

# INFORME TRÁFICO Y TRANSPORTE MARÍTIMO

PRIMER TRIMESTRE  
2026



## RESUMEN EJECUTIVO

El transporte marítimo internacional continúa operando en un entorno marcado por tensiones geopolíticas en corredores estratégicos como el Estrecho de Ormuz y otras rutas clave del comercio global, lo que mantiene presiones sobre costos logísticos, tiempos de tránsito y confiabilidad de las cadenas de suministro. En paralelo, el sector avanza en su transición energética bajo el marco de la Organización Marítima Internacional, en un contexto donde el transporte marítimo sigue siendo el principal soporte del comercio internacional, de acuerdo con la UNCTAD.

En este contexto, Colombia presenta un comportamiento positivo, con un crecimiento del **5,6%** en el tráfico marítimo durante el primer trimestre de 2026, impulsado principalmente por el transporte de carga.

El desempeño del periodo estuvo liderado por el arribo de buques portacontenedores, que creció **11,8%**, representó el **38,1%** del total de arribos y explicó cerca del **76,5%** del crecimiento, consolidándose como el eje estructural del sistema marítimo nacional. De manera complementaria, se observa un crecimiento en arribos de buques graneleros, quimiqueros y gaseros.

No obstante, el comportamiento del sistema no fue homogéneo, evidenciando contracciones en algunos segmentos de arribos, particularmente en el tráfico de tanqueros (**-8,4%**), así como en actividades por fuera de la cadena logística del transporte marítimo internacional, como el arribo de buques destinados a la pesca.

Desde una perspectiva estratégica, el país muestra alineación con las dinámicas globales del transporte marítimo, especialmente en el fortalecimiento del comercio contenerizado. Sin embargo, se identifica una alta concentración del sistema en pocos segmentos, lo que configura que ante eventuales interrupciones en las cadenas logísticas internacionales, podría verse afectado el arribo de buques.

En este contexto, el principal desafío para el país no es únicamente sostener el crecimiento, sino avanzar hacia un sistema marítimo más diversificado, resiliente y adaptado a un entorno global cada vez más volátil.

**+5.6%**

Total de arribos  
internacionales vs  
I trimestre 2025

**2.754**

Total de arribos  
internacionales  
I trimestre 2026

# ENTORNO INTERNACIONAL Y TENDENCIAS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

## 2.1 Dinámicas globales relevantes

Durante el primer trimestre de 2026, el transporte marítimo internacional operó bajo una condición de alta exposición a riesgos en corredores estratégicos, particularmente en aquellos asociados al transporte marítimo de hidrocarburos. En este contexto, el entorno del Estrecho de Ormuz se mantiene como un punto crítico para la navegación internacional, de acuerdo con la U.S. Energy Information Administration (World Oil Transit Chokepoints), aproximadamente el 20% del consumo mundial de petróleo transita por este corredor, lo que amplifica el impacto potencial de cualquier alteración en esta zona.

Adicionalmente, organismos de monitoreo de seguridad marítima como United Kingdom Maritime Trade Operations y el International Maritime Bureau han señalado que esta región se mantiene como un área de atención permanente para la navegación comercial, debido a la ocurrencia de incidentes de seguridad y amenazas a buques mercantes, esta condición introduce presiones operativas sobre el sistema marítimo, reflejadas en:

- Incremento en costos asociados a seguros y gestión de riesgo
- Ajustes en decisiones de navegación
- Mayor sensibilidad en el transporte de hidrocarburos

En paralelo, el sistema marítimo global mantiene una alta dependencia de corredores estratégicos, una característica estructural documentada por la UNCTAD (Review of Maritime Transport 2024). Esta dependencia implica que el funcionamiento del sistema está condicionado por la estabilidad de un número reducido de rutas, lo que incrementa su exposición a interrupciones. En conjunto, durante el primer trimestre de 2026, el sistema marítimo internacional se vio reflejado bajo una lógica de alta concentración geográfica y dependencia funcional, lo que mantiene su exposición a riesgos estructurales.

## 2.2 Cambios estructurales del sector (vigentes en el periodo)

El comportamiento del transporte marítimo en el primer trimestre de 2026 está determinado por características estructurales que definen su funcionamiento a nivel global y que condicionan la forma en que el sistema responde ante cambios en el entorno.

En primer lugar, el comercio marítimo global mantiene una estructura altamente concentrada en tres grandes segmentos, tal como lo documenta la UNCTAD (Review of Maritime Transport 2024):

- Carga contenerizada, que articula las cadenas globales de valor y el comercio de bienes manufacturados
- Graneles sólidos, asociados a la movilización de materias primas estratégicas
- Hidrocarburos y derivados, fundamentales para el funcionamiento del sistema energético global

Esta estructura implica que el comportamiento del sistema marítimo depende directamente de la evolución de estos segmentos, lo que limita la diversificación funcional del transporte marítimo.

En segundo lugar, el sistema presenta una alta concentración geográfica del tráfico, derivada de su dependencia en corredores estratégicos. La UNCTAD advierte que esta característica constituye un factor estructural de vulnerabilidad, al concentrar grandes volúmenes de comercio en un número limitado de rutas.

En ese sentido, la persistencia de riesgos de seguridad en corredores estratégicos introduce presiones adicionales sobre la operación del transporte marítimo, particularmente en términos de costos asociados a seguros, decisiones de rutas y servicios y gestiones del riesgo por los armadores.

En tercer lugar, el sector continúa avanzando en su proceso de transición energética, impulsado por la Organización Marítima Internacional. Las medidas orientadas a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero implican cambios progresivos en la operación del transporte marítimo, particularmente en términos de eficiencia energética y requerimientos tecnológicos.

