

# INFORME ESTADÍSTICO MARÍTIMO PORTUARIO 2025



INSTITUTO  
COSTARRICENSE  
DE PUERTOS DEL  
PACÍFICO

GOBIERNO  
COSTARRICENSE

## **INFORME FINAL**

### **Análisis del Movimiento Portuario**

Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP)  
Unidad de Planificación Institucional

Periodo de análisis: Año 2025

Comparación interanual: 2024 – 2025

---

## **Contenido**

1. Introducción .....	3
2. Movimiento de Buques Atendidos .....	5
3. Movimiento de Carga Total .....	10
4. Movimiento de Contenedores .....	13
5. Movimiento en TEUs.....	17
6. Movilización de Carga Ro-Ro .....	20
7. Interpretación general y conclusiones .....	25
8. Referencias bibliográficas .....	26

## 1. Introducción

El presente informe tiene como propósito analizar el comportamiento de la actividad portuaria del sistema administrado por el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP) durante el año 2025, utilizando como referencia comparativa los registros operativos correspondientes al año 2024. El análisis ha sido elaborado por la Unidad de Planificación Institucional, con el objetivo de identificar tendencias, variaciones y factores explicativos en el desempeño de las terminales portuarias del Pacífico costarricense.

Para tal efecto, se examinan los principales indicadores operativos del sistema portuario, entre los que destacan: el volumen de carga movilizada por puerto, el movimiento de contenedores, la medición del tráfico contenerizado en TEUs, la movilización de carga rodada (Ro-Ro) y la evolución en el tamaño de las embarcaciones atendidas, utilizando como referencia el Tonelaje de Registro Bruto (TRB). Estos indicadores permiten evaluar no solo el nivel de actividad portuaria, sino también los cambios estructurales que pueden presentarse en la dinámica del transporte marítimo.

El análisis comparativo evidencia que, durante el periodo evaluado, el sistema portuario del Pacífico mantiene un comportamiento relativamente estable en términos de volumen total de carga, registrándose una reducción moderada cercana al 3% respecto al año anterior. No obstante, al desagregar los indicadores se identifican variaciones diferenciadas entre terminales y tipos de carga, lo que permite comprender con mayor profundidad los factores que influyen en la evolución del tráfico marítimo.

Entre los aspectos más relevantes se encuentra el comportamiento del movimiento contenerizado, el cual presenta una leve contracción en el volumen total de contenedores y TEUs movilizados, particularmente en el segmento de importaciones. Asimismo, el análisis revela cambios en la estructura logística del flujo de contenedores, destacando un aumento en el reposicionamiento de contenedores vacíos asociados a exportación, fenómeno común en los ajustes operativos de las redes marítimas internacionales.

Por otra parte, el estudio del movimiento de carga Ro-Ro evidencia una reducción significativa en la movilización de unidades durante el año 2025. Este comportamiento se encuentra estrechamente relacionado con la dinámica del mercado automotor nacional, ya que este tipo de carga está compuesto principalmente por la importación de vehículos. En este sentido, el indicador Ro-Ro puede interpretarse como un *proxy* del comportamiento del consumo automotriz en el país, reflejando ajustes posteriores a un periodo de expansión del mercado en los años recientes.

Adicionalmente, el análisis incorpora un estudio sobre la evolución del tamaño de los buques atendidos, utilizando el TRB como indicador de capacidad volumétrica. Los resultados muestran que, aunque el número total de arribos presenta una reducción durante el periodo analizado, el tamaño promedio de las embarcaciones atendidas aumenta de manera significativa, lo que sugiere una tendencia hacia la operación de buques de mayor

capacidad. Este fenómeno es consistente con los procesos de consolidación logística en el transporte marítimo internacional, donde las navieras buscan optimizar costos mediante el uso de embarcaciones de mayor tamaño y una menor frecuencia de escalas.

Asimismo, el informe identifica comportamientos diferenciados entre puertos. Mientras el Puerto de Caldera continúa consolidándose como el principal nodo logístico del Pacífico costarricense y evidencia cambios en el perfil de las embarcaciones que arriban a la terminal, otros puertos muestran variaciones vinculadas a dinámicas productivas específicas de su entorno. En particular, la reducción observada en la actividad del Puerto de Quepos se encuentra asociada a cambios en las operaciones vinculadas a la acuicultura marina, las cuales generaban una parte importante del movimiento marítimo y de carga en esta terminal.

En conjunto, el análisis desarrollado permite interpretar las variaciones observadas en la actividad portuaria no únicamente desde una perspectiva cuantitativa, sino también considerando los factores logísticos, económicos y operativos que influyen en el comportamiento del sistema portuario. Este enfoque contribuye a fortalecer la comprensión de las dinámicas del transporte marítimo en el Pacífico costarricense y proporciona insumos relevantes para la planificación estratégica, la gestión operativa y la toma de decisiones institucionales en materia portuaria.

## 2. Movimiento de Buques Atendidos

### INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO

UNIDAD DE PLANIFICACION INSTITUCIONAL

REPORTE: Cantidad de buques atendidos

PERIODO: 2024 - 2025

AÑO	CALDERA	GOLFITO	MORALES	PUNTARENAS	QUEPOS	TOTAL
2024	626.00	130	10.00	72	2006	2 844.00
2025	539.00	129	6.00	78	1008	1 760.00

Durante el año 2025 se atendieron 1.760 buques, mientras que en 2024 se registraron 2.844 buques, lo que representa una disminución absoluta de 1.084 buques, equivalente a una variación negativa del 38,12%.

