



INFORME TRÁFICO Y TRANSPORTE MARÍTIMO

...

Primer Semestre

2026



Ministerio de Defensa Nacional
Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

RESUMEN EJECUTIVO

Durante el primer semestre de 2026, el transporte marítimo internacional estuvo condicionado por un entorno de elevada incertidumbre geopolítica y transformación de las cadenas globales de suministro. Las tensiones en corredores estratégicos como el Estrecho de Ormuz y el Mar Rojo incrementaron los riesgos para la navegación comercial y generaron presiones sobre los costos logísticos, los tiempos de tránsito y la confiabilidad de las cadenas de suministro. Paralelamente, el sector avanzó en procesos estructurales asociados con la reorganización de las rutas marítimas, la transición energética y la digitalización de las operaciones.

En este contexto, Colombia presentó un comportamiento positivo de su actividad marítima, con 5.406 arribos durante el primer semestre de 2026, equivalentes a un crecimiento del 5,0% frente al mismo periodo de 2025. El resultado estuvo principalmente asociado al tráfico internacional de mercancías, que alcanzó 4.366 arribos y registró un crecimiento del 6,8%, representando el 80,8% del tráfico marítimo internacional analizado.

El crecimiento estuvo liderado por el transporte contenerizado. Los portacontenedores registraron 2.110 arribos, con un incremento del 10,1% y una participación del 48,3% de los buques internacionales destinados al transporte de mercancías. De manera complementaria, se observaron crecimientos en los segmentos de graneleros (+7,0%), quimiqueros (+11,9%), RO-RO (+11,6%) y buques destinados al transporte de GLP/GNL (+21,4%), reflejando un comportamiento favorable de diversos segmentos vinculados al comercio internacional.

A nivel portuario, el crecimiento presenta una elevada concentración y comportamientos diferenciados entre los principales nodos. Cartagena, Santa Marta, Buenaventura y Barranquilla concentraron el 86,7% de los arribos de buques destinados al transporte internacional de mercancías. Cartagena registró un crecimiento del 13,1%, Santa Marta del 5,9% y Barranquilla del 0,8%, mientras Buenaventura presentó una disminución del 5,4%. Esta dinámica evidencia que el crecimiento agregado del sistema marítimo no se distribuye de manera homogénea entre los principales puertos del país.

La importancia estratégica del transporte marítimo también se refleja en el comercio exterior colombiano. Durante el semestre, el modo marítimo movilizó 28,96 millones de toneladas de importaciones y 54,02 millones de toneladas de exportaciones, equivalentes al 98,8% y 99,1%, respectivamente, del peso bruto de las operaciones de comercio exterior reportadas por la DIAN. En conjunto, estos flujos representan aproximadamente 83 millones de toneladas movilizadas por vía marítima, reafirmando el carácter esencial del sistema marítimo-portuario para la continuidad y competitividad del comercio exterior colombiano.

En otros segmentos, el comportamiento fue diferenciado. El tráfico de cruceros alcanzó 135 arribos, con un crecimiento del 1,5%, mientras el número de pasajeros movilizados aumentó 10,4%, hasta 233.293 personas. Por su parte, el turismo náutico registró 684 arribos, con una disminución del 6,9%, acompañada de cambios en la composición de la actividad: los catamaranes aumentaron +100,0% y los yates 10,7%, mientras los veleros disminuyeron 18,1%.



1) Contexto Estratégico del Transporte Mundial

El primer semestre de 2026 consolidó un escenario internacional caracterizado por profundas transformaciones en el transporte marítimo. La convergencia de tensiones geopolíticas, la desaceleración del comercio mundial, la evolución de los marcos regulatorios internacionales, la aceleración de la transición energética y la creciente digitalización del sector evidencian que la industria marítima atraviesa un proceso de cambio estructural que redefine las condiciones bajo las cuales operan los Estados, los puertos, las navieras y las cadenas logísticas internacionales.

En este contexto, el comportamiento del sistema marítimo colombiano no puede interpretarse de manera aislada. Las dinámicas observadas en el tráfico marítimo nacional responden, en gran medida, a tendencias internacionales que condicionan los flujos comerciales, la conectividad portuaria, los costos logísticos y la competitividad del comercio exterior. Comprender estas transformaciones constituye un elemento esencial para anticipar riesgos, identificar oportunidades y fortalecer la capacidad de respuesta del Estado colombiano frente a un entorno marítimo cada vez más complejo.

1.1 La geopolítica marítima redefine las condiciones del comercio internacional

Durante el primer semestre de 2026, la geopolítica continuó consolidándose como uno de los principales determinantes del transporte marítimo mundial. La persistencia de tensiones en corredores estratégicos como el Estrecho de Ormuz y el Mar Rojo mantuvo elevados los niveles de incertidumbre para la navegación comercial, obligando a numerosos operadores a modificar rutas, fortalecer sus estrategias de gestión del riesgo y asumir mayores costos asociados a seguros, combustible y tiempos de tránsito.

Sin embargo, el principal cambio observado durante el semestre trasciende la ocurrencia de incidentes específicos. La evidencia internacional muestra que el riesgo geopolítico dejó de ser una condición excepcional para convertirse en un componente estructural de la planificación logística global. La creciente dependencia del comercio internacional respecto de un número limitado de corredores marítimos incrementa la vulnerabilidad de las cadenas de suministro frente a conflictos regionales, restricciones a la navegación o interrupciones operacionales. UNCTAD destaca que las tensiones geopolíticas continúan modificando los patrones de navegación, incrementando las distancias recorridas y elevando tanto los costos del transporte como las emisiones asociadas a los desvíos de rutas.

Para Colombia, esta situación reafirma la importancia de fortalecer el monitoreo permanente del entorno marítimo internacional, considerando que alteraciones ocurridas en corredores alejados del territorio nacional pueden repercutir directamente sobre la conectividad marítima, los tiempos de tránsito y los costos del comercio exterior.

1.2 La reorganización del comercio marítimo mundial modifica las redes logísticas

El comercio marítimo internacional continúa experimentando un proceso de reorganización impulsado por la búsqueda de mayor resiliencia en las cadenas globales de suministro. Las empresas navieras han consolidado estrategias orientadas a diversificar rutas, optimizar escalas portuarias y reducir la dependencia de corredores con mayores niveles de riesgo, generando una transformación gradual en la geografía del transporte marítimo.

Este proceso ha incrementado la competencia entre puertos por consolidarse como nodos logísticos estratégicos. En consecuencia, la competitividad ya no depende exclusivamente de la infraestructura física disponible, sino también de la eficiencia operativa, la integración multimodal, la facilitación del comercio y la capacidad para responder con flexibilidad a cambios en la demanda internacional.

1.3 La transición energética avanza hacia una nueva regulación del transporte marítimo

La descarbonización del transporte marítimo continuó siendo uno de los procesos de transformación más relevantes durante el primer semestre de 2026. La implementación progresiva de nuevos estándares internacionales orientados a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero está impulsando inversiones en combustibles alternativos, modernización de flotas e infraestructura portuaria especializada.

Más allá de los objetivos ambientales, esta transición representa un cambio estructural en la economía marítima global. La renovación tecnológica de los buques, la disponibilidad de nuevos combustibles y la adaptación de los puertos determinarán la competitividad futura de los sistemas marítimos nacionales. UNCTAD destaca que la adopción del marco internacional hacia emisiones netas cero requerirá inversiones significativas en flotas, infraestructura y combustibles alternativos, así como una coordinación estrecha entre gobiernos, autoridades marítimas e industria.

1.4 La transformación tecnológica acelera la modernización del sector marítimo

Durante el semestre continuó profundizándose la incorporación de tecnologías digitales en la gestión del transporte marítimo y de los puertos. La automatización de procesos, las ventanillas únicas marítimas, las plataformas colaborativas de intercambio de información y el uso de analítica de datos se consolidan como herramientas fundamentales para mejorar la eficiencia operativa y fortalecer la resiliencia de las cadenas logísticas.

Paralelamente, el incremento en la digitalización plantea nuevos desafíos relacionados con la ciberseguridad, la protección de la información y la interoperabilidad de los sistemas, aspectos que adquieren una importancia creciente dentro de la gestión marítima moderna. UNCTAD señala que la digitalización mejora la conectividad marítima y el desempeño logístico, aunque exige fortalecer las capacidades para gestionar riesgos cibernéticos y modernizar la infraestructura tecnológica del sector.

