

TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL

Evolución del comercio, disrupciones geopolíticas y costos logísticos

Una lectura desde Centroamérica · Datos 2024 – julio 2026

Elaborado con fuentes abiertas: UNCTAD · IMF PortWatch · Drewry WCI · Autoridad del Canal de Panamá · CEPAL

Agosto de 2026

Acerca del informe presentado.

El siguiente informe y/o presentación ha sido elaborado por Zumma LC&S para uso propio y de Zumma Ratings El Salvador, Guatemala y demás unidades relacionadas a ambas empresas. La finalidad de la información presentada es la de comunicar y dar conocer la misma al mercado financiero, sector real y otros interesados. **No representa ninguna intención de comercializar, recomendar inversiones de ningún tipo. Solo tiene fines académicos.**

Zumma LC&S utiliza software de Inteligencia Artificial para elaborar las presentaciones, la data es revisada al interior de la empresa, sin embargo, podrían surgir algunas diferencias, o la misma información puede diferir de otras fuentes diferentes a la utilizada por Zumma LC&S.

Carlos Pastor.
carlos.pastor@zummaratings.com
carlos.pastor@zummalcs.com

José Andrés Morán
jandres@zummaratings.com
jandres@zummalcs.com



Simbolo utilizado cuando la data o el análisis es obtenida mediante software de IA.



Prólogo

El transporte marítimo mueve alrededor del 80% del volumen del comercio mundial. Lo que ocurre en un puñado de estrechos, canales y puertos determina el costo y el tiempo de casi todo lo que la región importa y exporta. **Entre 2024 y 2026 ese sistema fue sometido a tres pruebas simultáneas: un conflicto militar que cerró de facto el Mar Rojo, una guerra comercial que llevó los aranceles hasta el buque mismo, y un episodio climático que restringió el Canal de Panamá.**

El resultado es un mapa logístico distinto: los buques navegan distancias récord para mover casi el mismo volumen, los fletes operan con un piso estructuralmente más alto que antes de la crisis, y nuevos actores —de Chancay a los puertos brasileños— reordenan los flujos con China. Para Centroamérica, cuya economía depende del comercio exterior y cuya posición geográfica es su principal activo, entender esta reconfiguración no es un ejercicio académico: define costos de importación, competitividad exportadora, primas de seguros y decisiones de inversión portuaria.

Las páginas siguientes recorren la evidencia en ese orden: el panorama mundial y sus cuellos de botella, cada una de las tres disrupciones, la trayectoria de los costos logísticos y, finalmente, la lectura regional. Todo el análisis se construyó con fuentes abiertas y verificables, de modo que cualquier lector pueda replicarlo y mantenerlo actualizado.

Resumen ejecutivo

12,720 Mt

Comercio marítimo mundial 2024 (+2.2%);
2025e casi plano (+0.5%)

