



Abril 2025

Transporte Marítimo Tendencias y Comportamiento Informe Trimestral



Subdirección de Marina Mercante
Grupo de Transporte y Operaciones Marítimas



WWW.DIMAR.MIL.CO

Tabla de Contenido

01

Introducción

02

Tendencias Generales del
Transporte Marítimo

03

Comportamiento del Comercio
Internacional y Tráfico Marítimo

04

Navieras y su Impacto en
Colombia

05

Infraestructura
Portuaria

06

Evaluación Capacidades
Autoridad Marítima

07

Conclusiones





Introducción



El transporte marítimo en Colombia representa un factor estratégico para el comercio internacional, su crecimiento e influencia en la actividad portuaria resalta su importancia en el desarrollo económico del país y, en general, en todos los países del mundo

Los puertos colombianos presentan importantes movimientos de diferentes tipos de carga, por tanto, el presente informe tiene como objetivo, analizar la información del comportamiento del transporte marítimo del primer trimestre de 2025 comparado con el primer trimestre de 2024, desde las siguientes perspectivas: tráfico marítimo, tipos de buques que arriban al país, empresas de transporte autorizadas para operar en los principales puertos marítimos y, tendencias y oportunidades que se pueden aprovechar con el fin de mejorarlas actividades relacionadas con el transporte marítimo.

La información que se relaciona, es obtenida de las bases de datos generadas por la Autoridad Marítima y otras fuentes de información relacionadas con el sector marítimo y transporte; tales como Ministerio de Transporte, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, Asociación Nacional de Comercio Exterior en Colombia, Departamento Administrativo Nacional de Estadística y la Organización Mundial del Comercio.



Tendencias Generales del Transporte Marítimo



Durante el primer trimestre de 2025, el transporte marítimo global ha enfrentado un entorno especialmente complejo, marcado por una serie de factores que han generado un escenario de alta volatilidad e incertidumbre afectando de manera significativa las operaciones de las navieras y los flujos de comercio exterior, quienes se han visto obligadas a replantear sus estrategias operativas. A continuación, se presentan las principales:

Alteraciones en la demanda global: Aunque la oferta de espacio ha aumentado, la demanda de transporte marítimo no ha crecido a la misma velocidad. Fenómenos como el enfriamiento de la economía china, la disminución del consumo en EE.UU y la reconfiguración de las cadenas de suministro están ejerciendo presión sobre la demanda de contenedores, en el sentido de menos carga para mover y una disminución de contenedores en circulación, lo que ocasiona un desequilibrio entre la oferta y la demanda. Esto ha alterado la dinámica de las rutas marítimas presentándose congelación de reservas en ciertos trayectos, sobredemanda y cancelaciones en otros, así como desvíos de cargas y concentración atípica de contenedores vacíos.

Cambios Geopolíticos y Comerciales: La disputa comercial entre Estados Unidos y China ha escalado con la reciente imposición de nuevos aranceles por parte del gobierno estadounidense que busca frenar el dominio de China en industrias estratégicas, en particular la industria naval, donde el país asiático concentra actualmente el 51% del mercado global de construcción naval. La Organización Mundial del Comercio (OMC) ha estimado una contracción del 0,2% en el comercio mundial de mercancías para 2025, en contraste con el crecimiento del 2,9% registrado en 2024, desaceleración que se le atribuye, en gran medida, al recrudecimiento del conflicto y a la implementación de nuevas barreras arancelarias por parte de EE. UU. a productos provenientes de Canadá, México y la Unión Europea, las cuales han fragmentado aún más el comercio global, afectando especialmente a sectores como el transporte marítimo, los viajes internacionales y la logística.

Digitalización e Innovación Tecnológica: La transformación digital del transporte marítimo, donde las tecnologías como el blockchain y la inteligencia artificial marcan un factor diferencial frente al contexto global al permiten optimizar rutas, mejorar la trazabilidad de las mercancías y reducir costos operativos. La coordinación entre el transporte marítimo y terrestre se ha estrechado, facilitando la gestión del flujo de mercancías desde los puertos hasta su destino final.

Regulaciones OMI: Durante el primer trimestre del 2025, la Organización Marítima Internacional - OMI, aprobó el establecimiento de un marco normativo vinculante para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Dichas medidas incluyen una nueva norma sobre combustibles marinos y un mecanismo para la fijación de precios. Se espera que se adopten formalmente en octubre del 2025 y entren en vigor en el 2027, las cuales serán obligatorias para buques con un Arqueo Bruto superior a los 5.000.





América Latina enfrenta impactos moderados en comparación con otras regiones ya que podría beneficiarse al captar parte del comercio desviado de China. Sin embargo, la congestión portuaria y los desafíos logísticos siguen siendo preocupaciones clave. Colombia ha mostrado señales de resiliencia y adaptación frente a los desafíos globales que se ve reflejado en el desempeño portuario y en el manejo de las operaciones de comercio exterior que pese a las tensiones arancelarias globales y la fragmentación del comercio internacional, ha logrado mantener y, en algunos casos, incrementar su actividad portuaria.

La diversificación de mercados y productos ha sido clave para mitigar los efectos negativos de las disputas comerciales internacionales. Un ejemplo claro es el Índice de Conectividad de Transporte Marítimo para Puertos (PLSCI), publicado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), en el cual el puerto de Cartagena se ha consolidado como el mejor conectado de América Latina.

Este indicador evalúa la integración de los puertos en las redes globales de transporte marítimo y mide la capacidad de un puerto para facilitar el acceso al comercio internacional. El análisis de los datos revela que Cartagena ocupa el cuarto lugar en el continente americano, superando a importantes terminales de Estados Unidos como Charleston, Oakland y Los Ángeles. Esto posicionando a Cartagena como un hub estratégico para el comercio exterior de la región.



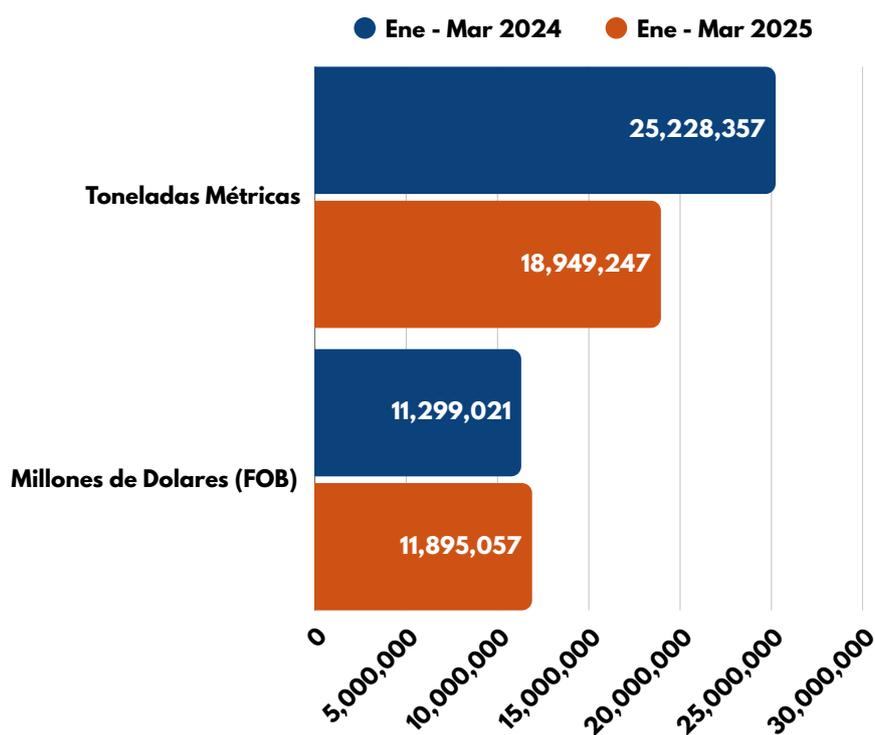
Comportamiento del Comercio Internacional