### 2.1 Comportamiento por puerto

#### Caldera

2024: 626 buques

2025: 539 buques

Variación: -13,90%

Caldera presenta una reducción moderada en el número de buques atendidos, aunque continúa siendo uno de los principales puntos de operación del sistema portuario.

#### Golfito

2024: 130 buques

2025: 129 buques

Variación: -0,77%

El comportamiento de Golfito se mantiene prácticamente estable.

#### Morales

2024: 10 buques

2025: 6 buques

Variación: -40,00%

Se observa una disminución significativa en la utilización de esta terminal.

#### Puntarenas

2024: 72 buques

2025: 78 buques

Variación: +8,33%

Puntarenas es el único puerto que registra crecimiento en el número de buques atendidos.

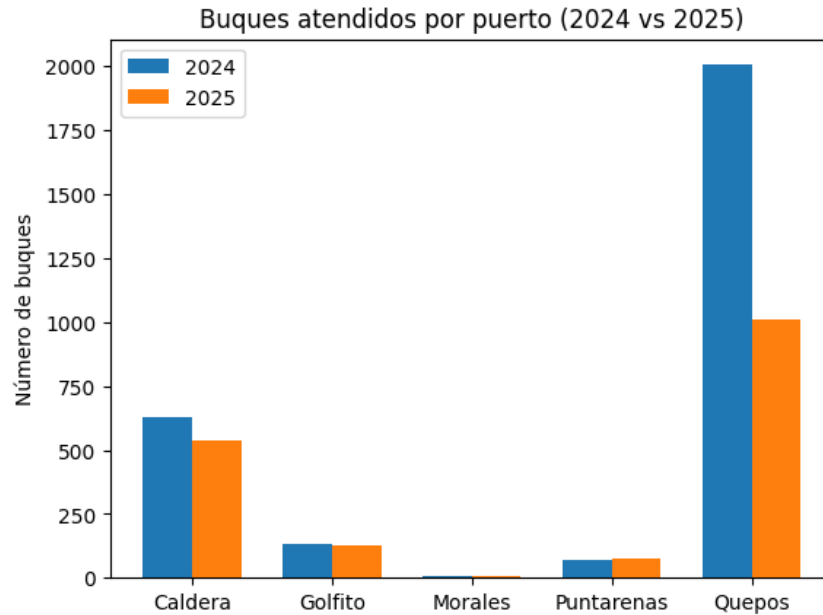
## Quepos

2024: 2.006 buques

2025: 1.008 buques

Variación: -49,75%

La reducción registrada en Quepos explica la mayor parte de la disminución observada en el total del sistema portuario.



## Análisis del tamaño de los buques atendidos utilizando TRB

### Puerto Caldera

**Periodo: 2024 – 2025**

Con el fin de complementar el análisis de la actividad portuaria registrada en el Puerto de Caldera, se evaluó el tamaño promedio de los buques atendidos utilizando como indicador el Tonelaje de Registro Bruto (TRB). Este indicador representa el volumen interno total de una embarcación y constituye una medida ampliamente utilizada para aproximar su capacidad operativa dentro de los análisis del transporte marítimo.

Para garantizar consistencia estadística en el análisis, se aplicaron filtros técnicos que excluyen registros atípicos o inconsistentes, considerando únicamente valores de TRB entre 2 y 300.000, rango que corresponde a valores plausibles dentro del tráfico marítimo comercial.

## Resultados generales

Indicador	2024	2025
Arribos totales	626	539
TRB promedio ponderado	8.547	11.815
TRB total ponderado	5.349.662	6.368.285

## Variación observada

Entre los años 2024 y 2025 se observan los siguientes comportamientos:

- El número de arribos en el Puerto de Caldera disminuyó aproximadamente un 13,9%, pasando de 626 a 539 buques atendidos.
- El TRB promedio de los buques atendidos aumentó aproximadamente un 38%.

Este comportamiento indica que, aunque el número total de buques atendidos en la terminal portuaria se redujo durante el periodo analizado, las embarcaciones que arribaron presentan mayor tamaño y capacidad promedio.

## Interpretación operativa

Desde la perspectiva del sistema portuario, este comportamiento sugiere una reconfiguración en la estructura del tráfico marítimo atendido en el Puerto de Caldera, en la cual una menor frecuencia de escalas se compensa mediante la llegada de buques de mayor capacidad volumétrica.

El análisis del TRB total ponderado refuerza esta interpretación. A pesar de la reducción en el número de arribos, la capacidad total estimada atendida por el puerto no presenta una disminución proporcional, lo que evidencia una mayor concentración de carga por buque.

Este fenómeno es consistente con tendencias observadas en el transporte marítimo internacional, donde las navieras buscan optimizar costos operativos mediante el uso de embarcaciones de mayor tamaño, reduciendo la frecuencia de escalas y consolidando mayores volúmenes de carga en cada viaje.

## Índice de intensidad de escala portuaria

Como complemento al análisis anterior, se calculó el Índice de Intensidad de Escala Portuaria, el cual se obtiene al dividir el TRB total atendido entre el número de arribos registrados en el puerto.

