

Estadísticas Anuales de Transporte Marítimo en Colombia



No. 4. Páginas 92. Marzo 2023

Bogotá D. C., Colombia

2021
2022



Ministerio de Defensa Nacional
Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

Estadísticas Anuales de Transporte Marítimo en Colombia

2021-2022

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 John Fabio Giraldo Gallo

Director General Marítimo

Capitán de Navío Pedro Javier Prada

Coordinador General Dimar

Capitán de Navío Gary Javier González Núñez

Coordinador Grupo de Planeación

Capitán de Navío Edwin Mario Alex Cabezas Hinestroza

Subdirección de Marina Mercante

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 estadísticos

Edición y concepto gráfico

Área de Comunicaciones Estratégicas

Área de Estadística y Estudios Económicos

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. (2023). *Estadísticas Anuales de Transporte Marítimo en Colombia. 2021-2022.* 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 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. Abril 2023, Bogotá, D. C., Colombia.



Contenido

Introducción

1	Comportamiento general del transporte marítimo	16
1.1	Transporte marítimo internacional	17
1.2	Transporte marítimo nacional o cabotaje	22
2	Transporte marítimo internacional.....	23
2.1	Operaciones de buques de transporte marítimo internacional de carga	24
2.1.1	Operaciones de buques de transporte marítimo internacional de carga por tipo de buque.....	26
2.2	Carga movilizada en el transporte marítimo internacional	40
2.2.1	Carga movilizada por el puerto de Santa Marta	43
2.2.2	Carga movilizada por el puerto de Puerto Bolívar.....	45
2.2.3	Carga movilizada por el puerto de Coveñas	47
2.2.4	Carga movilizada por el puerto de Cartagena	48
2.2.5	Carga movilizada por el puerto de Buenaventura	50
2.2.6	Carga movilizada por el puerto de Barranquilla.....	53
2.2.7	Carga movilizada por el puerto de Riohacha	55
2.2.8	Carga movilizada por el puerto de Urabá y el Darién	56
2.2.9	Carga movilizada por el puerto de Tumaco	58
2.2.10	Carga movilizada por el puerto de San Andrés	59
2.3	Operaciones de buques de transporte marítimo internacional de pasajeros.....	60
2.3.1	Operaciones de buques de transporte marítimo internacional de cruceros..	61
2.4	Empresas extranjeras de transporte marítimo internacional	63
2.4.1	Principales empresas extranjeras habilitadas en Colombia por la Dimar	65
2.5	Protección marítima	67
2.5.1	Sucesos de protección marítima	69
2.6	Supervisión de los buques de bandera extranjera en aguas colombianas.....	71
2.6.1	Supervisión de los buques de bandera extranjera en aguas colombianas según pabellón.....	73

2.7	Gente de mar titulada para el transporte marítimo internacional.....	75
2.7.1	Pilotos prácticos licenciados para apoyar el transporte marítimo.....	77
3	Transporte marítimo nacional o de cabotaje	79
3.1	Operaciones de naves de transporte marítimo nacional o de cabotaje de carga	80
3.1.1	Operaciones de naves de transporte marítimo nacional o de cabotaje de carga por tipo de nave	82
3.2	Empresas de transporte marítimo nacional o cabotaje	83
3.3	Carga Movilizada en el Transporte Marítimo Nacional.....	85
3.4	Gente de mar titulada para el transporte marítimo nacional o de cabotaje	88
3.5	Flota nacional de naves de transporte marítimo	90

Bibliografía

Índice de tablas

Tabla 1. Operaciones de buques de transporte marítimo internacional de carga por subregión, años 2021-2022.....	25
Tabla 2. Carga movilizada en el transporte marítimo internacional por subregión y su variación, años 2021-2022.	42
Tabla 3. Caracterización de las principales de empresas navieras extranjeras habilitadas en Colombia, año 2022.	65
Tabla 4. Cantidad de sucesos por tipo de suceso de protección y su variación, años 2021-2022.	67
Tabla 5. Operaciones de buques de transporte marítimo nacional o de cabotaje por región y variación, años 2021-2022.	81
Tabla 6. Carga de granel liquido movilizada en el transporte marítimo de cabotaje por puerto, año 2022.	85
Tabla 7. Carga de general seca movilizada en el transporte marítimo de cabotaje por puerto, año 2022.	86
Tabla 8. Carga de general contenedorizada movilizada en el transporte marítimo de cabotaje por puerto, año 2022.....	86
Tabla 9. Carga de granel seco movilizada en el transporte marítimo de cabotaje por puerto, año 2022.	86
Tabla 10. Carga de general refrigerada movilizada en el transporte marítimo de cabotaje por puerto, año 2022.	87
Tabla 11. Flota nacional de naves de transporte marítimo por tipo de nave y tipo de navegación, años 2021-2022.	91
Tabla 12. Edad de la flota para el transporte marítimo, año 2021 – 2022.	91

Índice de Figuras

Figura 1. Operaciones de transporte marítimo internacional por tipo de transporte, años 2021-2022.	17
Figura 2. Operaciones de transporte marítimo nacional o cabotaje por tipo de transporte, años 2021-2022.....	22
Figura 3. Operaciones de transporte marítimo internacional de carga por puerto, años 2021-2022.	24
Figura 4. Operaciones de transporte marítimo internacional de carga por tipo de buque y su variación, años 2021-2022.	26
Figura 5. Cantidad de operaciones de buques portacontenedores por puerto y su variación, años 2021-2022.....	27
Figura 6. Participación de operaciones de buques portacontenedores por tamaño en cada puerto, años 2021-2022.	28
Figura 7. Cantidad de operaciones de buques graneleros por puerto y su variación, años 2021-2022.	30
Figura 8. Participación de operaciones de buques graneleros por tamaño en cada puerto, años 2021-2022.....	31
Figura 9. Cantidad de operaciones de buques tanqueros por puerto y su variación, años 2021-2022.	32
Figura 10. Participación de operaciones de buques tanqueros por tamaño en cada puerto, años 2021-2022.....	33
Figura 11. Cantidad de operaciones de buques de carga general por puerto y su variación, años 2021-2022.....	35
Figura 12. Cantidad de operaciones de buques de carga rodada (Ro-Ro) por puerto y su variación, años 2021-2022.	36
Figura 13. Cantidad de operaciones de buques de carga refrigerada por puerto y su variación, años 2021-2022.	37
Figura 14. Cantidad de operaciones de buques quimiqueros por puerto y su variación, año 2021 – 2022.....	38
Figura 15. Cantidad de operaciones de buques GNL/GLP por puerto y su variación, años 2021-2022.	39
Figura 16. Carga movilizada de importaciones en el transporte marítimo internacional por puerto y su variación, años 2021-2022.	40
Figura 17. Carga movilizada de exportación en el transporte marítimo internacional por puerto, años 2021-2022.	41
Figura 18. Carga movilizada de importación por el puerto de Santa Marta por tipo carga y su variación, años 2021-2022.	43
Figura 19. Carga movilizada de exportación por el puerto de Santa Marta por tipo de carga y su variación, años 2021-2022.....	43
Figura 20. Carga movilizada de importación por el puerto de Puerto de Bolívar por tipo carga y su variación, años 2021-2022.....	45
Figura 21. Carga movilizada de exportación por el puerto de Puerto de Bolívar por tipo de carga y su variación, años 2021-2022.....	45

Figura 22. Carga movilizada de importación por el puerto de Coveñas por tipo carga y su variación, años 2021-2022.	47
Figura 23. Carga movilizada de exportación por el puerto de Coveñas por tipo de carga y su variación, años 2021-2022.	47
Figura 24. Carga movilizada de importación por el puerto de Cartagena por tipo carga y su variación, años 2021-2022.	48
Figura 25. Carga movilizada de exportación por el puerto de Cartagena por tipo de carga y su variación, años 2021-2022.	49
Figura 26. Carga movilizada de importación por el puerto de Buenaventura, por tipo carga y su variación, año 2021 - 2022.	50
Figura 27. Carga movilizada de exportación por el puerto de Buenaventura por tipo de carga y su variación, años 2021 - 2022.....	51
Figura 28. Carga movilizada de importación por el puerto de Barranquilla por tipo carga y su variación, años 2021-2022.	53
Figura 29. Carga movilizada de exportación por el puerto de Barranquilla, por tipo de carga y su variación, año 2021-2022.	53
Figura 30. Carga movilizada de importación por el puerto de Riohacha por tipo carga y su variación, años 2021-2022.	55
Figura 31. Carga movilizada de exportación por el puerto de Riohacha, por tipo de carga y su variación, años 2021-2022.	55
Figura 32. Carga movilizada de importación por el puerto de Turbo por tipo carga y su variación, años 2021- 2022.	56
Figura 33. Carga movilizada de exportación por el puerto de Turbo por tipo de carga y su variación, años 2021- 2022.	57
Figura 34. Carga movilizada de exportación por el puerto de Tumaco por tipo de carga y su variación, años 2021-2022.	58
Figura 35. Carga movilizada de importación por el puerto de San Andrés por tipo carga y su variación, años 2021-2022.	59
Figura 36. Operaciones de buques de transporte marítimo internacional de pasajeros y su variación, años 2021-2022.	60
Figura 37. Operaciones de buques cruceros y su variación, años 2021-2022.....	61
Figura 38. Pasajeros turistas transportados en cruceros “cruceitas” y su variación, años 2021-2022.	62
Figura 39. Empresas de transporte marítimo internacional habilitadas a 31 de diciembre de 2022.	63
Figura 40. Tipo de carga de empresas extranjeras a 31 de diciembre de 2022.....	63
Figura 41. Puertos de operación de las principales de empresas navieras extranjeras habilitadas en Colombia a 31 de diciembre de 2022.....	66
Figura 42. Instalaciones portuarias certificadas en protección marítima a 31 de diciembre de 2022.	68
Figura 43. Impacto de los sucesos de protección en el transporte marítimo a 31 de diciembre de 2021.....	70
Figura 44. Impacto de los sucesos de protección en el transporte marítimo a 31 de diciembre de 2022.....	70
Figura 45. Total de inspecciones registradas por Estado Rector del Puerto y su variación, años 2021-2022.....	72

Figura 46. Cantidad inspecciones realizadas por tipo de buque más relevante, años 2021-2022.	72
Figura 47. Primeras 27 banderas con mayor participación en las inspecciones del Estado Rector del Puerto, año 2022.....	74
Figura 48. Gente de mar titulada para transporte marítimo internacional, años 2021-2022.	75
Figura 49. Oficiales titulados por género para transporte marítimo internacional, años 2021-2022.	76
Figura 50. Marineros titulados por género para transporte marítimo internacional, años 2021-2022.	76
Figura 51. Marineros de los servicios por género titulados para transporte marítimo internacional, años 2021-2022.	76
Figura 52. Pilotos prácticos con licencia para transporte marítimo internacional, años 2020-2021.	78
Figura 53. Cantidad de pilotos inscritos por puerto para apoyar las operaciones de transporte marítimo internacional, años 2020-2021.	78
Figura 54. Operaciones de naves de transporte marítimo nacional o de cabotaje de carga, años 2021-2022.....	81
Figura 55. Operaciones de naves de transporte marítimo nacional o de cabotaje por tamaño de la nave, año 2022.	82
Figura 56. Cantidad de empresas habilitadas a nivel nacional para prestar servicios de transporte marítimo nacional por tipo de servicio, año 2022.	83
Figura 57. Cantidad de empresas habilitadas a nivel nacional para prestar servicios de transporte marítimo nacional por puerto, año 2022.....	84
Figura 58. Carga Movilizada en el Transporte Marítimo Nacional al 31 de Diciembre del 2022	85
Figura 59. Carga Nacional Movilizada por puerto Colombiano al 31 de Diciembre del 2022.	87
Figura 60. Gente de mar licenciada para transporte marítimo nacional, años 2021-2022.	88
Figura 61. Oficiales licenciados por género para transporte marítimo nacional, años 2021-2022.	88
Figura 62. Marineros licenciados por género para transporte marítimo nacional, años 2021-2022.	89
Figura 63. Marineros de los servicios por género licenciados para transporte marítimo nacional, años 2021-2022.	89
Figura 64. Flota nacional de naves de transporte marítimo por puerto, años 2021-2022.	90
Figura 65. Flota nacional de naves de transporte marítimo por tipo de nave, años 2021-2022.	90

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 59 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

Como citó la Dra. Rebeca Grynspan, Secretaria General de la UNCTAD, en la presentación del informe sobre el transporte marítimo 2022 en Ginebra, “el transporte marítimo es la columna vertebral del comercio internacional y de la economía mundial. Más del 80% de las mercancías se transporta por mar y el porcentaje es aún mayor para la mayoría de los países en desarrollo”. Para el caso de Colombia este porcentaje se eleva al 94 % del total de toneladas que fueron intercambiadas en el comercio exterior del país en el año 2022.

En este contexto la Dirección General Marítima presenta las estadísticas anuales de transporte marítimo en Colombia, con el propósito de llevar al lector a realizar un análisis sobre este modo de transporte desde la descriptiva y su variación interanual. Por lo cual, se transmite la información estadística relacionada con: operaciones de los buques (arribos, zarpe), carga movilizada, disponibilidad de gente mar, la flota nacional y la seguridad de los buques extranjeros que llegan a nuestras aguas jurisdiccionales, así como el impacto de las actividades ilícitas en este modo de transporte denominado “protección marítima”.

De igual manera, para el país es fundamental el servicio de transporte marítimo de cabotaje, ya que éste es la principal herramienta para el desarrollo, abastecimiento, conexión y comercio para poblaciones que presentan un bajo índice de conexión terrestre y aérea, como lo son las ubicadas en el Pacífico colombiano y el Caribe insular, información que se presenta para llevar al análisis local al respecto de su comportamiento y retrato actual.

Como insumo esencial se toman los registros administrativos de tráfico marítimo gestionado por el Sistema Integrado de Tráfico y Transporte Marítimo (Sitmar), en lo que respecta a las trece jurisdicciones marítimas y de diferentes bases de datos de la Dimar relacionadas con cada temática.

Contacto: estadísticas@dimar.mil.co

1 Comportamiento general del transporte marítimo



1.1 Transporte marítimo internacional

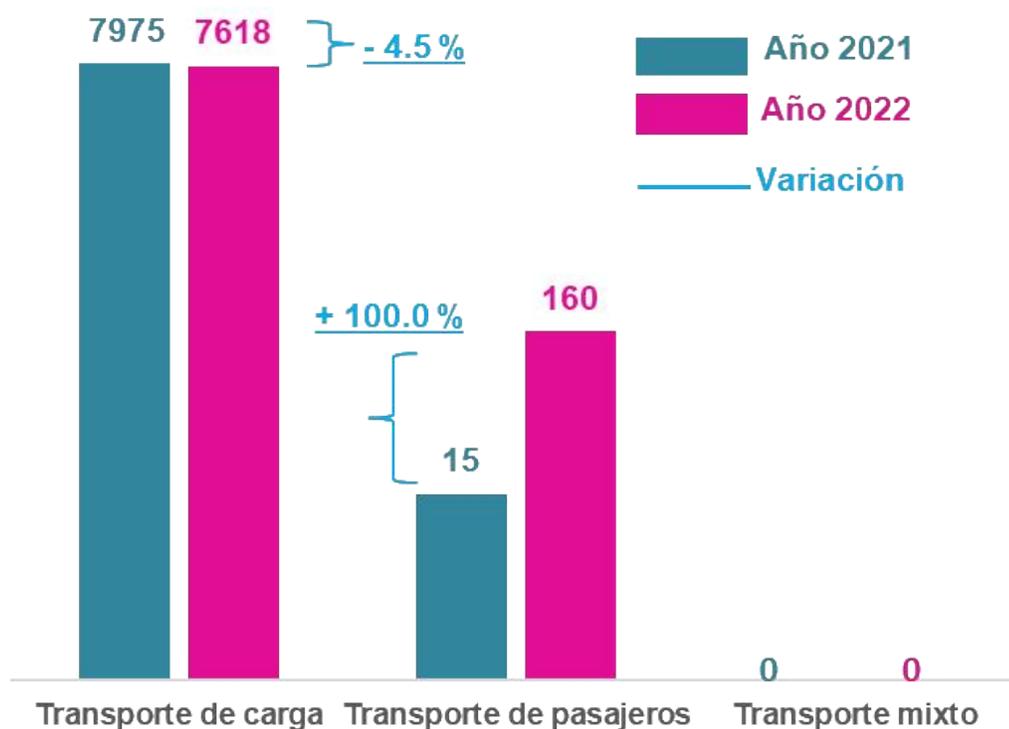


Figura 1. Operaciones de transporte marítimo internacional por tipo de transporte, años 2021-2022.

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.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (Unctad, 2023a), en su informe sobre el transporte marítimo 2022, referencia claramente como en el año 2022 la frágil recuperación experimentada en el año 2021, perdió fuerza a raíz de la guerra entre Rusia y Ucrania que inició a finales del mes de febrero del 2022.

Dentro de las repercusiones de este conflicto se cuenta el aumento de la inflación y el costo de vida, así como el cambio en patrones y socios comerciales de los países que por lo general hicieron que la distancia de viaje aumentara para el transporte de mercancías.

A esto se sumó el cierre, nuevamente, de algunos puertos de China en aplicación de su política de tolerancia cero al COVID-19, ante repuntes del virus, con efectos de interrupción en la cadena de suministro.

Estas situaciones hicieron que aumentara la congestión y las variaciones en la conectividad del transporte marítimo de línea (Unctad, 2023b) y que a razón de la búsqueda de lograr ganar eficiencias limitando el número de escalas por rotación por parte de las navieras, se ocasionara que Latino América y el Caribe perdieran más del 10.0 % de sus conexiones directas con los servicios de línea.

Ahora bien, a través de los puertos marítimos de Colombia, durante el año 2022 se movilizaron el 89.9 % del total de toneladas importadas por el país, equivalente a USD 48 mil millones en valores FOB (DIAN, 2023a). Valor que corresponde al 68.9 % del valor total de las importaciones del País.

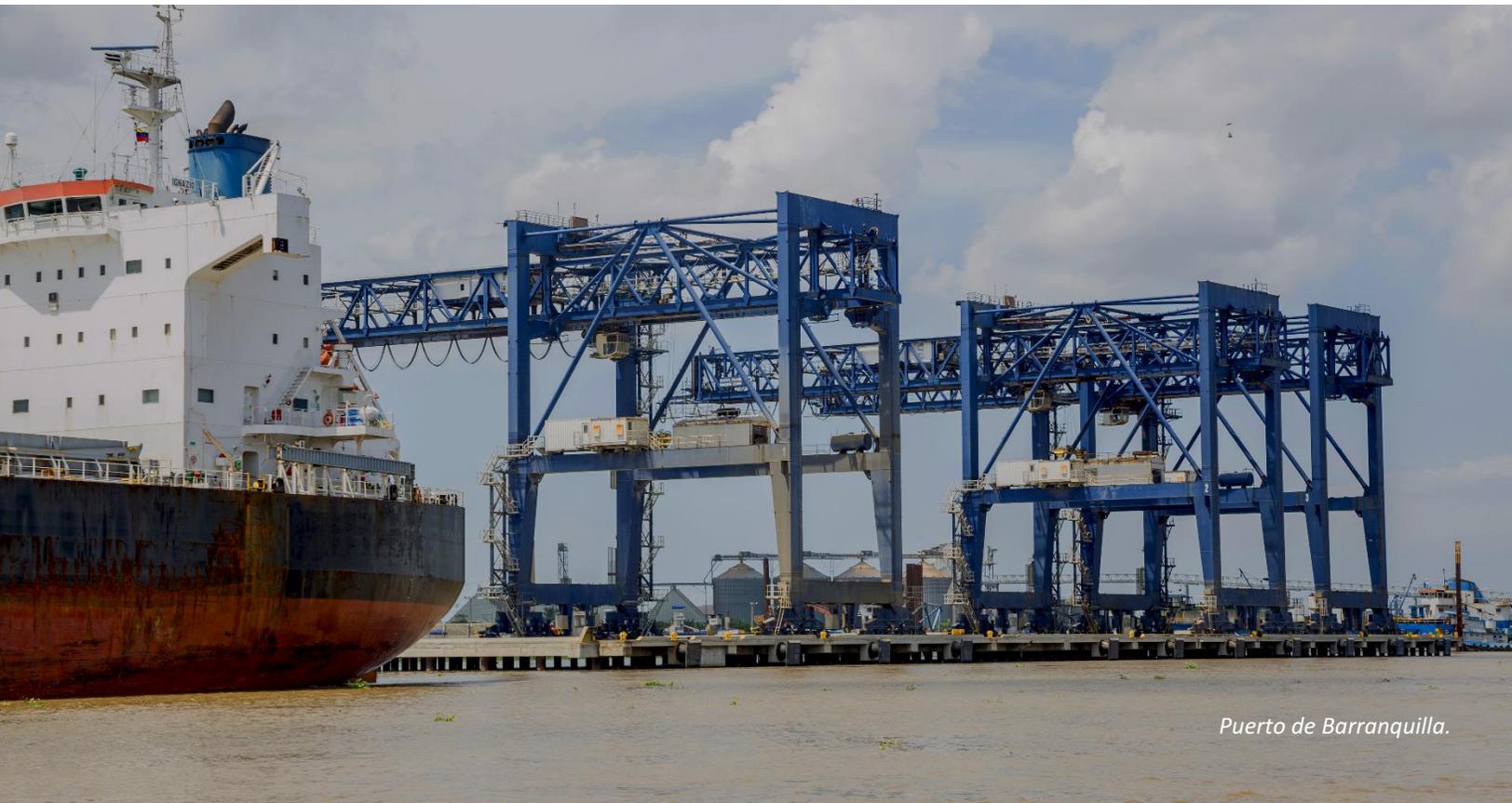
Así mismo permitió la movilidad del 98.1 % del total de toneladas exportadas por el comercio exterior (DIAN, 2023b) por importe en valores FOB de USD 47 mil millones, el 84.6 % del valor total de las exportaciones del país en el año.

