



Ministerio de Defensa Nacional
Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

COMPORTAMIENTO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN COLOMBIA



Subdirección de Marina Mercante
Grupo de Transporte y Operaciones Marítimas

INTRODUCCIÓN



El presente informe tiene como propósito analizar y documentar el comportamiento del transporte marítimo en Colombia durante el año 2025, a partir de la información registrada en el Sistema de Información del Tráfico y Transporte Marítimo (SITMAR) de la Dirección General Marítima.

Dada la naturaleza de la fuente, el informe tiene un carácter descriptivo y analítico y pone a disposición del lector información consolidada y confiable que facilite la interpretación de los cambios registrados desde distintas perspectivas institucionales y sectoriales, sin establecer relaciones causales.

La Autoridad Marítima reafirma así su compromiso con la provisión de información técnica que contribuya al fortalecimiento de un transporte marítimo seguro, eficiente y sostenible, en apoyo al comercio exterior y al desarrollo económico del país.



CONTEXTO GENERAL

El comportamiento del transporte marítimo en Colombia durante el 2025 se vio determinado por un entorno internacional variable, donde factores geopolíticos y económicos marcaron una influencia directa sobre los flujos logísticos globales y regionales.

Durante este período, se intensificaron las tensiones entre Estados Unidos y China, particularmente en el ámbito comercial y tecnológico, con efectos indirectos sobre la logística marítima mundial. La imposición de nuevas restricciones a productos estratégicos (como microchips, tecnologías energéticas y componentes electrónicos) provocó una redistribución de rutas marítimas y un aumento en los costos asociados al transporte de bienes intermedios, muchos de los cuales son importados por Colombia. Además, algunas navieras ajustaron sus itinerarios para evitar sobreexposición a puertos asiáticos ante el riesgo de escaladas comerciales, afectando la disponibilidad de espacios en rutas transpacíficas y encareciendo los fletes desde Asia hacia América Latina.

Paralelamente, el escalamiento del conflicto entre Irán e Israel ha generado una creciente incertidumbre en las rutas marítimas del estrecho de Ormuz y el mar Rojo, corredores clave para el comercio global de hidrocarburos y contenedores. Aunque el tránsito marítimo no ha sido interrumpido de forma sostenida, la amenaza de ataques o bloqueos ha llevado al aumento de las primas de seguros marítimos y la aplicación de recargos por riesgo por parte de las navieras.

Estas condiciones han elevado los costos de transporte desde Asia y Medio Oriente hacia América Latina. Para Colombia, esto podría traducirse en mayores costos logísticos en importaciones estratégicas como combustibles, fertilizantes y materias primas. Si bien el impacto directo ha sido moderado en el semestre, el riesgo de disrupciones logísticas se mantiene elevado y obliga a reforzar la planeación de las cadenas de suministro y la evaluación constante del entorno internacional.

El detalle por rutas muestra diferencias claras: los trayectos de exportación crecieron con fuerza (casi 10%), mientras que los de retorno retrocedieron ligeramente. Esto refleja un comercio cada vez más desequilibrado entre regiones que consumen más de lo que exportan, como América del Norte, y otras más exportadoras, como Asia. América Latina, en cambio, se mantiene relativamente estable en sus flujos.

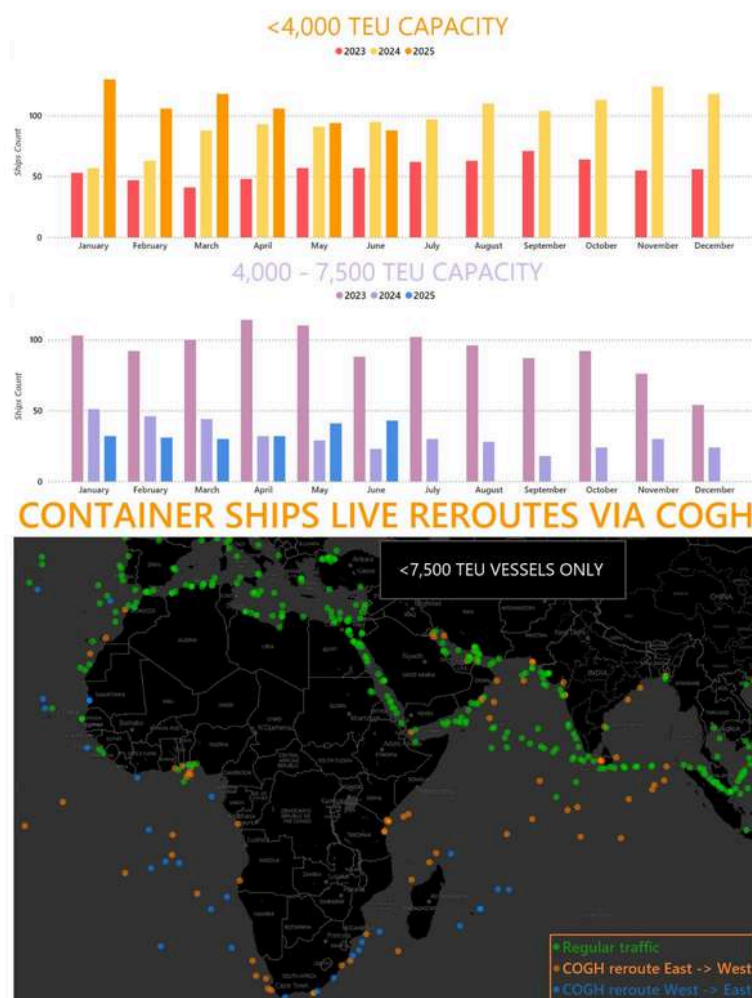
Durante el 2025 también se consolidaron cambios estructurales en las alianzas navieras globales, particularmente tras la disolución de la 2M Alliance (Maersk-MSK) y la reorganización de servicios entre líneas como CMA CGM, Hapag-Lloyd, COSCO y ONE. Esta reconfiguración ha implicado una redistribución de servicios marítimos, ajustes en escalas portuarias y la creación de nuevas rutas y frecuencias que han alterado el patrón tradicional de conexión entre Asia, Europa y América Latina.

Indudablemente unos de los temas álgidos durante el 2025, ha sido las afectaciones de seguridad en el mar rojo. Recientemente el hundimiento por parte de los Huties de dos buques graneleros (Handy Eternity C y el Magic Seas), han encendido las alarmas y la reconfiguración del transito por tan importante zona.

De acuerdo a los datos publicados por la plataforma de inteligencia de transporte marítimo Alphaliner, en los ultimos dos meses, el tráfico a través del canal del Suez de buques Sub Panamax, cayo a menos de 100 buques, marcando una disminucion anual de cruces mensuales de esta categoria desde abril del 2021.