Este indicador permite estimar la capacidad promedio de las embarcaciones que arriban en cada escala, constituyendo una herramienta útil para evaluar cambios en la composición de la flota que opera en la terminal.

<b>Año</b>	<b>TRB total</b>	<b>Arribos</b>	<b>Intensidad de escala (TRB por buque)</b>
2024	5.349.662	626	8.547
2025	6.368.285	539	11.815

El incremento observado en este indicador confirma que, en promedio, cada buque atendido en el Puerto de Caldera durante el año 2025 presentó una mayor capacidad volumétrica que los buques atendidos en 2024.

Por lo que el análisis basado en el Tonelaje de Registro Bruto (TRB) permite concluir que la disminución observada en el número de arribos en el Puerto de Caldera entre 2024 y 2025 no implica necesariamente una reducción proporcional en la actividad marítima de la terminal.

Por el contrario, el incremento en el TRB promedio de los buques atendidos evidencia un cambio en el perfil de las embarcaciones que arriban al puerto, caracterizado por la operación de buques de mayor capacidad.

En este contexto, el comportamiento observado refleja procesos de consolidación logística en el transporte marítimo, los cuales tienen implicaciones directas en la planificación portuaria, el uso de infraestructura y la gestión operativa del Puerto de Caldera.

Asimismo, el análisis conjunto de los indicadores permite identificar tres elementos que explican el comportamiento de la terminal durante el periodo analizado:

1. Una reducción moderada en el número de buques atendidos.
2. Un incremento significativo en el tamaño promedio de las embarcaciones que arriban al puerto.
3. Una capacidad total atendida que se mantiene relativamente estable o incluso superior, a pesar de la disminución en el número de arribos.

Estos resultados evidencian una evolución en la estructura del tráfico marítimo atendido en el Puerto de Caldera, consistente con las tendencias de consolidación de carga y utilización de buques de mayor capacidad observadas en el transporte marítimo internacional.

## **Análisis de la disminución de buques atendidos**

### **Puerto de Quepos**

**Periodo: 2024 – 2025**

Con el fin de complementar el análisis de la actividad portuaria del sistema administrado por el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, se evaluó el comportamiento del **número de buques atendidos en el Puerto de Quepos** durante el periodo 2024-2025.

El análisis considera la evolución de los arribos registrados en esta terminal y su relación con los cambios operativos ocurridos en el entorno económico y productivo de la zona.

### **Resultados generales**

<b>Indicador</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Buques atendidos	2.006	1.008

### **Variación observada**

Entre los años 2024 y 2025 se observa una disminución significativa en el número de buques atendidos en el Puerto de Quepos.

- Reducción absoluta: 998 buques
- Variación porcentual: -49,75%

Esta caída representa aproximadamente la mitad de los arribos registrados en el año anterior, convirtiéndose en una de las variaciones más relevantes dentro del sistema portuario analizado.

### **Interpretación operativa**

El comportamiento observado en el Puerto de Quepos se encuentra estrechamente vinculado con cambios en la actividad productiva local, particularmente con la reducción o cese de operaciones de la empresa Martec, dedicada a actividades relacionadas con acuicultura marina y operación de granjas marinas en el Pacífico costarricense.

Las operaciones asociadas a este tipo de actividad requieren una logística marítima intensiva que incluye:

- embarcaciones de abastecimiento
- buques de apoyo técnico
- embarcaciones de transporte de insumos
- movilización de equipos y personal hacia las granjas marinas

Como consecuencia, estas actividades generan un número significativo de movimientos marítimos recurrentes, especialmente de embarcaciones de menor tamaño y alta frecuencia operativa.

La disminución o paralización de dichas operaciones durante el año 2025 habría provocado una reducción importante en la cantidad de embarcaciones que utilizaban el puerto como punto de apoyo logístico.

### 3. Movimiento de Carga Total

#### INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO

UNIDAD DE PLANIFICACION INSTITUCIONAL

REPORTE: Movimiento carga movilizada

PERIODO: 2024 - 2025

AÑO	CALDERA	GOLFITO	MORALES	PUNTARENAS	QUEPOS	TOTAL
2024	5 384 849.54	257001.75	156 072.86	1547.439	3994.53	5 803 466.12
2025	5 230 313.83	268679.06	111 672.01	11639.4	6	5 622 310.30

Durante el año 2025 se movilizaron 5.622.310 toneladas, mientras que en 2024 se registraron 5.803.466 toneladas, lo que representa una disminución de 181.156 toneladas, equivalente a -3,12%.

#### Distribución por puerto

##### Caldera

2024: 5.384.849 toneladas

2025: 5.230.314 toneladas

Variación: -2,87%

Caldera continúa siendo el principal puerto de carga del sistema, concentrando la mayor proporción del volumen movilizado.

##### Golfito

2024: 257.002 toneladas

2025: 268.679 toneladas

Variación: +4,54%

Golfito registra un crecimiento moderado en el volumen de carga movilizada.

##### Morales

2024: 156.073 toneladas

2025: 111.672 toneladas

Variación: -28,45%

La terminal muestra una reducción significativa en el volumen movilizado.

### **Puntarenas**

2024: 1.547 toneladas

2025: 11.639 toneladas

Variación: +652,17%

Aunque el volumen sigue siendo reducido dentro del sistema, el crecimiento es notable.