La dinámica del comercio exterior ejerce una influencia directa en el transporte marítimo por lo que al aumentar los volúmenes de carga también crece la demanda de espacio en los buques, la frecuencia en las operaciones y eventualmente, la utilización de buques de mayores dimensiones. Pero cuando la actividad comercial baja, también lo hace la demanda en los puertos que puede llevar a menos uso de la flota, alzas en los costos y decisiones operativas como reducir rutas o agrupar servicios, lo cual es un claro reflejo de como incide el comercio en el ritmo del transporte por mar.

De acuerdo con datos oficiales publicados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE, entre (ENE - MAR) del 2025, se exportaron 18.949.247 (Toneladas Métricas), presentando una variación del -24.9%, respecto al mismo periodo del año 2024. Durante este periodo las exportaciones totalizaron USD FOB \$11.895.057, representando un incremento del 5.3%, frente al mismo periodo del 2024.

Comportamiento exportaciones en Colombia - Fuente DIAN - DANE (EXPO)



Como se puede evidenciar si bien el volumen de carga exportado disminuyó (-24.9%), el valor total en dólares aumentó (5.3%), esto puede estar alineado a que productos como (Petróleo, Carbón, Café, Flores u Oro) hayan tenido un incremento en su precio internacional. De igual manera, la devaluación del peso colombiano frente al dólar permite que estos ingresos se vean favorecidos.



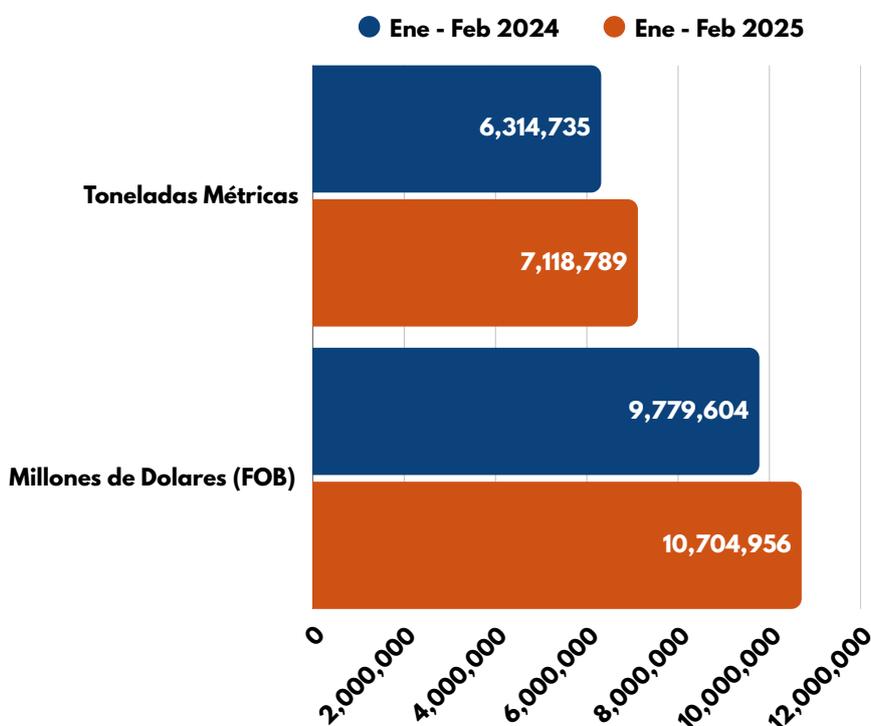


En cuanto a la participación por sectores, la distribución de las exportaciones para este periodo fue de combustibles e industrias extractivas 40.2%, agropecuarios, alimentos y bebidas 31.0%, manufacturas 20.5% y otros sectores 8.4%.

Por su parte, el comportamiento de las importaciones entre (ENE - FEB) del 2025 se vio reflejado con un total de 7.118.789 (Toneladas Métricas) importadas, presentando una variación del 12.7% respecto al mismo periodo del año 2024. Durante este periodo las importaciones totalizaron USD FOB \$10.704.956 representando un incremento del 9.5%, frente al mismo periodo del 2024.

Con relación a la participación por sectores, la distribución de las importaciones para este periodo fue: manufacturas 73.36%, agropecuarios, alimentos y bebidas 14.77%, combustibles e industrias extractivas 11.82% y otros sectores 0.04%.

Comportamiento importaciones en Colombia - Fuente DIAN - DANE (IMPO)



De igual manera, acorde a lo publicado por la Subdirección de Estudios Económicos de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN, durante el primer trimestre del 2025 se movilizaron a través del transporte marítimo 26.442.104 (Tons) de carga de exportación, lo que representa una participación del 98.6% de la carga total exportada, generando una variación del -6.1%, en relación al mismo periodo del año anterior.

En cuanto al movimiento a través del transporte marítimo de carga importada, durante el primer trimestre se movilizaron 12.840.005 (Tons), lo que representa una participación del 98.5% de la carga total importada, generando una variación del -5.5%, en relación al mismo periodo del año anterior.



