

ISSN (en línea)

Estadísticas Anuales de Transporte Marítimo en Colombia

2020-2021

No. 3. Páginas 94. Marzo 2022

Bogotá D. C., Colombia



Ministerio de Defensa Nacional
Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

GUAYAQUIL EXPRESS
HAMBURG

Estadísticas Anuales de Transporte Marítimo en Colombia

2020-2021

Ministerio de Defensa Nacional



Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

ESTADÍSTICAS ANUALES DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN COLOMBIA 2020-2021

Ministerio de Defensa Nacional

Dirección General Marítima

Vicealmirante José Joaquín Amézquita García

Director General Marítimo

Capitán de Navío Alex Fernando Ferrero Ronquillo

Coordinador General Dimar

Capitán de Navío Edwin Antonio Parada Cabrera

Subdirección de Marina Mercante

Capitán de Navío Gary Javier González Núñez

Coordinador Grupo de Planeación

Profesional de Defensa Marco Antonio Olier Mendoza

Responsable Área Seguridad Integral Marítima y Portuaria

COMPILACIÓN Y ANÁLISIS

Área de Estadística y Estudios Económicos

Grupo de Planeación

Subdirección de Marina Mercante

Funcionarios de la Dirección General Marítima

Comités técnicos de análisis estadístico

Edición y concepto gráfico

Área de Comunicaciones Estratégicas

Área de Estadística y Estudios Económicos

ISSN en trámite

Fotografía

Banco de Imágenes Dimar

Editorial: Dimar



ESTADÍSTICAS ANUALES DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN COLOMBIA se encuentra bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Unported.

Dirección General Marítima. (2022). *Estadísticas Anuales de Transporte Marítimo en Colombia. 2020-2021.* Formato digital. Editorial Dimar. Bogotá, D. C., Colombia.

ESTADÍSTICAS ANUALES DE TRANSPORTE MARÍTIMO EN COLOMBIA es una publicación institucional de la Dirección General Marítima (Dimar), de carácter técnico, investigativo e informativo; emitida anualmente y dirigida al sector marítimo, y a la comunidad en general, en idioma español y en formato digital. La información y conceptos expresados en esta publicación deben ser utilizados por los interesados bajo su responsabilidad y criterio. Sin embargo, se entiende que cualquier divergencia con lo publicado es de interés del Grupo de Planeación de la Dimar (Gplad-Dimar), por lo que se agradece el envío de sus correspondientes sugerencias al correo electrónico (estadisticas@dimar.mil.co). Este producto intelectual cuenta con el ISSN XXXXXX y cuenta con una política de acceso abierto (OA) para su consulta. Sus condiciones de reconocimiento, uso y distribución están definidas por el licenciamiento Creative Commons (CC), que expresa de antemano los derechos definidos por la Dimar. Marzo 2022, Bogotá, D. C., Colombia.





Contenido

Introducción

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Comportamiento general del transporte marítimo | 17 |
| 1.1 | Transporte marítimo internacional..... | 18 |
| 1.2 | Transporte marítimo nacional o cabotaje | 23 |
| 2 | Transporte marítimo internacional | 25 |
| 2.1 | Operaciones de buques de transporte marítimo internacional de carga..... | 26 |
| 2.1.1 | Operaciones de buques de transporte marítimo internacional de carga por tipo de buque..... | 28 |
| 2.2 | Carga movilizada en el transporte marítimo internacional | 41 |
| 2.2.1 | Carga movilizada por el puerto de Santa Marta..... | 45 |
| 2.2.2 | Carga movilizada por el puerto de Puerto Bolívar | 47 |
| 2.2.3 | Carga movilizada por el puerto de Coveñas | 49 |
| 2.2.4 | Carga movilizada por el puerto de Cartagena | 50 |
| 2.2.5 | Carga movilizada por el puerto de Buenaventura | 52 |
| 2.2.6 | Carga movilizada por el puerto de Barranquilla | 55 |
| 2.2.7 | Carga movilizada por el puerto de Riohacha | 57 |
| 2.2.8 | Carga movilizada por el puerto de Turbo..... | 59 |
| 2.2.9 | Carga movilizada por el puerto de Tumaco | 61 |
| 2.2.10 | Carga movilizada por el puerto de San Andrés | 62 |
| 2.3 | Operaciones de buques de transporte marítimo internacional de pasajeros | 63 |
| 2.3.1 | Operaciones de buques de transporte marítimo internacional de cruceros.. | 64 |
| 2.4 | Empresas extranjeras de transporte marítimo internacional | 66 |
| 2.4.1 | Principales empresas extranjeras habilitadas en Colombia por la Dimar | 68 |
| 2.5 | Protección marítima | 70 |
| 2.5.1 | Sucesos de protección marítima | 72 |
| 2.6 | Supervisión de buques de bandera extranjera en aguas colombianas..... | 74 |
| 2.6.1 | Supervisión de buques de bandera extranjera en aguas colombianas según pabellón | 75 |
| 2.7 | Gente de mar titulada para el transporte marítimo internacional | 78 |
| 2.7.1 | Pilotos prácticos licenciados para apoyar el transporte marítimo | 80 |



| | | |
|----------|--|-----------|
| 3 | Transporte marítimo nacional o de cabotaje | 83 |
| 3.1 | Operaciones de naves de transporte marítimo nacional o de cabotaje | 84 |
| 3.1.1 | Operaciones de naves de transporte marítimo nacional por tipo de nave | 86 |
| 3.2 | Empresas de transporte marítimo nacional o cabotaje | 87 |
| 3.3 | Gente de mar titulada para el transporte marítimo nacional o de cabotaje | 89 |
| 3.4 | Flota nacional de naves de transporte marítimo | 91 |

Bibliografía



Índice de tablas

| | |
|--|----|
| Tabla 1. Operaciones de buques de transporte marítimo internacional de carga por subregión, años 2020-2021..... | 27 |
| Tabla 2. Carga movilizada en el transporte marítimo internacional por subregión y su variación, años 2020-2021. | 44 |
| Tabla 3. Caracterización de las principales empresas navieras extranjeras habilitadas en Colombia, año 2021. | 68 |
| Tabla 4. Cantidad de sucesos por tipo de suceso de protección y su variación, años 2020-2021. | 70 |
| Tabla 5. Operaciones de buques de transporte marítimo nacional o de cabotaje por región y variación, años 2020-2021. | 85 |
| Tabla 6. Naves activas y registradas en Colombia para el transporte marítimo nacional o de cabotaje, año 2021 | 87 |
| Tabla 7. Flota nacional de naves de transporte marítimo por tipo de nave y tipo de navegación, años 2020-2021. | 92 |
| Tabla 8. Edad de la flota para el transporte marítimo, año 2021 | 93 |

Índice de figuras

| | |
|---|----|
| Figura 1. Operaciones de transporte marítimo internacional por tipo de transporte, años 2020-2021. | 18 |
| Figura 2. Operaciones de transporte marítimo nacional o de cabotaje por tipo de transporte, años 2020-2021. | 23 |
| Figura 3. Operaciones de transporte marítimo internacional de carga por puerto, años 2020-2021. | 26 |
| Figura 4. Operaciones de transporte marítimo internacional de carga por tipo de buque y su variación, años 2020-2021. | 28 |
| Figura 5. Cantidad de operaciones de buques portacontenedores por puerto y su variación, años 2020-2021. | 29 |
| Figura 6. Participación de operaciones de buques portacontenedores por tamaño en cada puerto, años 2020-2021. | 30 |
| Figura 7. Cantidad de operaciones de buques graneleros por puerto y su variación, años 2020-2021. | 32 |
| Figura 8. Participación de operaciones de buques graneleros por tamaño en cada puerto, años 2020-2021. | 33 |
| Figura 9. Cantidad de operaciones de buques tanqueros por puerto y su variación, años 2020-2021. | 34 |
| Figura 10. Participación de operaciones de buques tanqueros por tamaño en cada puerto, años 2020-2021. | 35 |
| Figura 11. Cantidad de operaciones de buques de carga general por puerto y su variación, años 2020-2021. | 37 |
| Figura 12. Cantidad de operaciones de buques de carga rodada (Ro-Ro) por puerto y su variación, años 2020-2021. | 38 |
| Figura 13. Cantidad de operaciones de buques de carga refrigerada por puerto y su variación, años 2020-2021. | 39 |
| Figura 14. Cantidad de operaciones de buques quimiqueros por puerto y su variación, años 2020-2021. | 40 |
| Figura 15. Cantidad de operaciones de buques GNL/GLP por puerto y su variación, años 2020-2021. | 41 |
| Figura 16. Carga movilizada de importaciones en el transporte marítimo internacional por puerto y su variación, años 2020-2021. | 42 |
| Figura 17. Carga movilizada de exportación en el transporte marítimo internacional por puerto, años 2020-2021. | 43 |
| Figura 18. Carga movilizada de importación por el puerto de Santa Marta por tipo carga y su variación, años 2020-2021. | 45 |
| Figura 19. Carga movilizada de exportación por el puerto de Santa Marta por tipo de carga y su variación, años 2020-2021. | 45 |
| Figura 20. Carga movilizada de importación por el puerto de Puerto de Bolívar por tipo carga y su variación, años 2020-2021. | 47 |
| Figura 21. Carga movilizada de exportación por el puerto de Puerto de Bolívar por tipo de carga y su variación, años 2020-2021. | 47 |

| | |
|--|----|
| Figura 22. Carga movilizada de importación por el puerto de Coveñas por tipo carga y su variación, años 2020-2021. | 49 |
| Figura 23. Carga movilizada de exportación por el puerto de Coveñas por tipo de carga y su variación, años 2020-2021. | 49 |
| Figura 24. Carga movilizada de importación por el puerto de Cartagena por tipo carga y su variación, años 2020-2021. | 50 |
| Figura 25. Carga movilizada de exportación por el puerto de Cartagena por tipo de carga y su variación, años 2020-2021. | 51 |
| Figura 26. Carga movilizada de importación por el puerto de Buenaventura por tipo carga y su variación, años 2020-2021..... | 52 |
| Figura 27. Carga movilizada de exportación por el puerto de Buenaventura por tipo de carga y su variación, años 2020-2021..... | 53 |
| Figura 28. Carga movilizada de importación por el puerto de Barranquilla por tipo carga y su variación, años 2020-2021. | 55 |
| Figura 29. Carga movilizada de exportación por el puerto de Barranquilla por tipo de carga y su variación, años 2020-2021..... | 55 |
| Figura 30. Carga movilizada de importación por el puerto de Riohacha por tipo carga y su variación, años 2020-2021. | 57 |
| Figura 31. Carga movilizada de exportación por el puerto de Riohacha por tipo de carga y su variación, años 2020-2021. | 57 |
| Figura 32. Carga movilizada de importación por el puerto de Turbo, por tipo carga y su variación, años 2020-2021. | 59 |
| Figura 33. Carga movilizada de exportación por el puerto de Turbo, por tipo de carga y su variación, años 2020-2021. | 59 |
| Figura 34. Carga movilizada de exportación por el puerto de Tumaco por tipo de carga y su variación, años 2020-2021. | 61 |
| Figura 35. Carga movilizada de importación por el puerto de San Andrés por tipo carga y su variación, años 2020-2021. | 62 |
| Figura 36. Operaciones de buques de transporte marítimo internacional de pasajeros y su variación, años 2020-2021. | 63 |
| Figura 37. Operaciones de buques cruceros y su variación, años 2020-2021..... | 64 |
| Figura 38. Pasajeros turistas transportados en cruceros “cruceitas” y su variación, años 2020-2021. | 65 |
| Figura 39. Empresas de transporte marítimo internacional habilitadas a 31 de diciembre de 2021. | 66 |
| Figura 40. Tipo de carga de empresas extranjeras a 31 de diciembre de 2021..... | 66 |
| Figura 41. Puertos de operación de las principales empresas navieras extranjeras habilitadas en Colombia a 31 de diciembre de 2021..... | 69 |
| Figura 42. Instalaciones portuarias certificadas en protección marítima a 31 de diciembre de 2021. | 71 |
| Figura 43. Impacto de los sucesos de protección en el transporte marítimo a 31 de diciembre de 2020..... | 73 |
| Figura 44. Impacto de los sucesos de protección en el transporte marítimo a 31 de diciembre de 2021..... | 73 |
| Figura 45. Total de inspecciones registradas por Estado Rector del Puerto y su variación, años 2020-2021..... | 75 |

| | |
|--|----|
| Figura 46. Cantidad de inspecciones realizadas por tipo de buque más relevante, años 2020-2021. | 75 |
| Figura 47. Primeras 27 banderas con mayor participación en las inspecciones del Estado Rector del Puerto, año 2021..... | 77 |
| Figura 48. Gente de mar titulada para transporte marítimo internacional, años 2020-2021. | 78 |
| Figura 49. Oficiales titulados por género para transporte marítimo internacional, años 2020-2021. | 79 |
| Figura 50. Marineros titulados por género para transporte marítimo internacional., años 2020-2021. | 79 |
| Figura 51. Marineros de los servicios por género titulados para transporte marítimo internacional, años 2020-2021 | 79 |
| Figura 52. Pilotos prácticos con licencia para transporte marítimo internacional, años 2020-2021. | 81 |
| Figura 53. Cantidad de pilotos inscritos por puerto para apoyar las operaciones de transporte marítimo internacional, años 2020-2021..... | 81 |
| Figura 54. Operaciones de naves de transporte marítimo nacional o de cabotaje, años 2020-2021. | 85 |
| Figura 55. Operaciones de naves de transporte marítimo nacional o de cabotaje por tamaño de la nave, año 2021..... | 86 |
| Figura 56. Cantidad de empresas habilitadas a nivel nacional para prestar servicios de transporte marítimo nacional por tipo de servicio, año 2021..... | 88 |
| Figura 57. Cantidad de empresas habilitadas a nivel nacional para prestar servicios de transporte marítimo nacional por puerto, año 2021..... | 88 |
| Figura 58. Gente de mar licenciada para transporte marítimo nacional, años 2020-2021. | 89 |
| Figura 59. Oficiales licenciados por género para transporte marítimo nacional, años 2020-2021. | 89 |
| Figura 60. Marineros licenciados por género para transporte marítimo nacional, años 2020-2021. | 90 |
| Figura 61. Marineros de los servicios por género licenciados para transporte marítimo nacional, años 2020-2021. | 90 |
| Figura 62. Flota nacional de naves de transporte marítimo por puerto, años 2020-2021. | 91 |
| Figura 63. Flota nacional de naves de transporte marítimo por tipo de nave, años 2020-2021. | 91 |

Notas editoriales

- 🚧 Las modificaciones del presente se emitirán en una corrección.
- 🚧 La expresión “naves menores” denota embarcaciones cuyo tonelaje es menor a 25 t, toda embarcación que tenga un tonelaje igual o superior a 25 t es una “nave mayor”, a menos que se indique otra cosa.
- 🚧 Por tonelada se entiende tonelada métrica (1 000 kg).
- 🚧 La manga, eslora y calado de un buque se entienden como ancho máximo de la nave, el largo medido de proa a popa, y la altura de la parte sumergida del casco medida en metros, respectivamente, a menos que se indique otra cosa.
- 🚧 Al redondear cifras, porcentajes y datos parciales presentados en los cuadros, estos no siempre suman el total correspondiente.
- 🚧 El asterisco (*) en un cuadro estadístico indica que alguno de los dos períodos o ambos están en cero (0) o no presentó registro.
- 🚧 Valores FOB son obtenidos del Sistema Estadístico de Comercio Exterior de la DIAN.



🚢 Grupos de buques por tamaño usados en las estadísticas del transporte marítimo:

Tipo de buques petroleros

| | |
|--------------------|-----------------------|
| Very large tankers | 200 000 TPM o más |
| Suezmax | 120 000 a 200 000 TPM |
| Aframax | 80 000 a 119 999 TPM |
| Panamax | 60 000 a 79 999 TPM |
| Pequeños | Menor a 60 000 TPM |



Tipo de buques de carga seca y minerales

| | |
|-----------|---------------------|
| Capesize | 100 000 TPM o más |
| Panamax | 65 000 a 99 999 TPM |
| Handymax | 40 000 a 64 999 TPM |
| Handysize | 10 000 a 39 999 TPM |
| Pequeños | Menor a 10 000 TPM |



Buques portacontenedores por eslora x manga x calado

| | |
|----------------------|------------------|
| Early Containerships | 137 x 17 x 9 |
| Fully Cellular | 215 x 20 x 10 |
| Panamax | 250 x 32 x 12.5 |
| Post Panamax | 285 x 40 x 13 |
| New Panamax | 366 x 49 x 15.2 |
| Post New Panamax | 400 x 596 x 15.5 |



Siglas y acrónimos

| | |
|---------------|---|
| Buque GLP/LPG | Buque de transporte de gas licuado de petróleo |
| Buque GNL/LGN | Buque de transporte de gas natural licuado |
| Buque RO-RO | Buque de carga rodada |
| Cepal | Comisión Económica para América Latina y el Caribe |
| COVID-19 | Síndrome respiratorio agudo producido por un coronavirus |
| DANE | Departamento Administrativo Nacional de Estadística |
| DIAN | Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales |
| Dimar | Dirección General Marítima / Autoridad Marítima Colombiana |
| Sitmar | Sistema Integrado de Tráfico y Transporte Marítimo |
| Unctad | Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo |
| FOB | <i>Free On Board</i> «Libre a bordo, puerto de carga convenido» |
| TPM | Toneladas de peso muerto |
| TEU | Twenty-foot Equivalent Unit |
| UAB | Unidad de Arqueo Bruto |



Introducción

Las Estadísticas Anuales de Transporte Marítimo en Colombia es un documento de publicación anual, organizado por la Dirección General Marítima con el propósito de dar a conocer las cifras del transporte marítimo en el país durante el año 2021 y 2020.

Son muchos los desafíos que hemos aprendido desde la llegada de la pandemia causada por el COVID-19 y desde la Autoridad Marítima Nacional, estamos trabajando arduamente en mirar hacia el futuro y consolidar aún más a Colombia como potencia bioceánica, por eso nos consideramos un aliado estratégico en el desarrollo de las actividades marítimas.

Sin duda alguna el transporte marítimo es el modo más eficiente, cuando se trata de importar y exportar mercancías a gran escala, esto debido a que aproximadamente el 90% del comercio mundial se mueve por mar y teniendo en cuenta que una de las cuatro piedras angulares de la globalización es el transporte, lo convierte en un eje fundamental para el desarrollo y evolución del comercio entre países.

En Colombia la dinámica del transporte marítimo, se presenta en dos escenarios; el primero corresponde al contexto internacional como columna vertebral del comercio exterior del país y el segundo al

contexto nacional, como herramienta fundamental para el desarrollo, abastecimiento, conexión y el comercio de las regiones que presentan un bajo índice de conexiones terrestres y aéreas, como las regiones ubicadas en el pacífico colombiano y el caribe insular.

Por lo tanto, para la Dirección General Marítima es un orgullo presentar este documento, en el cual se identificarán cifras relacionadas a las operaciones del transporte marítimo en los diferentes puertos del país, el movimiento de carga transportada vía marítima reportada por las empresas habilitadas ante la Autoridad Marítima Nacional y demás variables y componentes que intervienen en la gran actividad de transporte marítimo en Colombia.



1 Comportamiento general del transporte marítimo



1.1 Transporte marítimo internacional

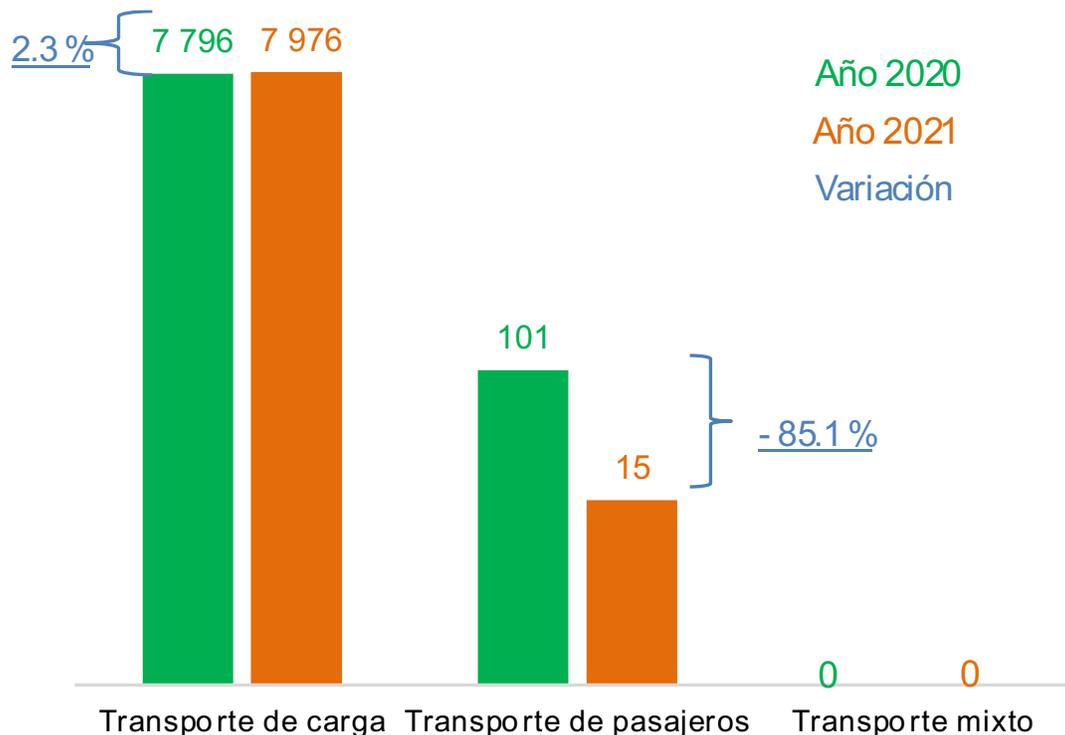


Figura 1. Operaciones de transporte marítimo internacional por tipo de transporte, años 2020-2021.

Nota: se excluyen buques con motivos de arribo diferentes a carga, descarga y turismo.
Se incluyen naves de pasaje con motivo de arribo de aprovisionamiento.
Operaciones se refiere a recaladas o arribos de buques.

Durante el año 2021 se evidenciaron los efectos y afectaciones causadas al transporte marítimo internacional desde la declaración de pandemia por el COVID-19 en el año 2020, especialmente en las cadenas de suministros a nivel mundial.

Por otro lado, los cierres por varios meses de los puertos más grandes del mundo, especialmente en China se produce una saturación de contenedores y carga para ser transportada. Posteriormente cuando se abren dichos puertos, se genera un incremento de la demanda, causando la falta de contenedores y un aumento significativo de los fletes en el

transporte marítimo internacional, adicionalmente el cierre del canal de Suez en marzo de 2021, debido al encallamiento del buque Ever Given.

Según el informe relativo al comportamiento del transporte marítimo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Unctad, 2022), el crecimiento del comercio marítimo en el año 2021 se esperaba que aumentara en un 4.1 %, debido a la recuperación del comercio de mercancías y de la producción mundial. De igual manera prevé que durante el periodo 2022-2026 se situó en un 2.4 %. Se estima que sigan existiendo preocupaciones no solo

derivadas de la pandemia, sino también consideraciones de largo plazo, que van desde cambios en el diseño de la cadena de suministro y patrones de globalización, hasta cambios en los hábitos de consumo y gasto.

Pese a que el transporte marítimo resistió dichas afectaciones y permitió el buen desarrollo del comercio marítimo mundial, la gente de mar se vio afectada debido al recambio de tripulación a causa de las restricciones establecidas en todo el mundo. Siendo ellos pilares fundamentales para la correcta ejecución de la actividad.

Ahora bien, después de la caída de las operaciones de transporte marítimo internacional en Colombia durante 2020 con respecto al año 2019 del 14.2 %, 1 306 recaladas menos al año, para 2021 con respecto al 2020 se observa una recuperación del 1.2 %; principalmente, debido al incremento del transporte de carga con un 2.3 % (Figura.1). Para el caso del transporte de pasajeros, este presentó una

disminución del 85.1 %, 86 operaciones menos, que, si se analiza de manera temporal, se encuentra que el registro del año 2020 se da para los meses de enero a marzo, es decir antes de la declaración de la emergencia sanitaria. En consecuencia, los valores del año 2021 se presentan en el escenario de la reactivación de agosto a diciembre, temporadas en las que se presenta una especial tendencia de las operaciones de transporte marítimo internacional de pasajeros en los diferentes puertos de Colombia.

Históricamente, el transporte marítimo internacional de carga siempre ha tenido la mayor participación en cuanto a las operaciones del sector, en este caso en el año 2021 fue del 98.8 %, tendencia que se acentúa por la disminución de las operaciones de transporte marítimo internacional de pasajeros a razón de las medidas tomadas por el Gobierno nacional, tales como el distanciamiento social y la ausencia de transporte marítimo internacional mixto.



En términos generales, los puertos marítimos de Colombia son relevantes para la economía nacional, lo cual se confirma en virtud de que el transporte marítimo fue el medio a través del cual en 2021 se movilizó el 98.1 % del total de toneladas importadas por el país, equivalente a USD 38 mil millones en valores FOB (DIAN, 2022c). Valor que corresponde al 67 % del valor total de las importaciones del país. Así mismo, permitió la movilidad del 98.7 % del total de toneladas exportadas por el comercio exterior (DIAN, 2022a) por importe en valores FOB de USD 33 mil millones, el 80 % del valor total de las exportaciones del país en el año (DIAN, 2022b).

Por lo cual se resaltan los siguientes puertos por sus características determinantes en términos económicos:

- **Cartagena**

Puerto de Colombia que registra el mayor porcentaje de operaciones de transporte marítimo internacional de carga, con el 38.5 % del total nacional, 3 068 operaciones.

A través de este se transportó el 36.9 % del total de las toneladas importadas a nivel nacional por vía marítima, por un valor FOB aproximado de USD 15 mil millones, es decir el 44 % del total del valor FOB de las importaciones movilizadas por vía marítima.

Así mismo, a través del puerto se movizaron el 15.1 % del total nacional de toneladas exportadas por vía marítima en el comercio exterior

del país, por un importe FOB aproximado de USD 20 mil millones, un 65 % del valor total de las exportaciones movilizadas por el transporte marítimo.



Tomando como referencia los totales nacionales de carga movida por vía marítima por tipo de carga, en términos solo de la carga general contenedorizada, a través del puerto de Cartagena ingresó el 62 % y salió el 66.9 % del total de toneladas de este tipo de carga. Así mismo, registró el 35.4 % del total de toneladas de carga general seca exportada y el 16.3 % del total importada.

En complemento, este puerto fue calificado por la Unctad como el puerto con mejor conectividad de Latinoamérica y el Caribe (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo de 2021, página 94). También aparece como responsable del 5 % de las

exportaciones de carbón en el mundo, lo que le permite a Colombia ser citada entre los países con mejor rendimiento en la carga de buques graneleros secos, con una tasa de 28 toneladas por minuto.



- **Buenaventura**

Registró el 13.3 % de las operaciones de transporte marítimo internacional del país, 1 061 recaladas. A través del cual se

transportó el 28.5 % del total de toneladas de carga importada a nivel nacional por vía marítima, por valor FOB aproximado de USD 14 mil millones, el 36 % del valor FOB total nacional de la carga movida por el modo de transporte marítimo.

En cuanto a exportaciones, en 2021 fue el puerto a través del cual salió del país el 3.1 % del total de toneladas, por un importe aproximado en valores FOB de USD 4 mil millones, es decir, el 14 % del valor FOB total nacional exportado por vía marítima.

Se destaca que este puerto es el segundo puerto en lo que respecta a toneladas de carga contenedorizada movilizadas por vía marítima, con el 32.4 % del total de toneladas importadas por vía marítima y el 16.6 % de las exportadas.

En lo que respecta al granel seco, es el puerto con mayor registro en toneladas importadas, con el 35.9 % del total nacional de este tipo de carga y el 1.8 % en cuanto a las toneladas exportadas.

Se destaca que junto a Cartagena y Santa Marta es el segundo puerto al que recalcan buques tipo carga rodada o Ro-Ro.

Ostenta la decimoséptima posición en la región en lo que corresponde al comportamiento del Throughput -rendimiento- 2020, y el decimoprimer lugar respecto al comportamiento del comercio exterior (Cepal, 2022).

- **Santa Marta**

Es el segundo puerto con mayor registro de operaciones de

transporte marítimo internacional, con el 18.5 % del total nacional.

Puerto que movilizó la mayor cantidad de carga en exportación por el país, con el 36.0 % del total nacional, 33 530 824 t, por un valor FOB aproximado de USD 3 mil millones, 12.6 % de la cuantía total en el año de las exportaciones movilizadas por vía marítima.

En lo que respecta a las importaciones, fue el puerto a través del cual ingresó el 18.1 % del total de toneladas a nivel nacional, equivalente a 7 046 994 t, por un valor FOB aproximado de USD 4 mil millones, 12 % del total del valor movilizado por vía marítima en 2021.

Santa Marta tuvo el mayor registro en cuanto a la carga granel seco en exportación por vía marítima, con el 54.1 % del total de toneladas a nivel nacional, 32 445 713 t.



• **Barranquilla**

Registró el 14.1 % de las operaciones de transporte marítimo internacional, tercer puerto en operaciones. En cuanto a la cantidad de carga movilizada, ocupó el cuarto lugar en toneladas importadas, con el 12.9 %, por un valor FOB aproximado de USD 4 mil millones, un 12 % del valor total movilizado por vía marítima durante 2021.

Ahora bien, para el caso de las exportaciones ocupó la quinta posición con el 4.3 % del total de toneladas a nivel nacional, por un importe en valores FOB aproximado de USD 2 mil millones, un 7 % del total del valor de las exportaciones por el modo de transporte marítimo.

• **Puerto Bolívar**

Ocupa el sexto lugar en cuanto a la cantidad de operaciones de transporte marítimo internacional, con el 3.8 % del total, 301 operaciones.

Segundo puerto en el registro de toneladas de carga exportadas por el país, con el 21.6 % del total nacional, 20 133 485 t, por un importe en valores FOB aproximado de USD 1 800 millones, es decir el 6.2 % del total del valor de las exportaciones por vía marítima llevadas a cabo en 2021.

En cuanto a importaciones, el 0.5 % de las toneladas de mercancías que ingresaron al país por este puerto, por una cuantía en valores FOB de aproximadamente USD 250 millones, correspondientes al 0.7 % del valor total nacional.