### **Quepos**

2024: 3.995 toneladas

2025: 6 toneladas

Variación: -99,85%

El movimiento de carga en esta terminal prácticamente desaparece durante el año 2025.

### **Relación con la dinámica operativa del puerto**

El comportamiento observado en la movilización de carga en el Puerto de Quepos evidencia una reducción prácticamente total en el volumen operado durante el periodo analizado. Esta variación refleja una disminución significativa en la actividad logística asociada a la terminal, lo cual coincide con cambios en las operaciones productivas que históricamente generaban parte importante del movimiento de carga en este puerto.

<b>Año</b>	<b>Carga movilizada</b>
2024	3.995 toneladas
2025	6 toneladas

Variación: -99,85%

La fuerte reducción en el volumen de carga movilizada refuerza la hipótesis de que la disminución en los arribos está asociada a la interrupción o reducción de operaciones logísticas vinculadas a la acuicultura marina.

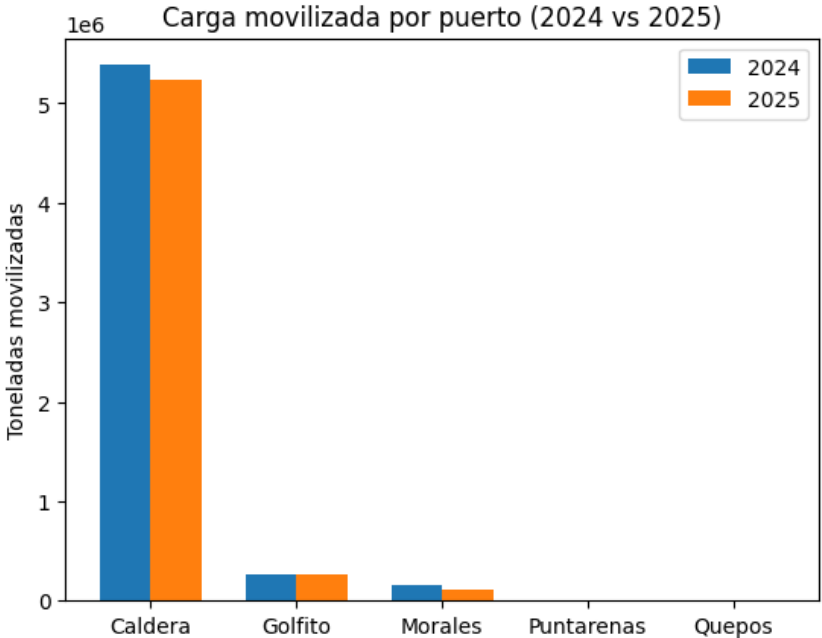
A diferencia de lo observado en otras terminales del sistema portuario del Pacífico, donde las variaciones en el número de arribos se relacionan con cambios en el tamaño promedio de los buques o con ajustes en las rutas marítimas, en el caso del Puerto de Quepos la disminución responde principalmente a factores operativos específicos del entorno productivo local.

En otras palabras, la reducción observada no necesariamente refleja una contracción estructural del tráfico marítimo en la región, sino más bien una disminución puntual en la actividad logística asociada a una operación económica específica.

El análisis del comportamiento de los arribos en el Puerto de Quepos durante el periodo 2024-2025 evidencia una disminución significativa en la cantidad de buques atendidos, equivalente a una reducción cercana al 50%.

Esta variación se encuentra estrechamente relacionada con la reducción o suspensión de operaciones vinculadas a la acuicultura marina en la zona, particularmente aquellas asociadas a la empresa Martec, cuya actividad generaba una parte importante del movimiento marítimo en esta terminal.

En consecuencia, la caída observada en el número de arribos debe interpretarse principalmente como el resultado de cambios operativos en una actividad económica específica, más que como una señal de deterioro estructural del tráfico marítimo del sistema portuario del Pacífico costarricense.



## 4. Movimiento de Contenedores

INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO

UNIDAD DE PLANIFICACION INSTITUCIONAL

REPORTE: Movimiento de contenedores

PERIODO: 2024 - 2025

AÑO	TAMAÑO	EXPORTACION		IMPORTACION		TOTAL
		LLENOS	VACIOS	LLENOS	VACIOS	
2024	20 PIES	3 429.00	10 908.00	14 850.00	6.00	29 193.00
	40 PIES	37 301.00	36 175.00	77 346.00	6 533.00	157 355.00
<b>TOTAL 2024</b>		<b>40 730.00</b>	<b>47 083.00</b>	<b>92 196.00</b>	<b>6 539.00</b>	<b>186 548.00</b>
2025	20 PIES	3 303.00	10 956.00	14 687.00	0.00	28 946.00
	40 PIES	33 862.00	41 071.00	69 828.00	6 068.00	150 829.00
<b>TOTAL 2025</b>		<b>37 165.00</b>	<b>52 027.00</b>	<b>84 515.00</b>	<b>6 068.00</b>	<b>179 775.00</b>

### Movimiento total de contenedores

Año	Total contenedores
2024	186.548
2025	179.775

Variación:

-6.773 contenedores (-3,63%)

Se observa una disminución moderada del tráfico contenerizado, consistente con el comportamiento general del sistema portuario.

