

Radars Logístico de Chile

observatorio
logístico

INTRODUCCIÓN	05
METODOLOGÍA	07
CONTEXTO PAÍS	08
Los desafíos intrínsecos de Chile para la logística	08
1. IMPORTANCIA DEL SECTOR LOGÍSTICO	11
• Aporte al PIB del sector logístico	11
2. DESEMPEÑO DEL COMERCIO EXTERIOR	14
• Flujo de Importaciones y Exportaciones	14
• Importaciones, Exportaciones y Principales Socios Comerciales	16
• Estadísticas Portuarias	21
3. ESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD DEL SECTOR LOGÍSTICO	23
• Empresas del sector logístico	23
• Trabajadores del sector logístico	27
• Nivel educacional del sector logístico	31
• Medioambiente	33



Propiedad intelectual y licencia de uso © 2026 Fundación Chilena de Eficiencia Logística

Esta obra, incluyendo sus textos, análisis, visualizaciones, selección de indicadores, metodología y diseño editorial, se encuentra protegida por la Ley N° 17.336 sobre Propiedad Intelectual.

Se publica bajo licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional (CC BY 4.0), salvo que se indique expresamente lo contrario. Usted es libre de compartir, copiar, redistribuir, adaptar, remezclar y transformar el material para cualquier propósito, incluso comercial, siempre y cuando otorgue el crédito adecuado a la Fundación Conecta Logística, proporcione un enlace a la licencia e indique si se han realizado cambios al material original.

Los datos, bases, mapas, logotipos, marcas, imágenes y materiales de terceros citados o utilizados en este informe se rigen por sus propias condiciones de uso. La mención de fuentes públicas, instituciones colaboradoras o proveedores de información no implica patrocinio, aprobación ni cotitularidad sobre la obra final.

Cita sugerida: Fundación Conecta Logística (2026). Radar Logístico de Chile. Observatorio Logístico.

Radar Logístico de Chile

El Radar Logístico de Chile es un informe elaborado por el equipo de Conecta Logística.

Autoría:

PATRICIO MIÑO GUAJARDO
Analista de Inteligencia de Datos

MAURICIO CASANOVA GALLI
Director de Inteligencia de Datos

Equipo Editorial:

MABEL LEVA HENRÍQUEZ
Directora ejecutiva

MARGARITA AMAYA TORRES
Directora de Gestión Corporativa

CARLOS ÁVILA GOROSTIAGA
Director de Innovación y Vinculación con el Medio

VÍCTOR TORO LARA
Gestor de Proyectos de Inteligencia de Datos

MARCO VÁLDES PAILLAQUEO
Gestor de Comunicaciones y Marketing



Este reporte elaborado por Conecta Logística contribuye, con sentido estratégico, a la toma de decisiones en un sector que constituye un pilar habilitante del desarrollo económico del país. La información que aquí se expone proviene principalmente del Observatorio Logístico, una iniciativa de colaboración técnica permanente entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) y Conecta Logística, que refleja el compromiso del Estado con el fortalecimiento de capacidades basadas en evidencia.

Los antecedentes contenidos en este informe —que abarcan desde el aporte a nuestra economía hasta el desempeño ambiental y laboral— permiten dimensionar con claridad que la logística trasciende el ámbito del transporte, configurándose como un ecosistema complejo que representa aproximadamente el 4% del PIB nacional y genera un efecto multiplicador de 2,5 dólares por cada dólar invertido.

Los desafíos que impone nuestra geografía, con más de 4.000 kilómetros de extensión, junto con la alta concentración de la actividad en la zona central, plantean una necesidad país ineludible. En este contexto, contar con información centralizada y estandarizada a través del Observatorio Logístico, resulta fundamental para el diseño e implementación de políticas públicas eficaces. Sin embargo, avanzar hacia un desarrollo territorial más equitativo y eficiente exige dar un paso adicional: impulsar la creación de Observatorios Logísticos Regionales.

El fortalecimiento de capacidades de análisis a nivel local permitirá abordar con mayor precisión las brechas de infraestructura, mejorar la conectividad en zonas extremas y comprender las dinámicas propias de cada ecosistema regional. Este informe se enmarca en ese propósito, promoviendo el uso estratégico de la inteligencia de datos como herramienta clave para fortalecer la competitividad y sostenibilidad de Chile.

Martín Mackenna R.
Subsecretario de Transportes

INTRODUCCIÓN



El presente informe, elaborado por Conecta Logística, corresponde al primer informe de caracterización del sector logístico del país que analiza la composición y las tendencias del sector a través de la visualización de indicadores claves. El objetivo de este informe es entregar una herramienta que permita observar la evolución de estos indicadores, evidenciando las dinámicas que lo componen y de esta forma, facilitar la toma de decisiones estratégicas de los actores del sector logístico. Este sector constituye un componente estratégico de la economía chilena, al vincular directamente la eficiencia del comercio con la competitividad general de la producción y el transporte de bienes.

El aporte al Producto Interno Bruto (PIB) refleja la relevancia de la actividad logística y visibiliza no sólo su aporte, si no también la diversidad de servicios que la componen, que incluyen las actividades de transporte terrestre, aéreo, marítimo y ferroviario, almacenamiento, apoyo al transporte y servicios de mensajería. Medir la evolución de estos subsectores evidencia dinámicas de transformación, identificando qué actividades ganan o pierden relevancia a lo largo del tiempo.

La economía chilena, depende fuertemente de las dinámicas de comercio exterior y la logística no queda fuera de esta dependencia. Es por ello que el informe analiza los flujos de exportaciones e importaciones, desagregados por modos de transporte, destacando tanto la evolución del movimiento de la carga como la participación relativa de cada alternativa. Asimismo, se identifican los principales socios comerciales del país, considerando los intercambios a nivel monetario y de volumen de la carga, lo que permite una visión integral de los mercados más relevantes y la concentración de los flujos comerciales.

El ecosistema portuario es un pilar relevante de la logística de comercio exterior, por lo que su desempeño se analiza a partir de indicadores como el movimiento de carga, contenedores y TEU, así como los tiempos de ocupación de las naves, permitiendo evaluar la eficiencia operativa y la capacidad de los terminales portuarios para responder a la demanda del comercio exterior.

Por otro lado, en términos generales del sector, se examina la estructura de empresas, el tamaño y las actividades económicas predominantes, así como la evolución del empleo, la distribución por género y el nivel educativo de la fuerza laboral. Esto permite identificar la composición interna del sector, las brechas de género y la capacitación del personal, aspectos clave para la sostenibilidad y desarrollo del capital humano.

Finalmente, el desempeño medioambiental se visibiliza a través de la logística portuaria, con indicadores de consumo energético, emisiones de gases de efecto invernadero y los costos asociados por tonelada transferida. Estos indicadores permiten monitorear la eficiencia en el uso de recursos y el impacto ambiental, facilitando la toma de decisiones orientada a la sostenibilidad de las operaciones logísticas.

En conjunto, el informe ofrece una visión integral del sector logístico en Chile, combinando información económica, operativa, laboral y ambiental. De esta forma, se proporcionan herramientas para identificar tendencias, oportunidades de mejora y desafíos estratégicos para fortalecer la competitividad y sostenibilidad del sector.

METODOLOGÍA



El presente informe se construye a partir de la recopilación, integración y análisis de datos provenientes de múltiples fuentes de información, tanto públicas como privadas. Una parte significativa de estos antecedentes corresponde a los conjuntos de datos que sustentan el Observatorio Logístico. Este reporte amplía y profundiza dicho contenido mediante el uso de datos con mayor nivel de desagregación y otras fuentes que, por su naturaleza o tratamiento metodológico, no se encuentran íntegramente publicadas en el sitio. De esta forma, el informe no solo sintetiza la información existente, sino que también entrega una visión más detallada y analítica del sector, abriendo oportunidades para acceder a un mayor nivel de profundidad en los datos.

La metodología utilizada consiste en la identificación y selección de conjuntos de datos relevantes para la caracterización del sector logístico, los cuales son sometidos a procesos de limpieza, validación y estandarización. Posteriormente, estos datos son transformados y agregados con el objetivo de construir indicadores representativos de las distintas dimensiones analizadas en el informe. A partir de estos indicadores, se elaboran visualizaciones que permiten analizar la evolución temporal, las tendencias y las relaciones entre variables clave del sector, utilizando información hasta el año 2025. Este enfoque facilita la interpretación de la información y apoya la identificación de patrones relevantes para la toma de decisiones.

El informe presenta distintos tipos de visualizaciones con el fin de capturar de manera integral las dinámicas del sector. Entre estas, se incluyen gráficos con valores absolutos, indicadores de variación temporal y distribuciones porcentuales que permiten analizar tanto magnitudes como estructuras relativas. En el caso de los indicadores de variación temporal, estos se construyen como índices de base 100 respecto a un año de referencia, lo que facilita la comparación de tendencias en el tiempo. La selección de este año base no es uniforme para todas las series, sino que responde a la disponibilidad y naturaleza de los datos, considerando criterios como el inicio de la serie, cambios en la metodología de levantamiento o la necesidad de asegurar comparabilidad entre períodos. Adicionalmente, en caso de ser necesario, cada gráfico incorpora una nota metodológica específica que detalla los supuestos y definiciones en la construcción de los indicadores, con el objetivo de facilitar una correcta interpretación de los resultados.

CONTEXTO PAÍS

Los desafíos intrínsecos de Chile para la logística

Chile es un país de gran extensión longitudinal —cercano a los 4.300 km de norte a sur— y de un ancho promedio de 180 km. Esta singular configuración territorial genera desafíos logísticos estructurales: mover bienes y personas entre regiones implica recorrer largas distancias, enfrentar limitaciones de infraestructura y

planificar con precisión la distribución. La Figura 1, que compara la extensión de Chile con la de Europa continental, ayuda a dimensionar esta particularidad territorial que enfrenta retos de conectividad en un territorio mucho más estrecho y con condiciones geográficas variables.

Comparación del Largo Vertical: Chile vs Europa Continental

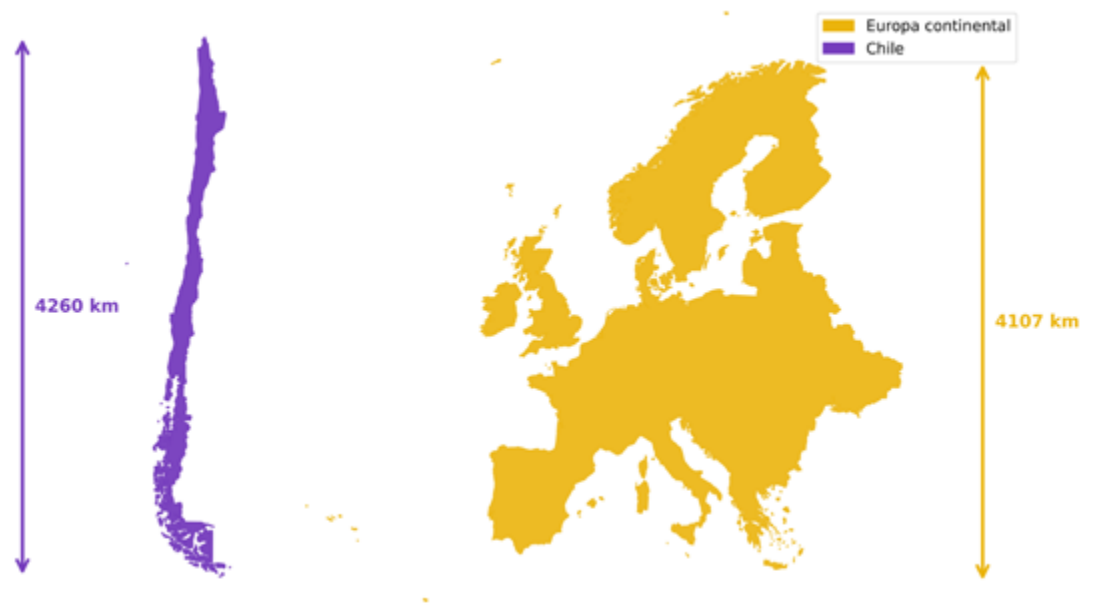


Figura 1.
Fuente: Elaboración propia basada en datos de Natural Earth (2024).

Además de su extensión, el país presenta un fuerte centralismo: gran parte de la actividad económica y administrativa se concentra en Santiago. Conectar las regiones desde la capital exige cubrir distancias significativas, y en el extremo austral incluso atravesar territorio argentino por vía

terrestre. Esto incrementa la complejidad operacional y tiene efectos directos en los tiempos de traslado. La Figura 2 muestra las distancias desde Santiago hacia cada capital regional, ilustrando cómo geografía y centralización se combinan para moldear la conectividad logística.

Distancia desde Santiago a las Capitales Regionales

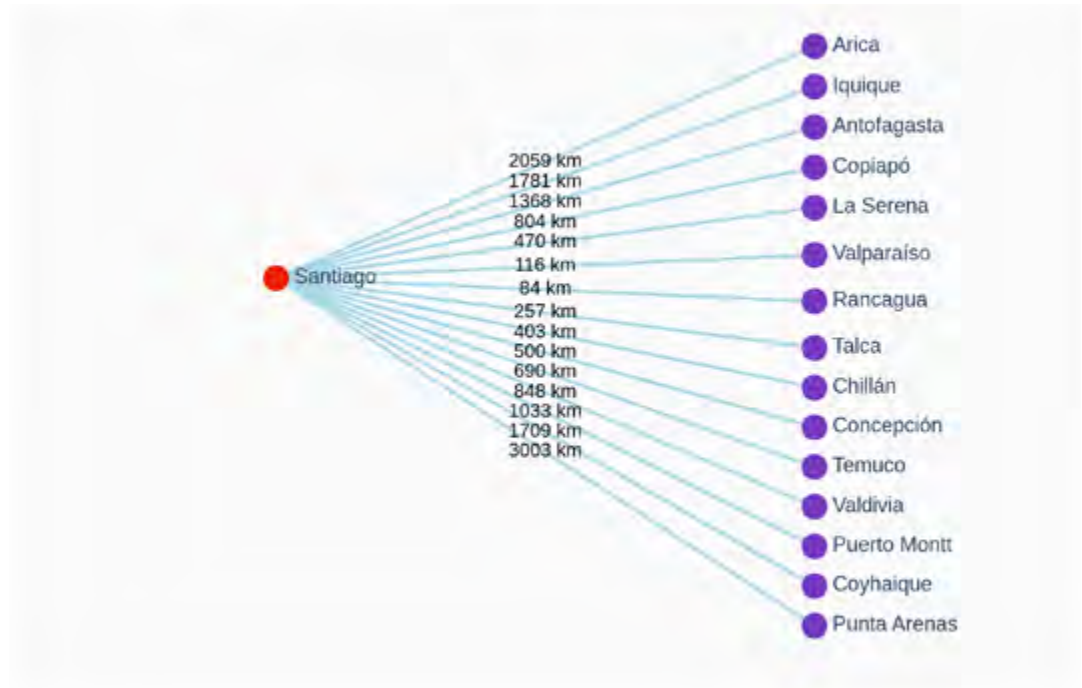


Figura 2.

