



Ministerio de Defensa Nacional
Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

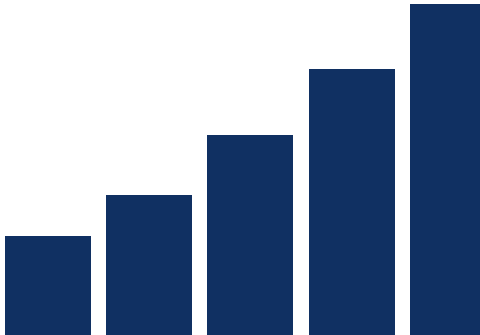
INFORME COMPORTAMIENTO TRANSPORTE MARÍTIMO EN COLOMBIA

www.dimar.mil.co





TABLA DE CONTENIDO

1. Introducción
 2. Empresas de Transporte Marítimo en Colombia
 3. Naves Dedicadas al Transporte Marítimo en Colombia
 4. Comportamiento del Tráfico Marítimo en Colombia
 5. Principales Proyectos Portuarios en América Latina
 6. Principales Tendencias del Transporte Marítimo 2024
 7. Gestión Administrativa del Transporte Marítimo 2024
 8. Recomendaciones y Conclusiones
- 

INTRODUCCIÓN

El presente informe tiene como propósito analizar y documentar el comportamiento del transporte marítimo en Colombia durante el año 2024, destacando las principales tendencias, indicadores operativos y factores externos que han influido en la dinámica del sector, desde el ámbito de las empresas habilitadas para prestar el servicio, las naves utilizadas y el tráfico marítimo en los principales puertos del país.

La Autoridad Marítima reafirma su compromiso con la construcción de un transporte marítimo seguro, eficiente y sostenible, contribuyendo al fortalecimiento del comercio exterior y al desarrollo económico del país.

Los datos que se presentan en el presente documento, hacen referencia al resultado de todo el año 2024, siendo el complemento de la información que se presentó en el primer informe presentado por parte de la Autoridad Marítima.





EMPRESAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

HABILITADAS EN COLOMBIA

En Colombia la dinámica del transporte marítimo se presenta en dos escenarios; (Transporte Marítimo Internacional y Transporte Marítimo de Cabotaje), este primer escenario corresponde al desarrollo del transporte marítimo como columna vertebral del comercio exterior del País, siendo fundamental para el abastecimiento de alimentos, energía, materias primas, bienes y componentes manufacturados de primera necesidad.

El segundo escenario presenta el servicio de cabotaje como herramienta fundamental para el desarrollo, abastecimiento, conexión y el comercio de las regiones que presentan un bajo índice de conexiones terrestres y áreas, como las regiones ubicadas en el pacífico colombiano y el caribe insular.

Al cierre del año 2024, se registraron 389 empresas de transporte marítimo habilitadas por la Dirección General Marítima, reflejando una variación del -0.3%, respecto al año 2023, donde se encontraban 390 empresas habilitadas.

Tabla 1. Cantidad empresas de transporte marítimo habilitadas año 2024
Fuente: Bases de datos Dirección General Marítima

	Nacional	Extranjera	
Operadora	220	93	313
No Operadora	57	19	76
Total	277	112	389

Por clase de servicio (Carga, Mixto, Pasajeros), el comportamiento de las empresas de transporte marítimo refleja lo siguiente; en cuanto a las empresas extranjeras operadoras, el 80.6%, presta el servicio de transporte de carga y el 18.3% de pasajeros, estas últimas son las líneas de cruceros que arriban al país. En cuanto a empresas nacionales operadoras el 52.0% presta servicio de carga, 26.7% mixto y 21.3% pasajeros.

Tabla 2. Clase servicio empresas de transporte marítimo habilitadas año 2024
Fuente: Bases de datos Dirección General Marítima

Clase de servicio	Carga	Mixto	Pasajeros
Extranjera Operadora	75	1	17
Extranjera No Operadora	19	0	0
Nacional Operadora	115	59	47
Nacional no Operadora	56	0	0

Por el tipo de operación que realizan las empresas de transporte marítimo que actualmente se encuentran habilitadas ante la Dirección General Marítima, se evidencia que el 100% de las empresas extranjeras presta servicio internacional, entendiendo que el transporte de cabotaje tiene un alcance nacional y se presta por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la Dirección General Marítima.

Frente a las empresas nacionales operadoras, se evidencia que el 70.0% son empresas dedicadas a la prestación del servicio de cabotaje y el 27.7% está habilitada para prestar servicio público de transporte marítimo internacional. En cuanto a las empresas nacionales no operadoras de naves el 98.2% son empresas dedicadas exclusivamente al transporte marítimo internacional.

Tabla 3. Tipo de operación empresas de transporte marítimo habilitadas año 2024
Fuente: Bases de datos Dirección General Marítima

	TIPO SERVICIOS EMPRESAS DE TRANSPORTE				
	Internacional Publico	Internacional Privado	Cabotaje Publico	Cabotaje Privado	
Operadora Nacional	61	0	154	5	220
No Operadora Nacional	56	0	1	0	57
Operadora Extranjera	93	0	0	0	93
No Operadora Extranjera	19	0	0	0	19

Principales empresas extranjeras habilitadas en Colombia

Desde hace siete años aproximadamente en el transporte internacional hubo un crecimiento del comercio marítimo con fletes bajos y sobreofertas que generaron pérdidas y baja rentabilidad. A raíz de esto, existió una disminución de las líneas navieras, ocasionando fusiones y adquisiciones, se estima que las principales navieras a nivel mundial controlan el 80.0% del control de carga contenedorizada en el mundo con un movimiento aproximado de 19.194.037 TEUS.