Este proceso ha sido particularmente acelerado por iniciativas de la Unión Europea, que ha incorporado el transporte marítimo en su esquema de comercio de emisiones, incrementando la presión regulatoria sobre el sector. En paralelo, Estados Unidos participa en el desarrollo de medidas en el marco de la IMO y respalda los objetivos de reducción de emisiones. No obstante, se evidencian diferencias en los enfoques de implementación, particularmente en relación con los mecanismos económicos y regulatorios.

Estas diferencias reflejan que la transición energética del transporte marítimo se desarrolla en un entorno donde convergen intereses económicos, energéticos y ambientales, lo que incide en la velocidad y forma de adopción de las medidas

## 03

# COMPORTAMIENTO DEL SISTEMA MARÍTIMO COLOMBIANO

El presente capítulo analiza el comportamiento del tráfico y transporte marítimo en Colombia durante el primer trimestre de 2026, a partir de la información operativa registrada en el sistema portuario nacional.

El análisis se centra en la evolución del número de arribos de buques, su variación frente al mismo periodo del año anterior y la composición del tráfico según el tipo de buque, con el fin de identificar los segmentos que estructuran y dinamizan el sistema marítimo nacional.

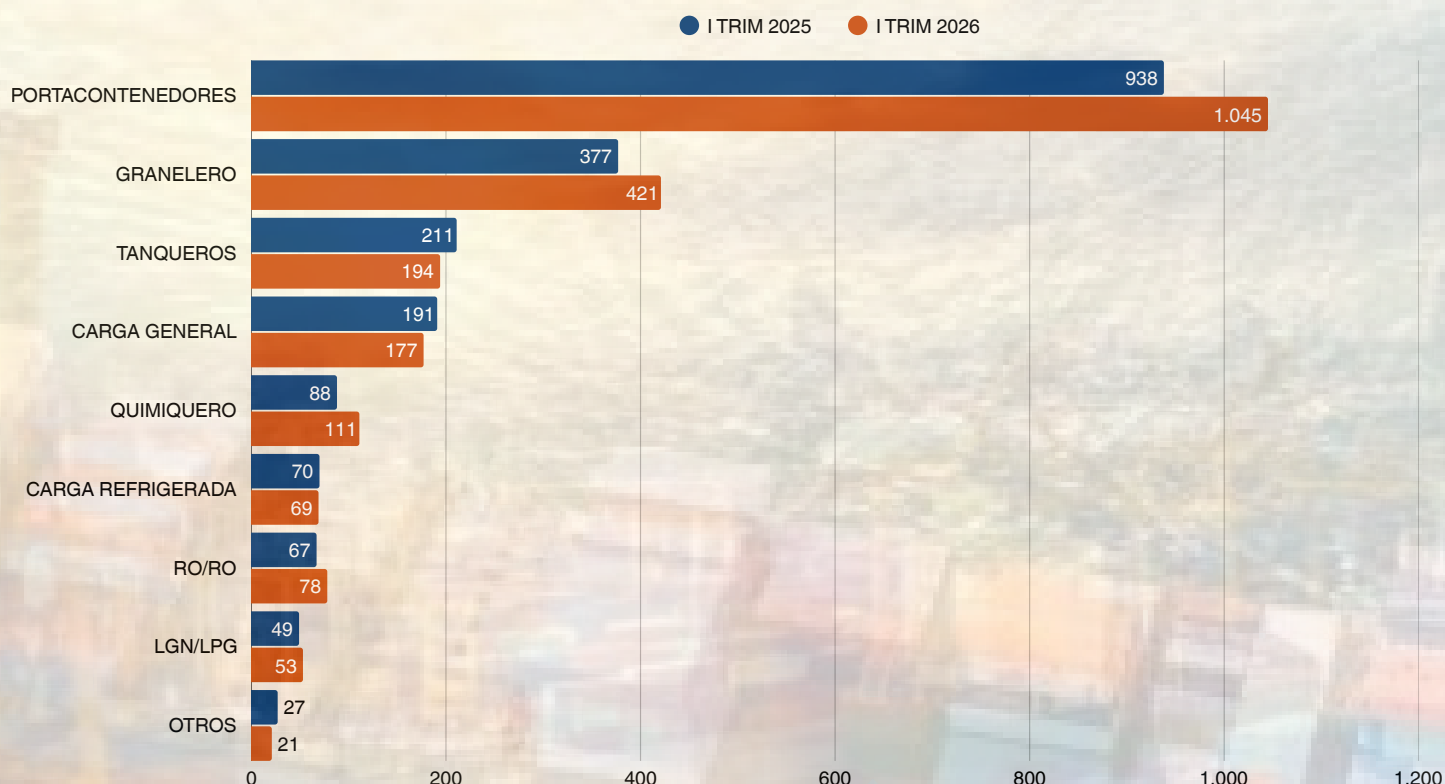
De manera complementaria, se aborda el comportamiento del cabotaje y el movimiento de carga por vía marítima, como componentes fundamentales para la comprensión integral de la actividad marítima en el país.

Asimismo, se examinan los cambios en la estructura del tráfico y su distribución en los principales puertos del país, permitiendo evidenciar posibles procesos de concentración o variación en la participación de los diferentes segmentos, así como su contribución al comportamiento general del sistema.

Este capítulo busca proporcionar una lectura clara y objetiva del desempeño del tráfico y el transporte marítimo en Colombia, integrando tanto el análisis del movimiento de buques como de la carga movilizada, como base para la comprensión de las dinámicas operativas del sector.

### 3.1 MOVIMIENTO DE BUQUES INTERNACIONALES DE CARGA

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



En cuanto al comportamiento del tráfico marítimo internacional de buques destinados al transporte de mercancías, durante el primer trimestre del 2026 se registraron **2.169 arribos**, que, comparado con el mismo periodo del 2025, presenta una variación del **7.5%** en el arribo de buques. El arribo de buques destinados al transporte de mercancías representó el **78.8%** de todo el tráfico marítimo internacional en el país durante este periodo.