Fuente: Dirección de vialidad, Ministerio de Obras Públicas.

Esta configuración territorial también se refleja en la distribución de la población y del PIB por región, ambos fuertemente concentrados en la zona central y, en particular, en la Región Metropolitana. Este patrón genera un doble desafío logístico: en las regiones más alejadas, la dispersión territorial obliga a planificaciones más cuidadosas para garantizar

abastecimiento eficiente, mientras que en la zona central la alta densidad dificulta la gestión de flujos masivos de bienes y personas. Las figuras 3 y 4 resumen esta concentración, destacando la importancia de considerar simultáneamente geografía, centralismo y estructura territorial en la planificación logística nacional.

Distribución de población censada por región



Figura 3.
Fuente: Censo 2024
(Población)

Nota: Distribución en base a
cifras publicadas en el censo.
Se presenta la escala de
población en millones.

PIB Regional de Chile



Figura 4.
Fuente: Banco Central de Chile.

Nota: Distribución en base a cifras publicadas respecto al año 2025

1. IMPORTANCIA DEL SECTOR LOGÍSTICO

APORTE AL PIB DEL SECTOR LOGÍSTICO

El sector logístico constituye un componente clave de la economía chilena, tanto por su vínculo directo con la competitividad del comercio como por su rol habilitador de la actividad productiva en general. Para dimensionar su importancia, la Figura 5 muestra la evolución de la participación en el PIB de distintos sectores económicos seleccionados —minería, comercio, transporte de pasajeros, comunicaciones y servicios básicos— junto con la logística. Este contraste permite situar a la logística

dentro del conjunto de actividades relevantes para el país, evidenciando cómo ha variado su peso relativo a lo largo del tiempo. El aporte del sector logístico es cuantificado en un valor agregado aproximado del 4% del PIB. Su estructura interconectada con el resto de sectores productivos, le confiere un impacto multiplicador en la economía del país en 2,5 dólares por cada dólar invertido en logística.

Participación en el PIB de sectores seleccionados

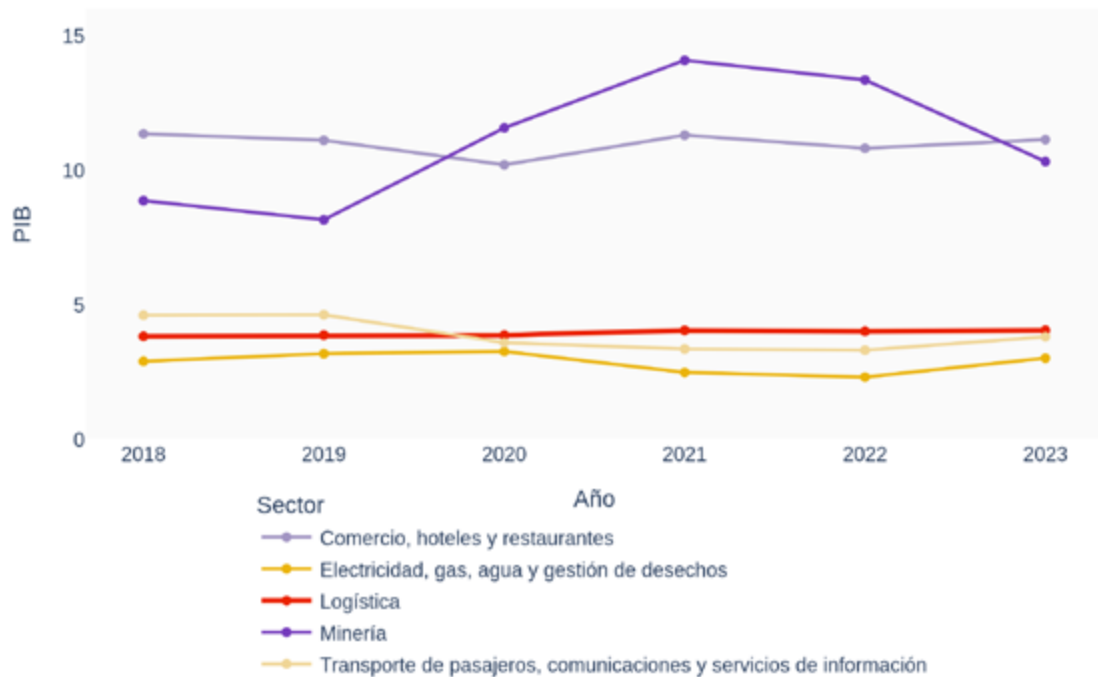


Figura 5.
Fuente: Conecta Logística

Metodología: Cálculo realizado a partir de la información disponible y más reciente en la Matriz Insumo Producto del Banco Central, considerando las actividades económicas relacionadas al sector logístico.

Sumado a lo anterior, también es necesario comprender cómo se distribuye la actividad al interior de la propia logística. La Figura 6 presenta la participación relativa de las distintas actividades económicas que componen el sector lo-

gístico en el año más reciente disponible. Este desglose permite identificar los subsectores más significativos y su aporte relativo, reflejando la diversidad de servicios que confluyen bajo el concepto de logística.

Aporte al PIB logístico por actividad - 2023

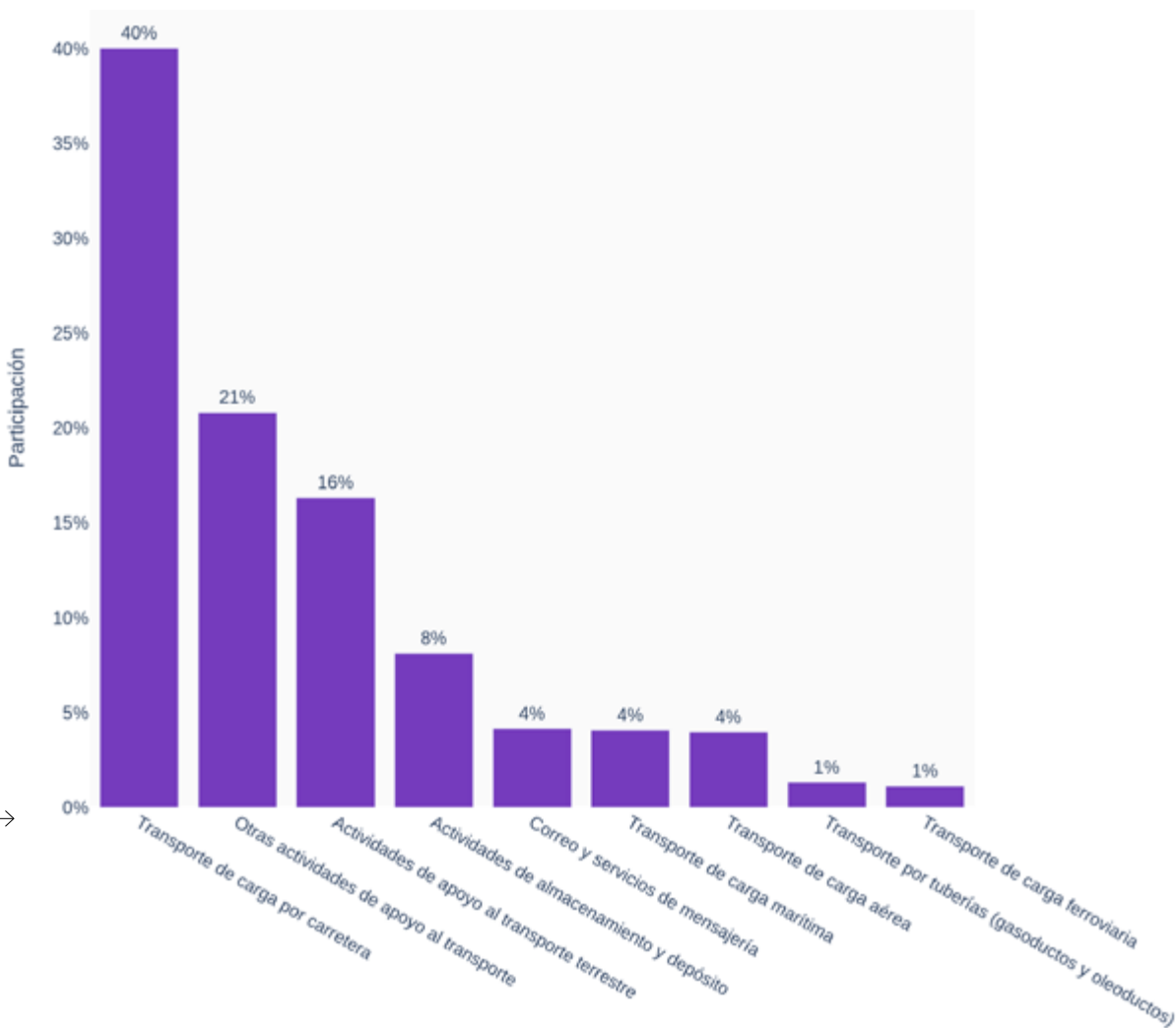


Figura 6.
Fuente: Conecta Logística

Metodología: Cálculo realizado a partir de la información disponible en la Matriz Insumo Producto del Banco Central, considerando las actividades económicas relacionadas al sector logístico.

Nota: Los porcentajes están redondeados a número entero.

Finalmente, la Figura 7 muestra la evolución temporal de esa composición interna. Observar estos cambios resulta fundamental para comprender las dinámicas de

transformación del sector, identificando qué actividades ganan o pierden relevancia dentro del sector a lo largo de los años.

Proporción de aporte al PIB de sector logístico por actividad

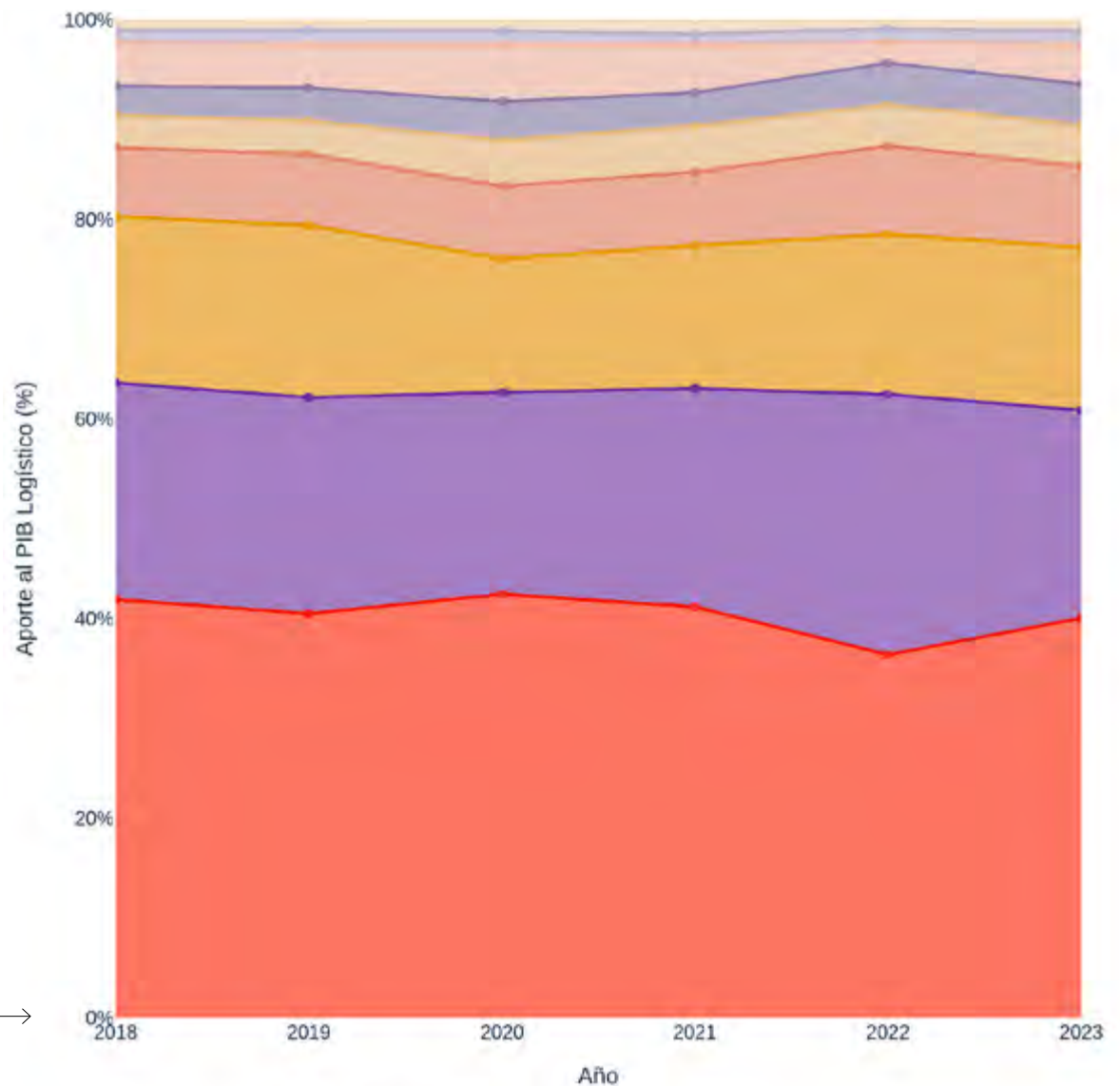


Figura 7.
Fuente: Conecta Logística

Metodología: Cálculo realizado a partir de la información disponible en la Matriz Insumo Producto del Banco Central, considerando las actividades económicas relacionadas al sector logístico.

2. DESEMPEÑO DEL COMERCIO EXTERIOR

FLUJO DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES

El comercio exterior chileno ha mostrado una evolución dinámica en los últimos años, con variaciones tanto en las exportaciones como en las importaciones. La Figura 8 compara la trayectoria de ambos flujos en términos de volumen (toneladas

transferidas), utilizando 2018 como año base (=100). Esta representación permite observar los ciclos de crecimiento y contracción del movimiento de carga internacional, así como las diferencias en la evolución relativa de cada flujo.

Índice de variación del volumen de carga de comercio exterior



Figura 8.
Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

Metodología: Cálculo realizado a partir de la información disponible en los Anuarios Estadísticos de Comercio Exterior.

Además de la visión agregada, es relevante identificar la variación en el flujo a través de los distintos modos de transporte utilizados en el comercio exterior. La Figura 9 presenta el índice de variación del volumen de carga de exportación, des-

agregado por modo de transporte y con base 2018 (=100). Esto facilita comparar la evolución relativa de cada alternativa de transporte empleada en las exportaciones durante el período.