2) Comportamiento del sistema marítimo colombiano

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

2.1) MOVIMIENTO DE BUQUES INTERNACIONALES DE CARGA

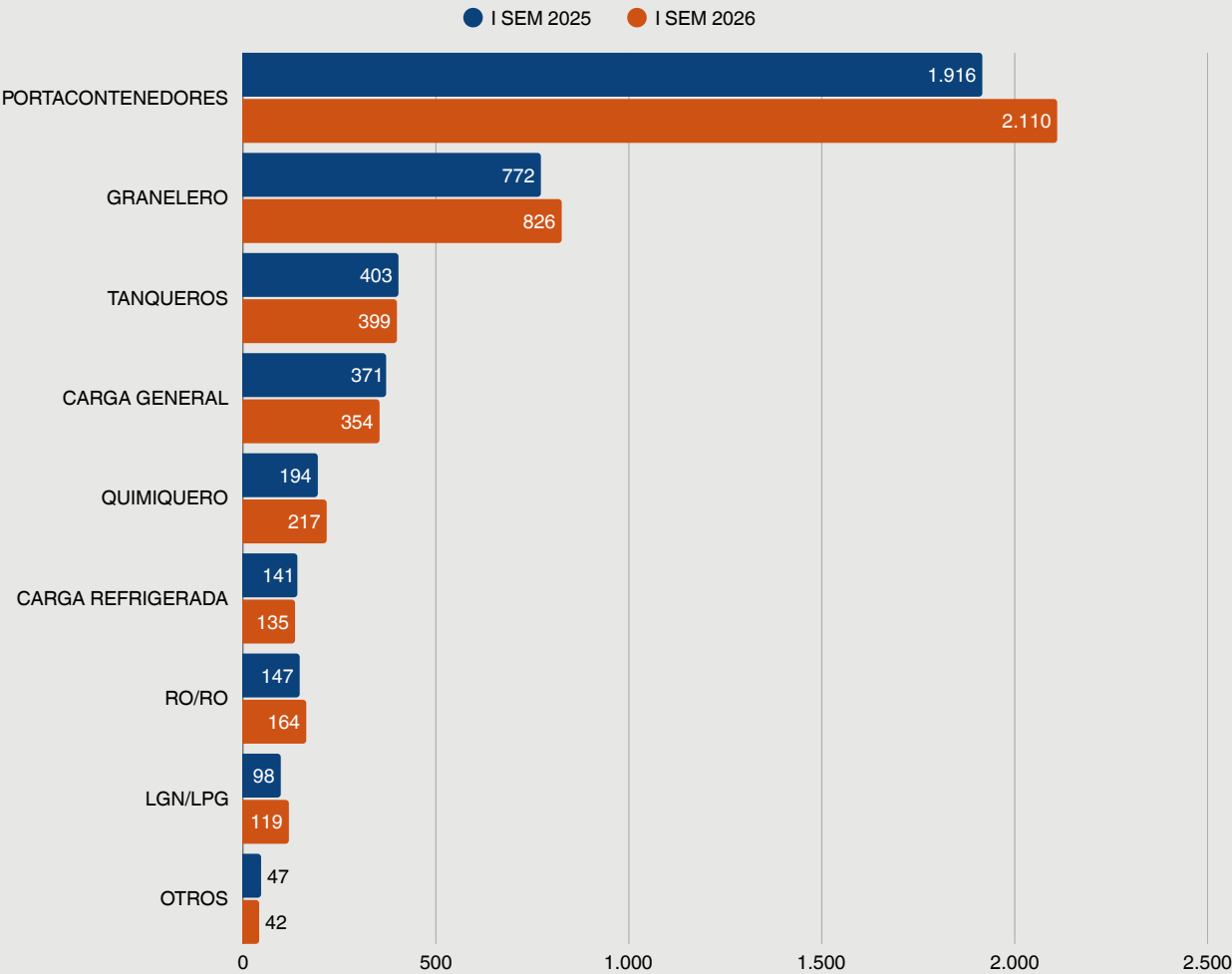
En cuanto al comportamiento del tráfico marítimo internacional de buques destinados al transporte de mercancías, durante el primer semestre del 2026 se registraron 4.366 arribos, que, comparado con el mismo periodo del 2025, presenta una variación del 6.8% en el arribo de buques. El arribo de buques destinados al transporte de mercancías representó el 80.8% 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 semestre del 2026, representaron el 48.3% del total de los arribos, presentando una variación del 10.1% frente al primer semestre del 2025.

En cuanto a buques graneleros, estos representaron el 18.9% de arribos, con una variación del 7.0%, frente al mismo periodo del año 2025, los buques tanqueros representaron el 9.1% de arribos, con una variación del -1.0%, en cuanto a los buques de carga general, su representación fue del 8.6% con una variación del -4.6%

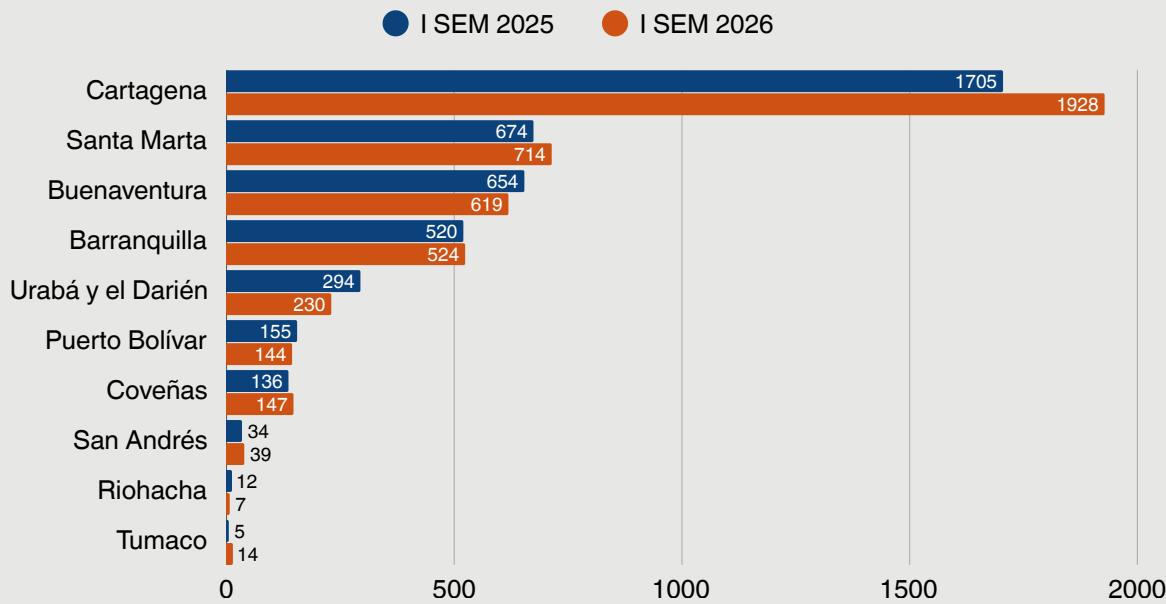
En relación al comportamiento de los buques quimiqueros, durante el primer semestre del 2026, estos representaron el 5.0% de la participación de arribos, con una variación del 11.9%, los buques de carga rodada RO-RO, participaron en un 3.8% del total de arribos con una variación del 11.6%, seguido de los buques de carga refrigerada cuya participación fue del 3.1%, con una variación del -4.3%, finalmente los buques GLP (Gas Licuado de Petróleo) y GNL (Gas Natural Licuado, durante el primer semestre del 2026 participaron en el 2.7% del total de arribos, con una variación del 21.4%.

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



2.2) 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 semestre del 2026, los puertos de Cartagena, Santa Marta, Buenaventura y Barranquilla representaron el 86.7% 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.

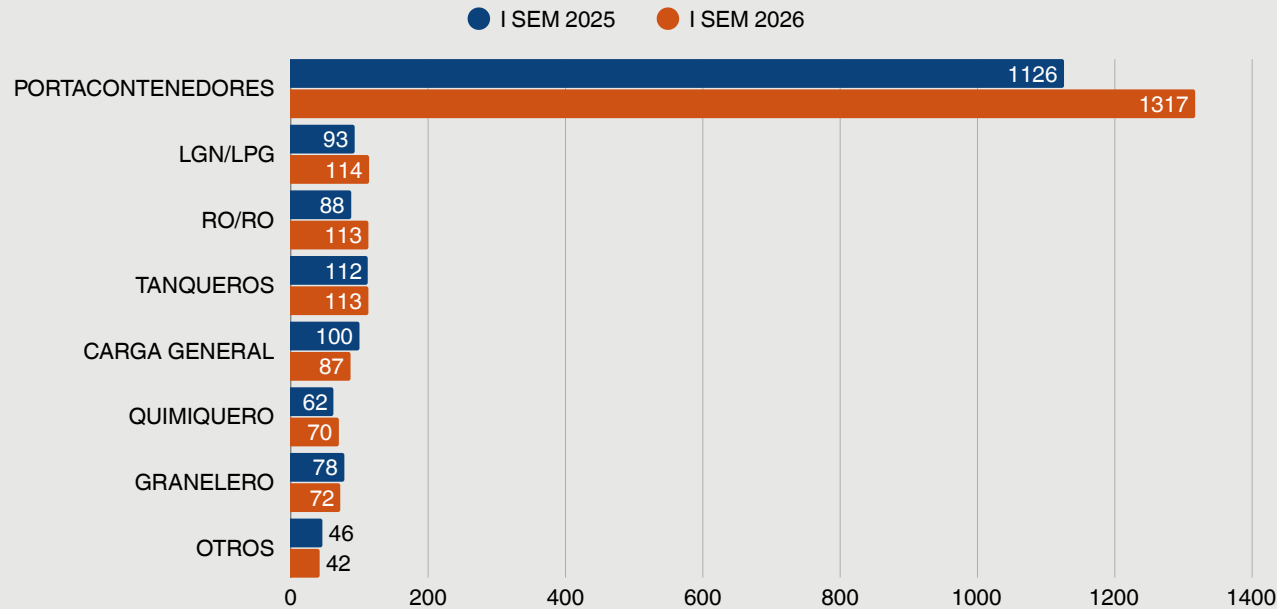
PUERTO DE CARTAGENA

El puerto de Cartagena a nivel nacional, durante el primer semestre del 2026 represento el 44.2% del total de arribos de buques destinados al transporte internacional de mercancías, reflejando una variación del 13.1%, a comparación del primer semestre del 2025.