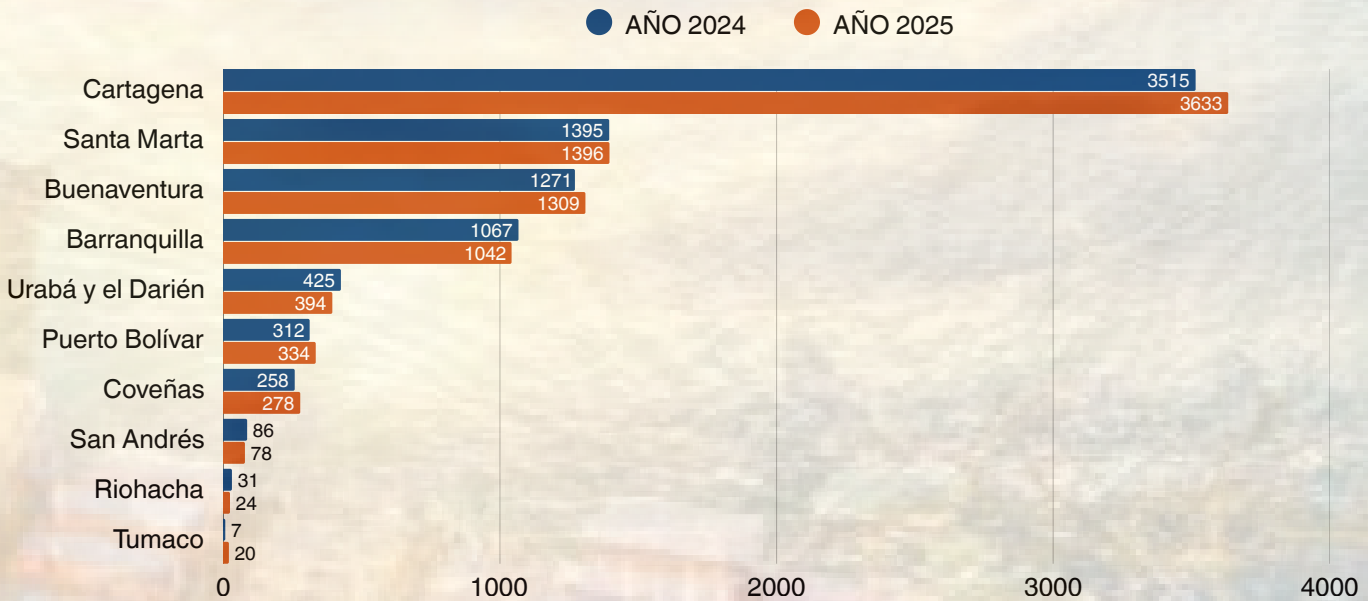
Frente al comportamiento del tráfico marítimo internacional por tipos de buques destinados al transporte de mercancías, los portacontenedores durante el primer trimestre del 2026, representaron el **48.2%** del total de los arribos, presentando una variación del **11.4%** frente al primer trimestre del 2025.

En cuanto a buques graneleros, estos representaron el **19.4%** de arribos, con una variación del **11.7%**, frente al mismo periodo del año 2025, los buques tanqueros representaron el **8.9%** de arribos, con una variación del **-8.1%**, en cuanto a los buques de carga general, su representación fue del **8.2%** con una variación del **-7.3%**.

En relación al comportamiento de los buques quimiqueros, durante el primer trimestre del 2026, estos representaron el **5.1%** de la participación de arribos, con una variación del **26.1%**, los buques de carga rodada RO-RO, participaron en un **3.6%** del total de arribos con una variación del **16.4%**, seguido de los buques de carga refrigerada cuya participación fue del **3.2%**, con una variación del **-1.4%**, finalmente los buques GLP (Gas Licuado de Petróleo) y GNL (Gas Natural Licuado, durante el primer trimestre del 2026 participaron en el 2.4% del total de arribos, con una variación del **8.2%**.

## 3.2 MOVIMIENTO DE BUQUES INTERNACIONALES DE CARGA POR PUERTO

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



En relación al comportamiento del tráfico marítimo internacional de buques de mercancías por los puertos del país, se evidencia que durante el primer trimestre del 2026, los puertos de Cartagena, Santa Marta, Buenaventura y Barranquilla representaron el 86.9% del total de arribos de buques destinados al transporte internacional de mercancías. Por lo anterior, a continuación se presenta un análisis por los principales puertos del país.