Además, algunas de estas navieras se han convertido en conglomerados comerciales que han venido teniendo una integración vertical, mediante la adquisición de terminales portuarios, compañías de transporte terrestre y compañías de gestión logística. En Colombia, se reciben buques de las 10 principales navieras a nivel mundial, lo cual implica que contamos con altos estándares de seguridad. Para poder atender las exigencias del comercio internacional de manera sostenible, mediante la protección de las líneas de comunicaciones marítimas, a través de la Armada Nacional y capacidades propias de la Autoridad Marítima como la señalización en cumplimiento de disposiciones IALA, y estándares de seguridad integradas entre la Armada Nacional y DIMAR.

Tabla 4. Caracterización de las principales líneas navieras habilitadas en Colombia
Fuente: Bases de datos Dirección General Marítima

Empresa	Tipo de Carga Movilizada en Colombia			Cantidad naves registradas operar en Colombia
	Contenedorizada	General Seca	General Refrigerada	
Mediterranean Shg Co	X			147
Maersk	X			106
CMA CGM	X	X		93
Cosco Group	X			21
Hapag Lloyd	X			79
One Ocean Network	X			37
Evergreen Line	X			15
Hyundai Merchant Marine	X			23
Zim Integrated Shipping	X			14
Yang Ming Marine Transport Corp	X			4

Como se mencionó anteriormente, las principales líneas navieras habilitadas en Colombia están dedicadas principalmente al transporte de contenedores, teniendo bajo su operación aproximadamente 534 buques registrados para poder operar en los principales puertos colombianos, representando un papel fundamental para el correcto desarrollo del comercio internacional del país.





NAVES DEDICADAS AL TRANSPORTE MARÍTIMO EN COLOMBIA

Para realizar un análisis del comportamiento del transporte marítimo en Colombia, es fundamental revisar la situación de las naves que actualmente se dedican a la prestación del servicio en el país.

Al finalizar el 2024, se encuentran registradas 2.461 naves activas dedicadas a la prestación del servicio de transporte marítimo en Colombia, 1.559 naves nacionales y 902 naves extranjeras; es pertinente anotar que todas están debidamente registradas a empresas de transporte marítimo habilitadas por la Dirección General Marítima.

Naves Nacionales Dedicadas al Transporte Marítimo

Son 1.559 naves nacionales dedicadas a la prestación del servicio de transporte marítimo en Colombia, pero es importante detallar el tipo de tráfico que estas realizan, los puertos donde están registradas y el grupo al que pertenecen, de acuerdo con las disposiciones técnicas.

En cuanto a las naves colombianas catalogadas para realizar tráfico internacional, se reflejan que son 20 aptas para la prestación de dicho servicio, 10 catalogadas en el grupo de carga, 9 pasaje y 1 tanquero. Es importante resaltar, la importancia de las naves de carga registradas en San Andrés, pues son aquellas que realizan la ruta Cartagena – Barranquilla – San Andrés, con la finalidad de abastecer el departamento Archipiélago.

Relacionado a las naves colombianas catalogadas para realizar tráfico nacional, son 1.559 naves dedicadas a este servicio, reflejando que el 90.1% se dedican al transporte de pasajeros, ahora bien, en esta sumatoria se tienen en cuenta aquellas naves que prestan los servicios de transporte de pasajeros en especial en el caribe colombiano.

Otro aspecto importante es la cantidad de naves dedicadas al transporte mixto, en donde el 96.4% se encuentran registradas en Buenaventura, esto explicando la situación social, cultural y demográfica de la región. (Tabla 5)

Tabla 5. Naves Nacionales Dedicadas al Transporte Marítimo en Colombia
Fuente: Bases de datos Dirección General Marítima

Tráfico / Puerto Registro	Carga	Pasaje	Tanquero	Trans Mixto
Internacional	10	9	1	-
Barranquilla	2	-	-	-
Buenaventura	1	-	-	-
Cartagena	3	8	1	-
San Andres	4	1	-	-
Nacional	80	1.405	26	48
Bahia Solano	-	6	-	-
Barranquilla	1	2	-	-
Buenaventura	6	116	14	46
Cartagena	26	491	9	2
Coveñas	1	178	-	-
Guapi	-	27	1	-
Providencia	-	17	-	-
Riohacha	-	3	-	-
San Andres	7	215	-	-
Santa Marta	-	247	-	-
Tumaco	23	70	2	-
Turbo	16	33	-	-

Naves Extranjeras Dedicadas al Transporte Marítimo

Existen 902 naves extranjeras registradas a las diferentes navieras habilitadas por la Dirección General Marítima dedicadas a la prestación del servicio de transporte marítimo en los principales puertos de Colombia. De las 902 naves registradas, el 66.0% son buques portacontenedores, esto explicado principalmente a que la mayoría de las empresas extranjeras habilitadas en Colombia se dedican al transporte marítimo de contenedores.

