Ministerio de Defensa Nacional
Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

PROSPECTIVA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Subdirección de Marina Mercante

Grupo de Transporte y Operaciones Marítimas

Tabla de Contenido

Introducción

Panorama General del Transporte Marítimo Volatilidad de las

Tarifas de flete marítimo

El Transporte Marítimo en América Latina y el Caribe

Tendencias del transporte marítimo 2025

El Efecto USA-China: Cómo redefiniría el comercio marítimo global y las oportunidades para Colombia

Introducción

En un entorno cada vez más globalizado e interconectado, el transporte marítimo es una actividad dinámica en constante adaptabilidad, debido a diversos factores marcados especialmente por pandemias (COVID -19), factores geopolíticos, conflictos comerciales y guerras, lo que ha generado cambios en las cadenas de suministros. Por lo tanto, el transporte marítimo es vital para una transformación más eficiente y sostenible del comercio mundial, como estructura fundamental del desarrollo de las economías de las naciones.

Con este informe se pretende ofrecer un recurso para la planificación estratégica y la toma de decisiones informadas en el sector, basado en un análisis de la situación actual del transporte marítimo bajo una óptica que integra, desde los nuevos proyectos de infraestructura portuaria en la región, como los factores geopolíticos y tendencias globales que impactan la dinámica del sector.

2.4% UNCTAD espera que el comercio marítimo aumente en un promedio anual del 2,4 % entre 2025 y 2029, mientras que el comercio en contenedores se prevé que aumente un 2,7 %.

El crecimiento previsto por la UNCTAD a mediano plazo dependerá de la evolución de los riesgos a la baja reflejados principalmente por los factores geopolíticos que se presentan en el entorno internacional y las incertidumbres económicas actuales.

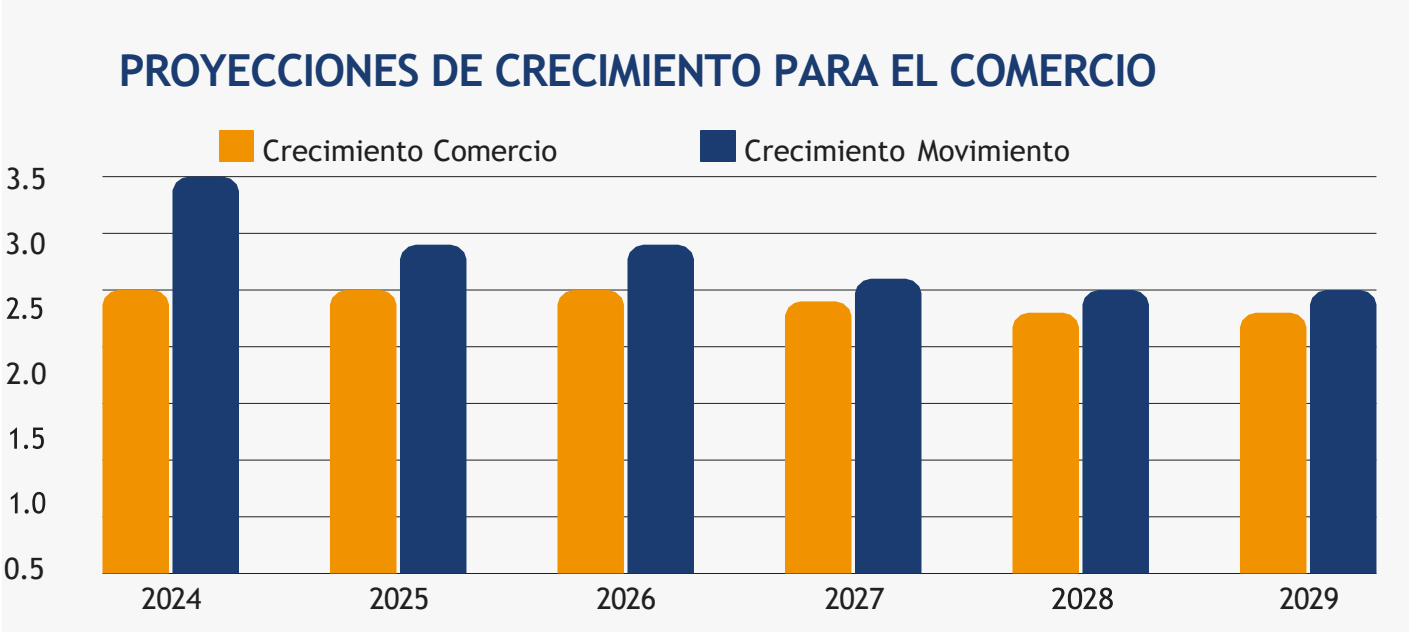
Panorama General del Transporte Marítimo

El informe presentado por la UNCTAD "Review of maritime transport Navigating maritime chokepoints", determinó el crecimiento del comercio marítimo al 2024, el cual se vio reflejado en un 2% debido al alza en la demanda de carga a granel como el hierro, carbón, cereales, petróleo y mercancías transportadas en contenedores, de igual manera, prevé un crecimiento del 3.5% en el comercio de contenedores después del crecimiento del 0.3% en 2023.