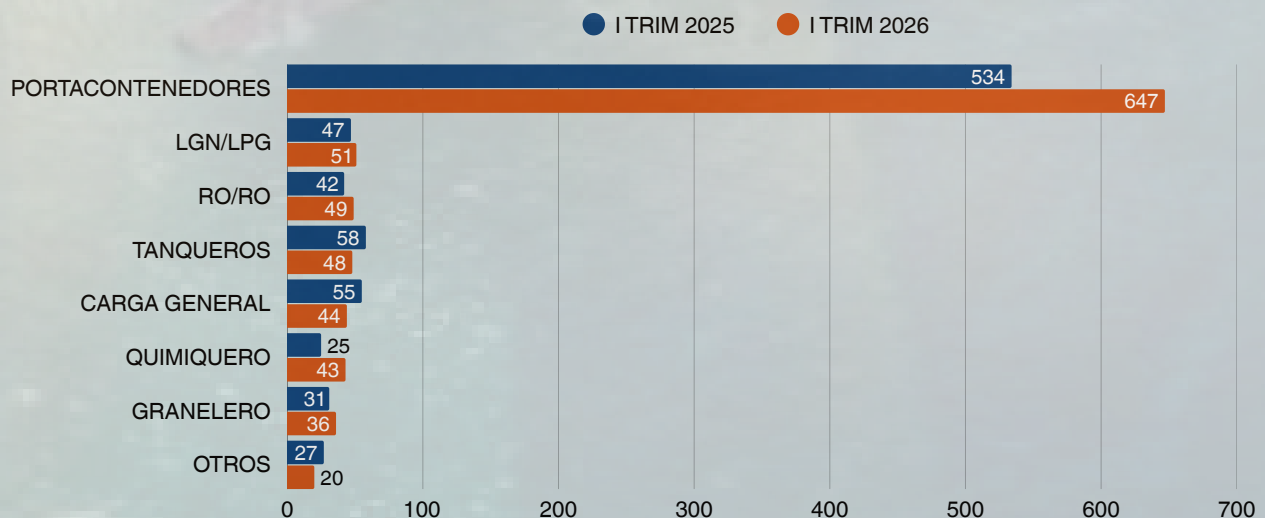
### PUERTO DE CARTAGENA

El puerto de Cartagena a nivel nacional, durante el primer trimestre del 2026 represento el **43.2%** del total de arribos de buques destinados al transporte internacional de mercancías, reflejando una variación del **14.5%**, a comparación del primer trimestre del 2025.

Los buques portacontenedores participaron en el **69.0%** del total de arribos de buques de tráfico marítimo internacional de buques de mercancías, evidenciando una variación del **21.2%**, los buques LGN/LPG participaron en el **5.4%** de arribos del puerto, con una variación del **8.5%**.

Los buques de carga RO-RO participaron con el **5.2%**, con una variación del **16.7%**, los buques tanqueros participaron en un **5.1%** con una variación del **-17.2%**. Se destaca, la variación del **72.0%** de arribos de buques quimiqueros y la variación del **16.1%** de buques graneleros, a comparación del primer trimestre del 2025.

Grafica 3. Tráfico Marítimo Internacional de Buques destinados al transporte de carga en Cartagena



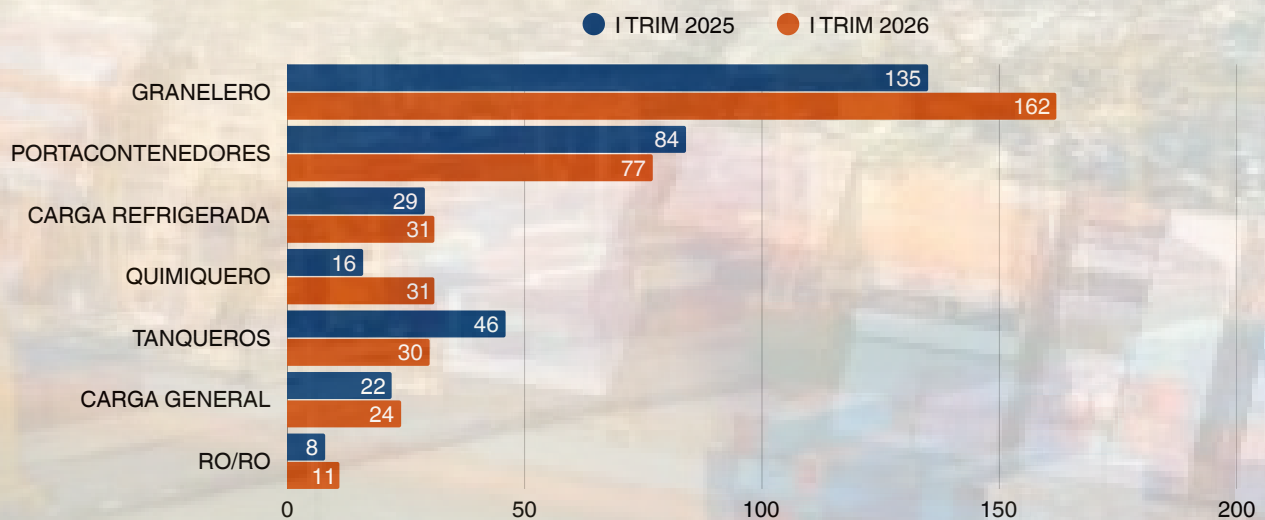
## PUERTO DE SANTA MARTA

El puerto de Santa Marta a nivel nacional, durante el primer trimestre del 2026 represento el **16.9%** del total de arribos de buques destinados al transporte internacional de mercancías, reflejando una variación del **7.6%**, a comparación del primer trimestre del 2025.

Los buques graneleros participaron en el **44.3%** del total de arribos de buques de tráfico marítimo internacional de buques de mercancías, evidenciando una variación del **20.0%**, los buques portacontenedores participaron en el **21.0%** de arribos del puerto, con una variación del **-8.3%**.