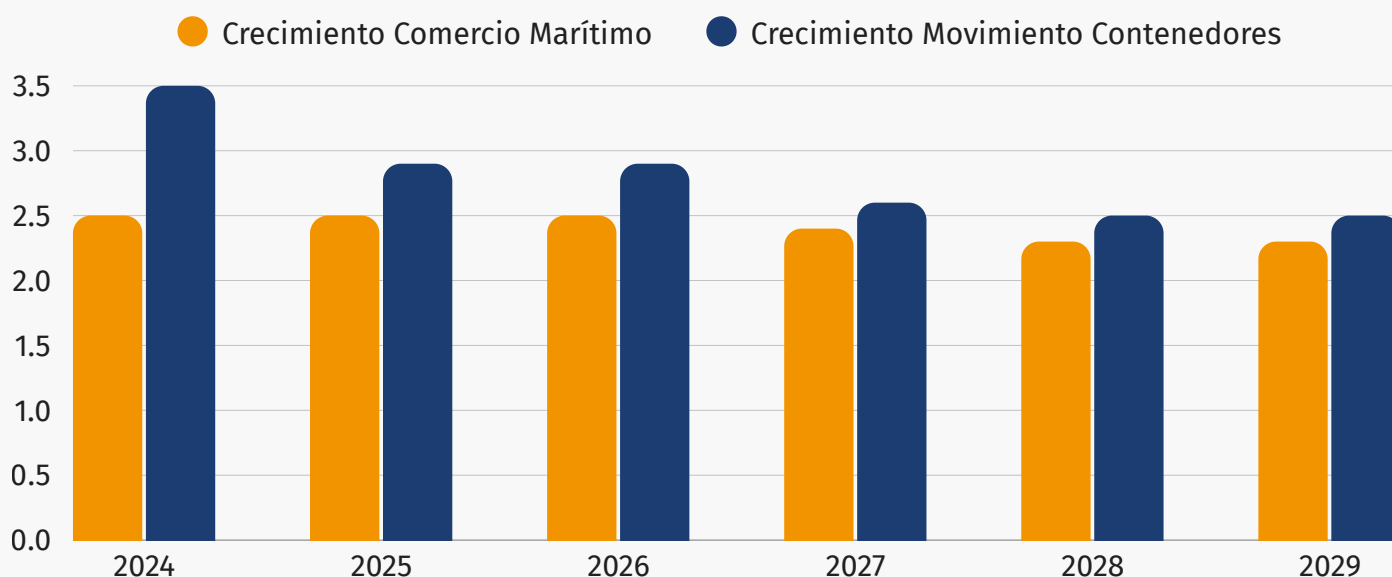
Por su parte los buques portacontenedores en un rango de 4.000 - 7.500 (TEU), aumentaron su tránsito, superando los 40 cruces mensuales en el periodo de mayo y junio del 2025, aumento que no se presentaba desde marzo del 2024.

Figura 1. Tráfico interanual de buques portacontenedores en el Canal de Suez - Fuente Alphaliner 2025



En cuanto a la perspectiva de crecimiento del comercio marítimo, UNCTAD estima un aumento anual promedio del 2.4% entre 2025 - 2029, mientras que el comercio en contenedores se estima que aumente 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.

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



PANORAMA GENERAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN AMÉRICA LATINA

En la región, Panamá, México, Brasil, Colombia y Perú muestran los mayores niveles de conectividad relativa; sin embargo, la distribución es asimétrica (hubs muy conectados vs puertos secundarios con baja frecuencia de servicio). Esto implica que decisiones estratégicas deben diferenciar entre; fortalecer hubs o evitar maeginación de puertos intermedios, de acuerdo a lo señalado en el Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)

Endices comparables (World Bank CPPI — Container Port Performance Index) muestran que, globalmente, los mejores desempeños operativos siguen concentrados en Asia; países de América Latina han mejorado pero mantienen brechas en tiempo en puerto, productividad de grúa y eficiencia logística intermodal. Esto se traduce en ventaja competitiva para hubs fuera de la región si no se invierte en modernización.

La creciente escala de portacontenedores (megabuques >20–24k TEU) requiere mayor calado, muelles y equipos. El riesgo operacional para puertos que no adapten infraestructura es pérdida de escalas y desvío de servicios.

Para ello las Autoridades deben establecer dragado estratégico, accesos terrestres/ferroviarios, automatización selectiva y mejora de la productividad de los patios. La priorización debe basarse en análisis coste-beneficio por corredor y sensibilidad al tamaño de naves.



IMPULSO VERDE EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO: GRANDES NAVIERAS APUNTAN AL METANOL COMO COMBUSTIBLE DEL FUTURO

En respuesta a las metas de descarbonización promovidas por la Organización Marítima Internacional (OMI), varias de las principales navieras del mundo han comenzado a incorporar buques propulsados por metanol a sus flotas. Empresas como Maersk, CMA CGM, COSCO y X-Press Feeders ya tienen en operación o han encargado buques con motores duales capaces de funcionar con metanol verde, un combustible alternativo que puede reducir significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Según datos de la OMI (MEPC 80, 2023), el sector marítimo debe reducir sus emisiones en al menos 20% para 2030 y llegar a cero neto en 2050, lo que ha acelerado la adopción de tecnologías limpias.

El uso de metanol también está siendo impulsado por políticas regulatorias y financieras. El Registro de Buques de DNV reporta que, hasta 2025, más de 120 buques estarán preparados para operar con metanol, lo que refleja una tendencia creciente en nuevas construcciones. Paralelamente, la OMI y la Unión Europea han establecido incentivos para tecnologías bajas en carbono, como el FueLEU Maritime y el ETS marítimo, lo que incrementa la viabilidad económica del metanol verde. Este cambio tecnológico marca un hito en la evolución del transporte marítimo hacia una industria más sostenible y resiliente.

Según la proyección de DNV publicada en su informe Alternative Fuels Insight (AFI, 2024), el número de buques propulsados por metanol crecerá exponencialmente en los próximos años. A junio de 2025, ya hay más de 130 buques con motores preparados para operar con metanol en construcción o en cartera de pedidos, y se espera que esta cifra supere los 200 buques para 2028. Este crecimiento está siendo impulsado por el aumento de la disponibilidad de metanol verde y la presión regulatoria para adoptar combustibles con menores emisiones de carbono

La mayoría de estas nuevas unidades están concentradas en los segmentos de portacontenedores, graneleros y buques de carga general, lo que refleja un compromiso transversal de la industria con la descarbonización

Principales Desafíos en América Latina



América Latina sigue dependiendo en gran medida de combustibles fósiles para el transporte marítimo, pero al mismo tiempo cuenta con un potencial de energías renovables (hidrógeno verde en Chile, eólica en Brasil y Uruguay, solar en el Caribe y norte de México) que puede ser aprovechado en el mediano plazo para abastecer combustibles alternativos.



Los puertos latinoamericanos enfrentan rezagos en electrificación de muelles, provisión de combustibles alternativos (LNG, metanol, hidrógeno) y sistemas de monitoreo de emisiones, además muchos países de la región aún no cuentan con hojas de ruta nacionales de descarbonización marítima alineadas con la OMI.



En julio de 2025, EE. UU. rechazó adherirse a las metas de descarbonización marítima de la OMI, priorizando su competitividad económica. Esta postura genera incertidumbre global y afecta la coordinación regional. Para América Latina, el reto es avanzar en transición energética sin perder acceso a mercados clave

Por qué es una oportunidad?