En este contexto, Colombia presentó en el año 2022 una disminución en las operaciones de buques de carga del 4.5 %, que como se analizará más adelante se debió en especial a los buques portacontenedores con una variación negativa interanual del 10.8 %. Figura 1.

Para el caso del transporte de pasajeros, se observa un incremento superior al 100.0 %, es decir paso de 15 operaciones en el 2021 a 160 en el año 2022, esto se debe al levantamiento de restricciones en los diferentes puertos de recorrido de este tipo de buques, incluyendo los puertos de Colombia. En el año 2022 se mantiene ausente el transporte marítimo internacional mixto.

En términos generales las operaciones de transporte marítimo internacional durante el año 2022 tuvieron una variación interanual negativa del 2.7 %.

A continuación, se expone la dinámica del transporte marítimo en algunos puertos de acuerdo con su relevancia para la economía nacional.





el transporte marítimo.

Tomando como referencia el tipo de carga, los totales nacionales movilizados por vía marítima en importaciones, a través de Cartagena ingresó el 62.0 % de la carga general contenedorizada, el 27.1 % de granel líquido, el 12.3 % de granel seco y el 13.9 % de general seca. Ahora bien, para la carga exportada por vía marítima, el 70.2 % de la carga general contenedorizada, el 40.5 % de la carga general seca y el 11.8 % del granel líquido.

En complemento, este puerto junto con el de Buenaventura se encuentran en el top 25 de puertos con mejores tiempos de espera en puerto y rendimiento en el manejo de carga contenedorizada (Unctad, 2023c, página 86).

• Buenaventura

En el año 2022 registró el 14.7 % de las operaciones de transporte marítimo internacional de carga del país, 1 120 recaladas. A través del cual se transportó el 29.0 % del total de toneladas de carga importada a nivel nacional por vía marítima, por valor FOB aproximado de USD 11 mil millones, el 23.1 % del valor FOB total nacional de la carga importada por el modo de transporte marítimo.

En cuanto a exportaciones, en 2022 fue el puerto a través del cual salió del país el 3.4 % del total de toneladas, por un importe aproximado en valores FOB de USD 4 500 millones, es decir, el 9.6 % del valor FOB total nacional exportado por vía marítima.

• Cartagena

Se mantiene como el puerto de Colombia con la participación más alta en las operaciones de transporte marítimo internacional de carga, con el 38.3 % del total nacional, aunque en términos de la variación interanual presenta una disminución del 5.0 %, es decir paso de 3 068 operaciones en 2021 a 2 915 operaciones en 2022.

A través de este puerto se transportó el 35.6 % del total de las toneladas importadas a nivel nacional por vía marítima, por un valor FOB aproximado de USD 14 mil millones, es decir el 30.5 % del total del valor FOB de las importaciones movilizadas por vía marítima.

Así mismo, se movizaron el 14.5 % del total nacional de toneladas exportadas por vía marítima en el comercio exterior del país, por un importe FOB aproximado de USD 24 mil millones, un 50.4 % del valor total de las exportaciones movilizadas por

Se destaca que este puerto es el segundo puerto en lo que respecta a toneladas de carga contenedorizada movilizadas importada por vía marítima, con el 34.2 % del total de toneladas y el 17.1 % de las exportadas.

En lo que respecta al granel seco, es el puerto con mayor registro en toneladas importadas, con el 35.4 % del total nacional de este tipo de carga y el 1.9 % en cuanto a las toneladas exportadas.

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

• **Santa Marta**

Es el segundo puerto en el registro de operaciones de transporte marítimo internacional, con el 18.6 % del total nacional. Puerto que movilizó la mayor cantidad de carga en exportación por el país, con el 34.9 % del total nacional, 33 150 591 t, por un valor FOB aproximado de USD 3 600 millones, 7.6 % 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 18.7 % del total de toneladas a nivel nacional, equivalente a 7 786 788 t, por un valor FOB aproximado de USD 6 700 millones, 13.7 % del total del valor movilizado por vía marítima en 2022.

Santa Marta tuvo el primer registro en cuanto a la carga granel seco en exportación por vía marítima, con el 52.9 % del total de toneladas a nivel nacional, las cuales fueron 32 074 440 t.

• **Barranquilla**

Registró el 13.7 % de las operaciones de transporte marítimo internacional, cuarto puerto en operaciones. En cuanto a la cantidad de carga movilizada, tuvo el cuarto registro en toneladas importadas con el 11.8 %, por un valor FOB aproximado de USD 4 900 millones, un 10.2 % del valor total movilizado por vía marítima durante 2022.

Ahora bien, para el caso de las exportaciones ocupó la quinta posición con el 3.9 % del total de toneladas a nivel nacional, por un importe en valores FOB aproximado de USD 2 900 millones, un 6.2 % del total del valor de las exportaciones por el modo de transporte marítimo.



- **Puerto Bolívar**

Ocupa el séptimo lugar en cuanto a la cantidad de operaciones de transporte marítimo internacional, con el 3.5 % del total, 263 operaciones.

Es el segundo puerto en el registro de toneladas de carga exportadas por el país, con el 21 % del total nacional, 19 965 311 t, por un importe en valores FOB aproximado de USD 5 600 millones, es decir el 11.8 % del total del valor de las exportaciones por vía marítima llevadas a cabo en el 2022.

En cuanto a importaciones, el 0.5 % de las toneladas de mercancías que ingresaron al país por este puerto, con una cuantía en valores FOB de aproximadamente USD 282 millones, correspondientes al 0.6 % 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 32.4 %. En complemento, es el puerto con la cuarta posición en el arribo de buques graneleros con el 11.1 % del total de buques recalados en el ámbito nacional.



Puerto Bolívar.

1.2 Transporte marítimo nacional o cabotaje

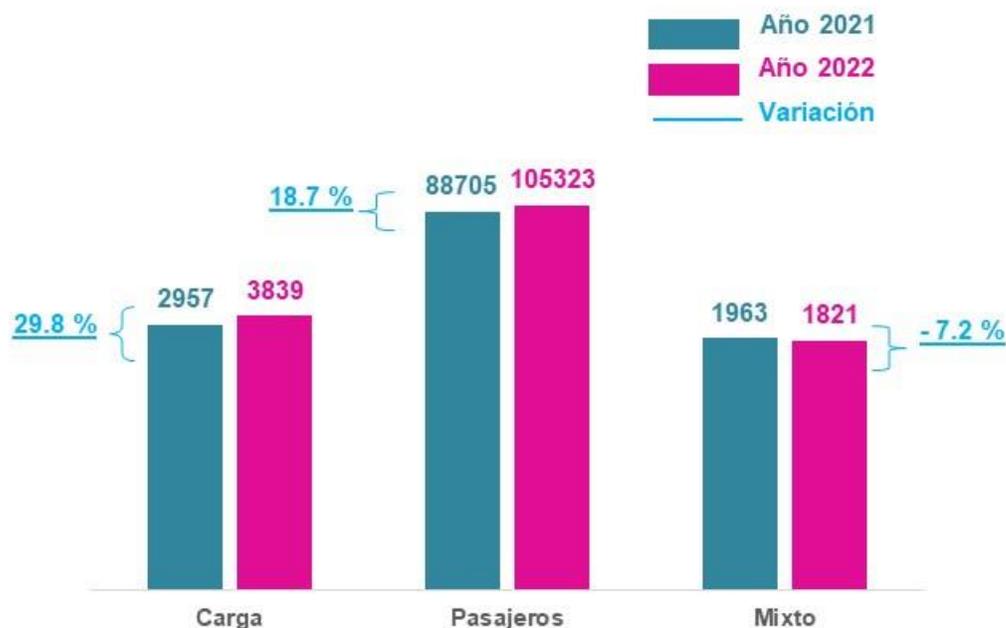


Figura 2. Operaciones de transporte marítimo nacional o cabotaje por tipo de transporte, años 2021-2022.

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 18.5 %, pasó de 93 625 recaladas en el año 2021 a 110 983 arribos en el año 2022. Si bien el incremento no es alto, es necesario relacionar que aún se encuentran en estabilización las mejoras implementadas en el Sistema de Transporte y Tráfico Marítimo (Sitmar), por lo cual no se puede afirmar que el incremento se suscriba al fenómeno de estudio.

El transporte nacional de carga presentó un incremento del 29.8 % respecto al 2021, es decir 882 operaciones Figura 2.

Para el caso del transporte marítimo nacional mixto se registró un incremento del 18.7 %, equivalente a 16 618 operaciones. En general, este crecimiento se dio a razón del mayor reporte de naves del grupo de recreo y deportivo en el Sitmar, que a la fecha aún está en proceso de estabilización, por lo que para el año 2023 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

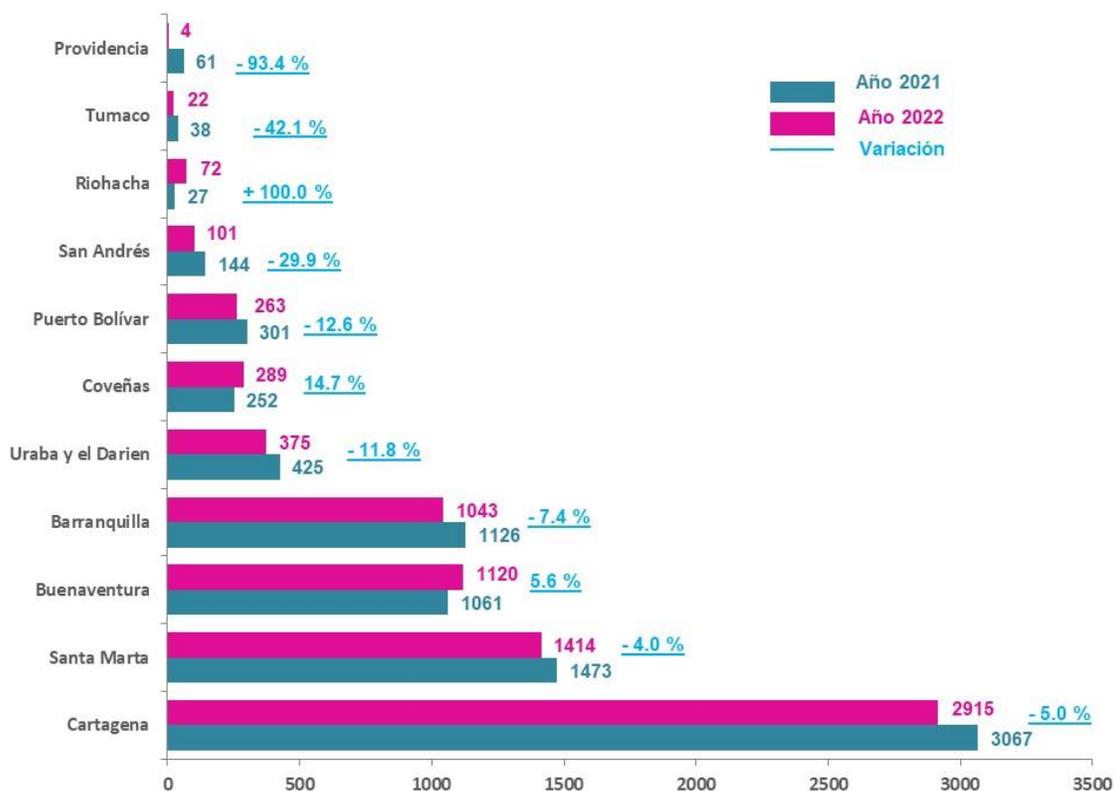


Figura 3. Operaciones de transporte marítimo internacional de carga por puerto, años 2021-2022.

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 2022 se presentaron 7 618 operaciones de buques de transporte marítimo internacional de carga, un 4.5 % menor que en el año 2021.

En la Figura 3 se muestra en orden descendente el registro de los años 2021 y 2022 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 agrupan el 85.2 % del total de operaciones del año.

Cartagena registró en el año 2022 el 38.3 %, con 2 915 operaciones, un 5.0 % menos que en el año 2021.

Santa Marta presentó 1 414 operaciones, lo que representa una participación del 18.6 % en 2022, equivalente a un 4.0 % menos que en la vigencia anterior.

Buenaventura registró 1 120 operaciones, un 14.7 % del total nacional, 5.6 % más que en la vigencia anterior.

Barranquilla participó del 13.7 % de las operaciones de transporte marítimo, 1 043 en total, 7.4 % menos que en 2021.

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

El Caribe participó del 85.0 % 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. En donde San Andres y Providencia participaron del 1.4 % cuya carga tiene carácter de autoabastecimiento.

El Pacífico colombiano, por su parte, registró el 15.0 % de las operaciones de transporte marítimo internacional, en donde Buenaventura aparece como el principal puerto con el 14.7 %.

Tabla 1. Operaciones de buques de transporte marítimo internacional de carga por subregión, años 2021-2022.

Capitanía de Puerto	Operaciones por región		Participación por región (%)
	ene - dic 2021	ene - dic 2022	ene - dic 2022
Caribe	6 876	6 476	85.0
Pacifico	1 099	1 142	15.0
Total	7 975	7 618	100.0

Nota: se excluyen buques con motivos diferentes de arribo a carga y descarga.



Canal de acceso de Barranquilla, buque portacontenedor.

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

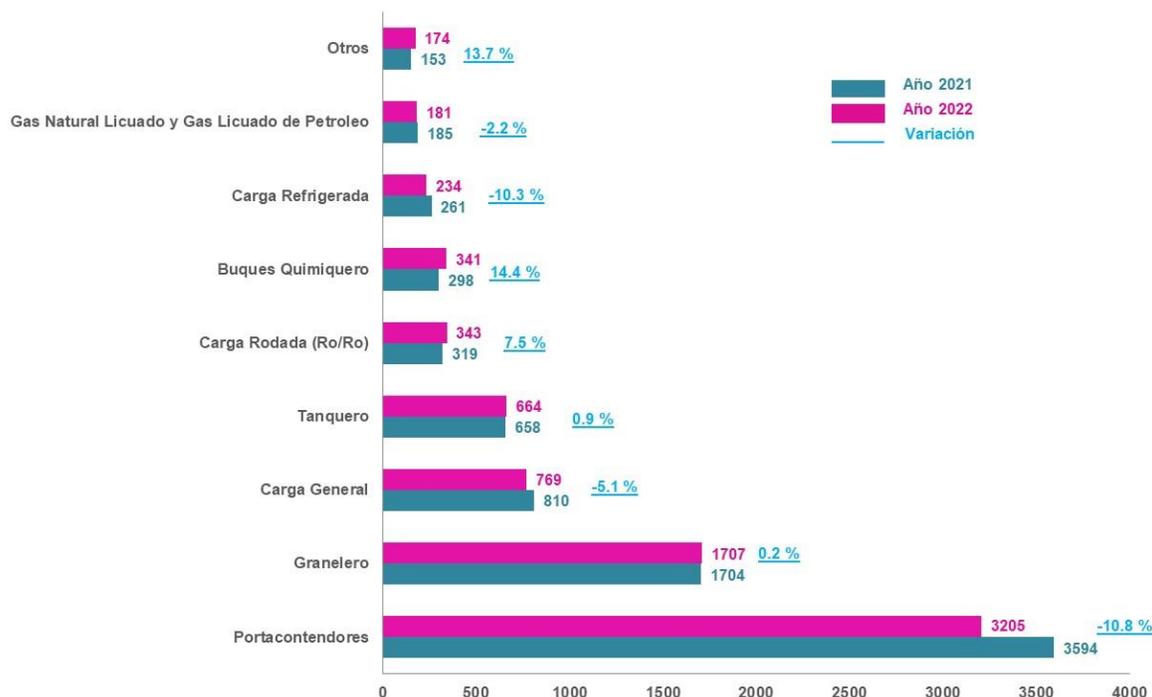


Figura 4. Operaciones de transporte marítimo internacional de carga por tipo de buque y su variación, años 2021-2022.

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 2022 Figura 4, con el 42.1 % del total de operaciones, 3 205 operaciones, un 10.8 % menos que en el año 2021.

En segundo lugar se ubican los buques graneleros con una participación del 22.4 %, 1 707 operaciones, un 0.2 % más operaciones que en la vigencia anterior.

Los buques de carga general, aún en uso, representan la tercera posición en operaciones con el 10.1 %, 769 operaciones, 5.1 % menos que en el año 2021.

La cuarta posición es para los buques tanqueros con 664 recaladas, 8.7 % del total de operaciones de transporte marítimo, un 0.9 % más que en 2021.

Estos cuatro tipos de buques abarcan el 83.3 % del total de operaciones de transporte marítimo.

2.1.1.1 Operaciones de buques portacontenedores

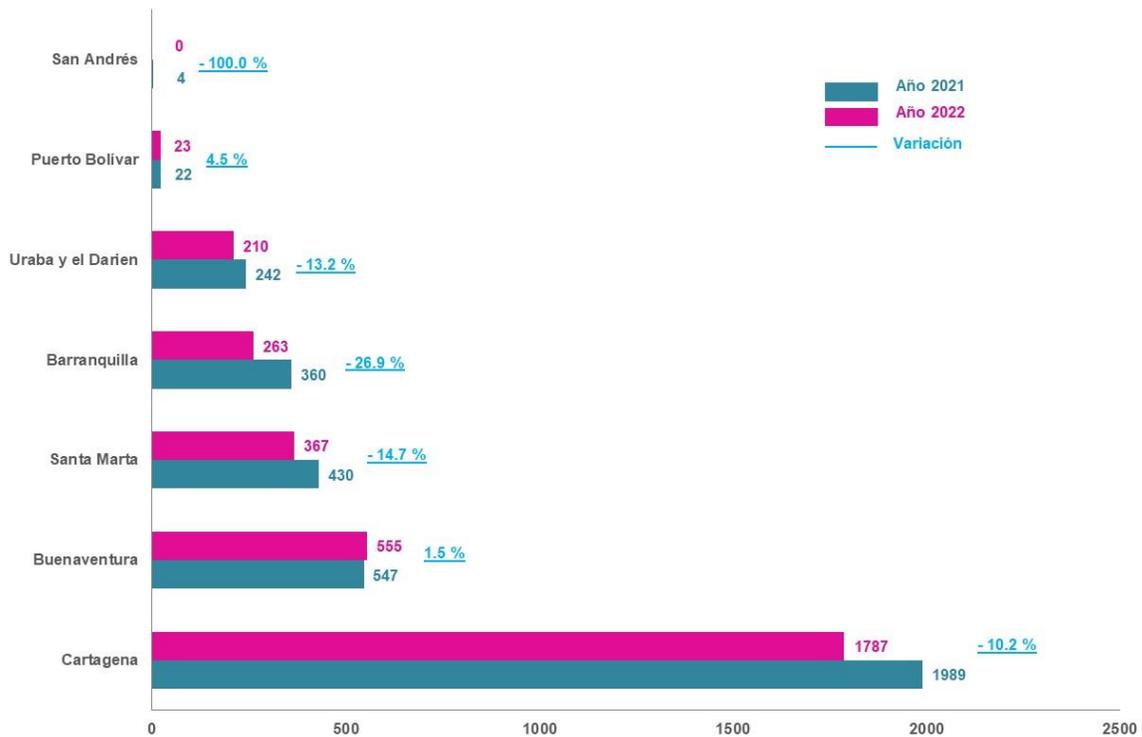


Figura 5. Cantidad de operaciones de buques portacontenedores por puerto y su variación, años 2021-2022.