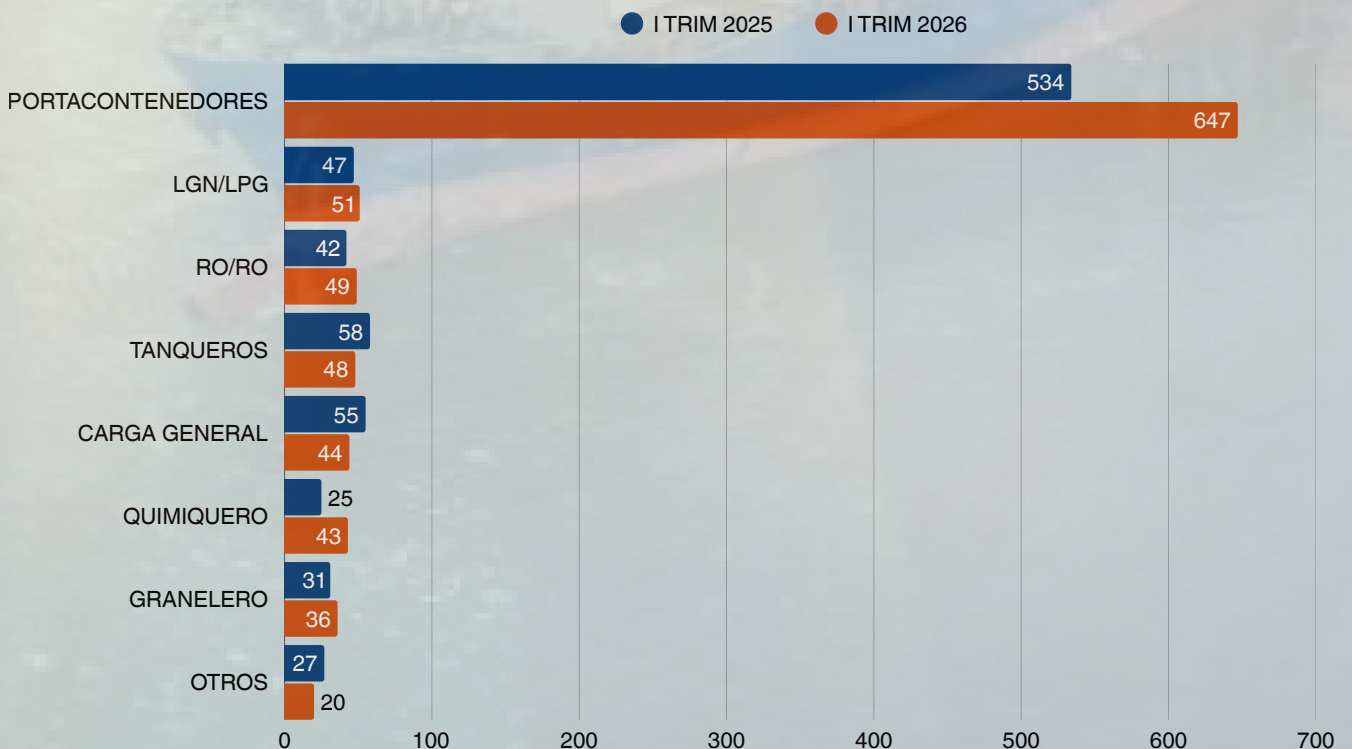
Los buques de carga refrigerada participaron con el **8.5%**, con una variación del **6.9%**, los buques quimiqueros participaron en un **8.5%** con una variación del **93.8%**, los buques tanqueros participaron en un **8.2%** con una variación del **-34.8%**, buques de carga general con una participación del **6.6%** con una variación del **9.1%** y buques RO-RO con una participación del **3.0%** y una variación del **37.5%**, a comparación del primer trimestre del 2025.

Grafica 4. Tráfico Marítimo Internacional de Buques destinados al transporte de carga en Santa Marta



## PUERTO DE BUENAVENTURA

Grafica 5. Tráfico Marítimo Internacional de Buques destinados al transporte de carga en Buenaventura



El puerto de Buenaventura a nivel nacional, durante el primer trimestre del 2026 represento el **14.6%** del total de arribos de buques destinados al transporte internacional de mercancías, reflejando una variación del **-4.8%**, a comparación del primer trimestre del 2025.

Los buques portacontenedores participaron en el **58.0%** del total de arribos de buques de tráfico marítimo internacional de buques de mercancías, evidenciando una variación del **-6.1%**, los buques graneleros participaron en el **21.8%** de arribos del puerto, con una variación del **6.2%**.

Los buques tanqueros participaron con el **6.0%**, con una variación del **-5.0%**, los buques RO-RO participaron en un **5.7%** con una variación del **5.9%**, los buques de carga general participaron en un **4.7%** con una variación del **-28.6%** y buques quimiqueros con una participación del **3.5%** y una variación del **-21.4%**, a comparación del primer trimestre del 2025.

## PUERTO DE BARRANQUILLA

El puerto de Barranquilla a nivel nacional, durante el primer trimestre del 2026 represento el **12.1%** del total de arribos de buques destinados al transporte internacional de mercancías, reflejando una variación del **-0.8%**, a comparación del primer trimestre del 2025.

Los buques graneleros participaron en el **35.0%** del total de arribos de buques de tráfico marítimo internacional de buques de mercancías, evidenciando una variación del **5.7%**, los buques portacontenedores participaron en el **24.7%** de arribos del puerto, con una variación del **3.2%**.

Los buques de carga general participaron con el **17.5%**, con una variación del **-8.0%**, los buques tanqueros participaron en un **12.5%** con una variación del **-5.7%**, los buques quimiqueros participaron en un **9.5%** con una variación del **-7.4%**, buques LGN/LPG con una participación del **0.8%** sin variación durante este periodo, a comparación del primer trimestre del 2025.

Grafica 6. Tráfico Marítimo Internacional de Buques destinados al transporte de carga en Barranquilla



### 3.3 MOVIMIENTO DE CRUCEROS EN EL PAÍS

Grafica 7. Tráfico Marítimo Internacional de Buques Cruceros



Durante el primer trimestre del 2026, arribaron 103 cruceros a los puertos del país, presentando una variación del **3.0%**, a comparación del mismo periodo del 2025, durante este periodo en Cartagena se registro el **77.7%** de arribos de cruceros en el país, presentando una variación del **-1.4%**, a comparación del mismo periodo del año 2025. En cuanto al comportamiento del Puerto de Santa Marta, refleja un aumento del **16.7%**, con una participación a nivel nacional del **13.6%** de arribos a los puertos del país. Destacando que durante este periodo Cartagena y Santa Marta registran el **91.3%** de arribos de cruceros del periodo, es preciso mencionar que durante este periodo, se evidenciaron arribos a destinos con un gran potencial para atraer cruceros como Leticia, Providencia y, especialmente en los segmentos de expedición y ecoturismo.