Este puerto fue el segundo en el registro de la cantidad de carga granel seco exportado por el país con el 33.3 %. En complemento, es el puerto con la cuarta posición en el

arribo de buques graneleros con el 13.1 % del total de buques recalados en el ámbito nacional.

1.2 Transporte marítimo nacional o cabotaje

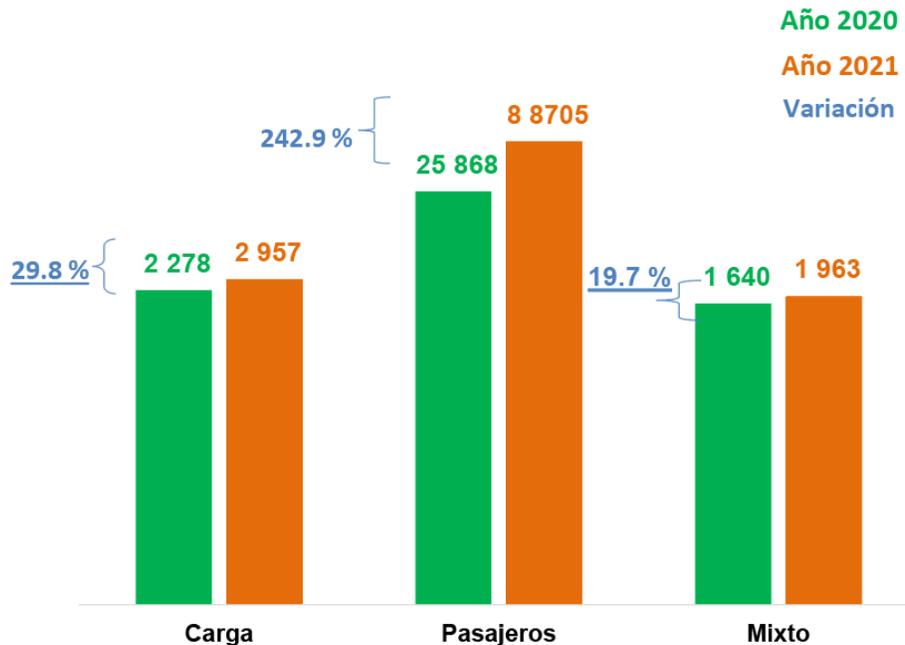


Figura 2. Operaciones de transporte marítimo nacional o cabotaje por tipo de transporte, años 2020-2021.

Nota: Se excluyen buques con motivos de arribo diferentes a carga, descarga y turismo. Se incluyen naves de pasaje con motivo de arribo de aprovisionamiento. Operaciones se refiere a recaladas o arribos de buques.

El transporte marítimo nacional registró una variación positiva del 214.3 %, pasó de 29 786 recaladas en el año 2020 a 93 625 arribos en el año 2021. El mayor incremento se da para el transporte de pasajeros, motivado por el reporte relacionado con los movimientos dentro de una misma jurisdicción como consecuencia de las mejoras implementadas en el Sistema de Transporte y Tráfico Marítimo (Sitmar).

El transporte nacional de carga presentó un incremento del 29.8 %

respecto al 2021, es decir 679 recaladas (Figura 2).

Para el caso del transporte marítimo nacional mixto se registró un incremento del 19.7 %, equivalente a 323 recaladas. En general, este crecimiento se dio como resultado del cambio en el registro de la información en el Sitmar, que a la fecha está en proceso de estabilización, por lo que para 2022 se espera tener el registro afinado que reporte los movimientos entre jurisdicciones y las operaciones dentro de la jurisdicción de un puerto.





2 Transporte marítimo internacional

2.1 Operaciones de buques de transporte marítimo internacional de carga

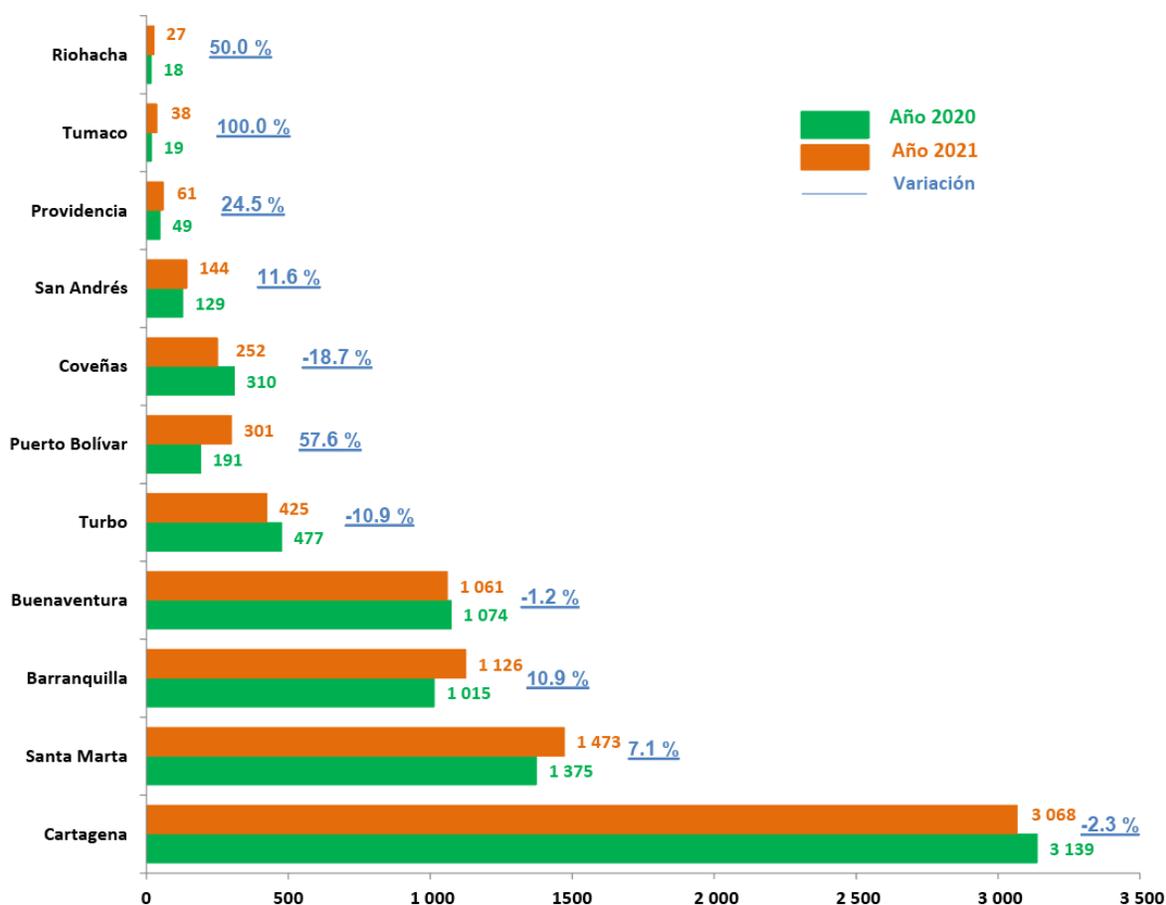


Figura 3. Operaciones de transporte marítimo internacional de carga por puerto, años 2020-2021.

Nota: se excluyen buques con motivos de arribo diferentes a carga y descarga. Operaciones se refiere a recaladas o arribos de buques.

En el año 2021 se presentaron 7 976 operaciones de buques de transporte marítimo internacional de carga, 2.3 % más que en el año 2020.

En la Figura 3 se muestra en orden descendente el registro de los años 2020 y 2021 de las operaciones de transporte marítimo internacional para los diferentes puertos de Colombia, junto a la variación de sus operaciones de un año a otro.

Los puertos de Cartagena, Santa Marta, Barranquilla y Buenaventura, conjuntamente el agrupan el 84.4 % del total de operaciones del año.

Cartagena registró en el año 2021 el 38.5 %, con 3 068 operaciones, un 2.3 % menos que en el año 2020.

Santa Marta presentó 1 473 operaciones, lo que representa una participación del 18.5 % en 2021,

equivalente a un 7.1 % más que en la vigencia anterior.

Barranquilla participó del 14.1 % de las operaciones de transporte marítimo, 1 126 en total, 10.9 % más que en 2020.

Buenaventura registró 1 061 operaciones, igual al 13.3 % del total nacional, 1.2 % menos que en la vigencia anterior.

La Tabla 1 precisa la participación por subregión de las operaciones de transporte marítimo internacional.

El Caribe continental participó del 83.7 % del total de operaciones de buques de carga; cifra influenciada por la ubicación en este litoral de la

mayoría de los puertos de comercio exterior, así como los principales puertos a través de los cuales se embarca carbón y petróleo en Colombia, y su mejor conectividad terrestre y fluvial con el interior del país.

El Pacífico colombiano, por su parte, registró el 13.8 % de las operaciones de transporte marítimo internacional, en donde Buenaventura aparece como el principal puerto con el 13.3 %.

El Caribe insular reportó el 2.6 % de las operaciones de transporte marítimo internacional, teniendo estas un carácter de autoabastecimiento en sí mismo.

Tabla 1. Operaciones de buques de transporte marítimo internacional de carga por subregión, años 2020-2021.

| Capitanía de puerto | Operaciones por subregión 2020 | Operaciones por subregión 2021 | Participación por subregión 2021 |
|---------------------------|--------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|
| Caribe continental | 6525 | 6672 | 83.7 % |
| Caribe insular | 178 | 205 | 2.6 % |
| Pacífico | 1093 | 1099 | 13.8 % |
| Total | 7796 | 7976 | 100% |

Nota: se excluyen buques con motivos diferentes de arribo a carga y descarga.
Caribe insular hace referencia solamente a San Andrés, Providencia y Santa Catalina



2.1.1 Operaciones de buques de transporte marítimo internacional de carga por tipo de buque

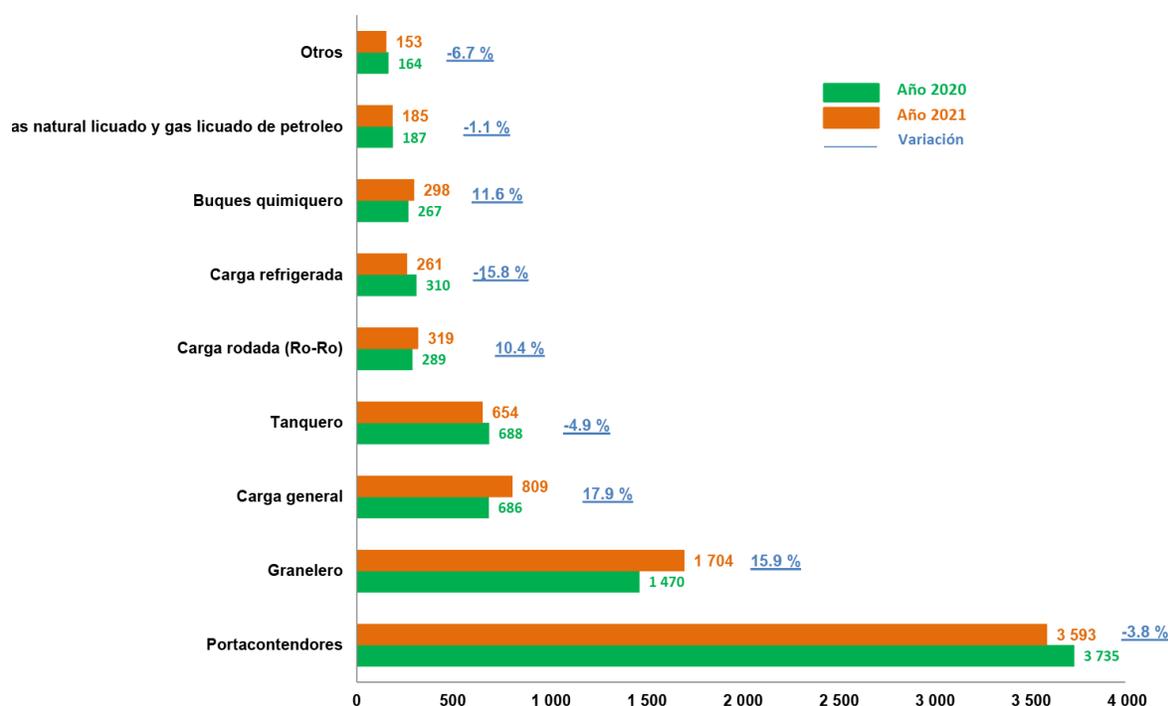


Figura 4. Operaciones de transporte marítimo internacional de carga por tipo de buque y su variación, años 2020-2021.

Nota: se excluye buque con motivos de arribo diferentes a carga y descarga. Operaciones se refiere a recaladas o arribos de buques.

Los buques portacontenedores fueron el principal tipo de buque con operaciones en Colombia durante el 2021 (Fig. 4), con el 45 % del total de operaciones, 3 593 operaciones, un 3.8 % menos que en el año 2020.

En segundo lugar se ubican los buques graneleros con una participación del 21.4 %, 1 704 operaciones, un 15.9 % más operaciones que en la vigencia anterior.

Los buques de carga general, aun en uso, ostentan la tercera

posición en operaciones con el 10.1 %, 809 operaciones, 17.9 % más que en el año 2020.

La cuarta posición es para los buques tanqueros con 654 recaladas, 8.2 % del total de operaciones de transporte marítimo, un 4.9 % menos que en 2020.

Estos cuatro tipos de buques abarcan el 84.8 % del total de operaciones de transporte marítimo.

En las siguientes secciones se ampliará la información por tipo y tamaño.

2.1.1.1 Operaciones de buques portacontenedores

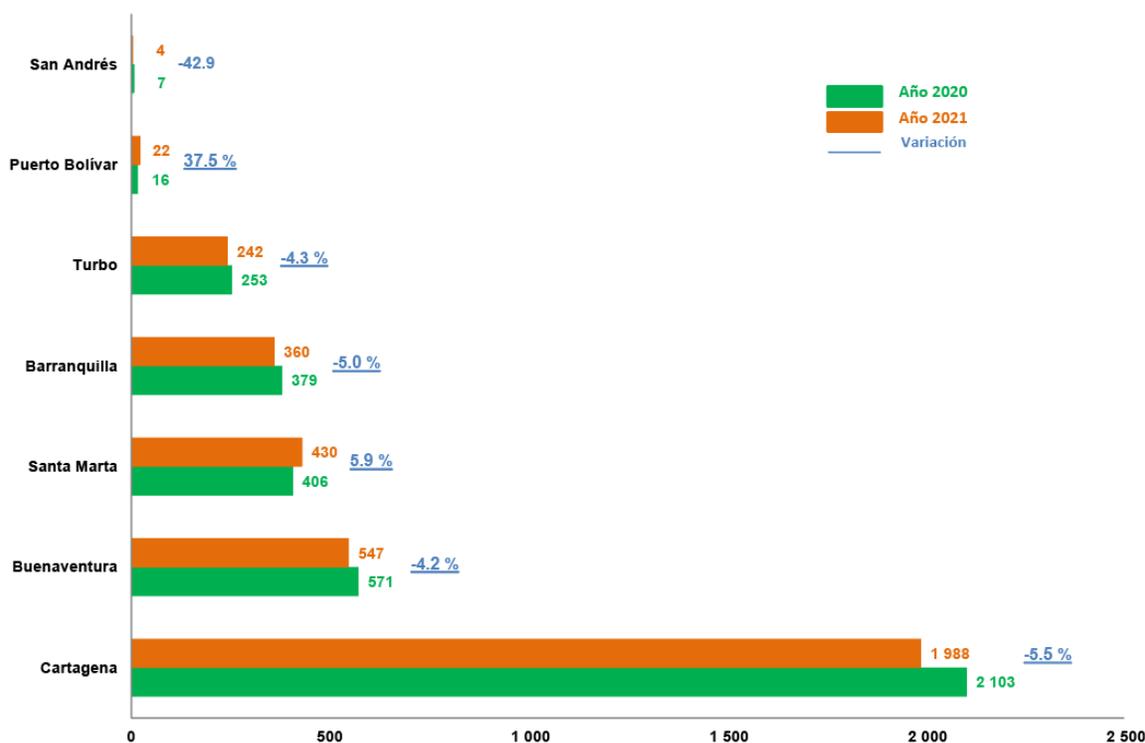


Figura 5. Cantidad de operaciones de buques portacontenedores por puerto y su variación, años 2020-2021.

Nota: se excluyen buques con motivos de arribo diferentes a carga y descarga. Operaciones se refiere a recaladas o arribos de buques.

Durante el año 2021, a través de los puertos de Colombia, se registraron 3 593 operaciones de buques portacontenedores (Fig. 5), un 3.8 % menos que en el año 2020.

Cartagena y Buenaventura son responsables del 70.6 % del total nacional de operaciones de este tipo de buques. En donde Cartagena registró el 55 % del total, 1 988 operaciones, con una variación del 5.5 % menos; y Buenaventura, el 15.2 %, 547 operaciones, equivalentes al 4.2 % menos que en la vigencia anterior.

Espectro que se amplía al contrastar las operaciones con la carga movilizada, en donde el 94.4 % del total de carga contenedorizada

importada, 15 340 616 t, ingresó por estos dos puertos: 62 % Cartagena, 10 076 992 t; y 32.4 % Buenaventura, 5 263 623 t.

En cuanto a la carga contenedorizada exportada el porcentaje que agrupan es del 83.5 %, 8 991 033 t; Cartagena con el 66.9 %, 7 203 195 t, y Buenaventura con el 16.6 %, 1 787 807 t.

Santa Marta es el tercer puerto en operaciones de buques portacontenedores con el 15.2 % del total nacional, 430 operaciones, un 5.9 % más que en el año 2020. Movilizando 908 333 t de carga contenedorizada en exportación, el 8.4 % del volumen total nacional, y

311 617 t en importación, 1.9 % del total.

Barranquilla es el cuarto puerto en operaciones de buques portacontenedores, 10.0 % del total nacional, 360 operaciones, un 5.0 % menos que en 2020. A través de cual se exportó el 3.8 % del total de carga

contenedorizada a nivel nacional, 412 659 t, y 428 658 t importadas que representan una participación de este tipo de carga del ámbito nacional del 2.6 %.

2.1.1.1.1 Operaciones de buques portacontenedores por tamaño

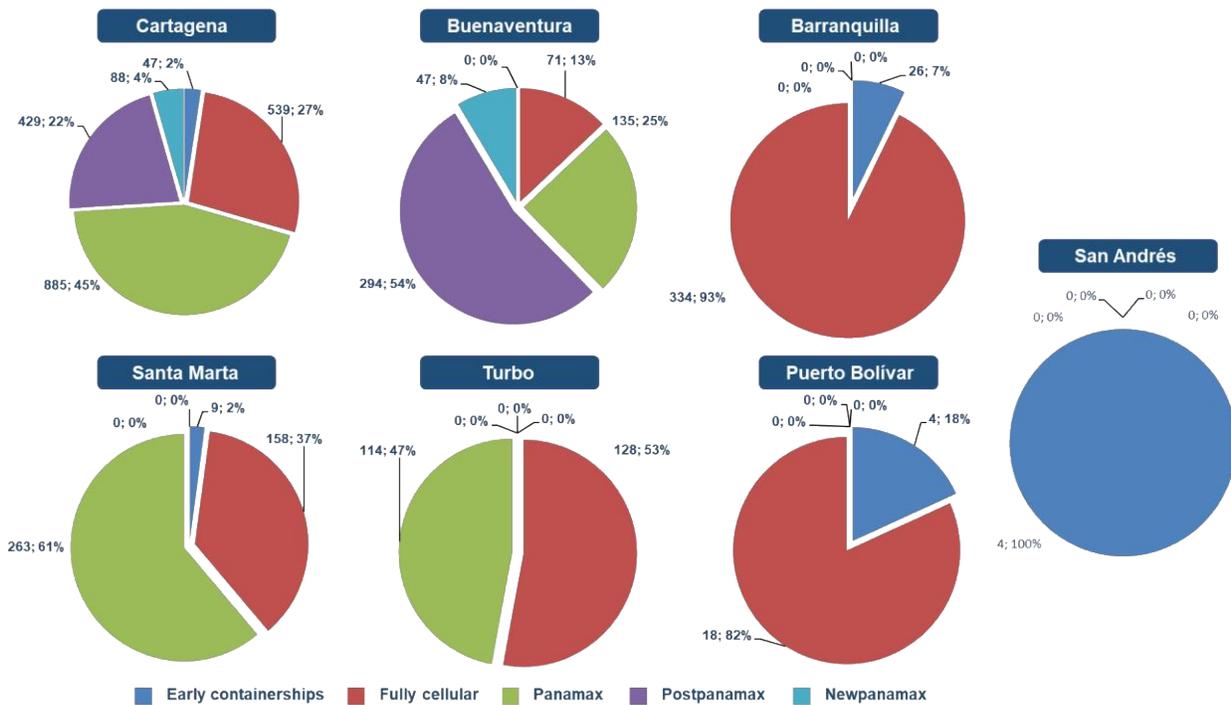


Figura 6. Participación de operaciones de buques portacontenedores por tamaño en cada puerto, años 2020-2021.

Nota: se excluyen buques con motivos de arribo diferentes a carga y descarga. Operaciones se refiere a recaladas o arribos de buques.

El 38.9 % de las operaciones de buques portacontenedores en 2021 fue por cuenta de buques clasificados por su tamaño como panamax, por un total de 1 397 operaciones.

El segundo tamaño de buque en operaciones, con una participación del 34.7 %, 1 248 operaciones, fue

para los buques fully cellular (ver notas editoriales P. 7).

Postpanamax es el tercer tamaño de buques portacontenedores con el 20.1 %, equivalente a 723 operaciones. Reuniendo así el 93.7 % del total de operaciones de buques portacontenedores.

Los buques portacontenedores newpanamax, tamaño dentro de los más grandes del mercado usado para trayectos largos por sus economías de escala, registraron 135 operaciones, 3.8 % del total de operaciones en los puertos de Cartagena y Buenaventura.

Con una menor participación del 2.5 %, 90 operaciones, están los buques con tamaño early containerships, el más pequeño de los tamaños del mercado utilizados para trayectos cortos por sus características.

En la Figura 6 se observa la participación en cuanto a tamaño de

los buques portacontenedores en los diferentes puertos del País en donde operan.

Vale la pena resaltar la composición de operaciones en Cartagena, puerto al que llegan los cinco tamaños de buques, siendo el tamaño Panamax el que ocupa el 45 % del total de operaciones en el puerto; seguido por el 27 % del tamaño fully celular; en tercer lugar, con el 22 %, los pospanamax; en cuarta posición, con el 4 %, los early containership, y en quinto lugar se encuentran los buques newpanamax, con el 2 %.



2.1.1.2 Operaciones de buques graneleros



Figura 7. Cantidad de operaciones de buques graneleros por puerto y su variación, años 2020-2021.

Nota: se excluye buque con motivos de arribo diferentes a carga y descarga. Operaciones se refiere a recaladas o arribos de buques.

Los buques tipo granelero durante el año 2021 registraron 1 704 operaciones, 21.4 % del total de operaciones de buques de carga, un 15.9 % más que la vigencia anterior.

Santa Marta, Barranquilla, Buenaventura, Puerto Bolívar y Cartagena representan el 96.2 % de las operaciones de los buques graneleros. En donde, como se evidencia en la Figura 7, el mayor registro de este tipo de buques lo tiene Santa Marta, con 526 operaciones, 30.9 % del total, un 1.9 % menos que en 2020.

Barranquilla se ubicó con el segundo registro en cantidad de operaciones de graneleros con 423

operaciones, 24.8 % del total, 26.6 % más que en la vigencia anterior.

Buenaventura fue el tercer puerto en cantidad de operaciones de graneleros con 16.3 % del total, 278 recaladas, un 0.4 % menos que en 2020.

En su lugar Puerto Bolívar ocupó el cuarto escalón en cantidad de operaciones de graneleros con 224 operaciones, 13.1 % del total, 71 % más que la vigencia anterior.

Cartagena fue el quinto puerto en operaciones de graneleros con el 11 % del total, equivalente a 188 operaciones, 38.2 % más que en 2020.

2.1.1.2.1 Operaciones de buques graneleros por tamaño

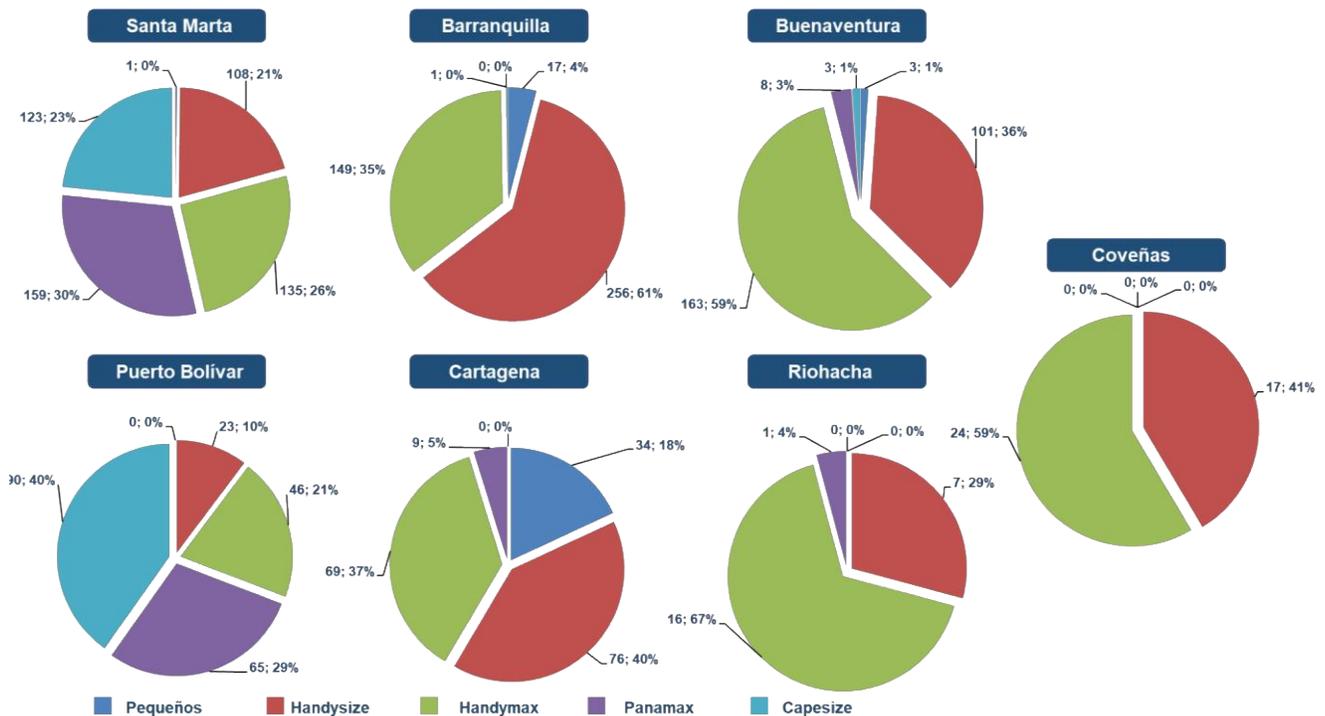


Figura 8. Participación de operaciones de buques graneleros por tamaño en cada puerto, años 2020-2021.

Nota: se excluyen buques con motivos de arribo diferentes a carga y descarga. Operaciones se refiere a recaladas o arribos de buques.

Handymax es la clasificación por tamaño de buque graneleros con mayor participación en operaciones en Colombia durante 2021, con el 35.3 % del total nacional, equivalente a 1 137 operaciones.

El segundo tamaño de buque en operaciones, con una participación del 34.5 % (1 085 operaciones), fue para los buques tamaño handysize (ver notas editoriales P. 7).

Panamax es el tercer tamaño de buques graneleros con 723 operaciones, participación que corresponde al 14.2 % de las operaciones.

El tamaño capesize, buques graneleros de mayor tamaño en el mercado, registró 218 operaciones, para un 12.7 % del total de operaciones, principalmente en los puertos de Santa Marta y Puerto Bolívar.

Con una menor participación del 3.2 % (80 operaciones) los buques de tamaño pequeño, es decir menor a 10 000 TPM, operaron principalmente en los puertos de Cartagena y Barranquilla.

En la Figura 8 se observa la participación en cuanto a tamaño de los buques graneleros en los

diferentes puertos del país en donde operan.

Se resalta la composición de operaciones en Santa Marta, puerto al que llegan los cinco tamaños de buques, y donde el tamaño panamax ocupa el 30.2 % del total; seguido por el tamaño handymax, con el 25.7 %;

en tercer lugar, con el 23.4 %, los buques capesize; el tamaño handysize ocupa la cuarta posición, con el 20.5 %, y en quinto lugar dedicado a los buques pequeños con el 0.2 %.

2.1.1.3 Operaciones de buques tanqueros

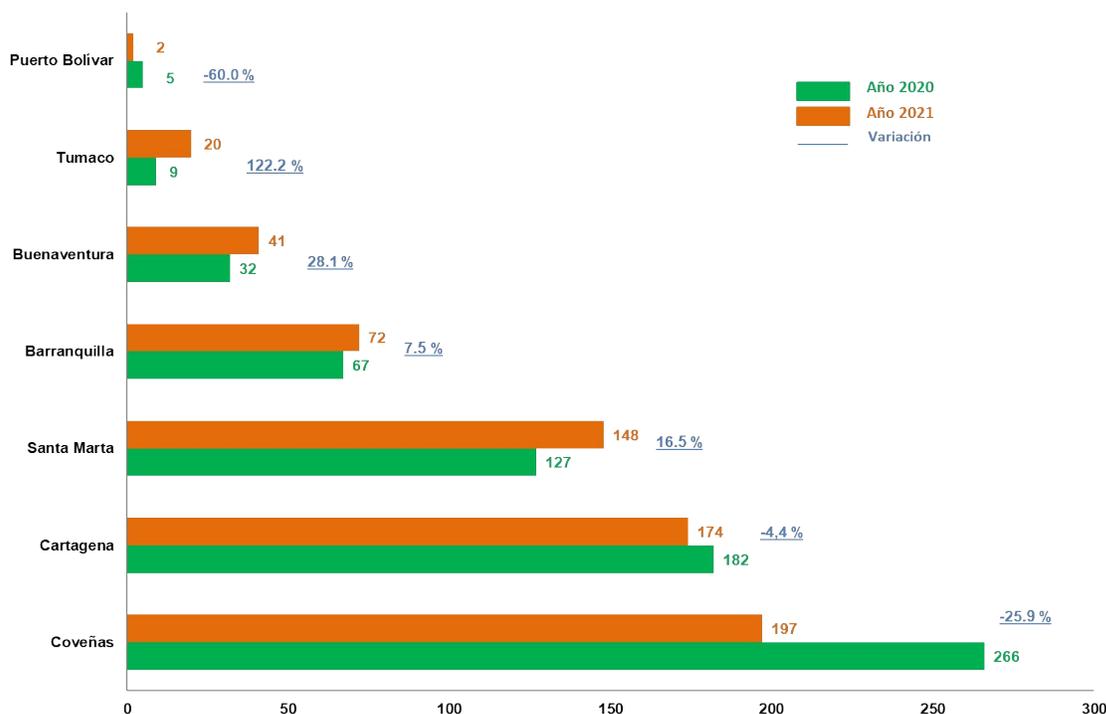


Figura 9. Cantidad de operaciones de buques tanqueros por puerto y su variación, años 2020-2021.