### Exportaciones

#### Contenedores llenos

Año	Exportación llenos
2024	40.730
2025	37.165

Variación:

-3.565 (-8,75%)

Esto indica una reducción en el número de contenedores cargados destinados a exportación.

## Contenedores vacíos

Año	Exportación vacíos
2024	47.083
2025	52.027

Variación:

+4.944 (+10,50%)

Este es uno de los elementos más interesantes del cuadro.

El aumento de contenedores vacíos en exportación indica que las navieras están reposicionando equipos hacia el país o hacia rutas exportadoras, lo cual ocurre cuando:

- hay mayor demanda futura de exportación
- se busca equilibrar el flujo de contenedores
- las rutas marítimas se ajustan logísticamente

En términos logísticos, este fenómeno se conoce como *repositioning* de contenedores.

## Importaciones

### Contenedores llenos

Año	Importación llenos
2024	92.196
2025	84.515

Variación:

-7.681 (-8,33%)

Se observa una disminución significativa en el movimiento de contenedores llenos de importación.

Esto puede estar asociado a:

- ajustes en la demanda interna
- variaciones en el comercio exterior
- cambios en rutas marítimas regionales

## Contenedores vacíos

Año	Importación vacíos
2024	6.539
2025	6.068

Variación:

-471 (-7,20%)

La reducción en contenedores vacíos importados coincide con el aumento de contenedores vacíos exportados, lo que confirma ajustes en el balance logístico de equipos.

### Análisis por tamaño de contenedor

El tráfico está fuertemente dominado por contenedores de 40 pies, que representan la mayor parte del movimiento.

### Participación aproximada

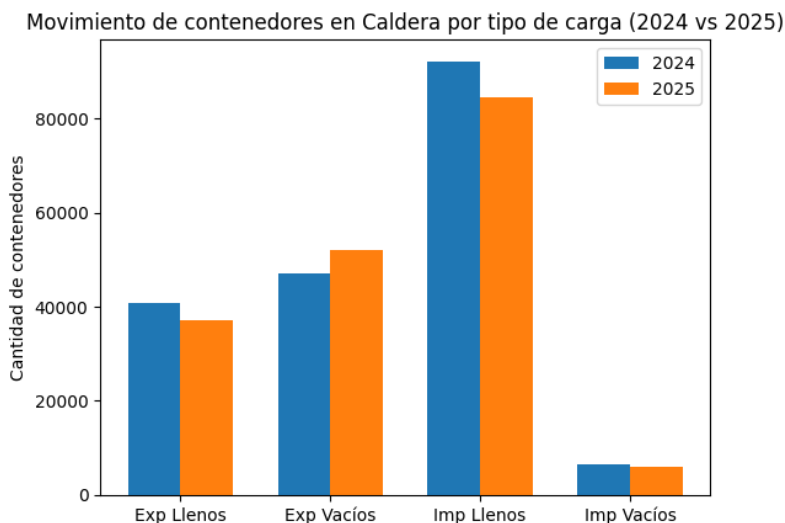
#### 2024

40 pies ≈ 84 % del total

#### 2025

40 pies ≈ 84 % del total

Esto refleja una tendencia global del transporte marítimo donde los contenedores de 40 pies son preferidos por su mayor eficiencia logística y mejor relación volumen/costo.



## **Cambios estructurales observados**

El análisis del cuadro revela tres comportamientos importantes:

- **Ajuste moderado del tráfico contenerizado**  
La reducción total de contenedores es relativamente pequeña, lo que indica estabilidad del sistema.
- **Reducción en importaciones**  
El descenso en contenedores llenos de importación sugiere una moderación en el flujo de mercancías hacia el país.
- **Reposicionamiento de contenedores vacíos**  
El aumento en contenedores vacíos exportados refleja una reconfiguración logística del sistema de transporte marítimo, donde las navieras redistribuyen equipos para equilibrar las rutas comerciales.

## **Interpretación logística**

El sistema portuario del Pacífico continúa funcionando como un nodo relevante para el comercio exterior del país.

Sin embargo, los datos evidencian ajustes en el balance de flujos logísticos:

- menor volumen de importaciones contenerizadas
- mayor reposicionamiento de equipos
- estabilidad general del tráfico contenerizado

Estos patrones son consistentes con las dinámicas observadas en el transporte marítimo internacional, donde las navieras optimizan sus redes mediante ajustes en rutas, tamaños de buques y distribución de contenedores.

El movimiento de contenedores durante el periodo 2024-2025 muestra una leve contracción en el volumen total, acompañada de cambios en la estructura logística del tráfico.

Destaca particularmente el aumento en el movimiento de contenedores vacíos en exportación, lo cual evidencia procesos de reposicionamiento de equipos dentro de las redes marítimas.

Este comportamiento refleja ajustes operativos del sistema logístico y no necesariamente una reducción estructural en la actividad portuaria.

## 5. Movimiento en TEUs

### INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO

UNIDAD DE PLANIFICACION INSTITUCIONAL

REPORTE: Movimiento de contenedores en teu's

PERIODO: 2024 - 2025

ANO	EXPORTACION	IMPORTACION	TONELADAS
2024	161 289.00	182 614.00	343 903.00
2025	164 125.00	166 479.00	330 604.00

### Estabilidad relativa del tráfico contenerizado

Aunque el movimiento total de contenedores disminuye ligeramente, el sistema portuario mantiene una variación relativamente moderada (-3,87%) en TEUs.