De igual manera, es preciso resaltar la dinámica del transporte marítimo internacional, en la cual se desprenden dos grandes variables; 1) Servicio Regular: Aquel que es prestado de manera recurrente con rutas e itinerarios establecidos inicialmente, como es el caso de las líneas navieras dedicadas al transporte de contenedores. 2) Servicio Ocasional: Aquel que se presta de acuerdo con oferta y demanda, dependiendo la necesidad, este transporte se da principalmente en buques graneleros o tanqueros y se presta bajo la modalidad de fletamento.

Es por esta razón, que este tipo de buques no se encuentran registrados a una empresa de transporte marítimo, ya que estos arriban de acuerdo con el comportamiento y necesidad del mercado.

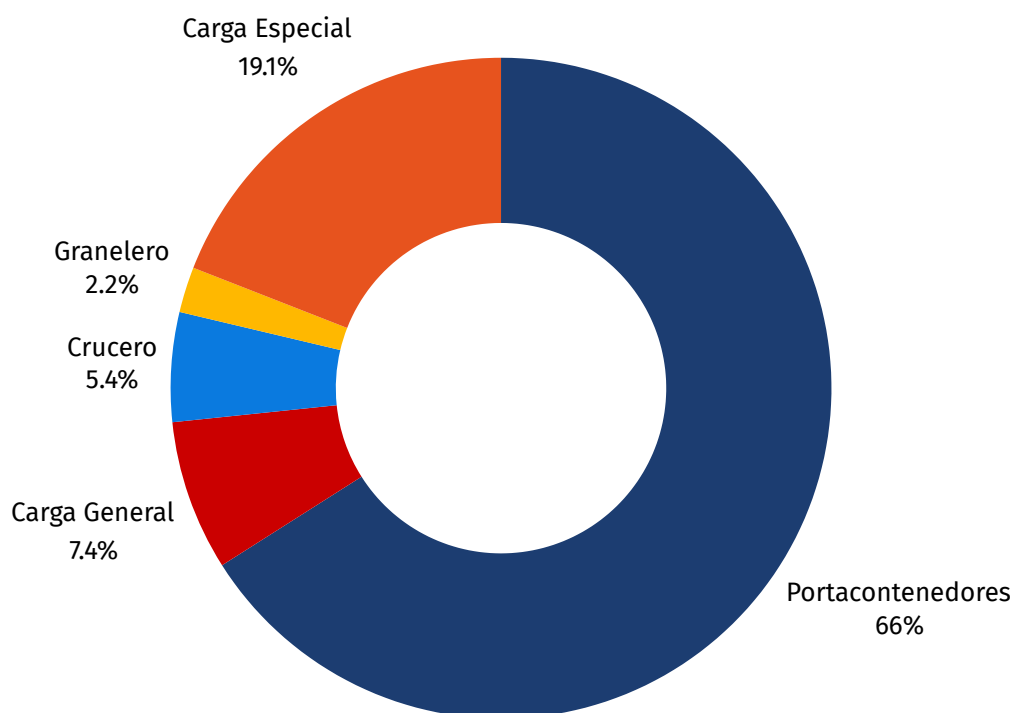


Figura 2. Naves Extranjeras Registradas a Empresas de Transporte Marítimo en Colombia
Fuente: Bases de datos Dirección General Marítima

En cuanto a la caracterización por eslora de las naves extranjeras registradas a las empresas de transporte marítimo en Colombia, el 38.5%, son naves con una eslora entre (201-300 Metros), 37.5% (101-200 metros) y 21.0% (Mayor de 301 metros). Esto ligado principalmente a las Economías de Escala aplicados en el transporte marítimo y la consolidación de puertos HUB en Colombia.

Analizar este factor, es importante para determinar la capacidad de los puertos, la capacidad en la seguridad de las operaciones, impacto económico y vislumbrar la posibilidad de nuevos proyectos de desarrollo de infraestructura portuaria que estén acordes a las actuales tendencias del mercado.