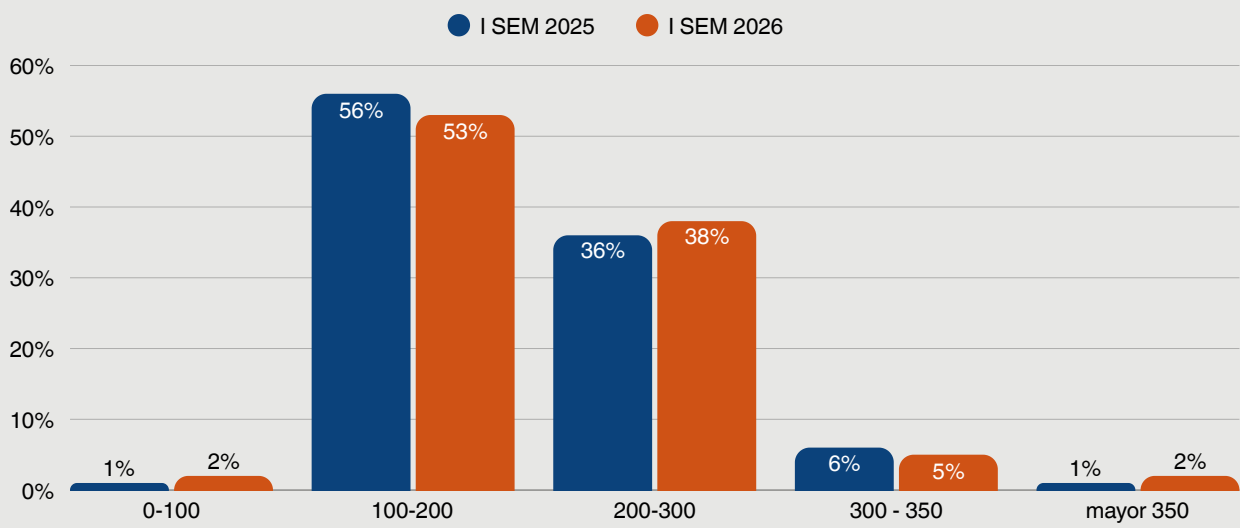
Los buques portacontenedores representaron en el 68.3% del total de arribos de buques de tráfico marítimo internacional de buques de mercancías, evidenciando una variación del 17.0%, los buques LGN/LPG participaron en el 5.9% de arribos del puerto, con una variación del 22.6%.

Los buques de carga RO-RO participaron con el 5.9%, con una variación del 28.4%, los buques tanqueros participaron en un 5.9% con una variación del 0.9%.

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



Grafica 4. Comparativa de arribo de buques destinados al transporte marítimo internacional de mercancías por rango de eslora Cartagena



El análisis de los datos sugiere una reconfiguración en el perfil del tráfico marítimo del Puerto de Cartagena entre ambos periodos. El indicador más notable es la contracción en el segmento de buques de eslora media (100-200 metros), cuya participación descendió del 56% al 53%. Esta baja porcentual coincide con incrementos en otras categorías, lo que podría interpretarse como un indicio de que el puerto está recibiendo embarcaciones con mayor capacidad de carga por viaje, desplazando gradualmente a las naves medianas que tradicionalmente dominaban la operación.

Por otro lado, los rangos que superan los 200 metros de longitud muestran una tendencia general al alza, acumulando el 43% del total de arribos en el primer semestre de 2026 frente al 41% del año anterior. Resalta estadísticamente el comportamiento del extremo superior (buques mayores a 350 metros) que, aunque mantiene una presencia marginal, duplicó su participación del 1% al 2%. Estos movimientos numéricos apuntan hacia una mayor utilización de la infraestructura portuaria para naves de gran calado, sugiriendo que las líneas navieras están ajustando sus rutas comerciales prioritarias hacia este nodo.

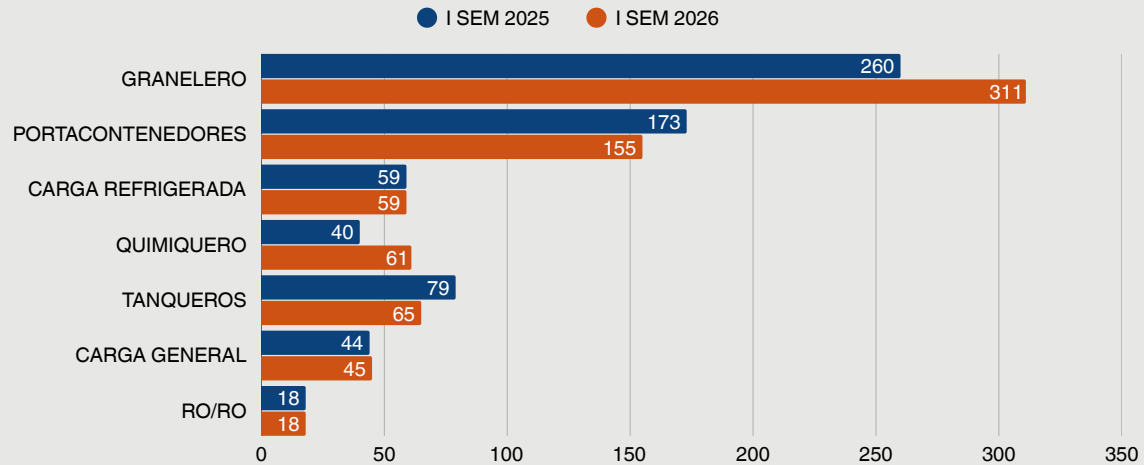
PUERTO DE SANTA MARTA

El puerto de Santa Marta a nivel nacional, durante el primer semestre del 2026 represento el 16.4% del total de arribos de buques destinados al transporte internacional de mercancías, reflejando una variación del 5.9%, a comparación del primer semestre del 2025.

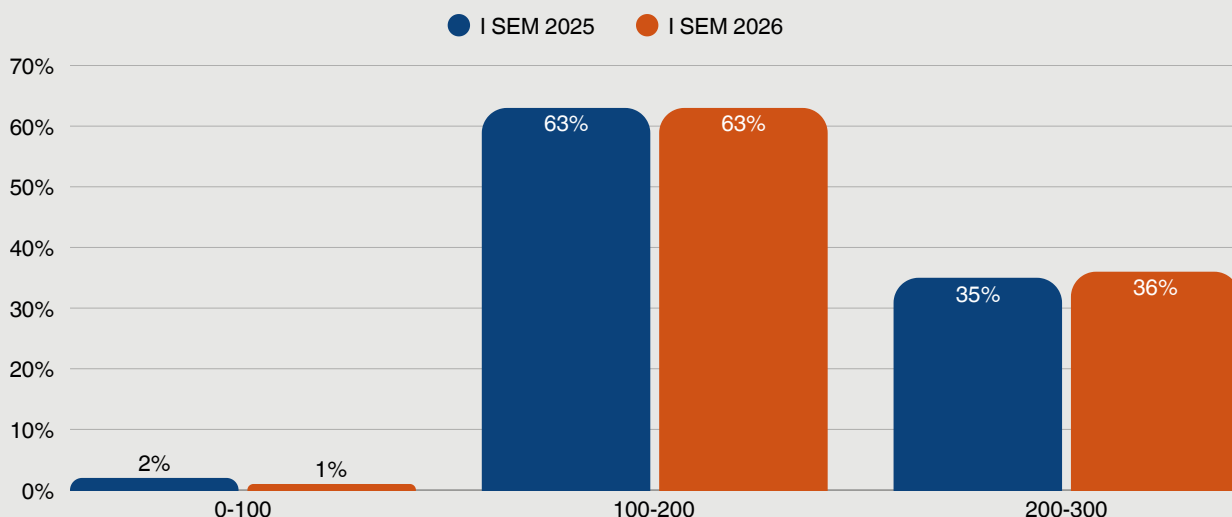
Los buques graneleros participaron en el 43.6% del total de arribos de buques de tráfico marítimo internacional de buques de mercancías, evidenciando una variación del 19.6%, los buques portacontenedores participaron en el 21.7% de arribos del puerto, con una variación del -10.4%.