La perspectiva de crecimiento del comercio marítimo se estimó en un aumento anual promedio del 2.4% entre 2025 - 2029, mientras que el aumento del comercio en contenedores se encuentra alrededor de un 2.7%. Sin embargo, este crecimiento dependerá de la evolución de diversos riesgos, como la guerra en Ucrania, tensiones geopolíticas y las incertidumbres económicas actuales.

El panorama que presenta entonces el comercio internacional a 2025 está marcado por desafíos constantes en el sector marítimo, y se prevé que continúe la recuperación del comercio mundial de mercancías, impulsada principalmente por las exportaciones de los principales países asiáticos.

Figura 1. Proyección crecimiento comercio marítimo 2025-2029
Fuente: UNCTAD 2024



La relación entre Estados Unidos y China es un factor determinante en el comercio mundial y el transporte marítimo, por lo que las tensiones comerciales y políticas entre ambas naciones pueden generar varios efectos en 2025 y años posteriores, cambiando así el panorama económico y comercial mundial.

La nueva oleada de perturbaciones en el Mar Rojo, el Canal de Suez y el Canal de Panamá impactaron en el número de tránsito diarios de buques, así como en las rutas marítimas y las distancias recorridas por los buques y la carga. Así mismo, los factores del cambio climático, los conflictos y las tensiones geopolíticas plantean algunos de los riesgos más importantes que enfrenta actualmente el comercio marítimo mundial y que han puesto de manifiesto la vulnerabilidad de los puntos de estrangulamiento marítimos internacionales o "choke points".

Conforme a lo consultado en la UNCTAD respecto de las principales rutas marítimas, vemos como éstas sufrieron interrupciones que provocaron retrasos, desvíos y costos más elevados, tasados en un descenso en más de un 50% del tráfico marítimo a través del Canal de Panamá y Suez, con una reducción en más de un 50% a mediados de 2024, debido al bajo nivel de las aguas del Canal de Panamá, provocado por el clima, y el conflicto en la región del Mar Rojo, que afectó al Canal de Suez, Mientras tanto, el tonelaje de los buques que transitan por el Golfo de Adén y el Canal de Suez cayó un 76% y un 70% respectivamente, en comparación con finales de 2023, según lo informado por UNCTAD en octubre del 2024.

Pese a que sectores como la energía verde y productos relacionados con la inteligencia artificial están en expansión, el transporte marítimo se enfrenta al reto de la descarbonización y la urgencia de realizar una transición energética, tras la exigencia de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y revisar la dependencia de los combustibles tradicionales. Por lo tanto, la industria se encuentra estudiando los posibles cambios operacionales, además de la implementación de medidas de innovación e inversiones en una flota nueva que cumplan con los estándares de la transición hacia tecnologías más limpias, equipada y preparada para funcionar con combustibles alternativos.

Volatilidad de las tarifas de flete marítimo

La congestión en los puertos y la escasez de equipos impactaron la disponibilidad de buques y el flujo de mercancías, la falta de mano de obra ha intensificado estos problemas. La congestión en puertos importantes como Los Ángeles y Shanghái ha generado retrasos significativos, aumentando los costos de transporte. En el caso de puertos asiáticos la congestión llego a ser de 2 a 7 días en puertos clave como Shanghái, Singapur y Port Klang, aumentando los tiempos de espera para contenedores de exportación en Shanghái a 4.1 días. Es así como las tarifas de las rutas de Asia a Europa del Norte alcanzaron un aumento del 42% desde finales de abril y más del triple en comparación con el mismo período del 2023.

En cuanto a las tarifas de Asia al Mediterráneo también aumentaron en un 34% desde finales de abril, con un aumento del 150% respecto del año inmediatamente anterior. En cuanto a las tarifas Asia- India aumentaron entre el 30% y el 50% en promedio según datos obtenidos por el Journal of Commerce de transitarios, incluyendo puertos de India y Chinos como Shanghai, Tianjin, Yantian, Ningbo y Nansha. Aumentos que también están asociados a los envíos Lejano Oriente – India; así como las cotizaciones de las navieras desde Hong Kong-Nhava Sheva/Mundra las cuales se incrementaron aproximadamente en un 45% a partir de finales de marzo.

Eventos geopolíticos como la guerra en Ucrania y las sanciones a Rusia, que desde 2022 ha modificado el traslado de mercancías, también el conflicto en el Mar Rojo que desde finales de 2023 e inicios de 2024 ha marcado nuevas rutas y actualmente, es la principal consecuencia de la cancelación de itinerarios (blank sallings), han tenido un impacto en las tarifas del flete marítimo y las rutas comerciales.

El índice compuesto World Container Index (WCI) de Drewry estableció un aumento del 15% en los primeros meses del 2024, situándose en 3.072 dólares por contenedor de 40 pies (FEU), cifra que representa un incremento del 44% en comparación con el mismo periodo del año pasado. trayectos de Shanghái - Nueva York experimentaron un aumento del 8% y Shanghái - Los Ángeles 2%.

En lo que concierne a Colombia, la ruta Shanghái - Los Ángeles, proxy de la ruta al lejano oriente hacia Buenaventura, ha experimentado un aumento de 1% en la última semana, pero también un cambio anual de 320 %, pasando de 1.790 dólares a corte del 13 de julio de 2023, a 7.512 dólares para el 11 de julio de 2024, conforme a lo manifestado por la Asociación Nacional de Comercio Exterior – Analdex.