Nota: se excluyen buques con motivos de arribo diferentes a carga y descarga. Operaciones se refiere a recaladas o arribos de buques.

Los buques tanqueros registraron 654 operaciones durante el año 2021, con una variación negativa del 4.9 %, donde los puertos de Coveñas, Cartagena, Santa Marta, Barranquilla y Buenaventura reúnen el 96.6 % del total (Fig. 9).

Coveñas encabezó la lista de estos cinco puertos con una participación de 30.1 %, 197

operaciones en total, para un 25.9 % menos que en la vigencia anterior. Estuvo seguido de Cartagena con el 26.6 %, es decir 174 operaciones, con una variación negativa del 4.4 %; Santa Marta es el tercer puerto con mayor registro con 148 operaciones, 22.6 % del total nacional de este tipo de naves, lo cual equivale al 16.5 % más que en 2021.

Barranquilla ostenta el cuarto registro con 72 operaciones, 11 % del total nacional, 7.5 % más que la vigencia anterior.

Buenaventura obtuvo el quinto lugar en registro de buques tanqueros con 41 operaciones, 6.3 % del total nacional, un 28.1 % más que en 2021.

Tumaco, si bien tiene un registro de 20 operaciones, 3.1 % del total nacional, observa un crecimiento

del (122.2%) en las operaciones de este tipo de buques.

Para finalizar, se encuentra Puerto Bolívar con una participación del 0.3 %, 2 operaciones en el año, 3 menos que en 2020.

2.1.1.3.1 Operaciones de buques tanqueros por tamaño

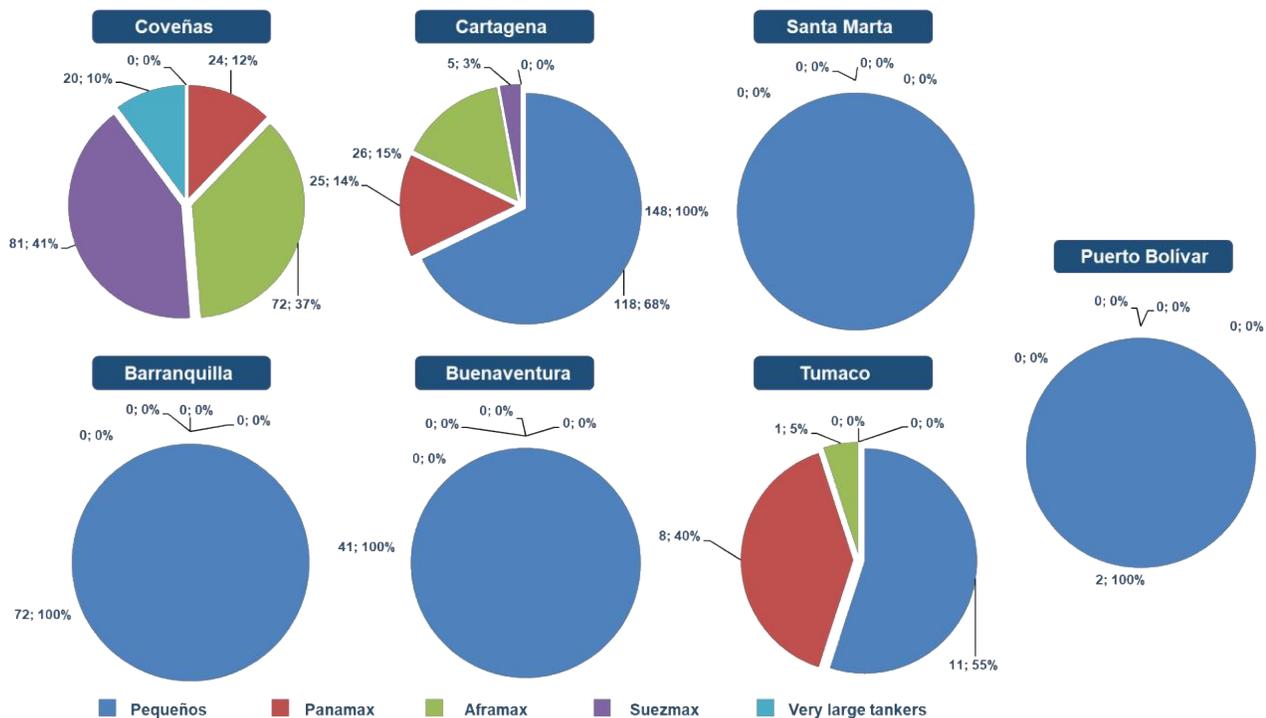


Figura 10. Participación de operaciones de buques tanqueros por tamaño en cada puerto, años 2020-2021.

Nota: se excluyen buques con motivos de arribo diferentes a carga y descarga. Operaciones se refiere a recaladas o arribos de buques.

El tamaño predominante en las operaciones de los buques tanqueros en Colombia durante 2021 fue el buque pequeño, es decir, de menos a

60 000 TPM (ver notas editoriales P. 7).

Dicho tamaño registró el 59.9 % del total nacional, con 392 operaciones que tuvieron lugar principalmente en los puertos de Santa Marta (148), Cartagena (118), Barranquilla (72) y Buenaventura (41).

Aframax fue el segundo tamaño de buque con mayor cantidad de operaciones, 99 registradas en total durante 2021, con una participación del 15.1 %. Este tipo de buque maniobró principalmente en Coveñas, con 72 operaciones, y Cartagena con 26.

Suezmax fue el tercer tamaño de buque tanquero en Colombia con alta operación, 86 en total, equivalentes al 13.1 % del total nacional, registrado principalmente en el puerto de Coveñas con 81 movimientos.

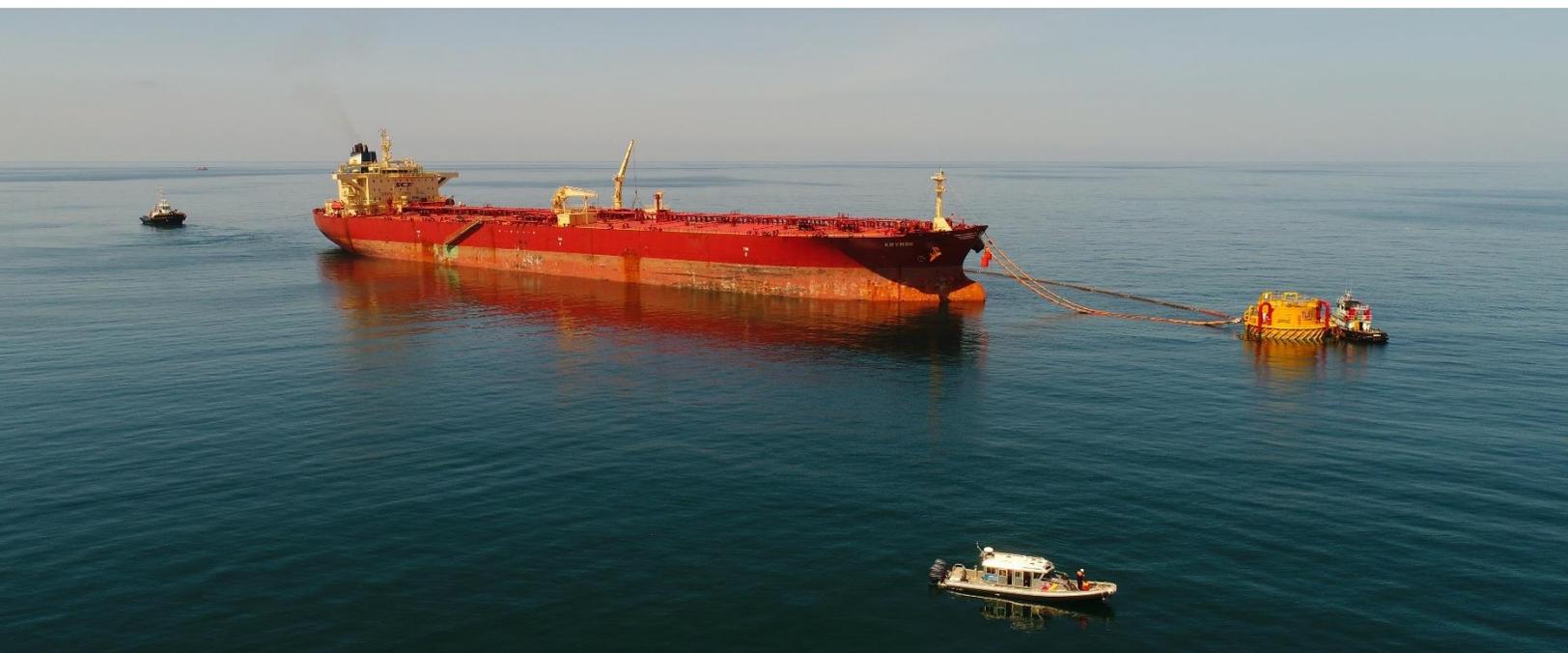
Panamax fue el cuarto tamaño en participación de las operaciones de buques tanqueros, con 57 operaciones en los puertos de

Cartagena (25), Coveñas (24) y Tumaco (8).

Por último, pero no menos importante, está el tamaño más grande del mercado very large tankers, con 20 operaciones en el puerto de Coveñas.

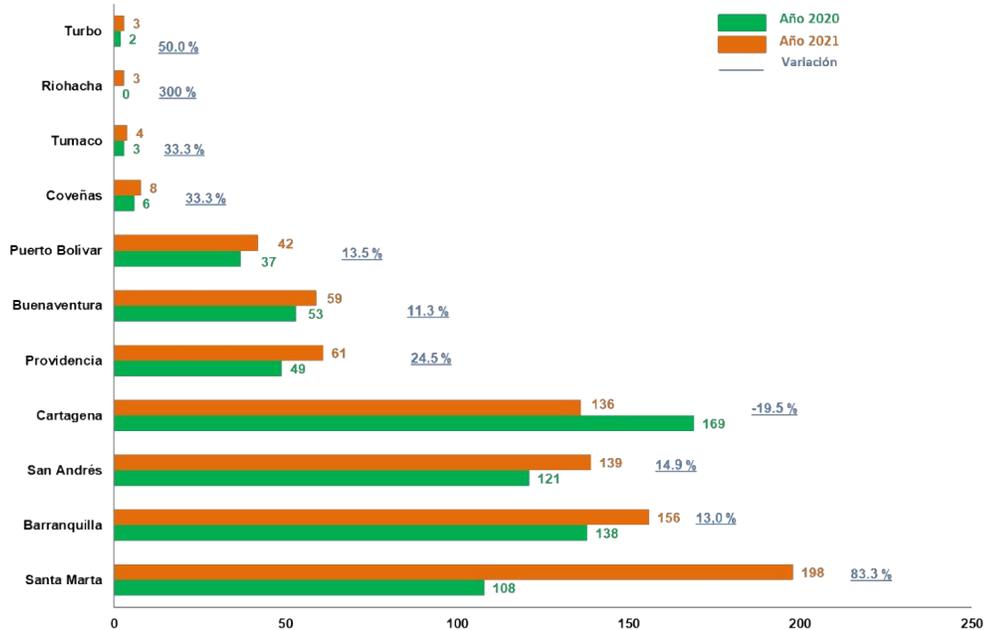
Se resalta que Coveñas presentó operaciones de los cuatro tamaños de buques más grandes, además de ser el puerto con mayor cantidad de operación de buques tanqueros (Figura 10).

En complemento, durante 2021, Coveñas fue el puerto a través del cual se exportaron 16 millones toneladas, el 76.4 % del total de carga tipo granel líquido del país, equivalente en valores FOB aproximadamente a USD 7 mil millones.



2.1.1.4 Operaciones de buques de carga general

Figura 11.



Cantidad de operaciones de buques de carga general por puerto y su variación, años 2020-2021.

Nota: se excluyen buques con motivos de arribo diferentes a carga y descarga. Operaciones se refiere a recaladas o arribos de buques.

El buque de carga general presentó durante la vigencia 2021 un total de 809 operaciones, lo que equivale al 10.1 % del total de operaciones de buques en Colombia.

El 97.8 % de las operaciones de buques de carga general se llevaron a cabo en los puertos de Santa Marta, Barranquilla, San Andrés, Cartagena, Providencia, Buenaventura y Puerto Bolívar.

Santa Marta, con 198 operaciones, participó del 24.5 % del total nacional, con una variación positiva de 83.3 % de un año a otro.

Barranquilla tuvo una participación del 19.3 %, 156 operaciones, 13 % más que en la vigencia anterior (Fig. 11).

Cartagena, con 136 operaciones, registró una

participación del 16.8 %, 19.5 % menos operaciones que en 2020.

En su lugar, San Andrés con una participación del 17.2 %, 139 operaciones, y Providencia, con 61 operaciones, participó en un 7.5 % del total nacional. Estos dos puertos tuvieron un mayor registro que en 2020, en su orden la variación fue de 14.9 % y 24.5 %.

Buenaventura participó del 7.3 % de las operaciones de buques de carga general, 59 operaciones en total, 11.3 % más que en 2020.

Puerto Bolívar, con 42 arribos, registró una participación del 5.2 % del total de operaciones de buques de carga general a nivel nacional, 13.5 % más que en 2020.

2.1.1.5 Operaciones de buques de carga rodada (Ro/Ro)

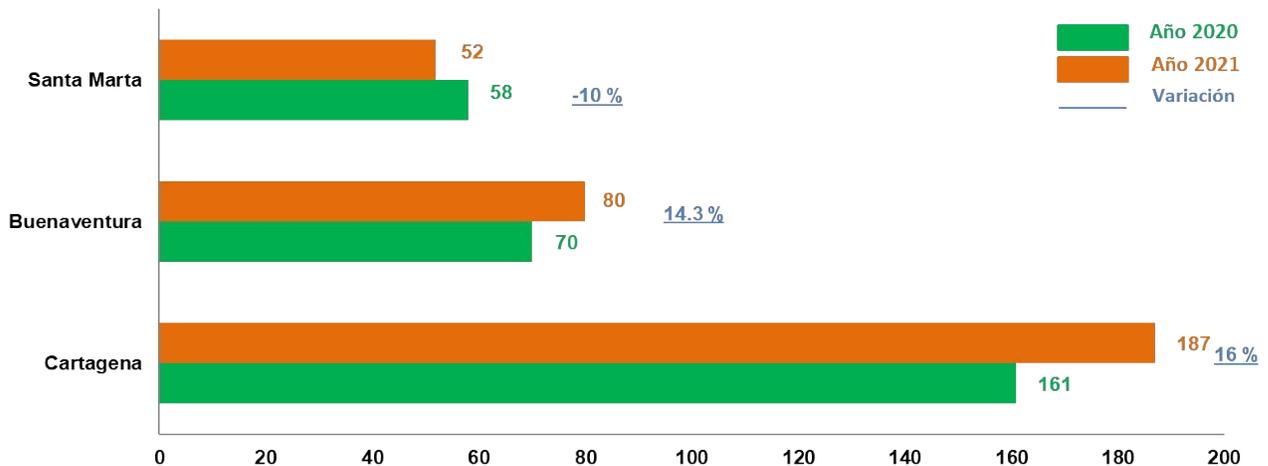


Figura 12. Cantidad de operaciones de buques de carga rodada (Ro-Ro) por puerto y su variación, años 2020-2021.

Nota: Se excluye buque con motivos de arribo diferentes a carga y descarga. Operaciones se refiere a recaladas o arribos de buques.

El buque de carga rodada o tipo Ro/Ro registró 319 operaciones en 2021, 10.4 % más que en la vigencia anterior; participando del 4 % del total de operaciones de buques de carga a nivel nacional.

Este tipo de buque arriba tradicionalmente a los puertos de Cartagena, Buenaventura y Santa Marta, dinámica que se observa en el año 2021.

Cartagena registró 187 operaciones durante la vigencia analizada, correspondiente al 58.6 % de la participación nacional, 16.1 % más que en 2020. En complemento se observa que a través de este puerto se advirtieron importaciones de vehículos de transporte privado por un importe aproximado en valores FOB de USD 1 078 millones (Fig. 12).

Buenaventura participó en el 25.1 % de las operaciones de buques de carga rodada, es decir 80 operaciones, 14.3 % más que en 2020. En términos económicos se observa que en valores FOB aproximadamente se presentaron importaciones de vehículos de transporte particular por este puerto por USD 797 millones.

Santa Marta registró 52 operaciones de buques de carga rodada en 2021, 10.3 % menos que en 2020, con ello tuvo una participación del 16.3 % del total nacional de operaciones de este tipo de buques. A su vez tuvo un valor en términos FOB de importaciones de vehículos de transporte particular de USD 390 millones, aproximadamente.

2.1.1.6 Operaciones de buques de carga refrigerada

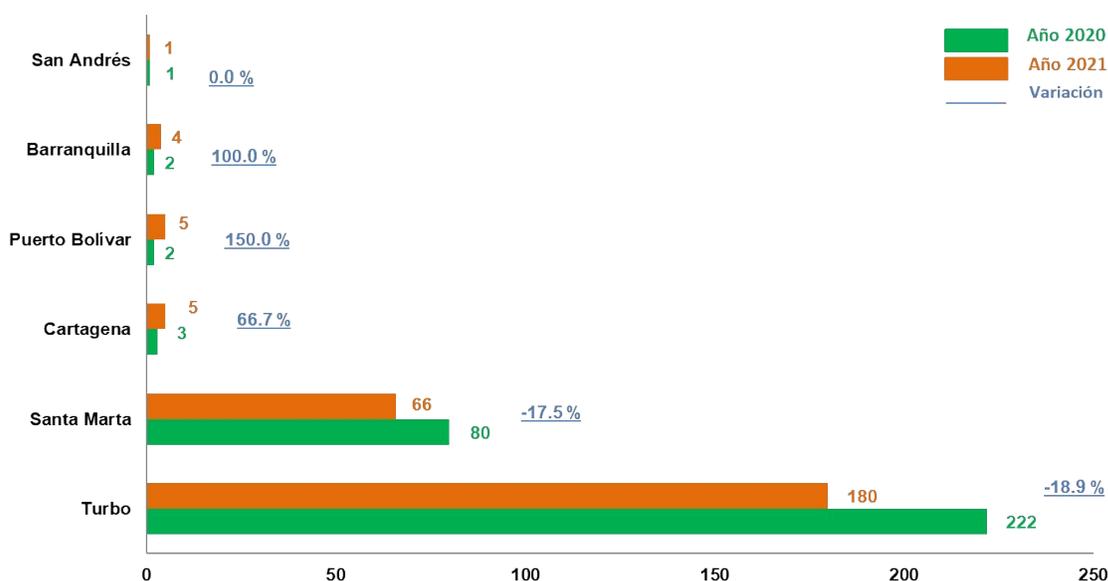


Figura 13. Cantidad de operaciones de buques de carga refrigerada por puerto y su variación, años 2020-2021.

Nota: se excluyen buques con motivos de arribo diferentes a carga y descarga. Operaciones se refiere a recaladas o arribos de buques.

Los buques de carga refrigerada fueron el sexto tipo de buque con operaciones en Colombia durante 2021, con el 3.3 % del total, es decir 261 operaciones. Registrando 15.8 % de operación por debajo de lo reportado en el año 2020.

Turbo, Santa Marta y Cartagena registraron el 96.2 % del total de operaciones de buques frigoríficos o de carga refrigerada, puertos a través de los cuales salió o ingreso carga perecedera como: carnes, pescado, vegetales, fruta y hortalizas frescas o congeladas, entre otros productos frescos.

Turbo registró 180 operaciones en el año 2021, con una participación del 69 % del total nacional, cantidad un

18.9 % por debajo del presentado en la vigencia anterior (Fig. 13).

En complemento, se encuentra el registro de carga general refrigerada en exportaciones que fue de 614 mil toneladas, por un valor FOB aproximado de USD 272 mil millones.

Santa Marta, segundo puerto de registro de buques de carga refrigerada, con 66 operaciones, tuvo una participación de 25.3 % del total nacional, 17.5 % menos que la cantidad de operaciones presentadas en el año 2020.

Cartagena, por su parte, tuvo una participación del 1.69 %, con 5 operaciones, un 66.7 % más que en la vigencia anterior.

2.1.1.7 Operaciones de buques quimiqueros

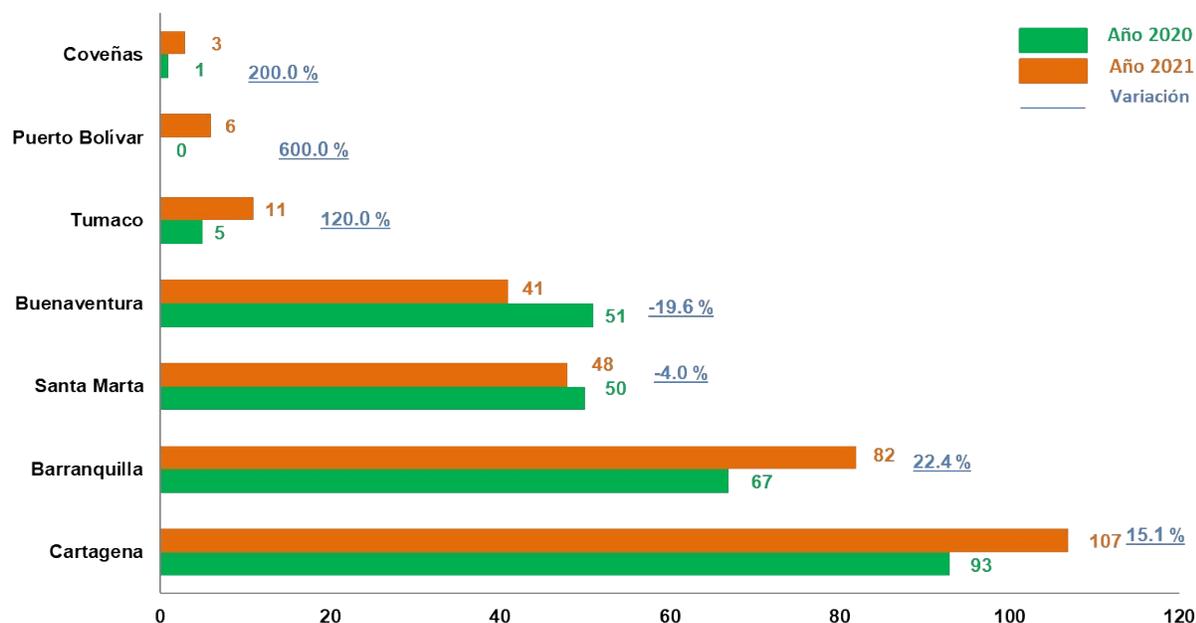


Figura 14. Cantidad de operaciones de buques quimiqueros por puerto y su variación, año 2020 – 2021.

Nota: Se excluye buque con motivos de arribo diferentes a carga y descarga. Operaciones se refiere a recaladas o arribos de buques.

Los buques quimiqueros fueron el séptimo tipo de buque con operaciones en Colombia en 2021, con el 3.7 % del total, es decir 298 operaciones, registro 11.6 % menor al presentado en el año 2020.

Cuatro puertos reúnen el 93.3 % del total de operaciones de este tipo de buques: Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura.

Cartagena registro 107 operaciones, 35.9 % del total nacional, 15.1 % más que en el año 2020 (Fig. 14).

Barranquilla presentó 82 operaciones, 27.5 % del total nacional,

22.4 % más que en la vigencia anterior.

Santa Marta tuvo 48 operaciones de buques quimiqueros, 16.1 % del total nacional, 4 % menos que en el año 2020.

Buenaventura participó del 13.8 % de operaciones de buques quimiqueros con 41 operaciones, 19.6 % menos que en la vigencia anterior.

Tumaco, Puerto Bolívar y Coveñas juntos participaron del 6.7 % de operaciones de buques quimiqueros del total nacional. En su orden reportaron 11, 6 y 3 operaciones, respectivamente.

2.1.1.8 Operaciones de buques de gas natural licuado y gas licuado de petróleo

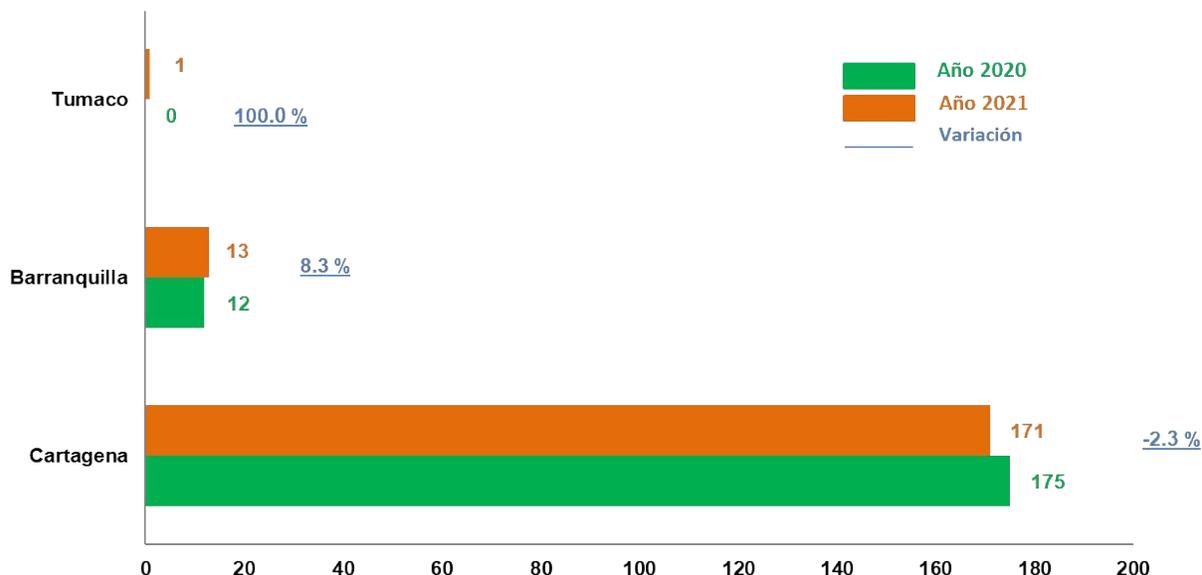


Figura 15. Cantidad de operaciones de buques GNL/GLP por puerto y su variación, años 2020-2021.

Nota: se excluyen buques con motivos de arribo diferentes a carga y descarga. Operaciones se refiere a recaladas o arribos de buques.

Durante 2021 se presentaron 185 operaciones de buques de gas natural licuado y gas licuado de petróleo, 1.1 % menos que en 2020, con una participación de las operaciones de transporte del 2.3 %.

Cartagena y Barranquilla son los puertos a los que tradicionalmente ingresan este tipo de buques, el registro en 2021 fue en su orden de 171 y 13 operaciones.

Tumaco presentó una operación en el año que correspondió a un buque que transportó 2 500 toneladas de gas licuado de petróleo (GLP), equivalentes a 1 850 000 galones de gas para suministrarlo al departamento de Nariño.

2.2 Carga movilizada en el transporte marítimo internacional

Durante el año 2021 se registró el movimiento de carga por vía marítima de más de 132 millones de toneladas, que al compararlo con el

año 2020 tuvo una disminución del 1.8 %, tras ir superando la crisis causada por el COVID-19.

En esta vigencia la cantidad de carga movilizada por concepto de exportación representó el 70.58 % del total de la carga transportada por vía marítima en Colombia.

Es fundamental para la economía del país, la exportación del granel seco (carbón) y granel líquido

(crudo), en puertos como Santa Marta, Coveñas y Puerto Bolívar.

La cantidad de carga movilizada por concepto de importación representó el 29.42 % del total de la carga transportada por vía marítima en Colombia.

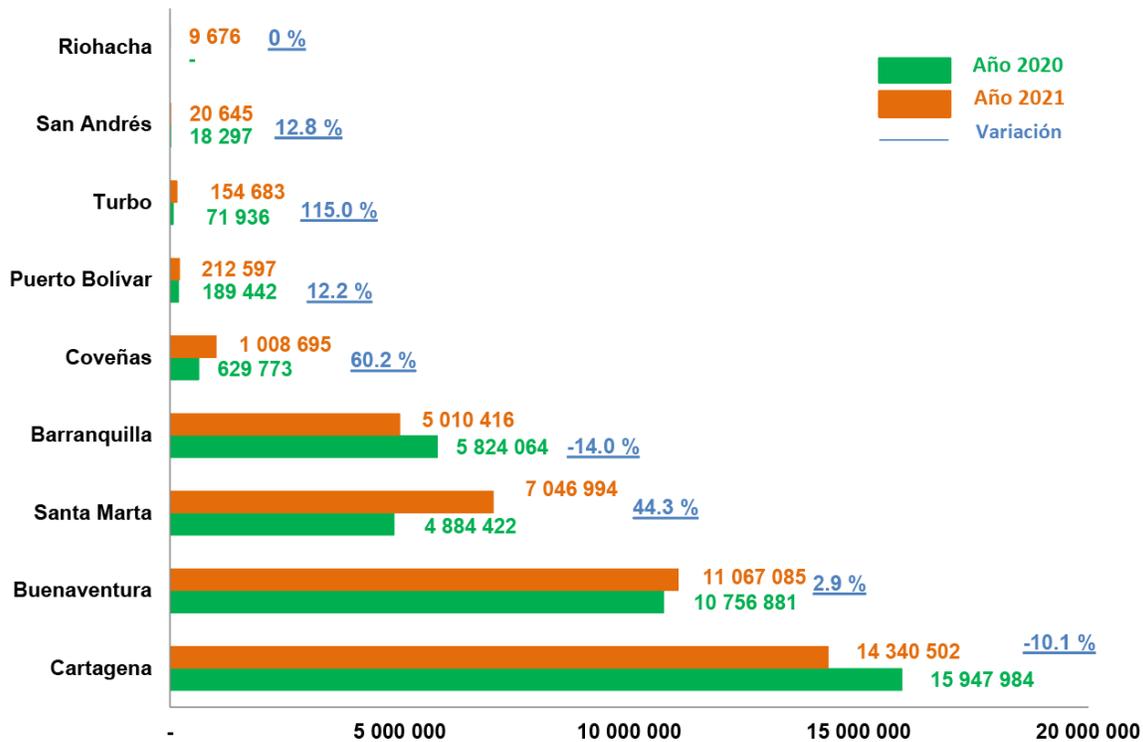


Figura 16. Carga movilizada de importaciones en el transporte marítimo internacional por puerto y su variación, años 2020-2021.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 22 de febrero de 2021. Datos en toneladas métricas.