Índice de variación del volumen de carga de exportación por modo de transporte

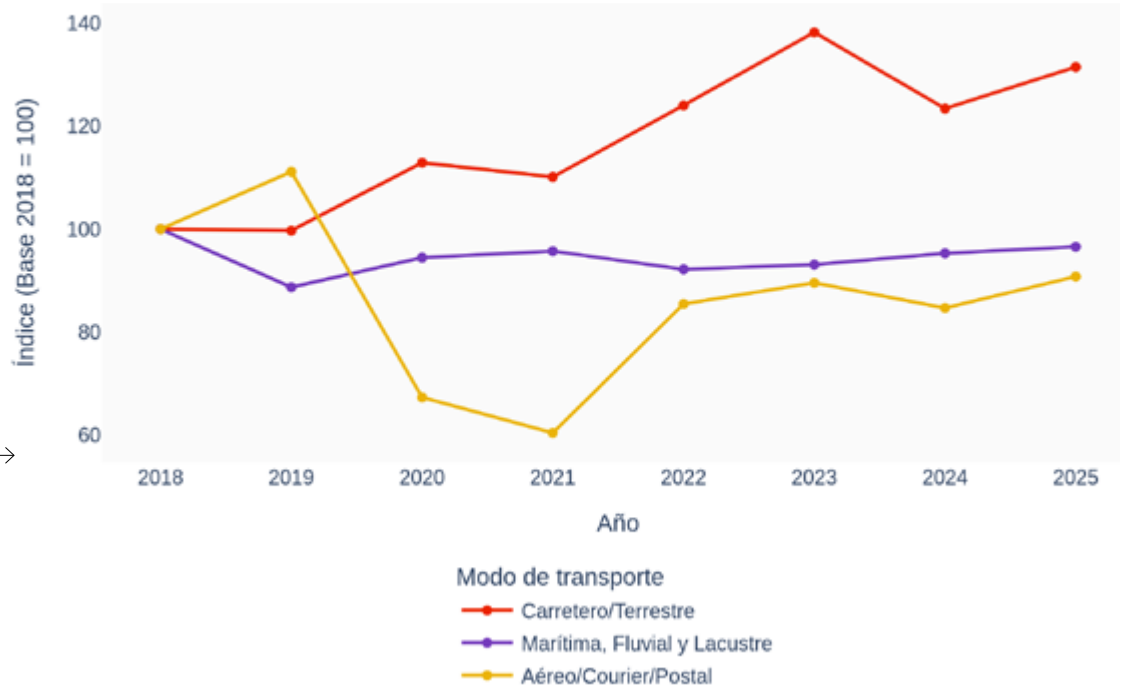


Figura 9.

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

Metodología: Cálculo realizado a partir de la información disponible en los Anuarios Estadísticos de Comercio Exterior.

De forma análoga, la Figura 10 muestra la evolución del volumen importado según modo de transporte, también a través de un índice con base 2018 (=100). Este gráfico

permite visualizar cómo ha variado la participación relativa de los diferentes medios utilizados en las importaciones a lo largo del tiempo.

Índice de variación del volumen de carga de importación por modo de transporte

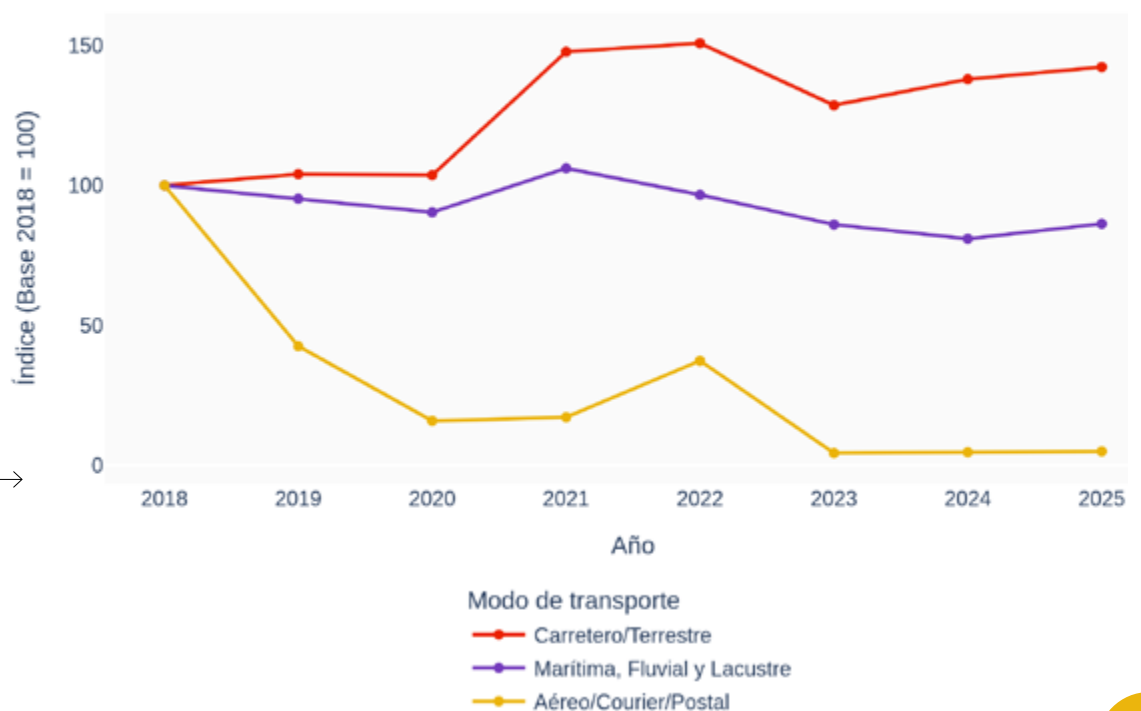


Figura 10.

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

Metodología: Cálculo realizado a partir de la información disponible en los Anuarios Estadísticos de Comercio Exterior.

IMPORTACIONES, EXPORTACIONES Y PRINCIPALES SOCIOS COMERCIALES

El análisis de los flujos comerciales no estaría completo sin considerar el rol de los principales socios comerciales. La Tabla 1 identifica los 10 principales destinos de las exportaciones chilenas en términos de valor monetario, mientras que la Figura 11 muestra cómo ha evolucionado el

intercambio en términos de monto FOB producto de las exportaciones hacia los 5 principales mercados del último año. Esta doble perspectiva permite identificar tanto el peso relativo de cada socio como su dinamismo en el tiempo.

Top 10 socios comerciales de exportaciones chilenas - 2025

Posición	País	Monto FOB (Millones US\$)	Participación
1	CHINA	39.016	36,1%
2	ESTADOS UNIDOS DE AMERICA	18.127	16,8%
3	JAPON	8.517	7,9%
4	BRASIL	4.856	4,5%
5	COREA DEL SUR	4.799	4,4%
6	INDIA	3.974	3,7%
7	PAISES BAJOS	2.140	2,0%
8	PERU	2.045	1,9%
9	ESPAÑA	2.040	1,9%
10	MEXICO	1.945	1,8%

Tabla 1.

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

Metodología: Cálculo realizado a partir de información de registros de Declaración de Salida (DUS) del Servicio Nacional de Aduanas.

Nota: Entiéndase FOB como el valor de la mercancía en el puerto de salida, sin incluir flete ni seguro internacional.

Índice de variación de exportaciones (US\$ FOB) - Top 5 países 2025

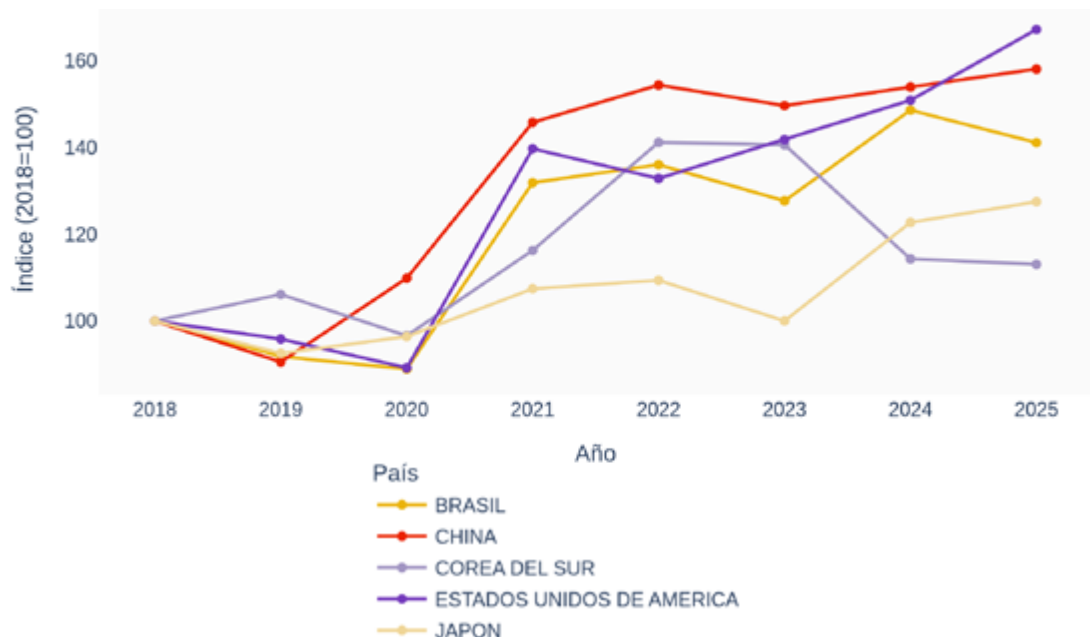


Figura 11.

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

Metodología: Cálculo realizado a partir de información de registros de Declaración de Salida (DUS) del Servicio Nacional de Aduanas.

Además del valor monetario, es importante considerar el volumen físico de las exportaciones. La Tabla 2 presenta los 10 principales destinos en términos de toneladas, complementando el análisis con una visión de los mercados que concen-

tran la mayor carga movilizada. La Figura 12, a su vez, permite observar cómo han variado los flujos en el tiempo de los 5 países con mayor movimiento, cerrando el análisis con una visión tanto monetaria como de volumen.

Top 10 países con mayor movimiento de carga en exportaciones - 2025

Posición	País	Toneladas	Participación
1	CHINA	29.272.065	43,8%
2	ESTADOS UNIDOS DE AMERICA	4.223.661	6,3%
3	JAPON	2.814.874	4,2%
4	BRASIL	4.856	4,5%
5	COREA DEL SUR	2.461.770	3,7%
6	BAHREIN	1.734.000	2,6%
7	MEXICO	1.379.043	2,1%
8	PERU	1.269.805	1,9%
9	INDIA	1.236.273	1,9%
10	PAISES BAJOS	840.699	1,3%

Tabla 2.

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

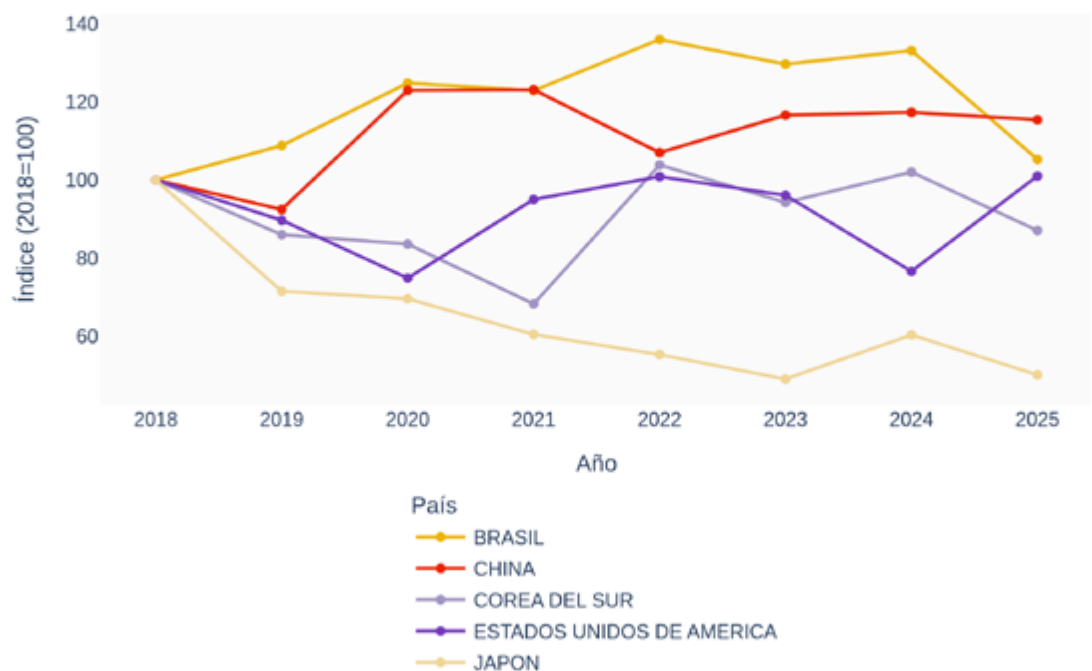
Metodología: Cálculo realizado a partir de información de registros de Declaración de Salida (DUS) del Servicio Nacional de Aduanas.

Figura 12.

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

Metodología: Cálculo realizado a partir de información de registros de Declaración de Salida (DUS) del Servicio Nacional de Aduanas.

Índice de variación de exportaciones (toneladas) - Top 5 países 2025



En términos operacionales, también es importante conocer como varían los volúmenes de carga a lo largo del año y sus diferencias respecto a las tendencias estacionales vistas en los últimos años. La

Figura 13 presenta un análisis de la estacionalidad de las toneladas exportadas y como se compara el último año de registro respecto a la media de los 5 años previos.