Esto es coherente con lo observado en el movimiento total de carga, donde la reducción fue cercana al -3,12%.

En otras palabras:

- el volumen de carga
- el movimiento de contenedores
- y los TEUs

muestran tendencias similares, lo que indica consistencia en el comportamiento logístico del sistema.

### Crecimiento en TEUs de exportación

Uno de los aspectos más relevantes es que, aunque los contenedores llenos de exportación disminuyen, los TEUs de exportación aumentan 1,76%.

Esto ocurre porque los contenedores utilizados para exportación en 2025 presentan:

- mayor proporción de contenedores de 40 pies
- mayor densidad de carga

Recordemos del cuadro anterior que los contenedores de 40 pies dominan el tráfico.

Los contenedores de 40 pies equivalen aproximadamente a 2 TEUs, por lo que un cambio en la proporción de estos equipos impacta directamente en la medición en TEUs.

## **Reducción en TEUs de importación**

### **Año Importación TEUs**

2024 182.614

2025 166.479

Variación: -8,84 %

Este comportamiento coincide con lo observado en el cuadro anterior:

- disminuyen contenedores llenos de importación
- disminuyen contenedores vacíos de importación

Esto sugiere una reducción en el flujo de mercancías importadas, posiblemente asociada a:

- ajustes en el comercio exterior
- variaciones en la demanda interna
- reorganización de rutas marítimas.

## **Relación con el reposicionamiento de contenedores**

El cuadro anterior mostró un fenómeno importante, como lo es el aumento en contenedores vacíos exportados (+10,50%)

Cuando se combina esa información con el comportamiento de TEUs, la interpretación logística es clara:

Las navieras están reposicionando contenedores vacíos hacia otros mercados o rutas exportadoras.

Este proceso es común en el transporte marítimo y ocurre cuando las navieras deben equilibrar la disponibilidad de equipos en sus redes logísticas.

## **Relación con el tamaño de los buques**

El análisis previo sobre TRB y arribos de buques mostró que:

- el número de buques disminuyó significativamente
- el tamaño promedio de los buques aumentó

Esto sugiere una consolidación de carga en embarcaciones de mayor capacidad, lo que puede influir directamente en la logística contenerizada.

Buques más grandes suelen:

- transportar mayor número de contenedores por escala
- reducir la frecuencia de escalas
- optimizar el uso de contenedores dentro de las rutas marítimas.

### **Lectura integrada del sistema portuario**

Al analizar conjuntamente:

- carga total
- contenedores
- TEUs
- tamaño de buques

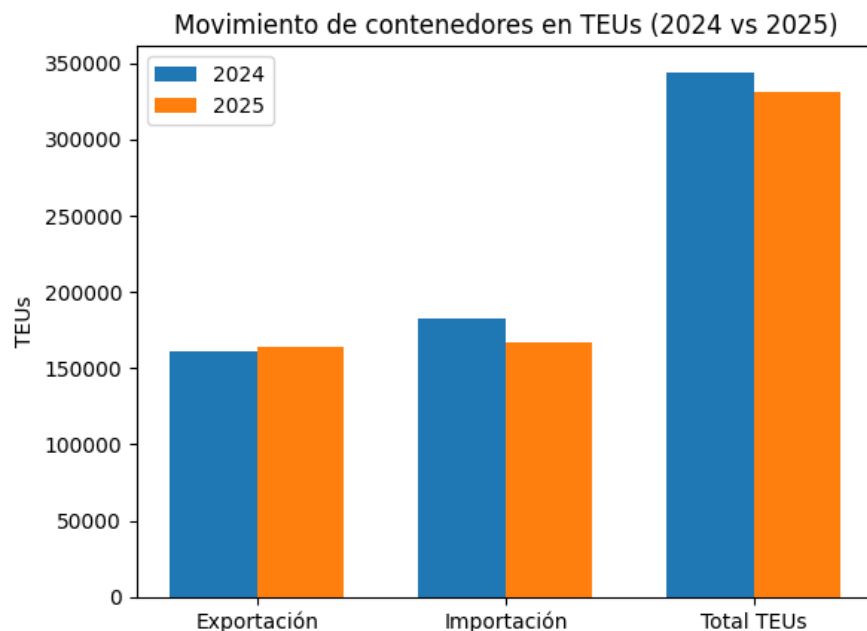
se identifican tres tendencias estructurales:

1. Estabilidad del volumen total de carga movilizada.
2. Ajustes en el comercio contenerizado, particularmente en importaciones.
3. Reorganización logística del tráfico marítimo, con mayor utilización de buques de mayor capacidad y redistribución de contenedores vacíos.

El análisis del movimiento en TEUs confirma que el sistema portuario del Pacífico mantiene una actividad relativamente estable, a pesar de las variaciones observadas en algunos indicadores operativos.

El crecimiento en los TEUs de exportación, combinado con el aumento en el reposicionamiento de contenedores vacíos, sugiere ajustes en la dinámica logística del comercio exterior, mientras que la reducción en importaciones refleja cambios en el flujo de mercancías hacia el país.

En conjunto, estos resultados son consistentes con las tendencias observadas en el transporte marítimo internacional, donde las navieras optimizan sus redes mediante el uso de buques de mayor tamaño, consolidación de carga y redistribución estratégica de contenedores.