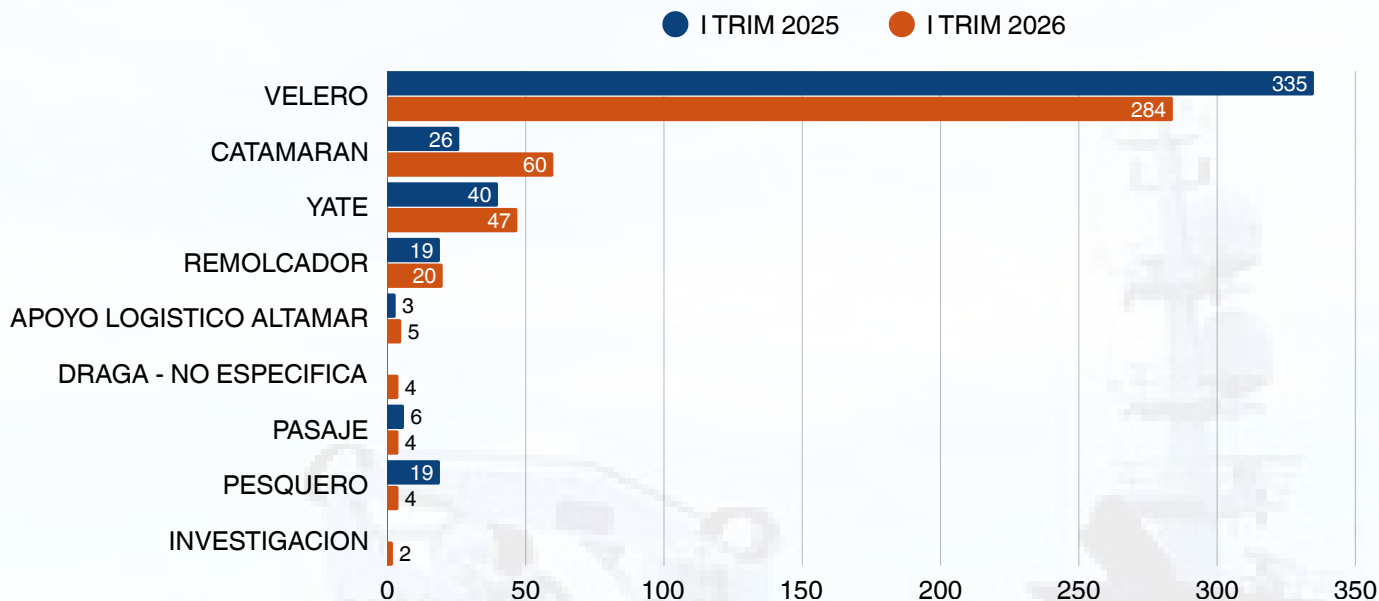
Grafica 8. Movimiento de pasajeros a bordo de Cruceros



Durante el primer trimestre del 2026, se movilizaron 177.223 de pasajeros por los puertos del país, reflejando una variación de **6.2%**, a comparación del mismo periodo del 2025, de los cuales el **91.3%** se movilizó a través de Cartagena con una variación de **6.16%**, esto puede explicar que a pesar de una disminución del **1.4%** de arribos de cruceros en el puerto, arribaron cruceros con una mayor capacidad para la movilización de pasajeros.

### 3.4 OTROS SEGMENTOS DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN EL PAÍS

Grafica 9. Tráfico Marítimo Internacional de otros tipos de buques



Durante el primer trimestre del 2026, se registraron **430** arribos de buques diferentes al transporte marítimo internacional de mercancías o cruceros, los cuales representan el **15.6%** del total de arribos del país. Frente al comportamiento del primer trimestre del 2025, se presentó una variación del **-4.0%**.

Al realizar un análisis por cada tipo de buque de este segmento, se refleja que los buques destinados a turismo o recreo, representan el **90.9%** de este segmento, esto debido a que los veleros representan el **66.0%**, catamarán **14.0%** y yates el **10.9%**.

Existe una variación importante de buques destinados al apoyo logístico en altamar, con un aumento del **66.7%** a comparación del mismo periodo del año 2025, este comportamiento podría estar asociado a la dinámica de los servicios de bunkering y al fortalecimiento de la infraestructura para el manejo de GNL.

Finalmente, se destaca la disminución del **78.9%** de arribos de buques pesqueros durante el primer trimestre del 2025, lo cual podría estar asociado a factores estacionales o cambios en las zonas de operación.

Grafica 10. Tráfico Marítimo Internacional de otros tipos de buques por puerto



### 3.5 MOVIMIENTO DE CARGA VÍA MARÍTIMA



Durante el primer trimestre del 2026, las empresas de transporte marítimo, debidamente habilitadas ante la Dirección General Marítima, registraron el movimiento de carga vía marítima de **(26.610.488 Tons)**, registrando una variación del **-19.2%**, a comparación del mismo periodo del 2025.

En cuanto al movimiento de carga por puertos, Santa Marta durante este periodo fue el puerto por el cual se movilizó más carga, especialmente de salida, impulsada por la gran cantidad de carga a granel seco que sale por este puerto.

En cuanto al movimiento por tipo de carga, se observa que el mayor movimiento de carga por los puertos del país corresponde a la carga a granel seco, esto entendiendo la alta dinámica del país de exportar este tipo de carga.

En cuanto a la carga contenedorizada, durante este periodo se observa una variación en cuanto a la carga llegada del **53.69%** y salida del **19.04%**, esto impulsado principalmente por los puertos de Cartagena y Buenaventura.