Estacionalidad: Exportaciones 2025 vs Promedio 5 años anteriores

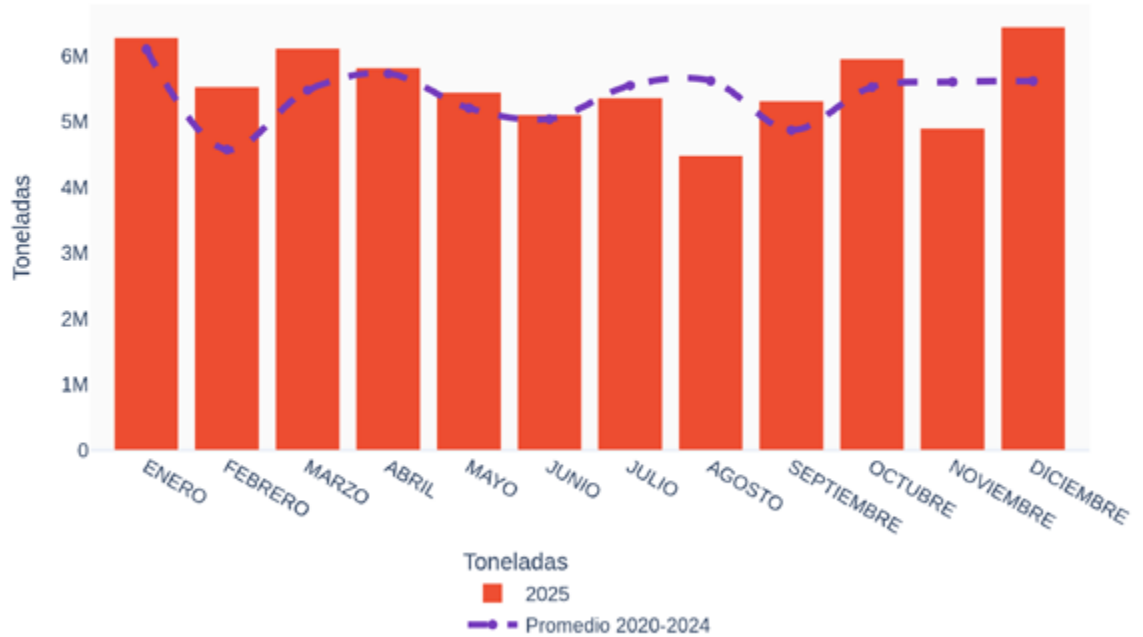


Figura 13.

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

Metodología: Cálculo realizado a partir de información de registros de Declaración de Salida (DUS) del Servicio Nacional de Aduanas.

En el caso de las importaciones, la Tabla 3 presenta los principales países de origen según monto CIF, mientras que la Figura 14 muestra la evolución de dichos flujos desde 2018, para los 5 principales impor-

tadores en términos monetarios del último año de registro. Esta clasificación permite identificar los socios comerciales más relevantes y dimensionar su peso relativo dentro del comercio exterior chileno.

Top 10 socios comerciales de importaciones chilenas - 2025

Posición	País	Monto CIF (Millones US\$)	Participación
1	CHINA	23.817	27,4%
2	ESTADOS UNIDOS DE AMERICA	15.761	18,1%
3	BRASIL	7.841	9,0%
4	ARGENTINA	6.844	7,9%
5	ALEMANIA	3.065	3,5%
6	ESPAÑA	2.129	2,4%
7	PERU	2.122	2,4%
8	JAPON	1.821	2,1%
9	VIETNAM	1.744	2,0%
10	MEXICO	1.699	2,0%

Tabla 3.

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

Metodología: Cálculo realizado a partir de información de registros de Declaración de Ingreso (DIN) del Servicio Nacional de Aduanas.

Nota: Entiéndase CIF como el valor de la mercancía que incluye costo, seguro y flete hasta el puerto de destino.

**Índice de variación de importaciones (US\$ CIF) -
Top 5 países 2025**

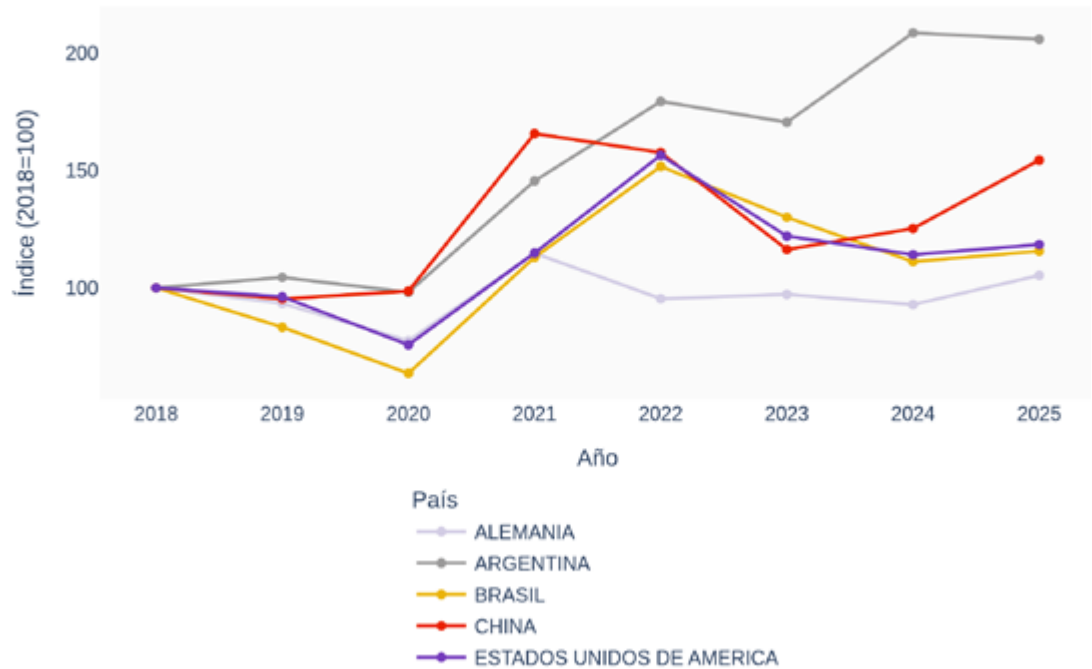


Figura 14.

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

Metodología: Cálculo realizado a partir de información de registros de Declaración de Ingreso (DIN) del Servicio Nacional de Aduanas.

El análisis previo se enriquece con la Tabla 4 de importaciones por toneladas y la Figura 15, que presenta a los países que aportan mayores volúmenes de carga. Los valores se expresan en toneladas y permiten identificar cuáles son los socios

comerciales que concentran la mayor cantidad de mercancías ingresadas al país, ofreciendo una perspectiva complementaria a la medición en montos CIF y permitiendo comprender de mejor manera la estructura de la cadena de importaciones.

Top 10 países con mayor movimiento de carga en importaciones - 2025

Posición	País	Toneladas	Participación
1	ARGENTINA	12.923.417	20,6%
2	ESTADOS UNIDOS DE AMERICA	12.400.115	19,7%
3	CHINA	9.781.844	15,6%
4	BRASIL	6.100.049	9,7%
5	COLOMBIA	4.684.766	7,5%
6	PERU	2.641.738	4,2%
7	COREA DEL SUR	1.893.149	3,0%
8	PARAGUAY	1.534.721	2,4%
9	TRINIDAD Y TOBAGO	1.357.876	2,2%
10	ECUADOR	1.261.665	2,0%

Tabla 4.

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

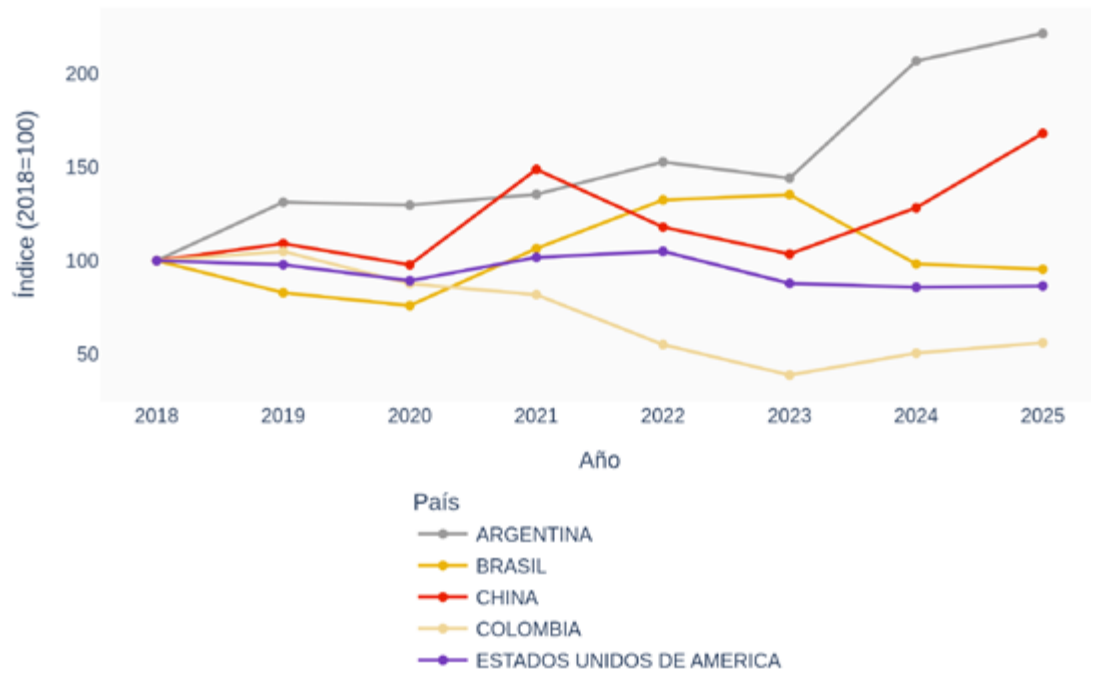
Metodología: Cálculo realizado a partir de información de registros de Declaración de Ingreso (DIN) del Servicio Nacional de Aduanas.

Índice de variación de importaciones (toneladas) - Top 5 países 2025

Figura 15.

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

Metodología: Cálculo realizado a partir de información de registros de Declaración de Ingreso (DIN) del Servicio Nacional de Aduanas.



Además, al igual que en la sección de exportaciones, para terminar de complementar el análisis y evaluar las diferencias del último año de operación registrado,

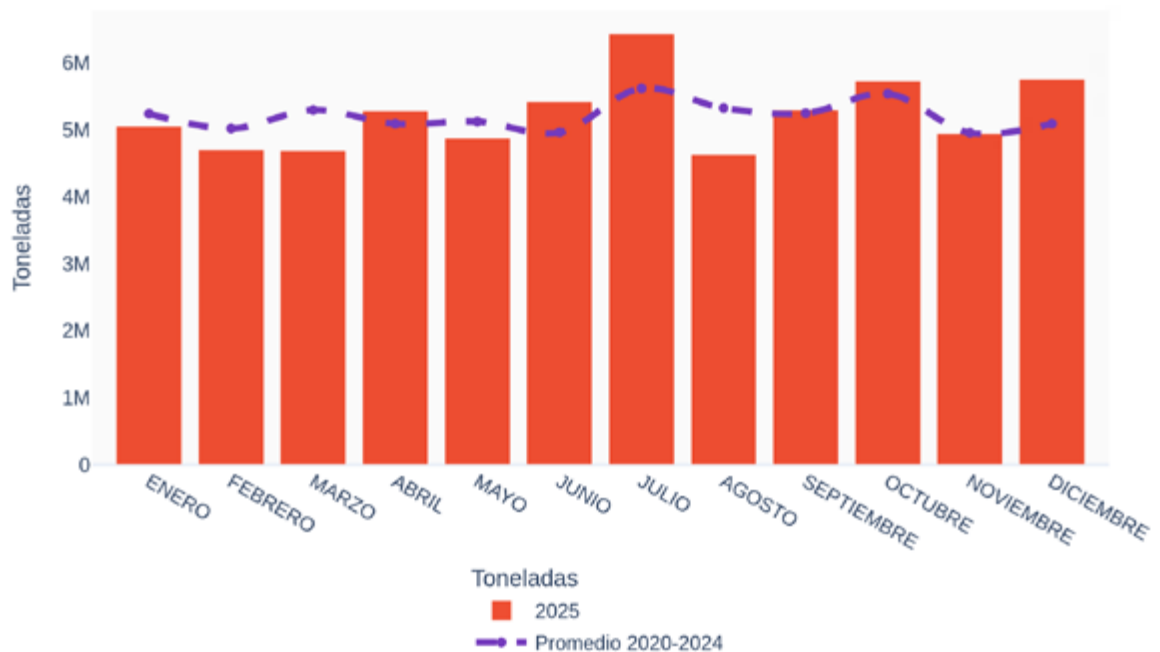
las toneladas importadas y como se compara el último año de registro respecto a la media de los 5 años previos, a través de las estadísticas mensuales de niveles de carga.

Estacionalidad: Importaciones 2025 vs Promedio 5 años anteriores

Figura 16.

Fuente: Servicio Nacional de Aduanas

Metodología: Cálculo realizado a partir de información de registros de Declaración de Ingreso (DIN) del Servicio Nacional de Aduanas.



ESTADÍSTICAS PORTUARIAS

El comercio exterior chileno se da principalmente por la vía marítima, de tal manera que resulta esencial monitorear su desempeño y evolución en el tiempo. En este contexto, la Figura 17 presenta la evolución de la carga movilizada (en toneladas) y el movimiento de contenedores (en boxes y TEU) en los puertos estatales,

todos expresados como índices con base 2016 = 100. Esto permite comparar la dinámica relativa de cada indicador bajo un mismo marco de referencia, facilitando la visualización de tendencias y la identificación de diferencias en el ritmo de crecimiento del movimiento portuario.

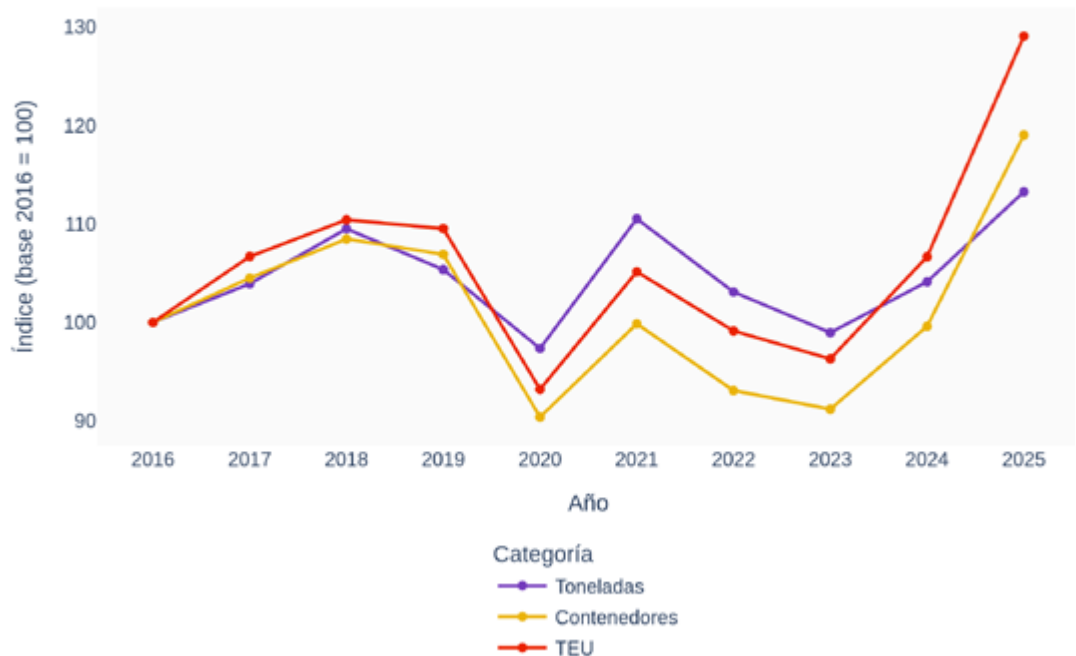
Figura 17.