Comportamiento del tráfico marítimo de mercancías

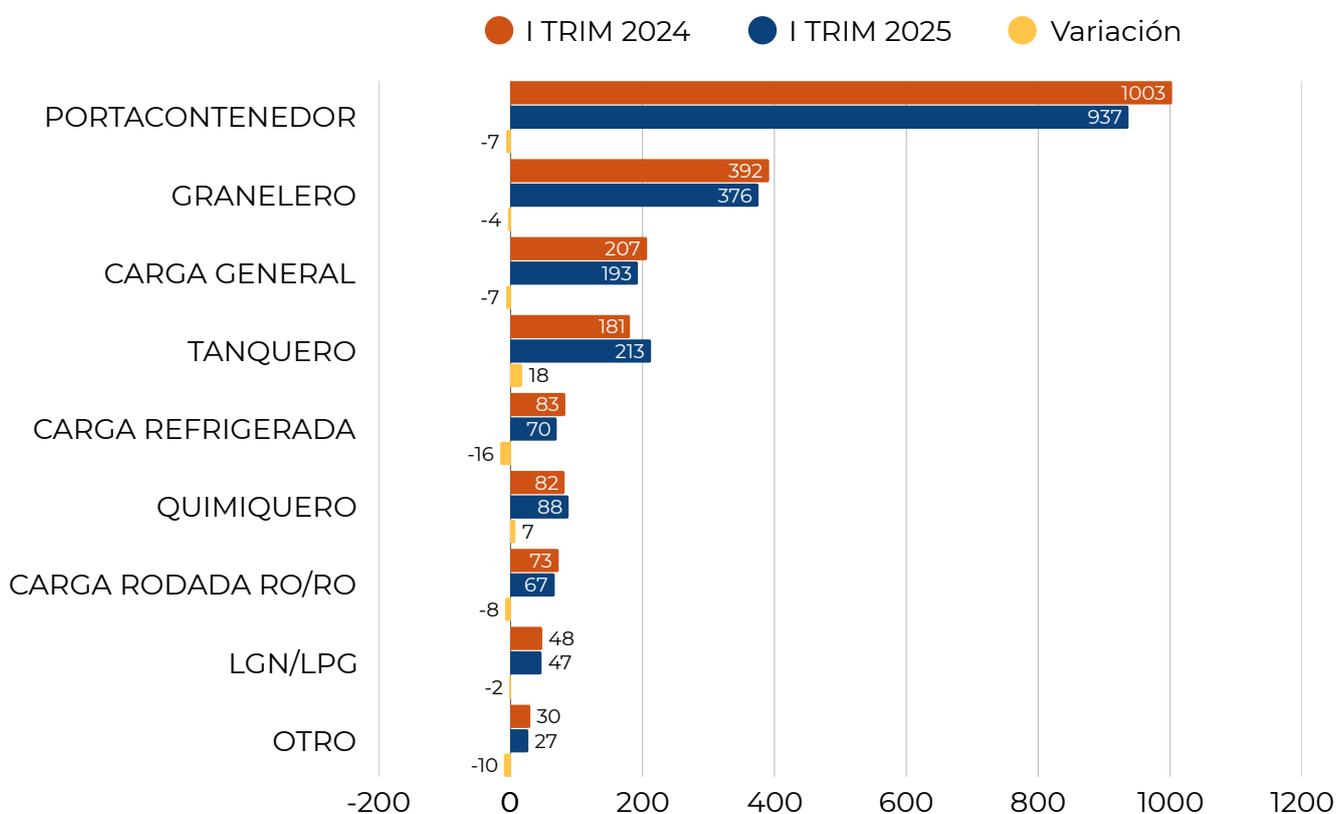


En cuanto al comportamiento del tráfico marítimo internacional de buques destinados al transporte de mercancías, durante el primer trimestre de 2025 se registraron 2.018 arribos, que, comparado con el mismo periodo del 2024, se presenta una variación del -3.9%.

Los buques portacontenedores durante el primer trimestre del 2025 representaron el 46.4% del total de los arribos en Colombia, presentando una variación del -6.6% frente al primer trimestre del 2024. Esta variación, esta correlacionada al descenso de un 3% del tráfico de contenedores, presentado en el puerto de Cartagena..

En cuanto a buques graneleros, estos representaron el 18.6% de arribos en el país, con una variación de -4.1%, frente al primer trimestre del 2024, por su parte, los buques tanqueros representaron el 10.6% de arribos, con una variación del 17.7%.

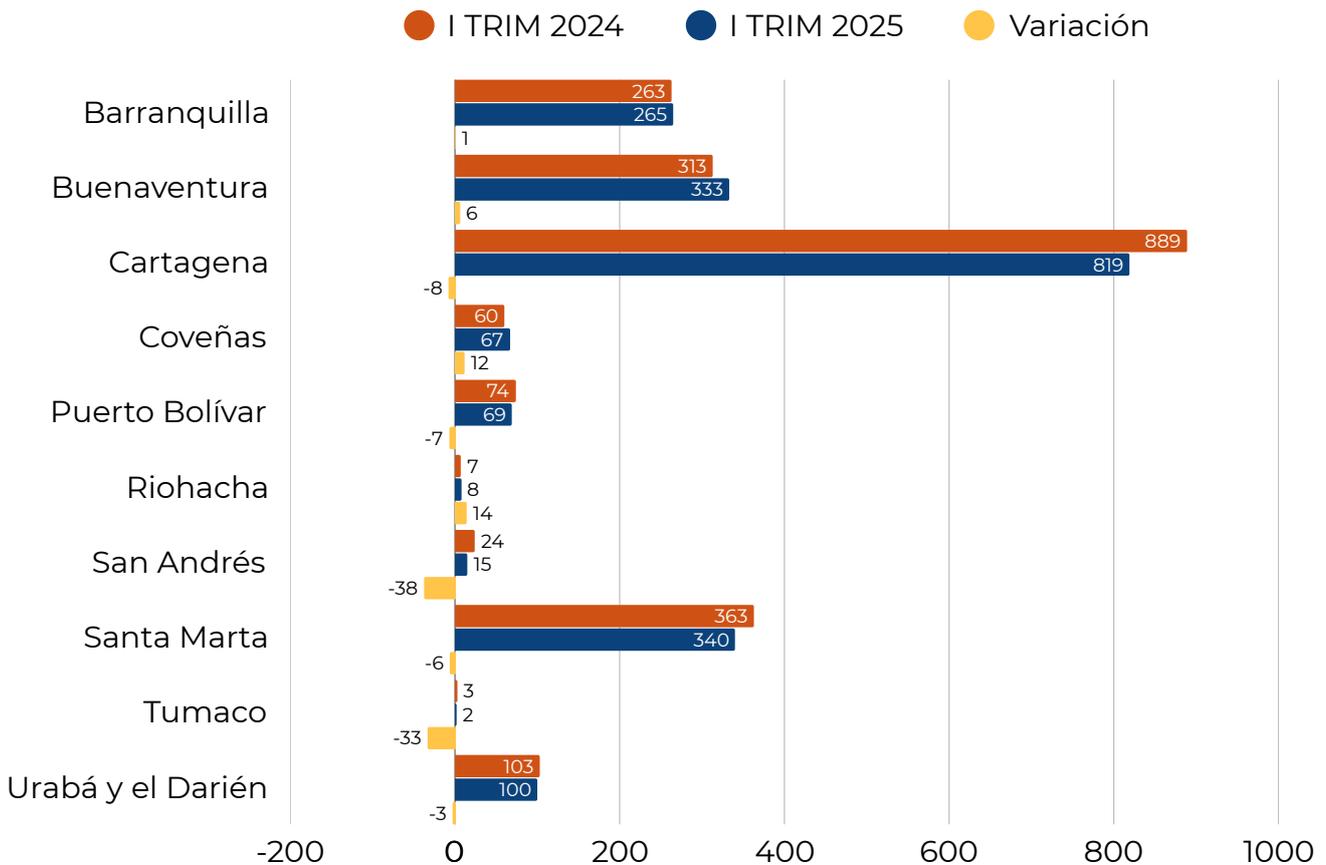
Tráfico Marítimo Internacional de buques de mercancías I Trim 2025





La variación del -6.6% en el primer trimestre de 2025 en comparación con el mismo periodo de 2024 puede atribuirse a una combinación de factores internos y externos. La política monetaria restrictiva, la inflación persistente, factores geopolíticos y desafíos sectoriales han influido en el desempeño del tráfico marítimo internacional de mercancías.