Varios países de la región poseen ventajas comparativas para producir combustibles bajos/zero-carbon (electrohidrógeno, biometanos y biocombustibles, metanol sintético) debido a abundancia renovable (eólica/solar/hidro), disponibilidad de terrenos y proximidad a grandes corredores de exportación.

Documentos recientes y análisis técnicos muestran potencial competitivo especialmente para Brasil, Chile, Colombia y México en diferentes vectores energéticos (hidrógeno verde en Chile y Brasil; proyectos pilotos de Ecopetrol en Colombia; planes de México para NAP de descarbonización marítima)

Por qué es clave?

La cooperación permite: estandarizar requisitos técnicos, agrupar demanda para lograr economías de escala en combustibles alternativos, y negociar mejores condiciones financieras en multilaterales.

Los Corredores Marítimos Verdes son la herramienta práctica para acelerar implementación; articulan puertos, armadores, productores de combustible y gobiernos para crear rutas donde se garantiza suministro y demanda de combustibles limpios

MOVIMIENTO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN COLOMBIA

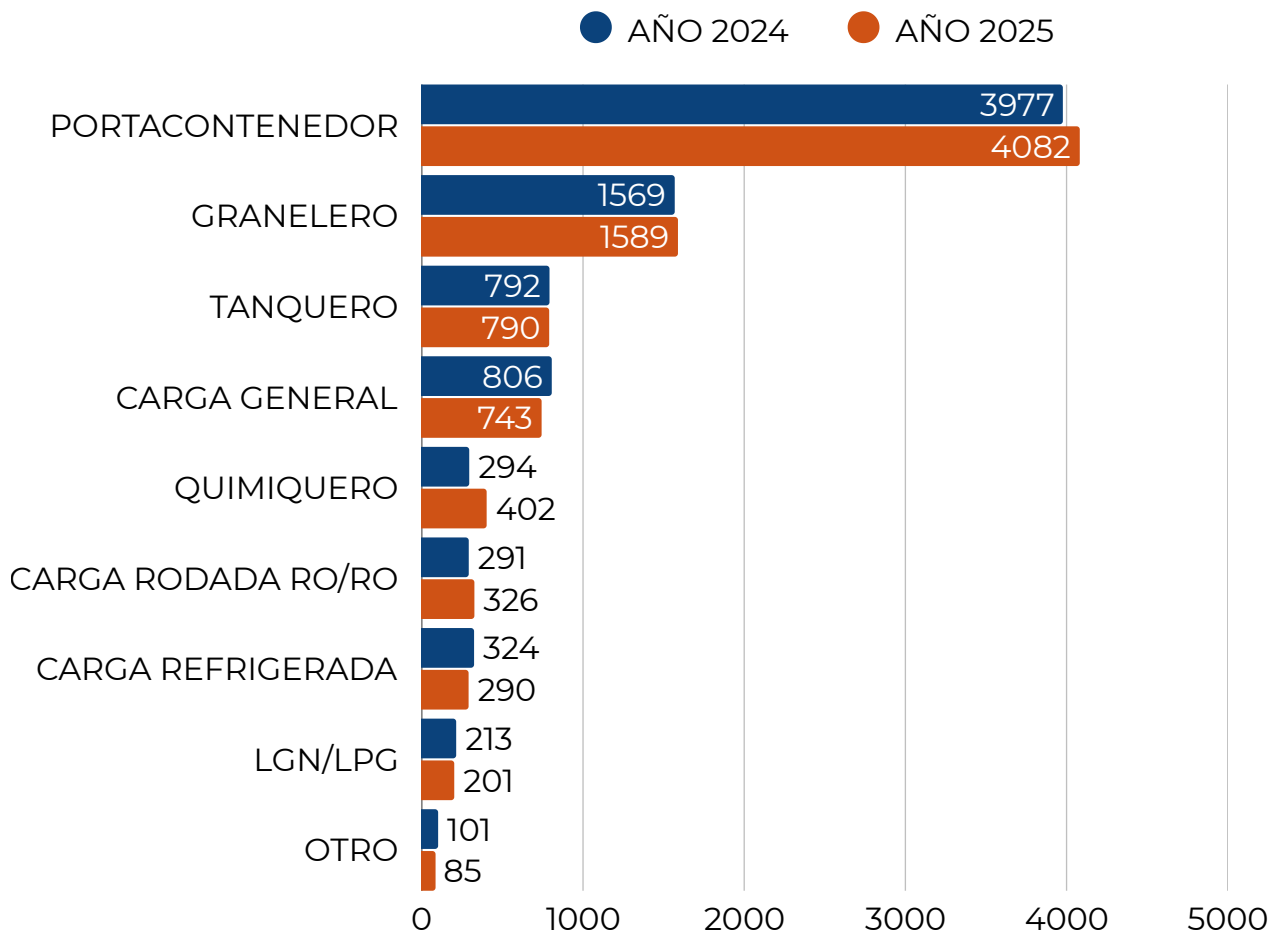
En cuanto al comportamiento del tráfico marítimo internacional de buques destinados al transporte de mercancías, durante el 2025 se registraron **8.508 arribos**, que, comparado con el periodo 2024, presenta una variación del **1.7%** en el arribo de buques.

Frente al comportamiento del tráfico marítimo internacional por tipos de buques destinados al transporte de mercancías, los portacontenedores durante el 2025, representaron el **48.0%** del total de los arribos en Colombia, presentando una variación del **2.6%** frente al 2024..

En cuanto a buques graneleros, estos representaron el **18.7%** de arribos en el país, con una variación de **1.3%**, frente al 2024, los buques tanqueros representaron el **9.3%** de arribos, con una variación del **-0.3%**, en cuanto a los buques de carga general, su representación fue del **8.7%** con una variación del **-7.8%**