Fuente: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Metodología: El cálculo se realiza a partir de datos que son reportados por las Empresas Portuarias Estatales en el Sistema de Información y Estadística Logístico Portuaria (SIELP).

Nota: Entiéndase TEU como la unidad de medida estándar equivalente a un contenedor de 20 pies utilizada para medir el movimiento o capacidad de los contenedores.

Variación anual de toneladas y contenedores en puertos estatales



Auspiciador destacado del Radar Logístico de Chile




**CONECTAMOS SOLUCIONES,
IMPULSAMOS EL FUTURO**

CONOCE MÁS EN WWW.DPWORLD.COM Y WWW.CISCHILE.CL


CL.SAI_COMERCIAL@DPWORLD.COM
CL.CIS_CUSTOMER.SERVICE@CISCHILE.COM

Complementariamente, la Figura 18 muestra el índice de variación en el tiempo de la ocupación promedio anual de las naves en puertos estatales, desagregado por tipo de carga y con base 2019 = 100. El indicador corresponde a una ocupación ponderada según la cantidad de naves atendidas, lo

que ofrece una visión más precisa del comportamiento operativo de cada segmento. Este enfoque permite comparar la evolución relativa entre distintos tipos de carga y observar cambios en la eficiencia de uso de la infraestructura portuaria durante el período analizado.

Variación del tiempo de ocupación promedio por tipo de carga en puertos estatales

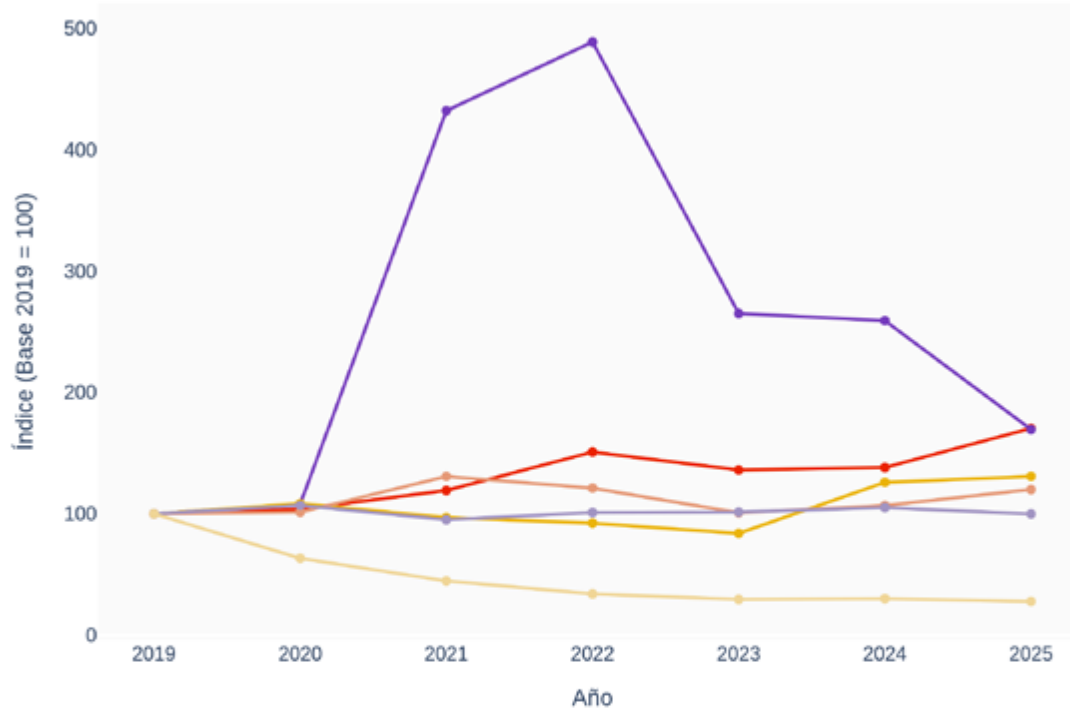


Figura 18.

Fuente: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Metodología: El cálculo se realiza a partir de datos que son reportados por las Empresas Portuarias Estatales en el Sistema de Información y Estadística Logística Portuaria (SIELP). El indicador se obtiene a partir de la agrupación de tiempos ocupación según el tipo de carga, ponderados por la cantidad de naves asociadas.

3. ESTRUCTURA Y SOSTENIBILIDAD DEL SECTOR LOGÍSTICO

EMPRESAS DEL SECTOR LOGÍSTICO

El análisis de la composición del sector logístico comienza con la evolución del número de empresas en comparación al resto de sectores productivos. La Figura 19 presenta el índice de variación de la cantidad de empresas, utilizando 2018

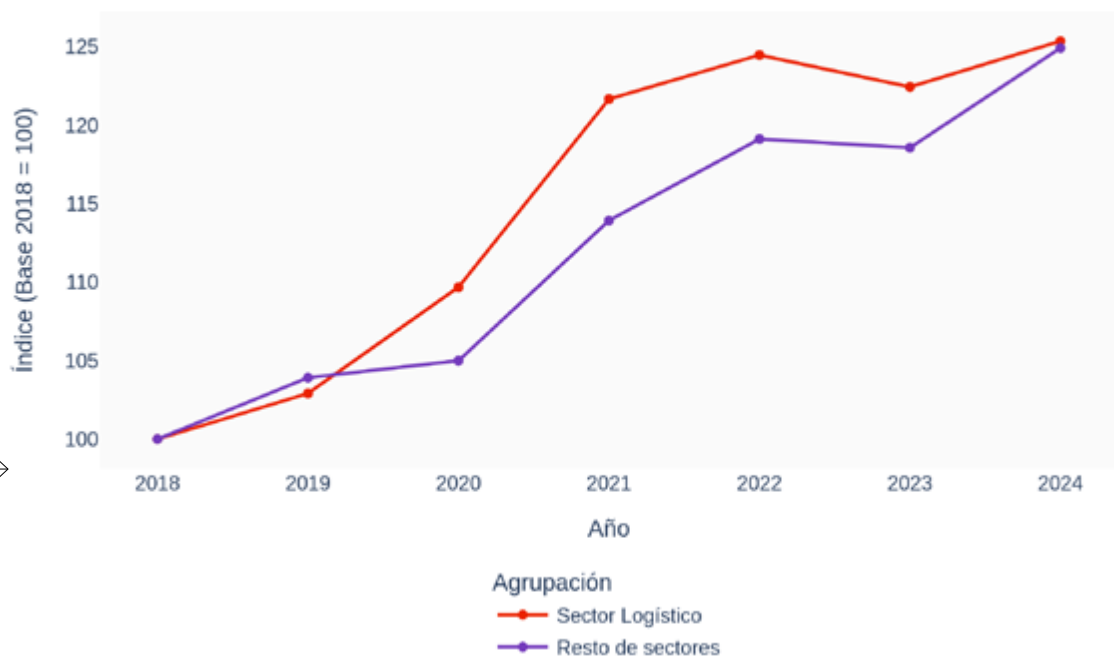
como año base (=100). Esto permite dimensionar la presencia de la logística dentro del tejido productivo y observar cómo ha cambiado su peso relativo a lo largo del tiempo en comparación con la tendencia nacional.

Figura 19.

Fuente: Servicio de Impuestos Internos (SII)

Metodología: Se utiliza la información del SII para obtener la cantidad de empresas con actividades económicas pertenecientes al sector logístico y se compara respecto al resto de sectores utilizando un índice base 100 en el año 2018. Se considera "sector logístico" como el Rubro Económico "H - Transporte y Almacenamiento", excluyendo las empresas asociadas al transporte de pasajeros.

**Índice de variación de cantidad de empresas:
Sector Logístico vs Resto de sectores**



La estructura interna del sector también resulta relevante. La Figura 20 muestra la evolución de la cantidad de empresas del sector logístico en Chile, desagregada

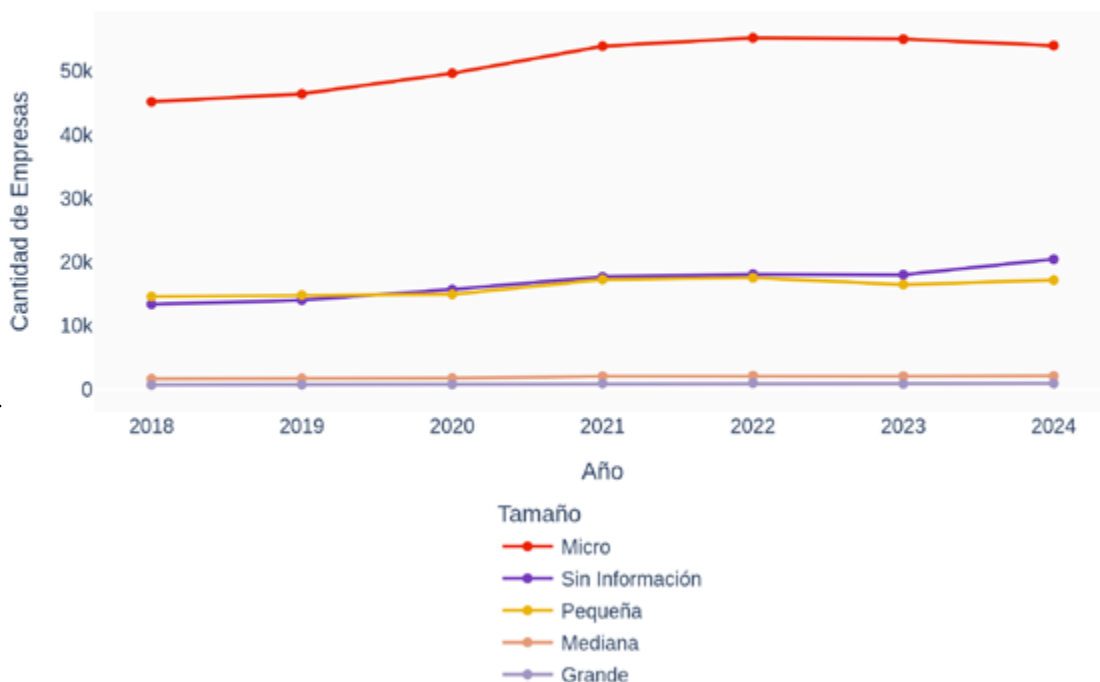
por tamaño de empresa (Micro, Pequeña, Mediana y Grande), evidenciando la predominancia de ciertos segmentos y las diferencias en su evolución.

Figura 20.

Fuente: Servicio de Impuestos Internos (SII)

Metodología: Se utiliza la información del SII para obtener la cantidad de empresas con actividades económicas pertenecientes al sector logístico. Se considera "sector logístico" como el Rubro Económico "H - Transporte y Almacenamiento", excluyendo las empresas asociadas al transporte de pasajeros. Para el tamaño de empresa, se utiliza la clasificación por tramos de ventas anuales definida por el SII.

Evolución de la cantidad de empresas del sector logístico según tamaño



Complementando este análisis, la Figura 21 presenta el índice de variación de la cantidad de empresas del sector logístico frente al resto de sectores, desagregado por tamaño de empresa y utilizando 2018 como año base (=100). Cada panel corres-

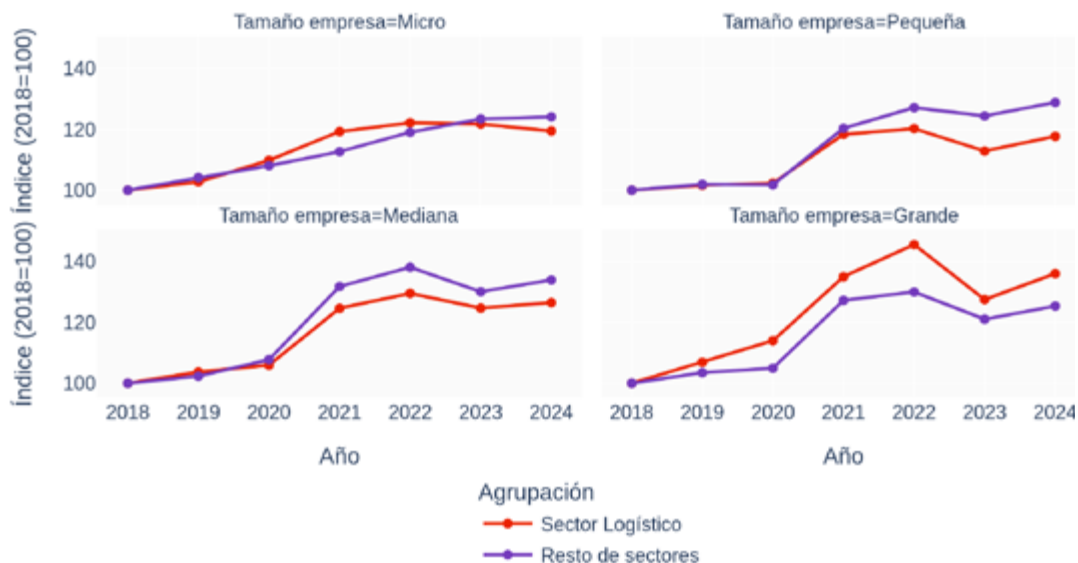
ponde a un tamaño de empresa, mostrando dos series: una del sector logístico y otra del total de empresas del resto de sectores productivos en Chile, permitiendo observar la evolución relativa de cada segmento.

Figura 21.

Fuente: Servicio de Impuestos Internos (SII)

Metodología: Se utiliza la información del SII para obtener la cantidad de empresas con actividades económicas pertenecientes al sector logístico y se compara respecto al resto de sectores según el tamaño de empresa y utilizando un índice base 100 en el año 2018. Se considera "sector logístico" como el Rubro Económico "H - Transporte y Almacenamiento", excluyendo las empresas asociadas al transporte de pasajeros. Para el tamaño de empresa, se utiliza la clasificación por tramos de ventas anuales definida por el SII.

Índice de variación de cantidad de empresas según tamaño: Sector Logístico vs Resto de sectores



La composición interna se examina en mayor detalle considerando la actividad económica. La Figura 22 presenta la evolución del número de empresas del sector logístico por actividad económica entre 2018 y los años más recientes. Para facilitar la comparación entre actividades de

distinta magnitud (que se encuentra altamente dominada por el transporte carretero), se utiliza una escala logarítmica en el eje vertical, lo que permite visualizar tanto las dinámicas de gran escala como las de menor tamaño relativo.