Para América Latina y el Caribe, menciona dicha asociación que el aumento de los fletes en la región también se debe a un efecto de relocalización que se está gestando en México, ya que ese país ha recibido un número creciente de empresas que buscan iniciar producción local, proceso conocido como relocalización o nearshoring.

Perspectivas para el comportamiento de los fletes marítimos

Durante el último trimestre del año 2024 las tarifas de los fletes marítimos se mantuvieron altas producto de problemas de congestión en puertos asiáticos debido a mantenimientos y problemas de espacio que conforme al aumento de la demanda ha creado una gran congestión en estos orígenes y falta de buques vacíos como consecuencia del crecimiento en sectores manufactureros y automotriz. Aunado a lo anterior, los incrementos de las tarifas y recargos por la temporada de fin de año se empezaron a aplicar en algunos casos desde comienzos del segundo trimestre del 2024.

Un análisis realizado por la plataforma "Freightos Group" ha puesto en evidencia el incremento de las tarifas de los fletes marítimos durante el mes diciembre del 2024 con un incremento del 15% hasta final de mes, además del hecho de que los buques han estado llenos debido a que empresarios han embarcado sus mercancías con antelación para evitar las subidas de aranceles prometidas por el presidente Trump.

Frente a las tarifas transatlánticas se mantuvieron estables durante el último trimestre del 2024, con una tendencia a aumentar entre enero y febrero del 2025, tras posibles recargos adicionales cobrados por las navieras y posibles alianzas de estas que puedan alterar los precios de los fletes según lo reportado por "Freightos Group".

Por lo anterior, se espera que el comportamiento de los fletes marítimos durante el año 2025 tenga una volatilidad similar a la de 2024, entendiendo que, si bien algunas proyecciones estiman una disminución en las tarifas en comparación con los niveles elevados de años anteriores, es posible que dicha disminución no se obtenga tan fácil, debido a factores como:

- Aranceles nuevos o aumentados a las importaciones hacia Estados Unidos, de acuerdo con las disposiciones que se esperan con la llegada del presidente Trump a la casa blanca.

- Alianzas entre las principales navieras del mundo, Algunos de los mayores transportistas reorganizarán sus alianzas a partir de enero, con el fin de la Alianza 2M entre MSC y Maersk, y la formación en febrero de la Cooperación Gemini entre Maersk y Hapag-Lloyd. Estos cambios podrían causar trastornos y tarifas adicionales al principio.

Conforme a análisis realizados por consultores como Xeneta, en 2025 se anticipa que el mercado de fletes en el transporte marítimo experimentará una serie de cambios significativos influenciados por diversos factores:

Demanda y Oferta: Se proyecta que la demanda global de transporte marítimo crezca un 3% en 2025, una desaceleración respecto al crecimiento de 2024, que cerro en un 4.5%. Este enfriamiento en la demanda podría generar un desajuste entre la oferta y la demanda, afectando las tarifas de flete.

Capacidad de la Flota: Se espera que el crecimiento de la flota mundial de buques se desacelere al 4,5% en 2025. Sin embargo, la oferta de capacidad podría seguir superando la demanda, lo que podría presionar a la baja las tarifas de flete.

Congestión Portuaria y Regulaciones Ambientales: La congestión en puertos clave y las nuevas regulaciones ambientales, como la intensificación del Sistema de Comercio de Emisiones de la UE (ETS) para cubrir el 70% de las emisiones de CO_2 en 2025, podrían aumentar los costos operativos y en consecuencia las tarifas de flete.

Ahora bien, en estos 2 meses del año 2025 se observa un desplome de los costos del transporte marítimo, influenciado principalmente por los conflictos arancelarios entre Estados Unido – China, la Unión Europea y México. Llegando a disminuciones de un 15% para el movimiento de un contenedor de 20 Teus. El índice Baltic Dry refleja una disminución del 22% en el transporte de materias primas secas y una disminución del 77% en la demanda de contenedores. Por lo tanto, es claro que el 2025, está marcado por la volatilidad que se pueda reflejar en los fletes marítimos, los cuales dependerán de las situaciones descritas anteriormente.

Proyectos de infraestructura Portuaria

Principales proyectos portuarios en América Latina

Los proyectos portuarios en una región pueden llegar a transformar la dinámica del transporte marítimo al mejorar la eficiencia, reducir costos y atraer mayores volúmenes de carga. Es así como en Sudamérica existen varios proyectos que se encuentran en diferentes etapas avance y que representan un potencial significativo para la transformación del transporte marítimo y el comercio internacional.

1. **Puerto de Chancay, Perú:** Inaugurado el 14 de noviembre de 2024, el Puerto de Chancay es una obra 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 Acu, 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.