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 2022, a través de los puertos de Colombia, se registraron 3 205 operaciones de buques portacontenedores Figura 5, un 10.8 % menos que en el año 2021.

Cartagena y Buenaventura son responsables del 73.1 % del total nacional de operaciones de este tipo de buques. En donde Cartagena registró el 55.8 % del total, 1 787 operaciones, con una variación del 10.2 % menos; y Buenaventura, participó con el 17.3 %, 555 operaciones, equivalentes al 1.5 % más que en la vigencia anterior.

Este espectro se amplía al contrastar las operaciones con las toneladas de carga movilizada, en donde el 95.8 % del total de carga contenedorizada importada, con 16 269 718 t, ingresó por estos dos puertos: 61.6 % en Cartagena con 10 456 402 t y un 34.2 % en Buenaventura con 5 813 315 t.

En cuanto a la carga contenedorizada exportada, el porcentaje que agrupa es del 87.2 % con 10 486 800 t; por su parte Cartagena con el 70.1 % con 8 429 448 t y Buenaventura con el 17.1 %, 2 057 351 t.

Santa Marta es el tercer puerto en operaciones de buques portacontenedores con el 11.5 % del total nacional, 367 operaciones, un 14.7 % menos que en el año 2021. Movilizando 808 257 t de carga contenedorizada en exportación, el 6.7 % del volumen total nacional, y 237 544 t en importación, 1.4 % del total.

Barranquilla es el cuarto puerto en operaciones de buques portacontenedores, 8.2 % del total nacional, 263 operaciones, un 26.9 % menos que en 2021. A través del cual se exportó el 2.8 % del total de carga contenedorizada a nivel nacional, 340 690 t y 278 005 t importadas que representan una participación de este tipo de carga del ámbito nacional del 1.6 %.

Urabá y el Darién es el quinto puerto en operaciones de buques portacontenedores, 6.6 % del total nacional, 210 operaciones, un 13.2 % menos que en el año 2021. A través del cual se exportó el 3.1 % del total de carga contenedorizada a nivel nacional, 376 617 t y 144 910 t importadas que representan una participación de este tipo de carga del ámbito nacional del 0.8 %.

2.1.1.1.1 Operaciones de buques portacontenedores por tamaño

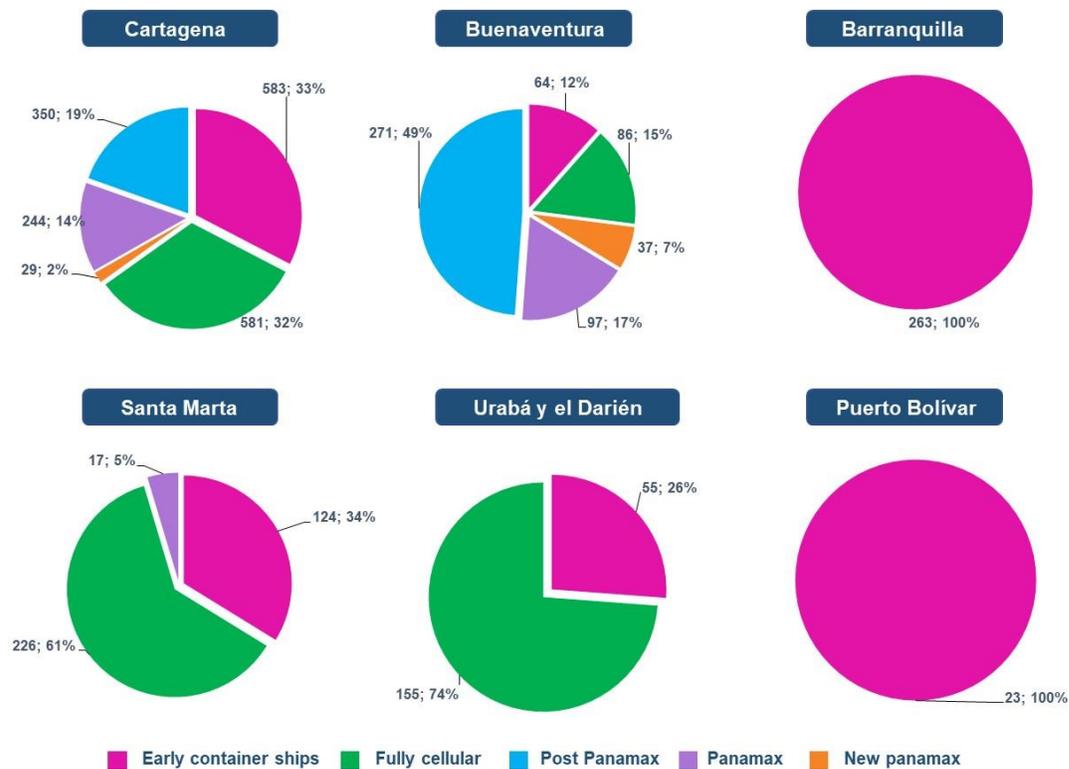


Figura 6. Participación de operaciones de buques portacontenedores por tamaño en cada puerto, años 2021-2022.

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

El 34.7 % de las operaciones de buques portacontenedores en el 2022 fue por cuenta de buques clasificados por su tamaño como early containerships, con un total de 1 112 operaciones. Por sus características este tipo de buque es el de tamaño más pequeño en el mercado y es utilizado para trayectos cortos.

El segundo tamaño de buque en operaciones, con una participación del 32.7 %, 1 048 operaciones, es para el buque fully cellular (ver notas editoriales P. 7).

El tipo de buque pospanamax es el tercero en participación, con un tamaño de buque portacontenedor, con el 19.4 %, equivalente a 621 operaciones.

El 11.2 % de estas operaciones fueron por buques portacontenedores de tamaño panamax, con 358 operaciones. Reuniendo así el 97.9 % del total de operaciones de buques portacontenedores.

El buque portacontenedor newpanamax, el cual es de los tamaños más grandes del mercado, es usado para trayectos largos por sus economías de escala, tuvo un registro de 66 operaciones, 2.1 % del total de operaciones en los puertos de Cartagena y Buenaventura.

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.



Puerto de Barranquilla, buque granelero.

2.1.1.2 Operaciones de buques graneleros

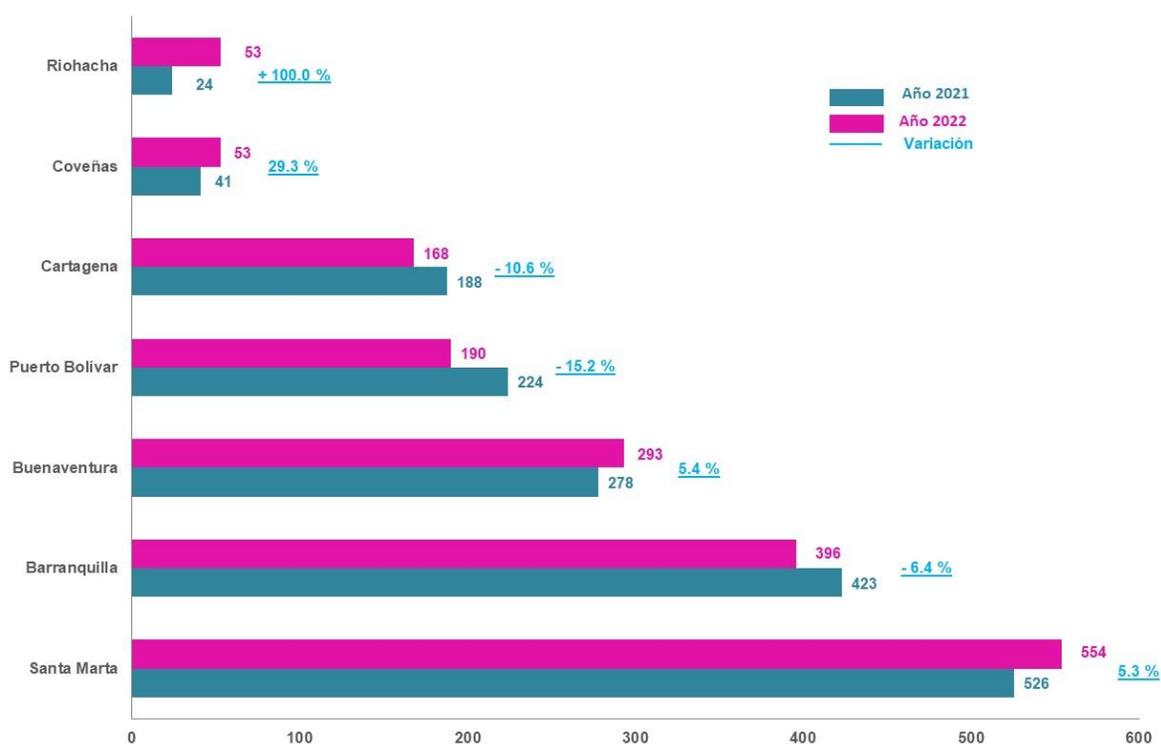


Figura 7. Cantidad de operaciones de buques graneleros por puerto y su variación, años 2021-2022.

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 2022 registraron 1 707 operaciones, 22.4 % del total de operaciones de buques de carga, un 0.2 % más que la vigencia anterior.

Santa Marta, Barranquilla, Buenaventura, Puerto Bolívar y Cartagena representan el 93.8 % de las operaciones de los buques graneleros. Como se evidencia en la Figura 7, el mayor registro de este tipo de buques lo tiene Santa Marta, con 554 operaciones, 32.5 % del total y un 5.3 % menos que en 2021.

Barranquilla se ubicó con el segundo registro en cantidad de operaciones de graneleros con 396 operaciones, 23.2 % del total, 6.4 % menos que en la vigencia anterior.

Buenaventura fue el tercer puerto en cantidad de operaciones de graneleros con 17.2 % del total, 293 recaladas, un 5.4 % más que en 2021.

Puerto Bolívar ocupó el cuarto escalón en cantidad de operaciones de graneleros con 190 operaciones, 11.1 % del total y un 15.2 % menos que la vigencia anterior.

Cartagena fue el quinto puerto en operaciones de graneleros con el 9.8 % del total, equivalente a 168 operaciones, un 10.6 % menos que en 2021.

2.1.1.2.1 Operaciones de buques graneleros por tamaño

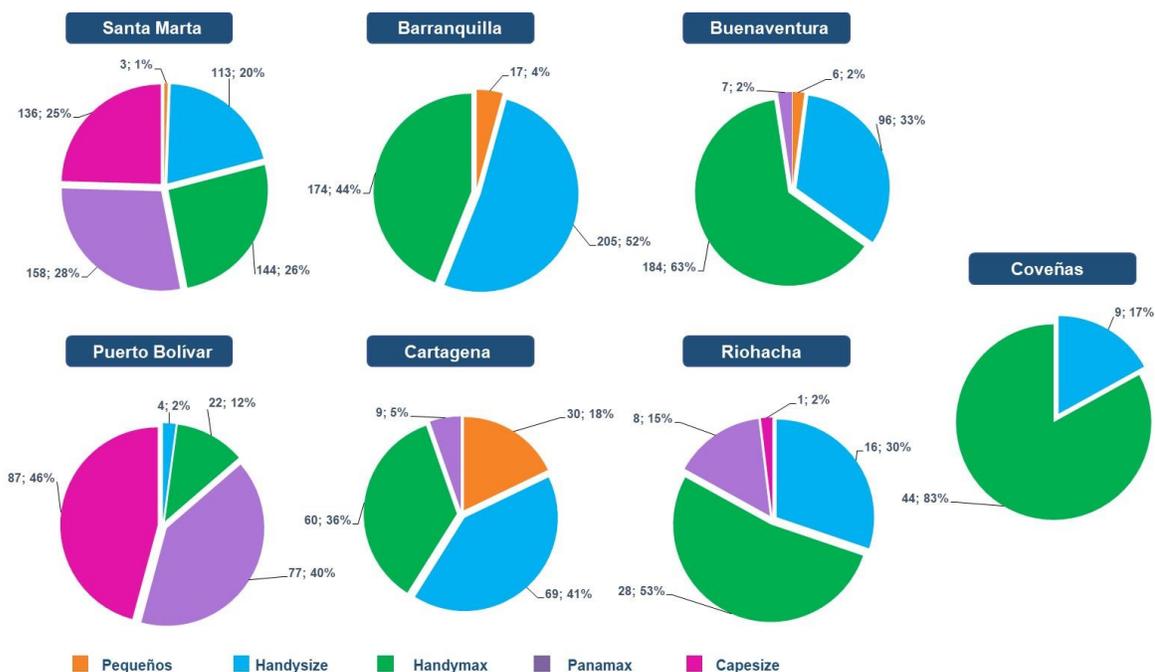


Figura 8. Participación de operaciones de buques graneleros por tamaño en cada puerto, años 2021-2022.

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 el año 2022, con el 38.4 % del total nacional, equivalente a 656 operaciones.

El segundo tamaño de buque en operaciones, con una participación del 30 % con 512 operaciones, fue para los buques tamaño handysize (ver notas editoriales P. 7).

Panamax es el tercer tamaño de buques graneleros con 259 operaciones, participación que corresponde al 15.2 % de las operaciones.

El tamaño capesize, buques graneleros de mayor tamaño en el mercado, registró 224 operaciones, para un 13.1 % del total de operaciones, principalmente en los puertos de Santa Marta y Puerto Bolívar.

Con una menor participación del 3.3 % con 56 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.

2.1.1.3 Operaciones de buques tanqueros

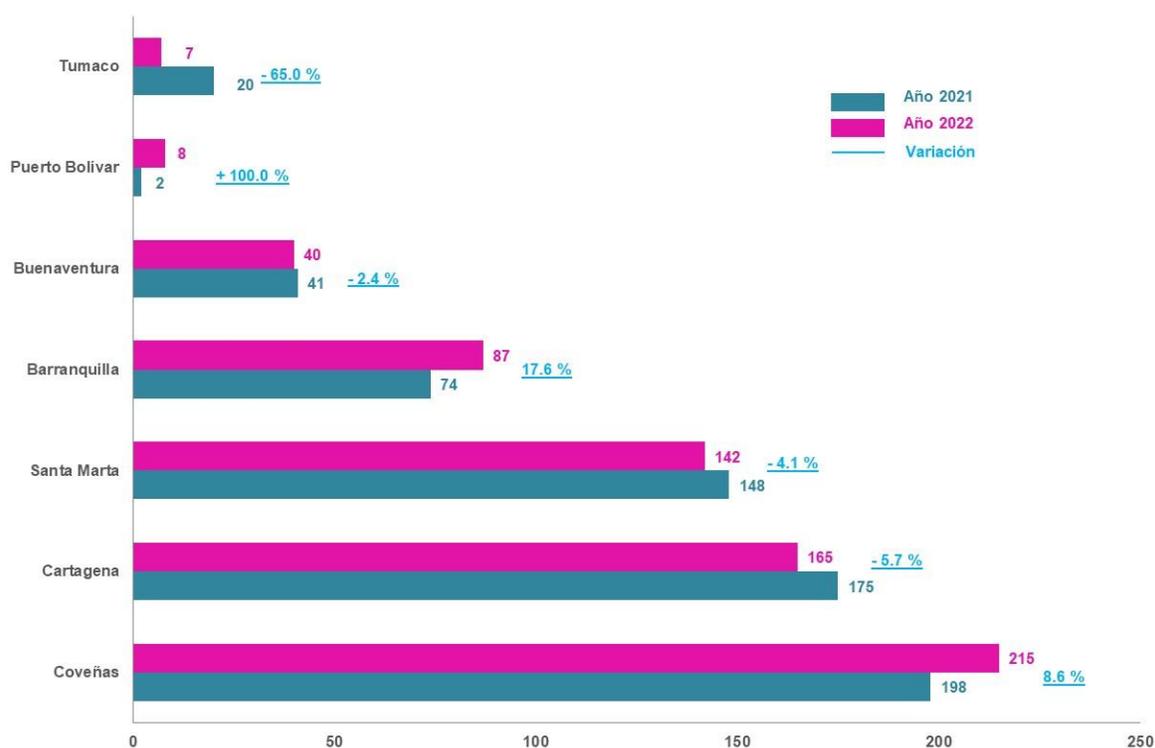


Figura 9. Cantidad de operaciones de buques tanqueros por puerto y su variación, años 2021-2022.

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 664 operaciones durante el año 2022, con una variación interanual del 0.9 %, donde los puertos de Coveñas, Cartagena, Santa Marta, Barranquilla y Buenaventura reúnen el 97.7 % del total Figura 9.

Coveñas encabezó la lista de estos cinco puertos con una participación de 32.4 %, con 215 operaciones en total, para un 8.6 % más que en la vigencia anterior. Estuvo seguido de Cartagena con el 24.8 %, es decir 165 operaciones, con una variación negativa del 5.7 %; Santa Marta es el tercer puerto con mayor registro con 142 operaciones, 21.4 % del total nacional de este tipo de naves, el cual tuvo una variación interanual de 4.1 % menos.

Barranquilla ocupa el cuarto registro con 87 operaciones, 13.1 % del total nacional, 17.6 % más que la vigencia anterior.

Buenaventura obtuvo el quinto lugar en registro de buques tanqueros con 40 operaciones, 6.0 % del total nacional y un 2.4 % menos que en 2021.

Puerto Bolívar con una participación del 1.2 %, 8 operaciones, 6 más que en 2021. Para finalizar, se encuentra Tumaco que registró de 7 operaciones, 1.1 % del total nacional, observa un decrecimiento del 65.0 %.