Tráfico Marítimo Internacional de buques de mercancías por puerto I Trim 2025



Durante el primer trimestre del 2025, el puerto de Cartagena representó una participación del total de arribos del país de un 40.6%, presentando una variación del -7.9% a comparación del mismo periodo del 2024, debido principalmente a la variación del -10.6% de arribos de buques portacontenedores.

Santa Marta en el primer trimestre del 2025, representó una participación del total de arribos del país de un 16.8%, presentando una variación del -6.3% a comparación del mismo periodo del 2024, debido principalmente a la variación del -10.6% de arribos de buques portacontenedores.

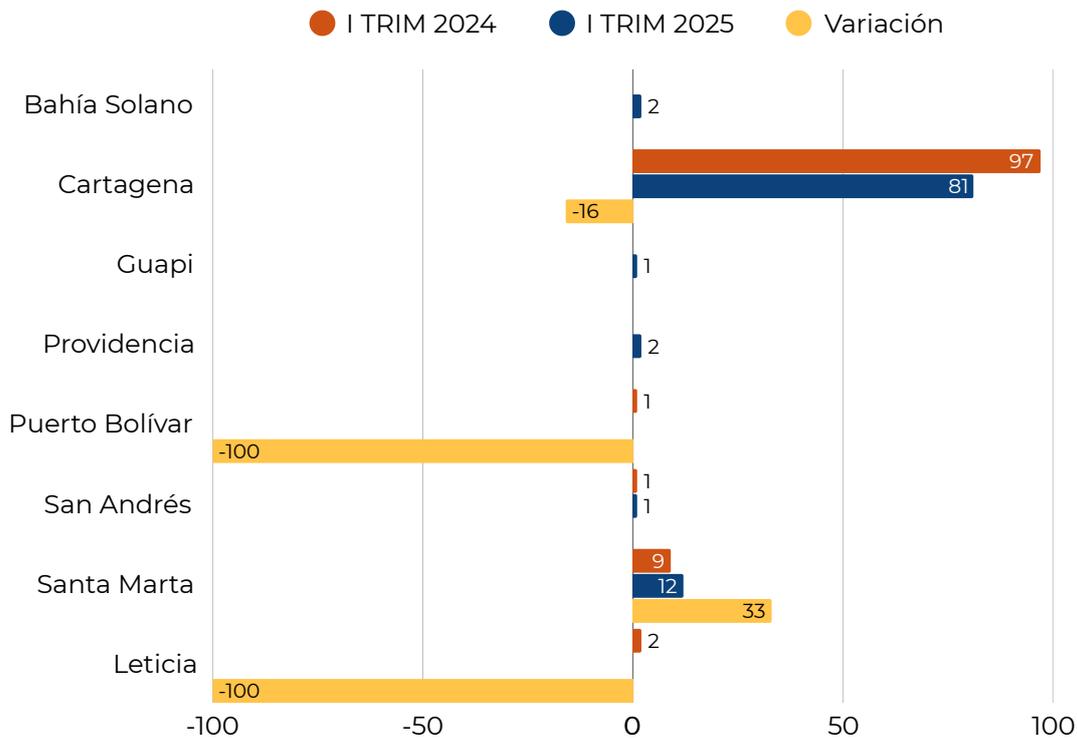




Buenaventura en el primer trimestre del 2025, presento una participación del 16.5% del total de arribos del país, reflejando una variación del 6.4% a comparación del primer trimestre del 2024, fuertemente evidenciado por el aumento de arribos de buques portacontenedores, quienes presentaron una variación del 12.64%. Esto influenciado inicialmente por la apertura de la nueva ruta entre Shanghai - Buenaventura.

Barranquilla en el primer trimestre del 2025, presento una participación del 13.1% del total de arribos del país, presentando una variación del 0.8% a comparación del mismo periodo del 2024, este puerto moviliza principalmente carga seca a granel, coque, líquidos y carga general, más que contenedores.

Comportamiento del tráfico marítimo de cruceros

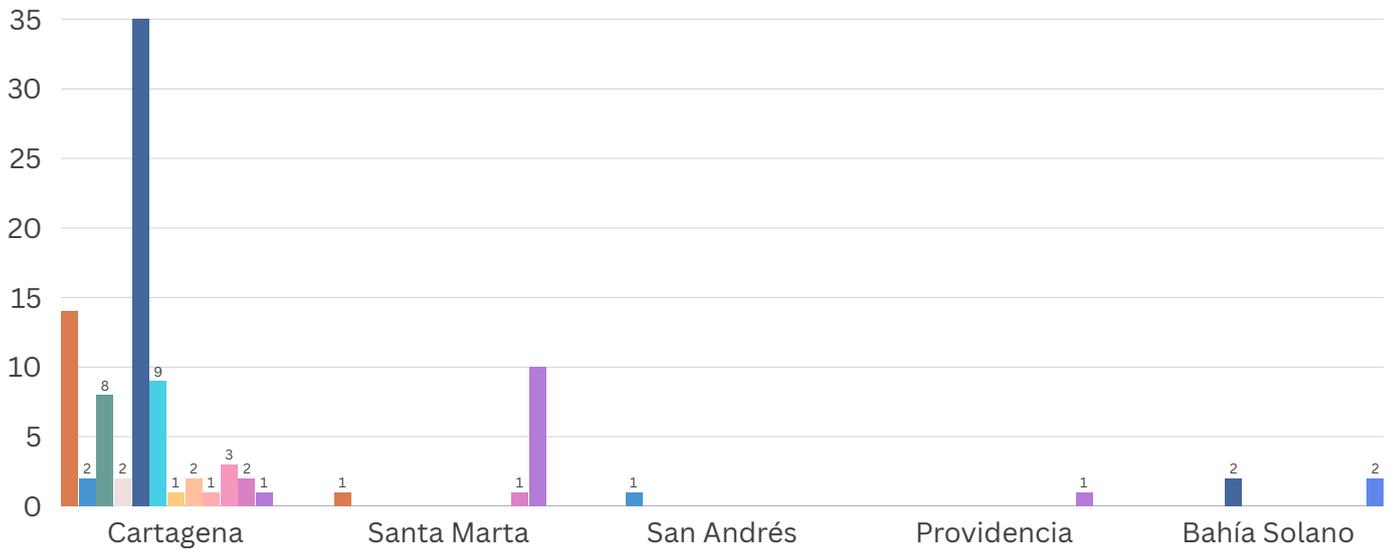
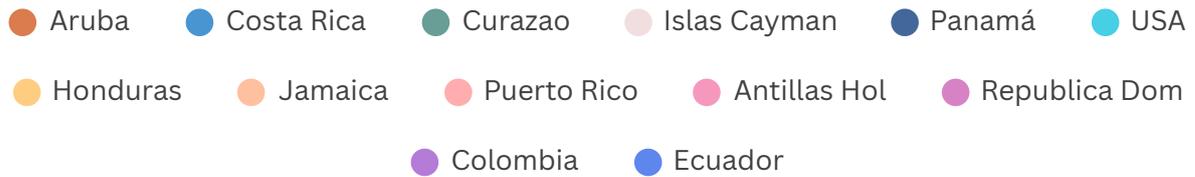


Durante el primer trimestre del 2025, se presenta una variación del -8% del total de arribos de cruceros en el país, sin embargo es preciso mencionar que durante este periodo, se evidenciaron arribos a destinos con un gran potencial para atraer cruceros como San Andrés, Bahía Solano, Guapi y Leticia, especialmente en los segmentos de expedición y ecoturismo.