Su Impacto en la Región

Si bien los nuevos proyectos portuarios en Sudamérica representan un cambio en la dinámica de la competitividad, la conectividad, los costos logísticos y el desarrollo económico de una región, también es cierto que representan desafíos y oportunidades para los países con potencial competencia comercial y que se pueden ver reflejados en factores como:

Promoción del Comercio Regional: Los proyectos pueden mejorar la integración económica entre países, al facilitar el transporte de mercancías en la región, impactando en exportaciones e importaciones reduciendo costos logísticos y tiempos de tránsito, lo cual beneficia a exportadores de materias primas y a importadores de bienes determinados. Esto de manera concluyente fortalece las cadenas de valor y la conectividad intrarregional para compartir recursos y manufactura. La mejora en la infraestructura portuaria del Puerto de Lazaro Cardenas en México sirvió como alternativa para exportadores de Estados Unidos, aliviando la congestión de puertos de Los Ángeles y Long Beach.

Cambios en Rutas Comerciales: La ubicación estratégica de algunos proyectos podría a futuro redefinir las rutas marítimas tradicionales, teniendo en cuenta una mayor conexión con Asía al utilizar Chancay como puerta de salida de sus exportaciones hacia mercados asiáticos. Evidentemente podría reducir el uso necesario del paso por el Canal de Panamá, lo que alejaría a la región de una mayor dependencia de Panamá.

Competencia Regional: Se puede intensificar la competencia entre los países de la región por captar inversión extranjera y consolidarse como hubs logísticos, esto impulsando a la modernización de la infraestructura, lo cual para aquellos países que se rezaguen podría representar una mayor participación en la utilización de las rutas comerciales globales. Ejemplo de esto es la ampliación del Canal de Panamá que trajo un mayor número de buques post-panamax, ocasionando que la carga que antes pasaba por los Puertos del Caribe o por el Canal del Suez, se redirigiera por Panamá.

Impactos ambientales y sostenibilidad: Las tecnologías implementadas en los proyectos representarán una nueva tendencia en los estándares ambientales de la región, que de manera indirecta obligará a la implementación de prácticas más sostenibles frente a las regulaciones internacionales que incorporen la automatización a través de ventanillas únicas y permitan reducir la huella de carbono con operaciones más eficientes.

Impulso económico regional: La economía regional podría resultar beneficiada al incluir países exportadores sin acceso a las costas quienes utilizarán estas infraestructuras como acceso a mercados internacionales con una mayor oportunidad en sus costos logísticos – operativos, inclusive de generación de empleo.

Su Impacto en Colombia

El desarrollo de nuevos proyectos de infraestructura portuaria en la región también implica un impacto que bien aprovechado son un factor de competitividad para Colombia, la modernización y expansión de los puertos colombianos, como Puerto Antioquia y el Puerto de Cartagena, propenden por un fortalecimiento de la infraestructura de transporte del país, mejorando la eficiencia en el manejo de carga y reduciendo costos operativos, lo que permite participar más eficazmente en el mercado internacional, atraer inversiones y diversificar sus exportaciones.

Debido a su privilegiada ubicación estratégica con acceso a dos océanos, Colombia tiene más posibilidades de conexión a los mercados globales teniendo en cuenta que el transporte marítimo representa aproximadamente el 90% del comercio internacional, beneficiando las exportaciones de café, carbón, flores y banano hacia Norteamérica, Europa y Asia, así como las importaciones de maquinaria, tecnología y productos químicos que llegan principalmente desde Asia y Estados Unidos. Como miembro de la alianza del Pacífico, Colombia podría resultar beneficiada con mayores flujos comerciales si colabora en el uso y desarrollo de infraestructuras intermodales.

En materia de materia de infraestructura portuaria y terrestre, Colombia aún enfrenta grandes desafíos ya que persisten las deficiencias en materia de infraestructura portuaria y terrestre, lo que incrementa los costos logísticos internos. Cartagena se destaca como hub de transbordo regional, beneficiándose de la dinámica internacional quien al igual que Santa Marta, una vez desarrolladas sus expansiones han presionado a Buenaventura para mejorar su eficiencia ya que, a pesar de ser clave para el pacífico, enfrenta retos como problemas de infraestructura y conflictos sociales que limitan su desarrollo. Esto representa un desafío para los puertos colombianos si los nuevos proyectos ofrecen menores costos y mejor eficiencia operativa para las rutas Asia y otras regiones, reduciendo así el tráfico de trasbordo por el Caribe en la medida que se atraiga más comercio desde y hacia Asia.

En temas medioambientales y de sostenibilidad, es pertinente que Colombia propenda por la adaptación a las nuevas regulaciones como la implementación del uso de combustibles bajos en azufre y así contribuir en la reducción de emisiones.

Tendencias del transporte marítimo 2025

Están marcadas por la sostenibilidad, la digitalización y la resiliencia frente a desafíos globales. Esto demuestra que el transporte marítimo no solo enfrenta retos ambientales y tecnológicos, sino que también aprovecha oportunidades para reinventarse en un contexto global dinámico.

Transición hacia la sostenibilidad

Se promueve el uso de combustibles alternativos como metanol, amoniaco y biocombustibles, además de energías renovables para reducir las emisiones de gases contaminantes. Sin embargo, esta tendencia podría enfrentar cambios de acuerdo con las disposiciones del nuevo gobierno norteamericano y el régimen de la Unión Europea.