Los buques tanqueros participaron con el 9.1%, con una variación del -17.7%, los buques quimiqueros participaron en un 8.5% con una variación del 52.5%.

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



Grafica 6. Comparativa de arribo de buques destinados al transporte marítimo internacional de mercancías por rango de eslora Santa Marta



El análisis de los datos del Puerto de Santa Marta muestra un perfil operativo caracterizado por una notable estabilidad y una alta concentración en sus segmentos principales. El rango de eslora media (100-200 metros) se mantuvo sin variaciones, representando el 63% del tráfico total en ambos semestres. Esta regularidad en las cifras sugiere la existencia de un modelo de transporte consolidado, con servicios y flotas estandarizadas que responden de manera uniforme a las necesidades del comercio que fluye por esta terminal.

Por otra parte, los movimientos estadísticos en los extremos de la tabla son marginales, lo que refuerza la consistencia del puerto. Se observa el desplazamiento de apenas un 1% desde el segmento de embarcaciones menores (0-100 metros) hacia el rango de buques grandes (200-300 metros), el cual cerró el primer semestre de 2026 con un 36% de participación. Las cifras indican que la operación del puerto se encuentra acotada casi en su totalidad (99%) entre los 100 y los 300 metros de longitud, sin registrar actividad en segmentos que superen esta escala.

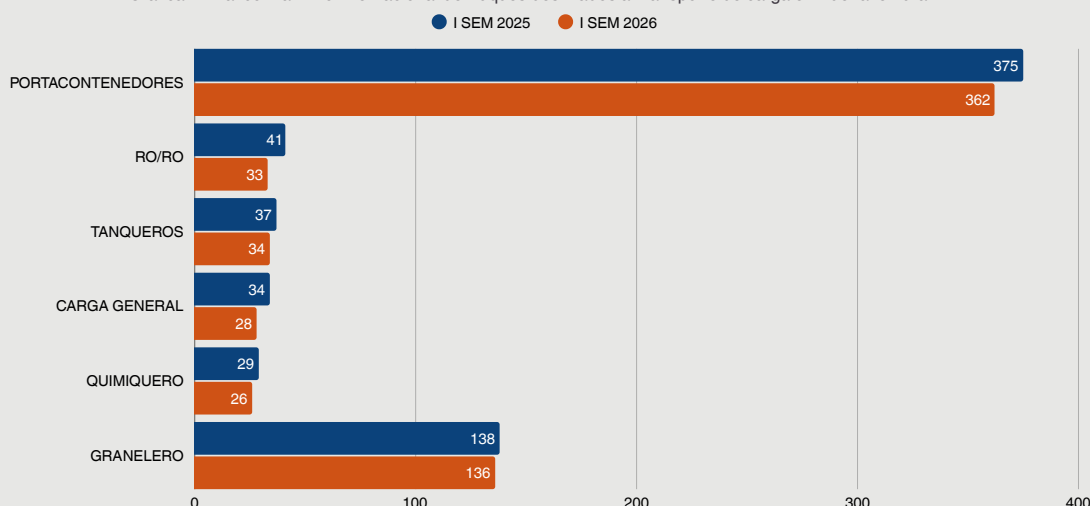
PUERTO DE BUENAVENTURA

El puerto de Buenaventura a nivel nacional, durante el primer semestre del 2026 represento el 14.2% del total de arribos de buques destinados al transporte internacional de mercancías, reflejando una variación del -5.4%, a comparación del primer semestre del 2025.

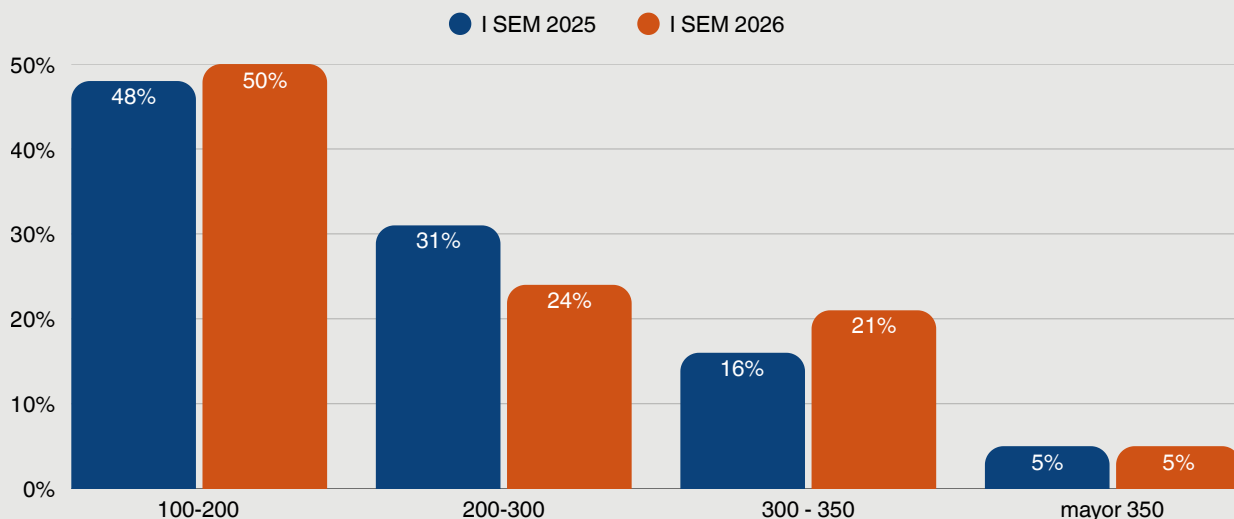
Los buques portacontenedores participaron en el 58.5% del total de arribos de buques de tráfico marítimo internacional de buques de mercancías, evidenciando una variación del -3.5%, los buques graneleros participaron en el 22.0% de arribos del puerto, con una variación del -1.4%.

Los buques tanqueros participaron con el 5.5%, con una variación del -8.1%, los buques RO-RO participaron en un 5.3% con una variación del -19.5%, los buques de carga general participaron en un 4.5% con una variación del -17.6% y buques quimiqueros con una participación del 4.2% y una variación del -10.3%, a comparación del primer semestre del 2025.

Grafica 7. Tráfico Marítimo Internacional de Buques destinados al transporte de carga en Buenaventura



Grafica 8. Comparativa de arribo de buques destinados al transporte marítimo internacional de mercancías por rango de eslora Buenaventura