El 96.4 % (37 464 997 t) del total de carga importada ingresó a través de los puertos de Cartagena, Buenaventura, Santa Marta y Barraquilla; carga por un valor FOB aproximado de USD 38 mil millones, es decir 99.6 % del valor total en FOB importado por el país por el modo de transporte marítimo.

Cartagena tuvo el mayor registro de carga de importación con el 36.9 % del total nacional, es decir 14 340 502 t, 10.1 % menos que en el año 2020, Figura 16. Por un valor FOB aproximado de USD 15 mil millones.

Buenaventura fue el segundo puerto en cuanto a cantidad de carga importada, con 11 067 085 t, es decir una participación del 28.5 % del total

de toneladas que llegaron al país, 2.9 % más que en la vigencia anterior, por un valor FOB aproximado de USD 13 mil millones.

Santa Marta fue el tercer puerto en cantidad de carga importada con una participación del 18.1 %, equivalente a 7 046 994 t, un 44.3 % más que en 2020. Carga por un

importe en valores FOB de aproximadamente USD 4 mil millones.

Barranquilla tuvo el cuarto mayor registro en cantidad carga importada con una participación del 12.9 % del total, 5 010 416 t, 14 % menos que en 2020, por un valor FOB aproximado de USD 4 mil millones.

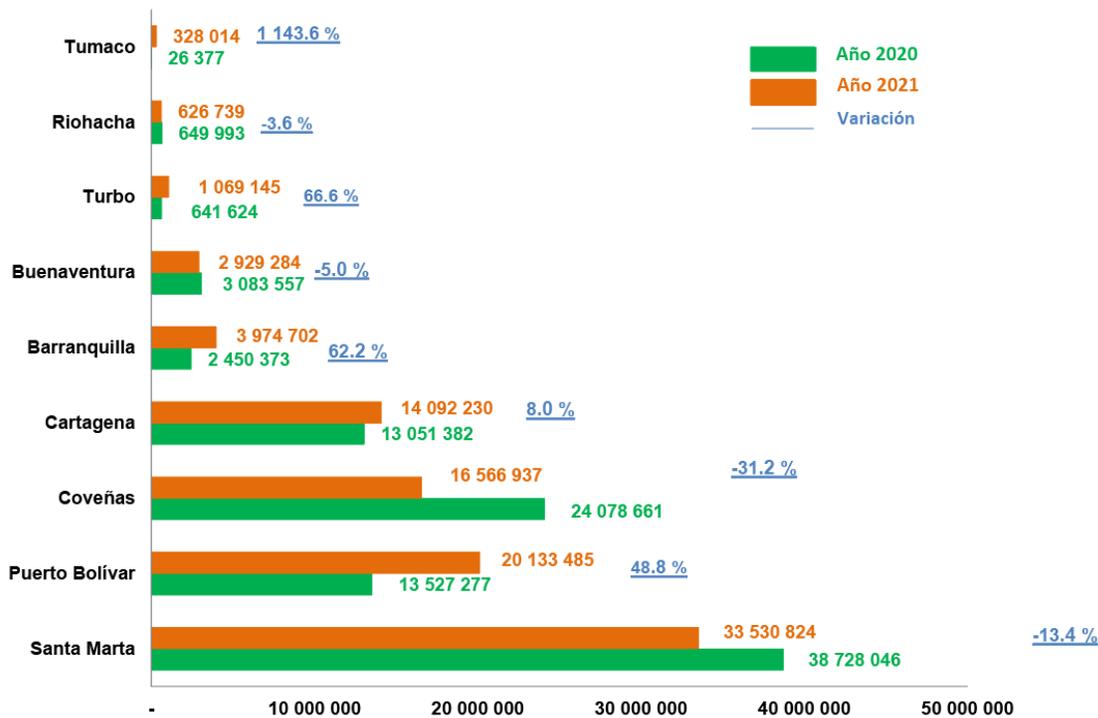


Figura 17. Carga movilizada de exportación en el transporte marítimo internacional por puerto, años 2020-2021.

Nota: Los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 22 de febrero de 2021. Datos en toneladas métricas.

El 97.8 % del total de carga exportada salió a través de los puertos de Santa Marta, Puerto Bolívar, Coveñas, Cartagena, Barranquilla y Buenaventura, es decir 91 227 462 t. Carga por un valor FOB aproximado de USD 29 mil millones, lo cual equivale al 89.4 % del valor total en FOB importado por el país por el modo de transporte marítimo.

Santa Marta fue el puerto con mayor cantidad de carga exportada con 33 530 824 t, 36 % del total de carga exportada por el modo de transporte marítimo, un 13.4 % menos que en el año 2020 (Fig. 17). Carga exportada por un valor FOB aproximado de USD 3 mil millones.

Puerto Bolívar fue el segundo puerto en cantidad de carga

exportada, con el 21.6 % del total nacional, equivalente a 20 133 485 t, 48.8 % más que el año anterior. Carga exportada por un importe en valores FOB aproximado de USD 1 800 millones.

Coveñas registró el 17.8 % del total la cantidad de carga exportada a nivel nacional, 16 566 937 t, 31.2 % menos que en 2020.

En su lugar, Cartagena por concepto de carga movilizada de exportación registró 14 092 230 t, 15.1 % del total nacional, con una variación positiva del 8.0 % en comparación con 2020, cuyo valor en términos FOB aproximado fue de USD 8 mil millones.

Barranquilla participó del 4.3 % del total de carga exportada, 3 974 702 t, 62.2 % más que en el año 2020. Dicha carga tuvo un importe aproximado de USD 245 millones.

Buenaventura, principal puerto del Pacífico colombiano, registró

2 929 283 t, 3.1 % del total de carga exportada, 5 % menos carga que en el año 2020. El importe aproximado de la carga en valores FOB fue de USD 4 mil millones.

Así las cosas, el Caribe colombiano tuvo una participación del total de carga importada del 71.5 %, que en valores FOB es aproximadamente de USD 24 mil millones. En cuanto a las exportaciones la participación fue del 96.5 %, por un importe en valores FOB aproximado de USD 28 mil millones (Tabla 2).

Ahora bien, en complemento, el Pacífico colombiano tuvo una participación del 28.5% del total de carga importada, por un valor en FOB aproximado de USD 13 mil millones. Para las exportaciones el registro fue del 3.5 % del total nacional, por un importe aproximado en valores FOB de USD 4 mil millones.

Tabla 2. Carga movilizada en el transporte marítimo internacional por subregión y su variación, años 2020-2021.

| Región | Carga movilizada importaciones | | | Carga movilizada exportaciones | | |
|---------------------------|--------------------------------|---------------------|--------------|--------------------------------|---------------------|---------------|
| | Ene-Dic 2020 | Ene-Dic 2021 | Variación | Ene-Dic 2020 | Ene-Dic 2021 | Variación |
| Caribe continental | 27 547 620.0 | 27 783 562.9 | 0.9 % | 93 127 355.4 | 89 994 062.1 | -3.4 % |
| Caribe insular | 18 297.4 | 20 645.3 | 12.8 % | 0.0 | 0.0 | 0.0 % |
| Pacífico | 10 756 880.9 | 11 067 085.2 | 2.9 % | 3 109 933.7 | 3 257 297.4 | 4.7 % |
| Total | 38 322 798.3 | 38 871 293.4 | 1.4 % | 96 237 289.1 | 93 251 359.4 | -3.1 % |

Nota: Caribe insular hace referencia solamente a San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

2.2.1 Carga movilizada por el puerto de Santa Marta

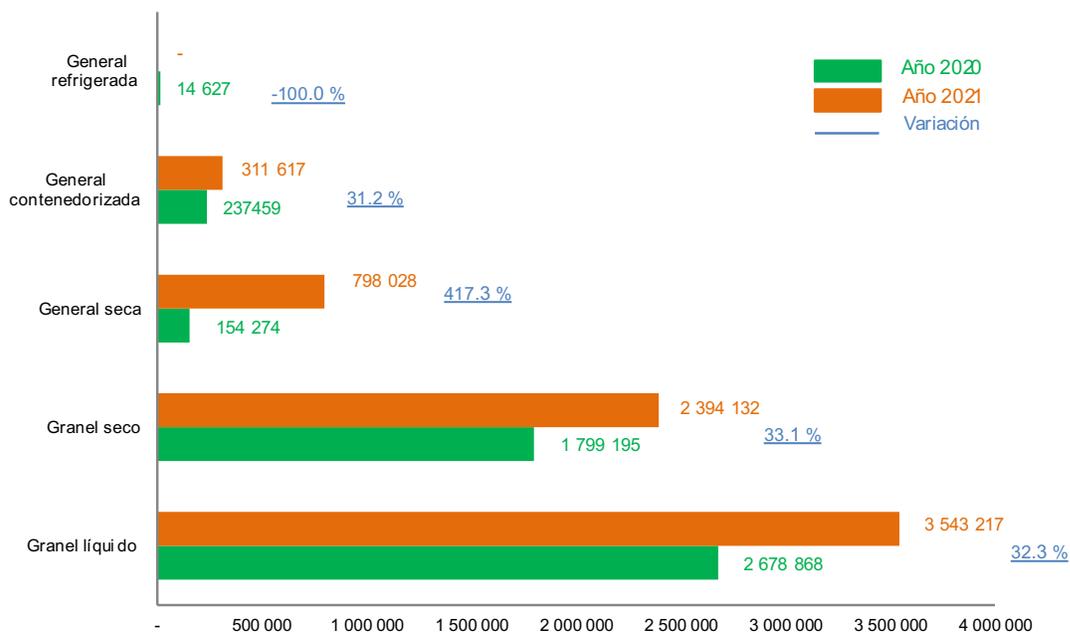


Figura 18. Carga movilizada de importación por el puerto de Santa Marta por tipo carga y su variación, años 2020-2021.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 22 de febrero de 2021. Datos en toneladas métricas.

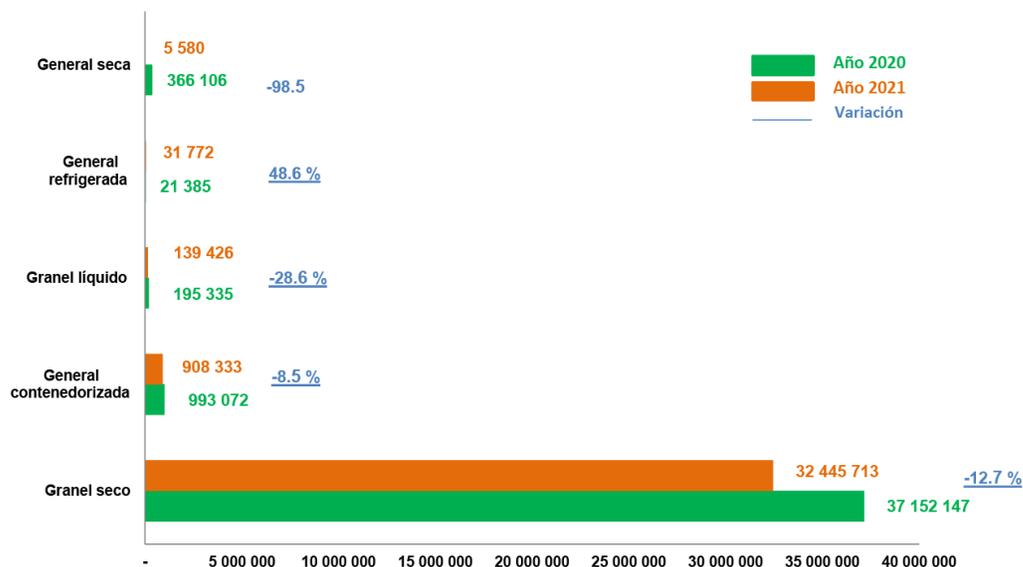


Figura 19. Carga movilizada de exportación por el puerto de Santa Marta por tipo de carga y su variación, años 2020-2021.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 22 de febrero de 2021. Datos en toneladas métricas.

El puerto de Santa Marta, que incluye Ciénaga, en el año 2021 fue el puerto con el mayor registro en cuanto a toneladas de carga exportada, 33 530 824 t, correspondientes al 36 % del total nacional, un 13.4 % menos que en el año 2020. El 96.8 % de la carga fue de tipo granel seco, 32 445 713 t, con una variación negativa del 12.7 %, es decir 4 millones de toneladas menos (Fig. 19), en razón a la exportación principalmente de carbón, por un valor FOB aproximado de USD 2 500 millones, un 58.4 % del valor FOB total exportado de carbón por el país.

Según el Informe de Transporte Marítimo 2021 de la Unctad, Colombia participa del 5 % del mercado mundial de carbón (hulla térmica).

En materia de importaciones, Santa Marta registró 7 046 994 t, con una participación del 18.1 % del total de carga importada por el país, 44.3 % más que en 2020.

El granel líquido fue el principal tipo de carga importada por el puerto, 50.3 % del total del puerto; la carga a granel seco 34.0 %, general seca 11.3 % y general contenedorizada 4.4 %. Durante 2021 el puerto de Santa Marta no registró ingreso de carga refrigerada (Fig. 18).

Los productos importados más representativos fueron: refinados de petróleo (combustibles) con un peso de 3 543 217 t y un valor FOB aproximado de USD 2 mil millones, y productos agrícolas, con un peso de 2 274 316 t y un valor FOB de USD 645 mil, aproximadamente.



2.2.2 Carga movilizada por el puerto de Puerto Bolívar

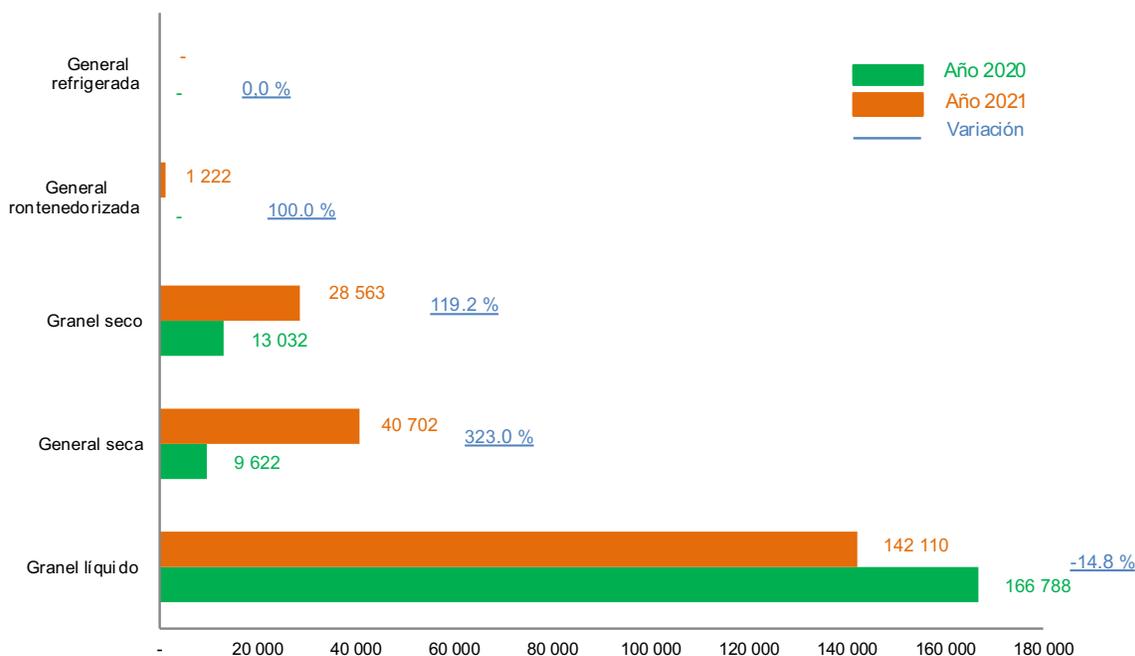


Figura 20. Carga movilizada de importación por el puerto de Puerto de Bolívar por tipo carga y su variación, años 2020-2021.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80% de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al de febrero de 2021. Datos en toneladas métricas.

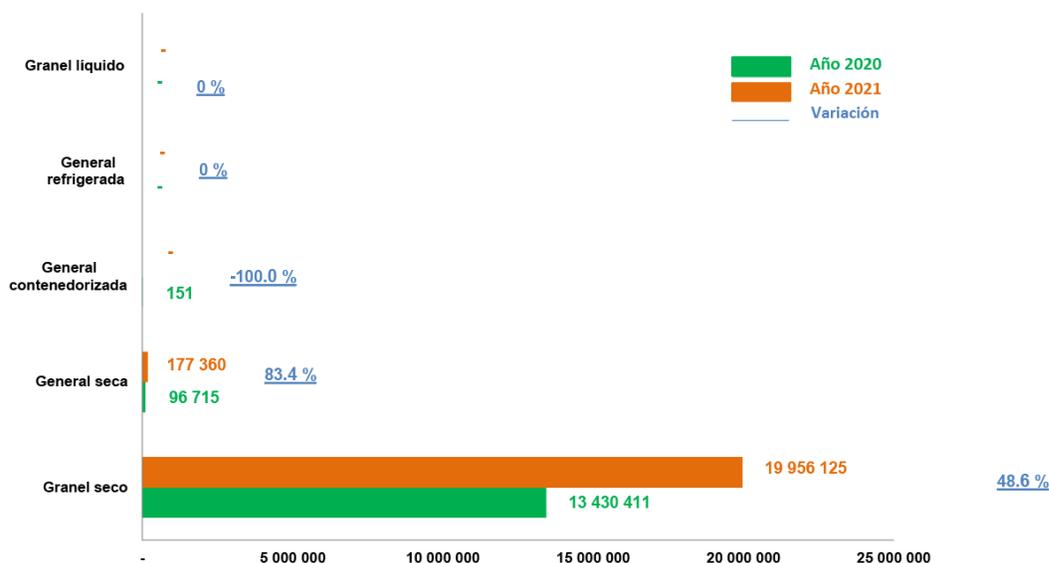


Figura 21. Carga movilizada de exportación por el puerto de Puerto de Bolívar por tipo de carga y su variación, años 2020-2021.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 22 de febrero de 2022. Datos en toneladas métricas.

Puerto Bolívar se destaca por ser un puerto con vocación de exportación de carbón. En el año 2021 tuvo el segundo mayor registro en cantidad de carga exportada con 20 133 485 t, 21.6 % del total de carga exportada, 48.8 % más que en 2020.

Por tal razón su principal tipo de carga exportada es la carga granel seco, con el 99.1 % del total de carga exportada por el puerto, 19 956 125 t, por un valor FOB aproximado de USD 1 700 millones, 40 % del valor total de las exportaciones de carbón registradas en la vigencia analizada (Fig. 21).

En lo que corresponde a la carga importada, el puerto reportó 212 597 t, 0.5 % del total de carga

importada por el país, un 12.2 % más que en el año 2020.

La carga importada fue especialmente carga tipo granel líquido, con el 66.8 % del total de carga importada por el puerto. La carga general seca tuvo una participación del 19.1 %, 40 702 t; el granel seco, 13.4 %, 28 563 t, y general contenedorizada, 0.6 %, 1 222 t (Fig. 20).

Los productos importados más representativos fueron productos químicos, con 39 mil toneladas, por un valor FOB aproximado de USD 12 millones, y refinados de petróleo (combustibles), con un peso de 198 mil ton y un valor FOB aproximado de USD 118 millones.



2.2.3 Carga movilizada por el puerto de Coveñas

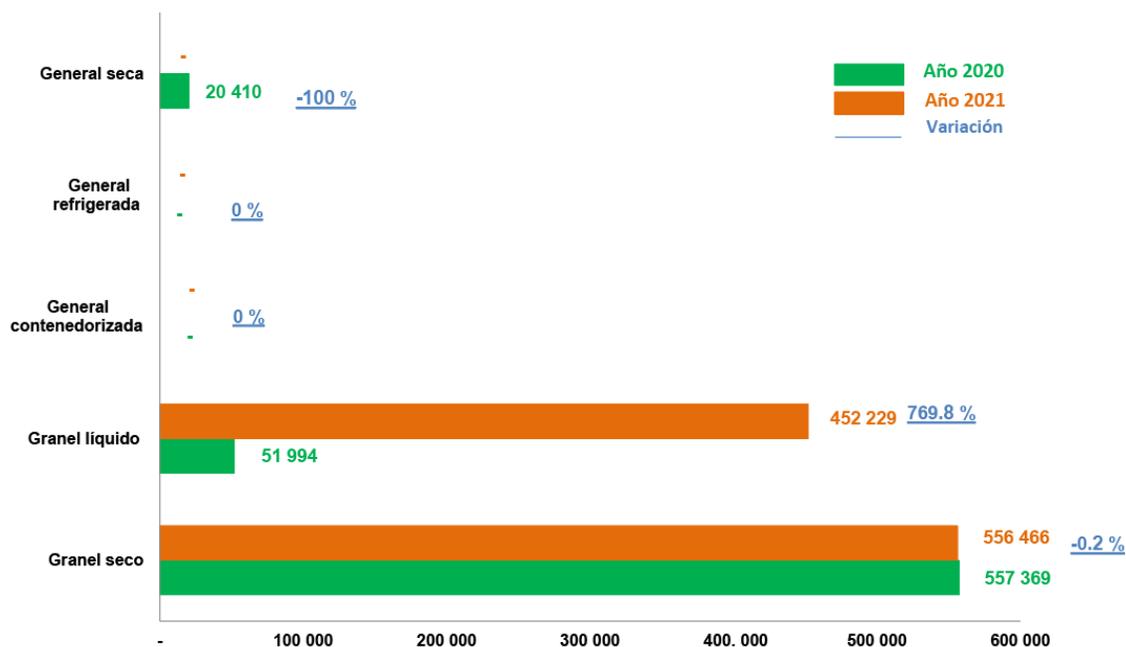


Figura 22. Carga movilizada de importación por el puerto de Coveñas por tipo carga y su variación, años 2020-2021.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 22 de febrero de 2021. Datos en toneladas métricas.

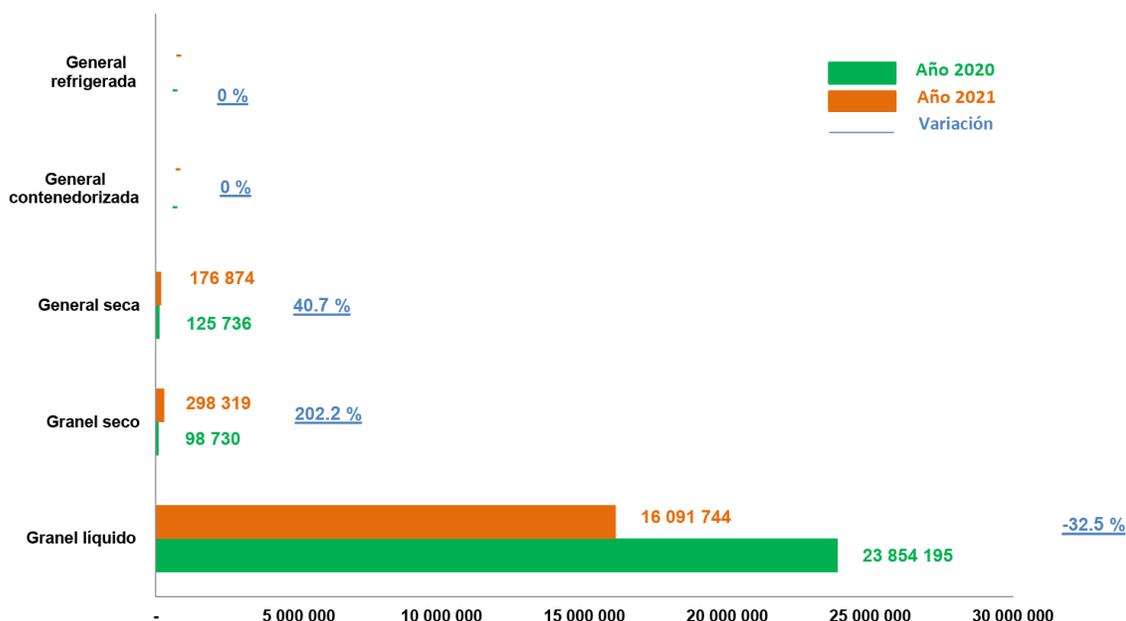


Figura 23. Carga movilizada de exportación por el puerto de Coveñas por tipo de carga y su variación, años 2020-2021.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 22 de febrero de 2021. Datos en toneladas métricas.

Coveñas en el año 2021 fue el tercer puerto con el mayor registro en cantidad de carga exportada, en cuanto a toneladas de carga exportada se ocupó del 17.8 % del total nacional, 16 566 927 t, un 31.2 % menos que en el año 2020.

El 97.1 % de la carga fue tipo granel líquido, 16 091 744 t, con una variación negativa del 32.5 %, es decir 4 millones de toneladas menos (Fig. 23), en razón a la exportación principalmente de petróleo por un valor FOB aproximado de USD 7 200 millones, correspondiente a un 66.4 %

del valor FOB total exportado por el país.

En importaciones registró 1 008 695 t, con una participación del 2.6 % del total de carga importada por el país, 60.2 % más que en 2020.

La carga importada se constituyó en dos tipos de carga: granel seco, 55.2 %, 556 466 t, un 0.2 % menos que la vigencia anterior, y granel líquido, 44.8 %, 452 229 t, valor 8 veces mayor a la registrado en el año 2020 (Fig. 22).

2.2.4 Carga movilizada por el puerto de Cartagena

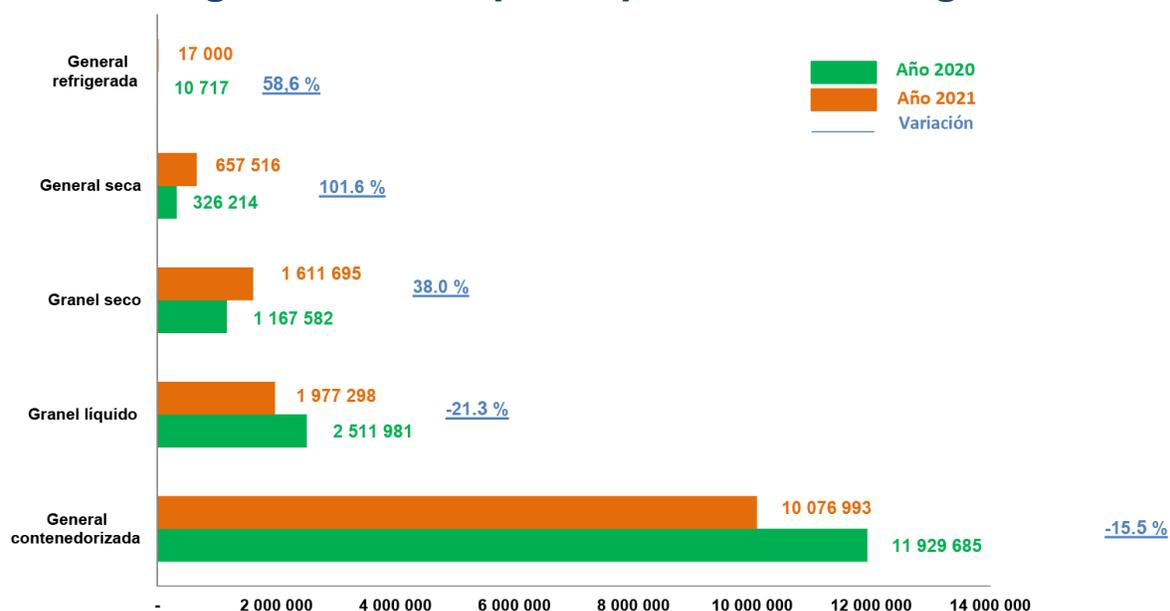


Figura 24. Carga movilizada de importación por el puerto de Cartagena por tipo carga y su variación, años 2020-2021.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 22 de febrero de 2021. Datos en toneladas métricas.

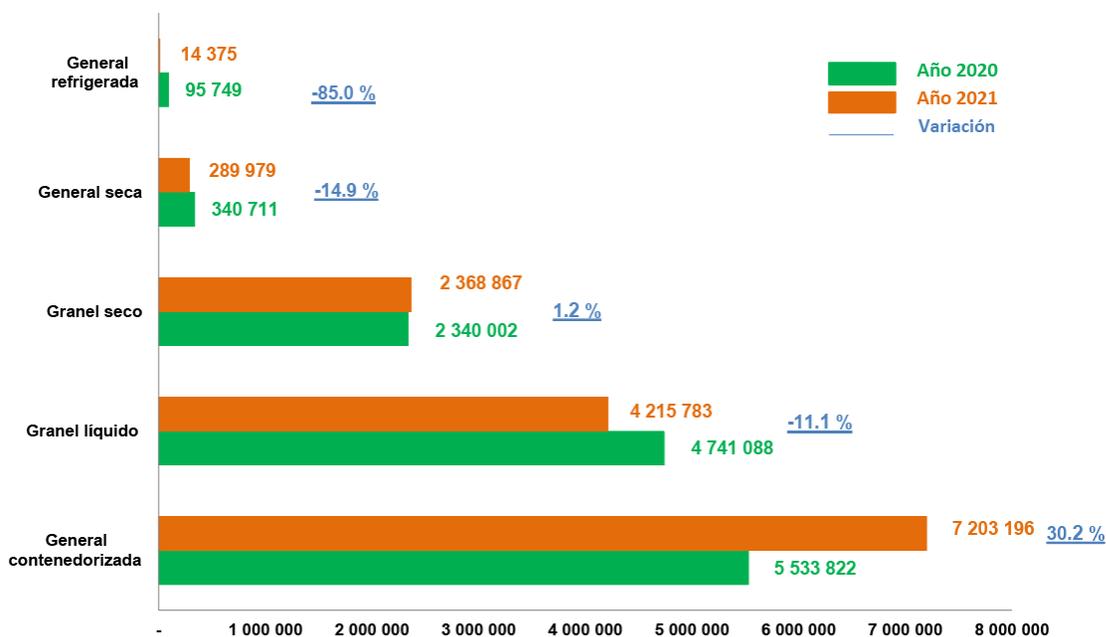


Figura 25. Carga movilizada de exportación por el puerto de Cartagena por tipo de carga y su variación, años 2020-2021.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 22 de febrero de 2021. Datos en toneladas métricas.