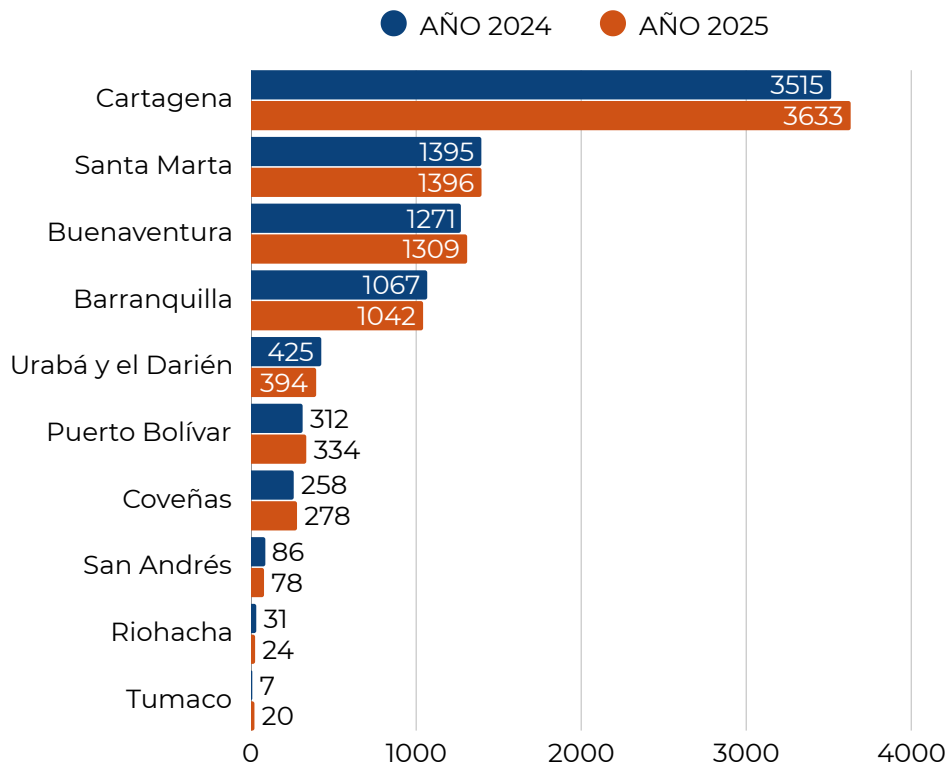
En relación al comportamiento de los buques quimiqueros, durante el 2025, estos representaron el **4.7%** de la participación total de arribos del año, con una variación del **36.7%** a comparación del 2024, los buques de carga rodada RO-RO, participaron en un **3.8%** del total de arribos con una variación del **12.0%**, seguido de los buques de carga refrigerada cuya participación fue del 3.4%, con una variación del **-10.5%**, finalmente los buques GLP (Gas Licuado de Petróleo) y GNL (Gas Natural Licuado, durante el 2025 participaron en el 2.4% del total de arribos del año, con una variación del **-5.6%**.

Grafica 1. Tráfico Marítimo Internacional de Buques destinados al transporte marítimo de carga



En relación al comportamiento del tráfico marítimo internacional de buques de mercancías por los puertos del país, se evidencia que durante el 2025, los puertos de Cartagena, Santa Marta, Buenaventura y Barranquilla representaron el **86.7%** del total de arribos del país.

Grafica 2. Tráfico Marítimo Internacional de Buques destinados al transporte de carga por puerto



Por lo anterior, a continuación se presenta un análisis del tráfico marítimo internacional de buques de mercancías por los principales puertos del país.

PUERTO DE CARTAGENA

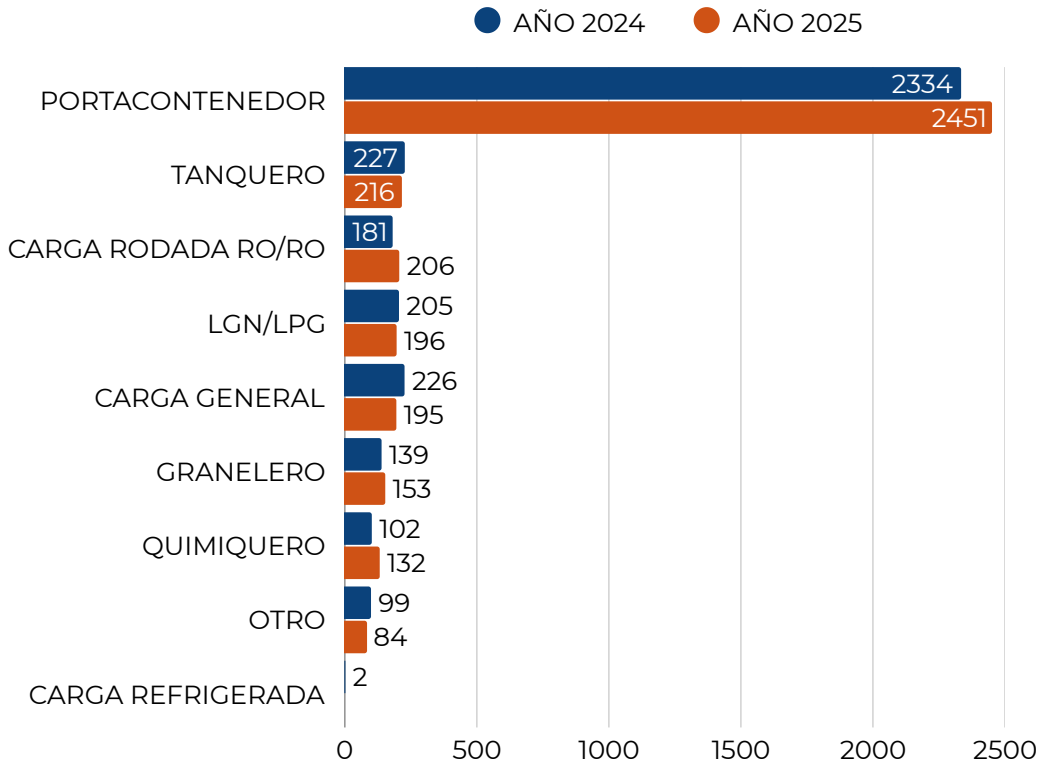


El puerto de Cartagena a nivel nacional, durante el 2025 representó el 42.7% del total de arribos del país, reflejando una variación del 3.4%, a comparación del 2024.

Los buques portacontenedores participaron en el 67.5% del total de arribos de buques de tráfico marítimo internacional de buques de mercancías, evidenciando una variación del 5.0%, los buques tanqueros participaron en el 5.9% de arribos del puerto, con una variación del -4.8%.

Los buques de carga RO-RO participaron con el 5.7%, con una variación del 13.8%, los buques LGN/LPG participaron en un 5.4% con una variación del -4.4%. Se destaca, la variación del 29.4% de arribos de buques quimiqueros y la variación del 10.1% de buques graneleros, a comparación del año 2024.

Grafica 3. Arribos Buques de Transporte Marítimo Internacional de Mercancías - Puerto de Cartagena