Cantidad de empresas por actividades económicas consideradas en el sector logístico

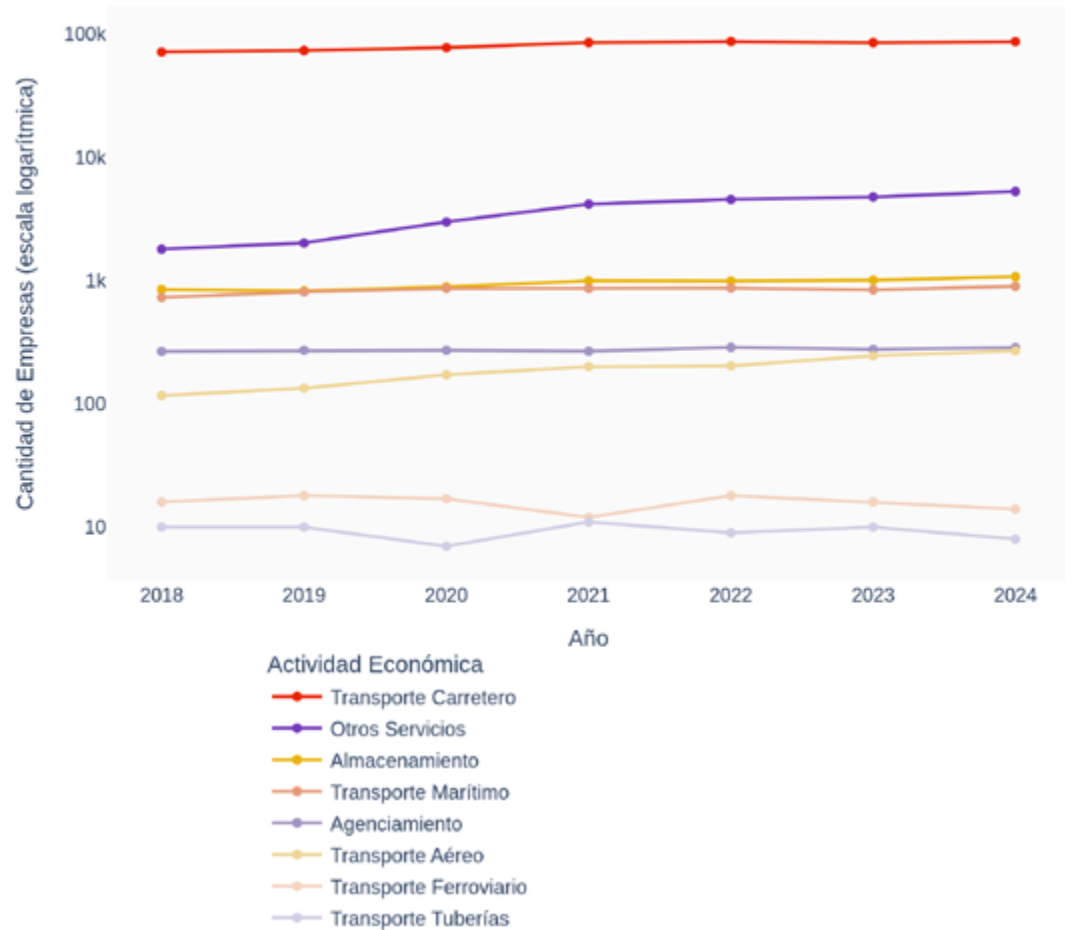


Figura 22.
Fuente: Servicio de Impuestos Internos (SII)

Metodología: Se utiliza la información del SII para obtener la cantidad de empresas con actividades económicas pertenecientes al sector logístico y luego se transforma a una visualización de escala logarítmica para visibilizar diferencias, dada la diferencia en la cantidad de empresas por la actividad. Se considera "sector logístico" como el Rubro Económico "H - Transporte y Almacenamiento", excluyendo las empresas asociadas al transporte de pasajeros.

Auspiciador destacado del Radar Logístico de Chile



Impulsamos una logística más eficiente, segura y sostenible para Chile, conectando territorios, industrias y oportunidades a través del transporte ferroviario de carga.

www.fepasa.com
+56 (2) 2837 8000

Por último, la Figura 23 muestra el índice de variación de la cantidad de empresas según su actividad económica, utilizando 2018 como año base (=100). Cada serie

corresponde a un tipo de actividad económica, permitiendo apreciar la evolución relativa de la cantidad de empresas por sector a lo largo del tiempo.

Índice de variación de cantidad de empresas por actividad económica

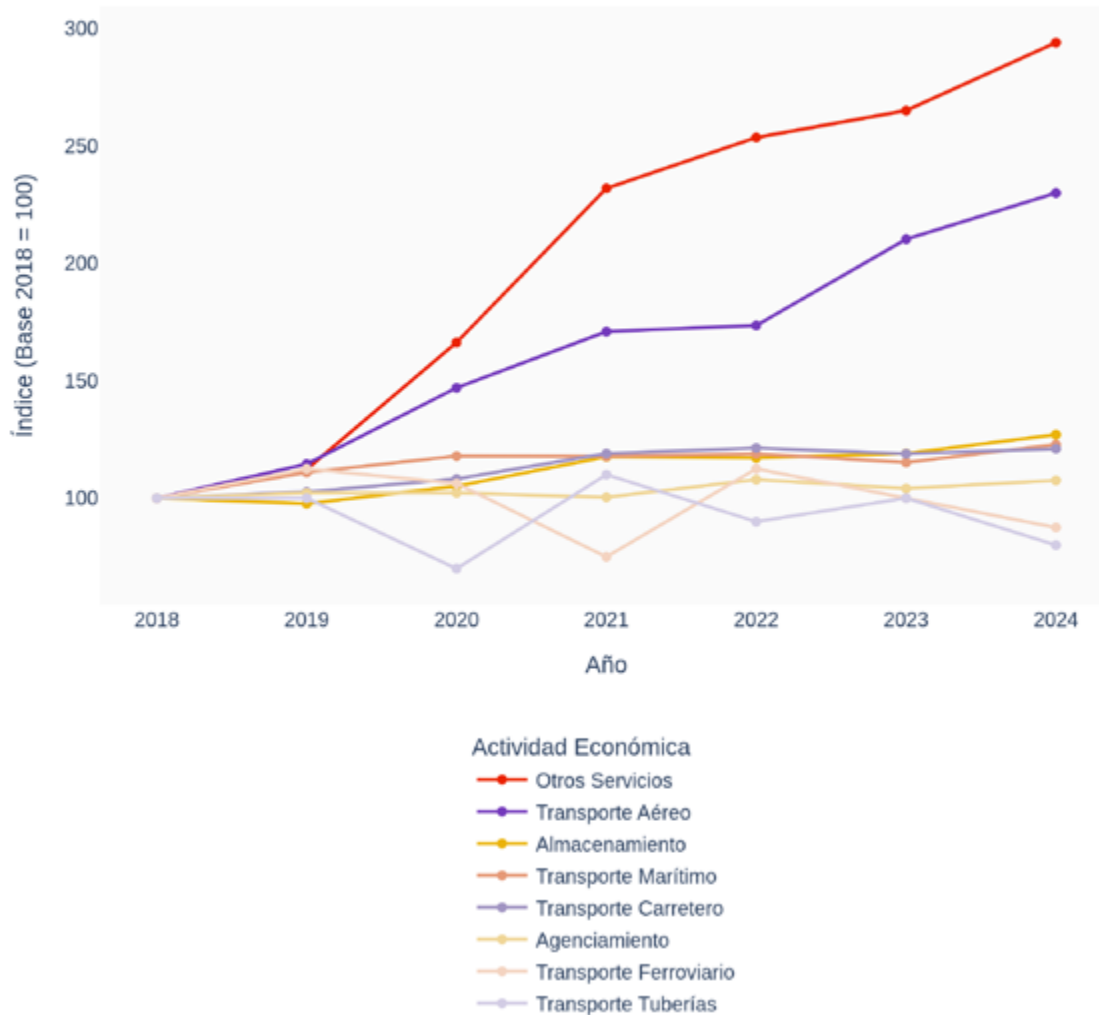


Figura 23.
Fuente: Servicio de Impuestos Internos (SII)

Metodología: Se utiliza la información del SII para obtener la cantidad de empresas con actividades económicas pertenecientes al sector logístico y se genera un índice base 100 respecto al año 2018. Se considera "sector logístico" como el Rubro Económico "H - Transporte y Almacenamiento", excluyendo las empresas asociadas al transporte de pasajeros.

TRABAJADORES DEL SECTOR LOGÍSTICO

El análisis continúa con la evolución del empleo en el sector logístico. La Figura 24 presenta la evolución anual de la cantidad de trabajadores del sector logístico en Chile desde 2018, desglosada por género. En el gráfico se incluyen tres series: el total de trabajadores, los trabajadores

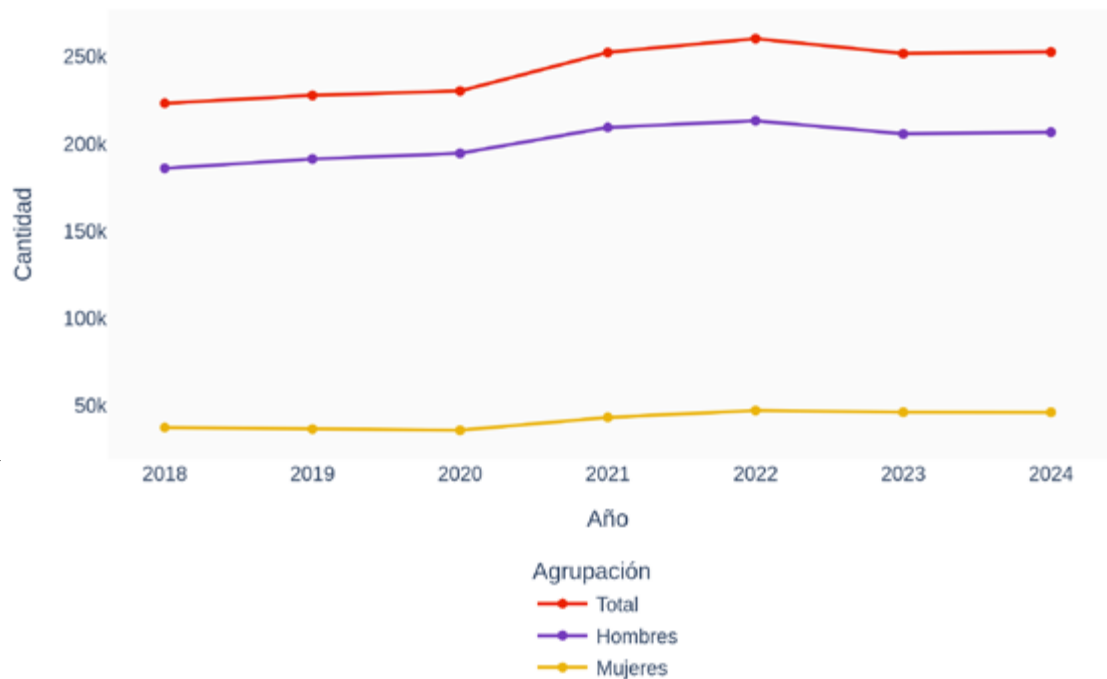
hombres y las trabajadoras mujeres, mostrando cómo ha variado la fuerza laboral en el sector a lo largo del tiempo. Por su parte, la Figura 25 muestra el porcentaje de trabajadores correspondientes al sector logístico respecto al total país.

Evolución anual de trabajadores del sector logístico

Figura 24.

Fuente: Servicio de Impuestos Internos (SII)

Metodología: Se utiliza la información del SII de la cantidad de “trabajadores dependientes ponderados por meses trabajados” asociados al sector logístico, a nivel general y por género. Se considera “sector logístico” como el Rubro Económico “H - Transporte y Almacenamiento”, excluyendo las empresas asociadas al transporte de pasajeros.



Auspiciador destacado del Radar Logístico de Chile

SITRANS
DEPÓSITO & LOGÍSTICA

45 años

de soluciones logísticas integrales

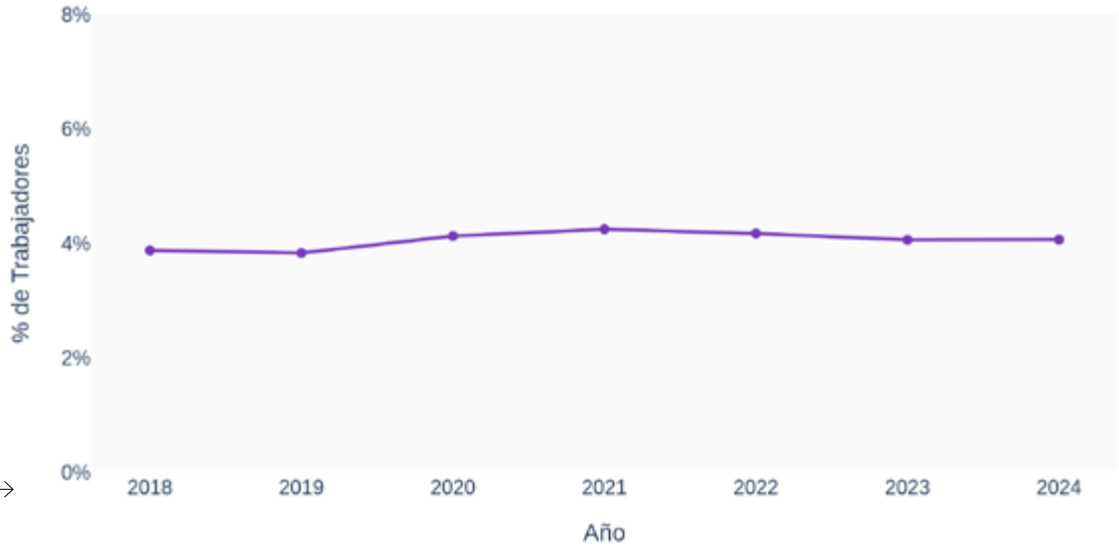
web.sitrans.cl

Porcentaje de trabajadores del sector logístico respecto al total país

Figura 25.

Fuente: Servicio de Impuestos Internos (SII)

Metodología: Se utiliza la información del SII de la cantidad de “trabajadores dependientes ponderados por meses trabajados” asociados al sector logístico. Se considera “sector logístico” como el Rubro Económico “H - Transporte y Almacenamiento”, excluyendo las empresas asociadas al transporte de pasajeros.