El 21.5 % del total de carga movilizada por el modo de transporte marítimo, 28 432 701 t, se registró a través del puerto de Cartagena, por un valor FOB aproximado de USD 35 mil millones.

Exportaciones por un valor FOB aproximado de USD 20 mil millones, 14 092 200 t, compuestas en su mayoría por carga contenedorizada con el 51.1 % del puerto, 7 203 196 t, 30.2 % más que en el año 2020. Carga granel líquido con el 29.9 %, 4 215 783 t, 11.1 % menos que en el año anterior, y granel seco, 16.8 %, 2 368 867 t, con una variación positiva del 1.2 % (Fig. 25)

Los productos que se exportan por el puerto son diversos, van desde crudo y gas, carbón, productos alimenticios, productos agropecuarios papel y sus productos, otros minerales, entre otros.

Importaciones por un valor FOB aproximado de USD 15 mil millones, 14 340 502 t, compuestas en su mayoría por: carga general contenedorizada, 70.3 %, 10 076 993 t, 15.5 % menos que en el año 2020; granel líquido 13.8 %, 1 977 298 t, 21.3 % menos que en la vigencia anterior, y granel seco, 11.2 %, 1 611 695 t, con una variación positiva de 38 % (Fig. 24).

Los productos importados más representativos fueron: productos para el agro 1 326 631 t, por un valor FOB aproximado de USD 500 millones; refinados de petróleo (combustibles) con un peso de 1 131 779 t y un valor FOB aproximado de USD 830 millones; productos alimenticios, 1 076 291 t, por un valor FOB aproximado de USD 1 650 millones; petróleo y gas, 318 056 t, por un valor FOB aproximado de USD 158 millones, entre otros como papel y

cartón, vehículos, material de transporte, bebidas, minerales, tabaco, textiles y prendas de vestir.

2.2.5 Carga movilizada por el puerto de Buenaventura

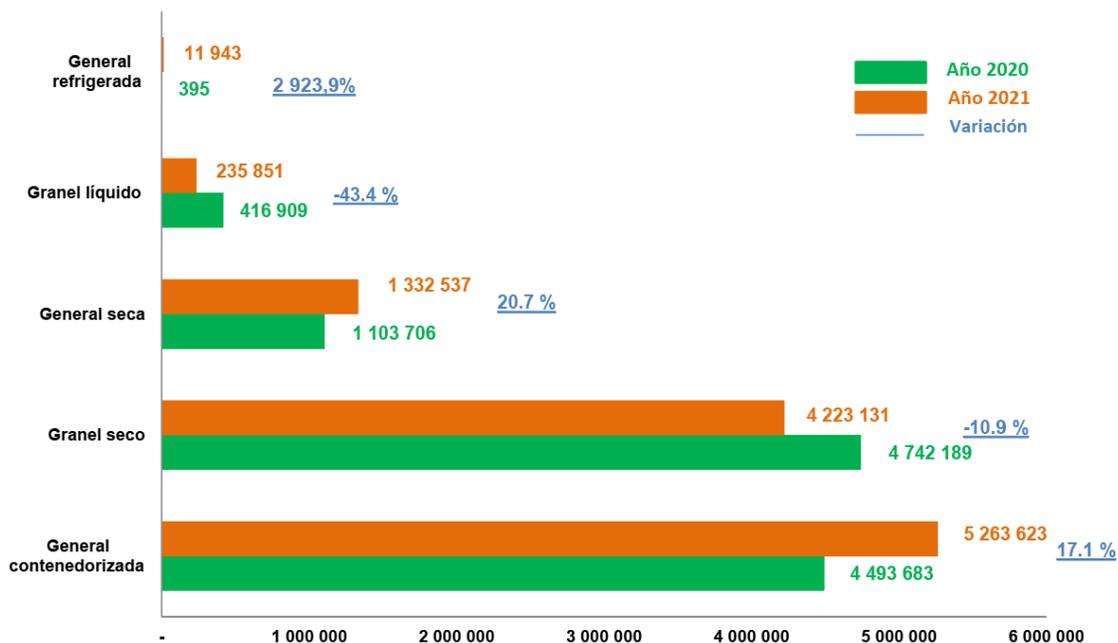


Figura 26. Carga movilizada de importación por el puerto de Buenaventura, por tipo carga y su variación, año 2020 - 2021.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 22 de febrero de 2021. Datos en toneladas métricas.



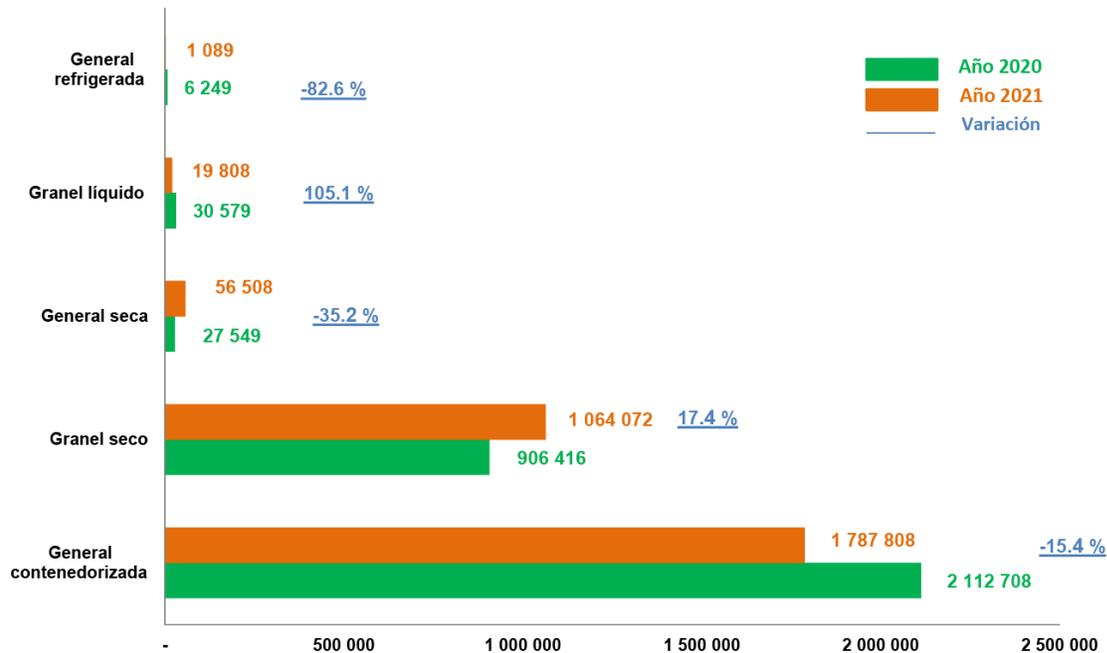


Figura 27. Carga movilizada de exportación por el puerto de Buenaventura por tipo de carga y su variación, años 2020-2021.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 22 de febrero de 2021. Datos en toneladas métricas.

Buenaventura reunió en el año 2021 el 10.6 % del total de carga movilizada por el modo de transporte marítimo, 13 996 369 t, por un valor FOB aproximado de USD 14 mil millones.

Importaciones por un valor FOB aproximado de USD 13 mil millones, 11 067 085 t, compuestas en su mayoría por: carga general contenedorizada, 47.6 %, 5 263 623 t, 17.1 % más que en el año 2020; granel seco, 38.2 %, 4 223 131 t, con una variación negativa de 10.9 %; general seca, 12 %, 1 332 537 t, 20.7 % más que en la vigencia anterior, y granel líquido, 2.1 %, 235 851 t, 43.4 % menos que en el año 2020 (Fig. 26).

Los productos importados más representativos fueron: productos para el agro 3 640 217 t, por un valor FOB aproximado de USD 1 200

millones; químicos industriales, 2 443 825 t, por un valor FOB aproximado de USD 2 mil millones, y productos alimenticios, 1 262 792 t, por un valor FOB de USD 1 200 millones, entre otros como: papel y cartón, vehículos, material de transporte, bebidas, minerales, refinados de petróleo (combustible), derivados de petróleo, tabaco, textiles y prendas de vestir.

Exportaciones por un valor FOB USD 4 mil millones aproximadamente, 2 929 284 t, compuestas en su mayoría por carga general contenedorizada, con el 61 % del puerto, 1 787 808 t, 15.4 % menos que en el año 2020; carga granel seco, 36.3 %, 1 064 072 t, con una variación positiva del 17.4 %; general seca con el 1.9 %, 56 508 t, el doble de la carga registrada el año anterior (Fig. 27).

Los productos que se exportan por el puerto son productos alimenticios, 1 152 285 t, por un valor en precios FOB de USD 2 500 millones aproximadamente; carbón,

753 465 t, por un valor FOB de USD 73 mil millones, y otros como: minerales, maquinaria, derivados del petróleo, papel y sus productos, entre otros.



2.2.6 Carga movilizada por el puerto de Barranquilla

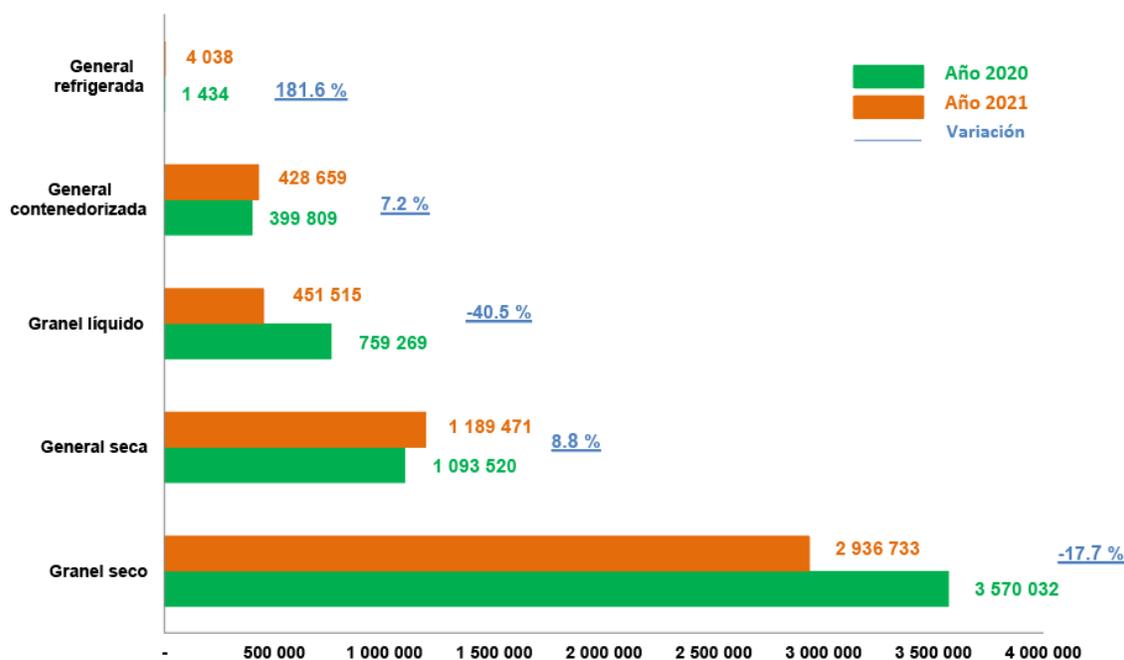


Figura 28. Carga movilizada de importación por el puerto de Barranquilla por tipo carga y su variación, años 2020-2021.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 22 de febrero de 2021. Datos en toneladas métricas.

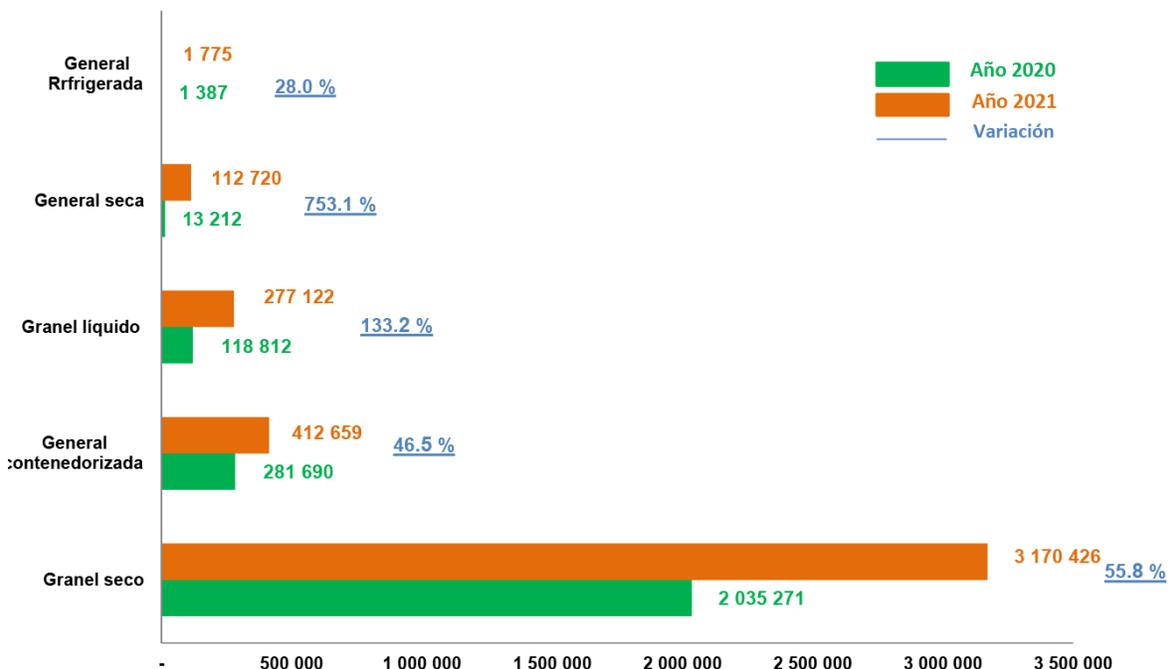


Figura 29. Carga movilizada de exportación por el puerto de Barranquilla, por tipo de carga y su variación, año 2020 – 2021.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 22 de febrero de 2021. Datos en toneladas métricas.

Barranquilla en el año 2021 movilizó por vía marítima 8 985 118 t, 6.8 % del total nacional de carga sujeta del comercio exterior del país, de las cuales 5 010 416 t corresponden a importaciones, 14 % menos que en el año 2020. En donde el granel seco fue el principal tipo de carga, 2 936 735 t, 58.6 % del total de carga importada, 17.7 % menos que la vigencia anterior.

Así como la carga general contenedorizada, 428 659 t, 8.6 % del total de carga salida por el puerto, 7.2 % más que el año anterior.

Principalmente se importan productos para el agro, con un valor FOB aproximado de USD 576 millones, 1 965 578 t, y metálicas básicas de hierro y acero con 1 647 746 t, por un valor FOB USD de 1 200 millones, aproximadamente. Así

como químicos industriales, minerales, refinados de petróleo (combustibles), entre otros.

Para el caso de las exportaciones, el puerto registró 3 974 702 t, principalmente, carga granel seco, 79.8 % del total de puerto, 3 170 426 t, 55.8 % más que en el año 2020, y carga general contenedorizada, 412 659 t, 10.4 % del total de carga del puerto, 46.5 % más que en la vigencia anterior (Fig. 29).

Los productos más exportados corresponden a derivados de petróleo, 3 millones de toneladas, con un valor FOB aproximado de USD 900 millones. Productos alimenticios con 194 millones de toneladas, con un valor FOB de USD 274 millones, aproximadamente, entre otros productos.



2.2.7 Carga movilizada por el puerto de Riohacha

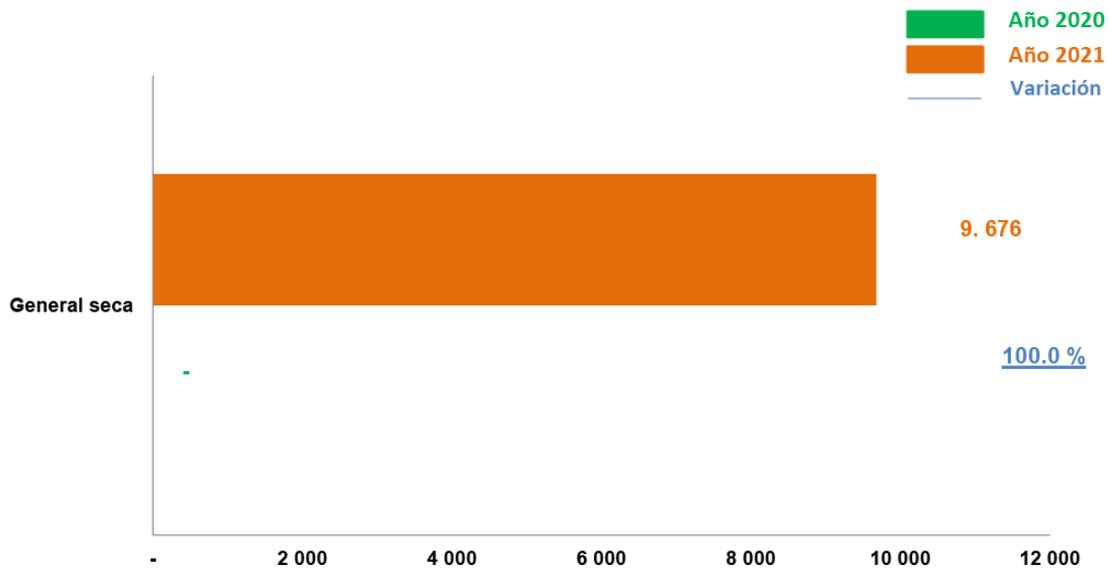


Figura 30. Carga movilizada de importación por el puerto de Riohacha por tipo carga y su variación, años 2020-2021.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 22 de febrero de 2021. Datos en toneladas métricas.

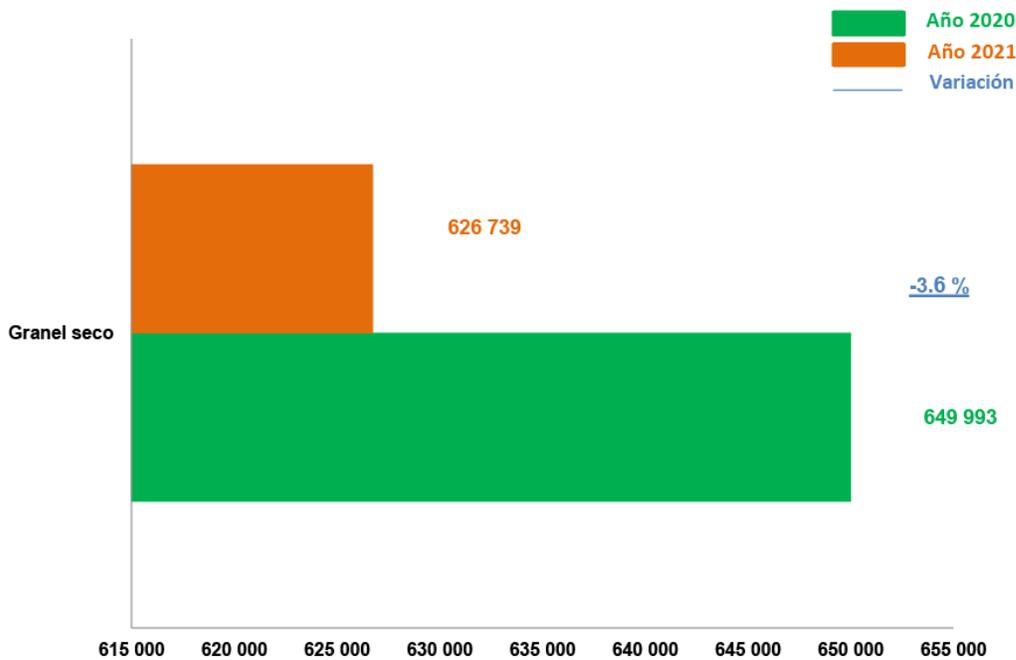


Figura 31. Carga movilizada de exportación por el puerto de Riohacha, por tipo de carga y su variación, años 2020-2021.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 22 de febrero de 2021. Datos en toneladas métricas.

Riohacha guarda una dinámica en su proporción a la observada en puertos como Santa Marta y Puerto Bolívar. Es así como en el año 2021 presentó exportaciones de granel seco por 626 739 t, 3.6 % menos que en 2020, carbón básicamente (Fig. 31).

Ahora bien, para el caso de las importaciones, las 9 676 t registradas corresponden a carga general seca (Fig. 30).



2.2.8 Carga movilizada por el puerto de Turbo

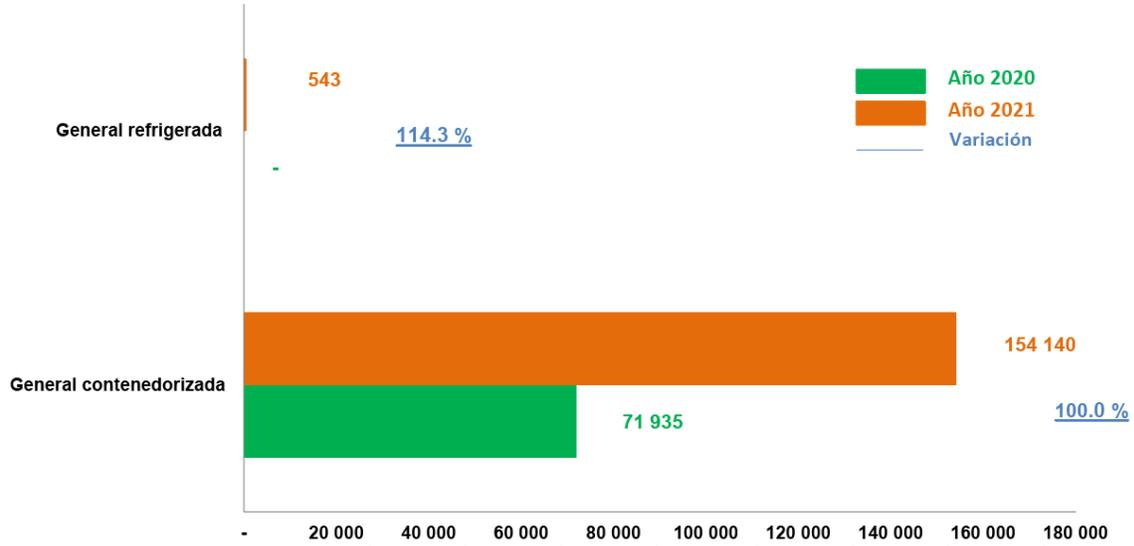


Figura 32. Carga movilizada de importación por el puerto de Turbo por tipo carga y su variación, años 2020-2021.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 22 de febrero de 2021. Datos en toneladas métricas.



Figura 33. Carga movilizada de exportación por el puerto de Turbo por tipo de carga y su variación, años 2020-2021.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al ___ de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al de febrero de 2022. Datos en toneladas métricas.

Turbo se caracteriza por las exportaciones de productos agropecuarios, en especial el banano fresco tipo cavendish valery y bocadillo.

En ese orden de ideas, el mayor registro de carga movilizada por vía marítima a través del puerto, en el año 2021, fue para la carga exportada con 1 069 145 t, el 99.6 % del total del puerto; 454 040 t para la carga tipo general contenedorizada y 614 478 t, 0.4 %, para la carga tipo general

refrigerada. Cantidad de carga casi del doble del registro del año 2020, por un valor FOB aproximado de 474 millones (Fig. 33).

Para el caso de las importaciones se presentó un valor de 154 683 t, 99.6 % general contenedorizada, el doble del registro de la vigencia anterior. Los productos importados son: textiles, prendas de vestir, minerales, papel y sus productos, entre otros.



2.2.9 Carga movilizada por el puerto de Tumaco

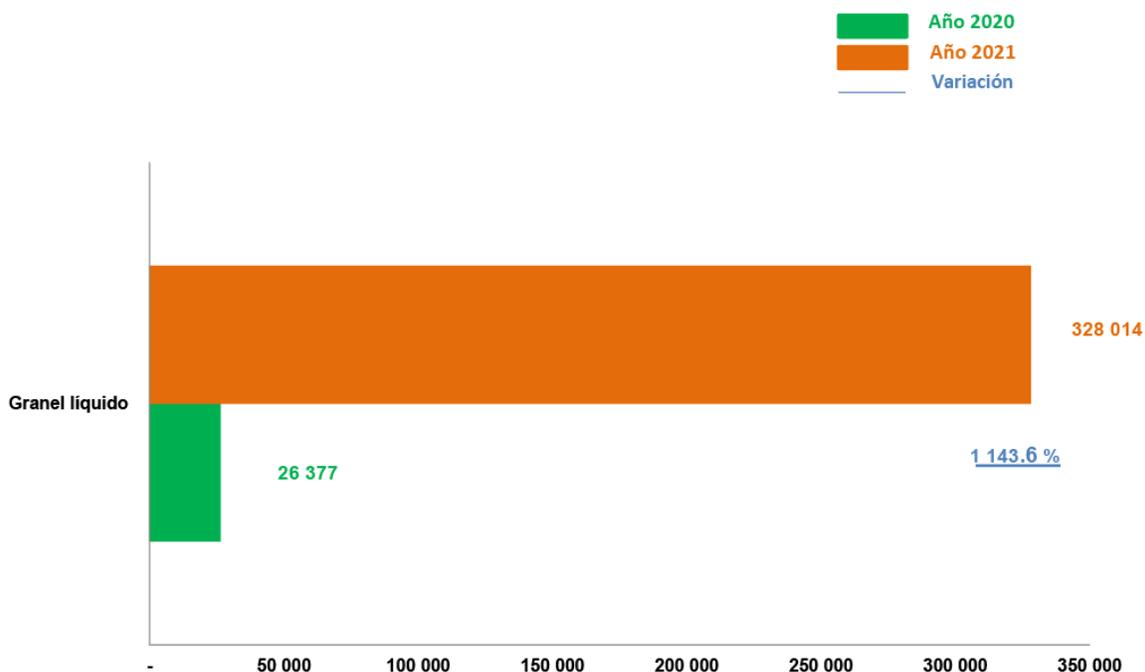


Figura 34. Carga movilizada de exportación por el puerto de Tumaco por tipo de carga y su variación, años 2020-2021.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 22 de febrero de 2021. Datos en toneladas métricas.

Tumaco presenta básicamente carga en exportación, para el año 2021 el mayor número de toneladas exportadas fue 328 014 t de granel líquido, correspondiente a crudo básicamente, por un valor FOB aproximado de USD 142 millones (Fig. 34).

Este puerto registró también el movimiento de un buque de gas natural licuado de petróleo para la importación de gas, registrado por la DIAN bajo el CIU refinería de petróleo con una cantidad de 2 500 t, equivalente a 1 850 000 gal de gas para suministrarlo al departamento de Nariño, por un valor FOB aproximado de USD 1 652 millones.

2.2.10 Carga movilizada por el puerto de San Andrés

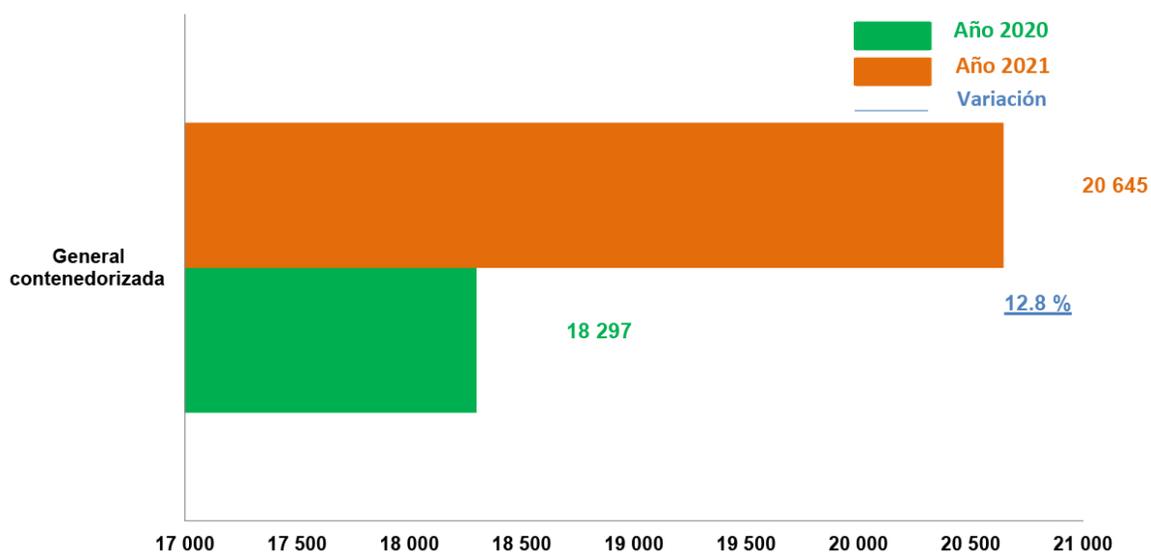


Figura 35. Carga movilizada de importación por el puerto de San Andrés por tipo carga y su variación, años 2020-2021.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 22 de febrero de 2021. Datos en toneladas métricas.

San Andrés en el año 2021 contó con un registro en importación de 20 645 t por un valor FOB de 1 800 millones, aproximadamente.

El tipo de carga registrada fue general contenedorizada, principalmente maquinaria entre otros productos (Fig. 35).

2.3 Operaciones de buques de transporte marítimo internacional de pasajeros

A diferencia de la vigencia 2020, que tuvo los primeros tres meses del año en funcionamiento del transporte de pasajeros sin COVID-19, en el periodo 2021 el año completo transcurrió a la espera de la aplicación del antídoto para superar la pandemia.

Es así como hasta agosto de 2021 se inicia la reactivación del transporte de pasajeros. Escenario en

el cual se presentaron en el año 2021 la operación de quince (15) buques con razón de arribo a turismo y aprovisionamiento, registrando una variación negativa de 85.3 %, lo que equivale a 87 buques menos con relación al año 2020.