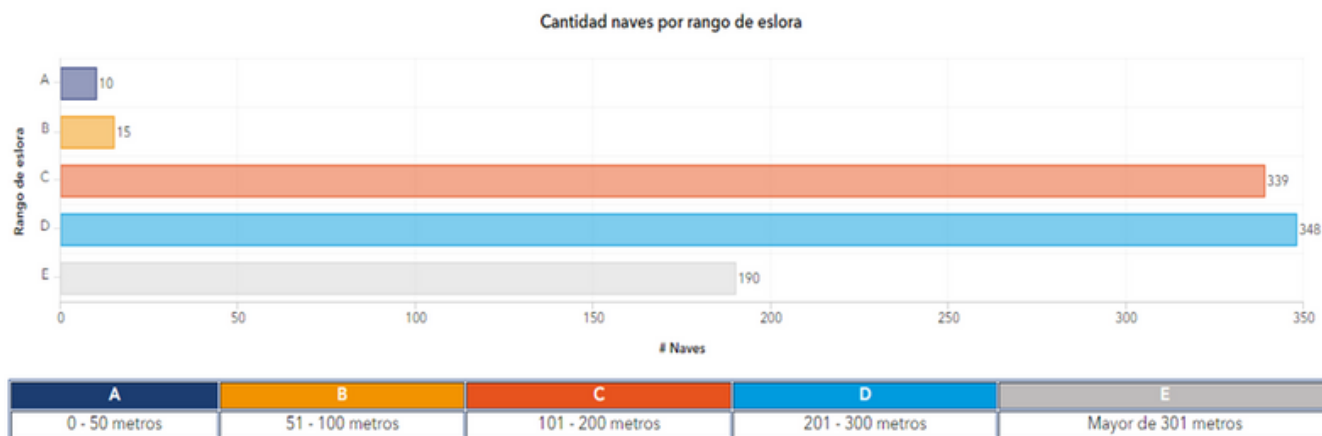


Figura 3. Naves Extranjeras Registradas a Empresas de Transporte Marítimo en Colombia por Eslora
Fuente: Bases de datos Dirección General Marítima

COMPORTAMIENTO TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL EN COLOMBIA

En cuanto al comportamiento del tráfico marítimo internacional de buques de mercancías, durante el 2024 se registraron 8.182 arribos, que, comparado con el 2023, presenta un aumento del 2.0% en el arribo de buques.

Frente al comportamiento del tráfico marítimo internacional por tipos de buques destinados al transporte de mercancías, los portacontenedores durante el 2024 representaron el 47.6% del total de los arribos en Colombia, presentando una variación del 4.7% frente al 2023. sin embargo, es preciso mencionar que gran parte de esos portacontenedores realiza operaciones de transbordo de mercancías en puertos como Cartagena y Buenaventura.

En cuanto a buques graneleros, estos representaron el 18.7% de arribos en el país, con una variación de - 9.4%, frente al 2023, por su parte, los buques tanqueros representaron el 10.2% de arribos, con una variación del 15.3%.

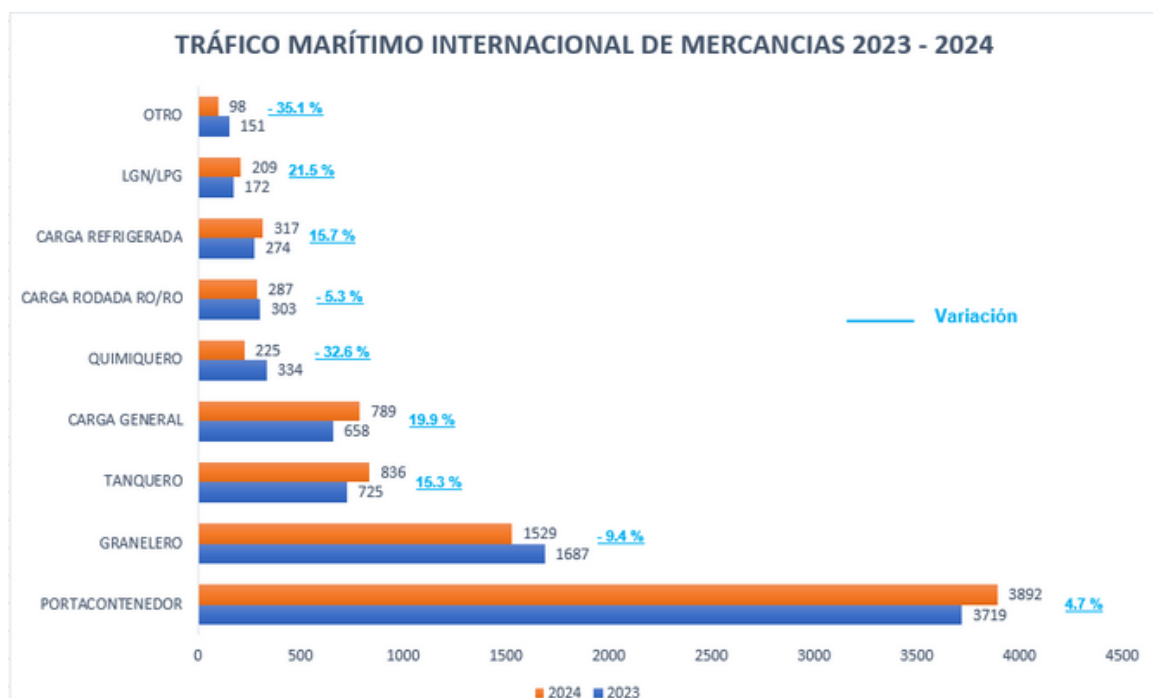


Figura 4 Tráfico Marítimo Internacional de Buques de Mercancías
Fuente: Bases de datos Dirección General Marítima

En relación al comportamiento del tráfico marítimo internacional de buques de mercancías por los principales puertos del país, se evidencia que durante el 2024, Cartagena presentó el 42.0% del total de arribos en Colombia, evidenciando una variación del 3.7% frente al año 2023.

Santa Marta, durante el 2024 representó el 16.7% del total de arribos en el país, reflejando una variación del 1.3% a comparación del 2023, por su parte el puerto de Buenaventura representó el 15.2% de los arribos, presentando una variación del 0.6%. Finalmente, Barranquilla representó el 12.7% de los arribos, con una variación del 4.7% frente al 2023.