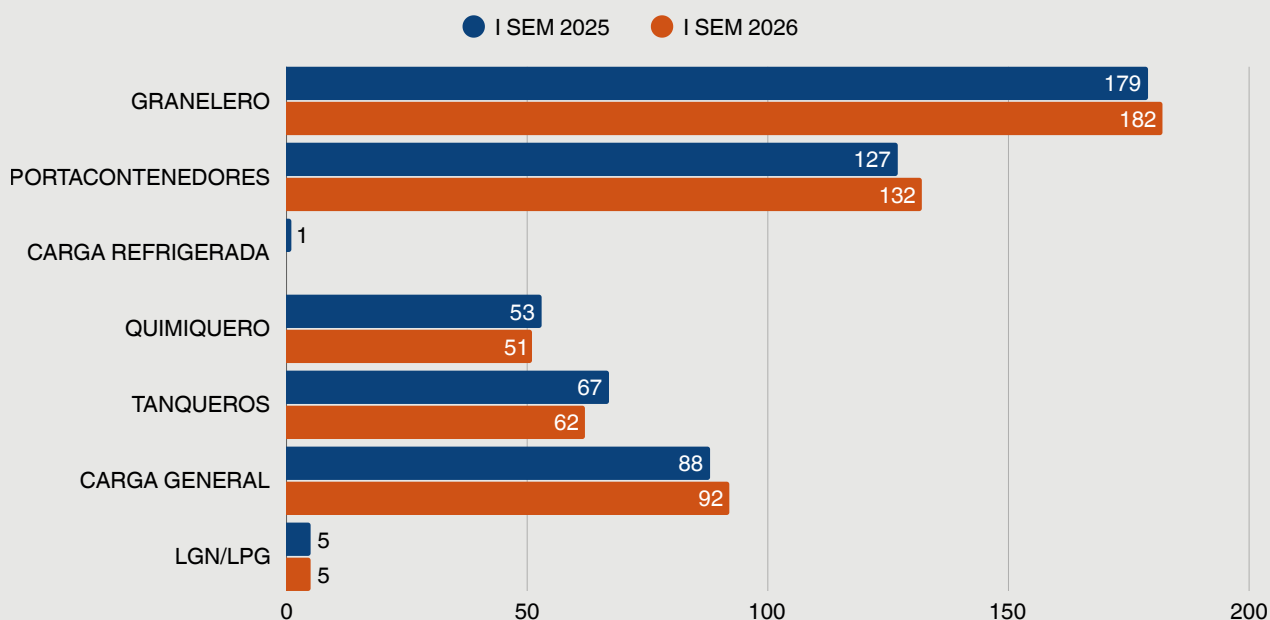


El comportamiento del tráfico en el Puerto de Buenaventura durante el primer semestre de 2026, clasificado por sus dimensiones físicas, revela una reconfiguración en la distribución de sus segmentos intermedios y una consolidación en su extremo superior. El cambio más significativo se registró en el rango de 200 a 300 metros de eslora, el cual sufrió una reducción de 7 puntos porcentuales, al descender del 31% en el primer semestre de 2025 al 24% en el mismo periodo de 2026. Esta pérdida de terreno pudo ser absorbida por los buques del rango de 100 a 200 metros, que incrementaron su participación en dos puntos porcentuales hasta alcanzar el 50%, consolidándose como la categoría con mayor frecuencia de arribos en el puerto, mientras que el segmento de megabuques de 300 a 350 metros experimentó un crecimiento notable, pasando del 16% al 21% de participación.

Al cruzar estadísticamente esta estructura de esloras con la contracción general del -5.4% en los arribos internacionales del puerto, los datos permiten formular dos hipótesis sobre el comportamiento operativo de la terminal. Por un lado, el incremento conjunto de las naves que superan los 300 metros de longitud (que ya representan el 26% del tráfico) sugiere la posibilidad de un cambio hacia el uso de buques más grandes, donde naves de mayor envergadura optimizan el transporte y mitigan la menor frecuencia de viajes concentrando más carga por recalada. Por otro lado, la caída del rango intermedio (200-300 metros) podría interpretarse como el reflejo numérico de una disminución o consolidación de servicios por parte de las líneas navieras, las cuales estarían ajustando el mercado mediante el recorte de frecuencias o la fusión de rutas específicas hacia el Pacífico colombiano.

PUERTO DE BARRANQUILLA

Grafica 9. Tráfico Marítimo Internacional de Buques destinados al transporte de carga en Barranquilla

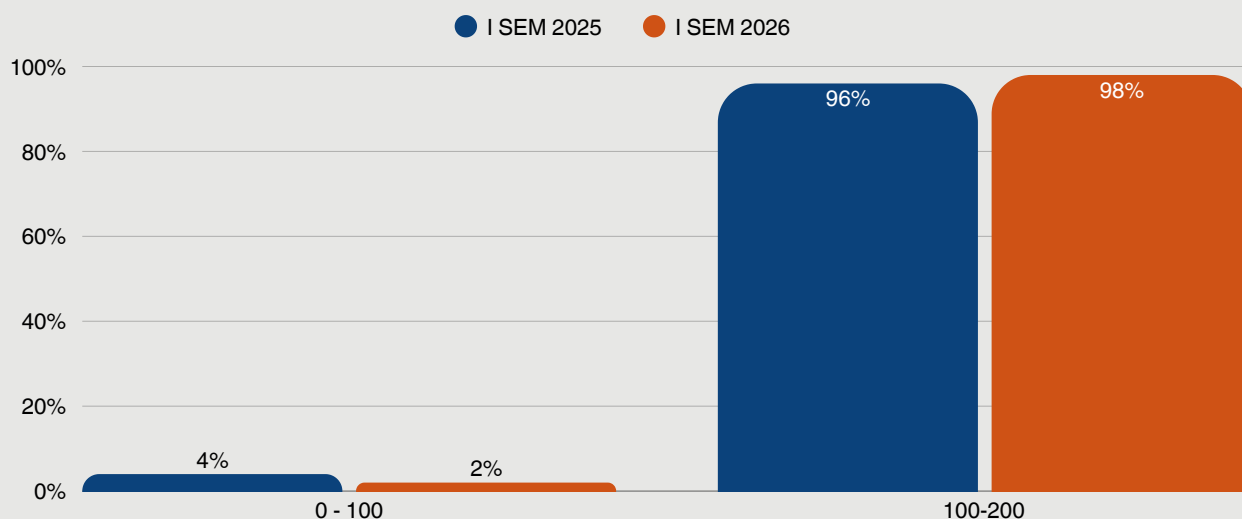


El puerto de Barranquilla a nivel nacional, durante el primer semestre del 2026 represento el 12.0% del total de arribos de buques destinados al transporte internacional de mercancías, reflejando una variación del 0.8%, a comparación del primer semestre del 2025.

Los buques graneleros participaron en el 34.7% del total de arribos de buques de tráfico marítimo internacional de buques de mercancías, evidenciando una variación del 1.7%, los buques portacontenedores participaron en el 25.2% de arribos del puerto, con una variación del 3.9%.

Los buques de carga general participaron con el 17.6%, con una variación del 4.5%, los buques tanqueros participaron en un 11.8% con una variación del -7.5%, los buques quimiqueros participaron en un 9.7% con una variación del -3.8%.

Grafica 10. Comparativa de arribo de buques destinados al transporte marítimo internacional de mercancías por rango de eslora Barranquilla



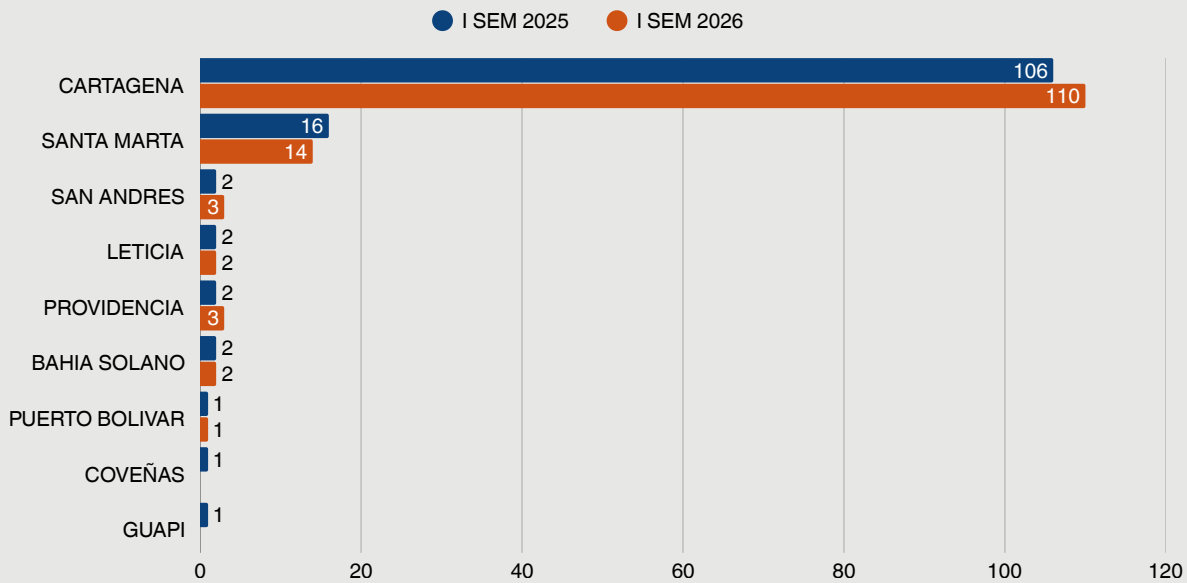
El comportamiento del tráfico en el Puerto de Barranquilla durante el primer semestre de 2026 muestra un escenario de concentración casi absoluta en un único segmento y una marcada homogeneidad en las dimensiones de su flota. El rango de eslora media (100 a 200 metros) domina de manera contundente la actividad de la terminal, incrementando su participación del 96% en el primer semestre de 2025 al 98% en el primer semestre de 2026. Por su parte, el segmento de embarcaciones menores (0-100 metros) redujo su presencia a la mitad, pasando del 4% al 2%, lo que consolida un perfil operativo donde la práctica totalidad de los arribos se agrupa en torno a este tamaño intermedio de buques.

Al analizar estadísticamente esta distribución, las cifras permiten plantear hipótesis sobre las características operativas intrínsecas de la terminal. La estabilidad y el dominio del rango de 100-200 metros sugieren una alta especialización y estandarización de los servicios marítimos que atienden este nodo fluvial y marítimo, donde las líneas navieras operan con flotas de carga general, graneleros o portacontenedores de menor escala perfectamente adaptadas a la naturaleza física del canal de acceso del Río Magdalena. Asimismo, la ausencia de naves que superen los 200 metros de eslora apunta a que el mercado y la infraestructura han alcanzado un punto de equilibrio óptimo, donde el diseño de las rutas comerciales se encuentra plenamente alineado con las especificaciones técnicas fijas del puerto.