## 6. Movilización de Carga Ro-Ro

### INSTITUTO COSTARRICENSE DE PUERTOS DEL PACIFICO

UNIDAD DE PLANIFICACION INSTITUCIONAL

REPORTE: Movilización de RO-RO

PERIODO: 2024 - 2025

ANO	CANTIDAD	TONELADAS
2024	49 261.00	79 521.77
2025	40 128.00	64 549.44

El movimiento de carga rodante muestra la siguiente variación:

Cantidad de unidades

2024: 49.261

2025: 40.128

Variación: -18,54%

Tonelaje movilizado

2024: 79.522 toneladas

2025: 64.549 toneladas

Variación: -18,83%

Estos resultados reflejan una disminución en el transporte de vehículos o maquinaria movilizados mediante este tipo de operación.

## **Evolución histórica del movimiento Ro-Ro (2020–2025)**

El análisis del movimiento Ro-Ro entre 2020 y 2025 permite identificar claramente cuatro fases en la dinámica de importación de vehículos en Costa Rica.

<b>Año</b>	<b>Unidades Ro-Ro</b>
2020	19.808
2021	29.110
2022	40.947
2023	46.424
2024	49.259
2025	40.128

### **1. Fase de contracción: pandemia (2020)**

El año 2020 marca el punto de partida de la serie en un contexto de fuerte disrupción económica global producto de la pandemia de COVID-19.

Durante este periodo se registraron 19.808 unidades Ro-Ro, el nivel más bajo de la serie.

La reducción responde a factores bien documentados en la economía internacional:

- interrupciones en cadenas de suministro
- caída del comercio mundial
- contracción del consumo
- incertidumbre financiera

En el caso del sector automotriz, la pandemia afectó tanto la producción mundial de vehículos como su distribución logística, provocando retrasos en entregas y escasez temporal de inventarios.

## **2. Fase de recuperación acelerada (2021–2022)**

A partir de **2021** se observa una recuperación significativa en el movimiento Ro-Ro.

2021: 29.110 unidades

2022: 40.947 unidades

Este crecimiento coincide con el proceso global de reactivación económica posterior a la pandemia, donde la normalización del comercio internacional y la recuperación del consumo impulsaron nuevamente la importación de vehículos.

Además, durante estos años se registraron fenómenos globales que influyeron en la demanda de automóviles:

- mayor liquidez en economías domésticas
- tasas de interés relativamente bajas
- reactivación del crédito automotriz
- normalización progresiva de las cadenas de suministro

## **3. Fase de expansión del mercado automotriz (2023–2024)**

El crecimiento continúa durante 2023 y 2024, alcanzando el punto máximo de la serie.

2023: 46.424 unidades

2024: 49.259 unidades

Este comportamiento coincide con información del sector automotor en Costa Rica que señala que 2024 fue uno de los años más fuertes en importación de vehículos nuevos, impulsado por factores como:

- amplia oferta de modelos
- fuerte competencia entre marcas
- condiciones favorables de financiamiento
- eventos comerciales como Expomóvil, que actúan como dinamizadores del mercado.

En este periodo el mercado automotriz costarricense experimentó un crecimiento sostenido, reflejado directamente en el aumento del flujo Ro-Ro.

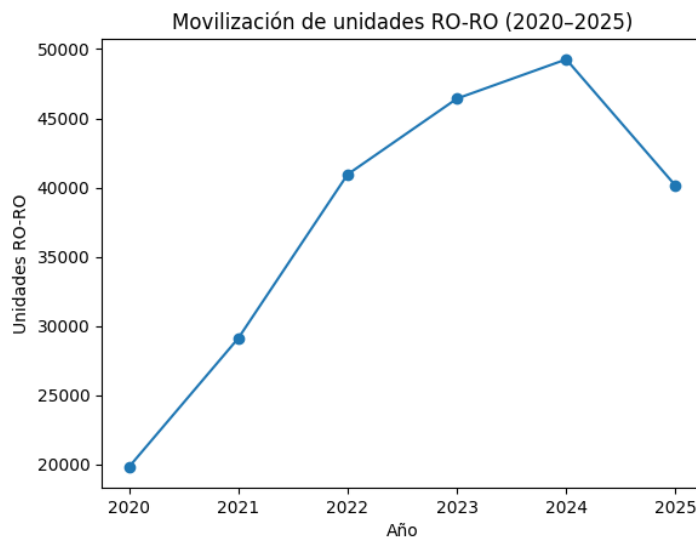
#### 4. Fase de ajuste o normalización (2025)

En 2025 el movimiento Ro-Ro registra una disminución significativa:

2025: 40.128 unidades

Esto representa una reducción de aproximadamente 18,54% respecto a 2024.

No obstante, este nivel continúa siendo muy superior al registrado durante la pandemia y los primeros años de recuperación, lo que sugiere que el comportamiento observado en 2025 corresponde más a una normalización del mercado automotriz que a una contracción estructural.



#### Interpretación económica del ciclo 2020–2025

El comportamiento de la serie permite identificar un ciclo completo del mercado automotor vinculado al contexto económico global:

##### **Pandemia (2020)**

↓ caída abrupta de importaciones

##### **Recuperación económica (2021–2022)**

↑ crecimiento acelerado

##### **Expansión del mercado (2023–2024)**

↑ máximos históricos

##### **Ajuste del mercado (2025)**

↓ moderación tras el crecimiento previo

Este tipo de patrón es común en sectores sensibles al crédito y al consumo duradero, como el automotriz.