Digitalización e innovación tecnológica

Uso creciente de inteligencia artificial, blockchain y big data para optimizar rutas, gestionar cargas y mejorar la transparencia en las cadenas de suministro y así obtener mayor integración entre el transporte marítimo y terrestre mediante plataformas digitales. Buques más eficientes, autónomas y con menor impacto ambiental marcan la tendencia para reducir costos y aumentar la eficiencia.

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. Es así como se ha previsto para 2025 la entrega de solo 6 buques de más de 17.000 Teus, comparados con los 17 recibidos en 2020 finalizando con 83 de tamaño medio, lo cual representa un evidente incremento respecto a hace 5 años.

Reconfiguración de las alianzas navieras

Las principales alianzas navieras han experimentado reorganizaciones, con empresas como MSC y Maersk – alianza 2M, y la Gemini Cooperation entre Maersk y Hapag-Lloyd optando por operar de manera independiente, mientras que otras forman nuevas coaliciones para adaptarse a las dinámicas del mercado.

Adaptabilidad a desafíos globales

Factores como tensiones en el Mar Rojo o en el estrecho de Taiwán afectan la planificación del transporte marítimo y una adaptación a interrupciones logísticas, entendiendo que las empresas buscan diversificar rutas y mejorar la planificación para afrontar huelgas, conflictos o desastres naturales

Dinámica en el comportamiento de 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 u 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.

Dinámicas y Proyecciones del Transporte Marítimo en Colombia

A continuación, se presentan factores que pueden incidir en el comportamiento del transporte marítimo en los siguientes años, teniendo en cuenta dinámicas globales y regionales que afecten el sector.

Desde hace varios años, el país se encuentra en procesos de fortalecimiento de sus acuerdos comerciales con mercados clave como Asia y Europa, lo que impulsa a una diversificación de sus socios comerciales, reduciendo la dependencia de mercados ya tradicionales para Colombia como lo es Estados Unidos, aun mas con las posibles nuevas medidas de protección de dicho país. En ese sentido, una mayor apertura de nuevos mercados puede llevar a un aumento del comercio e inversión por parte de nuevos socios comerciales.

En cuanto al panorama del comercio internacional en Colombia, en una publicación realizada por Roldán Logistics en noviembre del 2024, De cara a 2025, el país enfrenta un panorama mixto: por un lado, grandes oportunidades para diversificar sus exportaciones y consolidar nuevos mercados; por otro, desafíos como la dependencia de productos básicos y la necesidad de fortalecer cadenas productivas locales.

Las exportaciones crecerán impulsadas por sectores tradicionales como el energético y el agrícola, pero es crucial diversificar productos y mercados para reducir riesgos. Por otro lado, las importaciones seguirán siendo vitales para el desarrollo industrial y el consumo interno, aunque estarán condicionadas por la tasa de cambio y la inflación. Con políticas adecuadas y una estrategia comercial sólida.

Desde la Asociación Nacional de Instituciones Financieras - ANIF, se realizó la proyección económica del país, manteniendo una proyección del crecimiento del PIB para el 2025 en 2.4%, de igual manera ajustando la proyección de la inflación para el presente año en un 3.9%, sin embargo, es precio mencionar que factores globales como internos pueden afectar las proyecciones económicas del país.

En el documento "Producto 2 - levantamiento de información y cálculo de línea base de capacidad y demanda" en el marco del servicio de consultoría para "Estimar la demanda y capacidad portuaria marítima de carga de transbordo, comercio exterior, y pasajeros de turismo de cruceros para los litorales Pacífico y Atlántico colombianos para las próximas dos décadas, y generar recomendaciones para mejorar la eficiencia y sostenibilidad del sistema portuario colombiano", liderado por el Departamento Nacional de Planeación, se presentan proyecciones relacionadas a la demanda de pasajeros arribados a Colombia por cruceros hasta el año 2038, así como la proyección de carga por comercio exterior y transbordo que transite por los puertos del país.

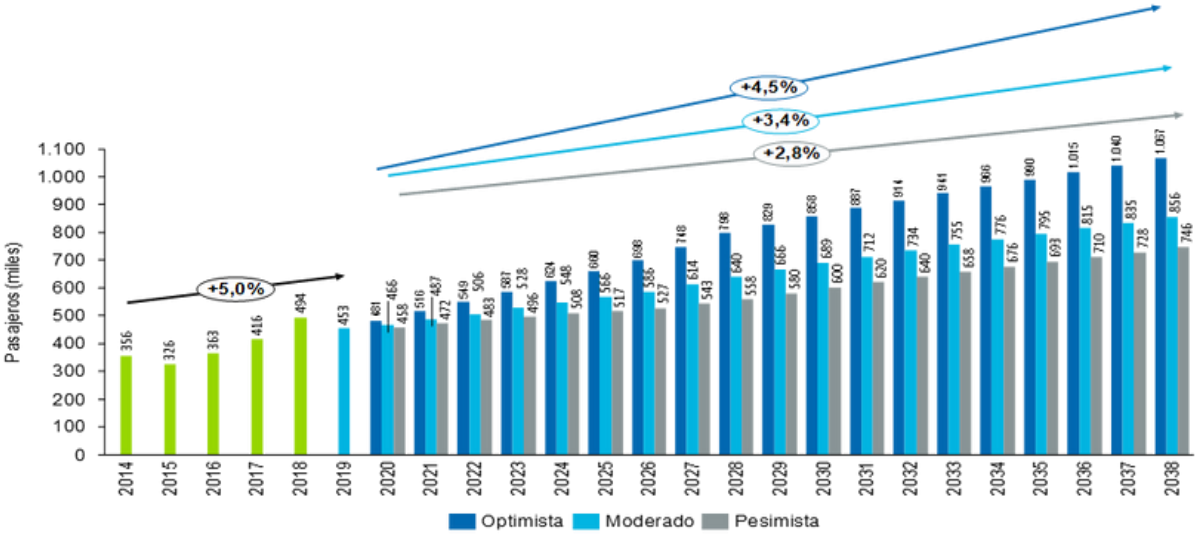
Tabla 1. Proyecciones de crecimiento de contenedores - Consultoría IDOM)