+6%

Ton-millas 2024, récord histórico por
desvíos de ruta

-60%

Tránsitos por Suez a inicios de 2026 vs.
nivel pre-crisis

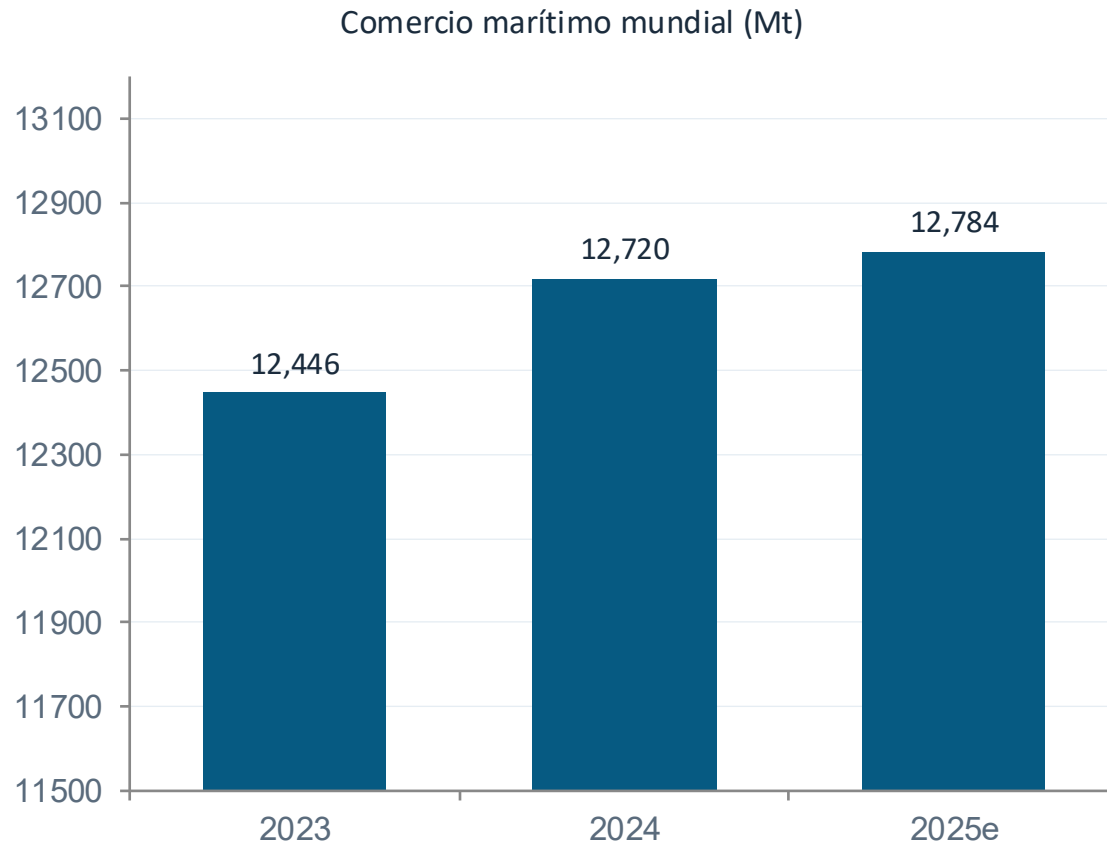
US\$4,374

Drewry WCI por FEU al 23-jul-2026;
pico de \$4,639 el 9-jul

El volumen crece poco, pero los buques navegan más: los desvíos por el Mar Rojo y las restricciones del Canal de Panamá (2023-24) elevaron las distancias recorridas a máximos históricos, absorbiendo capacidad y sosteniendo los fletes.

- Tres choques simultáneos: conflicto en el Mar Rojo (desvíos por el Cabo de Buena Esperanza), guerra comercial EE. UU.–China (aranceles y tarifas portuarias recíprocas) y clima (sequía del Canal de Panamá, ya superada).
- El Canal de Panamá recuperó la normalidad operativa: 35 tránsitos diarios promedio e ingresos por peajes +17% en el año fiscal 2026.
- Para Centroamérica: fletes más caros y volátiles desde 2024, mayor costo de seguros de transporte, y a la vez una ventaja competitiva del istmo como ruta interoceánica confiable.

El comercio marítimo crece poco; las distancias, mucho



2024: +2.2%

El volumen alcanzó 12,720 millones de toneladas, por encima del promedio 2013-2023 (+1.8%).

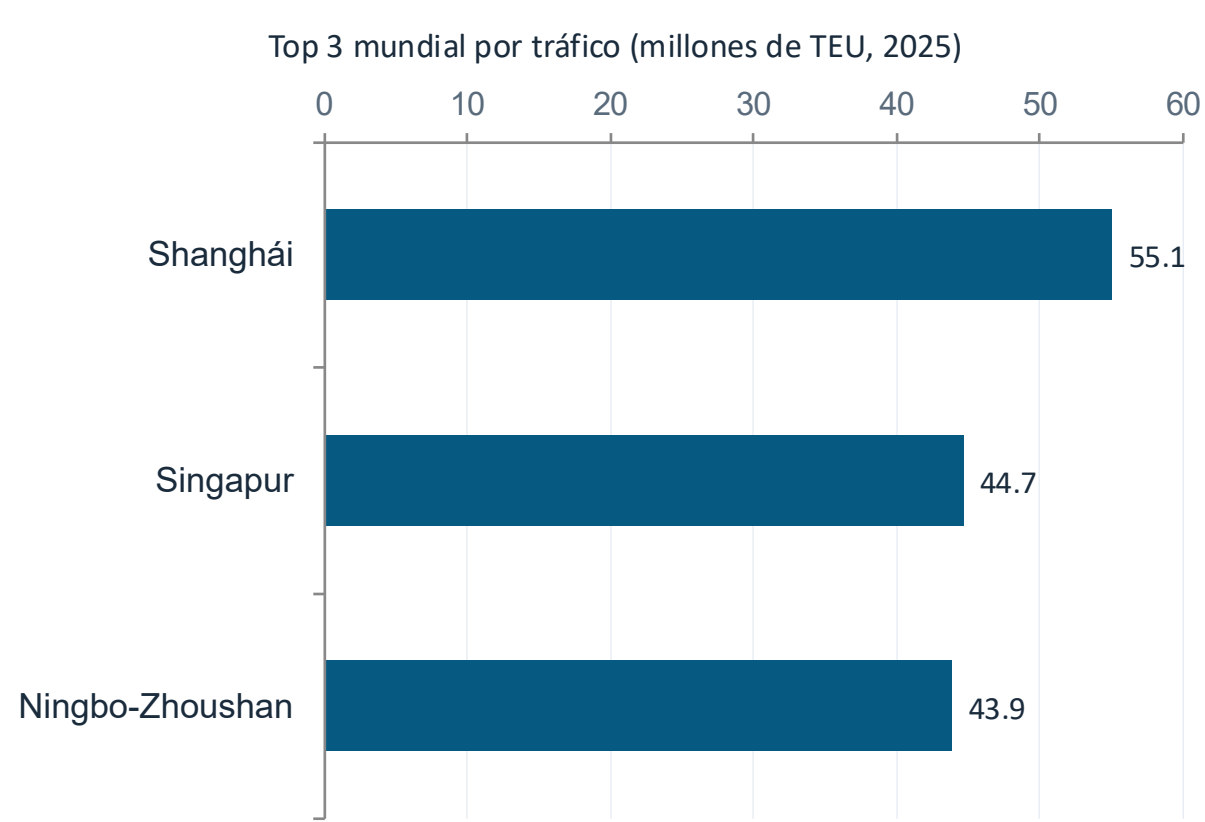
2025: estancamiento (+0.5%e)