2.1.1.3.1 Operaciones de buques tanqueros por tamaño

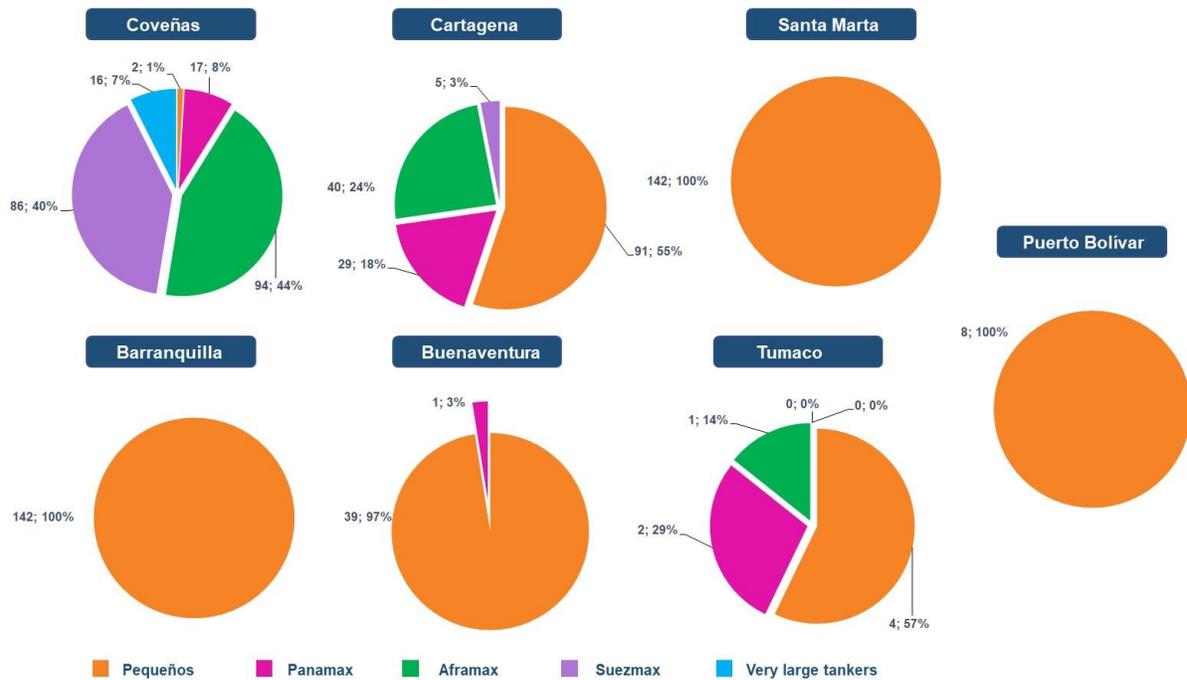


Figura 10. Participación de operaciones de buques tanqueros por tamaño en cada puerto, años 2021-2022.

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 2022 fue el buque pequeño, es decir, de menos a 60 000 TPM (ver notas editoriales P. 7).

Dicho tamaño registró el 56.2 % del total nacional, con 373 operaciones que tuvieron lugar principalmente en los puertos de Santa Marta (142), Cartagena (91), Barranquilla (87) y Buenaventura (39).

Aframax fue el segundo tamaño de buque en cantidad de operaciones, 135 registradas en total durante 2022, con una participación del 20.3 %. Este tipo de buque maniobró principalmente en Coveñas, con 94 operaciones y Cartagena con 40.

Suezmax fue el tercer tamaño de buque tanquero en Colombia con alta operación, 91 registros en total, equivalentes al 13.7 % del total nacional, principalmente del puerto de Coveñas con 94 movimientos.

Panamax fue el cuarto tamaño en participación de las operaciones de buques tanqueros, con 49 operaciones en los puertos de Cartagena (29), Coveñas (17), Tumaco (2) y Buenaventura (1).

Por último, Coveñas es el puerto al cual llegó el tamaño más grande del mercado very large tankers, con 16 operaciones, en adición, este puerto registró el mayor número de operaciones de buques tanqueros y se observa que presentó operaciones de los cuatro tamaños de buques más grandes Figura 10.

En complemento, durante 2022, Coveñas fue el puerto a través del cual se exportaron 18 millones toneladas, el 84.3 % del total de carga tipo granel líquido del país, equivalente en valores FOB aproximadamente a USD 10 mil millones.



Puerto de Coveñas, buque tanquero.

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 2021-2022.

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 del 2022 un total de 769 operaciones, lo que equivale al 10.1 % del total de operaciones de buques en Colombia.

El 96.2 % de las operaciones de buques de carga general se llevaron a cabo en los puertos de Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, San Andrés, Buenaventura y Puerto Bolívar Figura 11.

Cartagena, con 201 operaciones, registró una participación del 26.1 %, 46.7 % más operaciones que en 2021.

Barranquilla tuvo una participación del 22.4 %, 172 operaciones, 10.3 % más que en la vigencia anterior

Santa Marta, con 160 operaciones, participó del 20.8 % del total nacional, con una variación interanual negativa de 19.2 %.

En su lugar, San Andrés tuvo una participación del 12.9 %, 99 operaciones, con una variación interanual negativa de 28.8 %.

Buenaventura participó del 9.2 % de las operaciones de buques de carga general, 71 operaciones en total, 9.2 % más que en 2021.

Puerto Bolívar, con 37 arribos, registró una participación del 4.8 % del total de operaciones de buques de carga general a nivel nacional, 11.9 % menos que en 2021.

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 2021-2022.

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 343 operaciones en 2022, 7.5 % más que en la vigencia anterior; participando del 4.5 % 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, en donde:

Cartagena registró 194 operaciones durante la vigencia analizada, correspondiente al 56.6 % de la participación nacional, 3.7 % más que en 2021. En complemento se observa que a través de este puerto se relacionan importaciones de vehículos de transporte privado por un importe aproximado en valores FOB de USD 2 mil millones Figura 12.

Buenaventura participó en el 30.0 % de las operaciones de buques de carga rodada, es decir 103 operaciones, 28.8 % más que en 2021. En términos económicos se observa que en valores FOB aproximadamente se presentaron importaciones de vehículos de transporte particular por este puerto por USD 1 600 millones.

Santa Marta registró 46 operaciones de buques de carga rodada en 2022, 11.5 % menos que en 2021, con ello tuvo una participación del 13.4 % 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 590 millones, aproximadamente.

2.1.1.6 Operaciones de buques de carga refrigerada

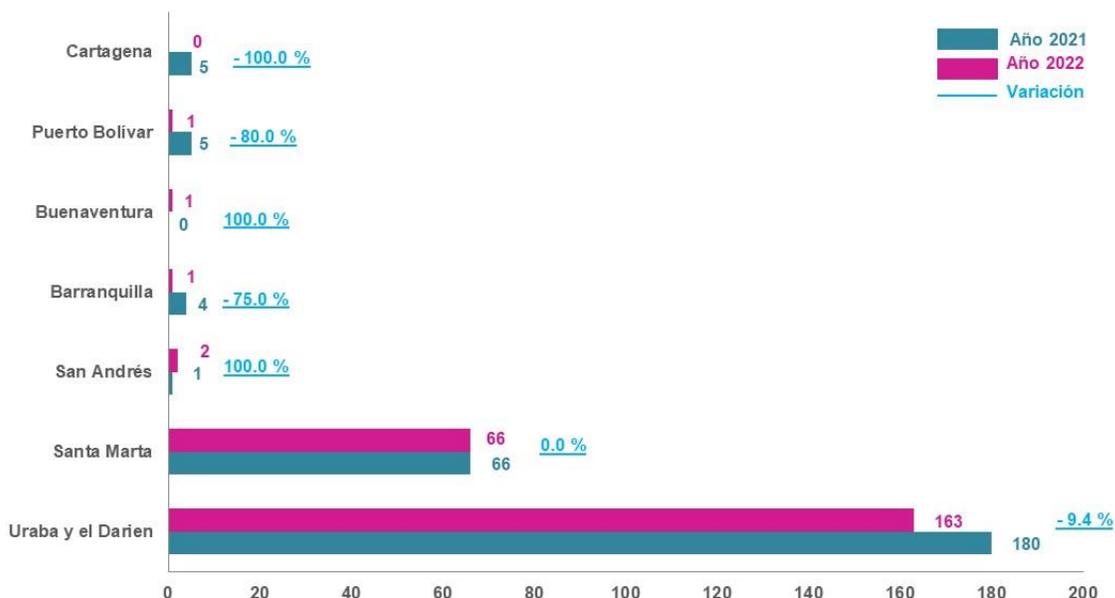


Figura 13. Cantidad de operaciones de buques de carga refrigerada por puerto y su variación, años 2021-2022.

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 séptimo tipo de buque con operaciones en Colombia durante 2022, con el 3.1 % del total, es decir 234 operaciones. Registrando 10.3 % de operación por debajo de lo reportado en el año 2021.

Urabá y el Darién, y Santa Marta registraron el 97.9 % del total de operaciones de buques frigoríficos o de carga refrigerada, puertos a través de los cuales salieron o ingresaron carga perecedera como: carnes, pescado, vegetales, fruta y hortalizas frescas o congeladas, entre otros productos frescos.

Urabá y el Darién registró 163 operaciones en el año 2022, con una participación del 69.7 % del total nacional, cantidad un 9.4 % por debajo del presentado en la vigencia anterior Figura 13.

En complemento, se encuentra el registro de carga general refrigerada en exportaciones que fue de 609 mil toneladas, por un valor FOB aproximado de USD 275 mil millones.

Santa Marta, segundo puerto de registro de buques de carga refrigerada, con 66 operaciones, tuvo una participación de 28.2 % del total nacional, sin variación interanual.

2.1.1.7 Operaciones de buques quimiqueros



Figura 14. Cantidad de operaciones de buques quimiqueros por puerto y su variación, año 2021 – 2022.

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 sexto tipo de buque en operaciones en Colombia en 2022, con el 4.5 % del total, es decir 341 operaciones, registro 14.4 % mayor al reportado en el año 2021 Figura 14.

Cuatro puertos reúnen el 91.8 % del total de operaciones de este tipo de buques: Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura, en donde:

Cartagena registró 98 operaciones, 28.7 % del total nacional, 8.4 % menos que en el año 2021.

Barranquilla presentó 90 operaciones, 26.4 % del total nacional, 9.8 % más que en la vigencia anterior.

Santa Marta tuvo 75 operaciones de buques quimiqueros, 22.0 % del total nacional, 56.3 % más que en el año 2021.

Buenaventura participó del 14.7 % de operaciones de buques quimiqueros con 50 operaciones, 22.0 % más que en la vigencia anterior.

Ahora bien, Tumaco, Coveñas y Puerto Bolívar juntos participaron del 8.2 % de operaciones de buques quimiqueros del total nacional. En su orden reportaron 13, 11 y 4 operaciones, respectivamente.

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

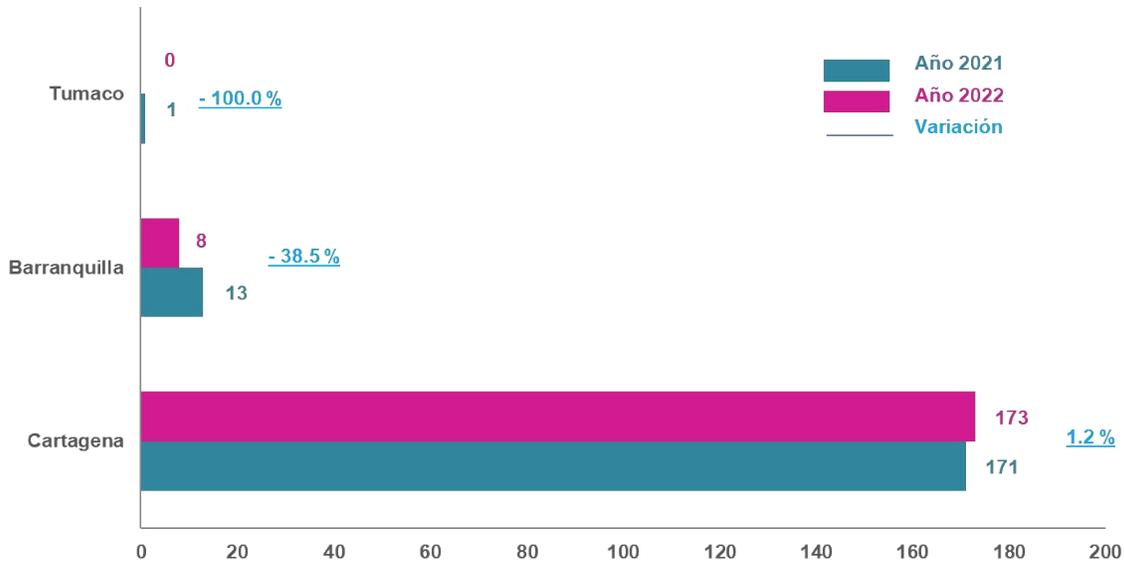


Figura 15. Cantidad de operaciones de buques GNL/GLP por puerto y su variación, años 2021-2022.

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

Durante 2022 se presentaron 181 operaciones de buques de gas natural licuado y gas licuado de petróleo, 2.2 % menos que en 2021, con una participación de las operaciones de transporte del 2.4 %.

Cartagena y Barranquilla son los puertos a los que ingresan este tipo de buques, el registro de 2022 fue en su orden de 173 y 8 operaciones.

Tumaco presentó en el 2021 una operación 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, pero este hecho no se volvió a presentar en la vigencia 2022.

2.2 Carga movilizada en el transporte marítimo internacional

Durante el año 2022 se registró el movimiento de carga por vía marítima de más de 136 millones de toneladas, que al compararlo con el año 2021 tuvo un incremento del 3.3 %, tras una recuperación del comercio marítimo y en adición a la mejora en el cumplimiento de las empresas de transporte marítimo en el registro de manifiestos ante la Autoridad Marítima Nacional.

En esta vigencia la cantidad de carga movilizada por concepto de exportación representó el 69.4 % del total de toneladas de 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 30.5 % del total de toneladas de la carga transportada por vía marítima en Colombia.

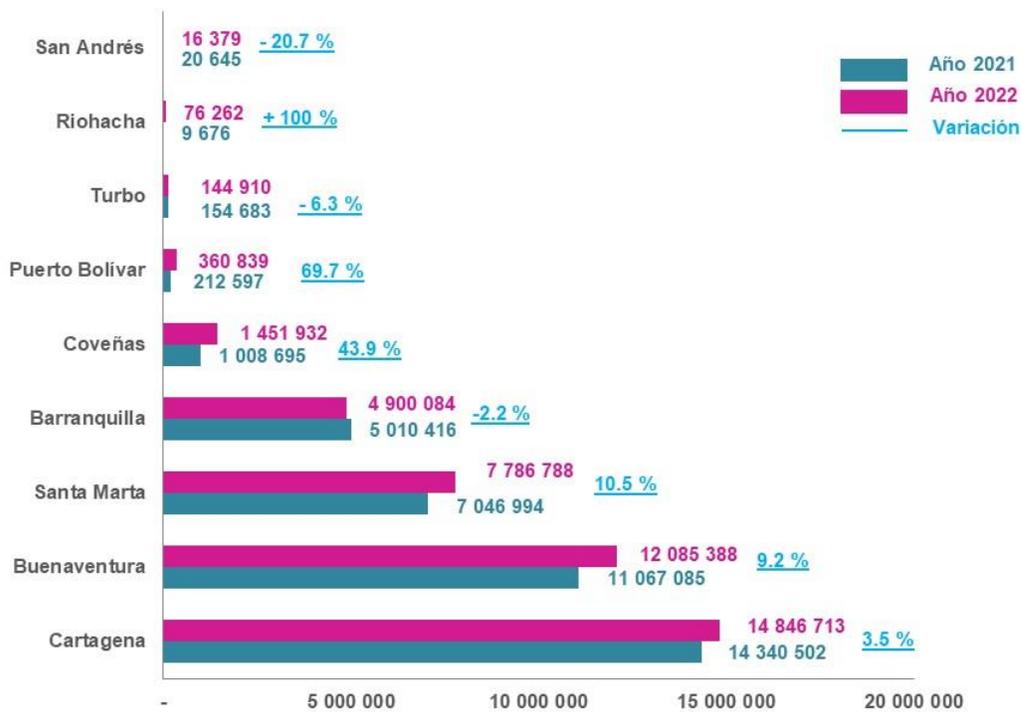


Figura 16. Carga movilizada de importaciones en el transporte marítimo internacional por puerto y su variación, años 2021-2022.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 31 de enero de 2023. Datos en toneladas métricas.

El 95.1 % (39 618 973 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 48 mil millones, es decir 98.1 % 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 35.6 % del total nacional, es decir 14 846 712 t, 3.5 % más que en el año 2021, Figura 16. Por un valor FOB aproximado de USD 18 mil millones.

Buenaventura fue el segundo puerto en cuanto a cantidad de carga importada, con 12 085 388 t, es decir una participación del 29.0 % del total de toneladas que llegaron al país, 9.2 % más que en la vigencia anterior, por un valor FOB aproximado de USD 18 mil millones.

Santa Marta fue el tercer puerto en cantidad de carga importada con una participación del 18.7 %, equivalente a 7 786 788 t, un 10.5 % más que en el año 2021, carga por un importe en valores FOB de aproximadamente USD 7 mil millones.

Barranquilla tuvo el cuarto mayor registro en cantidad carga importada con una participación del 11.8 % del total, equivalente a 4 900 084 t, 2.2 % menos que en 2021, por un valor FOB aproximado de USD 5 mil millones.

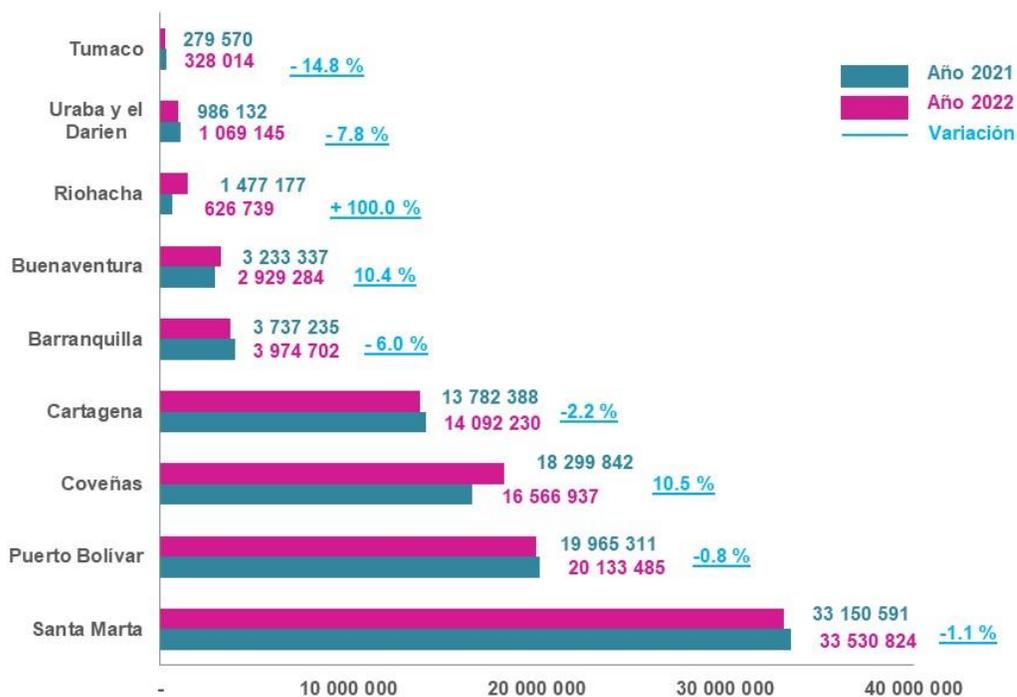


Figura 17. Carga movilizada de exportación en el transporte marítimo internacional por puerto, años 2021-2022.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 31 de enero de 2023. Datos en toneladas métricas.

El 97.1 % del total de carga exportada salió a través de los puertos de Santa Marta, Puerto Bolívar, Coveñas, Cartagena, Barranquilla y Buenaventura, es decir 92 168 703 t. Carga por un valor FOB aproximado de USD 46 mil millones, lo cual equivale al 95.6 % 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 33 150 591 t, 34.9 % del total de carga exportada por el modo de transporte marítimo, un 1.1 % menos que en el año 2021 Figura 17. Carga exportada por un valor FOB aproximado de USD 5 mil millones.

Puerto Bolívar fue el segundo puerto en cantidad de carga exportada, con el 21.0 % del total nacional, equivalente a 19 965 311 t, con una variación interanual negativa de 0.8 %. Carga exportada por un importe en valores FOB aproximado de USD 5 mil millones.

Coveñas registró el 19.3 % del total la cantidad de carga exportada a nivel nacional, 18 299 842 t, 10.5 % menos que en 2021.

En su lugar, Cartagena por concepto de carga movilizada de exportación registró 13 782 388 t, 14.5 % del total nacional, con una variación interanual negativa del 2.2 %, cuyo valor en términos FOB aproximado fue de USD 10 mil millones.

Barranquilla participó del 3.9 % del total de carga exportada, 3 737 235 t, 6.0 % menos que en el año 2021. Dicha carga tuvo un importe aproximado de USD 2 mil millones.