PUERTO DE SANTA MARTA

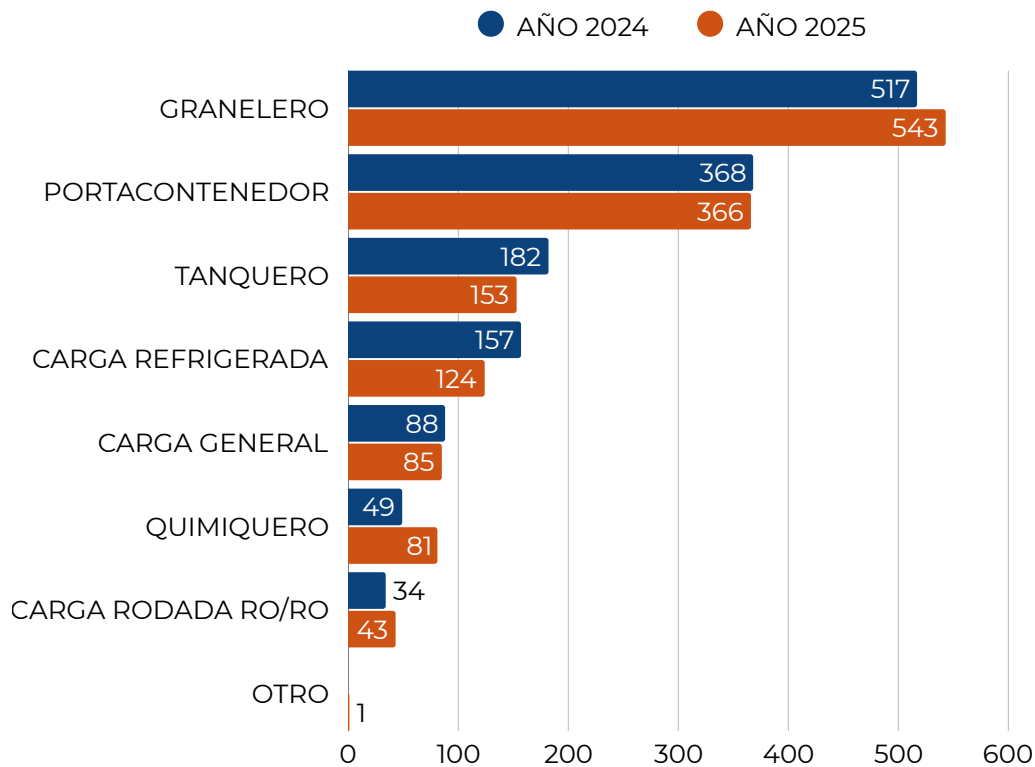


El puerto de Santa Marta a nivel nacional, durante el 2025 represento el **16.4%** del total de arribos del país, reflejando una variación del **0.1%**, a comparación del 2024.

Los buques graneleros participaron en el **38.9%** del total de arribos de buques de tráfico marítimo internacional de buques de mercancías, evidenciando una variación del **5.0%**, los buques portacontenedores participaron en el **26.2%** de arribos del puerto, con una variación del **-0.5%**.

Los buques tanqueros participaron con el **11.0%**, con una variación del **-15.9%**, los buques de carga refrigerada participaron en un **8.9%** con una variación del **-21.0%**. Se destaca, la variación del **65.3%** de arribos de buques quimiqueros, a comparación del 2024.

Grafica 4 Arribos Buques de Transporte Marítimo Internacional de Mercancías - Puerto de Santa Marta



PUERTO DE BUENAVENTURA

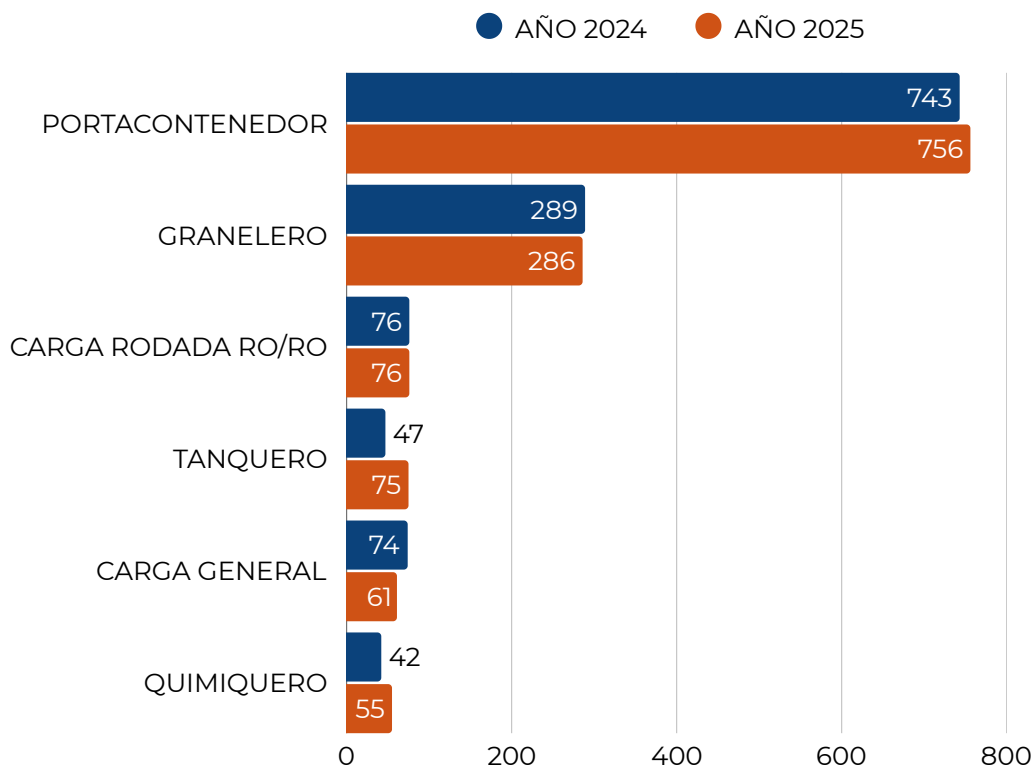


El puerto de Buenaventura a nivel nacional, durante el 2025 represento el **15.4%** del total de arribos del país, reflejando una variación del **3.0%**, a comparación del periodo del año 2024.

Los buques portacontenedores participaron en el **57.8%** del total de arribos de buques de tráfico marítimo internacional de buques de mercancías, evidenciando una variación del **1.7%**, los buques graneleros participaron en el **21.8%** de arribos del puerto, con una variación del **-1.0%**.

Los buques RO-RO participaron con el **5.8%**, no presentando variación a comparación del 2024, los buques tanqueros participaron en un **5.7%** con una variación del **59.6%**. Se destaca, la variación del **31.0%** de arribos de buques quimiqueros, a comparación del 2024.

Grafica 5. Arribos Buques de Transporte Marítimo Internacional de Mercancías - Puerto de Buenaventura