La incertidumbre arancelaria y la desaceleración industrial frenan el comercio físico.

Ton-millas: +6% en 2024 (récord)

Los desvíos por el Cabo de Buena Esperanza alargan cada viaje: la flota trabaja más para mover casi lo mismo. Ese es el mecanismo que trasladó las disrupciones a los fletes y a los costos logísticos.

Asia concentra los grandes hubs de contenedores



414.6 M TEU

movieron los 20 mayores puertos en 2024 (+7.1% interanual)

14 de 20

de los mayores puertos del mundo están en Asia

86%

del tráfico contenerizado global se concentra en ~146 puertos (>1 M TEU)

Fuentes: Lloyd's List One Hundred Ports; El Canal Marítimo y Logístico (2026); UNCTAD.



Cuatro puntos calientes redibujan las rutas del comercio mundial



— Contenedores (rutas activas) Suez/Mar Rojo restringida — Transpacífico bajo tensión arancelaria -- (violeta) Energía: crudo/GNL — Golfo Pérsico vía Ormuz (corredor operativo pero complejo y militarizado) y exportaciones del Golfo de EE. UU. *caída de llegadas previstas a Los Ángeles tras tarifas de oct -2025



Mar Rojo: la disrupción militar que no cede

-60%

tránsitos por Suez a inicios de 2026 vs. nivel previo a la crisis

+7 a 14 días

de viaje adicional Asia-Europa por el Cabo de Buena Esperanza

2027

horizonte de normalización según el consenso de la industria

Qué está pasando

Los ataques hutíes en Bab el-Mandeb mantienen a la mayoría de las navieras fuera del Mar Rojo desde finales de 2023. A mediados de 2026 la ruta por el Cabo de Buena Esperanza sigue siendo la opción por defecto; los retornos por Suez son selectivos y limitados.