Para el caso de Tumaco no hubo movimiento transfronterizo de Colombia a Ecuador, ni viceversa.

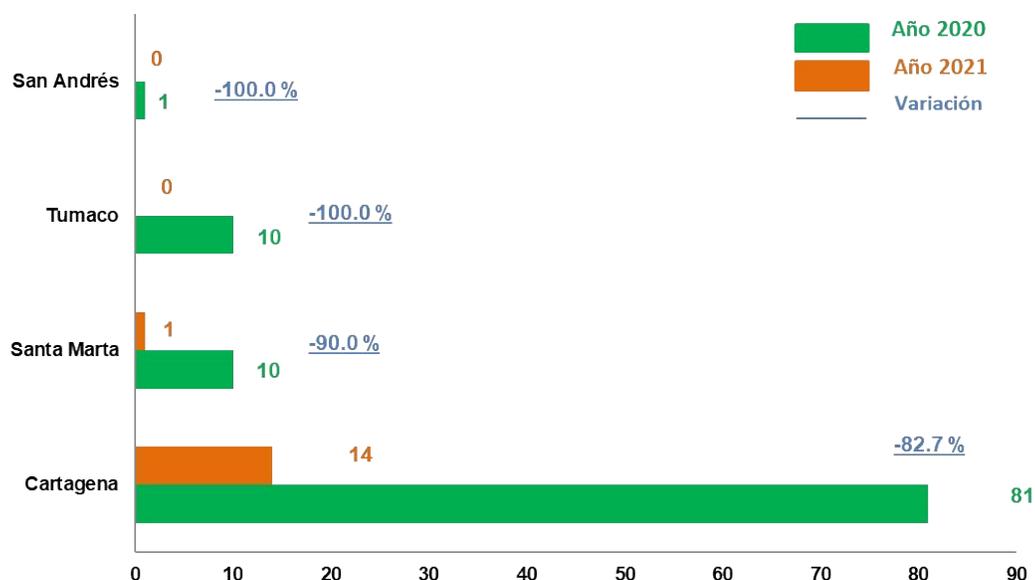


Figura 36. Operaciones de buques de transporte marítimo internacional de pasajeros y su variación, años 2020-2021.

Nota: se excluyen tres embarcaciones de arribo a San Andrés y una a Cartagena.
Se excluyen buques con motivos diferentes de arribo a turismo y aprovisionamiento.

2.3.1 Operaciones de buques de transporte marítimo internacional de cruceros

La industria del turismo, sector fuertemente afectado por la pandemia del COVID-19, durante el año 2021 tuvo una leve recuperación presentando en Colombia 14 recaladas (Fig. 37) de buques cruceros con 10 552 turistas (Fig. 38) en los puertos de Cartagena y Santa Marta. Cifra que se debió al retorno de operaciones entre los meses de agosto y noviembre de la vigencia en análisis.

El primer buque en arribar fue el crucero Star Breeze, de bandera de Bahamas, que llegó a Cartagena para posteriormente zarpar hacia Panamá.

El registro fue menor al presentado en 2020 en un 84.6 % y muy por debajo al habitual de, aproximadamente, 250 recaladas anuales de cruceros en prepandemia.

Ahora bien, para el caso de los cruceristas la cifra es inferior en un 93.6 % que en 2020, y muy por debajo a la habitual en la prepandemia, de 400 mil personas, aproximadamente.

Se destaca que en los puertos de Guapi, Bahía Solano, San Andrés y Providencia no se presentaron operaciones de este tipo de buques, lugares que eran visitados antes de la emergencia sanitaria por el COVID-19.

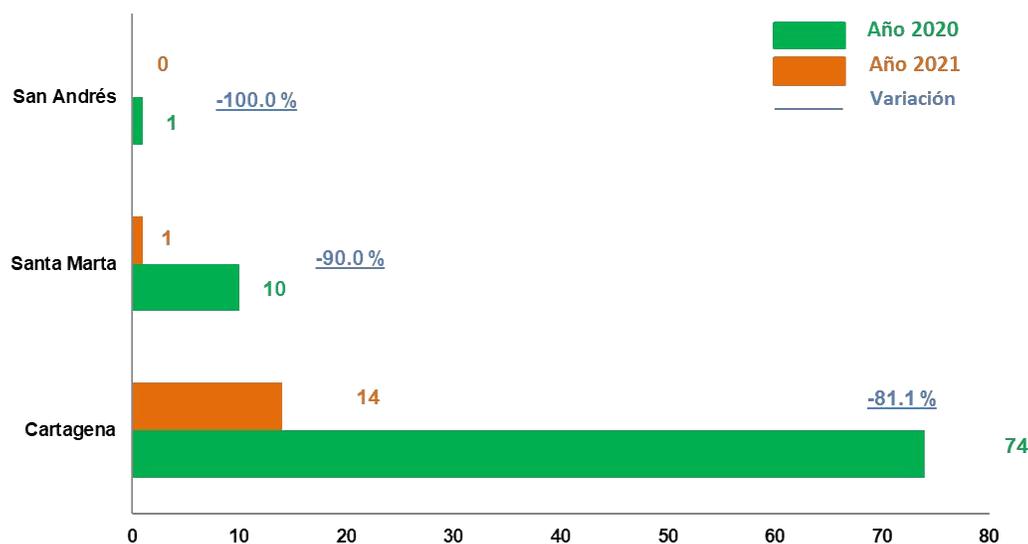


Figura 37. Operaciones de buques cruceros y su variación, años 2020-2021.

Nota: no se tuvieron en cuenta tres arribos de cruceros a San Andrés en el 2020 por concepto de repatriación de nacionales a causa del COVID-19.
Se contemplan solamente los arribos con fines de turismo.

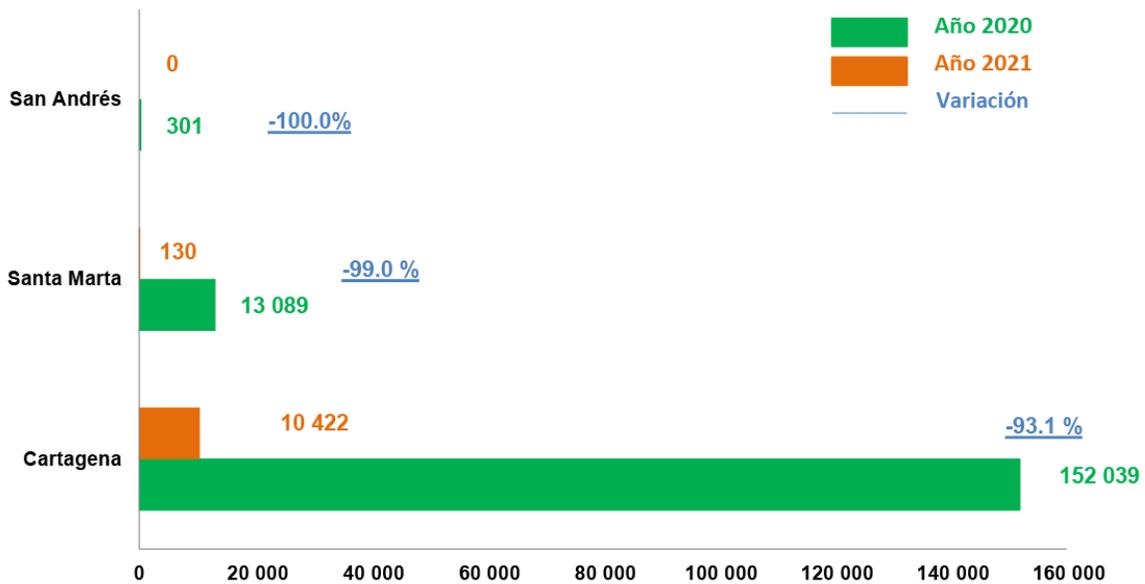


Figura 38. Pasajeros turistas transportados en cruceros “crucecitas” y su variación, años 2020-2021.

Nota: no se tuvieron en cuenta tres arribos de cruceros a San Andrés en el 2020 por concepto de repatriación de nacionales a causa del COVID-19. Se contemplan solamente los arribos con fines de turismo.



2.4 Empresas extranjeras de transporte marítimo internacional

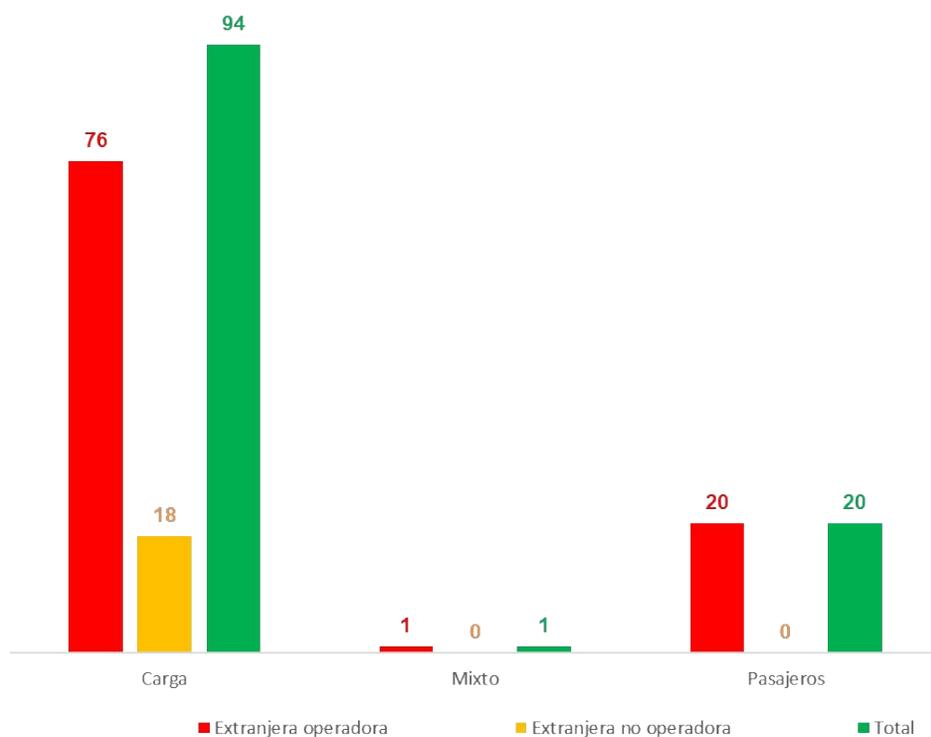


Figura 39. Empresas de transporte marítimo internacional habilitadas a 31 de diciembre de 2021.

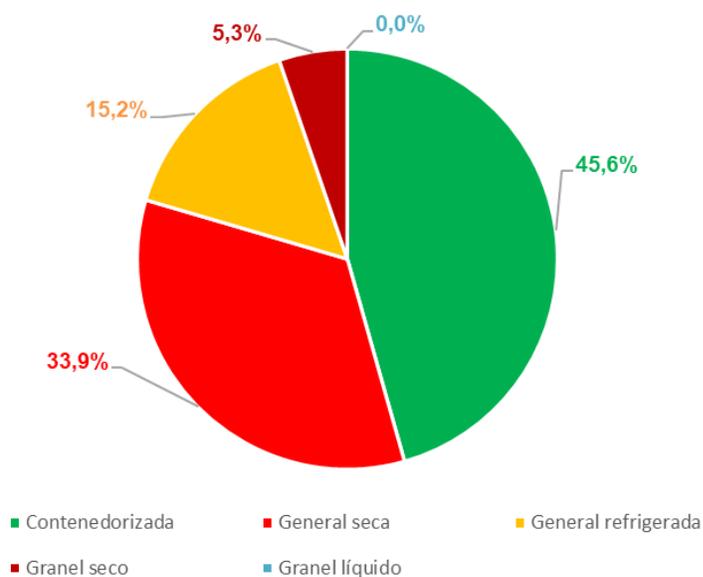


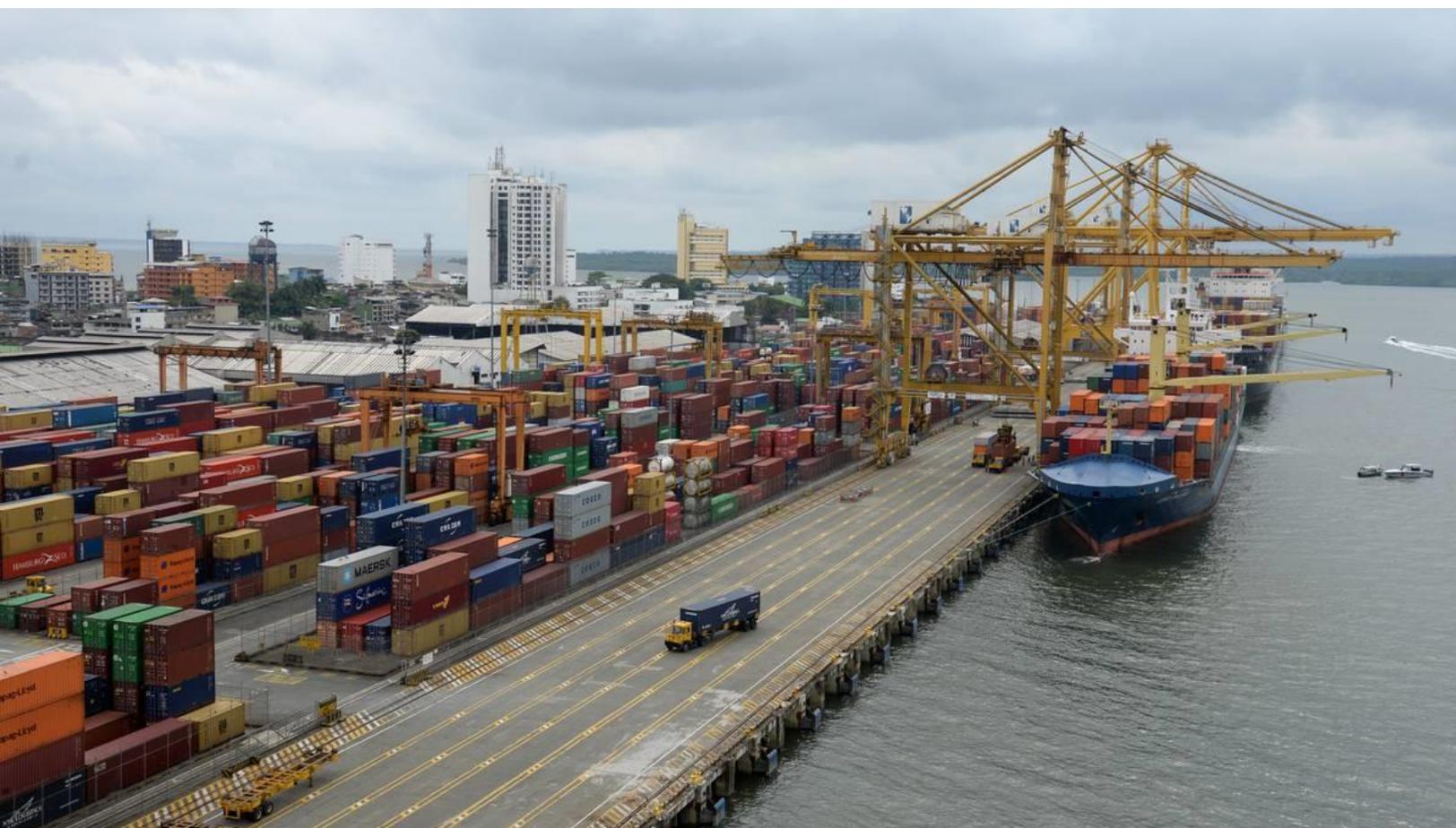
Figura 40. Tipo de carga de empresas extranjeras a 31 de diciembre de 2021.

En Colombia a diciembre de 2021 se encontraban habilitadas como empresa de transporte marítimo internacional 115 empresas, de las cuales 94 empresas estaban habilitadas para prestar servicio público de carga, 76 son operadoras de naves y 18 no operadoras.

Para el transporte de pasajeros se encuentran activas 20 empresas, en su totalidad operadoras de naves. Una sola empresa está habilitada para

prestar servicios de carácter mixto, es decir carga y pasajeros (Fig. 39).

En complemento de las empresas habilitadas para el transporte de carga, como se observa en la Figura 40, un 45.6 % corresponden a empresas que transportan carga tipo contenedorizada, 33.9 % carga tipo general seco, 15.2 % carga general refrigerada, 5.3 % granel seco y ninguna está registrada para granel líquido.



2.4.1 Principales empresas extranjeras habilitadas en Colombia por la Dimar

Desde hace seis años aproximadamente en el transporte internacional hubo crecimiento del comercio marítimo con fletes bajos y sobreofertas que generaron pérdidas y baja rentabilidad. A raíz de esto hubo una disminución de las líneas navieras del 50 %, pasando de 20 líneas a diez (10) en donde hubo fusiones y adquisiciones, es decir algunas fueron absorbidas por otras.

Estas mismas navieras fusionadas tienen en este momento el control de la carga en un 80% a nivel mundial, con un movimiento aproximado de 19 194 037 TEUS.

Además, algunas de estas navieras se han convertido en conglomerados comerciales que han venido teniendo una integración vertical, mediante la adquisición de terminales portuarias, compañías de transporte terrestre y compañías de gestión logística. Tal es el caso de la inauguración en enero de 2022 del primer centro logístico de la Maersk en la ZAL de Barcelona, España.

En Colombia se encuentran habilitadas de estas navieras y las expuesta en la Tabla 3. Así mismo, en la Figura 41 se observan los puertos de operación de las diferentes navieras de carácter mundial que operan en Colombia.

Tabla 3. Caracterización de las principales de empresas navieras extranjeras habilitadas en Colombia, año 2021.

| Empresa / Puerto | Tipo de carga | | | | | Cantidad naves registradas en Colombia | Buque más grande por eslora |
|----------------------------------|-----------------|-------------|--------------|----------------|-------------|--|-----------------------------|
| | Contenedorizada | Refrigerada | General seca | Granel líquido | Granel seco | | |
| Maersk | X | | | | | 160 | 346.98 |
| Mediterranean Shipping Company | X | | | | | 161 | 366.53 |
| CMA CGM | X | | X | | | 111 | 368.82 |
| Hapag – Lloyd | X | | | | | 100 | 366.52 |
| Hyundai Merchant Marine | | | X | | | 38 | 335 |
| Ocean Network Express | X | | | | | 50 | 364.15 |
| Evergreen Marine Corporation | X | | | | | 31 | 338 |
| Cosco Shipping Line | X | X | X | | | 26 | 336.7 |
| Zim Integrated Shipping Services | X | | | | | 8 | 226 |
| Yang Ming | X | | | | | 4 | 366.44 |
| Orient Overseas Container | X | | | | | 4 | 147.9 |
| Wan Hai Lines | X | | | | | 13 | 221.62 |

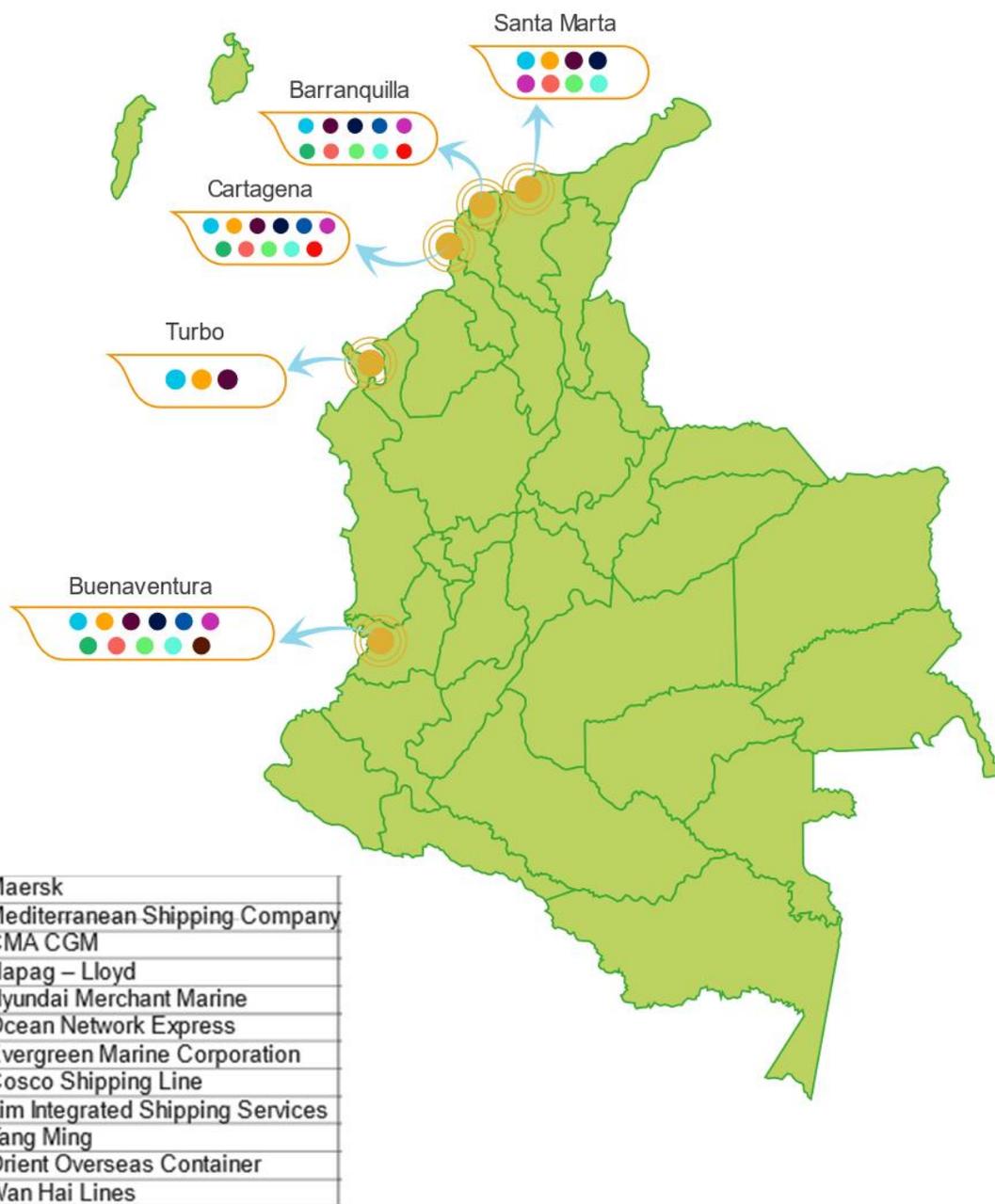


Figura 41. Puertos de operación de las principales de empresas navieras extranjeras habilitadas en Colombia a 31 de diciembre de 2021.

2.5 Protección marítima

En el período de enero a diciembre del año 2021 se registraron 83 sucesos de protección, 3.8 % más que en el año 2020 (3 sucesos) (Tabla 4).

Se detectaron cinco (5) sucesos relacionados con narcotráfico más que en la vigencia anterior, presentándose 77 sucesos en la vigencia analizada. Sin embargo, sigue siendo el tipo de suceso con mayor participación con el 92.8 % sobre el total de sucesos (Tabla 4).

Los sucesos por robo a mano armada, un (1) suceso, participaron en el 1.2 % del total de sucesos. El polizonaje mantiene el mismo registro de tres (3) sucesos que en el año 2020.

A diciembre de 2021 Colombia contó con 57 instalaciones portuarias certificadas en protección marítima, en donde se destacan los puertos de Cartagena, con 24 instalaciones; Barranquilla, con 11; Buenaventura, con 5, y Santa Marta, con 4.

Tabla 4. Cantidad de sucesos por tipo de suceso de protección y su variación, años 2020-2021.

| Tipo de suceso | Cantidad de sucesos | | Participación | Variación |
|--------------------|---------------------|--------------|------------------|---------------|
| | Ene-Dic 2020 | Ene-Dic 2021 | Ene-Dic 2021 (%) | 2020-2021 (%) |
| Narcotráfico | 72 | 77 | 92.8 | 6.9 |
| Robo a mano armada | 2 | 1 | 1.2 | -50.0 |
| Polizonaje | 3 | 3 | 3.6 | 0.0 |
| Otros | 3 | 2 | 2.4 | -33.3 |
| Total | 80 | 83 | 100.0 | 3.8 |



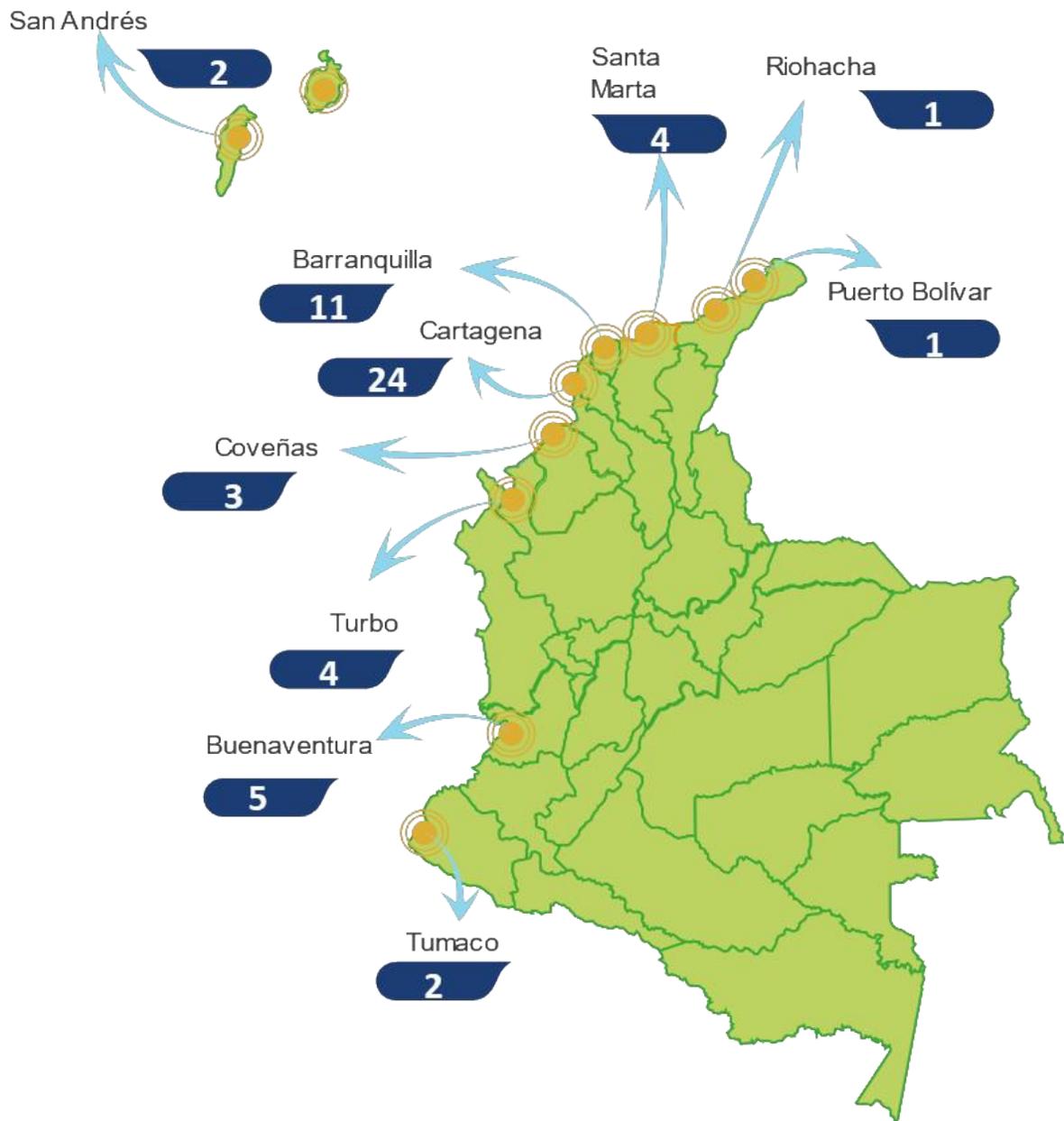


Figura 42. Instalaciones portuarias certificadas en protección marítima a 31 de diciembre de 2021.

2.5.1 Sucesos de protección marítima

En el período de enero a diciembre de 2021 los puertos registraron en total 7 915 operaciones de buques de transporte de carga en los puertos con instalaciones de protección certificadas. De los cuales el 1 % presentó alguna novedad como narcotráfico, robo a mano armada, polizonaje, entre otros.

Pese a haberse presentado tres (3) sucesos de protección más en el año 2021 con respecto a la vigencia anterior, el nivel de afectación no se incrementó sustancialmente (figuras 43 y 44).

En la región Pacífica en total se detectaron 19 sucesos de protección,

cinco (5) más que en el año 2020; en su totalidad fueron sucesos de protección relacionados con narcotráfico para el puerto de Buenaventura.

En el Caribe continental se presentaron 63 sucesos, así: 29 en Cartagena, 17 en Santa Marta, 17 en Barranquilla y uno (1) en Puerto Bolívar, los demás puertos no presentaron sucesos.

En el Caribe insular solo tiene instalaciones certificadas San Andrés, en donde no se registró suceso alguno de protección.