Para tener una comparación relativa, la Figura 26 presenta el índice de variación de la cantidad de trabajadores del sector logístico en comparación con el resto de sectores en Chile, utilizando 2018 como

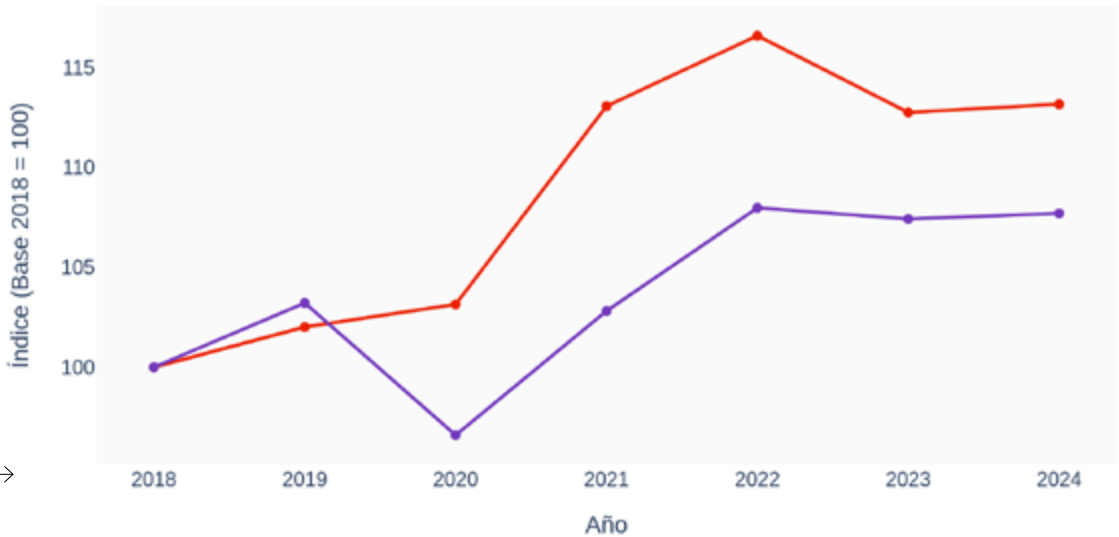
año base (=100). En el gráfico la diferenciación a través de las dos series ayuda a entender si el sector sigue la misma tendencia que el resto de actividades económicas en conjunto.

Índice de variación de cantidad de trabajadores: Sector Logístico vs Resto de sectores

Figura 26.

Fuente: Servicio de Impuestos Internos (SII)

Metodología: Se utiliza la información del SII de la cantidad de “trabajadores dependientes ponderados por meses trabajados” asociados al sector logístico. Se considera “sector logístico” como el Rubro Económico “H - Transporte y Almacenamiento”, excluyendo las empresas asociadas al transporte de pasajeros.



La Figura 27 presenta la distribución de los trabajadores del sector logístico según la actividad económica de las empresas en el último año disponible. El gráfico muestra la proporción de trabajadores asociados a cada tipo, permitiendo visua-

lizar cómo se concentra la fuerza laboral entre las distintas actividades económicas dentro del sector e identificando qué ramas concentran la mayor proporción del empleo logístico.

Distribución de trabajadores por actividad económica - 2024

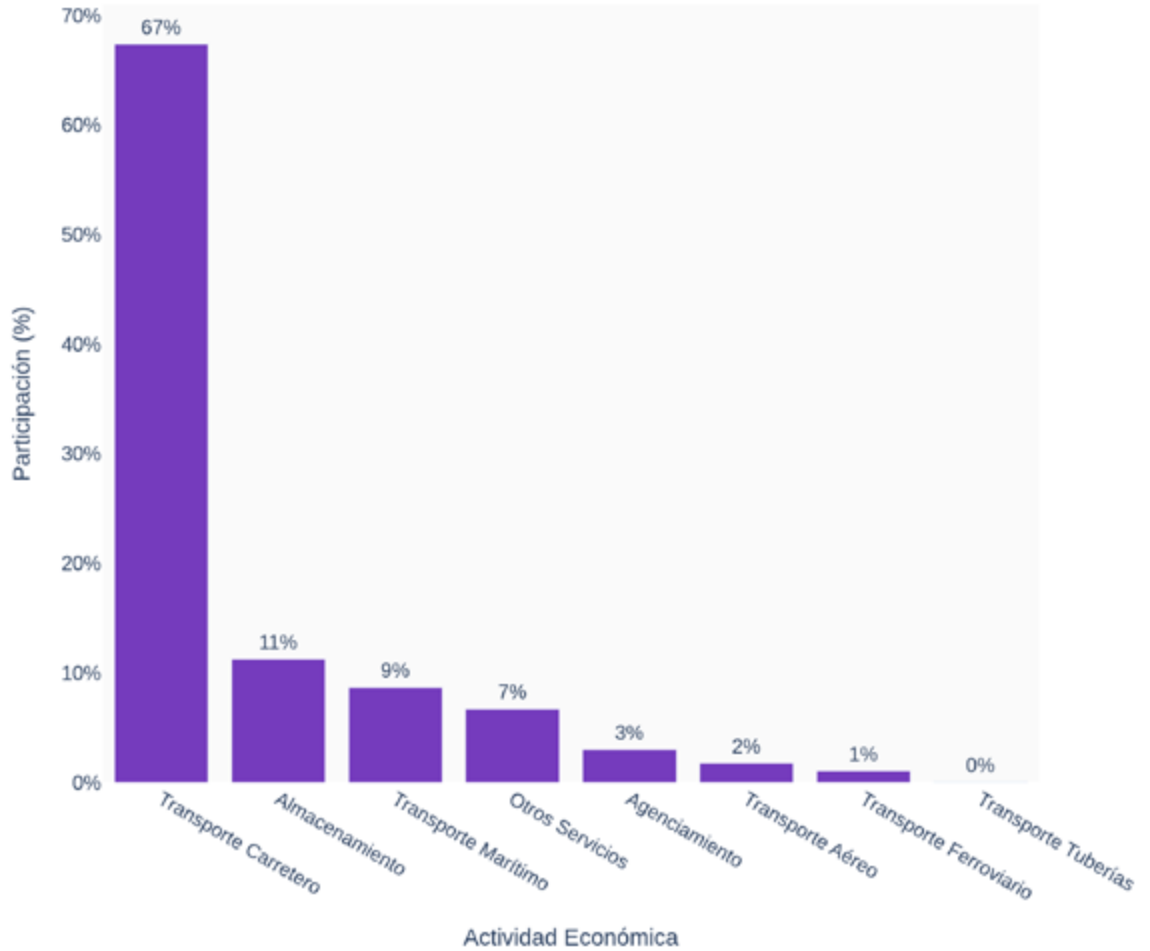


Figura 27.

Fuente: Servicio de Impuestos Internos (SII)

Metodología: Se utiliza la información del SII de la cantidad de “trabajadores dependientes ponderados por meses trabajados” asociados al sector logístico. Se considera “sector logístico” como el Rubro Económico “H - Transporte y Almacenamiento”, excluyendo las empresas asociadas al transporte de pasajeros.

Nota: Los porcentajes están redondeados a número entero.

Auspiciador destacado del Radar Logístico de Chile



**Eficiencia logística
para su negocio.**

TODO CHILE EN 24 HORAS

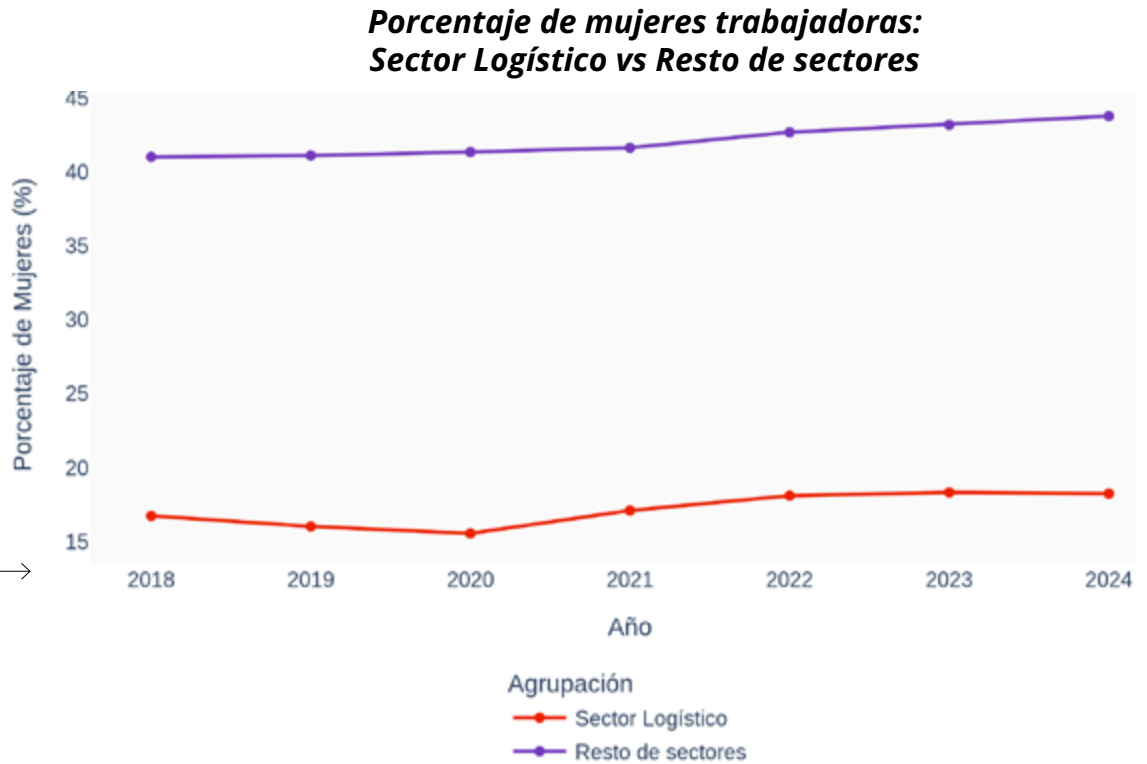
La participación de las mujeres en el sector recibe un análisis específico. La Figura 28 presenta la evolución del porcentaje de mujeres trabajadoras en el sector logístico en comparación con el total de empresas de Chile considerando datos desde

2018, mientras que la Figura 29 presenta un índice de variación del mismo porcentaje. Ambas gráficas permiten analizar la brecha de género existente en el sector y cómo se compara su comportamiento respecto a la tendencia nacional.

Figura 28.

Fuente: Servicio de Impuestos Internos (SII)

Metodología: Se utiliza la información del SII de la cantidad de “trabajadores dependientes ponderados por meses trabajados” asociados al sector logístico. Se considera “sector logístico” como el Rubro Económico “H - Transporte y Almacenamiento”, excluyendo las empresas asociadas al transporte de pasajeros.



**Índice de variación del porcentaje de mujeres trabajadoras:
Sector Logístico vs Resto de sectores**

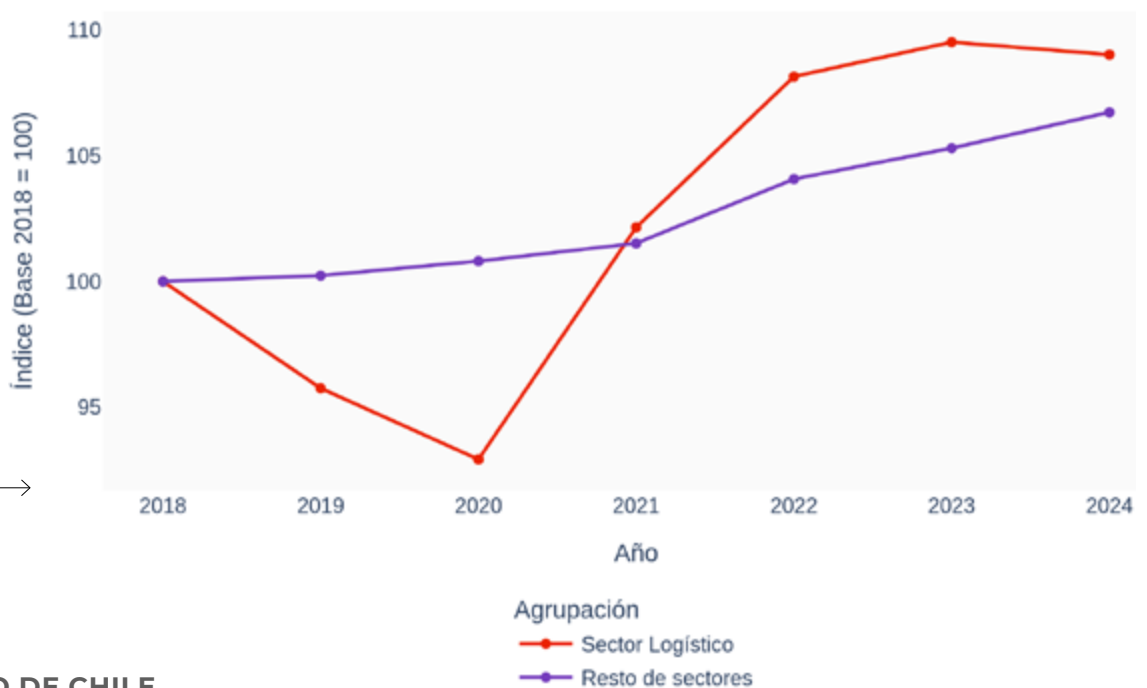


Figura 29.

Fuente: Servicio de Impuestos Internos (SII)

Metodología: Se utiliza la información del SII de la cantidad de “trabajadores dependientes ponderados por meses trabajados” asociados al sector logístico. Se considera “sector logístico” como el Rubro Económico “H - Transporte y Almacenamiento”, excluyendo las empresas asociadas al transporte de pasajeros.

NIVEL EDUCACIONAL DEL SECTOR LOGÍSTICO

Finalmente, se examina el nivel educativo de la fuerza laboral en el sector logístico. La Figura 30 presenta la distribución del nivel educativo de los trabajadores en el último año disponible. En el gráfico se agrupan los distintos niveles educativos en categorías resumidas —Básica, Media,

Media Técnico Profesional, Técnico Profesional, Universitaria, Postgrado y Sin Escolaridad/Información—, mostrando la proporción de trabajadores en cada grupo y permitiendo observar la composición educativa general del sector.