PUERTO DE BARRANQUILLA

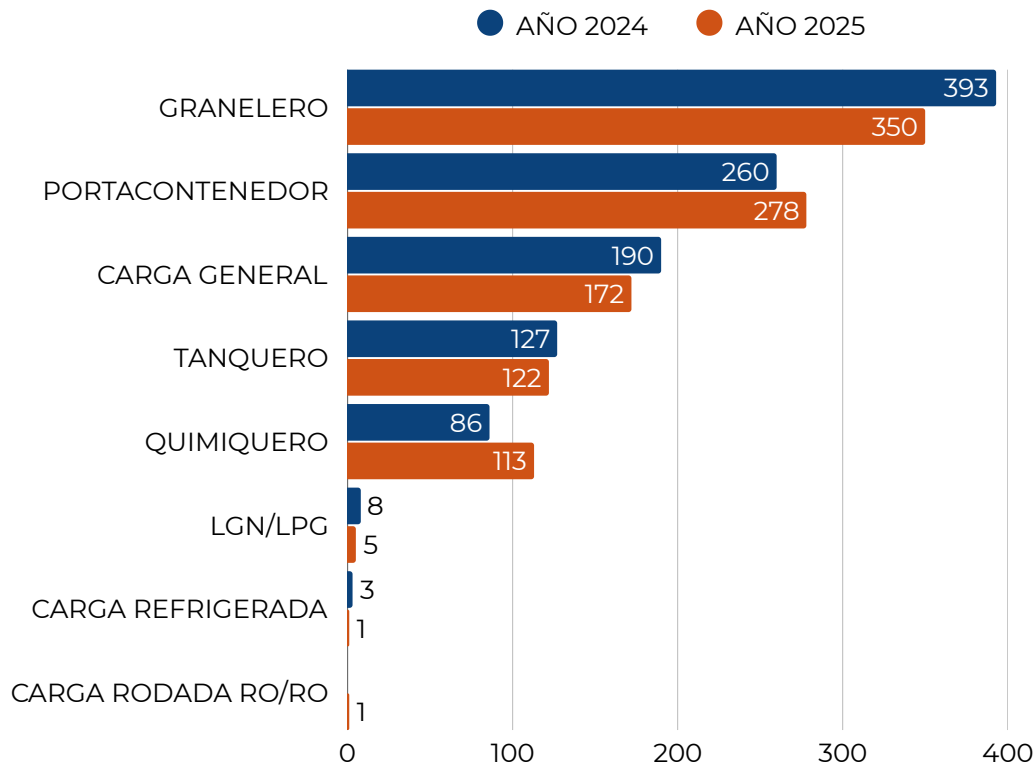


El puerto de Barranquilla a nivel nacional, durante el 2025 represento el **12.2%** del total de arribos del país, reflejando una variación del **-2.3%**, a comparación del 2024.

Los buques graneleros participaron en el **33.6%** del total de arribos de buques de tráfico marítimo internacional de buques de mercancías, evidenciando una variación del **-10.9%**, los buques portacontenedores participaron en el **26.7%** de arribos del puerto, con una variación del **6.9%**.

Los buques de carga general participaron con el **16.5%**, con una variación del **-9.5%**, los buques tanqueros participaron en un **11.7%** con una variación del **-3.9%**. Se destaca, la variación del **31.4%** de arribos de buques quimiqueros.

Grafica 6. Arribos Buques de Transporte Marítimo Internacional de Mercancías - Puerto de Barranquilla



EL ROL ESTRATÉGICO DEL MOVIMIENTO DE TEU EN LA LOGÍSTICA MARÍTIMA NACIONAL

El movimiento de contenedores, medido en TEU, es uno de los indicadores más determinantes para evaluar la competitividad logística, la eficiencia portuaria y el grado de integración de un país en las cadenas globales de valor. En particular, permite comprender la capacidad operativa de un sistema portuario, la dinámica de su comercio exterior y la solidez de su conectividad con los mercados internacionales. Durante 2024–2025, este indicador adquirió especial relevancia en América Latina, donde varios puertos de la región registraron crecimientos significativos y consolidaron su presencia dentro del ranking Lloyd’s List One Hundred Ports 2025, destacándose terminales como Santos (Brasil), Colón y Balboa (Panamá), Manzanillo (México) y Cartagena (Colombia), todas con incrementos de doble dígito en sus operaciones durante 2024.

En este contexto, el comportamiento del movimiento de TEU en Colombia refleja la creciente importancia del país dentro del sistema portuario regional y global. De acuerdo con el ranking Lloyd’s List, el Puerto de Cartagena movilizó 3.701.044 TEU en el periodo 2024, registrando un crecimiento del 16,5% respecto al año anterior y situándose en el puesto 58 entre los principales puertos de contenedores del mundo. En paralelo, el Grupo Puerto de Cartagena comunicó que su sistema portuario (SPRC + Contecar) alcanzó 4 millones de contenedores movinizados en 2025,

Tabla 1. Unidades de contenedores por sociedad portuaria, enero – diciembre (2023-2025)- Fuente Superintendencia de Transporte

Zona portuaria	Ene - Dic 2023		Ene - Dic 2024		Ene - Dic 2025		Variación % (2023 - 2024)	Variación % (2024 - 2025)
	TEUS	*Part(%)	TEUS	*Part(%)	TEUS	*Part(%)		
Barranquilla	163.154	3,5	167.799	3,2	170.017	2,7	2,8	1,3
Buenaventura	1.061.256	23,0	1.398.409	26,3	1.700.363	27,3	31,8	21,6
Cartagena	3.176.333	69,0	3.529.990	66,4	4.045.017	65,0	11,1	14,6
Guajira	2.757	0,1	2.510	0,0	631	0,0	-9,0	-74,9
San Andrés	17.378	0,4	17.179	0,3	18.020	0,3	-1,1	4,9
Santa Marta	82.570	1,8	72.240	1,4	127.953	2,1	-12,5	77,1
Turbo	97.835	2,1	121.381	2,3	162.771	2,6	24,1	34,1
Barrancabermeja	2.887	0,1	4.337	0,1	2.433	0,0	50,2	-43,9
Total unidades TEUS	4.604.170	100,0	5.313.845	100,0	6.227.205	100,0	15,4	17,2

En datos oficiales de la Superintendencia de Transporte, en el periodo (Enero - diciembre), durante el 2025 se movilizaron **6.227.205 TEUS**, por las zonas portuarias del país, presentando una variación del **17.2%**, respecto al mismo periodo del año 2024. Cartagena representa el 65.0% del movimiento de Teus en el país, seguido de Buenaventura con el **27.3%**.

En ese sentido, Colombia se posiciona como uno de los cinco líderes regionales en volumen de TEU, compartiendo protagonismo con Brasil, Panamá y México.

Su fortaleza actual se explica por:

- La integración regional del hub de Cartagena en las rutas Este-Oeste y Norte-Sur.
- El crecimiento de Buenaventura, que aunque maneja más carga local que transbordo, continúa siendo el eje principal de conexión transpacífica para el país.
- El aumento sostenido de carga doméstica en Barranquilla y Santa Marta, lo que fortalece la red logística nacional.

