10	Colombia	886	914	28
TOTAL CIF (10 países)		34.167	32.505	-1.662
TOTAL CIF País		44.894	42.213	-2.681
% 10 países/Total		76%	77%	

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

**Tabla N°18: Principales socios comerciales: Exportación (MMUSD)
Periodo enero-septiembre año 2024 versus 2023**

MMUSD FOB periodo Ene - Sep				
N°	PAÍS	2023	2024	DIF.
1	China	27.373	26.670	-703
2	Estados Unidos	9.273	9.054	-219
3	Japón	4.975	5.699	724
4	Corea del Sur	4.961	3.806	-1.155
5	Brasil	1.895	2.466	571
6	India	1.048	1.812	764
7	España	951	1.369	418
8	Holanda	1.376	1.337	-39
9	México	1.258	1.252	-6
10	Francia	837	818	-19
TOTAL FOB (10 países)		53.948	54.282	334
TOTAL FOB País		64.985	64.825	-160
% 10 países/Total		83%	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-septiembre del año 2024, los cuales concentran el 84% del total. El ranking es liderado por China y EEUU. Si se comparan los valores de la carga durante el periodo enero-septiembre del año 2024 versus el mismo periodo del año anterior, se observa que Corea del Sur tuvo la mayor baja con MMUSD 1.155, seguido por China, con una caída de MMUSD 703.

Camport, diciembre 2024.

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 Pecket 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 - Lenga
	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