Durante el primer trimestre del 2025, en Cartagena se evidenció una disminución del 16.49% de arribos de cruceros a Cartagena, El comportamiento del Puerto de Santa Marta, en este primer trimestre del 2025, refleja un aumento del 33% a comparación del mismo periodo del 2024.



Procedencia arribos Cruceros periodo (ENE - MAR) 2025



Países como Panamá, Costa Rica, Belice y Honduras tienen puertos turísticos bien desarrollados y están relativamente cerca de Colombia, lo que los convierte en escalas naturales antes de llegar a Cartagena y Santa Marta.

Además, las principales líneas de cruceros que operan en Colombia, como Royal Caribbean, Norwegian Cruise Line, TUI Cruises, MSC Cruises y Silversea Cruises, provienen de regiones como Estados Unidos, Alemania, Suiza y Mónaco, cabe aclarar que todas se encuentran habilitadas por la DIMAR.

Esto en el marco de la Política Pública de Turismo 2022-2026 “Turismo en armonía con la vida”, donde se adopta una visión a largo plazo y materializa un plan estratégico a 2030 que amplía la cadena de valor del turismo resaltando la economía popular, y cuyas metas trazadas en su Plan Sectorial se encaminan al impulso de la transición de una economía extractiva a una de desarrollo sostenible, por lo que ese sector prevé que para el 2026 se reciban aproximadamente entre 7.5 y 12 millones de visitantes en un escenario ideal, y las exportaciones de turismo alcancen los 9.906 millones de dólares.

Lo anterior, aunado a la inversión realizada por el Gobierno Nacional de más de \$37.549 millones, a través de 83 proyectos, que potencializan la operación de cruceros de lujo vía fluvial.

Navieras y su Impacto en Colombia



Colombia se ha consolidado como un nodo estratégico en la red de transporte marítimo global, al albergar operaciones de las principales navieras del mundo. Esta presencia no solo refleja la importancia geopolítica y comercial del país, sino también su capacidad para atraer inversiones y fortalecer su infraestructura portuaria.

La presencia de estas navieras en Colombia fortalece su posición como hub logístico en América Latina, facilitando el comercio internacional y atrayendo inversiones extranjeras. Además, impulsa el desarrollo de infraestructura portuaria y mejora la competitividad del país en el comercio global.

En este sentido, La DIMAR tiene la responsabilidad de garantizar que las actividades marítimas se realicen de manera segura, protegiendo la vida humana en el mar así como el medio ambiente marino. En un contexto donde la industria marítima está cada vez más enfocada en la sostenibilidad, la supervisión y regulación de la seguridad marítima y la protección del medio ambiente por parte de la DIMAR son esenciales para mantener la buena imagen de Colombia como un destino para las operaciones de navieras globales.

Principales Navieras del Mundo Habilitadas en Colombia

	Puertos de Operación	Tipos de Carga	Naves Registradas
MSC	Buenaventura - Cartagena - Santa Marta - Urabá y el Darién	<ul style="list-style-type: none"> Contenedorizada 	238
MAERSK	Buenaventura - Barranquilla - Cartagena - Santa Marta - Urabá y el Darién	<ul style="list-style-type: none"> Contenedorizada 	181
CMA - CGM	Buenaventura - Barranquilla - Cartagena - Santa Marta - Urabá y el Darién	<ul style="list-style-type: none"> Contenedorizada General Seca 	177
COSCO	Buenaventura - Barranquilla - Cartagena - Santa Marta	<ul style="list-style-type: none"> Contenedorizada 	46
HAPAG LLOYD	Buenaventura - Barranquilla - Cartagena - Santa Marta	<ul style="list-style-type: none"> Contenedorizada 	138
ONE	Buenaventura - Barranquilla - Cartagena - Santa Marta	<ul style="list-style-type: none"> Contenedorizada 	56
EVERGREEN	Buenaventura - Barranquilla - Cartagena - Santa Marta	<ul style="list-style-type: none"> Contenedorizada 	25
HYUNDAI	Buenaventura - Barranquilla - Cartagena	<ul style="list-style-type: none"> Contenedorizada General Seca 	17
ZIM	Buenaventura - Barranquilla - Cartagena - Santa Marta	<ul style="list-style-type: none"> Contenedorizada 	77
YANG MING	Buenaventura - Barranquilla - Cartagena - Santa Marta	<ul style="list-style-type: none"> Contenedorizada 	3



A partir de febrero del 2025, se han producido cambios importantes en las principales alianzas navieras.



- **Fin de la alianza 2M:** MSC y Maersk han disuelto su colaboración. MSC operará de forma independiente, mientras que Maersk se ha unido a Hapag-Lloyd para formar la Cooperación Gemini, centrada en las rutas Asia-Norteamérica y Asia-Europa.
- **Creación de la Premier Alliance:** Ocean Network Express (ONE), HMM y Yang Ming han establecido esta nueva alianza, con la colaboración de MSC en rutas clave.
- **Ocean Alliance:** Continúa su operación con CMA CGM, COSCO, OOCL y Evergreen, extendiendo su acuerdo hasta 2032.

El Puerto de Cartagena ha sido seleccionado como uno de los 14 hubs globales en la Cooperación Gemini. Este modelo operativo, basado en la estrategia Hub & Spoke, busca centralizar la distribución de carga en instalaciones clave para mejorar la confiabilidad de los itinerarios.

Colombia ha inaugurado una nueva ruta marítima comercial que conecta el puerto de Buenaventura con Shanghái, China, haciendo escala en Chancay, Perú. Esta iniciativa, operada por COSCO, busca diversificar las rutas comerciales del país y fortalecer las relaciones con Asia.

La reconfiguración de las alianzas puede generar una mayor competencia en las rutas clave, lo que podría influir en las tarifas de fletes y en la disponibilidad de servicios. Además, la optimización de rutas y la mejora en la confiabilidad de los servicios beneficiarán a los importadores y exportadores colombianos.