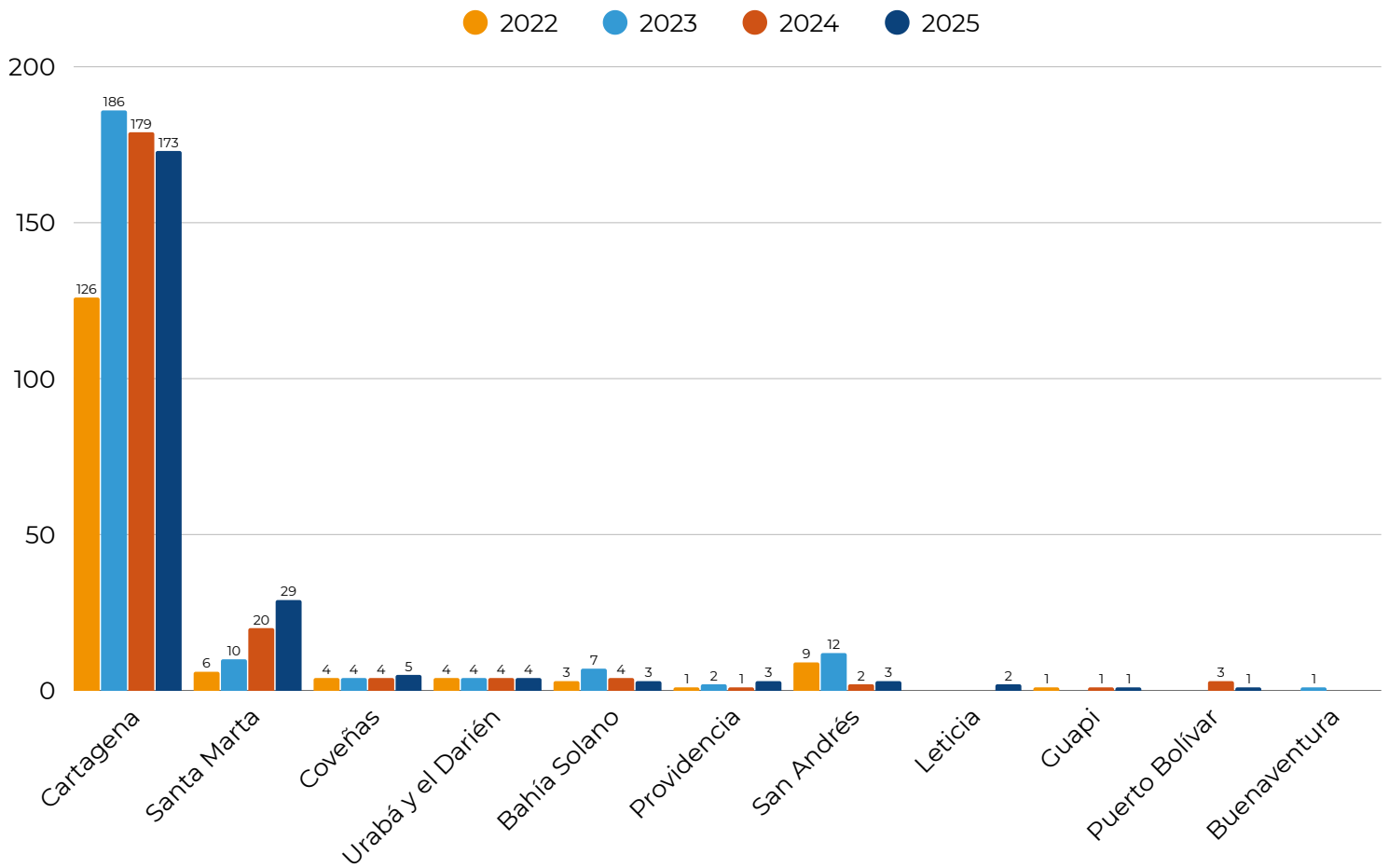
COMPORTAMIENTO DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL DE CRUCEROS



En cuanto al comportamiento del arribo de cruceros, durante el 2025, se presenta una variación del **2.8%**, respecto al año 2024, debido a que en el 2025, se registraron **224** arribos de cruceros al país, es preciso mencionar que durante este periodo, se evidenciaron arribos a destinos con un gran potencial para atraer cruceros como Bahía Solano, Guapi y Leticia, especialmente en los segmentos de expedición y ecoturismo.

Durante el 2025, en Cartagena se registro el **77.2%** de arribos de cruceros en el país, presentando una variación del **-3.4%**, a comparación del año 2024. El comportamiento del Puerto de Santa Marta, en el 2025, refleja un aumento del **45.0%** a comparación del 2024, con una participación a nivel nacional del **12.9%** de arribos a los puertos del país.

Grafica 7. Arribos de Cruceros a Puertos Colombianos



Según la estimación más reciente de Migración Colombia, la temporada de cruceros 2025-2026 podría experimentar un crecimiento de **26,17 %** en la llegada de pasajeros con respecto al periodo anterior. Este aumento se atribuye en parte a la programación de recaladas adicionales por parte de líneas internacionales, incluido el reingreso de la naviera Royal Caribbean International con al menos dos buques que aportarían cerca de **82.000 pasajeros en 36 escalas previstas**.

Este escenario abre la posibilidad de que Colombia alcance una de sus temporadas más dinámicas en la historia del turismo marítimo nacional. Un alza de esta magnitud implicaría no solo un incremento en el número de visitantes recibidos, sino también un estímulo importante para la cadena de valor en cuanto a (servicios portuarios, transporte, comercio, turismo receptivo, excursiones, hospedaje y oferta cultural).

Este crecimiento se apoya principalmente en el puerto de Cartagena, que se ha convertido en el epicentro de las operaciones internacionales. Cartagena es hoy el principal punto de entrada para cruceros en el país, lo que refleja su liderazgo nacional y su papel estratégico en la economía turística del país. Sin embargo, esta concentración también plantea la necesidad de impulsar otros puertos para garantizar una distribución más equitativa de beneficios y fortalecer la competitividad frente a destinos consolidados del Caribe.



TENDENCIAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO PARA 2026 Y SU IMPACTO EN COLOMBIA



El año 2026 se perfila como un momento decisivo para el transporte marítimo a nivel mundial. Las nuevas exigencias ambientales, la inestabilidad geopolítica, la entrada masiva de nuevos buques y el rápido avance tecnológico están transformando profundamente la forma en que opera el sector. Estos cambios a mediano y largo plazo tendrán efectos directos en Colombia, en el funcionamiento de su sistema portuario y en el papel de la Autoridad Marítima. Para el país, este panorama representa tanto desafíos como oportunidades, especialmente en aspectos clave como la eficiencia operativa, la regulación, la competitividad y la seguridad en el ámbito marítimo. De acuerdo a una publicación realizada por [The MaritimeHub Editor](#), estas son las principales tendencias que marcarán el 2026.

1. **Crecimiento de la flota y sobrecapacidad:** Los analistas anticipan que 2026 estará marcado por un crecimiento acelerado de la capacidad de la flota, debido a la entrega masiva de nuevos buques. Se estima que la capacidad global aumentará 5% en 2026, en el marco de un ordenamiento que renovará más del 30% de la flota de portacontenedores para 2028. Esto generará un escenario de sobreoferta estructural cercana al 27%, presionando a la baja las tarifas y obligando a los operadores a mejorar eficiencia y costos.

Posible Impacto para Colombia:

- Mayor competencia entre navieras puede favorecer al comercio exterior colombiano con tarifas más bajas, especialmente en puertos hub como Cartagena.
- La presión sobre los costos puede incentivar una mayor eficiencia en operaciones portuarias, exigiendo a las instalaciones portuarias fortalecer estándares de servicio, tiempos de atención y optimización de controles.
- Podrían incrementarse las escalas de transbordo en Colombia debido al cierre de rutas menos rentables en otras regiones.

2. Regulaciones ambientales más estrictas:

A) **IMO – Carbon Intensity Indicator (CII):** Los buques deberán alcanzar un rating mínimo C, con exigencias más estrictas de mejora anual. Buques con calificación D durante tres años o E durante un solo año deberán presentar planes correctivos obligatorios.

B) **Unión Europea – FueleU Maritime y ETS:** Desde 2026, el ETS cubrirá 100% de las emisiones marítimas de los buques que operen en puertos europeos, ampliándose a metano y óxidos nitrosos. Esto puede acelerar la transición hacia combustibles alternativos como LNG, metanol y amoníaco.