2.3) MOVIMIENTO DE CRUCEROS EN EL PAÍS

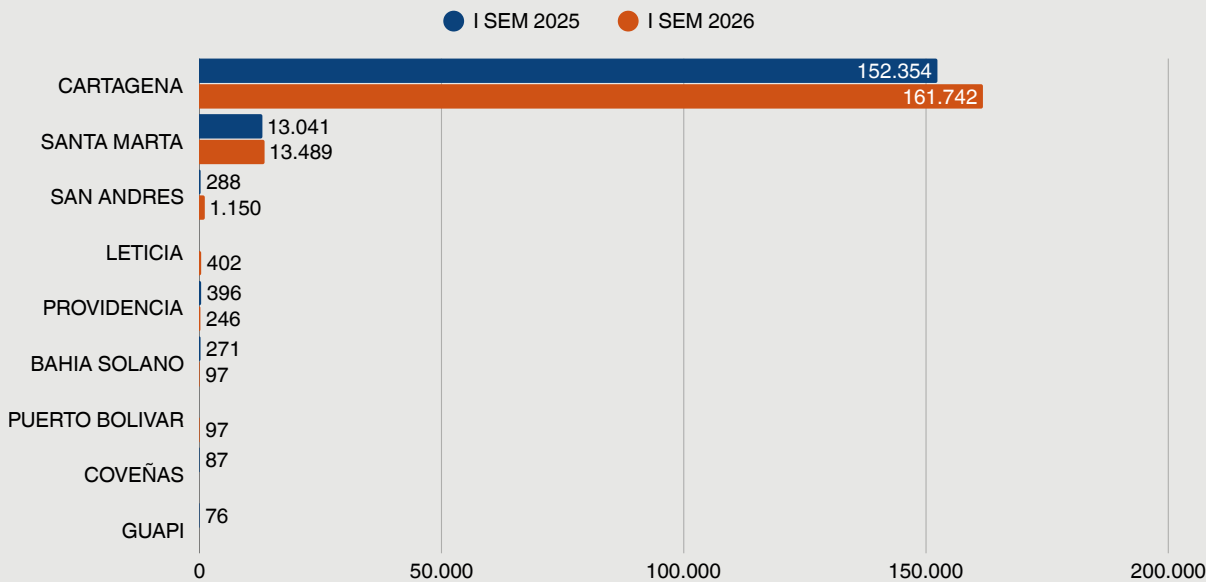
Durante el primer semestre del 2026, arribaron 135 cruceros a los puertos del país, presentando una variación del 1.5%, a comparación del mismo periodo del 2025, durante este periodo en Cartagena se registro el 81.5% de arribos de cruceros en el país, presentando una variación del 3.8%, a comparación del mismo periodo del año 2025. En cuanto al comportamiento del Puerto de Santa Marta, refleja una disminución del 12.5%, con una participación a nivel nacional del 10.4% de arribos a los puertos del país. Destacando que durante este periodo Cartagena y Santa Marta registran el 91.9% 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, San Andres y Providencia, especialmente en los segmentos de expedición y ecoturismo.

Grafica 11. Tráfico Marítimo Internacional de Buques Cruceros



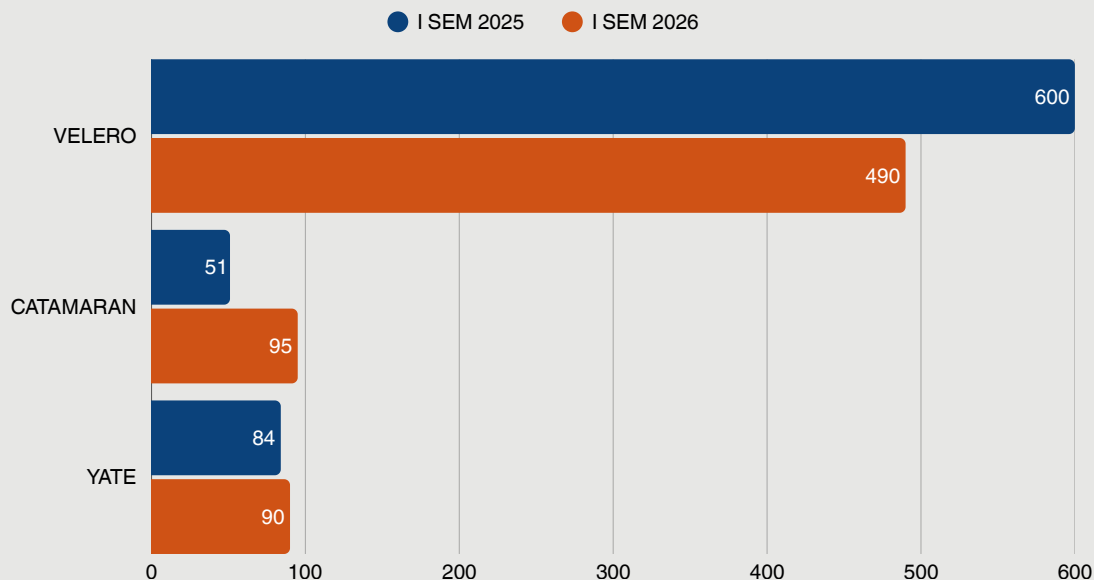
Durante el primer semestre del 2026, se movilizaron 233.293 pasajeros por los puertos del país, reflejando una variación de 10.4%, a comparación del mismo periodo del 2025. Durante el primer semestre del 2026, el 93.2% se movilizó a través de Cartagena con una variación de 11.4%. En Santa Marta se presentó la disminución del 5.6% de los pasajeros movilizados durante este periodo, se destaca el aumento de +100%, en la movilización de pasajeros en el puerto de San Andres.

Grafica 12. Movimiento de pasajeros a bordo de Cruceros



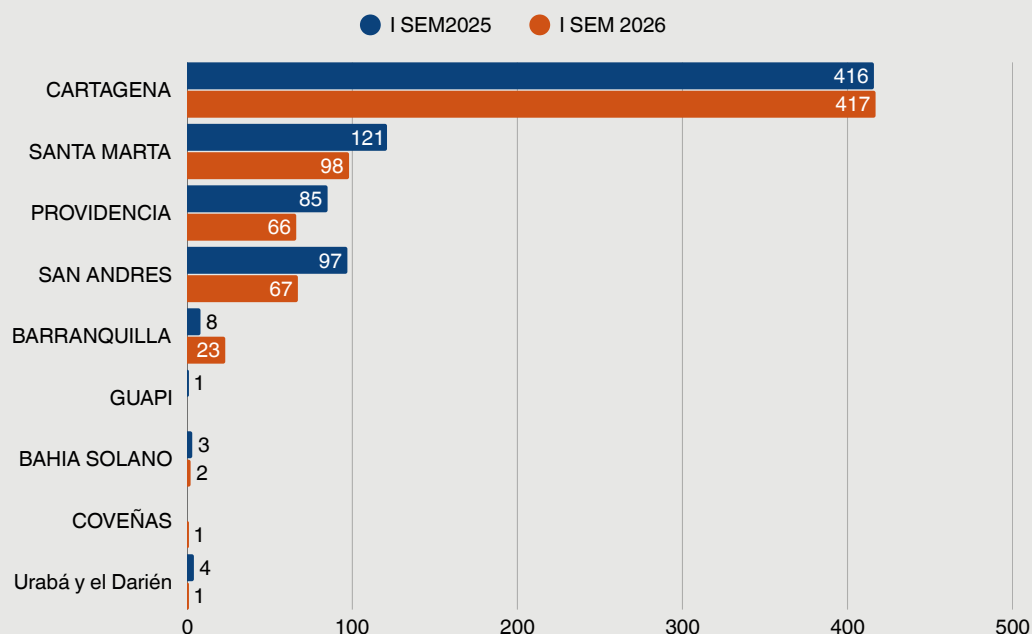
2.4 MOVIMIENTO NAVES DE TURISMO NÁUTICO

Durante el primer semestre del 2026, se registraron 684 arribos de naves catalogadas para realizar servicios de turismo náutico, presentando una variación del -6.9% respecto al mismo periodo del año 2025. De los 684 arribos de este tipo de naves el 98.7% arribaron por razón de turismo, el 0.6% por aprovisionamiento, 0.4% por arribo forzoso y 0.3% por apoyo y asistencia.



Durante el primer semestre del 2026, se registra una disminución del 18.1% del arribo de veleros destinados exclusivamente al turismo náutico, quienes representan el 72.2% de este segmento, un aumento del 10.7% del arribo de yates durante este periodo, con una participación del 10.7% y se destaca el aumento de +100.0% de catamaranes a comparación del primer semestre del 2025, quienes representan el 14.2%.