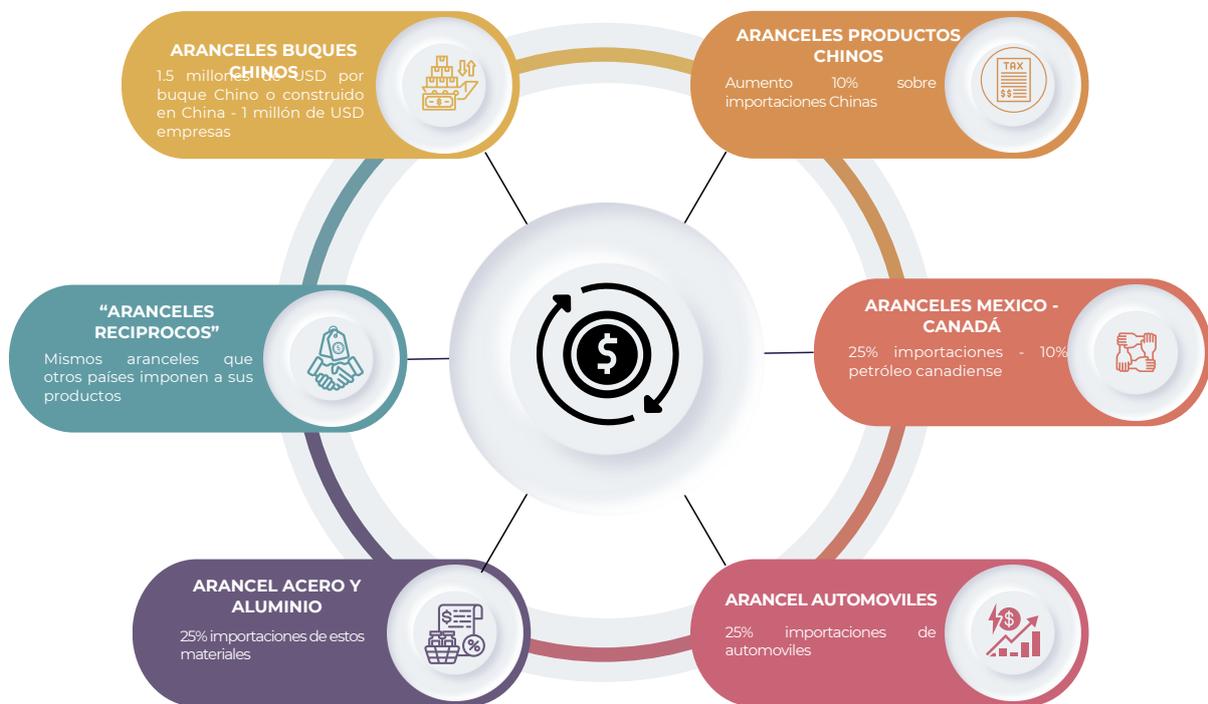
Impactos de las Medidas Comerciales de USA en la Industria Marítima



Las medidas comerciales implementadas por Estados Unidos en 2025 han generado un impacto profundo en la industria naviera y en la construcción naval a nivel global, obligando a una reconfiguración de rutas, alianzas y operaciones logísticas. La imposición de aranceles selectivos, restricciones tecnológicas y normativas ambientales más estrictas ha aumentado los costos operativos de las navieras, incentivando la renovación de flotas y el rediseño de los itinerarios tradicionales.

la política proteccionista de EE. UU., especialmente a través de la Ley Jones, ha limitado la participación extranjera en su mercado interno, pero también ha empujado a astilleros asiáticos a buscar nuevos mercados.

Principales Medidas Económicas Anunciadas por U.S.A



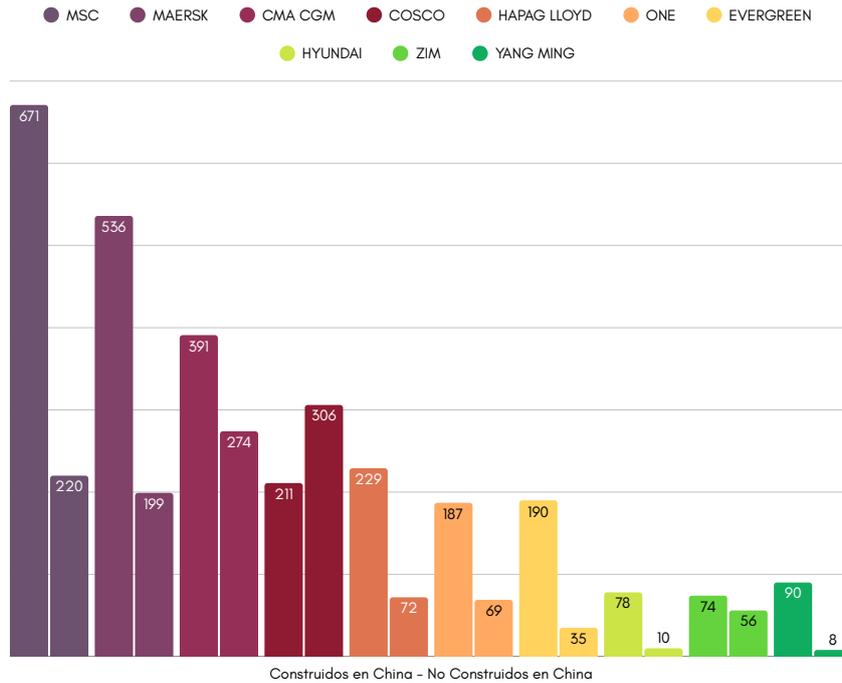
Que impactos se han venido presentando y se consideran previsibles:

- Al aplicar la tarifa de hasta \$1.5 millones Usd por cada escala en puertos estadounidenses con buques chinos, teniendo en cuenta que buena parte de la flota mundial proviene de astilleros chinos, especialmente para navieras que dependen de estos buques para cubrir determinadas rutas.
- Se puede optar por adquirir o arrendar buques construidos fuera de China (principalmente en Corea del Sur o Japón) para evitar tarifas.
- Ante la eventual caída en la demanda en la ruta entre Asia y E.E.U.U. (se estima entre el 10% y 15%), debido a las tarifas adicionales e incertidumbre en las cadenas de suministro impactando en la tarifa del flete.
- Una alternativa previsible para evitar las tarifas impuestas, durante 2024 las importaciones desde China a México y Canadá aumentaron un 15% y un 16% respectivamente.
- Derivados de los ajustes en rutas, flotas, que al final terminan dificultando la planificación para las navieras y en general actores del comercio internacional.



Actualmente, la industria naval global presenta una marcada dependencia de China, especialmente en lo que respecta a la construcción de portacontenedores. Aproximadamente el 32% de la flota mundial de portacontenedores, en términos de número de buques, proviene de astilleros chinos. Este dato resalta el rol crucial que juega China en la producción de buques para el transporte marítimo global. La magnitud de esta dependencia se ve reflejada, en particular, en las principales empresas navieras que operan a nivel internacional.

Flota Actual Principales Navieras



Una de las más afectadas por las posibles sanciones estadounidenses es COSCO Group, que incluye a su subsidiaria OOCL. Este conglomerado estatal chino cuenta con una flota compuesta en un 60% por buques construidos en China, y ha asignado la totalidad de sus nuevos pedidos a astilleros chinos. Esta situación no solo muestra la dependencia de COSCO de los astilleros chinos, sino que también ilustra la fuerte interrelación entre el sector naval y las políticas comerciales de los países, en especial bajo el contexto de las tensiones comerciales y geopolíticas actuales.