Buenaventura, principal puerto del Pacífico colombiano, registró 3 233 337 t, 3.4 % del total de carga exportada, 10.4 % mayor que en el año 2021. El importe aproximado de la carga en valores FOB fue de USD 5 400 millones.

Así las cosas, el Caribe colombiano tuvo una participación del total de carga importada del 71.0 %, que en valores FOB es de aproximadamente de USD 31 mil millones. En cuanto a las exportaciones, la participación fue del 96.3 %, por un importe en valores FOB aproximado de USD 41 mil millones Tabla 2.

Ahora bien, en complemento, el Pacífico colombiano tuvo una participación del 29.0 % del total de carga importada, por un valor en FOB aproximado de USD 18 mil millones. Para las exportaciones el registro fue del 3.7 % del total nacional, por un importe aproximado en valores FOB de USD 5 mil millones.

Tabla 2. Carga movilizada en el transporte marítimo internacional por subregión y su variación, años 2021-2022.

Región	Carga movilizada Importaciones			Carga movilizada Exportaciones		
	ene - dic 2021	ene - dic 2022	Variación (%)	ene - dic 2021	ene - dic 2022	Variación (%)
Caribe	27 804 208	29 583 907	19.2	89 994 062	91 398 675	1.6
Pacífico	11 067 085	12 085 388	9.2	3 257 297	3 512 907	7.8
Total	38 871 293	41 669 295	7.2	93 251 359	94 911 582	1.8

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

2.2.1 Carga movilizada por el puerto de Santa Marta

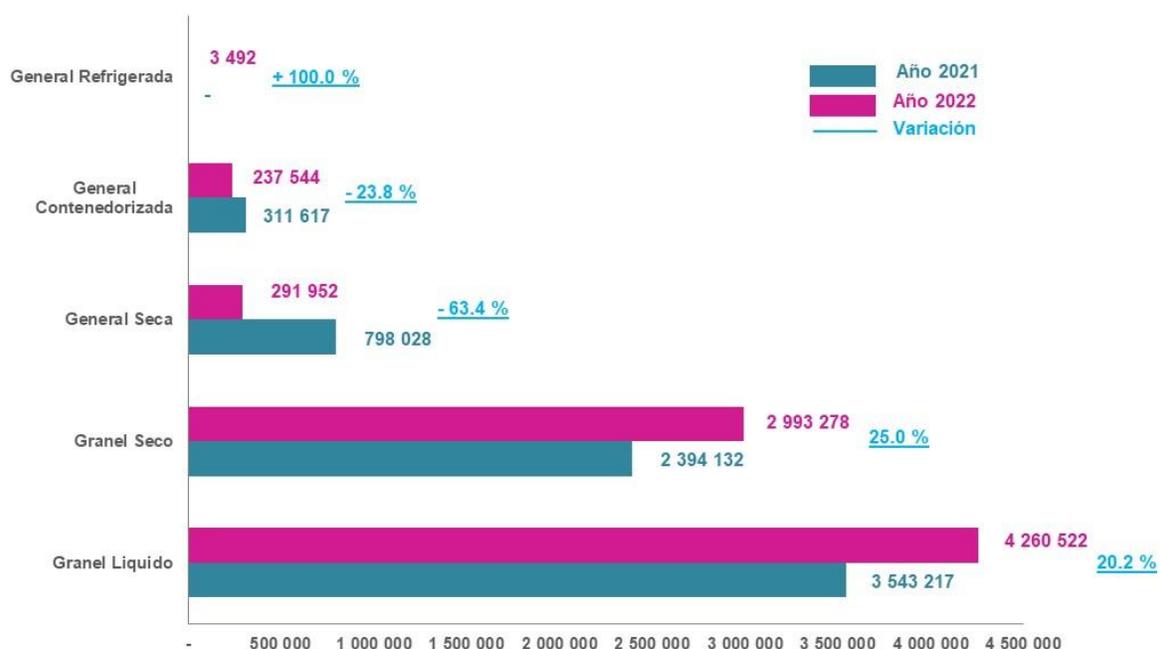


Figura 18. Carga movilizada de importación por el puerto de Santa Marta por tipo carga y su variación, años 2021-2022.



Figura 19. Carga movilizada de exportación por el puerto de Santa Marta por tipo de carga y su variación, años 2021-2022.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 31 de enero de 2023. Datos en toneladas métricas.

El puerto de Santa Marta, que incluye Ciénaga, en el año 2022 fue el puerto con el mayor registro en cuanto a toneladas de carga exportada, 33 150 591 t, correspondientes al 34.9 % del total nacional, un 1.1 % menos que en el año 2021. El 96.8 % de la carga fue de tipo granel seco, 32 074 440 t, con una variación negativa del 1.1 % Figura 19, con el motivo de exportación principalmente de carbón, por un valor FOB aproximado de USD 4 400 millones, un 58.4 % del valor FOB total exportado de carbón por el país.

En materia de importaciones, Santa Marta registró 7 786 788 t, con una participación del 18.7 % del total de carga importada por el país, 10.5 % más que en 2021.

El granel líquido fue el principal tipo de carga importada por el puerto, 54.7 % del total del puerto; la carga a granel seco 38.4 %, general seco 3.7 % y general contenedorizada 3.1 %. Durante 2022 el puerto de Santa Marta no registró ingreso de carga refrigerada Figura 18.

Los productos importados más representativos fueron: refinados de petróleo (combustibles) con un peso de 4 556 764 t y un valor FOB aproximado de USD 4 300 millones, y productos agrícolas, con un peso de 2 454 990 t y un valor FOB de USD 850 mil, aproximadamente.



2.2.2 Carga movilizada por el puerto de Puerto Bolívar

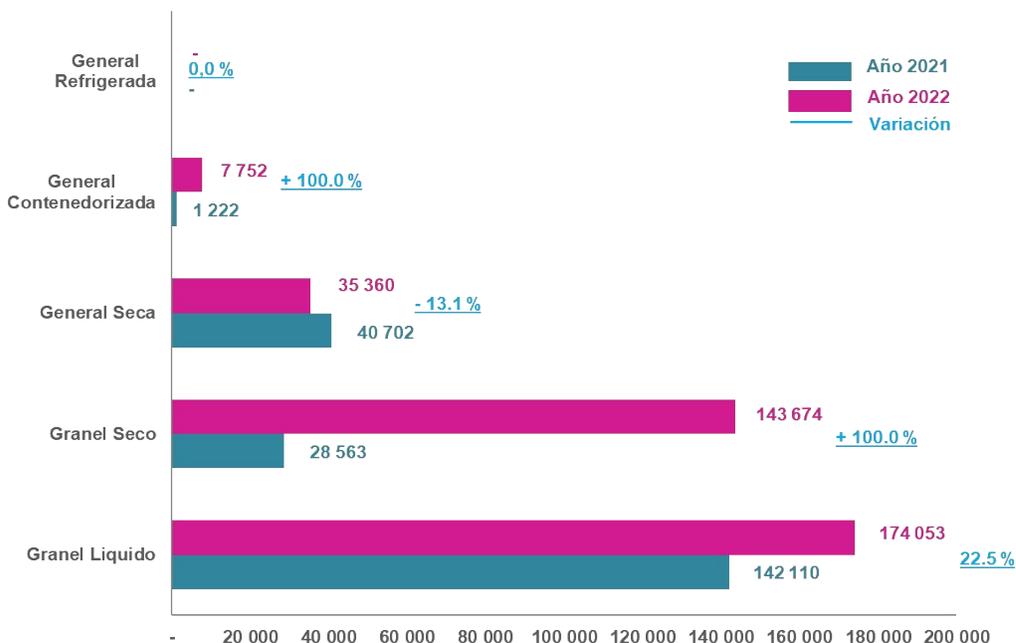


Figura 20. Carga movilizada de importación por el puerto de Puerto de Bolívar por tipo carga y su variación, años 2021-2022.

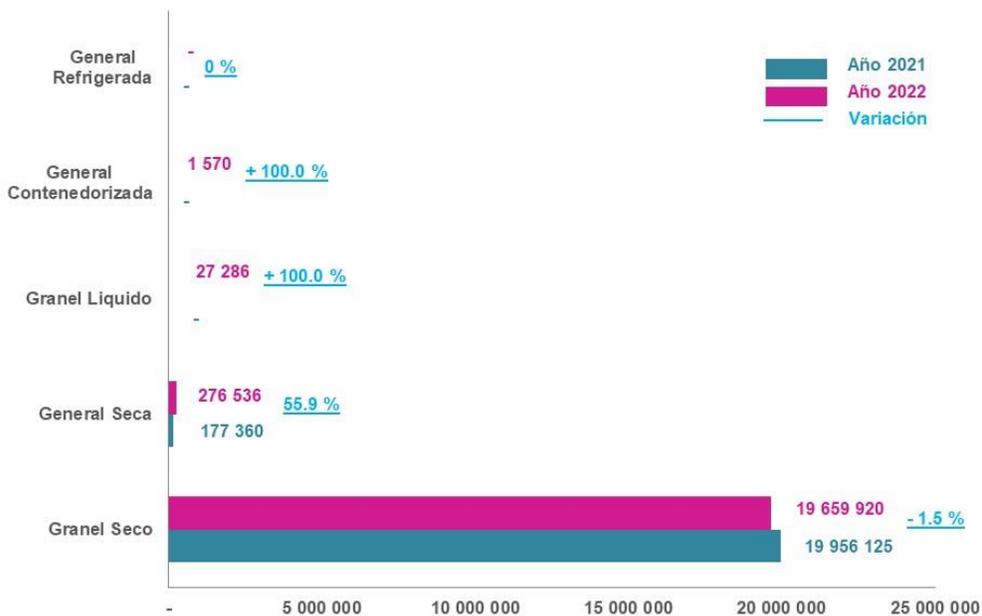


Figura 21. Carga movilizada de exportación por el puerto de Puerto de Bolívar por tipo de carga y su variación, años 2021-2022.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80% de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 31 de enero de 2023. Datos en toneladas métricas.

Puerto Bolívar se destaca por ser un puerto con vocación de exportación de carbón, en el año 2022 tuvo el segundo mayor registro en cantidad de carga exportada con 19 965 311 t, 21.0 % del total de carga exportada, con una variación interanual negativa del 0.8 %.

Por tal razón su principal tipo es la carga granel seco, con el 98.4 % del total de carga exportada, 19 659 920 t, por un valor FOB aproximado de USD 4 mil millones, 47.0 % del valor total de las exportaciones de carbón registradas en el año 2022 Figura 21.

En lo que corresponde a la carga importada, el puerto reportó 360 839 t, 0.9 % del total de carga importada por el país, con una variación interanual positiva del 69.7 %, dicha variación se debió al incremento de la carga granel líquido y granel seco principalmente Figura 20.

Los productos importados más representativos fueron productos químicos, con 63 mil t, por un valor FOB aproximado de USD 60 mil millones y refinados de petróleo (combustibles), con un peso de 210 mil t y un valor FOB aproximado de USD 221 mil millones.



Puerto de Puerto Bolívar, buque granelero.

2.2.3 Carga movilizada por el puerto de Coveñas

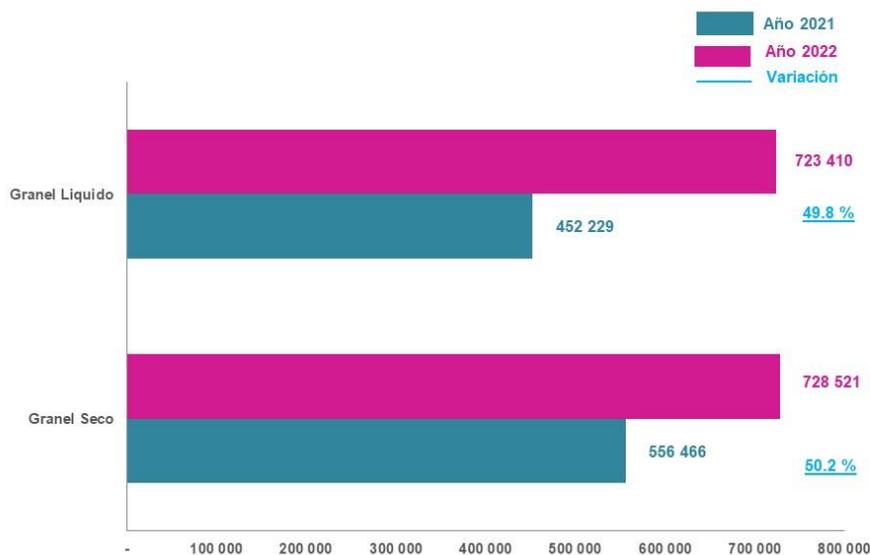


Figura 22. Carga movilizada de importación por el puerto de Coveñas por tipo carga y su variación, años 2021-2022.

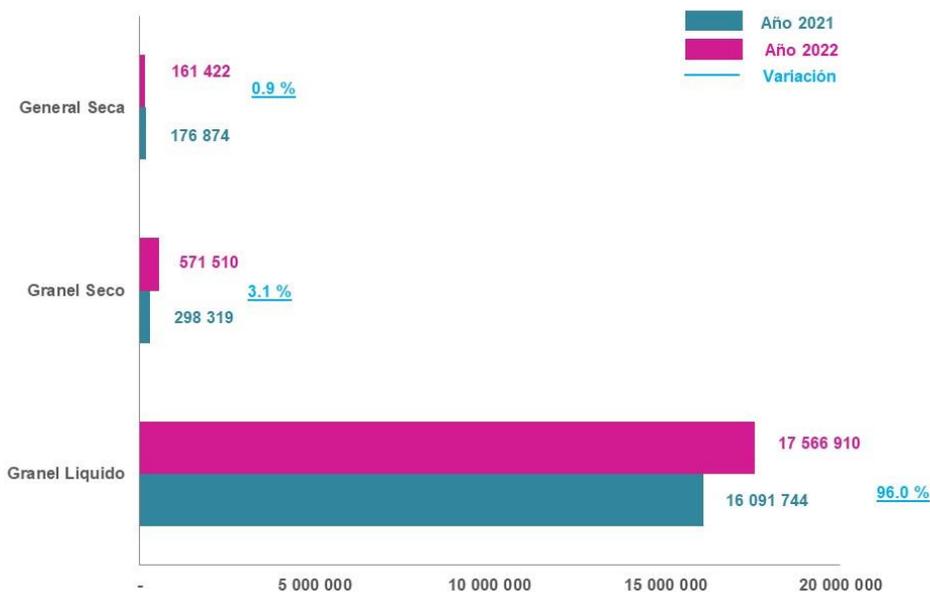


Figura 23. Carga movilizada de exportación por el puerto de Coveñas por tipo de carga y su variación, años 2021-2022.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 31 de enero de 2023.
La carga general contenedorizada, general refrigerada y general seca no presento registros en importación y la carga general contenedorizada y carga refrigerada en exportación.
Datos en toneladas métricas.

Coveñas en el año 2022 fue el tercer puerto con la mayor participación en cantidad de carga exportada, se ocupó del 19.3 % del total nacional, 18 299 842 t, un 10.5 % más de lo exportado en ese puerto a comparación del año 2021.

El 96.0 % de la carga fue tipo granel líquido, 17 566 909 t, con una variación negativa del 9.2 % frente al año anterior Figura 23, en razón a la exportación principalmente de petróleo por un valor FOB aproximado de USD 10 mil millones, correspondiente a un 67.0 % del valor FOB total exportado por el país de este producto.

En importaciones registró 1 451 932 t, con una participación del 3.5 % del total de carga importada por el país.

La carga importada se constituyó en dos tipos de carga; granel seco, que representa el 50.2 %, 728 521 t, un 30.9 % más que la vigencia anterior y granel líquido con el 49.8 % del total importado a través del puerto, 723 410 t, reflejando una variación interanual del 60.0 %. Figura 22.

2.2.4 Carga movilizada por el puerto de Cartagena

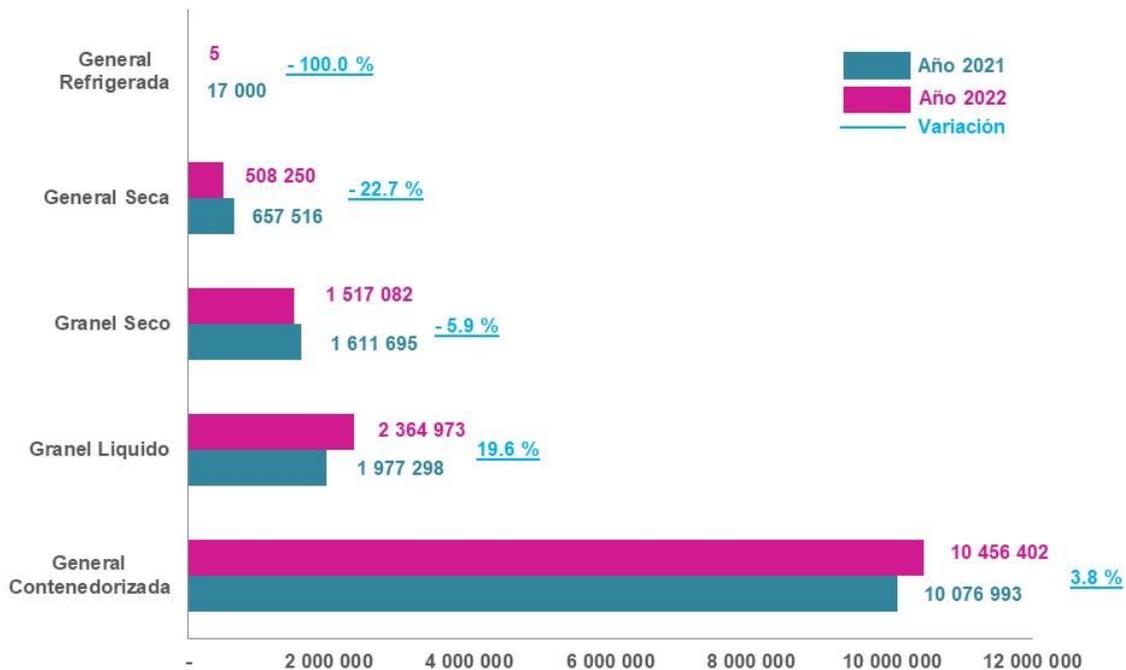


Figura 24. Carga movilizada de importación por el puerto de Cartagena por tipo carga y su variación, años 2021-2022.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 31 de enero del 2023. Datos en toneladas métricas.

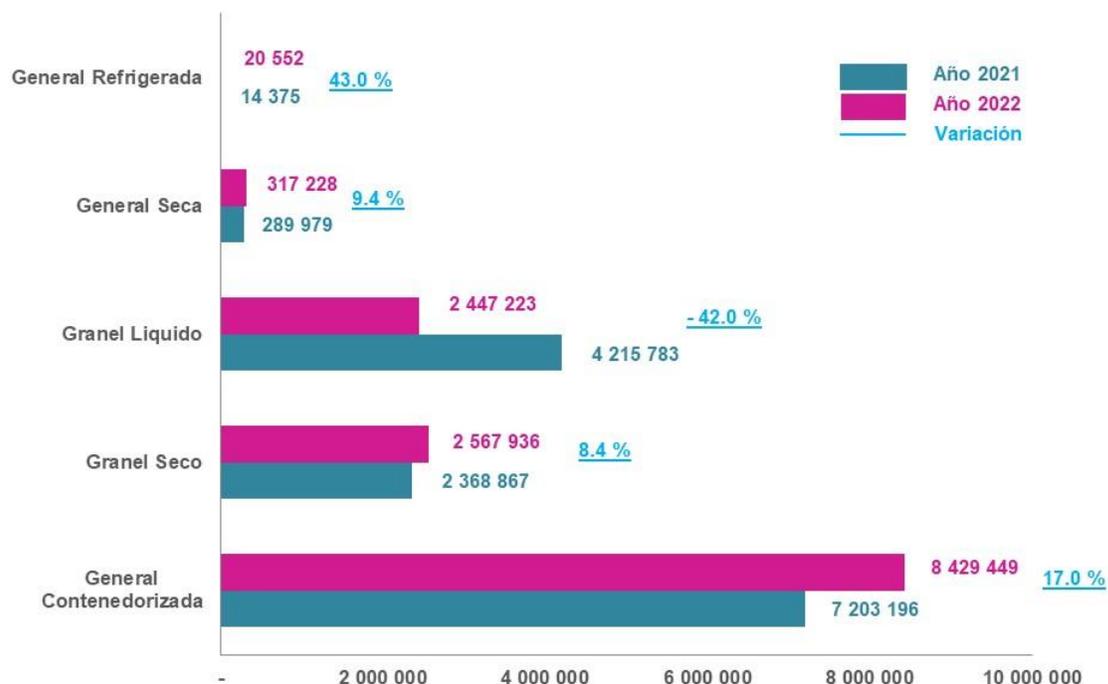


Figura 25. Carga movilizada de exportación por el puerto de Cartagena por tipo de carga y su variación, años 2021-2022.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 31 de enero del 2023. Datos en toneladas métricas.