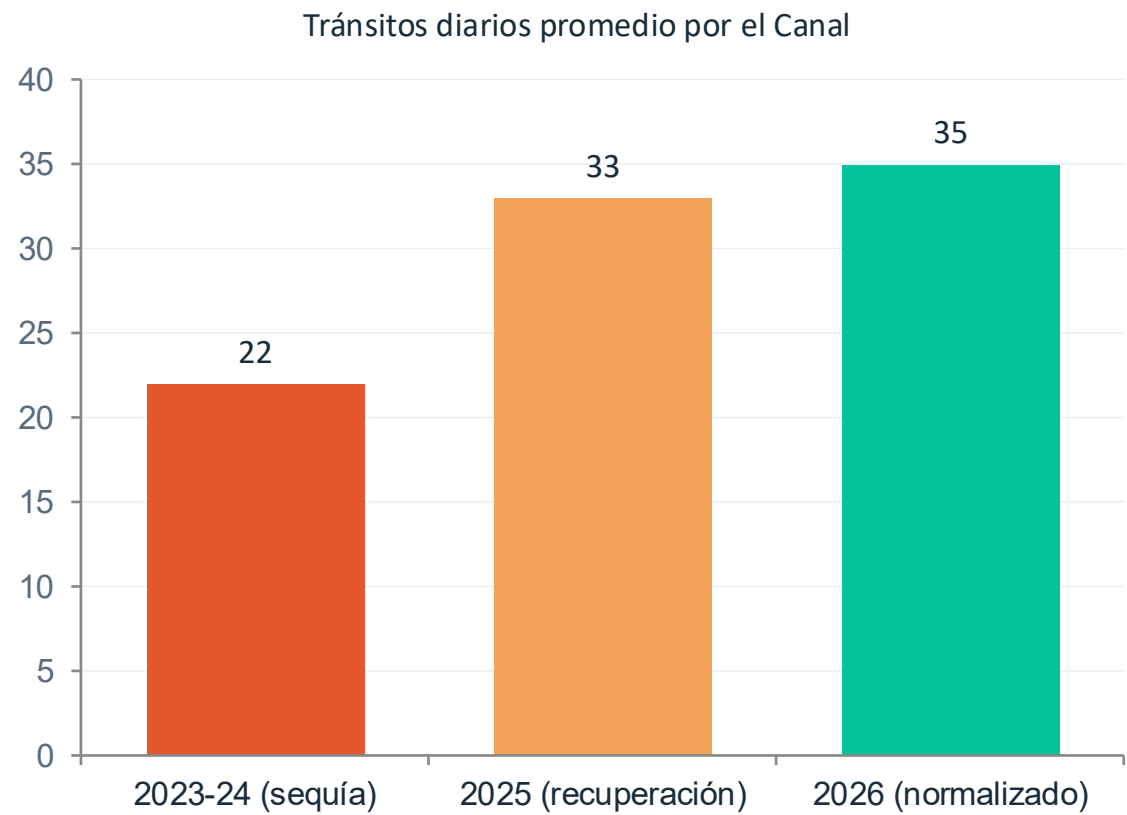
Por qué importa

El desvío consume capacidad de flota (más días por viaje), eleva el consumo de combustible y dispara las primas de seguro de guerra para quien sí transita. El efecto neto: fletes estructuralmente más altos y volátiles que antes de 2024, con episodios de congestión cuando la demanda repunta.

Señal a monitorear

Un retorno masivo a Suez liberaría de golpe ~8-10% de la capacidad efectiva mundial y presionaría los fletes a la baja — un riesgo de dos colas para presupuestos logísticos.

Canal de Panamá: de la sequía a la recuperación



La sequía 2023-24 redujo los cruces a ~20-24 diarios y obligó a subastas de cupos y desvíos. Con el lago Gatún recuperado (calado de 50 pies), el Canal volvió a ~35-36 tránsitos diarios.

Año fiscal 2026 (9 meses a jun-26): 10,726 tránsitos (+5.2%) e ingresos por peajes +17%, impulsados por portacontenedores y gas licuado.

Ingresos AF2025: US\$5,705 millones (+14.4%). La ACP diseña embalses adicionales (río Indio) como defensa estructural ante El Niño.

Lectura para la región: el riesgo climático del Canal es hoy el principal factor de cola para la logística centroamericana; su recuperación devolvió confiabilidad a la ruta interoceánica.