Intercambio	Perspectiva crecimiento	Pesimista	Base	Optimista
Exportación	2019-2023	2,5%	3,5%	4,7%
	2024-2028	2,0%	3,0%	4,5%
	2029-2038	2,0%	3,0%	4,0%
Importación	2019-2023	2,5%	3,6%	5,3%
	2024-2028	2,0%	3,0%	5,5%
	2029-2038	1,5%	3,0%	5,8%

En la tabla N°1, de acuerdo con el resultado del estudio realizado por la consultoría IDOM, se presenta las proyecciones de crecimiento del movimiento de contenedores en las diferentes zonas portuarias del país, infiriendo que, en cualquiera de los escenarios planteados en el estudio, puede existir un crecimiento paulatino del movimiento de contenedores, lo que podría indicar un aumento en cuanto al arribo de este tipo de buques.

Ahora bien, es preciso anotar que como bien se mencionó en el presente documento, una de las principales tendencias es el cambio de buques a más pequeños que se adapten a las necesidades del mercado, lo que pudiera suponer es que, si bien pueden llegar más buques portacontenedores en el futuro, estos serán de un menor tamaño.

Figura 2. Proyecciones movimiento de pasajeros por cruceros Colombia - Consultoría IDOM)

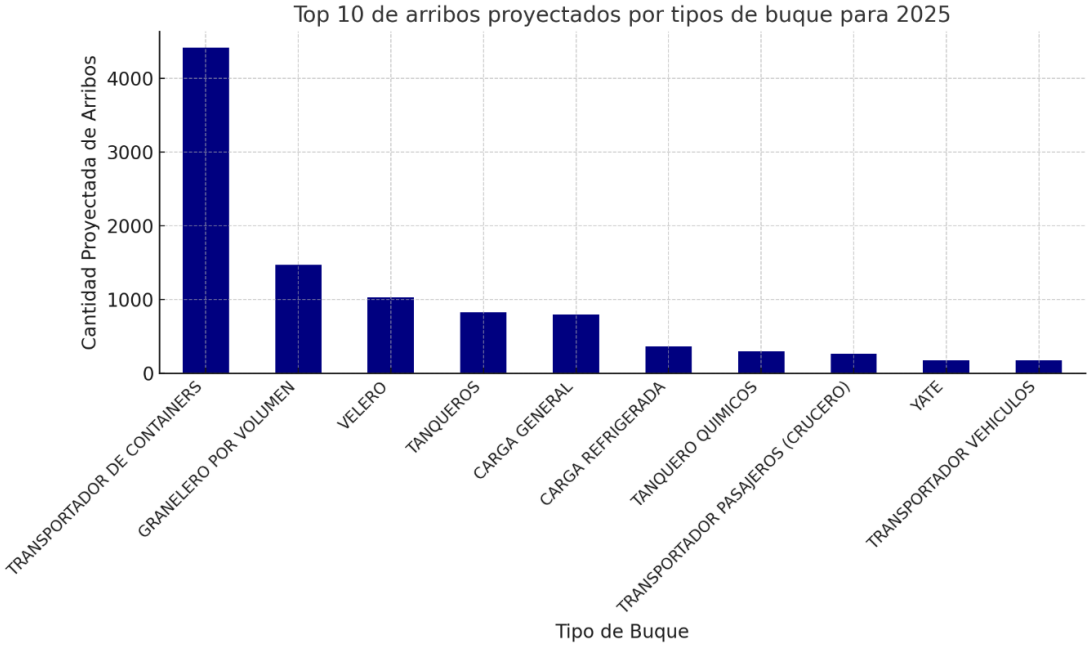


En la gráfica N°2, de acuerdo con el resultado del estudio realizado por la consultoría IDOM, se presenta las proyecciones de crecimiento del movimiento de pasajeros por cruceros en Colombia, presentando que en un escenario base, se pasará de recibir 494.222 pasajeros en 2018 a 856.092 en el año 2038, lo que supone un TACC en ese periodo del 3,4 %.

En un escenario pesimista, se alcanzarán 746.005 pasajeros en 2038 (TACC del 2,8%), mientras que en un escenario optimista el valor subiría hasta los 1.066.502 pasajeros (TACC del 4,5%). lo que indicaría una tendencia al aumento de arribo de cruceros en Colombia, tras la posible generación de nuevas rutas y así seguir fortaleciendo dicho transporte de manera segura.