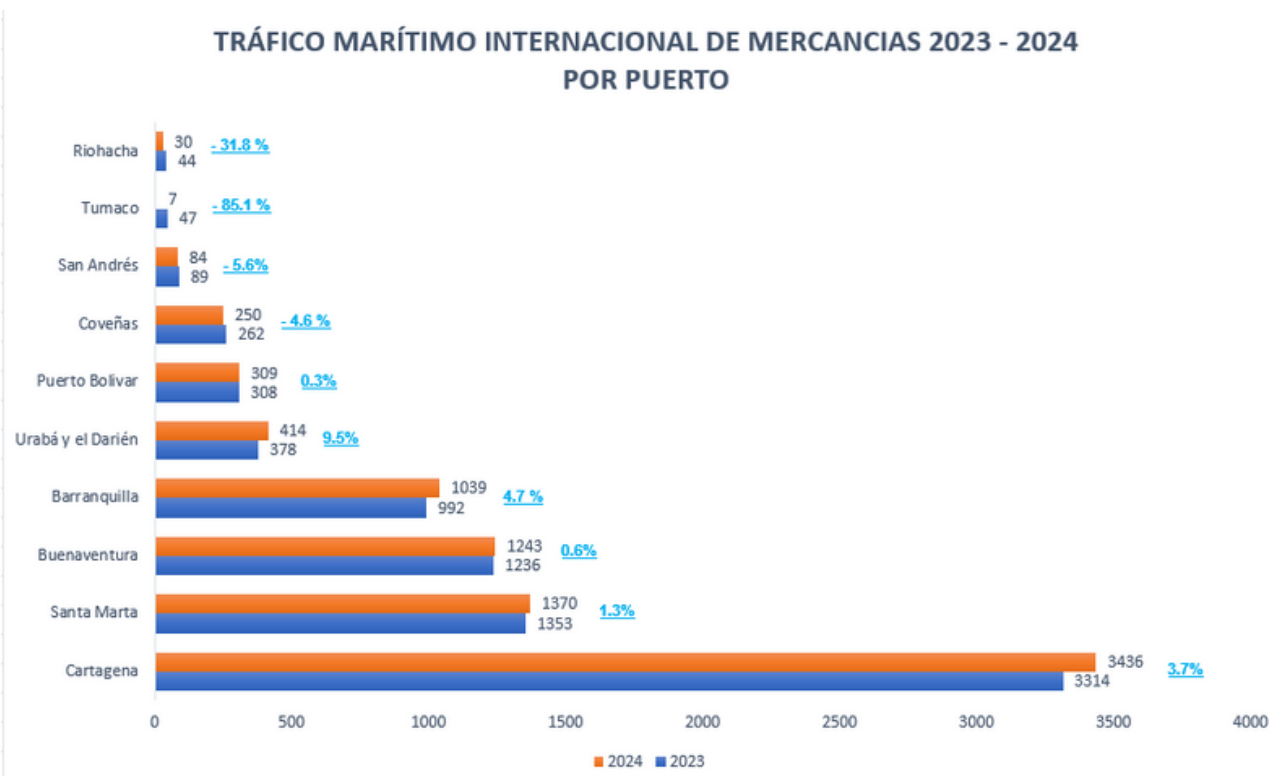


Figura 5 Tráfico Marítimo Internacional de Buques de Mercancías por Puerto
Fuente: Bases de datos Dirección General Marítima

Comercio Internacional en Colombia

Claramente el transporte marítimo es la columna vertebral del comercio internacional del País, siendo fundamental para el abastecimiento de alimentos, energía, materias primas, bienes y componentes manufacturados de primera necesidad, incluyendo suministros y equipos médicos, vitales en la actualidad.

Frente al comportamiento de las exportaciones en Colombia hasta noviembre del 2024, se exportaron **97.844.755** (Toneladas Métricas), presentando una variación del **5.5%**, respecto al mismo periodo del año 2023, en donde se exportaron **92.757.241** (Toneladas Métricas). En cuanto a los principales productos exportados, se observa que el **78.9%** del total de las exportaciones del país en lo corrido del 2024, corresponde a carbón (hullas térmicas), con una participación del **55.1%** y aceites crudos de petróleo con una participación de **23.8%**.

En cuanto al comportamiento por destino de las exportaciones del país, es importante mencionar que el **23.8%** va a los países miembros de la Asociación Latinoamericana de Integración - ALADI, cuyos integrantes son Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. Estados Unidos representó el **13.0%**, siendo el país con la participación mas alta de las exportaciones del país, la Unión Europea representó el 11.5% y China un **10.0%**.