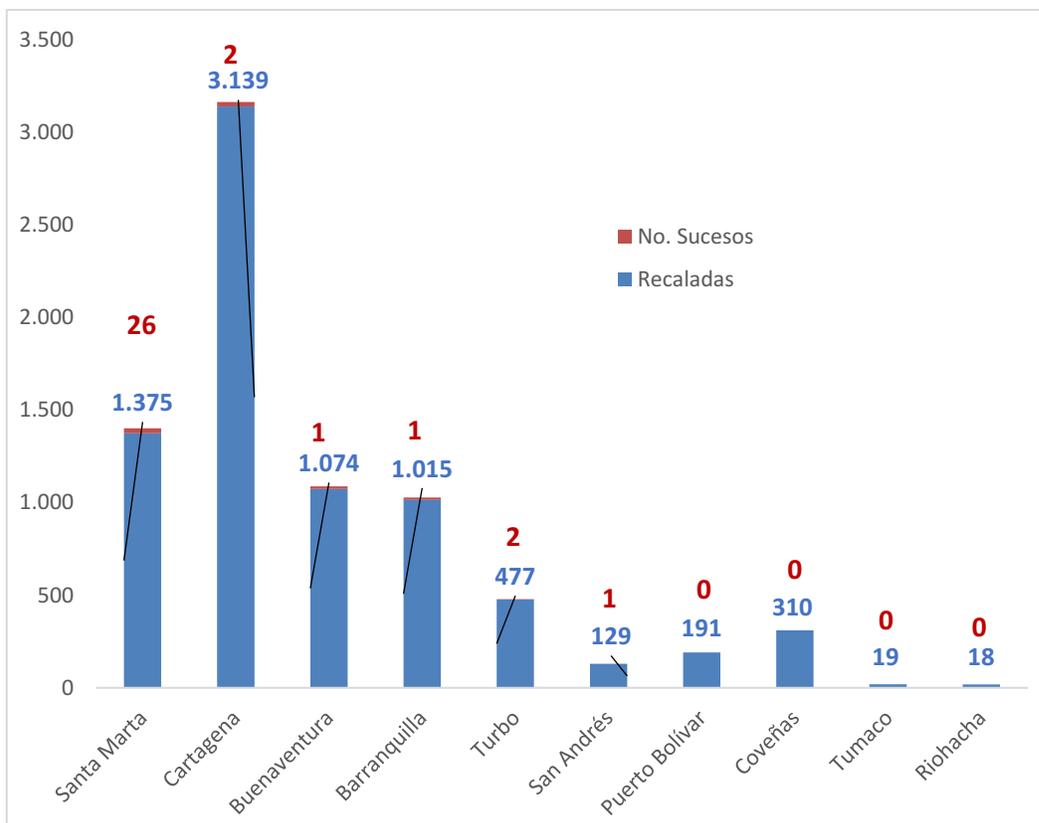


Figura 43. Impacto de los sucesos de protección en el transporte marítimo a 31 de diciembre de 2020.

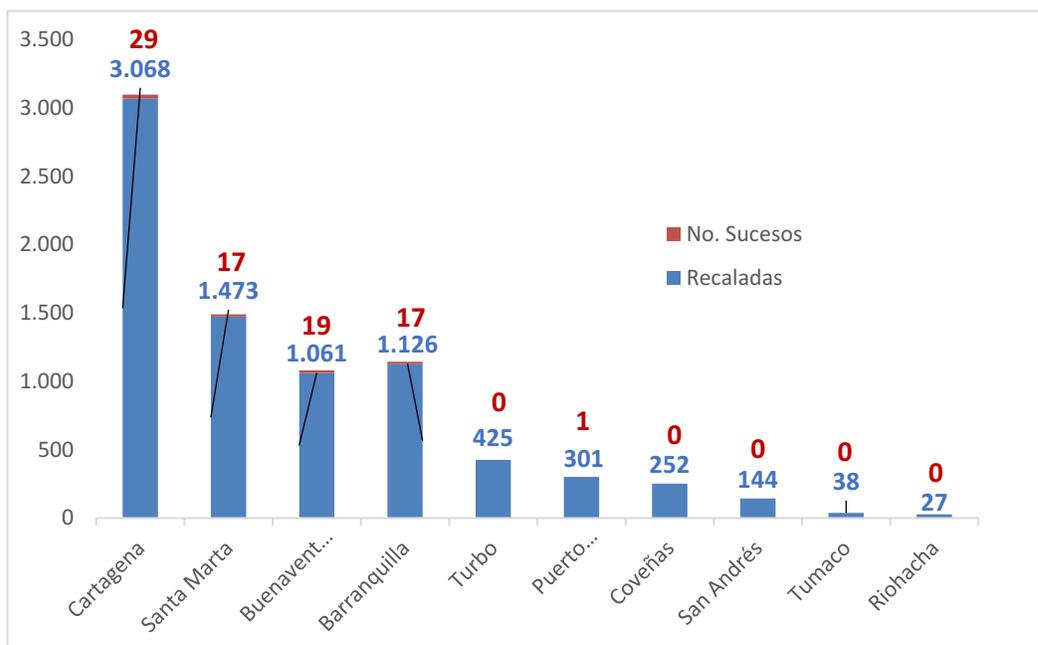


Figura 44. Impacto de los sucesos de protección en el transporte marítimo a 31 de diciembre de 2021.

2.6 Supervisión de los buques de bandera extranjera en aguas colombianas

En el período de enero a diciembre de 2021 se realizó la inspección a 1 064 buques, equivalente a 142 buques más respecto al año anterior. Cifra que fue el 37.1 % de los buques diferentes recalados, es decir, contados por una única vez; lo que hace que Colombia cumpla con su compromiso internacional en el ámbito del Acuerdo de Viña del Mar, cuya meta corresponde al 20 % de los buques diferentes (Fig. 45).

Los buques tipo carga general fueron los buques con la mayor cantidad de detenciones, con el 1.7 % del total de buques recalados; es decir 14 detenidos de los 809 que operaron en aguas colombianas, asunto que es comprensible si se tiene en cuenta que este tipo de buques está en proceso de salir del mercado (Fig. 46)

El segundo tipo de buques en detenciones son los buques graneleros, con el 0.2 % del total; seguido de los buques tanqueros, con dos (2) detenciones.



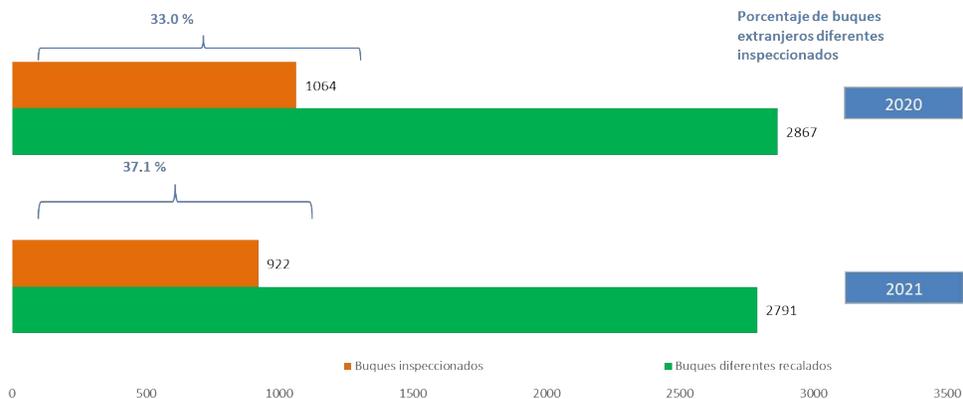


Figura 45. Total de inspecciones registradas por Estado Rector del Puerto y su variación, años 2020-2021.

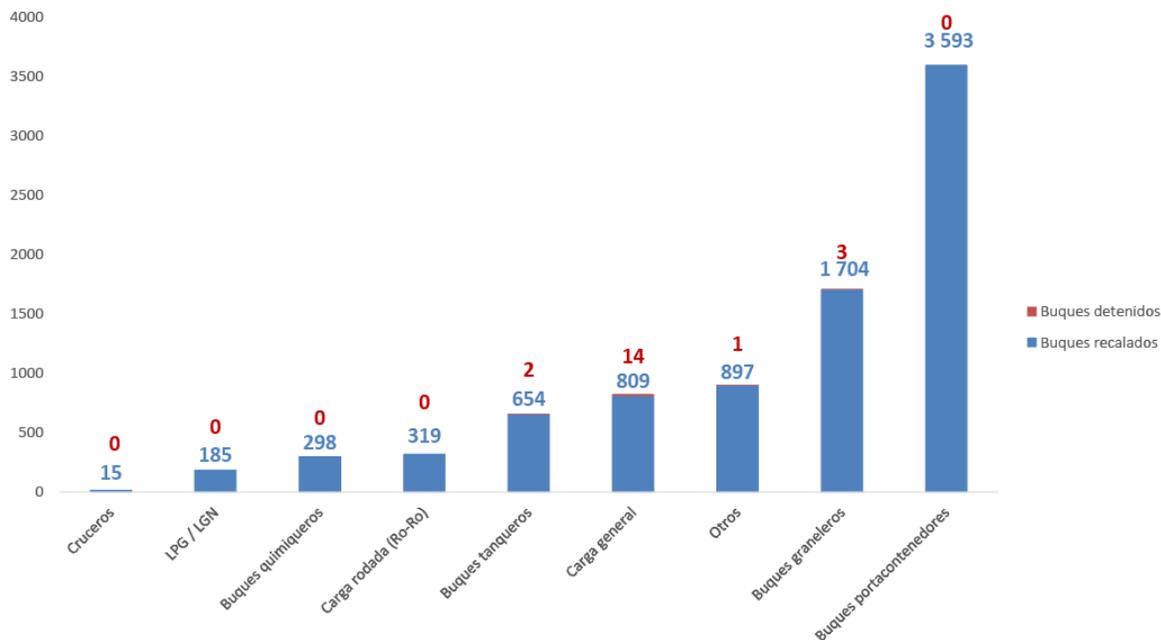


Figura 46. Cantidad inspecciones realizadas por tipo de buque más relevante, años 2020-2021.

2.6.1 Supervisión de los buques de bandera extranjera en aguas colombianas según pabellón

Panamá se mantiene como la bandera de los buques que más se inspeccionan en Colombia, con el 20.99 % (Fig. 47); en segundo lugar se encuentran los buques con bandera de las Islas Marshall, con 246

inspecciones en 2021, equivalentes al 15.41 % del total de inspecciones; Liberia es la bandera en tercera posición de los buques inspeccionados durante el 2021, con

240 inspecciones, correspondientes al 15.04 % del total.

Hong Kong, Singapur, Malta, Bahamas, Chipre, y Antigua y Barbuda son las banderas de los

buques que agrupan el 25.44 % de inspecciones, es decir 406 inspecciones, las demás 18 banderas de inspección tienen un valor menor a 25 inspecciones, por consiguiente participación es menor al 2 % total.



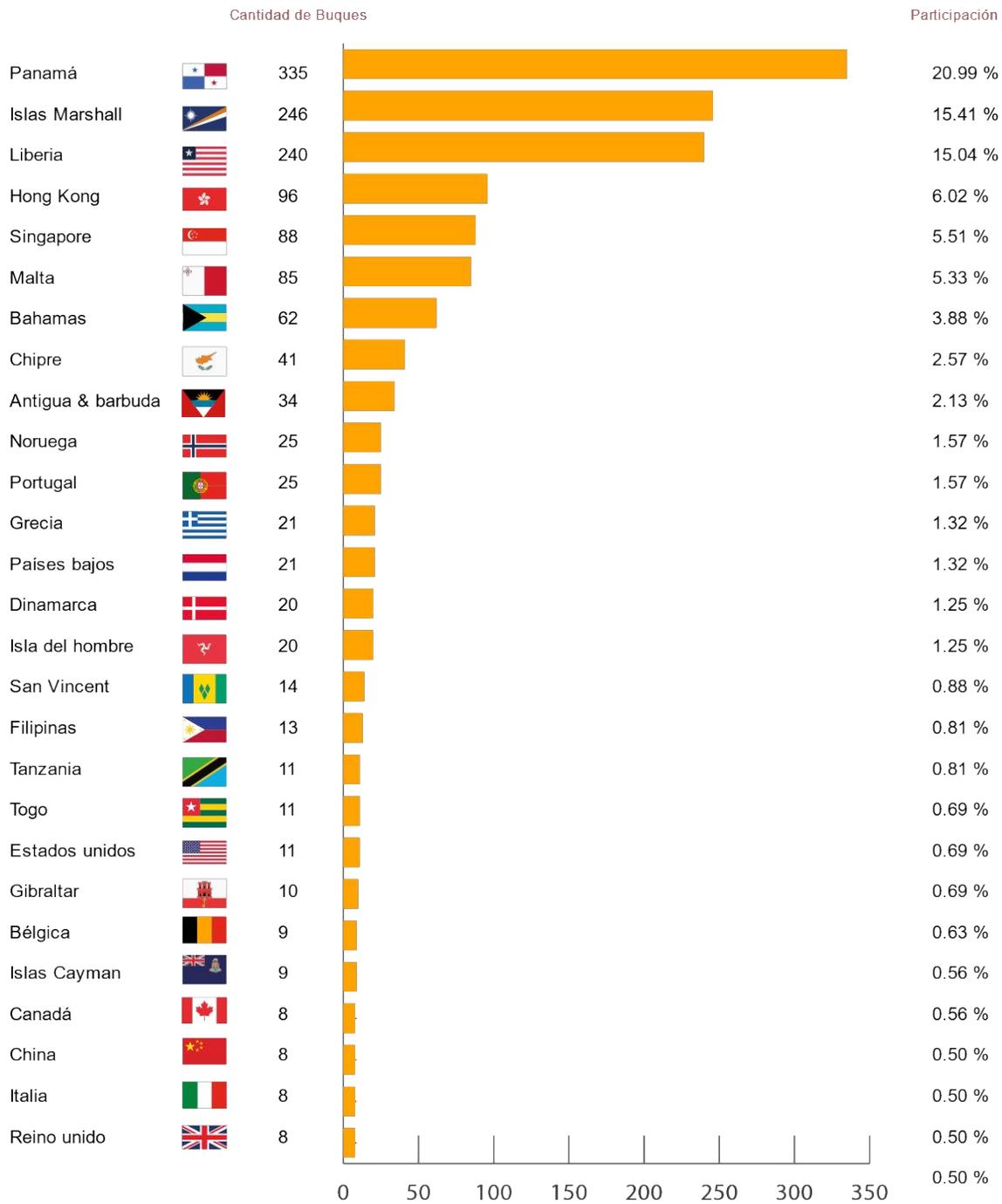


Figura 47. Primeras 27 banderas con mayor participación en las inspecciones del Estado Rector del Puerto, año 2021.

2.7 Gente de mar titulada para el transporte marítimo internacional

A diciembre de 2021 Colombia contaba con 3 195 personas tituladas para desempeñarse a bordo de buques de transporte marítimo de navegación internacional (Fig. 48).

En el grado de oficial el registro fue de 984 personas, correspondiente al 30.8 % del total de gente de mar, 17 % más que en 2020. La participación de la mujer fue del 5.6 % del total de oficiales, 55 mujeres (Fig. 49).

En el grado de marinero el registro fue de 932 personas, lo que

equivale al 29.2 % del total de gente de mar, 18 % más que en la vigencia anterior. En donde se ubicaron 4 mujeres marineros, es decir el 0.4 % del total de marineros (Fig. 50).

Ahora bien, para los marineros de los servicios el registró fue de 1 279 personas, 40.0 % del total de la gente de mar, 10.9 % más que en el año 2020. Categoría en donde hubo una participación de la mujer del 26.9 %, para un total de 344 mujeres (Fig. 51).

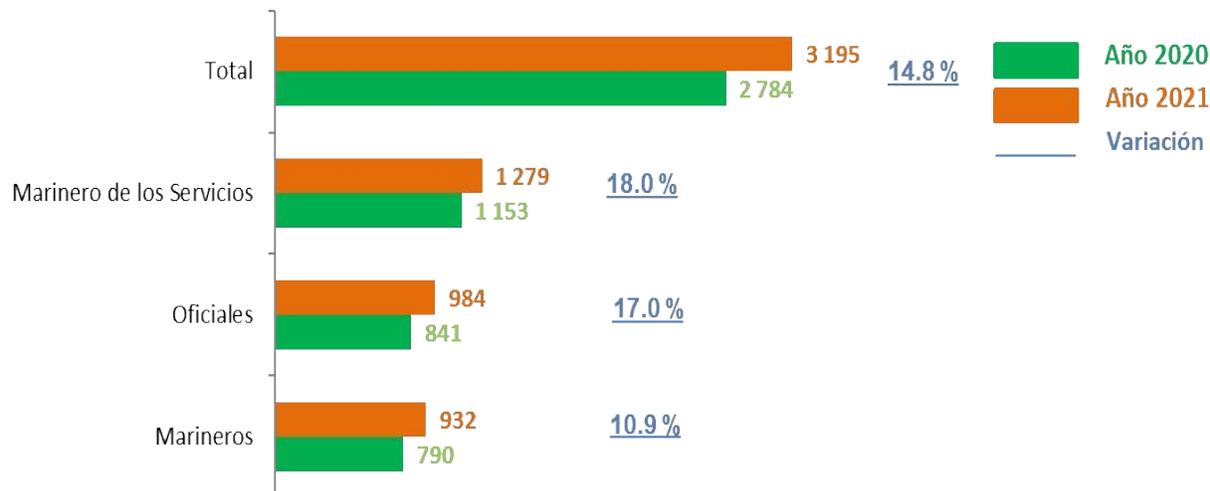


Figura 48. Gente de mar titulada para transporte marítimo internacional, años 2020-2021.

Nota: pueden existir datos duplicados por efectos del cambio de rango-cargo. La cifra correspondiente al año 2020 son corregidas a razón de una revisión interna posterior a su publicación.

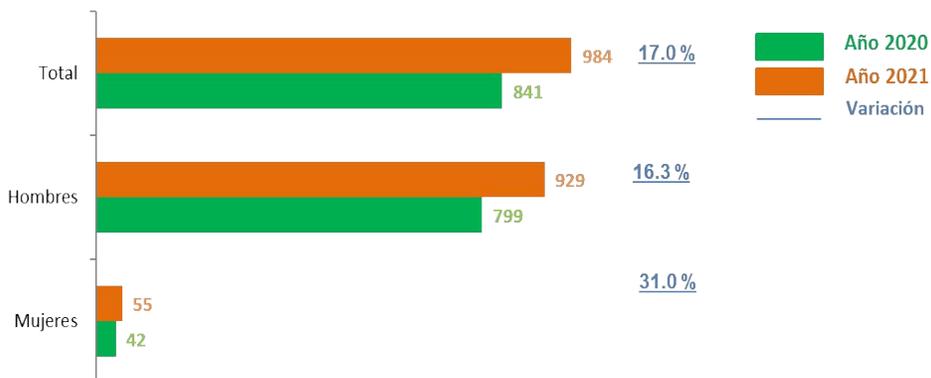


Figura 49. Oficiales titulados por género para transporte marítimo internacional, años 2020-2021.

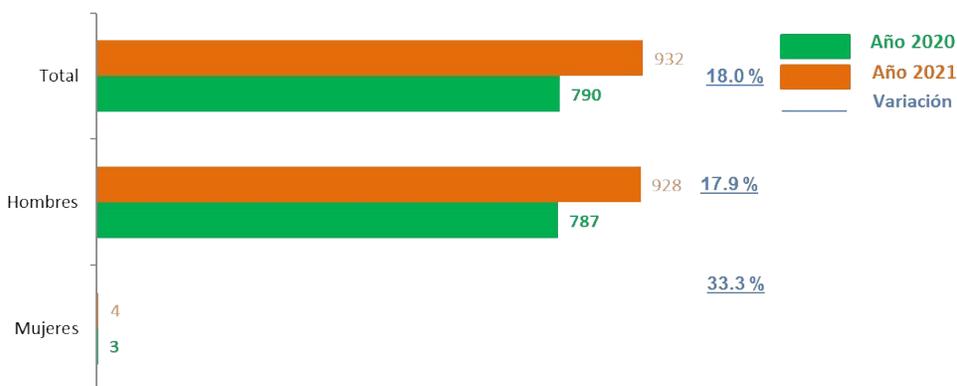


Figura 50. Marineros titulados por género para transporte marítimo internacional, años 2020-2021.

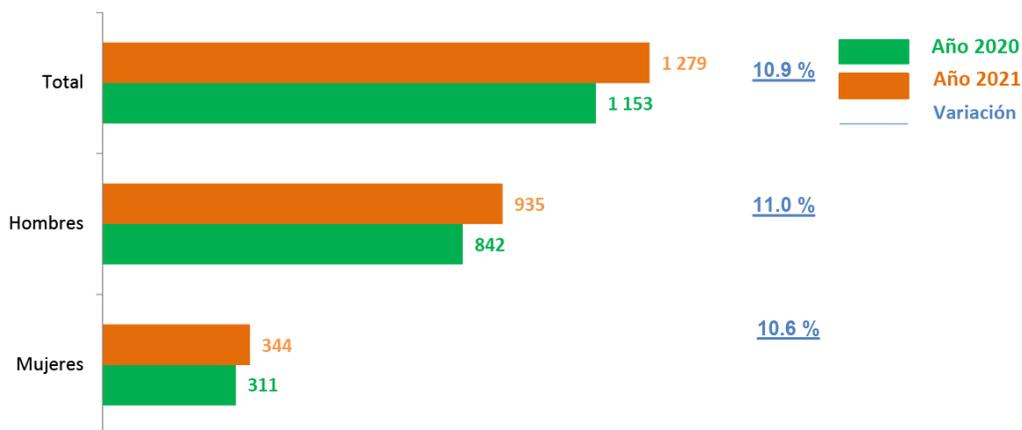


Figura 51. Marineros de los servicios por género titulados para transporte marítimo internacional, años 2020-2021

Nota: pueden existir datos duplicados por efectos del cambio de rango-cargo. La cifra correspondiente al año 2020 es corregida a razón de una revisión interna posterior a su publicación

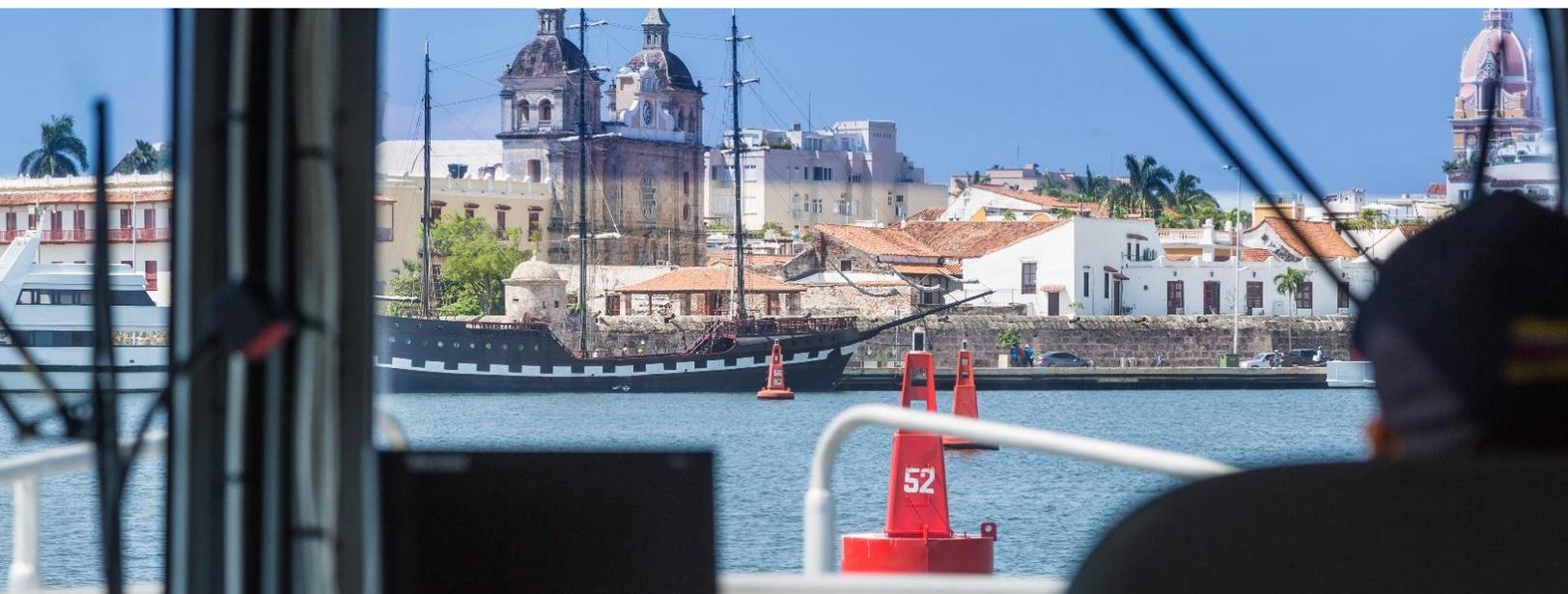
2.7.1 Pilotos prácticos licenciados para apoyar el transporte marítimo

Para el soporte de ingreso a los buques de transporte marítimo internacional en puerto Colombia dispuso de 140 pilotos prácticos, a diciembre de 2021, de los cuales el 55.7 % (78 en total) corresponden a pilotos maestros, quienes no tienen restricción en el arqueo de buques para asesorar (Fig. 52).

El 35.7 %, 50 personas, están licenciadas como pilotos de primera categoría, 13.6 % más que en 2020. Los pilotos de segunda categoría tuvieron una participación del 7.9 %, 11 personas, 54.2 % menos que la vigencia anterior, ya sea por ascenso (cambio de licencia) o retiro.

San Andrés, por su contexto, no cuenta con pilotos prácticos formales, por lo que registró un marino autorizado para apoyar la realización de maniobras por su conocimiento del canal.

En complemento, el registro de los pilotos inscritos por puerto para apoyar las maniobras de este se presentan en la Figura 53. En donde Cartagena contó con 49 pilotos inscritos, Buenaventura con 33, Barranquilla con 18 y Santa Marta con 19 pilotos para el apoyo del transporte marítimo internacional. Puertos que reflejaron la mayor cantidad de operaciones de buques para 2021.



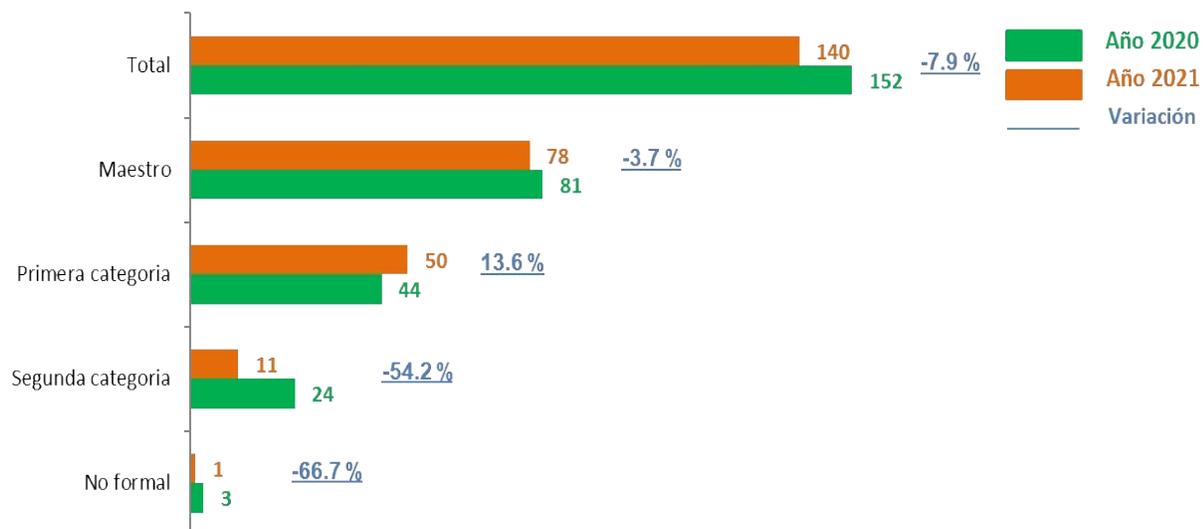


Figura 52. Pilotos prácticos con licencia para transporte marítimo internacional, años 2020-2021.

Nota: pueden existir un piloto practico con más de un tipo de licencia por lo cual puede reflejar un dato duplicado. La cifra correspondiente al año 2020 es corregida a razón de la una revisión interna posterior a su publicación.

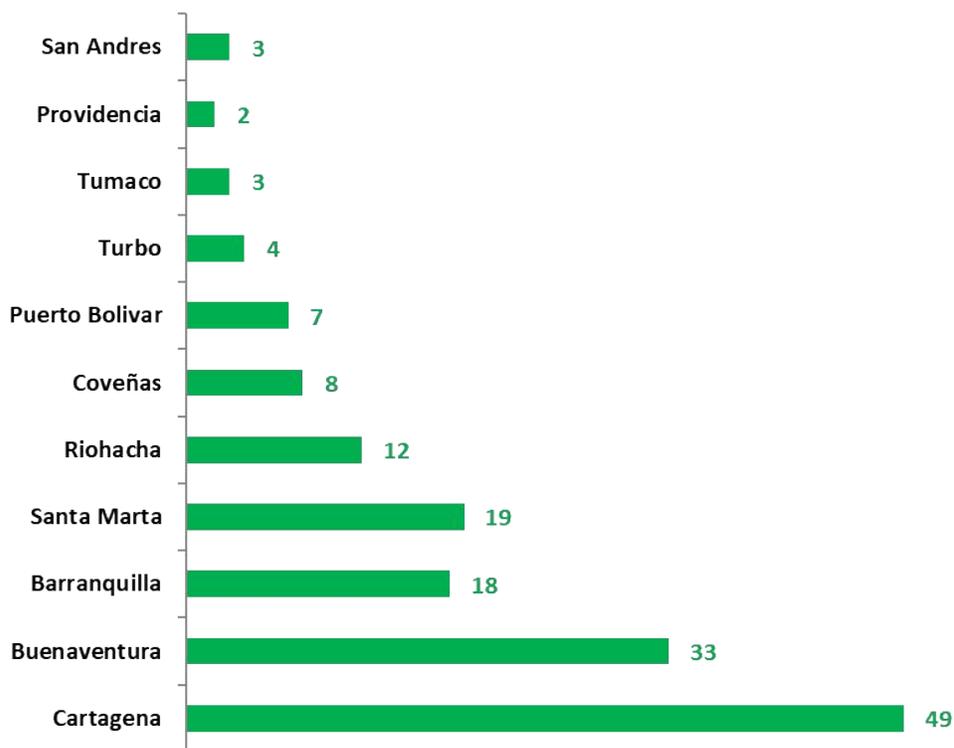


Figura 53. Cantidad de pilotos inscritos por puerto para apoyar las operaciones de transporte marítimo internacional, años 2020-2021.

Nota: un piloto puede estar inscrito en más de un puerto para ejercer su actividad.





3 Transporte marítimo nacional o de cabotaje

3.1 Operaciones de naves de transporte marítimo nacional o de cabotaje

Durante el período de enero a diciembre de 2021 los puertos movilizaron un total de 93 880 naves de transporte nacional o cabotaje de carga, registrando una variación positiva del 203.2 %, lo que equivale a 62 916 embarcaciones más con relación al año 2020.

Este crecimiento obedeció principalmente a los cambios adoptados en el Sitmar para el registro de la información por parte del sector y las capitanías de puerto.