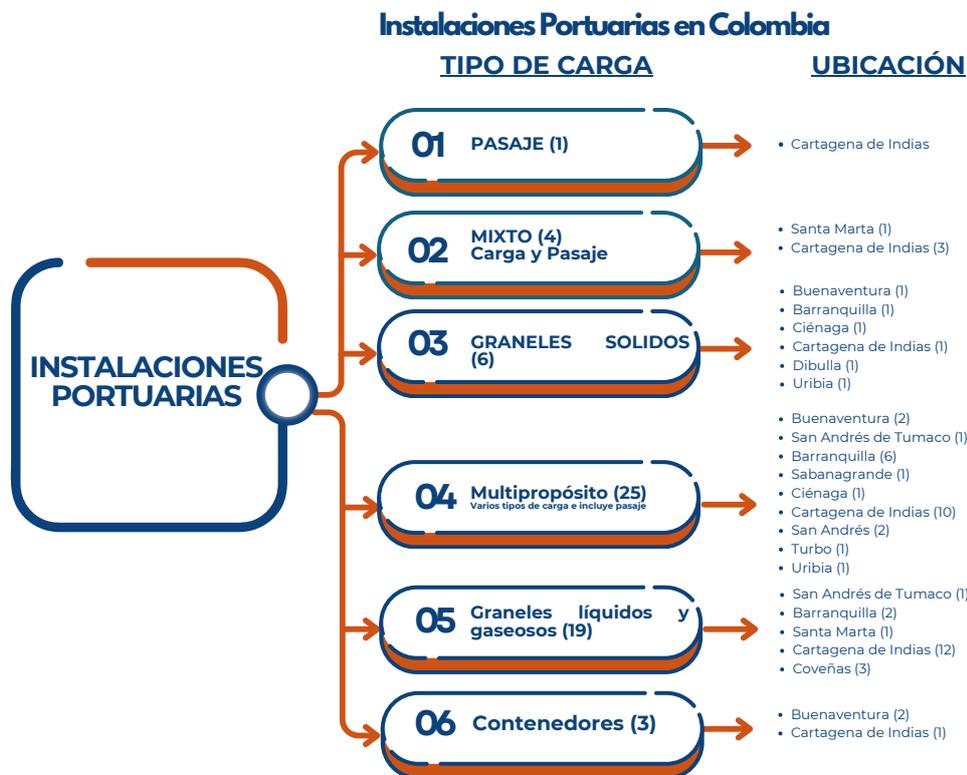
En conclusión, la industria naval global está altamente influenciada por las capacidades de China en la construcción de buques. Las sanciones comerciales y los cambios en las políticas internacionales podrían alterar significativamente este panorama, afectando tanto a las navieras como a la estabilidad de la cadena de suministro en el comercio marítimo global. La dependencia de China en la fabricación de buques implica que cualquier cambio en su dinámica de producción o en sus relaciones comerciales internacionales podría tener repercusiones significativas a nivel mundial.

Infraestructura Portuaria en Colombia



Sin lugar a duda, los puertos son piezas clave dentro de las cadenas de suministro globales, la Asociación Nacional de Instituciones Financieras (ANIF) ha resaltado cómo contar con una infraestructura portuaria más sólida y eficiente ha permitido reducir significativamente los tiempos involucrados en el comercio exterior. De hecho, este fue el eje central de una de sus investigaciones más recientes, titulada El Impacto de los Puertos en el Desarrollo del Comercio Exterior y la Economía Nacional.

Colombia cuenta con 77 concesiones portuarias activas de las cuales 58 están operando y 19 que tienen prevista una operación en el corto, mediano y largo plazo. A continuación, relacionamos las instalaciones portuarias de acuerdo con la tipología de carga movilizada.



Como resultado de la implementación de la política portuaria sectorial, a la fecha existen 5 proyectos portuarios nuevos ubicados en Buenaventura, Barranquilla y Santa Marta, cuya iniciativa está sujeta al trámite establecido en el Estatuto de Puertos conforme a su viabilidad, jurídica, técnica y ambiental.

Uno de los proyectos portuarios más significativos en Colombia en la actualidad es, sin duda, Puerto Antioquia, un puerto multipropósito ubicado en el Golfo de Urabá cuya operación esta prevista para la vigencia del 2025, y con una inversión aproximada de 770 millones de dólares y una concesión que abarca 30 años que se espera maneje unas 7.5 millones de toneladas anuales, con una capacidad de generación de empleo de 17.000, fortaleciendo la logística y competitividad del país.



Por otro lado, El Fondo Nacional de Turismo (FONTUR) está construyendo 83 embarcaderos flotantes en diferentes municipios de Colombia, en colaboración con la Corporación de Ciencia y Tecnología para el Desarrollo de la Industria Naval, Marítima y Fluvial (Cotecmar). Estos embarcaderos, que serán instalados en 81 municipios de 26 departamentos, tienen como objetivo mejorar la conectividad fluvial y fortalecer el turismo en las regiones, enfocados en cinco líneas estratégicas:

- Infraestructura turística,
- Promoción,
- Competitividad,
- Turismo responsable
- Territorios turísticos de paz

Estas inversiones que ascienden a más de \$37.549 millones, de acuerdo a lo publicado por El Fondo Nacional de Turismo (FONTUR), tienen una división de recursos de la siguiente manera:

- Atlántico 13 Proyectos - \$2.054 millones
- Magdalena 5 Proyectos - \$4.818 millones
- Bolívar 65 Proyectos - \$30.677 millones

Siendo que uno de los grandes desafíos que enfrenta el país sigue siendo la infraestructura de transporte y la conectividad, el Gobierno Nacional a través de su política sectorial de Transporte y Logística, ha trazado líneas estratégicas que apuntan a fortalecer y modernizar las conexiones entre los puertos y los principales centros logísticos del país.

Con la implementación del CONPES 4118 de 2023, que establece la Política Nacional Portuaria se marcó una hoja de ruta clara hacia la modernización del sector, apostando por una actividad portuaria más sostenible y mejor integrada con el entorno. Este enfoque se alinea con los objetivos de reindustrialización y transición energética al facilitar el acceso a mercados internacionales y fomentar el uso de fuentes no convencionales de energía renovable. Según estimaciones, se espera que en los próximos 15 años esta política movilice inversiones privadas por 2,76 billones de pesos y públicas por 7,9 billones.

Entre los puertos considerados para estas obras de modernización se encuentran Barranquilla, Cartagena, La Guajira, Morrosquillo, San Andrés, Santa Marta/Ciénaga, Turbo, Buenaventura y Tumaco, proyectando unas inversiones cuyo monto no supere los \$30 billones, mientras que los estudios técnicos necesarios para poner en marcha la nueva política portuaria están presupuestados en \$8.500 millones aproximadamente, donde no se incluye el costo de las obras de infraestructura que serán asumidas por las entidades del sector transporte.



Para aumentar la capacidad instalada en puertos en 20 millones de toneladas, se han estimado inversiones iniciales por US\$387 millones (aproximadamente \$1,69 billones), de la mano de una adecuada planeación portuaria que permita conectar efectivamente al país con sus regiones, por lo que se clasificarán los puertos clasificados según su zona portuaria (actualización del Plan de Ordenamiento Físico Portuario), considerando factores como su importancia social, el tipo y volumen de carga o pasajeros que manejan, su infraestructura terrestre y acuática, así como su rol dentro del comercio exterior y el transporte nacional.

El valor de las inversiones público-privadas como impulsoras del desarrollo portuario, especialmente en lo que tiene que ver con el mantenimiento y mejora de los accesos marítimos, así como la optimización de las vías terrestres, férreas, fluviales y aéreas que conectan con los puertos.