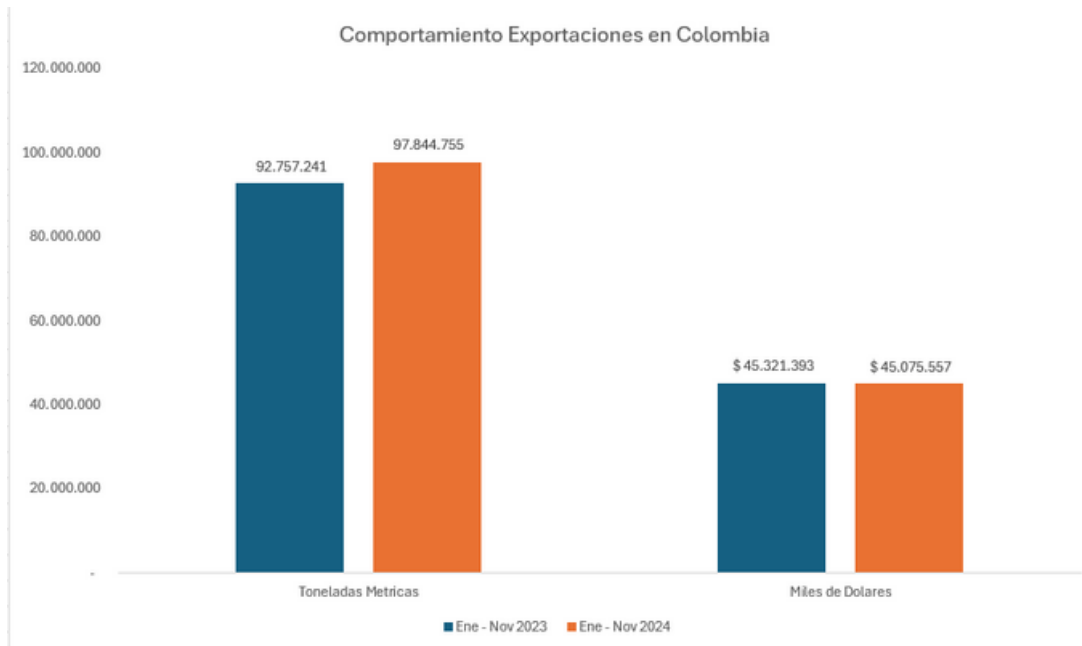


Figura 6. Comportamiento exportaciones en Colombia - Fuente DIAN - DANE (EXPO)

Frente al comportamiento de las importaciones en Colombia hasta octubre del 2024, se importaron **33.982.833** (Toneladas Métricas), presentando una variación del **8.0%**, respecto al mismo periodo del año 2023.

En cuanto al comportamiento del destino de las importaciones al país, el **48.6%**, provienen de Estados Unidos, el **13.7%** de los países miembros de la Asociación Latinoamericana de Integración - ALADI, china con un **13.3%**, y la Unión Europea con el **5.0%**.

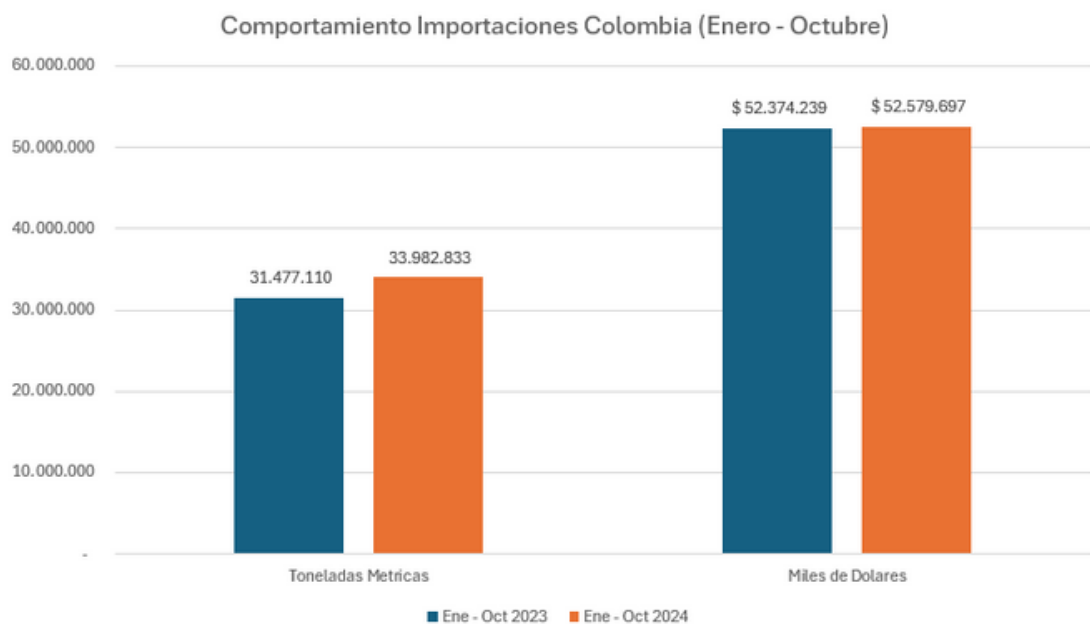


Figura 7. Comportamiento importaciones en Colombia - Fuente DIAN - DANE (IMPO)

PRINCIPALES PROYECTOS PORTUARIOS EN AMÉRICA LATINA

En 2024, América Latina ha sido testigo de importantes desarrollos en infraestructura portuaria, con proyectos que buscan fortalecer la conectividad y competitividad de la región en el comercio internacional. A continuación, se destacan algunos de los proyectos más relevantes.