Grafica 14. Tráfico Marítimo Internacional de naves dedicados al turismo náutico por puerto



Durante el primer semestre del 2026, Cartagena represento el 61.1% de arribos de este tipo de naves, presentando una variación del 1.2% respecto al primer semestre del 2025, Santa Marta representa el 14.9% de arribos, durante este periodo se observa una disminución del 15.7%. De igual manera, durante este periodo se presentan disminuciones en el puerto de San Andrés (28.6%) y en Providencia del (22.4%).

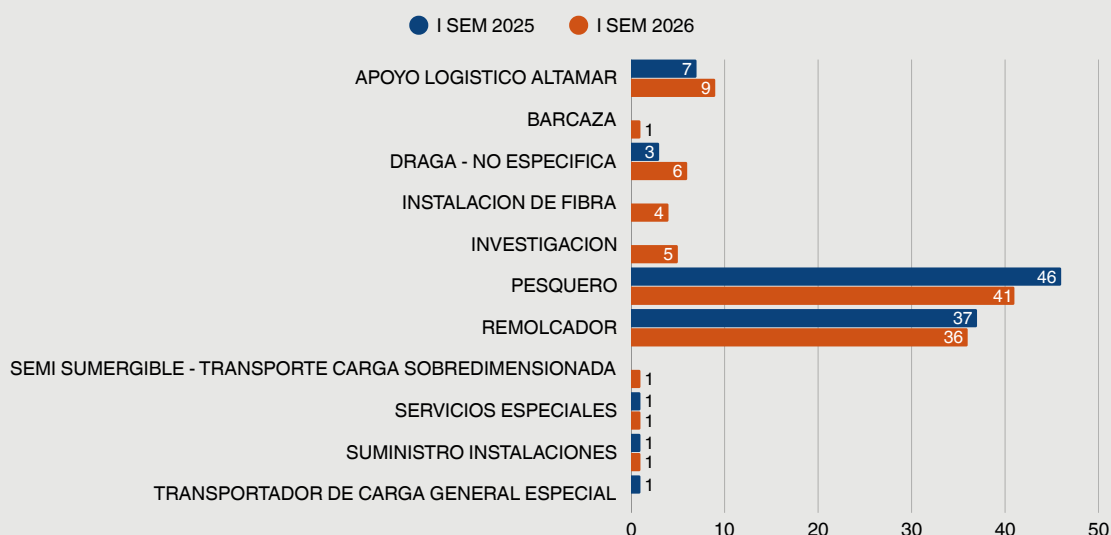
El comportamiento del segmento de turismo náutico durante el primer semestre de 2026 denota una marcada concentración de la actividad en el Caribe continental, donde Cartagena se consolida como el único nodo operativo estable frente a la contracción generalizada en las captaciones de Santa Marta y los territorios insulares. Esta dinámica de centralización geográfica coexiste con una transformación cuantitativa en la tipología de las flotas internacionales que ingresan al país, reflejando que la disminución en el flujo de veleros tradicionales se encuentra estadísticamente balanceada por el dinamismo en el segmento de yates y, de manera muy sobresaliente, por el notable incremento de +100.0% en el arribo de catamaranes.

2.5 OTROS SEGMENTOS DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN EL PAÍS

El comportamiento del tráfico de buques de servicios y operaciones especiales durante el primer semestre de 2026 muestra un incremento global del 9.4% en arribos, consolidando un total de 105 arribos frente a los 96 registrados en el mismo periodo del año anterior. Estadísticamente, la actividad operativa del puerto se encuentra fuertemente concentrada en dos tipologías de naves que absorben el 73.3% de la participación total del segmento: los buques pesqueros, que a pesar de experimentar una contracción del -10.9% lideran el indicador con el 39.0% de las operaciones, y los remolcadores, que sostienen una presencia estable del 34.3% tras reflejar una variación marginal del -2.7%.

Por otra parte, los datos apuntan a una notable diversificación y dinamismo en los servicios técnicos y de mantenimiento de infraestructura en la terminal. Resalta el comportamiento de las operaciones de dragado, que duplicaron sus registros (100.0%) al pasar de 3 a 6 arribos, así como el repunte del 28.6% en buques de apoyo logístico en alta mar, categorías que en conjunto representan el 14.3% de la participación. Asimismo, la aparición de registros en actividades de alta especialización técnica que no reportaron tráfico en 2025; como el arribo de 4 naves destinadas a la instalación de fibra, 5 de investigación científica, una barcaza y un semi-sumergible de carga sobredimensionada sugiere la ejecución de proyectos específicos de ingeniería, conectividad o exploración durante el primer semestre de 2026, diversificando temporalmente el perfil de servicios de los puertos en el país.

Grafica 15. Tráfico Marítimo Internacional de otros tipos de buques



la actividad se encuentra fuertemente centralizada en Cartagena y Buenaventura, nodos que de manera conjunta acumulan el 74.3% de la participación del mercado. Las cifras reflejan dinámicas opuestas en sus volúmenes, con Cartagena experimentando una contracción del -21.0% (descendiendo a 49 arribos) y Buenaventura registrando un notable crecimiento del 31.8% (alcanzando 29 recaladas); un movimiento numérico que plantea la posibilidad de un desplazamiento o descentralización de ciertas operaciones de soporte técnico desde el Caribe hacia el Pacífico colombiano.

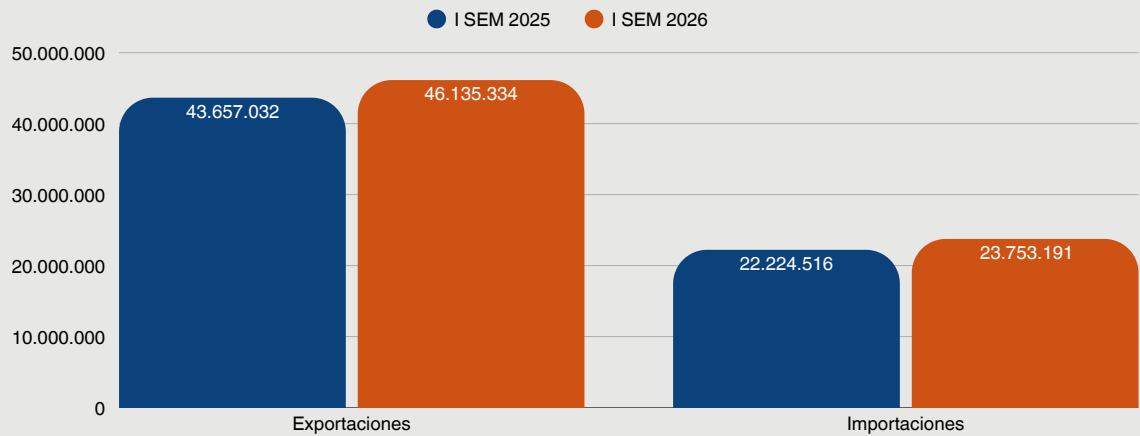
Al analizar las características de la flota, los datos sugieren que este mercado especializado se mueve bajo motores operativos completamente diferentes en cada litoral. Como hipótesis estadística, el flujo en el Puerto de Cartagena parece estar fuertemente impulsado por la actividad de los remolcadores, los cuales representan el 34.3% de la participación general del segmento y sostienen el soporte de las maniobras portuarias de gran escala en el Caribe. Por el contrario, el dinamismo observado en el Puerto de Buenaventura se encuentra respaldado de forma prioritaria por el segmento de los buques pesqueros, una categoría que, a pesar de su contracción del -10.9%, lidera la participación nacional con el 39.0% de los arribos y consolida la actividad extractiva como el principal eje de las operaciones no convencionales en el Pacífico.

2.6 COMERCIO EXTERIOR Y MOVIMIENTO DE CARGA VÍA MARÍTIMA

De acuerdo con las cifras oficiales de comercio exterior publicadas por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), el comercio exterior colombiano registró un crecimiento durante el primer semestre de 2026, alcanzando un total de 69.888.525 toneladas movilizadas. Este volumen representa un incremento interanual del 6,1% respecto al mismo periodo de 2025. El comportamiento sectorial estuvo impulsado por el repunte de las importaciones, que sumaron 23.753.191 toneladas (+6,9% según el DANE), y por la firmeza del sector exportador, que movilizó 46.135.334 toneladas (+5,7%), consolidando la inserción de la economía nacional en los mercados globales.

En lo relativo al valor del comercio internacional del país para el primer semestre del 2026, las estadísticas oficiales del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) registran una balanza comercial deficitaria de 8.199 millones de dólares. Este saldo resulta de un valor total de importaciones de 36.043 millones de dólares, frente a unas exportaciones que alcanzaron los 27.844 millones de dólares. Este comportamiento evidencia un contraste importante frente al análisis por volumen: aunque el país exporta una mayor cantidad de toneladas de las que importa, el valor monetario de los bienes adquiridos en el exterior es superior al de los productos vendidos en los mercados internacionales.