Esto será de gran importancia para el tráfico marítimo ya que al mejorar las conexiones en materia de infraestructura y la intermodalidad, mejora la eficiencia en los tiempos estimados para las operaciones en la interfaz los cuales se verán reflejados en unos menores costos portuarios, impacto positivamente la cadena logística del transporte y por ende del comercio internacional.

Evaluación Capacidades Autoridad Marítima

La Dirección General Marítima juega un papel fundamental en el transporte marítimo al ser la Autoridad que ejerce la política del Gobierno en materia marítima y no limitándose a ello también ejecuta la política del gobierno en materia de transporte marítimo. De tal suerte que las capacidades con las que cuenta la Autoridad Marítima constituyen un factor crucial que garantizan un transporte marítimo eficiente, seguro y respetuoso con el medio marino.

De acuerdo a información registrada en las bases de datos de la DIMAR, actualmente se encuentran matriculados 103 remolcadores en Colombia de los cuales 74 están registrados en Cartagena representando el 71.8% de la totalidad, en Santa Marta se registran 10 remolcadores, lo que representa el 9.7% total, en Buenaventura y Puerto Bolívar se registran 5 remolcadores representando cada puerto el 4.9%, Barranquilla y Urabá y el Darién cuentan con un registro de 4 remolcadores equivalente al 3.9% cada puerto y finalmente en Tumaco se encuentra matriculado 1 remolcador, cuya característica es de una nave menor de 25 AB.

Pese a esto, no todos los remolcadores que actualmente se encuentran matriculados se encuentran disponibles, tal es el caso del puerto de Buenaventura que cuenta con 5 remolcadores matriculados de los cuales solo se encuentran operando actualmente 4. Por lo anterior, al realizar una evaluación de capacidades y disponibilidades operativas de los remolcadores en el país, es importante comprender las dinámicas de los puertos principales del país.



El 80% de los buques portacontenedores que arribaron a Cartagena tienen una eslora menor o igual a 290 metros, indicando que, aunque el Puerto de Cartagena es el más importante de Colombia y uno de los más eficientes de América Latina, su infraestructura está optimizada para recibir buques de tamaño mediano y grande, pero no ultra grandes, entendiendo que este es un hub regional, dedicado principalmente como centro de transbordo de contenedores entre rutas intercontinentales y conexiones regionales.

Al revisar los tamaños de los buques que arriban a Santa Marta, se destaca que el 93.4%, tienen una eslora menor a 290 metros y el 6.6% con una eslora mayor a los 290 metros. Esto se puede explicar tras la dinámica que tiene el puerto, ya que maneja una combinación de carga general, graneles (especialmente carbón y agroindustriales) y contenedores. La mayoría de los buques en estas categorías, como Panamax y Post-Panamax, tienen esloras \leq 290 metros. De igual manera, al comparar los datos históricos del puerto se evidencia que sigue por debajo del promedio de arribos antes de pandemia y en los años 2021 y 2022, cuando se empezó a reactivar la normalidad del comercio marítimo internacional.

En Buenaventura el comportamiento de buques portacontenedores, se encuentra que el 52% están en un rango igual o menor de 290 metros de eslora y el 48% mayor de 290 metros. Esto explica la dinámica que se presenta en el puerto, entendiendo que los buques de menor eslora (menores o iguales a 290 metros) suelen operar en rutas regionales o feeder que conectan Buenaventura con otros puertos de la costa pacífica y el Caribe y buques de más de 290 metros corresponden a los que pueden operar en rutas transpacíficas o intercontinentales.

Lo anterior, debido al manejo de un alto volumen de comercio con Asia especialmente de China, sin embargo, aunque hay un crecimiento en la llegada de buques de mayor capacidad, la demanda actual de carga no justificaría un cambio drástico hacia una mayor proporción de buques mas grandes que arriben al puerto. Los arribos de buques que tienen un promedio de 390 y 396 metros de eslora pueden llegar paulatinamente pero no es algo que se dé permanente, sin embargo, tras la apertura de la nueva ruta con Shanghái, es pertinente realizar la revisión de que tipo de buques estarían arribando al puerto, entendiendo que se espera un servicio semanal en esta nueva ruta, con el fin de determinar la necesidad de incrementar el numero de remolcadores que hoy operan en el puerto.





Finalmente, cuando se inicien las operaciones de Puerto Antioquia puede plantear la necesidad de una evaluación rigurosa por parte de DIMAR, en términos de capacidades operativas, seguridad y sostenibilidad, para ello es oportuno evaluar si las ayudas a la navegación en la zona son suficientes para garantizar el acceso seguro de los buques. Así mismo, se espera que el puerto maneje buques de hasta 366 metros de eslora, por lo que se requiere contar con una disponibilidad de remolcadores que puedan acompañar correctamente la actividad.



CONCLUSIONES



Colombia tiene una ventana de oportunidad única para posicionarse como un actor logístico clave en el comercio marítimo internacional, las nuevas alianzas navieras en 2025 representan una oportunidad para que se consolide como un hub logístico clave en América Latina. En consecuencia, se espera que con la implementación de la política logística y portuaria se fortalezca la infraestructura, sostenibilidad y eficiencia bajo un marco regulatorio que permita afrontar las nuevas dinámicas del comercio internacional. En materia de seguridad y protección, el fortalecimiento de la estrategia de seguridad y protección marítima en la cadena logística del transporte, permite a través de una articulación interinstitucional proteger los intereses económicos y estratégicos de la Nación.

Los desarrollos offshore en energía eólica y gas natural están transformando el sector marítimo y acelerando la transición energética del país. Estos proyectos exigen puertos con infraestructura moderna para manejar grandes estructuras como torres eólicas y plataformas flotantes, especialmente en Barranquilla, Cartagena y Santa Marta. Además, impulsan el uso de buques especializados para instalación y mantenimiento, lo que dinamiza los territorios costeros y aumenta la demanda de servicios portuarios, logísticos y técnicos.

La Dirección General Marítima enfrenta desafíos de cara a la dinámica actual y tiene un rol fundamental en la implementación de la política portuaria, buscando que la gestión operativa se realice de manera segura a través de acciones tendientes a minimizar riesgos, toda vez que la expansión portuaria debe visualizarse dentro de un contexto de seguridad integral marítima acorde también con las actividades marítimas, como aspectos fundamentales para el desarrollo económico del país y del comercio exterior bajo estándares internacionales de competitividad.

De cara a la implementación de nuevas tecnologías e inteligencia artificial en que están invirtiendo los puertos colombianos, se hace necesario que desde la Dirección General Marítima se mantengan a la vanguardia aquellos con los que normalmente se interactúa a fin de hacerlos compatibles con las nuevas tendencias y tecnologías. La comunicación con todos los actores de la cadena logística dentro de la implementación de los nuevos sistemas facilitan la interacción y agilizan los tiempos en puerto minimizando el impacto de los costos asociados.

La infraestructura de transporte sigue siendo ineficiente frente a las demandas y necesidades comerciales generando demoras, costos elevados y reducción de la competitividad, por lo que la conectividad intermodal juega un papel importante y desde la Autoridad Marítima debemos continuar con el acompañamiento estratégico a los proyectos sectoriales del Gobierno Nacional que impacten en las actividades marítimas, como lo son turismo, transporte e infraestructura, planeación y ambiente, por mencionar algunos.



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