Tabla 1. Movimiento de Carga Vía Marítima fuente SITMAR

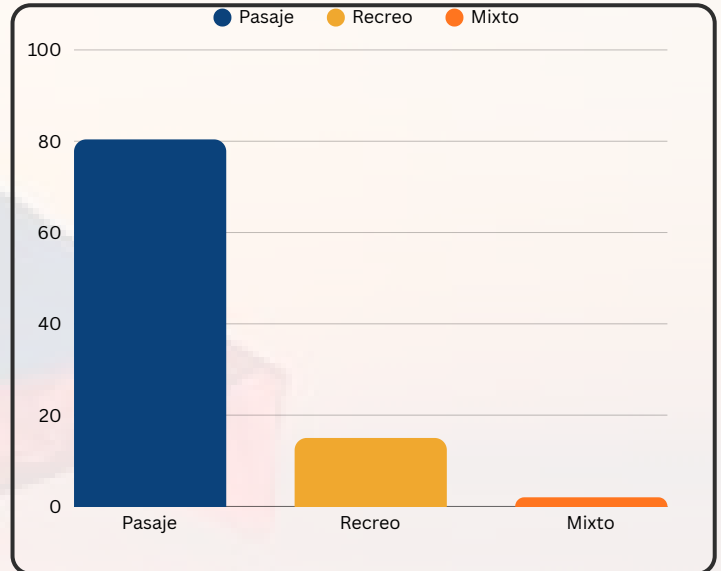
Tipo de Carga	I TRIMESTRE 2025		I TRIMESTRE 2026		Participación % 2026		Var. %	
	Llegada	Salida	Llegada	Salida	Llegada	Salida	Llegada	Salida
Contenedorizada	4.826.606	3.818.146	5.426.759	3.141.538	53,69	19,04	12,43	-17,72
Refrigerada	23.618	178.599	6.018	125.610	0,06	0,76	-74,52	-29,67
General Seca	865.040	496.651	952.874	45.983	9,43	0,28	10,15	-90,74
Granel Líquido	2.440.955	5.114.799	1.044.905	1.765.266	10,34	10,7	-57,19	-65,49
Granel Seco	3.360.695	11.813.297	2.677.685	11.423.850	26,49	69,23	-20,32	-3,3
<b>Totales</b>	<b>11.516.914</b>	<b>21.421.493</b>	<b>10.108.242</b>	<b>16.502.247</b>			<b>-12,23</b>	<b>-22,96</b>

### 3.6 MOVIMIENTO DE TRÁFICO NACIONAL

Durante el primer trimestre del 2026, se registraron **38.257** zarpes de buques de bandera colombiana a los diferentes puertos del país, los cuales, frente al comportamiento del primer trimestre del 2025, presentan una variación del **-5.5%**. Al analizar por la participación por puerto, se observa que durante este periodo el **31.01%** de los zarpes se expidieron en Santa Marta, impulsados principalmente por buques de pasaje y recreo. Cartagena **28.39%**, en su gran mayoría por buques de pasaje y Coveñas con el **20.0%**, impulsados también por buques de pasaje y recreo.