El Caribe continental registró la mayor cantidad de operaciones de transporte marítimo de cabotaje con 68 973; es decir, participó del 73.5 % del total nacional (Tabla 5). Principalmente, para los puertos de Santa Marta (34 627), Coveñas (24 622), Buenaventura (16 038), Bahía Solano (6 618), Turbo (5 629) y

Cartagena (4 042), que conjuntamente suman el 97.5 % del total del litoral (Fig. 54).

El Pacífico se presentó el 26 % del total de operaciones, 24 389 operaciones, en donde Buenaventura y Guapi son los puertos con la mayor cantidad de operaciones.

Sin embargo, las operaciones guardan una lógica diferencial, dado que en los puertos del Caribe la connotación es más sobre el transporte de turistas en naves de recreo, mientras que en el Pacífico el transporte tiene una función fundamental para el ejercicio diario de las comunidades del litoral.

Para el caso del Caribe insular se presentaron 518 operaciones para San Andrés y Providencia, las cuales en su mayoría corresponden a movimientos entre las islas.



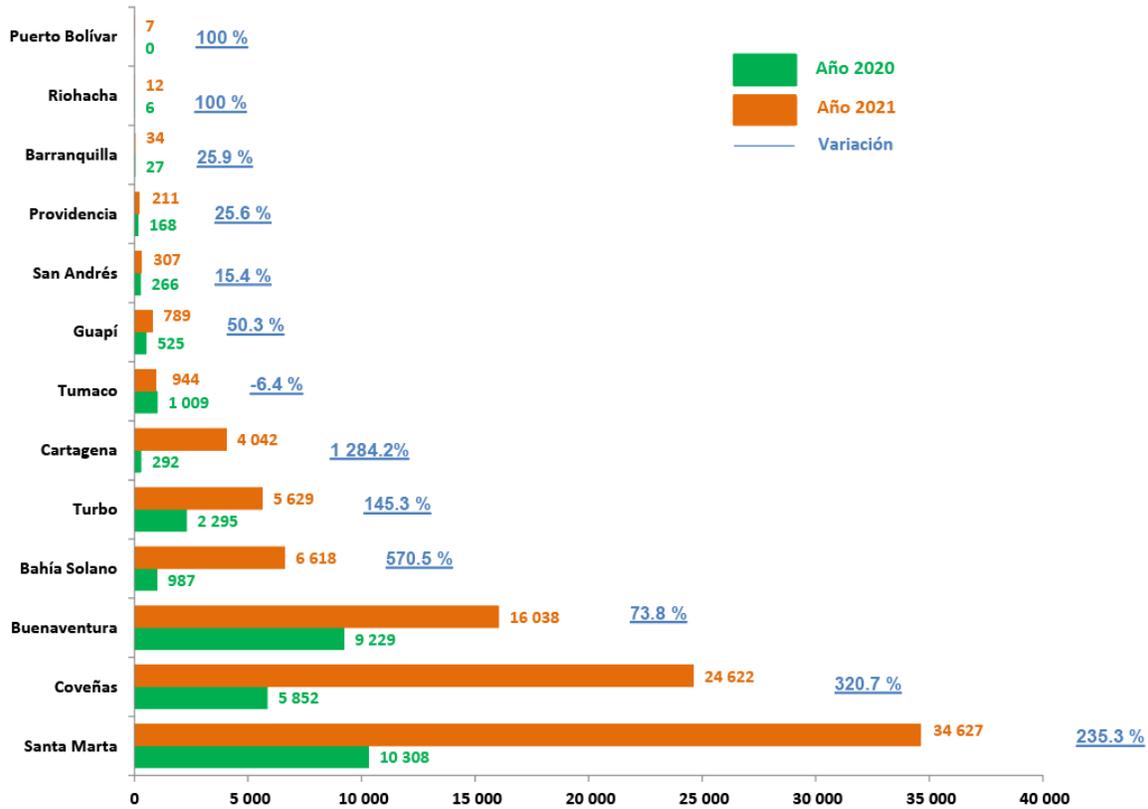


Figura 54. Operaciones de naves de transporte marítimo nacional o de cabotaje, años 2020-2021.

Nota: los datos se tomaron bajo el objeto principal de transporte por tipo de buque. Se excluyen buques con motivos diferentes de arribo a carga, descarga y turismo.

Tabla 5. Operaciones de buques de transporte marítimo nacional o de cabotaje por región y variación, años 2020-2021.

| Región | Operaciones de naves de cabotaje | | |
|--------------------|----------------------------------|---------------|---------------|
| | Ene-Dic 2020 | Ene-Dic 2021 | Variación (%) |
| Pacífico | 11 750 | 24 389 | 26.0 |
| Caribe continental | 18 780 | 68 973 | 73.5 |
| Caribe insular | 434 | 518 | 0.6 |
| Total | 30 964 | 93 880 | 100.0 |

Nota: Caribe insular hace referencia solamente a San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

3.1.1 Operaciones de naves de transporte marítimo nacional o de cabotaje por tipo de nave

El transporte marítimo de cabotaje en su 95.7 % fue prestado por naves menores, 89 812 operaciones, con un arqueo menor a 25 UAB.

En donde Santa Marta, Coveñas, Turbo, Cartagena y Buenaventura, Bahía Solano son los puertos con mayor registro. Para las primeras tres ciudades costeras las naves tipo recreo y deportivas para el transporte de turistas constituyen la mayor proporción, para las demás se trata de transporte de pasajeros.

Sin embargo, la cantidad más grande de naves mayores para el

transporte marítimo de cabotaje fue para el Pacífico, con el 72.2 % del total de operaciones, para los puertos de Buenaventura con 2 247 operaciones, Guapí con 276, Tumaco con 217 y Bahía Solano con 196. El uso de este tamaño de buques permite dilucidar la importancia del transporte marítimo para el abastecimiento de las poblaciones de esta región.

El Caribe presentó movimientos de naves mayores, como se aprecia en la Figura 55, para puertos como Turbo, Cartagena, Santa Marta y Barranquilla.

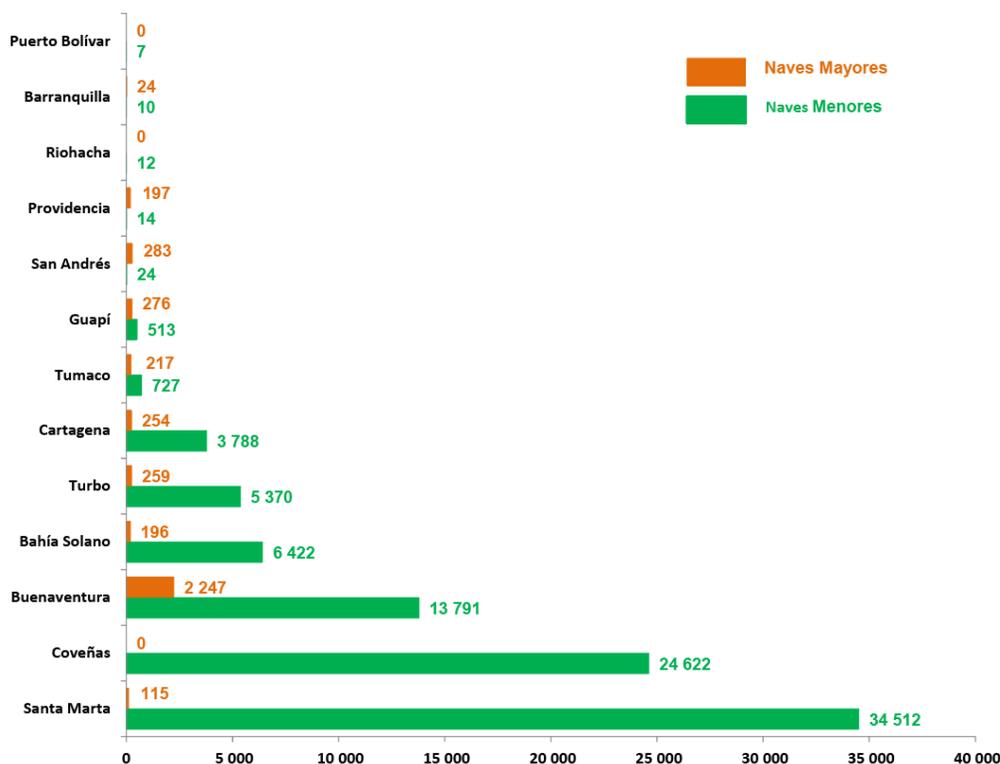


Figura 55. Operaciones de naves de transporte marítimo nacional o de cabotaje por tamaño de la nave, año 2021.

Nota: los datos se tomaron bajo el objeto principal de transporte por tipo de buque. Se excluyen buques con motivos diferentes de arribo a carga, descarga y turismo.

3.2 Empresas de transporte marítimo nacional o cabotaje

En Colombia, a diciembre de 2021, se encontraban habilitadas 161 empresas de transporte marítimo público de cabotaje, equivalentes a un 50.0 %, 80 a empresas de carga; un 36 %, 59 empresas de servicio mixto (carga y pasajeros), y el 14 %, 22 empresas de transporte de pasajeros (Fig. 56).

Dichas empresas en su totalidad operan 444 naves, de las cuales 269 naves son base, es decir que son usada en su totalidad por la empresa para operar.

En complemento, se presentaron 175 naves registradas arrendadas para ampliar la capacidad de operación de la empresa (Tabla 5).

En la región Pacífica se encuentran registradas la mayor cantidad de empresas de cabotaje

público, con el 66.5 % del total de empresas, un 25.9 % más que en el año 2020 (Fig. 57).

Buenaventura tiene el mayor registro de la zona con 89 empresas, 15.6 % más que en 2020. Tumaco presentó 17 empresas, casi tres veces más empresas que en la vigencia anterior. Guapi tiene (1) una sola empresa habilitada.

El Caribe continental tuvo 39 empresas de transporte, 24.2 % del total de empresas a nivel nacional. En donde Cartagena tiene el mayor registro con 21 empresas, 5 % más que en 2020.

El Caribe insular contó con 15 empresas habilitadas de cabotaje público en San Andrés, tres veces más empresas que en el año 2020.

Tabla 6. Naves activas y registradas en Colombia para el transporte marítimo nacional o cabotaje, año 2021.

| Puerto base / servicio | Cantidad de empresas servicio público | Cantidad de naves activas | | |
|------------------------|---------------------------------------|---------------------------|-------------------------------|----------------|
| | | Cantidad de naves base | Cantidad de naves registradas | Total de naves |
| Buenaventura | 89 | 129 | 118 | 247 |
| Cartagena | 21 | 71 | 30 | 101 |
| Tumaco | 17 | 21 | 17 | 38 |
| San Andrés | 15 | 25 | 5 | 30 |
| Turbo | 8 | 8 | 4 | 12 |
| Barranquilla | 7 | 5 | 1 | 6 |
| Puerto Bolívar | 2 | 7 | 0 | 7 |
| Guapi | 1 | 1 | 0 | 1 |
| Riohacha | 1 | 2 | 0 | 2 |
| Total | 161 | 269 | 175 | 444 |

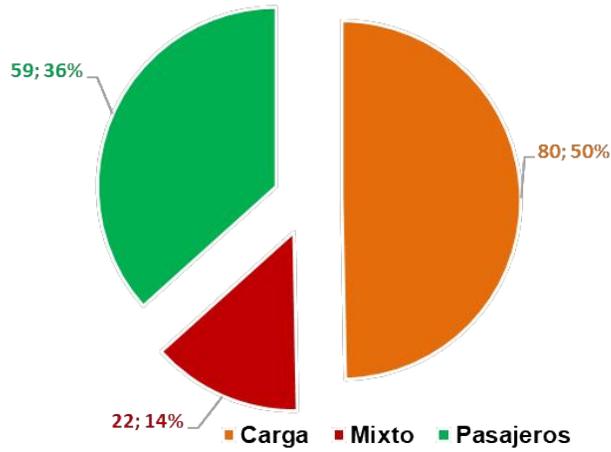


Figura 56. Cantidad de empresas habilitadas a nivel nacional para prestar servicios de transporte marítimo nacional por tipo de servicio, año 2021.

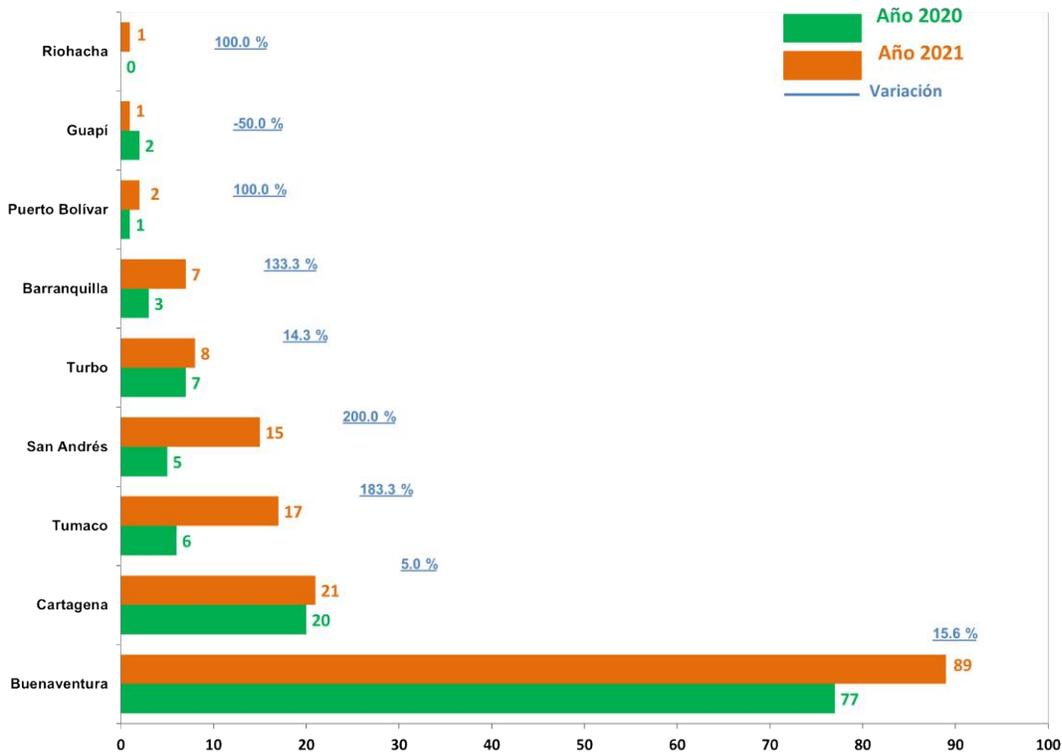


Figura 57. Cantidad de empresas habilitadas a nivel nacional para prestar servicios de transporte marítimo nacional por puerto, año 2021.

3.3 Gente de mar titulada para el transporte marítimo nacional o de cabotaje

A diciembre del año 2021 el país contaba con 13 704 personas para desempeñarse en naves de transporte marítimo nacional, 3 760 oficiales, 9 644 marineros y 280 marineros de servicios para apoyar la operación del transporte marítimo nacional (Fig. 58).

En lo que respecta a oficiales, la cifra estuvo compuesta por una participación de 81 mujeres, el 2.2 %, y 3 679 hombres, el 97.8 % (Fig. 59).

Para el caso de la categoría marinero (99.2 %) 9 583 fueron hombres y 81 mujeres, para una participación femenina del 0.8 % (Fig. 60).

Los marineros de los servicios fueron 280 personas, en donde la participación por género fue del 21.4 % femenina y del 78.6 % masculina (Fig. 61).

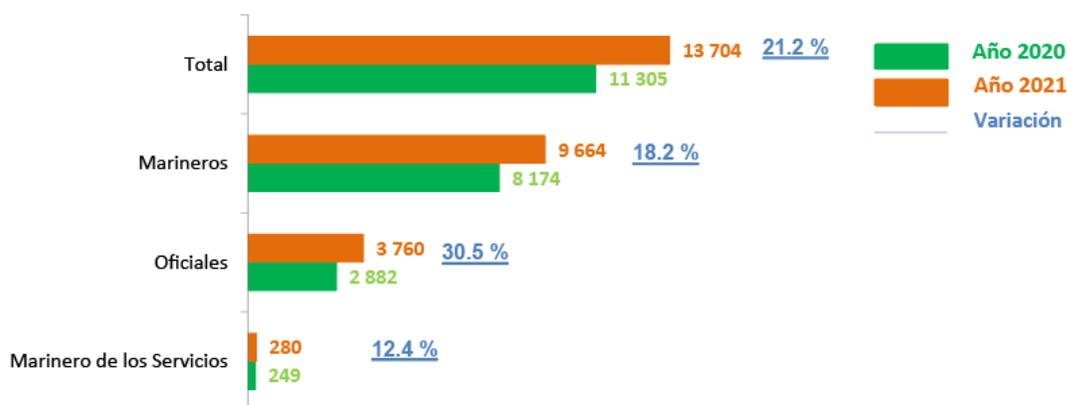


Figura 58. Gente de mar licenciada para transporte marítimo nacional, años 2020-2021.

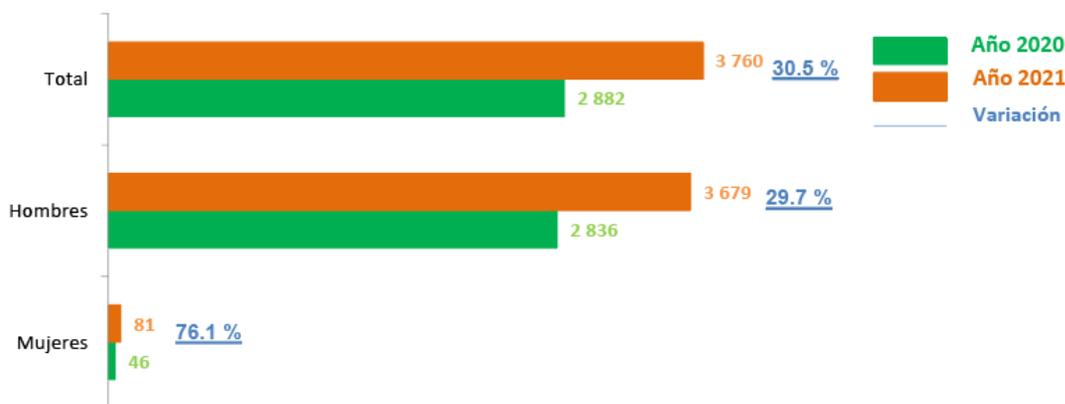


Figura 59. Oficiales licenciados por género para transporte marítimo nacional, años 2020-2021.

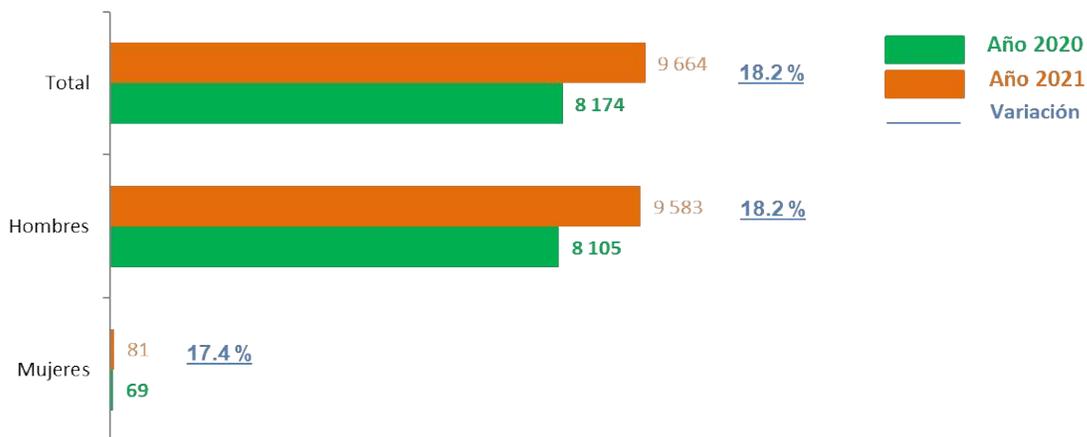


Figura 60. Marineros licenciados por género para transporte marítimo nacional, años 2020-2021.

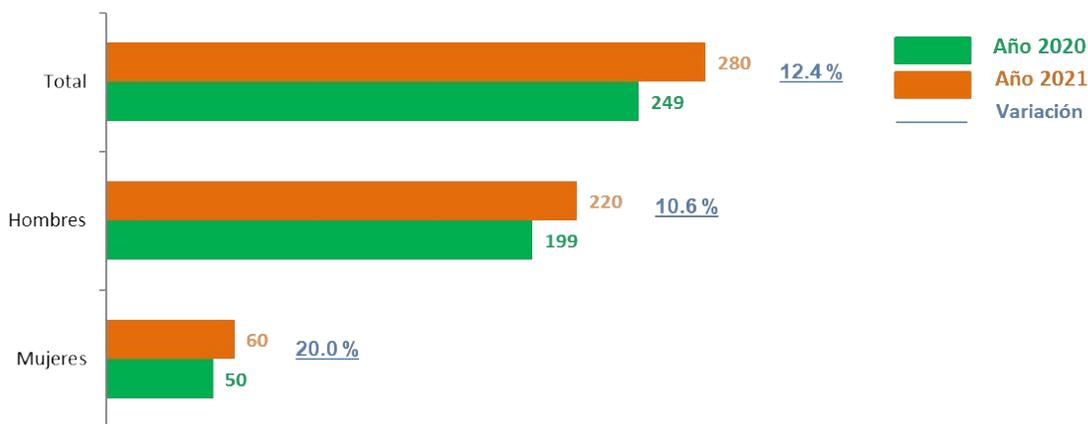


Figura 61. Marineros de los servicios por género licenciados para transporte marítimo nacional, años 2020-2021.

Nota: pueden existir datos duplicados por efectos del cambio de rango-cargo.



3.4 Flota nacional de naves de transporte marítimo

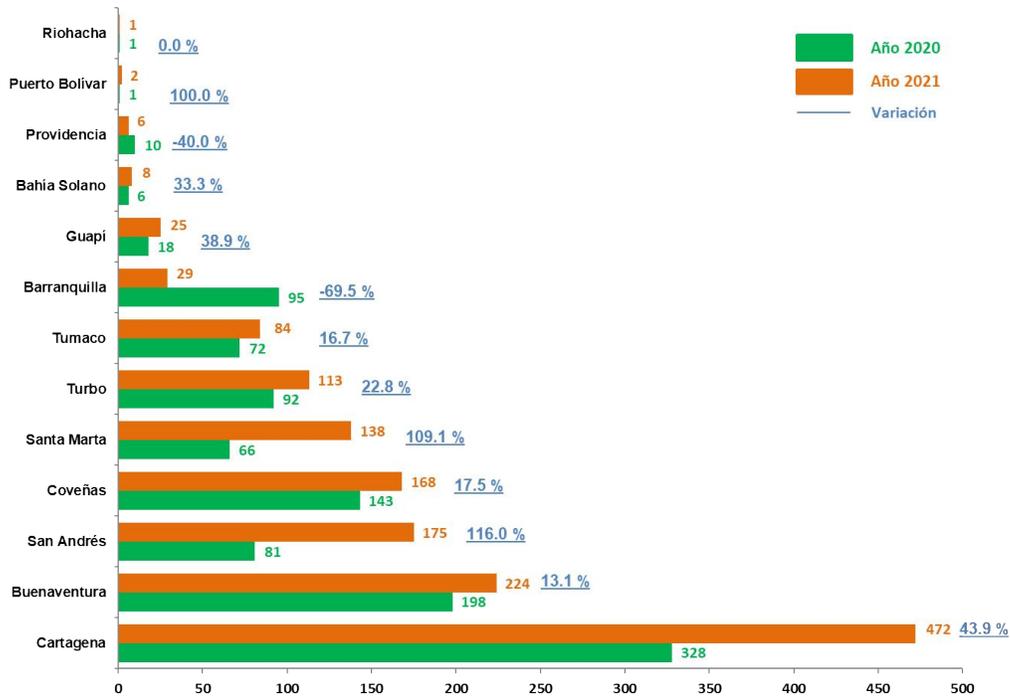


Figura 62. Flota nacional de naves de transporte marítimo por puerto, años 2020-2021.

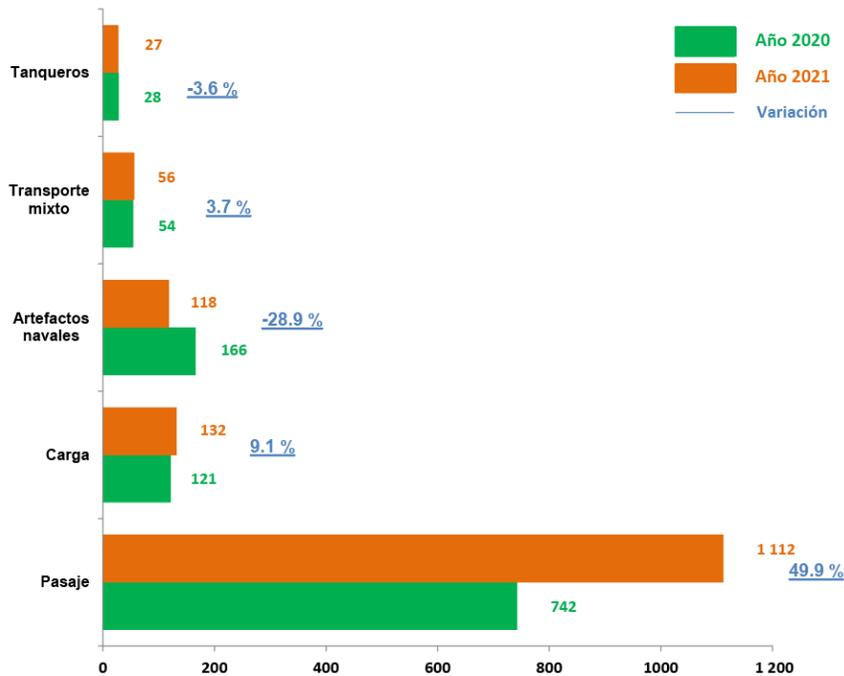


Figura 63. Flota nacional de naves de transporte marítimo por tipo de nave, años 2020-2021.

La flota de bandera colombiana para el transporte marítimo a diciembre 31 del año 2021 estaba compuesta por 1 445 naves, 16.6 % más que en el año 2020. De las cuales 1 404 naves fueron destinadas para el transporte marítimo de cabotaje y 41 de naves para transporte marítimo internacional.

El puerto con el mayor registro es Cartagena con 472 naves, 43.9 % más que en la vigencia anterior, 32.7 % del total del registro de naves a nivel nacional. Así como Buenaventura con 224 naves, 13.1 % más que en el año 2020, 15.5 % del total nacional (Fig. 62).

En lo que atañe al tipo de nave para transporte marítimo, el 77 % son naves de pasaje, 1 112 naves, equivalentes al 49.9 % más que en el

año 2020. Para las naves de carga el registro fue de 132, es decir el 9.1 % del total de la flota, 9.1 % más que en la vigencia de anterior. Los artefactos navales participaron en un 8.2 % del total nacional, 118 en total, un 28.9 % menos que en 2020 (Fig. 63).

Del registro general de la flota para el transporte marítimo, 1 404 naves son para el transporte de cabotaje, es decir el 97.1 %, principalmente naves tipo pasaje, carga y artefactos navales, y 41 naves para transporte marítimo internacional, 2.9 % del total (Tabla 7).

La edad predominante de las naves registradas para el transporte marítimo esta entre 1 y 8 años, es decir construidos entre el 2002 y el 2020, 69.8 % (Tabla 8).

Tabla 7. Flota nacional de naves de transporte marítimo por tipo de nave y tipo de navegación, años 2020-2021.

| Tipo de naves | Cantidad de naves matriculadas | | | | | | | |
|--------------------|--------------------------------|-----------|--------------|--------------|-----------|--------------|--------------|-------------|
| | 2020 | | | 2021 | | | Part. % 2021 | Var. % |
| | Nal. | Int. | Total | Nal. | Int. | Total | | |
| Pasaje | 735 | 7 | 742 | 1103 | 9 | 1112 | 77.0 | 49.9 |
| Carga | 106 | 15 | 121 | 116 | 16 | 132 | 9.1 | 9.1 |
| Artefactos navales | 155 | 11 | 166 | 104 | 14 | 118 | 8.2 | -28.9 |
| Transporte mixto | 54 | 0 | 54 | 56 | 0 | 56 | 3.9 | 3.7 |
| Tanqueros | 25 | 3 | 28 | 25 | 2 | 27 | 1.9 | -3.6 |
| Total | 1 075 | 36 | 1 111 | 1 404 | 41 | 1 445 | 100.0 | 30.1 |

Tabla 8. Edad de la flota para el transporte marítimo, año 2021

| Año de construcción | Cantidad de naves | | Part. % 2021 | Var. % |
|---------------------|-------------------|--------------|-----------------|-------------|
| | 2020 | 2021 | | |
| 1939 - 1959 | 11 | 9 | 0.6 | -18.2 |
| 1960 - 1980 | 78 | 80 | 5.5 | 2.6 |
| 1981 - 2001 | 279 | 348 | 24.1 | 24.7 |
| 2002 - 2020 | 743 | 1008 | 69.8 | 35.7 |
| Total | 1 111 | 1 445 | 100.0 | 30.1 |



Bibliografía

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2022). Informe sobre el transporte marítimo 2021. Unctad. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf

Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2022). Boletín marítimo y logístico. CEPAL. https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/boletin_maritimo_72_-_sept2020.pdf

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (2022a). Estadísticas de carga. DIAN. <https://www.dian.gov.co/dian/cifras/CargalmpExp2/Anexos-estadisticos-de-carga-Enero-Diciembre-2020-2021.xlsx>

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2022b). Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX). Exportaciones según modo de transporte marítimo, administración de aduanas, capítulo arancel o clasificación internacional industrial uniforme (CIU). DIAN. <http://websiex.dian.gov.co/>

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2022c). Sistema Estadístico de Comercio Exterior (SIEX). Importaciones según modo de transporte marítimo, administración de aduanas, capítulo arancel o clasificación internacional industrial uniforme (CIU). DIAN. <http://websiex.dian.gov.co/>



Estadísticas Anuales de Transporte Marítimo en Colombia 2020-2021



Ministerio de Defensa Nacional
Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana



Ministerio de Defensa Nacional
Dirección General Marítima

Carrera 54 N° 26-50 CAN Bogotá D.C. Colombia
Línea gratuita de atención al ciudadano 018000115966
Contact Center +60 (1) 3286800 en Bogotá
Línea Anticorrupción 018000911670
dimar@dimar.mil.co
www.dimar.mil.co