El 21.0 % del total de carga movilizada vía marítima en el país, 28 629 100 t, se movilizó a través del puerto de Cartagena, por un valor FOB aproximado de USD 38 mil millones.

Las exportaciones con un valor FOB aproximado de USD 24 mil millones, 13 782 388 t, compuestas en su mayoría por carga contenedorizada con el 61.2 %, 8 429 448 t, 17.0 % más que en el año 2021. Carga granel seca con el 18.6 %, 2 567 936 t, 8.4 % más que el año anterior y granel líquido, 17.8 %, 2 447 223 t, con una variación interanual negativa del 42.0 % Figura 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 14 mil millones, 14 340 502 t, compuestas en su mayoría por carga general contenedorizada la cual refleja el 72.9 %, equivalente a 10 456 402 t, 3.8 % más que en el 2021; el granel líquido refleja el 16.5 %, con 2 364 973 t, 19.6 % más que la vigencia anterior y granel seco con el 10.6 %, 1 517 082 t, con una variación negativa del 5.9 % Figura 24.

Los productos importados más representativos fueron: productos químicos industriales 2 220 912 t, con un valor FOB aproximado de USD 3 500 millones, para la producción agropecuaria 1 332 546 t, por un valor FOB aproximado de USD 641 millones; refinados de petróleo (combustibles) con un peso de 1 367 805 t y un valor FOB aproximado

de USD 1 040 millones; productos alimenticios, 817 014 t, por un valor FOB aproximado de USD 1 490 millones; petróleo y gas, 454 023 t, por un valor FOB aproximado de USD 373 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

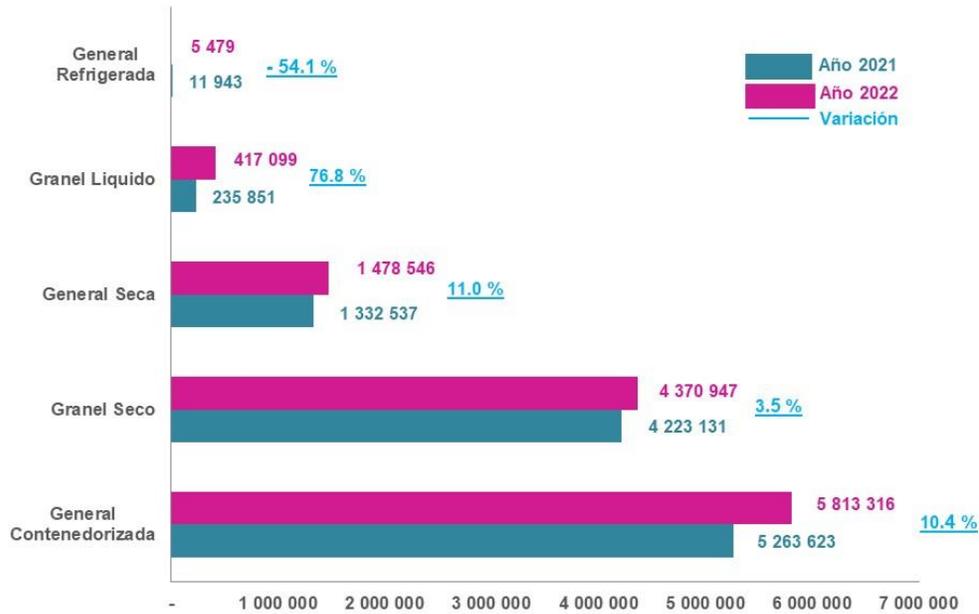


Figura 26. Carga movilizada de importación por el puerto de Buenaventura, por tipo carga y su variación, año 2021 - 2022.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 31 de enero del 2023
Datos en toneladas métricas.



Puerto de Buenaventura, buque granelero.

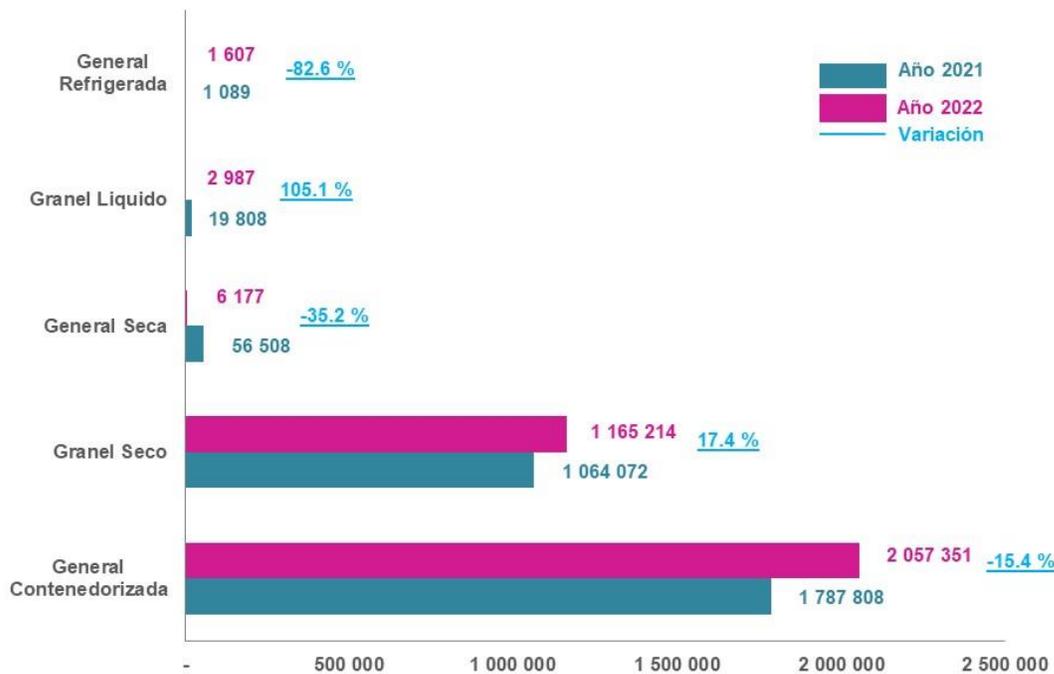


Figura 27. Carga movilizada de exportación por el puerto de Buenaventura por tipo de carga y su variación, años 2021 - 2022.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 31 de enero del 2023. Datos en toneladas métricas.

A través del puerto de Buenaventura se movilizó el 11.2 % total de la carga nacional vía marítima, 15 318 724 t, por un valor FOB aproximado de USD 15 870 millones.

Importaciones por un valor FOB aproximado de USD 11 200 millones, 12 085 388 t, compuestas en su mayoría por; carga contenedorizada con el 48.1 %, 5 813 316 t, 10.4 % más que en el 2021; granel seco con el 36.2 %, 4 370 947 t, con una variación positiva de 3.5 %, a nivel general el puerto en cuanto a importaciones presentó una variación positiva del 9.2 % Figura 26.

Los productos importados más representativos fueron; productos para el agro 4 037 161 t, por un valor FOB aproximado de USD 1 600 millones; químicos industriales, 2 458 709 t, por un valor FOB aproximado de USD 2 800 millones y productos alimenticios, 1 240 960 t, por un valor FOB de USD 1 380 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 4 500 millones aproximadamente, 3 233 337 t compuestas en su mayoría por carga general contenedorizada, con el 63.6 % del puerto, 2 057 351 t, 15.1 % más que en 2021; carga granel seco, 36.0 %, 1 165 214 t, con una variación positiva del 9.5 %, a nivel general el puerto presentó una variación negativa del 89.1 % en cuanto a carga exportada Figura 27.

Los productos que se exportan por el puerto son productos alimenticios, 1 145 170 t, por un valor en precios FOB de USD 3 200 millones aproximadamente; carbón con 1 229 672 t, por un valor FOB de USD 259 millones, derivados del petróleo con 118 378 t con un valor FOB de USD 62 millones y otros como; minerales, maquinaria, derivados del petróleo, papel y sus productos, entre otros.



Asistencia remolcador de altura, buque portacontenedor.

2.2.6 Carga movilizada por el puerto de Barranquilla

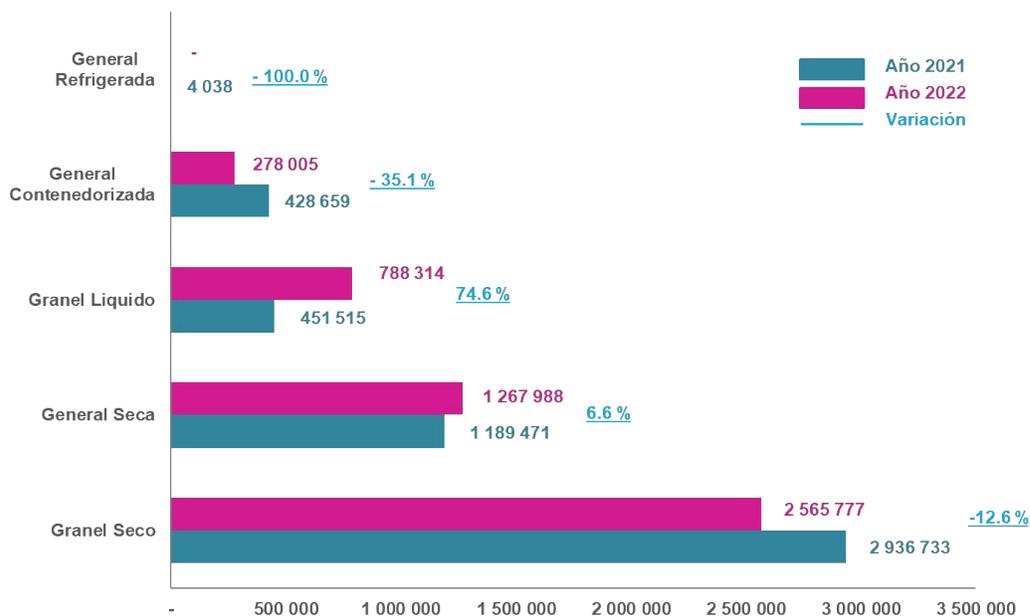


Figura 28. Carga movilizada de importación por el puerto de Barranquilla por tipo carga y su variación, años 2021-2022.

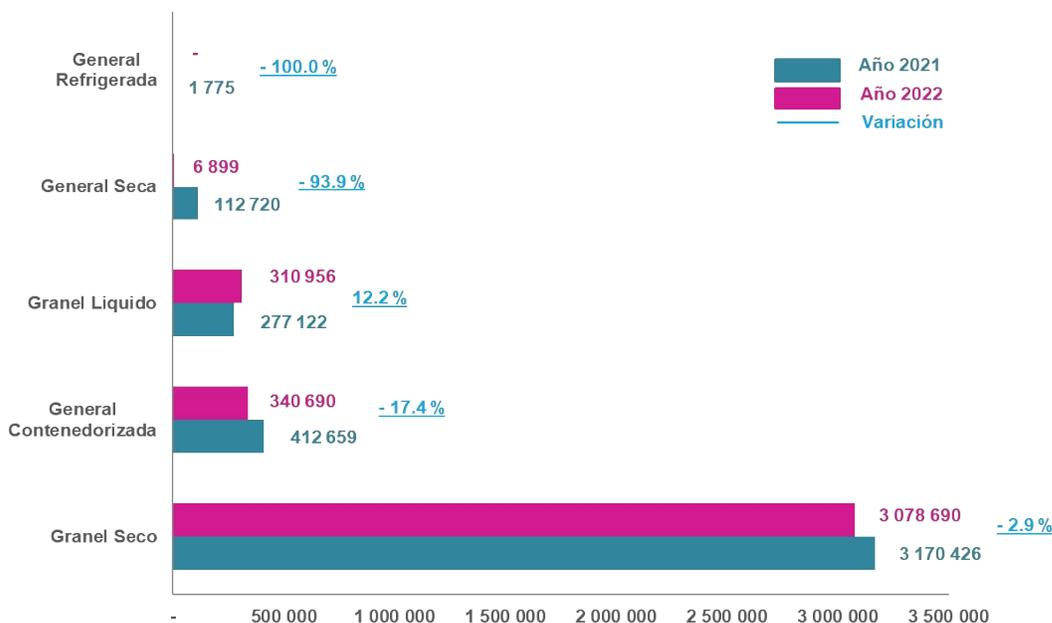


Figura 29. Carga movilizada de exportación por el puerto de Barranquilla, por tipo de carga y su variación, año 2021-2022.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 31 de enero del 2023. Datos en toneladas métricas.

Barranquilla en el año 2022 movilizó por vía marítima 8 637 319 t, lo cual representó el 6.3 % del total nacional de carga sujeta del comercio exterior del país, de las cuales 4 900 084 t corresponden a importaciones, 2.2 % menos que el año 2021. En donde el granel seco fue el principal tipo de carga, 2 565 777 t, 52.4 % del total de carga importada, 12.6 % menos que la vigencia anterior.

Por su parte la carga general seca, con 1 267 988 t, reflejando el 25.9 % del total de carga llegada por el puerto, 6.6 % más que el año anterior.

Principalmente se importan productos para el agro, con un valor FOB aproximado de USD 785 millones, 2 177 386 t y metálicas básicas de hierro y acero con 1 286 260 t, por un valor FOB USD de 1 093 millones, aproximadamente. Asimismo productos químicos industriales, minerales, refinados de petróleo (combustibles), entre otros.

Para el caso de las exportaciones, el puerto registró 3 737 235 t, compuesto principalmente de carga granel seco con el 82.4 % del total de puerto con 3 078 690 t, 2.9 % menos que en el 2021, a nivel general el puerto presentó una variación negativa del 6.0 %, referente a la carga exportada Figura 29.

Los productos más exportados corresponden a derivados de petróleo, 3 182 480 t, con un valor FOB aproximado de USD 1 300 millones. Productos alimenticios con 235 522 t, con un valor FOB de USD 428 millones aproximadamente, entre otros productos.



Puerto de Barranquilla, buque portacontenedor.

2.2.7 Carga movilizada por el puerto de Riohacha

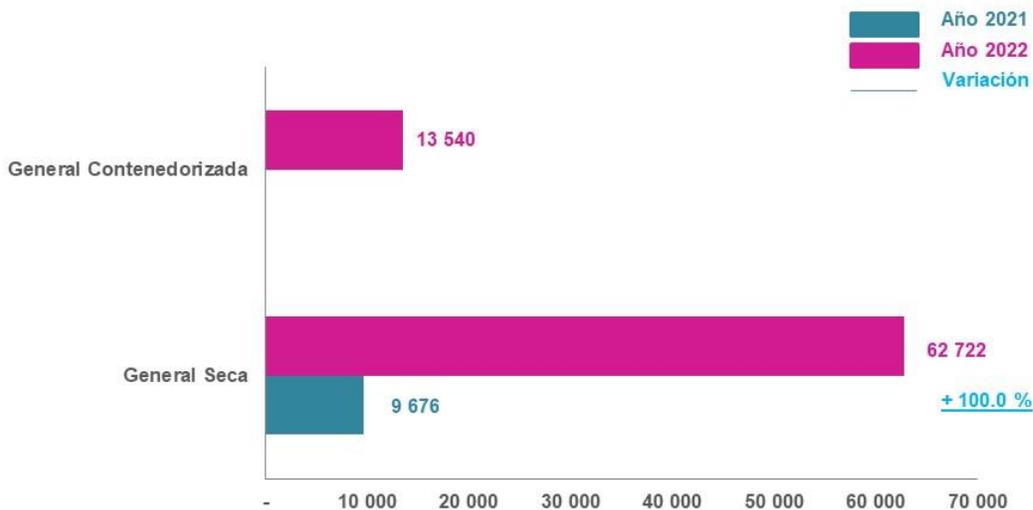


Figura 30. Carga movilizada de importación por el puerto de Riohacha por tipo carga y su variación, años 2021-2022.

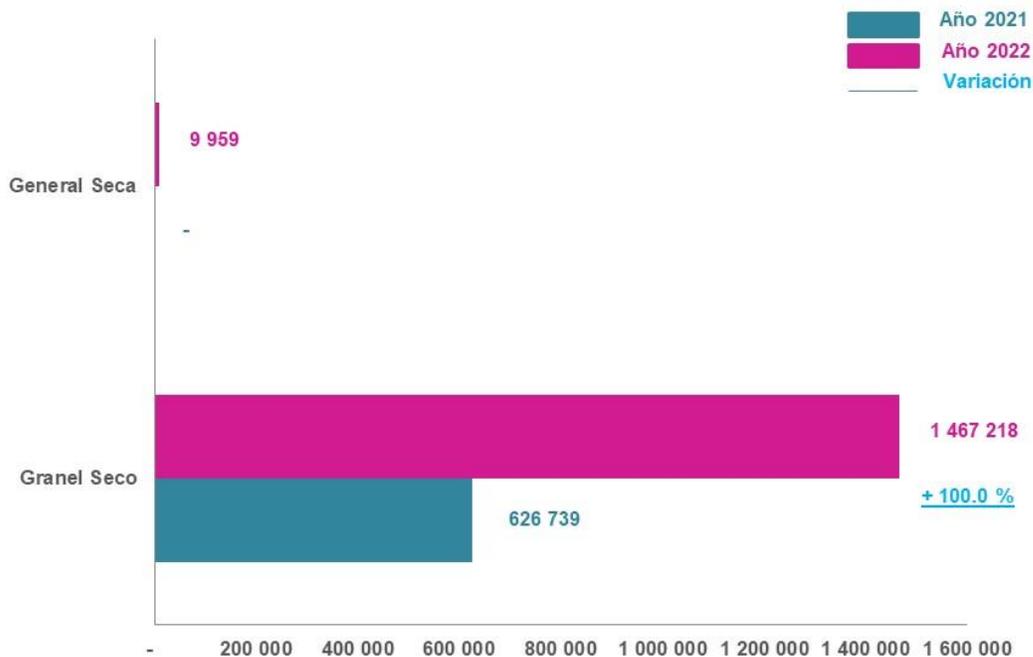


Figura 31. Carga movilizada de exportación por el puerto de Riohacha, por tipo de carga y su variación, años 2021-2022.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 31 de enero de 2023.
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 2022 presentó exportaciones de granel seco por 1 467 218 t, presentando una variación interanual superior al 100.0 %, carbón básicamente y carga general seca con 9 959 t Figura 31.

Ahora bien, para el caso de las importaciones, las 62 722 t registradas corresponden a carga general seca, de las cuales se destaca la variación interanual superior al 100.0 % y carga general contenedorizada con 13 540 t Figura 30.