Grafica 11. zarpes nacionales i trimestre 2026

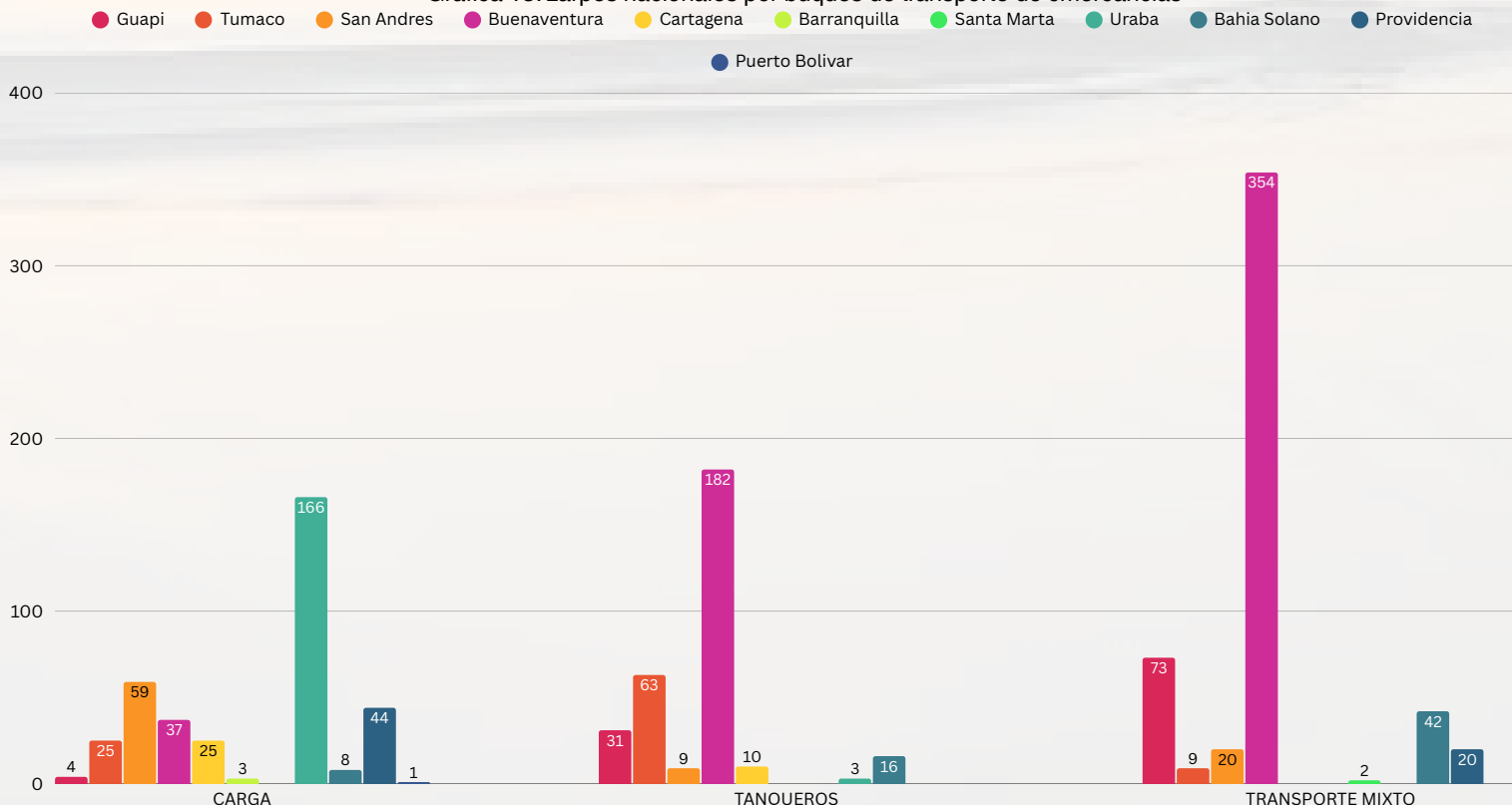


Grafica 12. zarpes nacionales por buques de mayor participación

Al analizar los zarpes por tipos de buque, claramente el movimiento de tráfico nacional esta mayormente impulsado por los buques de pasaje, quienes para este periodo representaron el **80%** de los zarpes a nivel nacional, seguidos de los de recreo con un **15.0%** y los de transporte mixto con el **2.0%**

En cuanto al zarpe de buques que realizan operaciones exclusivas de transporte de mercancías a nivel nacional, se presentaron **520** zarpes de buques de transporte mixto, de los cuales el **68.1%** se registraron en Buenaventura, 182 zarpes de buques tanqueros, de los cuales el 58.0% se registraron en Buenaventura y 372 zarpes de buques de carga, de los cuales el 44.6% se registraron en Urabá y el Darién

Grafica 13. zarpes nacionales por buques de transporte de cmercancias



## LECTURA ESTRATÉGICA DEL SISTEMA MARÍTIMO COLOMBIANO

El comportamiento del sistema marítimo colombiano durante el primer trimestre de 2026 evidencia una dinámica positiva en términos de tráfico de buques, impulsada principalmente por el crecimiento del segmento de carga, en particular el transporte contenerizado y de graneles.

No obstante, este crecimiento no se refleja de manera homogénea en todas las variables del sistema. Mientras el número de arribos presenta una tendencia favorable, el movimiento de carga vía marítima registra una contracción (-19,2%), lo que evidencia una diferencia entre la dinámica operativa del tráfico y los volúmenes reportados de carga movilizada.

En este punto, es relevante considerar que la información de carga se basa en los reportes de las empresas de transporte marítimo habilitadas ante la Dirección General Marítima, por lo que su cobertura depende del nivel de cumplimiento en el reporte. En consecuencia, las cifras deben interpretarse como una aproximación al comportamiento del sistema, lo que implica que la variación observada puede estar influenciada tanto por dinámicas operativas como por factores asociados al registro de la información.

Desde el punto de vista estructural, el sistema marítimo nacional muestra una alta concentración en el segmento de portacontenedores, el cual no solo representa la mayor participación en los arribos, sino que además explica la mayor parte del crecimiento del sistema. Esta condición posiciona al transporte contenerizado como el eje del sistema marítimo colombiano.

De manera complementaria, se evidencia un crecimiento en segmentos asociados a graneles, productos químicos y gas, lo que refleja la relevancia de los flujos de materias primas y productos energéticos dentro del sistema.

A nivel portuario, el tráfico marítimo presenta una alta concentración geográfica, donde un número reducido de puertos, principalmente Cartagena, Santa Marta, Buenaventura y Barranquilla, concentran la mayor parte de los arribos de buques de carga, consolidando su rol estructural dentro del sistema.

En contraste, se observan comportamientos diferenciados entre segmentos, con contracciones en el tráfico de tanqueros y en actividades no asociadas directamente al comercio internacional, como la pesca, lo que evidencia que el crecimiento del sistema no es homogéneo.

En el ámbito del cabotaje, el tráfico nacional presenta una disminución en el número de zarpes (-5,5%), con una alta participación de actividades de transporte de pasajeros y recreo, lo que refleja una limitada participación del transporte marítimo doméstico de carga.

Esta combinación de factores configura un sistema que muestra dinamismo operativo, pero que enfrenta retos estructurales en términos de diversificación, equilibrio y resiliencia, en un entorno internacional exigente.

## CONCLUSIONES

El análisis del comportamiento del tráfico y transporte marítimo en Colombia durante el primer trimestre de 2026 permite establecer las siguientes conclusiones:

En primer lugar, el sistema marítimo nacional presenta un crecimiento en el tráfico de buques, impulsado principalmente por el transporte de carga, con un papel predominante del segmento de portacontenedores.

En segundo lugar, se evidencia una diferencia entre la dinámica del tráfico marítimo y el movimiento de carga vía marítima, el cual presenta una variación negativa en los volúmenes reportados. Este resultado debe interpretarse considerando que la información de carga proviene de los reportes de las empresas habilitadas ante la Dirección General Marítima, lo que implica que su cobertura puede no reflejar la totalidad del movimiento real de carga.

En tercer lugar, el sistema presenta una alta concentración estructural, tanto por tipo de buque con predominio del transporte contenerizado como a nivel geográfico, donde pocos puertos concentran la mayor parte de la actividad marítima.

En cuarto lugar, se identifican comportamientos diferenciados entre segmentos, con crecimiento en aquellos asociados al comercio internacional de mercancías y disminuciones en actividades no vinculadas directamente a la cadena logística global.

En quinto lugar, el transporte marítimo nacional presenta una participación limitada en el movimiento de carga, con predominio de actividades de transporte de pasajeros y recreo.

Finalmente, el sistema marítimo colombiano refleja una alineación con las dinámicas globales del transporte marítimo, particularmente en el fortalecimiento del comercio contenerizado. No obstante, su nivel de concentración y las diferencias entre tráfico y carga reportada evidencian la necesidad de avanzar hacia un sistema más diversificado, equilibrado y resiliente.



[www.dimar.mil.co](http://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](mailto:dimar@dimar.mil.co)