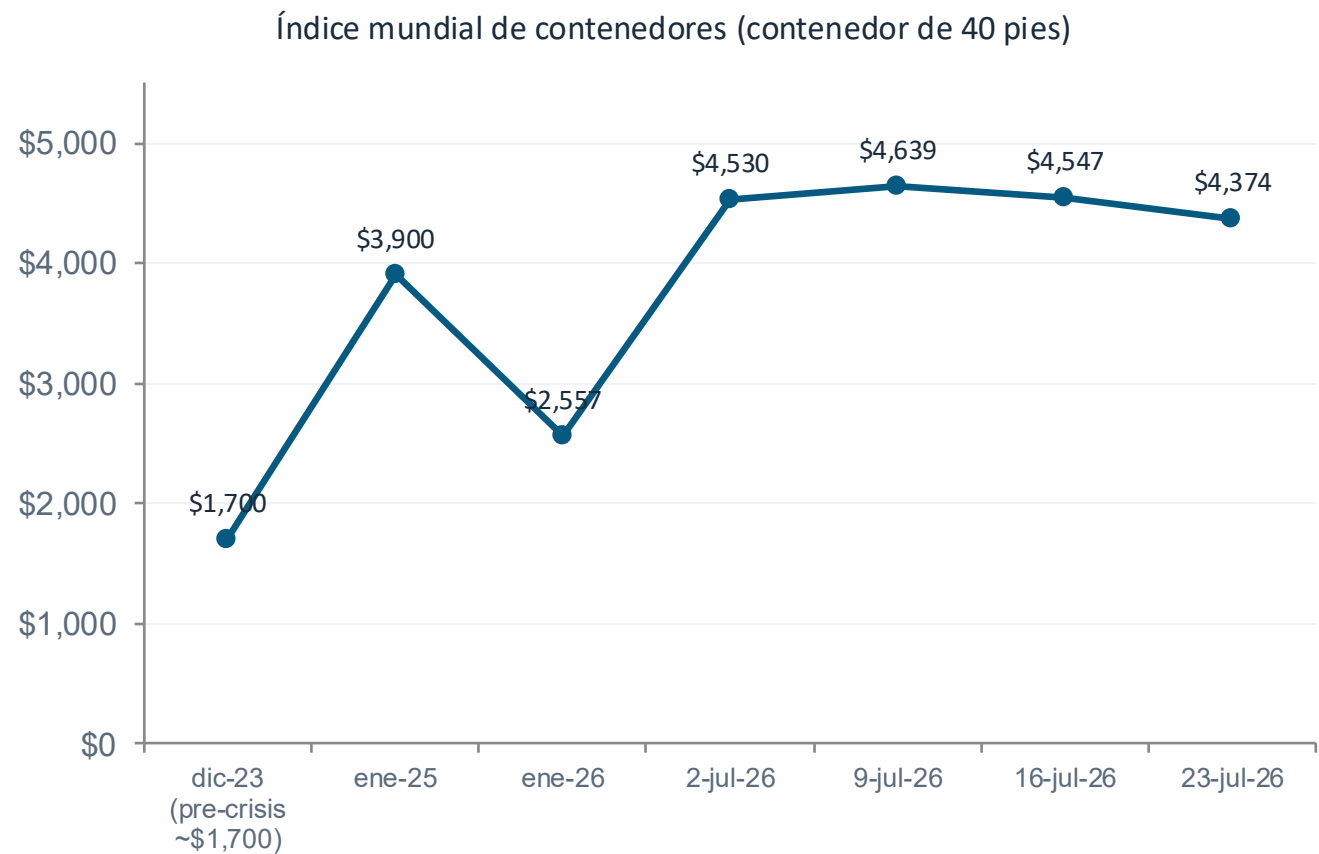
Guerra comercial EE. UU.–China: el arancel llegó al mar

Hito	Medida	Efecto observado
2025 (todo el año)	Escalada arancelaria bilateral y treguas intermitentes	Adelantos de carga (front-loading) y vaivenes de volumen transpacífico
14-oct-2025	EE. UU.: US\$50/ton neta a buques chinos (+US\$30/año hasta 2028). China: tarifas espejo a buques de EE. UU. (hasta ¥1,120/ton en 2028)	Caída de ~35% en llegadas previstas a Los Ángeles; reordenamiento de escalas
2026	Tregua parcial reactiva flujos; tarifas portuarias siguen vigentes	Redistribución hacia Vietnam, Corea y Japón; primas de riesgo en contratos de fletamento

Implicación estructural: la política comercial ya no opera solo sobre la mercancía (aranceles) sino sobre el buque que la transporta (tarifas portuarias por tonelaje y bandera). Esto fragmenta las redes de escalas, encarece el transpacífico y acelera el nearshoring hacia México, Centroamérica y el Caribe — una oportunidad para los puertos del istmo.



Fletes: montaña rusa con piso más alto



Piso estructural más alto: aun en su mínimo de enero de 2026 (\$2,557), el índice se mantuvo ~50% por encima del nivel pre-crisis (~\$1,700 de fines de 2023).

Temporada alta 2026: julio tocó \$4,639/FEU, máximo desde sep-2024, por blank sailings y adelanto de carga; cierra el mes cediendo a \$4,374.

Rutas al 9-jul-26 (US\$/FEU):

- Shanghái–Nueva York \$7,902
- Shanghái–Génova \$6,463
- Shanghái–Los Ángeles \$6,349
- Shanghái–Rotterdam \$4,933

Drewry proyecta crecimiento del mercado de contenedores de ~4% en 2026, con tarifas spot firmes.



Dos costas, un canal: la plataforma logística del istmo



Pacífico: Quetzal (GT), Acajutla (SV), Corinto (NI), Caldera (CR) — puerta al Asia y a Sudamérica.

Caribe: Sto. Tomás y Barrios (GT), Cortés (HN), Moín-Limón (CR) — conexión con la costa este de EE. UU. y Europa.

Hub regional: Colón (PA), único puerto del istmo en el top-50 mundial (#41, Lloyd's List 2025), junto a Balboa articulan el trasbordo con el Canal.