Posible Impacto para Colombia:

- Podrían llegar más buques propulsados por combustibles alternativos, por lo que los puertos colombianos deberán adaptar infraestructura y fortalecimiento de capacidades de inspección.
- Las navieras pueden demandar puertos con menor tiempo de espera, pues el CII penaliza ineficiencias operativas.

3. **Geopolítica, rutas y interrupciones:** El comercio marítimo entrará en 2026 enfrentando un entorno geopolítico particularmente inestable. Las tensiones en rutas clave Incluyendo la persistente inseguridad en el Mar Rojo, que sigue obligando a redirigir buques por el Cabo de Buena Esperanza, y la prolongada guerra comercial entre Estados Unidos y China continúan afectando tiempos de tránsito y costos globales.

El comercio marítimo del petróleo venezolano es uno de los principales focos en la región, pues desde 2025 Estados Unidos ha intensificado inspecciones, detenciones y controles sobre buques asociados a crudo venezolano, elevando los riesgos operativos y los costos en el Caribe. Aunque Venezuela aporta apenas cerca del 1% del comercio marítimo mundial de crudo, la incertidumbre sobre sanciones y variaciones en su producción sigue alterando los flujos globales: China y otros compradores están sustituyendo esos volúmenes con crudo de Medio Oriente, lo que aumenta las distancias recorridas y presiona al alza el tonelaje-milla y la demanda de tanqueros. Además, Fitch Ratings proyecta que un eventual traslado del transporte de crudo venezolano desde la “shadow fleet” hacia flotas convencionales podría incrementar aún más las tarifas de tanqueros en 2026, especialmente en rutas hacia Asia, reforzando la volatilidad del mercado energético y marítimo global.

POSIBLES PROYECCIONES DE MOVIMIENTO DE CONTENEDORES Y CRUCEROS EN COLOMBIA

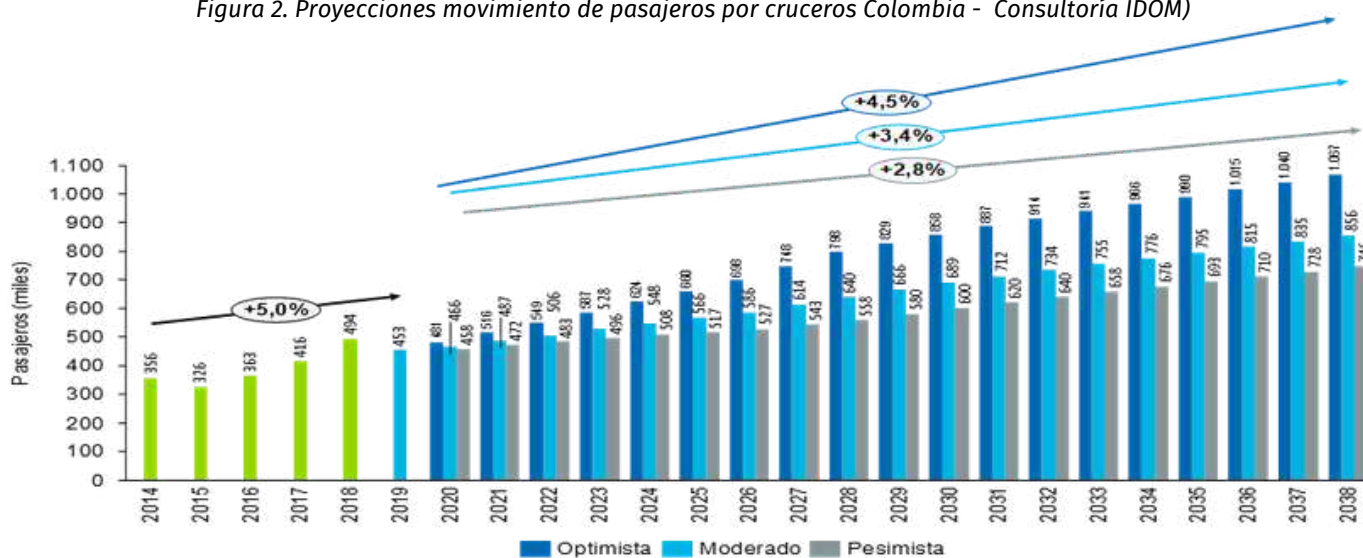
En el documento “Producto 2 - levantamiento de información y cálculo de línea base de capacidad y demanda” en el marco del servicio de consultoría para “Estimar la demanda y capacidad portuaria marítima de carga de transbordo, comercio exterior, y pasajeros de turismo de cruceros para los litorales Pacífico 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 2. 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 al 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 una de las principales tendencias es el cambio de buques a mas pequeños que se adapten a las necesidades del mercado, lo que pudiera suponer es que si bien pueden llegar mas buques portacontenedores en el futuro, estos serán de un menor tamaño.

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



En la grafica N°2, de acuerdo al 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.

CONCLUSIONES

El transporte marítimo en Colombia registró en 2025 un comportamiento moderadamente positivo, reflejado en 8.508 arribos de buques de carga internacional, lo que representó una variación anual del 1,7 % frente a 2024. Este resultado se produjo en un contexto internacional marcado por tensiones geopolíticas, reconfiguración de rutas y mayores costos logísticos, lo que evidencia una capacidad de adaptación del sistema marítimo nacional frente a un entorno externo inestable.

La estructura del tráfico marítimo nacional se mantuvo altamente concentrada, con Cartagena, Santa Marta, Buenaventura y Barranquilla acumulando el 86,7 % del total de arribos de buques de carga durante 2025. Cartagena consolidó su liderazgo con el 42,7 % de los arribos nacionales, seguida por Santa Marta (16,4 %), Buenaventura (15,4 %) y Barranquilla (12,2 %).

El predominio de los buques portacontenedores continuó siendo el rasgo más relevante del tráfico marítimo colombiano. En 2025, este tipo de buque representó el 48,0 % del total de arribos, con una variación positiva del 2,6 % frente al año anterior. Este comportamiento es coherente con el crecimiento del movimiento de contenedores y con la función de Colombia, particularmente de Cartagena, como nodo de conexión en rutas regionales y globales.

El movimiento de contenedores confirmó el fortalecimiento del sistema portuario colombiano dentro del contexto regional. Durante el periodo enero–septiembre de 2025 se movilizaron 6.227.205 TEUS, lo que significó un incremento del 17,2 % frente al mismo periodo de 2024. Cartagena concentró el 65,0 % del total de TEU, mientras que Buenaventura participó con el 27,3 %, evidenciando una clara diferenciación funcional entre un puerto orientado al transbordo y otro enfocado principalmente en carga de comercio exterior.

El tráfico de cruceros mantuvo una tendencia de crecimiento moderado, con 224 arribos en 2025, lo que representó una variación del 2,8 % frente a 2024. Cartagena continuó concentrando el 77,2 % de las recaladas, aunque con una disminución del 3,4 %, mientras que Santa Marta registró un incremento del 45,0 %, alcanzando una participación del 12,9 %. Las proyecciones oficiales indican que la temporada 2025–2026 podría crecer 26,17 % en número de pasajeros, lo que refuerza el potencial del turismo marítimo, pero también la necesidad de diversificar destinos y fortalecer capacidades operativas.



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