1. Puerto de Chancay, Perú

Inaugurado el 14 de noviembre de 2024, el Puerto de Chancay es una obra estratégica diseñada para recibir buques de hasta 24.000 TEUs, facilitando una conexión directa entre Sudamérica y China en aproximadamente 23 días. Operado por COSCO Shipping Ports Chancay Perú, este puerto aspira a convertirse en un hub regional en la costa oeste de América del Sur, impulsando el intercambio comercial con Asia.



2. Ampliación del Puerto de Callao, Perú

En junio de 2024, DP World inauguró el Muelle Bicentenario, una ampliación del Muelle Sur en el Puerto de Callao. Con una inversión de 350 millones de dólares, el frente de atraque alcanzó los 1.050 metros, permitiendo la operación simultánea de tres buques y aumentando en un 80% la capacidad de movilización de contenedores en el principal puerto peruano.

3. Proyecto Portuario en Río Grande, Argentina

El Grupo Mirgor avanza con la construcción de un puerto en Río Grande, Tierra del Fuego, con una inversión estimada de 210 millones de dólares. Este proyecto busca mejorar la infraestructura logística y comercial de la región, facilitando el transporte de mercancías y potenciando el desarrollo económico local.

4. Porto do Açu, Brasil

Porto do Açu, el mayor complejo portuario e industrial privado de Latinoamérica y plataforma de exportación del 40% del petróleo de Brasil, se encuentra en un proceso de inversión para convertirse en una referencia en transición energética, localizado en el litoral norte de Río de Janeiro. El puerto está invirtiendo en proyectos de energía eólica, solar e hidrógeno verde, además de apostar a construir la mayor termoeléctrica de ciclo combinado a gas de América Latina, en asociación con varias empresas.

Impacto en la dinámica del transporte marítimo en Colombia

Los nuevos proyectos portuarios en la región pueden transformar la dinámica del transporte marítimo al mejorar la eficiencia, reducir costos y atraer mayores volúmenes de carga. Sin embargo, también generan desafíos como la necesidad de modernización en puertos competidores, ajustes en las regulaciones y un enfoque de sostenibilidad, por lo que aprovechar estos proyectos implica fortalecer su conectividad logística y trabajar en estrategias regionales para maximizar beneficios conjuntos.

La modernización y expansión de los puertos colombianos, como Puerto Antioquia y el Puerto de Cartagena, fortalecerán la infraestructura logística del país, mejorando la eficiencia en el manejo de carga y reduciendo costos operativos. Esto permitirá a Colombia competir más eficazmente en el mercado internacional, atraer inversiones y diversificar sus exportaciones.

Sin embargo, la competencia regional también se intensifica con proyectos en otros países de América Latina y en regiones como Europa. Colombia deberá continuar invirtiendo en la modernización de su infraestructura portuaria y en la integración de sus sistemas logísticos para mantener y mejorar su posición en el comercio internacional.



PRINCIPALES TENDENCIAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO 2024

El sector del transporte marítimo en 2024 ha experimentado transformaciones significativas, influenciadas por factores económicos, geopolíticos y ambientales. A continuación, se destacan las principales tendencias del año 2024

Cambio hacia buques más pequeños y versátiles: Las navieras están optando por embarcaciones de menor tamaño en lugar de los grandes portacontenedores. Este cambio responde a la desaceleración del comercio global, la diversificación de las cadenas de suministro y regulaciones medioambientales más estrictas.

Impacto de la crisis en el Mar Rojo: Los conflictos en el Mar Rojo han llevado a desvíos de rutas, incrementando los costos operativos y las tarifas de fletes. Este entorno ha beneficiado a algunas navieras en términos de ingresos, pero ha planteado desafíos en seguridad, eficiencia logística y mayor consumo de energía que se traduce en mayores emisiones de CO₂.

Auge del 'nearshoring' en México: La tendencia de trasladar la producción más cerca de los mercados de consumo ha favorecido a México, que ha recibido inversiones significativas y ha visto un aumento en el tráfico marítimo. Navieras como COSCO Shipping, CMA CGM y MSC han fortalecido sus conexiones entre Asia y México, especialmente en puertos clave como Manzanillo y Ensenada.

Reestructuración de alianzas navieras: Las principales alianzas navieras han experimentado reorganizaciones, con empresas como MSC optando por operar de manera independiente, mientras que otras forman nuevas coaliciones para adaptarse a las dinámicas del mercado.

Enfoque en sostenibilidad y descarbonización: La industria enfrenta presiones para reducir su huella de carbono. Se están implementando tecnologías como buques eléctricos y combustibles alternativos, aunque su adopción generalizada depende de avances tecnológicos y marcos regulatorios adecuados, aún es incipiente frente al volumen o registro de embarcaciones a nivel mundial

Crecimiento moderado del comercio marítimo: Según la UNCTAD, se prevé un crecimiento del 2% en el comercio marítimo para 2024, impulsado por la demanda de productos básicos a granel y mercancías contenerizadas. Sin embargo, persisten desafíos como la sobrecapacidad y las tensiones geopolíticas. Se está a la espera del informe 2025 de la UNCTAD

Volatilidad en los fletes marítimos: El transporte marítimo se ve influenciado por una serie de factores globales que al final se ve reflejado en los fletes, como lo son las tensiones geopolíticas, cambios en la demanda global, al presentarse congestiones en puertos, producto de huelgas o otros factores y factores económicos globales, como lo es la inflación, lo cual afecta los costos operativos de las navieras, las cuales transfieren estos valores al flete final.