### **Relación con el comportamiento observado en el sistema portuario**

Al comparar la evolución histórica con los resultados del sistema portuario analizado en 2025, se observa que la reducción del movimiento Ro-Ro se produce después de varios años consecutivos de crecimiento.

Esto sugiere que el comportamiento del indicador podría responder a:

- ajustes en el ciclo de importación de vehículos
- normalización del mercado tras niveles elevados de demanda
- cambios en inventarios del sector automotor
- redistribución logística en el ingreso de vehículos al país.

La disminución registrada en el movimiento de carga Ro-Ro durante el año 2025 debe interpretarse dentro de un contexto de ajuste posterior a un periodo de expansión del mercado automotor, más que como una señal de deterioro estructural del comercio asociado a este segmento. En los años posteriores a la pandemia se observó un crecimiento sostenido en la importación de vehículos, impulsado por factores como la recuperación de la demanda interna, mejores condiciones de financiamiento y variaciones favorables en el tipo de cambio. En este contexto, el comportamiento observado en 2025 puede responder a un proceso de normalización del mercado luego del crecimiento experimentado en los años anteriores.

Adicionalmente, el análisis histórico del movimiento Ro-Ro evidencia un elemento relevante para la interpretación de este indicador: las operaciones de exportación Ro-Ro prácticamente desaparecen después del año 2020, lo que implica que el flujo de carga rodada registrado en el sistema portuario del Pacífico se encuentra fuertemente concentrado en la importación de vehículos y equipos rodantes. Esta característica convierte al indicador Ro-Ro en un proxy altamente representativo del comportamiento del mercado automotor nacional, ya que las variaciones en este tipo de carga reflejan de manera directa los cambios en la demanda interna de vehículos.

En consecuencia, el comportamiento del movimiento Ro-Ro observado en el periodo analizado debe interpretarse principalmente como un reflejo de la dinámica del consumo automotriz en Costa Rica, más que como un indicador de cambios estructurales en el comercio marítimo asociado a este tipo de carga.

## 7. Interpretación general y conclusiones

El análisis conjunto de los indicadores operativos del sistema portuario del Pacífico costarricense evidencia que durante el año 2025 se registraron ajustes en la dinámica del tráfico marítimo, reflejados principalmente en la reducción del número de buques atendidos y en la disminución de algunos indicadores específicos de movilización de carga, particularmente en el segmento de carga Ro-Ro.

No obstante, el volumen total de carga movilizada presenta una disminución relativamente moderada en comparación con la reducción observada en el número de arribos. Este comportamiento sugiere que parte del comercio marítimo continúa concentrándose en un menor número de escalas, pero con embarcaciones de mayor capacidad y mayor volumen de carga por buque.

En este contexto, el Puerto de Caldera continúa consolidándose como el principal nodo logístico del Pacífico costarricense, concentrando la mayor parte del movimiento de carga del sistema portuario. El análisis del tamaño de las embarcaciones atendidas, medido mediante el Tonelaje de Registro Bruto (TRB), evidencia que la reducción en el número de arribos en esta terminal se acompaña de un incremento en el tamaño promedio de los buques atendidos. Este comportamiento es consistente con las tendencias observadas en el transporte marítimo internacional, donde las navieras optimizan sus operaciones mediante el uso de embarcaciones de mayor capacidad y una menor frecuencia de escalas.

Por otra parte, el comportamiento del Puerto de Quepos presenta una dinámica distinta dentro del sistema portuario. La disminución en el número de buques atendidos en esta terminal se encuentra principalmente asociada a cambios en la actividad económica local, particularmente a la reducción o suspensión de operaciones vinculadas a la acuicultura marina que generaban una parte importante del movimiento marítimo y de carga en este puerto.

En consecuencia, el análisis integral del sistema portuario sugiere que las variaciones registradas en los indicadores de actividad durante el periodo analizado no responden a una única causa, sino a la combinación de distintos factores, entre los que destacan:

- procesos de consolidación logística en el transporte marítimo internacional, que favorecen la operación de buques de mayor tamaño y menor frecuencia de escalas; y
- cambios en las dinámicas productivas locales, que inciden directamente en la actividad de determinadas terminales portuarias.

En términos generales, a pesar de las variaciones observadas en algunos indicadores operativos, el sistema portuario del Pacífico costarricense mantiene niveles de actividad relativamente estables y continúa desempeñando un papel fundamental en la movilización del comercio exterior del país.

## 8. Referencias bibliográficas

- Banco Central de Costa Rica (BCCR). *Indicadores económicos y series estadísticas de tipo de cambio y actividad económica.*
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). *Estadísticas portuarias y Sistema de Información Portuaria de América Latina y el Caribe.*
- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD). *Review of Maritime Transport.*
- Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica (PROCOMER). *Estadísticas de comercio exterior.*
- Cámara de Importadores de Vehículos y Maquinaria (AIVEMA). *Reportes del mercado automotor y estadísticas del evento Expomóvil.*
- Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP). *Registros estadísticos operativos del sistema portuario del Pacífico.*
- Organización Marítima Internacional (IMO). *Estudios y estadísticas sobre transporte marítimo y evolución de flotas.*