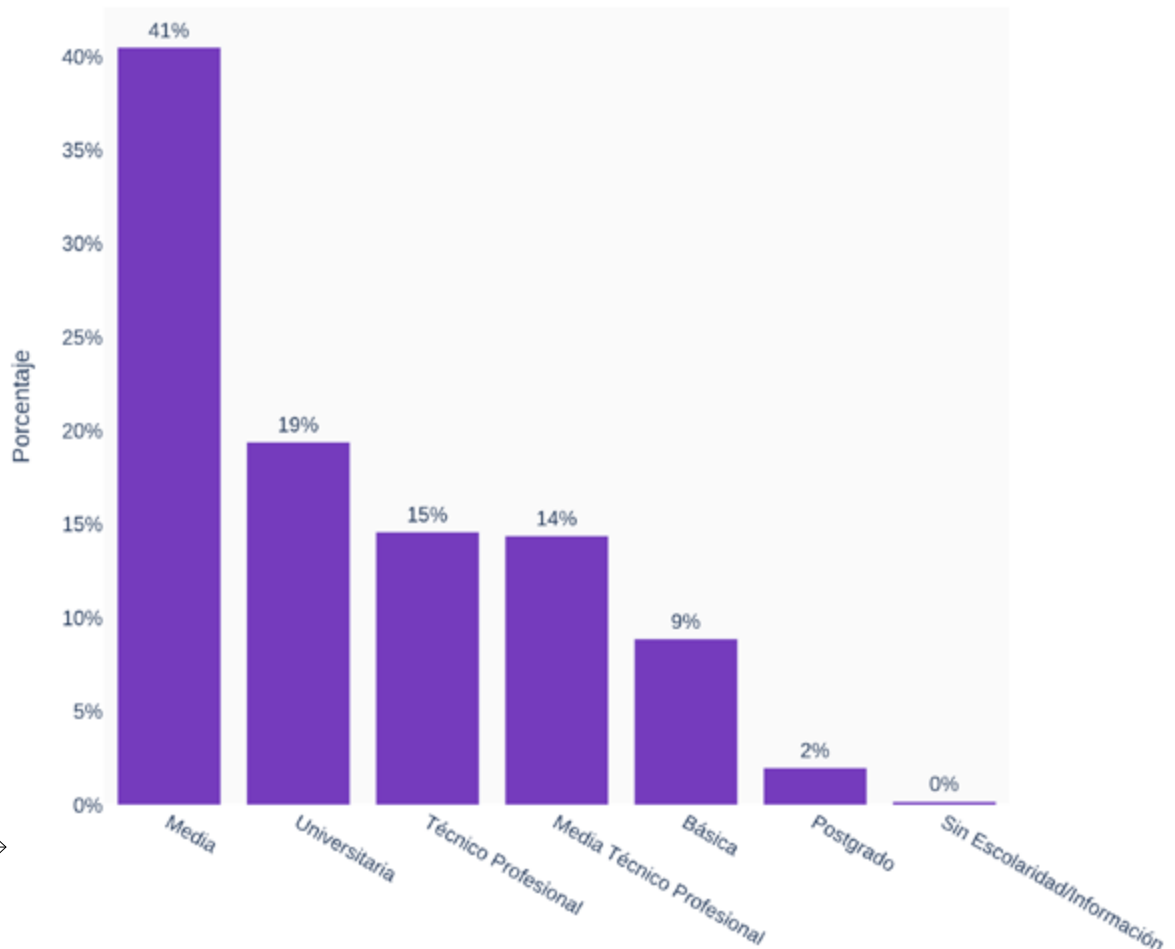
Figura 30.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Metodología: Los porcentajes por nivel educacional utilizados corresponden a los trabajadores pertenecientes a la actividad económica de "Transporte y almacenamiento" (de tal forma que se debe tener en consideración de que sólo corresponden a una aproximación del sector, ya que incluyen actividades de transporte de pasajeros) y son agrupación de las categorías originales de la Encuesta Nacional de Empleo (ENE): Básica('Sala cuna', 'Kinder', 'Básica o primaria'), Media('Media común'), Media Técnico Profesional('Media técnico profesional'), Técnico Profesional('Centro formación técnica', 'Instituto profesional'), Universitaria ('Universitario', 'Educación diferencial', 'Humanidades', 'Normalista'), Postgrado ('Magíster', 'Doctorado', 'Post títulos'), Sin Escolaridad/Información('Nunca estudió', 'No sabe', 'No responde').

Nota: Los porcentajes están redondeados a número entero.

Distribución del nivel educacional - 2024



Auspiciadores asociados del Radar Logístico de Chile



En complemento, la Figura 31 presenta la evolución del nivel educacional de los trabajadores del sector logístico, utilizando 2020 como año base (índice = 100). En el gráfico se muestran series para los dis-

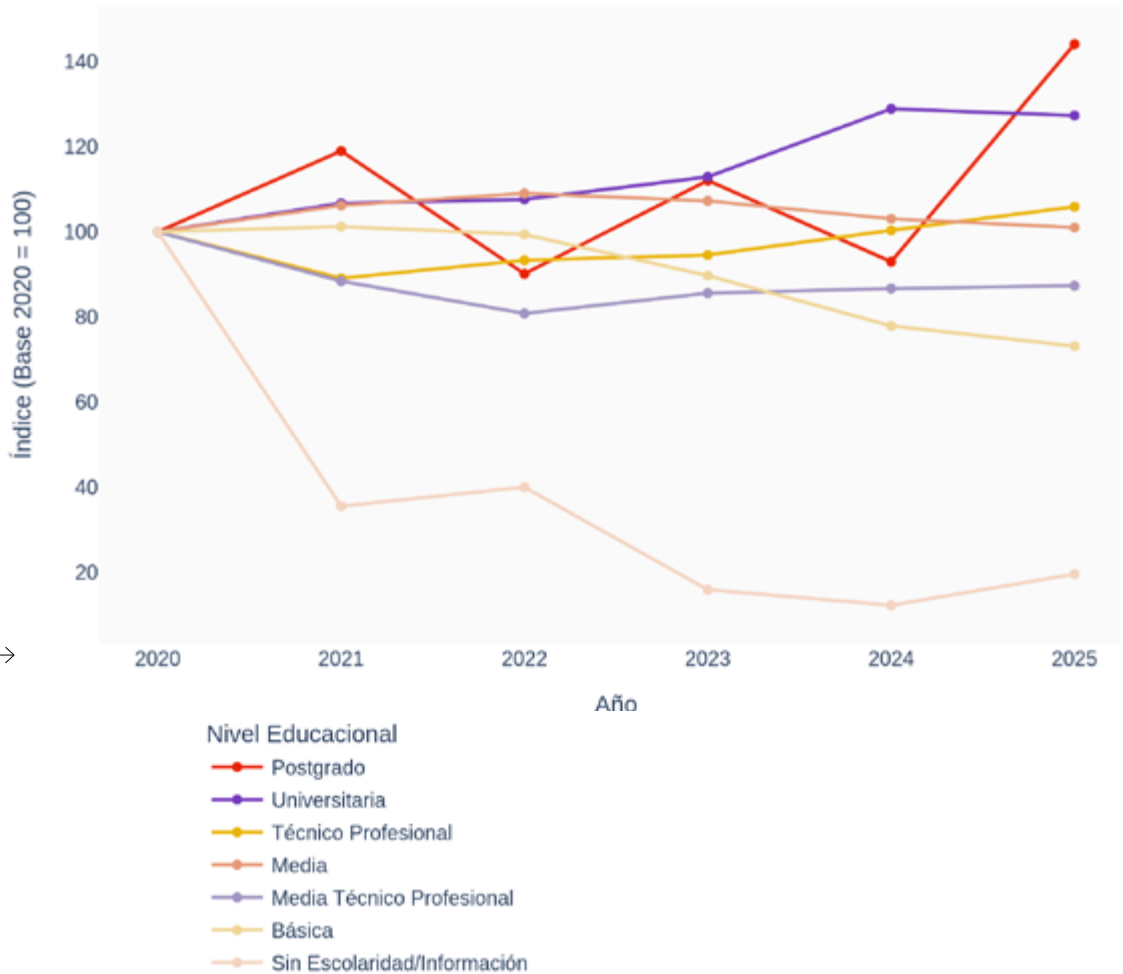
tintos grupos educativos, permitiendo visualizar cómo ha variado la proporción de trabajadores en cada categoría a lo largo del tiempo.

Figura 31.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Metodología: Los porcentajes por nivel educacional utilizados corresponden a los trabajadores pertenecientes a la actividad económica de "Transporte y almacenamiento" y son agrupación de las categorías originales de la Encuesta Nacional de Empleo (ENE): Básica ('Sala cuna', 'Kinder', 'Básica o primaria'), Media ('Media común'), Media Técnico Profesional ('Media técnico profesional'), Técnico Profesional ('Centro formación técnica', 'Instituto profesional'), Universitaria ('Universitario', 'Educación diferencial', 'Humanidades', 'Normalista'), Postgrado ('Magíster', 'Doctorado', 'Post títulos'), Sin Escolaridad/Información ('Nunca estudió', 'No sabe', 'No responde').

Índice de variación de proporciones de niveles educacionales en el sector logístico



MEDIOAMBIENTE

Una de las componentes del desempeño medioambiental del sector logístico puede ser medida a través de la eficiencia en los terminales portuarios, considerando indicadores por tonelada transferida como consumo energético, emisiones de CO₂ y gasto asociado. La Figura 32 presen-

ta la evolución de estos indicadores como índices con base 2021 (=100), permitiendo comparar de manera homogénea los cambios relativos y observar tendencias generales en el uso de recursos, el impacto ambiental y los costos energéticos en los terminales portuarios.

Índice de variación de energía, gasto y emisiones por tonelada transferida

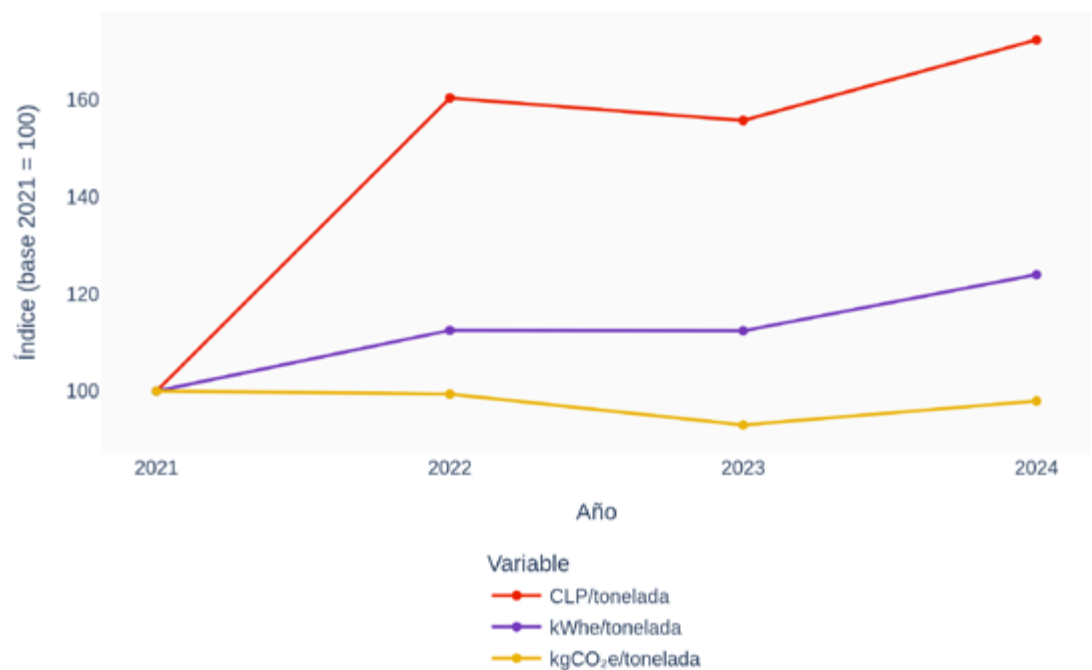


Figura 32.

Fuente: Conecta Logística y Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Metodología: Se calcula a partir de información reportada por terminales portuarios en la Encuesta de Consumo Energético y Emisiones (ECEE). Los índices de (kgCO₂e), kWh y pesos chilenos (CLP) por tonelada consideran consumos y equivalencias por el uso de diesel, gasóleo, GNL, GLP y la red eléctrica.

Auspiciadores asociados del Radar Logístico de Chile



En detalle, la Figura 33 refleja la evolución mensual del consumo energético total en los terminales portuarios, expresado en kWh y sumando las fuentes diesel, gasóleo, GNL, GLP y red eléctrica. Los datos

se presentan como índice con base enero 2021 (=100), lo que permite evaluar cambios relativos en eficiencia o intensidad energética de las operaciones portuarias.

Índice de variación del consumo energético por tonelada transferida en puertos

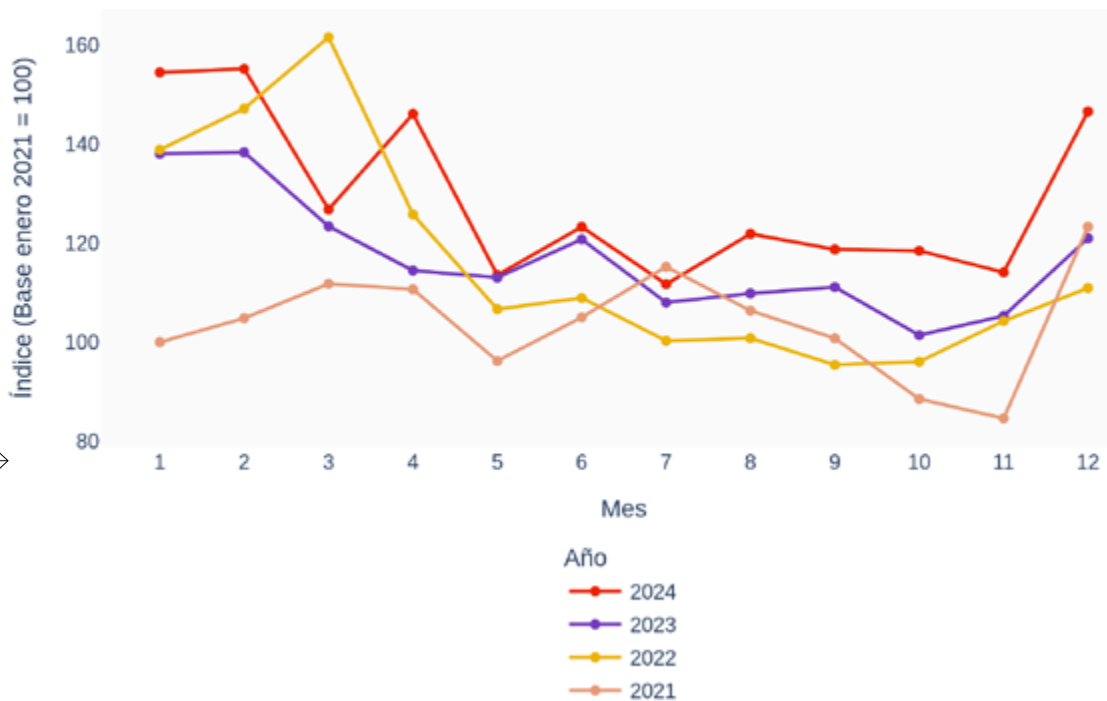


Figura 33.

Fuente: Conecta Logística y Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Metodología: Se calcula a partir de información reportada por terminales portuarios en la Encuesta de Consumo Energético y Emisiones (ECEE). El índice de kWh considera consumos y equivalencias por el uso de diesel, gasóleo, GNL, GLP y la red eléctrica.

observatorio logístico



Proyecto apoyado por

CORFO