Nuevo competidor: Chancay (Perú) abrió en nov-2024 (336 mil TEU en su primer año; meta 3.5 M) y compite por el rol de hub del Pacífico latinoamericano.

Cómo entra y sale la carga del istmo



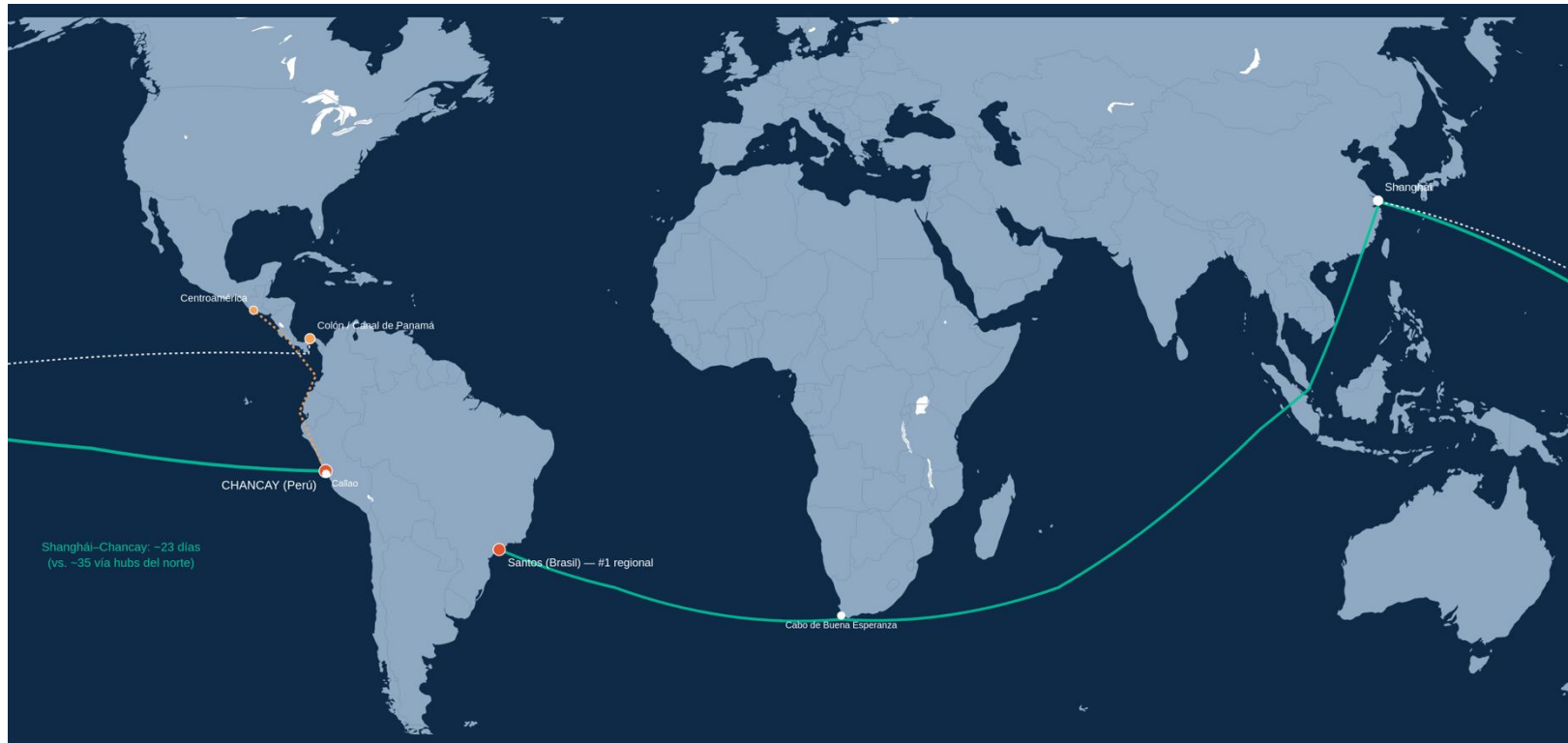
Puertos más utilizados

- Colón/MIT (PA): hub de trasbordo del Caribe; solo MIT movió 2.71 M TEU en 2024 (#5 de América Latina, CEPAL).
- Balboa (PA): trasbordo del lado Pacífico del Canal.
- Puerto Cortés (HN): el de mayor movimiento del CA-4 (GT-SV-HN-NI).
- Moín-Limón (CR): principal puerta atlántica de Costa Rica.
- Quetzal, Sto. Tomás/Barrios, Acajutla, Corinto, Caldera: puertas nacionales de import/export.