Continuando con la proyección del comportamiento del transporte marítimo en Colombia, a continuación, se presenta el resultado de un ejercicio realizado por el Grupo TIC de la Dirección General Marítima, en la que se presenta el top 10 de los arribos proyectados por tipo de buque para el año 2025.

Figura 3. Proyección top 10 arribos proyectados por tipo de buque 2025 - Fuente DIMAR



La figura N°3, establece los arribos proyectados para el año 2025, esto basado en datos históricos de los 2022, 2023 y 2024. Como resultado del ejercicio, se presenta un aumento del arribo de buques portacontenedores, sobrepasando la barrera de los 4.000 arribos al finalizar el año, sin embargo, como ya se mencionó en el presente documento esto no reflejaría el arribo de portacontenedores más grandes, entendiendo la dinámica fuerte de transbordo que se presentan en los principales puertos colombianos como Cartagena y Buenaventura, así como, a la tendencia de cambio de buques a más pequeños que se adapten a las necesidades del mercado. La proyección también refleja un comportamiento estándar del tráfico marítimo internacional, lo que indica que en el 2025 se continuara con la estabilidad de arribos, buscando llegar a valores prepandemia.

Frente a la proyección del movimiento de carga por arribos de buques, se espera que continue la tendencia en la que el Granel Seco y Granel Liquido, sean el tipo de carga mayormente movilizada en los puertos colombianos, esto vinculado a la clara dependencia e influencia de los commodities en la economía y el comercio internacional del país. De igual manera, se proyecta que la carga General Contenedorizada y General Seca muestran una tendencia moderada al alza, reflejando posiblemente un incremento en la utilización de contenedores y cargas más diversificadas.

Evaluación Capacidades Autoridad Marítima

El incremento proyectado en el arribo de buques en 2025 no implica necesariamente la llegada de buques más grandes, sino un aumento en la frecuencia y volumen de operaciones en los puertos colombianos, lo que implica una serie de variables que la Dirección General Marítima y otras entidades del orden nacional deben analizar para garantizar la eficiencia y seguridad en las operaciones. Dado que no se espera un aumento relevante en el tamaño de los buques, el reto principal dependerá de la disponibilidad y capacidad operativa de los remolcadores existentes para atender un mayor número de movimientos en algunos puertos del país.

De acuerdo a información registrada en las bases de datos de la DIMAR, se evidenció que 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.

Sin embargo, es preciso mencionar que no todos los remolcadores que actualmente se encuentran matriculados se encuentran disponibles, tal es el caso del puerto de Buenaventura que a pesar de contar con 5 remolcadores matriculados 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.

Cartagena durante el año 2024, fue el puerto en donde mayor se presentaron arribos de buques dedicados al transporte marítimo internacional, presentando un 42.0% del total de arribos a nivel nacional, en el caso de este puerto los buques portacontenedores representaron un 66.32% de los arribos presentados en dicho puerto. Encontrando que 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.

Por lo tanto, si el puerto sigue expandiendo su capacidad y profundizando sus canales de acceso, podría atraer buques más grandes en el futuro, pero la tendencia global hacia rutas más flexibles y transbordos eficientes hace que los portacontenedores medianos sigan siendo predominantes, por lo que se entendería que la dinámica del puerto seguirá en la misma tendencia y no se necesitaría un incremento grande de la cantidad de remolcadores.

Santa Marta durante el 2024, represento el 16.72% del total de arribos a nivel nacional, se destaca que en este puerto los buques graneleros y portacontenedores tienen una participación del 36.91% y 26.33%, del total de arribos de dicho puerto. 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 ≤ 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. Por lo que, si bien se espera un incremento de arribos, no se espera que sea significativo, por lo que el puerto podría seguir operando con las capacidades existentes.

Buenaventura en el 2024, representó el 15.18% del total de arribos a nivel nacional, destacando que el 58.23% de arribos en el puerto, fueron realizados por buques portacontenedores, de los cuales 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. Actualmente, se encuentran matriculados 4 remolcadores en la Capitanía de Urabá y el Darién, sin embargo, todos son de bahía con un AB inferior a 70, por lo que es necesario evaluar si con lo existente hoy en dicha jurisdicción se podría soportar la actividad que se proyecta a realizar en Puerto Antioquia, así mismo, es necesario determinar la cantidad de inspectores de estado rector del puerto que se encontrarían disponibles en dicha jurisdicción.

El Efecto USA-China: Cómo Redefiniría el Comercio Marítimo Global y las Oportunidades Para Colombia

El conflicto comercial entre Estados Unidos y China se ha intensificado en los últimos años, logrando afectar el mercado global y el panorama geopolítico, La competencia estratégica entre ambas potencias podría acelerar el desacoplamiento de sus economías. Esto implicaría una reconfiguración de las cadenas de suministro globales, con un mayor énfasis en diversificación hacia mercados emergentes (Sudeste Asiático, India, Latinoamérica), Con la llegada del presidente Donald Trump a la casa blanca, se han realizado anuncios frente al aumento de aranceles a productos chinos, lo que podría reducir el volumen de comercio bilateral y desincentivar el uso de rutas marítimas clave entre Asia y América del Norte.