Gestión Administrativa del Transporte Marítimo

De acuerdo con lo estipulado en el Artículo 2.2.3.1.7.4 del Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte 1079 del 26 de mayo del 2015, a continuación, se presenta la gestión administrativa de las autorizaciones relacionadas a la operación del transporte marítimo, otorgadas por la Dirección General Marítima.

Tabla 6. Gestión Autorizaciones Transporte Marítimo 2024
Fuente: Bases de datos Dirección General Marítima

TRAMITE	Enero	febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	total
HABILITACIONES Y PERMISO DE OPERACIÓN	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	1	3	8
MODIFICACIONES/ADICION	5	8	8	12	6	0	1	1	4	0	2	1	48
CANCELACIONES HABILITACIONES	0	0	0	0	0	0	1	0	3	0	3	0	7
FLETAMENTO DE CABOTAJE EN NAVE EXTRANJERA POR VIAJE-SITMAR	9	10	10	8	10	9	7	5	8	7	8	9	100
FLETAMENTO DE CABOTAJE EN NAVE EXTRANJERA POR TIEMPO-SGDEA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
PERMISO DE CONTENDORES EN NAVE DE BANDERA EXTRANJERA	2	0	0	0	2	2	2	0	1	0	3	1	13
RECARGOS-TARIFAS	51	15	94	81	49	57	82	72	49	73	36	55	714
CONFERENCIAS MARITIMAS/ACUERDOS	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FLETAMENTOS INTERNACIONALES	231	269	325	275	289	265	257	276	277	301	260	285	3310
FLETAMENTOS INTERNACIONALES CANCELADOS	4	15	14	5	6	8	7	6	8	10	6	16	105
REGISTROS NAVES INTERNACIONALES	40	34	29	26	23	30	26	35	36	24	34	18	355
REGISTROS NAVES CABOTAJE	7	18	14	13	18	12	10	7	13	13	10	20	155
FLETAMENTO OCASIONALES PASAJEROS	4	5	5	5	0	1	0	1	1	7	8	10	47
FLETAMENTOS DE CABOTAJE	0	2	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	5
TOTALES	354	377	500	426	404	384	393	404	400	436	371	419	4868

Para el año 2024, la Dirección General Marítima gestionó 4 868 solicitudes relacionadas a actividades inherentes al servicio de transporte marítimo en Colombia, durante este periodo se habilitaron ocho nuevas empresas.

Frente a las modificaciones o adiciones a las habilitaciones y permisos de operación de las empresas de transporte marítimo en Colombia, se gestionaron 48 solicitudes, estas principalmente encaminadas a adición de área geográfica o cambios iniciales de las habilitaciones establecidas por la Autoridad Marítima Nacional, de igual manera, como producto de un proceso de seguimiento y control de las empresas de transporte marítimo se han cancelado siete habilitaciones y permisos de operación, esto producto a la inactividad de dichas empresas.

En cuanto a los permisos a naves de bandera extranjera a realizar operación de transporte de cabotaje, se han gestionado 114 autorizaciones, es importante anotar que estas se otorgan debido a la no existencia de naves de bandera colombiana que puedan realizar dicha operación.

El registro de fletamientos internacionales, representa el mayor numero de tramites de transporte marítimo, esto debido a la importancia que tiene este tipo de contratos para el correcto desarrollo del comercio internacional en el país.



Recomendaciones y Conclusiones

- Se considera oportuno que, desde las carteras de defensa, transporte y ambiente, entre otras, se considere en mayor detalle el contexto económico y geopolítico, para examinar la estabilidad política de los principales países involucrados en las rutas comerciales, así como considerar los conflictos geopolíticos existentes hoy en día y sus posibles implicaciones a un corto, mediano y largo plazo en Colombia, así como el fortalecimiento de análisis conjuntos de prospectiva del sector.
- Las necesidades del transporte marítimo de cabotaje deben estar alineadas con la Agenda Política del Gobierno Nacional en temas tales como: infraestructura, actualización normativa y bases para la construcción de una política nacional; para ello es fundamental definir líneas de acción que permitan atender las necesidades y desafíos que se presentan en el transporte marítimo de cabotaje en Colombia.
- Frente a los nuevos proyectos portuarios en América Latina, Colombia debe propender por la implementación de una modernización sostenible y eficiente de sus infraestructuras de transporte, ya que si bien estos proyectos podrían atraer carga que actualmente pasa por puertos colombianos, también podemos resultar beneficiados con alianzas estratégicas comerciales y de integración logística regional.
- implementar una agenda nacional frente a los nuevos factores y regulaciones medioambientales, como lo es la descarbonización del transporte marítimo, para ello es fundamental una mayor articulación de las entidades del gobierno nacional con competencias en la materia.



www.dimar.mil.co

Ministerio de Defensa Nacional
Dirección General Marítima

Línea de Atención al Ciudadano 01 8000 115 966
Sede Central (+57) 601 328 6800 en Bogotá D.C.
Línea Anticorrupción y Antisoborno 01 8000 911 670
dimar@dimar.mil.co