2.2.8 Carga movilizada por el puerto de Urabá y el Darién

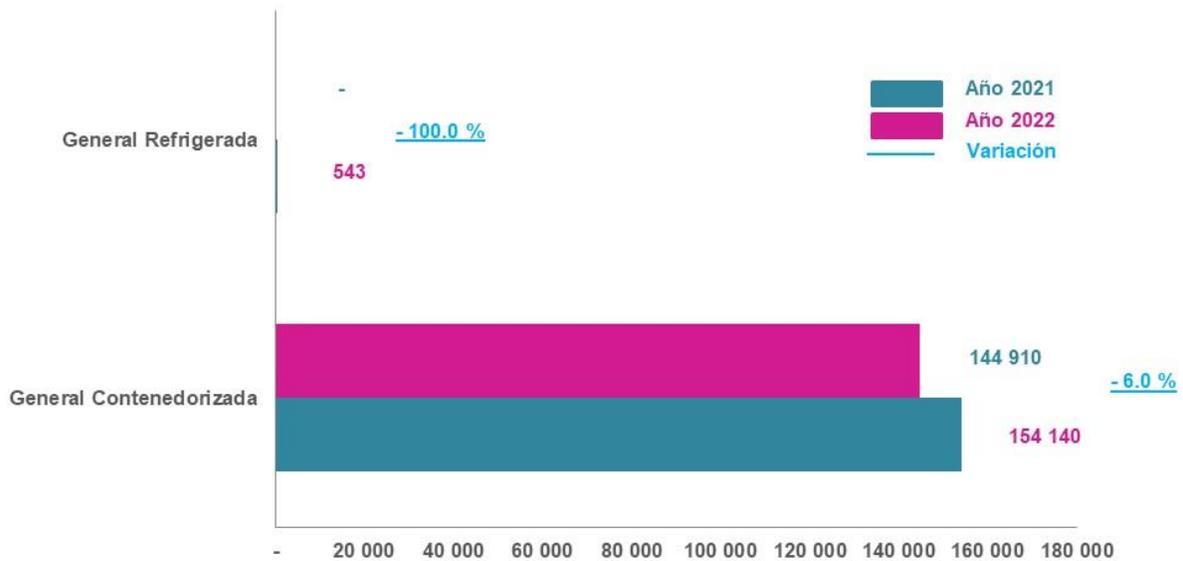


Figura 32. Carga movilizada de importación por el puerto de Turbo por tipo carga y su variación, años 2021-2022.

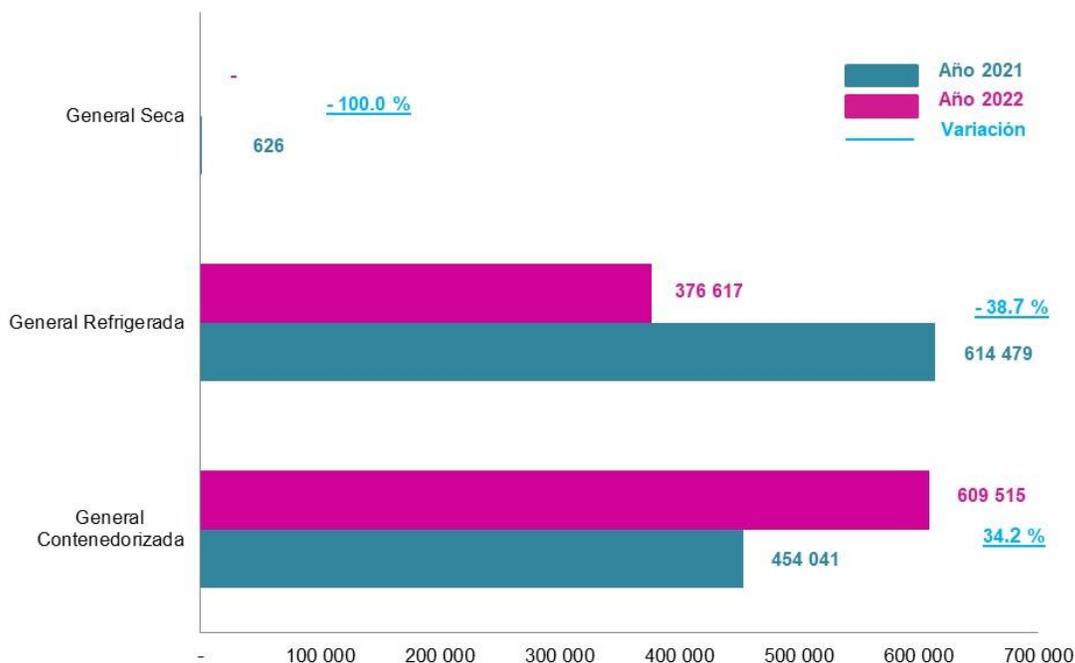


Figura 33. Carga movilizada de exportación por el puerto de Turbo por tipo de carga y su variación, años 2021-2022.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 31 de enero de 2023. Datos en toneladas métricas.

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

En ese orden de ideas, el registro de carga movilizada por vía marítima a través del puerto en el año 2022, fue para la carga exportada con 986 132 t, para el tipo de carga refrigerada 376 617 t y carga general contenedorizada 609 515 t. A nivel general, el puerto presentó una variación negativa en cuanto a sus exportaciones del 7.8 %, por un valor FOB aproximado de 275 mil millones Figura 33.

Para el caso de las importaciones se registró un valor de 144 910 t, 100.0 % general contenedorizada, se presentó una variación negativa en cuanto a la carga importada del 6.0 %. 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

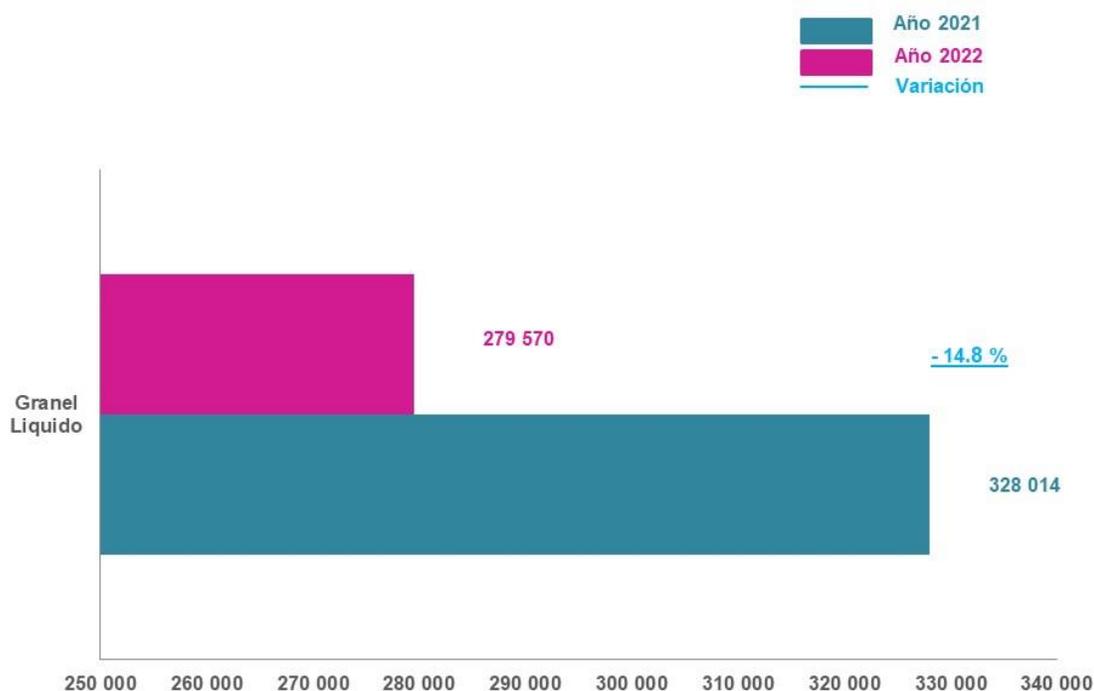


Figura 34. Carga movilizada de exportación por el puerto de Tumaco por tipo de carga y su variación, años 2021-2022.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 31 de enero del 2023. Datos en toneladas métricas.

Tumaco presenta básicamente carga en exportación, para el año 2022 el mayor número de toneladas exportadas fue 279 570 t de granel líquido, correspondiente a crudo, por un valor FOB aproximado de USD 325 mil millones Figura 34.

A nivel general, se presentó una variación negativa del 14.8 %, de la carga exportada a través de ese puerto.

Puerto de Tumaco, Buque GLP.



2.2.10 Carga movilizada por el puerto de San Andrés

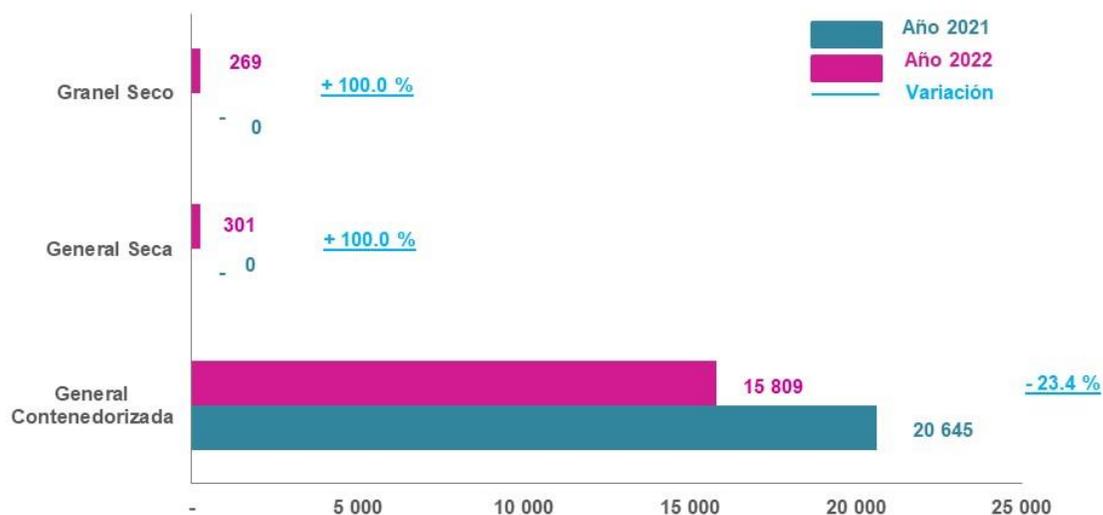


Figura 35. Carga movilizada de importación por el puerto de San Andrés por tipo carga y su variación, años 2021-2022.

Nota: los totales de la carga movilizada corresponden al 80 % de cumplimiento de los manifiestos registrados por las empresas de transporte marítimo al 31 de enero del 2023. Datos en toneladas métricas.

San Andrés en el año 2022 contó con un registro en importación de 16 379 t, reflejando una variación negativa del 20.7 % del total de carga importada a comparación del año 2021.

El tipo de carga que más movimiento de importación maneja este puerto es principalmente la contenedorizada, en su mayoría maquinaria entre otros productos Figura 35.

2.3 Operaciones de buques de transporte marítimo internacional de pasajeros

El país y la región iniciando el año 2022 de manera paulatina fue levantando las restricciones a razón del COVID-19, contrario a lo sucedido en el periodo 2021 en donde el año completo transcurrió a la espera de la aplicación del antídoto para superar la pandemia.

Sin embargo después de iniciar pruebas en agosto de 2021 para la reactivación del transporte de pasajeros, se observa que hasta el tercer trimestre de 2022 se denota una cercanía a la normalidad en sus operaciones, es por esto que en este periodo del año se presentaron 84 operaciones de cruceros de las 152 operaciones registradas en el año en los puertos de Colombia.

Para el caso de San Andrés (una operación) y Cartagena (siete operaciones) correspondieron al transporte de pasajeros no cruceros en el ejercicio transfronterizo entre Colombia a Jamaica y Panamá.

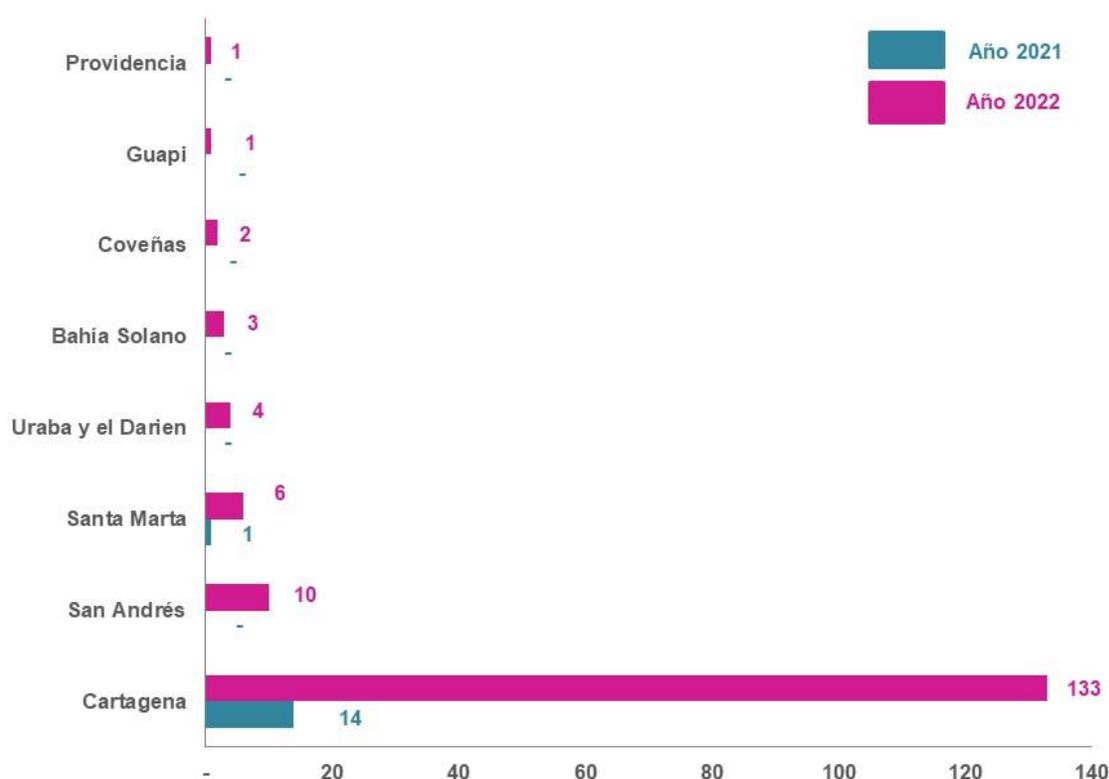


Figura 36. Operaciones de buques de transporte marítimo internacional de pasajeros y su variación, años 2021-2022.

Nota: para las cifras 2021 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 - cruceros

La industria del turismo, sector fuertemente afectado por la pandemia del COVID-19, durante el año 2022 se benefició del levantamiento de las restricciones en los puertos de la región y del país, presentando en Colombia 152 operaciones Figura 37 de buques cruceros con 177 511 turistas Figura 38 en los puertos de Cartagena y Santa Marta principalmente. Cifra que se dio al repunte en el cuarto trimestre del año de las visitas de este tipo de buques con 84 operaciones, más del 50.0 % del registro anual, sin embargo, aun esta cantidad de operaciones es inferior a la presentada en la prepandemia.

Se destaca que en los puertos de Guapi, Bahía Solano, San Andrés y Providencia presentaron operaciones de este tipo de buques nuevamente en esta vigencia, y que puertos como Coveñas y Urabá y el Darién recibieron la visita de un de estos buques en su jurisdicción.

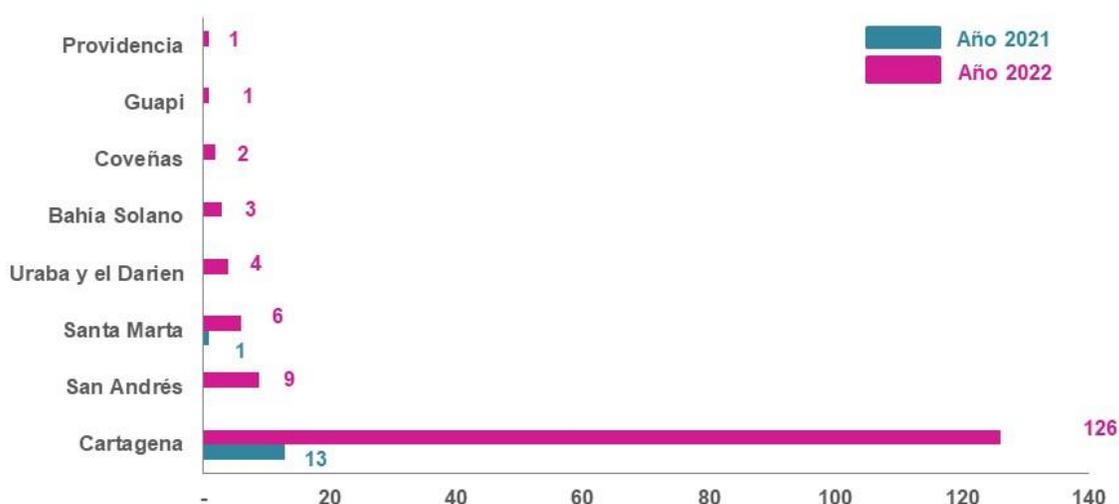


Figura 37. Operaciones de buques cruceros y su variación, años 2021-2022.

Nota: se contemplan solamente los arribos con fines de turismo.

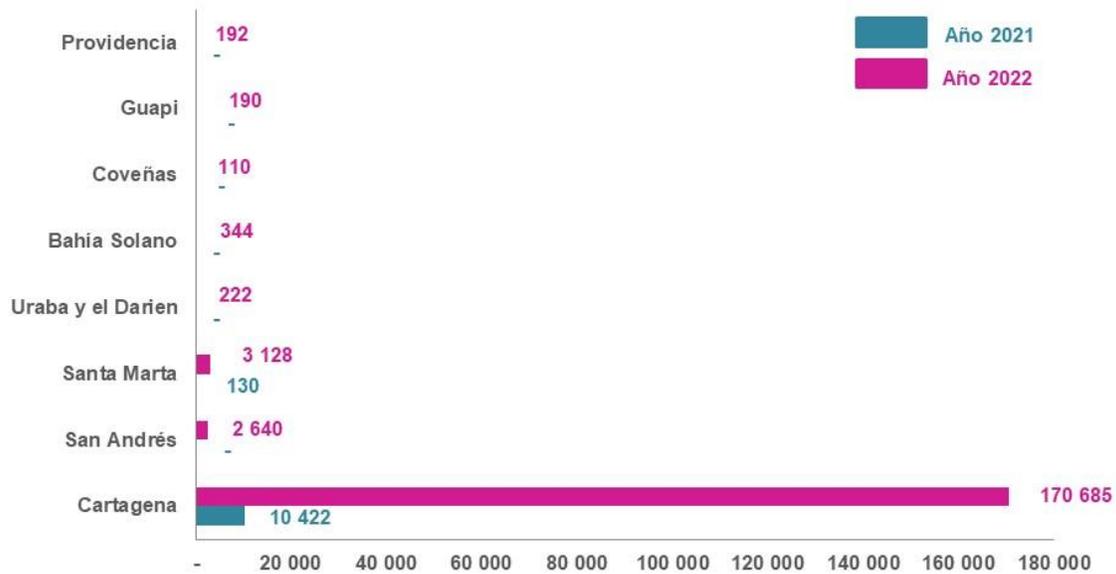


Figura 38. Pasajeros turistas transportados en cruceros “cruceitas” y su variación, años 2021-2022.

Nota: se contemplan solamente los arribos con fines de turismo.



Puerto de San Andrés, Crucero Seabourn Ovation

2.4 Empresas extranjeras de transporte marítimo internacional

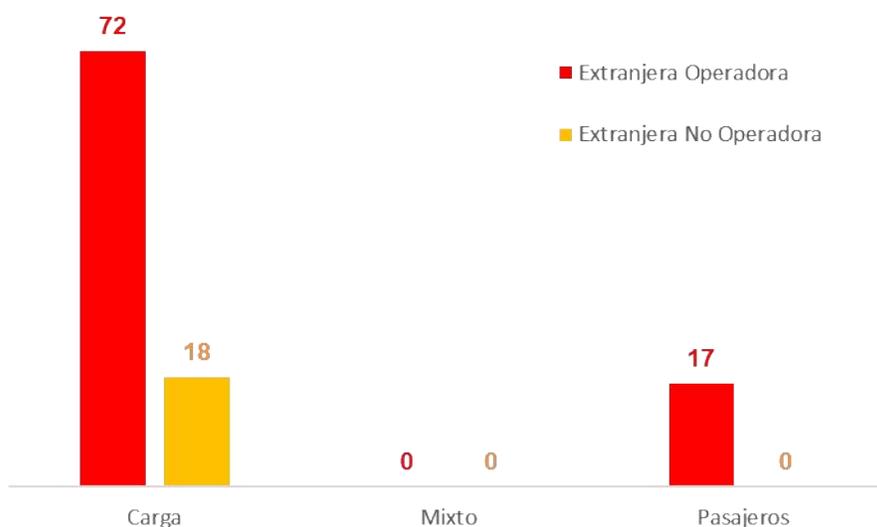


Figura 39. Empresas de transporte marítimo internacional habilitadas a 31 de diciembre de 2022.