Las tensiones podrían generar costos adicionales en el transporte marítimo debido a mayores controles aduaneros y la necesidad de evitar ciertas rutas, así cómo, una volatilidad en las tarifas de fletes, partiendo de políticas impredecibles de Trump que podrían crear incertidumbre en los mercados, afectando las tarifas globales.

Mas allá de las relaciones comerciales con China, es importante analizar la nuevas políticas del Gobierno Norteamericano frente al transporte marítimo y su principal apuesta como es la descarbonización, entendiendo que en el día de su posesión el Presidente Trump firmo una orden ejecutiva para sacar a Estados Unidos del Acuerdo de París, por lo que un área que podría enfrentar dificultades durante el segundo mandato del nuevo presidente es el camino hacia la descarbonización del transporte marítimo.

Un enfoque en la desregulación y el crecimiento económico podría disminuir la presión para que las navieras adopten tecnologías limpias o combustibles alternativos, retrasando los avances en descarbonización. Estados Unidos como potencia marítima, juega un rol crucial en el liderazgo hacia dicha dinámica, sin embargo, un retroceso del Gobierno Trump en este tema podría debilitar los esfuerzos colectivos y generar divisiones entre las naciones.

De acuerdo con la Asociación Nacional de Comercio Exterior - ANALDEX, Colombia cuenta con características atractivas para Estados Unidos en términos de inversiones y 'nearshoring', lo que representa una gran oportunidad para los bienes no minero-energéticos y, particularmente, en la industria manufacturera. De igual manera, se observa como una oportunidad para el país de aumentar sus exportaciones a China, entendiendo la dinámica del gobierno Chino de buscar proveedores diferentes a Estados Unidos en regiones como América Latina y África

Asimismo, Colombia podría atraer inversión para desarrollar su sector manufacturero, enfocándose en la producción de bienes que actualmente se importan en China o Estados Unidos. Sin embargo, para aprovechar estas oportunidades, es fundamental que Colombia acelere la modernización de su infraestructura aduanera, vial y de transporte, optimizando su cadena de suministro para ser más competitiva a nivel internacional (ANALDEX - 2025)

Para Colombia, esto presenta tanto desafíos (proteccionismo y competencia) como oportunidades (diversificación de mercados y mejora portuaria). La clave estará en adaptar su estrategia comercial para capitalizar este nuevo panorama global. Finalmente, para Colombia se presenta una oportunidad fundamental tras la nueva apertura de la ruta marítima que conectara Shanghái con Buenaventura, lo que acerca más al país a ser parte de la iniciativa de la denominada ruta de la seda.

Conclusiones

- La tecnología es un factor crítico para el desarrollo del transporte marítimo en un entorno global competitivo. DIMAR puede optimizar la integración de herramientas tecnológicas avanzadas que faciliten el control de esta actividad marítima para hacerla cada vez más segura como estado ribereño.
- La transición hacia un transporte marítimo más sostenible es ineludible. DIMAR, en coordinación con Ministerio de Transporte y demás entidades competentes debe liderar la evaluación y adopción de prácticas que reduzcan el impacto ambiental del sector y cumplan con las normativas internacionales.
- 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.
- La seguridad marítima es un pilar clave para proteger los intereses económicos, estratégicos y ambientales de Colombia. Implica un enfoque holístico que abarca la prevención de actividades ilícitas, la protección ambiental, la resiliencia ante desastres y la salvaguarda de la soberanía nacional en las aguas jurisdiccionales.
- Es importante, que, desde las diferentes subdirecciones y grupos de la entidad, se analice y estudie las tendencias y diferentes situaciones a nivel mundial y regional, y como estas impactan al desarrollo de las actividades marítimas.
- Fortalecimiento de la gobernanza marítima, para ello es vital fortalecer la articulación con la Dian, la Armada Nacional y el Ministerio de Transporte para una gestión integrada de los asuntos marítimos. En virtud de Revisar y actualizar las leyes y regulaciones marítimas para adaptarlas a los desafíos geopolíticos actuales, como la seguridad marítima, la protección ambiental y la gestión de riesgos.
- Se recomienda Fortalecer la presencia de la Armada Nacional y DIMAR en los puertos para prevenir actividades ilícitas como el contrabando, la piratería y el narcotráfico. Esto va de la mano con la necesidad de un nuevo decreto que autorice un sistema de protección marítima, que fortalezca líneas de acción estratégicas interinstitucionales que promuevan la cooperación para mitigar riesgos a la seguridad integral marítima y la protección marítima.
- La Autoridad Marítima puede impulsar la capacitación a los funcionarios en temas como seguridad portuaria, gestión de riesgos geopolíticos, logística y comercio exterior.
- El ejercicio de la Autoridad Marítima en Colombia debe enfocarse en garantizar la seguridad, eficiencia y sostenibilidad del transporte marítimo, adaptándose a los desafíos geopolíticos actuales. Esto requiere una combinación de fortalecimiento institucional, inversión en infraestructura, gestión de riesgos y cooperación internacional. Con una estrategia bien definida, Colombia puede posicionarse como un líder regional en el comercio marítimo y proteger sus intereses en un entorno global cada vez más complejo.

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