La carga asiática llega directo al Pacífico del istmo o vía Canal/Colón; las exportaciones salen sobre todo hacia el Golfo y la Costa Este de EE. UU. y hacia Europa.



Chancay y los puertos de Brasil redibujan el mapa



— Rutas nuevas o reforzadas Feeder Chancay—norte (blanco) ruta tradicional Asia—Canal Nota: Chancay (lat. 11.6° S) queda fuera del recuadro del mapa centroamericano anterior; por eso no aparecía en él.

Chancay (Perú), operado por COSCO: ruta directa Shanghai-Chancay de ~23 días (vs. ~35 vía hubs del norte). 336 mil TEU en su primer año; meta de 3.5 M TEU hacia 2032.

Brasil-China vía Cabo de Buena Esperanza: Santos (5.48 M TEU, #1 regional) ancla el eje sur-sur de graneles y contenedores con China, sin tocar el Caribe ni el Canal.

Qué cambia para la región: parte de la carga Asia-Sudamérica deja de trasbordar en Panamá/Caribe; Chancay habilita feeders hacia Ecuador, Colombia y Centroamérica que compiten con Colón/Balboa.

Qué no cambia: para los flujos Asia-Atlántico (Golfo/Costa Este de EE. UU., Europa) el Canal de Panamá conserva su ventaja estructural.

Qué significó todo esto para Centroamérica

+16%

salto de los fletes al arranque de 2026 que golpeó a los exportadores latinoamericanos

2023-24

la sequía del Canal encareció y demoró la ruta interoceánica; hoy superada

↑ primas

seguros de transporte de carga al alza por riesgo de guerra y desvíos

Canales de transmisión del costo

- Fletes: la región importa la volatilidad global — los picos del WCI de 2024 y julio de 2026 se trasladan con rezago a las rutas que sirven al istmo (transpacífico y conexiones vía Colón/Panamá).
- Recargos: BAF, PSS (peak season) y war risk se volvieron componentes permanentes de la factura logística regional desde 2024.
- Inventarios: mayores tiempos de tránsito Asia–Atlántico obligan a más capital de trabajo y almacenaje.
- Seguros: el costo de las coberturas de carga y cascos subió con el riesgo geopolítico — relevante para el mercado asegurador regional de transporte.

La otra cara: el nearshoring y las tarifas portuarias a buques chinos en EE. UU. reordenan escalas a favor de puertos del istmo y del Caribe.

Implicaciones para la agenda ejecutiva

01

Diversificar rutas y proveedores

Combinar corredores (Pacífico/Caribe, Canal vs. puentes terrestres) y navieras; evitar dependencia de un solo cuello de botella.

02

Gestionar el flete como riesgo financiero

Mezclar contratos anuales con spot, presupuestar con bandas (no puntos) e incorporar cláusulas de recargos y war risk.

03

Elevar inventarios críticos

Dimensionar stock de seguridad con tránsitos Asia–Atlántico 7-14 días más largos y ventanas de congestión estacional.

04

Monitorear con fuentes abiertas

Tablero mensual: IMF PortWatch (tránsitos por canales), Drewry WCI (fletes), ACP (Panamá) y UNCTADstat (volúmenes).

FUENTES ABIERTAS UTILIZADAS

Todo este análisis es replicable con datos públicos

UNCTADstat / Review of Maritime Transport

unctadstat.unctad.org — volúmenes, ton-millas, flota (descarga libre)

IMF PortWatch

portwatch.imf.org — tránsitos diarios por Suez, Panamá y ~1,400 puertos (CSV libre)

Drewry World Container Index

drewry.co.uk — lectura semanal pública del flete por FEU

Autoridad del Canal de Panamá

pancanal.com — tránsitos, peajes e informes fiscales

CEPAL — Perfil Marítimo y Boletín FAL

cepal.org — movimiento portuario de América Latina y el Caribe

World Shipping Council / Lloyd's List

worldshipping.org — top 50 puertos; ranking anual One Hundred Ports

Zumma Ratings · www.zummaratings.com

Agosto de 2026. Documento informativo elaborado con fuentes públicas; las cifras de coyuntura corresponden a las últimas lecturas disponibles a la fecha de corte.



Acerca de Zumma Ratings.

Zumma Ratings es una Empresa Clasificadora de Riesgo que presta sus servicios financieros en los mercados que se le requiera de manera privada, y en los mercados de El Salvador y Guatemala tanto para la clasificación de riesgo pública (requerimiento regulatorio) así como privada. Zumma Ratings se encuentra inscrita ante la Superintendencia del Sistema Financiero de El Salvador (2001); en el Registro de Mercado de Valores de Guatemala y ante la Superintendencia de Bancos del mismo país (2017). La Sociedad se originó en Perú en 1996 bajo el nombre de Equilibrium Clasificadora de Riesgo S.A. Desde su fundación hasta el año 2000, mantuvo un acuerdo de asociación con Thomson Bankwatch, la clasificadora de riesgo más grande a nivel global para entidades financieras.