Grafica 16. Comercio Exterior Colombiano Primer Semestre 2026 - Fuente Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)



Al evaluar las operaciones físicas de carga en los nodos portuarios del país, los datos publicados de la DIAN confirman la relevancia crítica del modo marítimo para la logística nacional, al concentrar más del 98% del peso bruto en ambos flujos comerciales. Durante el primer semestre de 2026, las operaciones de importación marítima alcanzaron las 28.961.889 toneladas, registrando un crecimiento del 10,8% en comparación con el mismo periodo de 2025 y absorbiendo el 98,8% de las entradas físicas al territorio aduanero. Por su parte, las operaciones de exportación marítima exhibieron un dinamismo sobresaliente al movilizar 54.022.312 toneladas, lo que equivale a un incremento interanual del 20,0% y representa el 99,1% del total de la carga de salida despachada. Este comportamiento resalta el esfuerzo operativo en los muelles colombianos para gestionar un flujo combinado que supera las 82 millones de toneladas en el semestre, reafirmando al modo marítimo como el canal por excelencia para el movimiento de grandes volúmenes y economías de escala.

Tabla 1. Carga de importaciones y exportaciones según modo de transporte primer semestre 2026 - 2025
Fuente: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales

Modo de transporte	Peso Bruto (toneladas)1			
	2025	2026	Part. % 2026	Var. %
Transporte Marítimo Importación	26.139.288	28.961.889	98.8%	10.8%
Transporte Marítimo Exportación	45.023.220	54.022.312	99.1%	20.0%

Lectura estratégica del sistema marítimo colombiano

El comportamiento del sistema marítimo colombiano durante el primer semestre de 2026 evidencia una dinámica positiva del tráfico marítimo, en un contexto internacional caracterizado por tensiones geopolíticas, transformación de las rutas comerciales, transición energética y creciente digitalización del sector. Estas condiciones internacionales inciden sobre la conectividad marítima, los tiempos de tránsito, los costos logísticos y la confiabilidad de las cadenas de suministro, por lo que el desempeño nacional debe analizarse como parte de un sistema marítimo internacional interdependiente.

En Colombia, el crecimiento de 5,0% en los arribos marítimos, junto con el incremento de 6,8% en los buques internacionales destinados al transporte de mercancías, evidencia una evolución favorable de la actividad asociada al comercio internacional. Dentro de este comportamiento, el transporte contenerizado adquiere especial relevancia: los portacontenedores alcanzaron 2.110 arribos, crecieron 10,1% y representaron el 48,3% de los buques internacionales de carga. El incremento también estuvo acompañado por el crecimiento de los segmentos granelero, quimiquero, RO-RO y GLP/GNL, lo que muestra que la dinámica positiva no se limita a un único tipo de carga.

Esta evolución confirma la importancia estructural del sistema marítimo para el comercio exterior colombiano. De acuerdo con la información de la DIAN incorporada en el informe, durante el semestre el transporte marítimo movilizó 28,96 millones de toneladas de importaciones y 54,02 millones de toneladas de exportaciones, correspondientes al 98,8% y 99,1% del peso bruto de las respectivas operaciones de comercio exterior. En consecuencia, el comportamiento del sistema marítimo-portuario tiene una incidencia directa sobre la capacidad del país para mantener la continuidad de sus flujos de comercio exterior.

No obstante, el crecimiento observado presenta una estructura altamente concentrada. Cartagena, Santa Marta, Buenaventura y Barranquilla concentran el 86,7% de los arribos de buques destinados al transporte internacional de mercancías. Esta concentración se acompaña de comportamientos diferenciados: Cartagena registra el mayor crecimiento entre los principales puertos, con 13,1%; Santa Marta crece 5,9%; Barranquilla 0,8%; mientras Buenaventura presenta una reducción de 5,4%. Por tanto, el crecimiento agregado del sistema no responde a una evolución homogénea de sus principales nodos, sino a dinámicas particulares de cada puerto.

El comportamiento de los principales puertos también evidencia diferencias en la composición de los servicios marítimos. Cartagena presenta una marcada orientación hacia el transporte contenerizado, con los portacontenedores representando 68,3% de sus arribos internacionales de carga y un crecimiento de 17,0%. Santa Marta presenta una mayor participación de buques graneleros, que representan 43,6% de sus arribos y crecen 19,6%. Buenaventura mantiene una estructura predominantemente contenerizada, aunque sus arribos internacionales de carga disminuyen 5,4%. Barranquilla, por su parte, presenta una composición más distribuida entre graneleros, portacontenedores y carga general.

En este escenario, el sistema marítimo colombiano muestra crecimiento, pero también concentración y diferenciación. El incremento del tráfico internacional de mercancías y la elevada participación del modo marítimo en el comercio exterior reflejan un sistema con un papel central en la economía nacional; simultáneamente, la concentración de los arribos en pocos puertos y la evolución diferenciada de sus principales nodos evidencian la importancia de mantener una lectura permanente sobre los cambios en la estructura del tráfico marítimo.

Los demás segmentos analizados confirman que la evolución del sistema no es uniforme. En cruceros, mientras los arribos aumentaron 1,5%, los pasajeros crecieron 10,4%, alcanzando 233.293 personas. En turismo náutico, los arribos disminuyeron 6,9%, aunque se registraron cambios importantes en su composición, con un crecimiento de +100.0% en catamaranes y de 10.7% en yates, frente a una disminución de 18,1% en veleros. Estos resultados muestran comportamientos diferenciados según la naturaleza de cada actividad marítima.

CONCLUSIONES

El comportamiento del tráfico y transporte marítimo durante el primer semestre de 2026 permite establecer las siguientes conclusiones:

En primer lugar, el sistema marítimo colombiano mantiene una dinámica positiva, impulsada principalmente por el tráfico internacional de mercancías. El crecimiento de 5,0% en los arribos marítimos y de 6,8% en los buques internacionales destinados al transporte de mercancías confirma una evolución favorable de la actividad marítima, con un papel particularmente relevante del transporte contenerizado, que alcanzó 2.110 arribos y creció 10,1%.

En segundo lugar, el transporte marítimo conserva un papel estructural en el comercio exterior colombiano. Durante el semestre, el modo marítimo concentró el 98,8% del peso bruto de las importaciones y el 99,1% de las exportaciones reportadas por la DIAN, movilizando conjuntamente cerca de 83 millones de toneladas. Estos resultados evidencian que la continuidad, eficiencia y capacidad de adaptación del sistema marítimo-portuario constituyen factores fundamentales para el funcionamiento del comercio exterior del país.

En tercer lugar, el crecimiento del sistema se desarrolla sobre una estructura portuaria altamente concentrada, aunque con comportamientos diferenciados entre sus principales nodos. Cartagena, Santa Marta, Buenaventura y Barranquilla concentran el 86,7% de los arribos de buques internacionales de carga. Cartagena presenta el mayor crecimiento entre estos puertos, mientras Buenaventura registra una contracción, evidenciando que la evolución positiva del sistema nacional no se distribuye de manera homogénea entre los principales corredores marítimos.

En cuarto lugar, los cambios observados en la distribución de las esloras evidencian una evolución en el perfil de los buques que atienden algunos de los principales puertos del país. En Cartagena, los buques superiores a 200 metros aumentaron su participación del 41% al 43%, mientras que en Buenaventura los buques de más de 300 metros alcanzaron el 26% del tráfico, frente al 21% registrado en el periodo anterior. Estos resultados muestran una mayor presencia relativa de buques de mayores dimensiones en determinados nodos y constituyen una variable relevante para el seguimiento de las condiciones operativas y de capacidad del sistema portuario.

En quinto lugar, el comportamiento de las actividades marítimas es diferenciado y confirma que el crecimiento del sistema no es uniforme entre sus distintos segmentos. Mientras el tráfico de cruceros presentó un crecimiento moderado de 1,5% en arribos y un aumento de 10,4% en pasajeros, el turismo náutico registró una disminución de 6,9% en sus arribos, acompañada de una modificación en su composición, con mayor participación de catamaranes y yates y menor presencia de veleros.

Finalmente, el primer semestre de 2026 evidencia un sistema marítimo colombiano dinámico, pero caracterizado simultáneamente por concentración, especialización y cambios en la composición del tráfico. En un entorno internacional marcado por tensiones geopolíticas y transformaciones en las cadenas globales de suministro, el principal reto consiste en fortalecer la capacidad del sistema para mantener la continuidad del comercio exterior y adaptarse oportunamente a cambios en los flujos, los tipos y tamaños de buques y las condiciones de operación del transporte marítimo internacional.



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