En noviembre de 2007, la Sociedad firmó un contrato de afiliación con Moody's Investors Service el cual finalizó en marzo de 2015 con la compra de las operaciones de Equilibrium Panamá y Perú por parte de Moody's; incluyendo el nombre comercial. Es por ello que durante 2015, se materializó el cambio de razón social de la Sociedad en El Salvador (de Equilibrium a Zumma Ratings) y la adquisición de la misma por un nuevo grupo de Accionistas con amplia experiencia internacional en materia de calificación de riesgo.

La calificación de riesgo surge de la necesidad de contar con un sistema de categorización que permitiera identificar - de manera confiable - el perfil crediticio y/o la calidad de los instrumentos de oferta pública que circulan en los mercados de valores. Al respecto, producto de los distintos movimientos económicos y financieros a lo largo de los últimos años, es mayor el interés por parte de las empresas en clasificadas sin que necesariamente sean emisores de valores, sino que lo hacen a la luz de verificar los riesgos técnicos - operativos, crediticios, financieros y sectoriales que puedan estar limitando su gestión.

La categoría que se otorga refleja la opinión sobre la capacidad de pago y perfil crediticio de la entidad calificada. Dicha opinión es constantemente revisada durante la vigencia de la relación contractual, cuyo resultado es comunicado al mercado en caso de tratarse de una clasificación pública, y en caso de corresponder a un proceso de clasificación privado, la evaluación será sustentada sólo ante el Directorio o ejecutivos que la institución asigne.



CONTACTO

Clasificaciones públicas y privadas.



EL SALVADOR

Tel (503) 2275 4853 / 22754854 / 2524 5201
zummaratings@zummaratings.com

GUATEMALA

Tel.: (502) 2215-4100
smarin@zummaratings.com

CONTÁCTENOS

+503 7118-8970

*Servicio de clasificación de riesgo
privada aplica a toda la región.
Servicio de clasificación pública o
regulatoria aplica en El Salvador y
Guatemala.*

Acerca de Zumma LC&S.

Somos una firma centroamericana dedicada a brindar servicios con valor agregado en la región a través de dos columnas: Formación Ejecutiva (Learning) - Consulting & Sustainability.

Zumma LC&S se formó el 3 de octubre de 2022 en El Salvador, sin embargo sus accionistas tienen más de 25 años de experiencia en el sector de clasificación de riesgo para empresas de diferentes sectores que participan o no en el mercado de capitales. Formación Ejecutiva en Alianza con ESAN Graduate School of Business (ESAN). ESAN se ubica dentro del TOP 7 para América Latina en el Ranking de la Revista América Economía. Igualmente ESAN ocupa el 1er puesto en el ranking para Perú en el prestigioso QS World University Rankings. En el año 2024 Zumma LC&S continuó ampliando su red de alianzas y firmó un acuerdo de cooperación con la empresa Personaz, firma con amplia experiencia internacional en consultoría relacionada con sistemas de sostenibilidad, doble materialidad, certificaciones GRI (Global Reporting Initiative). Del mismo modo Zumma LC&S en 2025 consolida una nueva alianza con “A2G” empresa consultora especialista en estrategias de sostenibilidad, acción climática, economía circular e inversión ASG. Estas colaboraciones refuerzan el compromiso de Zumma LC&S de ofrecer formación ejecutiva de excelencia, proporcionando herramientas y conocimientos clave para el éxito profesional en un entorno Empresarial dinámico y desafiante.

Alianzas comerciales para Centroamérica



CONTACTO.

Formación ejecutiva y consultoría.



VISÍTANOS

Edificio Gran Plaza Oficina 304
Boulevard Sergio Vieira de Mello.
San Salvador, El Salvador

El Salvador



LLÁMANOS

(503) 2298-9951
(503) 7495-6316
(503) 6064-9745



CONTÁCTANOS

zummalcs@outlook.com
carlos.pastor@zummalcs.com
jandres@zummalcs.com
jackiedechacon@zummalcs.com

TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL

Evolución del comercio, disrupciones geopolíticas y costos logísticos

Una lectura desde Centroamérica · Datos 2024 – julio 2026

Elaborado con fuentes abiertas: UNCTAD · IMF PortWatch · Drewry WCI · Autoridad del Canal de Panamá · CEPAL

Agosto de 2026