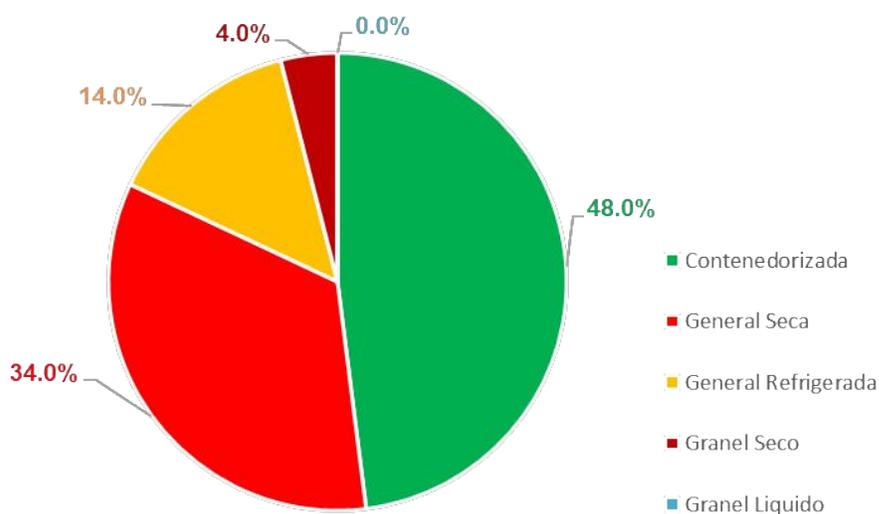


Figura 40. Tipo de carga de empresas extranjeras a 31 de diciembre de 2022.

En Colombia a diciembre de 2022 se encontraban 107 empresas extranjeras de transporte marítimo internacional habilitadas, de las cuales 89 son empresas operadoras de naves y 18 no operadoras. Al finalizar el año, se encontraban habilitadas 90 empresas para prestar servicio de carga, de las cuales 72 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. Para el transporte de pasajeros se encuentran activas 17 empresas, en su totalidad operadoras de naves. El total de estas empresas corresponden a las líneas de cruceros que arriban al país Figura 39.

En complemento de las empresas habilitadas para el transporte de carga, como se observa en la Figura 40, un 48.0 % corresponden a empresas que transportan carga contenedorizada, 34.0 % carga tipo general seco, 14.0 % carga general refrigerada y 4.0 % granel seco.



Puerto de Barranquilla, buque tanquero.

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 50.0 %, pasando de 20 líneas a diez, 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 80.0 % 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 las navieras que se encuentran expuestas 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 2022.

Empresa / Puerto	Tipo de carga					Cantidad naves registradas en Colombia
	Contenedorizada	Refrigerada	General seca	Granel líquido	Granel seco	
Maersk	X					196
Mediterranean Shipping Company	X					147
CMA CGM	X		X			137
Hapag – Lloyd	X					137
Hyundai Merchant Marine			X			39
Ocean Network Express	X					55
Evergreen Marine Corporation	X					35
Cosco Shipping Line	X	X	X			35
Zim Integrated Shipping Services	X					10
Yang Ming	X					6
Orient Overseas Container	X					5
Wan Hai Lines	X					12

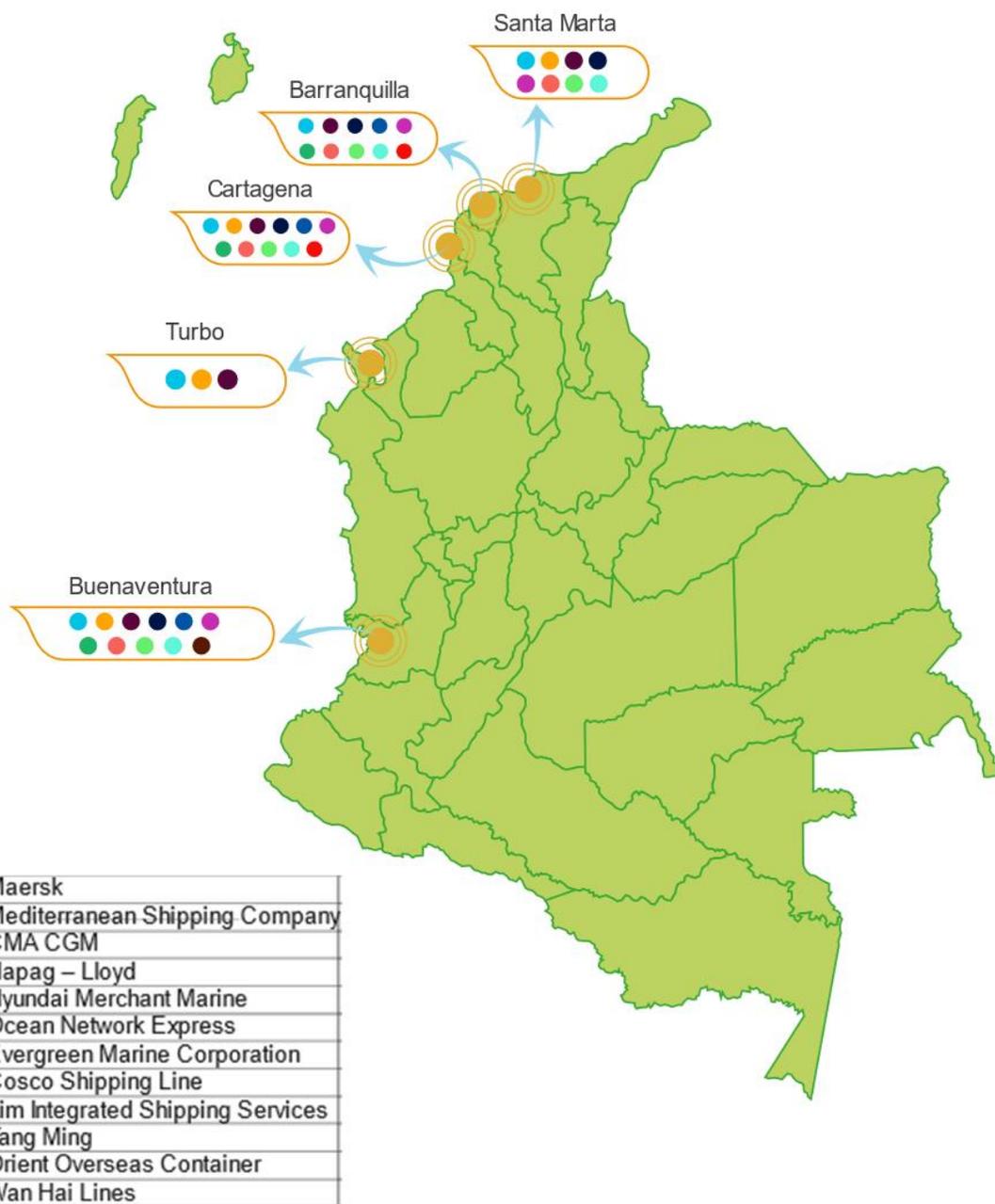


Figura 41. Puertos de operación de las principales de empresas navieras extranjeras habilitadas en Colombia a 31 de diciembre de 2022.

2.5 Protección marítima

En el período de enero a diciembre del año 2022 se registraron 59 sucesos de protección, 29.8 % menos que en el año 2021 Tabla 4.

Se detectaron 21 sucesos menos que en la vigencia anterior relacionados con narcotráfico, presentándose 57 sucesos en la vigencia analizada. Sin embargo, sigue siendo el tipo de suceso con mayor participación con el 96.6 % sobre el total de sucesos Tabla 4.

Los sucesos por robo a mano armada con dos sucesos, participaron en el 3.4 % del total de sucesos. Hechos como el polizonaje y otros no se presentaron durante esta vigencia, mientras que en la anterior se presentaron dos y un sucesos respectivamente.

A diciembre de 2022 Colombia contó con 45 instalaciones portuarias certificadas en protección marítima, en donde se destacan los puertos de Cartagena con once instalaciones; Barranquilla también con once; Buenaventura con seis, y Santa Marta con cuatro Figura 42.

Tabla 4. Cantidad de sucesos por tipo de suceso de protección y su variación, años 2021-2022.

Tipo de suceso	Cantidad de sucesos		Participación (%)	Variación (%)
	ene - dic 2021	ene - dic 2022	ene - dic 2022	2021 - 2022
Narcotráfico	78	57	96.6	-26.9
Robo a mano armada	3	2	3.4	-33.3
Polizonaje	2	0	0.0	-100.0
Otros	1	0	0.0	-100.0
Total	84	59	100.0	-29.8



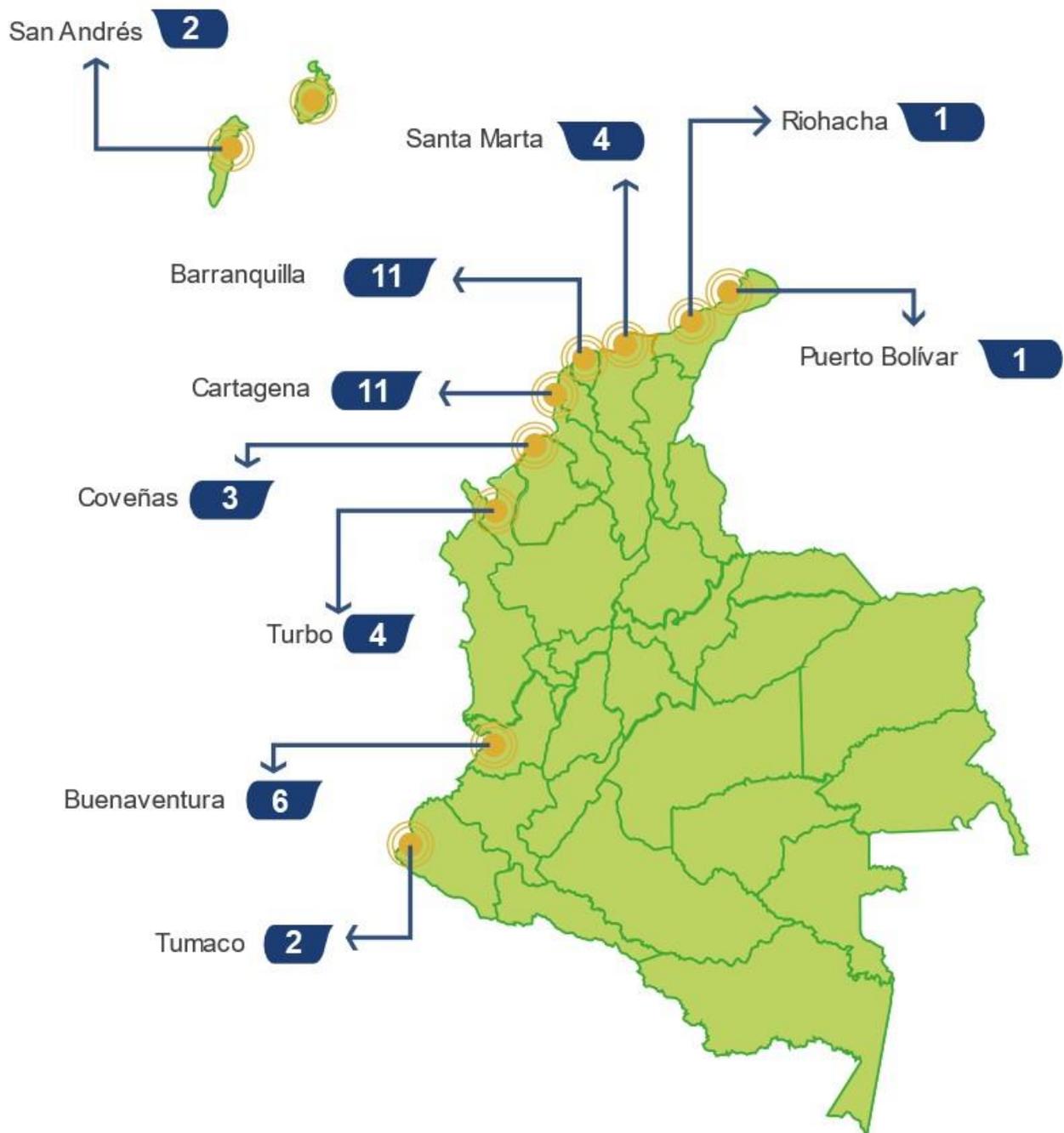


Figura 42. Instalaciones portuarias certificadas en protección marítima a 31 de diciembre de 2022.

2.5.1 Sucesos de protección marítima

En el período de enero a diciembre de 2022 los puertos registraron en total 7 614 operaciones de buques de transporte de carga en los puertos con instalaciones de protección certificadas. De los cuales el 0.8 % presentó alguna novedad como narcotráfico, robo a mano armada, polizonaje, entre otros.

Para este periodo se presentaron 25 sucesos de protección menos que en el año 2021 y así mismo el nivel de afectación se redujo Figuras 43 y 44.

En la región Pacífica se detectaron en total 15 sucesos de protección, cuatro menos que en el año 2021; trece sucesos fueron relacionados con narcotráfico y dos con robo a mano armada en el puerto de Buenaventura.

En el Caribe se presentaron 44 sucesos; 19 en Cartagena, once en Santa Marta, trece en Barranquilla y uno en Urabá y el Darién, los demás puertos no presentaron estos hechos.



Maniobra para mantenimiento de señalización marítima.

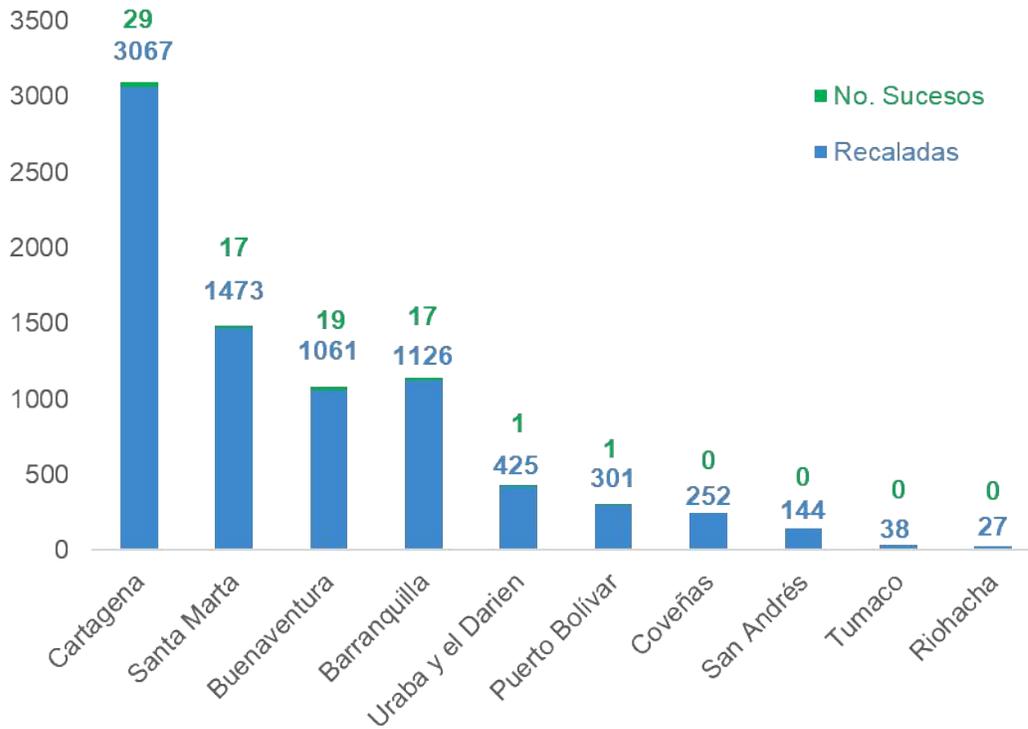


Figura 43. Impacto de los sucesos de protección en el transporte marítimo a 31 de diciembre de 2021.

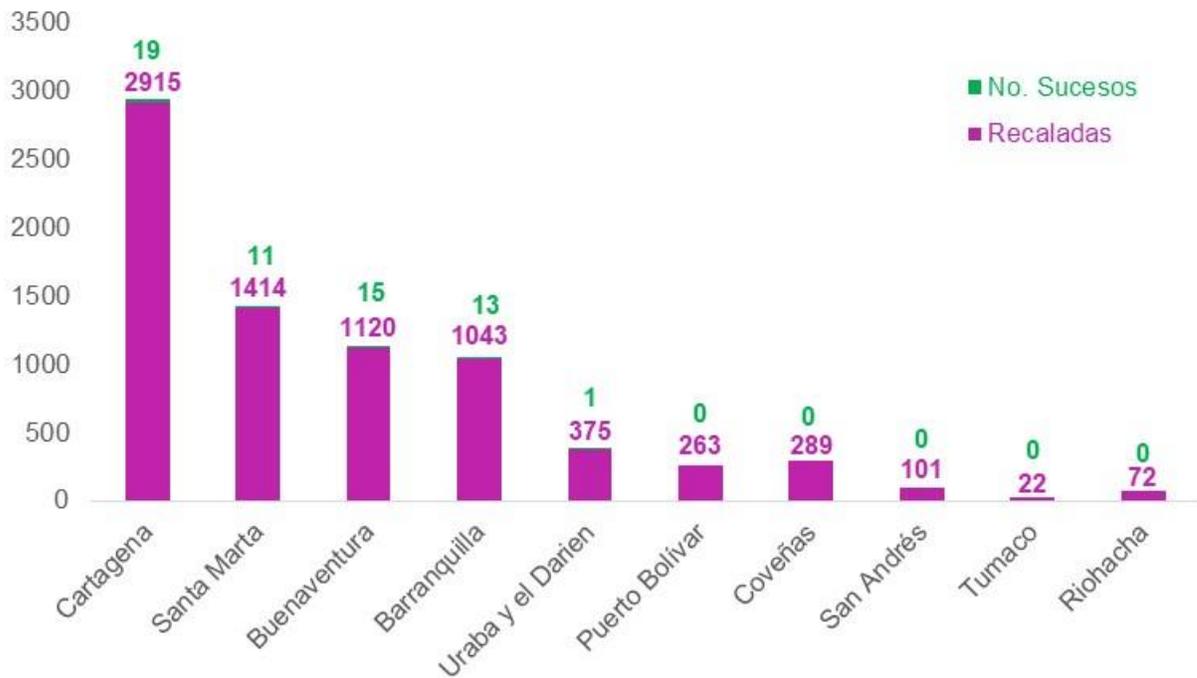


Figura 44. Impacto de los sucesos de protección en el transporte marítimo a 31 de diciembre de 2022.

2.6 Supervisión de los buques de bandera extranjera en aguas colombianas

En el año 2022 se realizó la inspección inicial en la región a 1 089 buques, 25 buques más respecto al año anterior, es decir, una variación interanual del 2.3 %. Cifra que dio lugar al 44.5 % de los buques diferentes recalados, donde se refiere a los 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 20.0 % de los buques diferentes Figura 45.

Los buques de carga general fueron los buques con la mayor cantidad de detenciones, con el 46.7 % del total de retenciones; es decir siete detenidos de los 1 707 buques recalados en aguas colombianas equivalente al 0.9 %. Figura 46.

El segundo tipo de buque en detenciones son los buques graneleros, con el 0.1 % del total de buques recalados de este tipo; dos retenidos de quince con una participación del 13.3 %. En términos generales se retuvieron cinco buques menos que en el año 2021.



Puerto de Barranquilla, buque carga general.

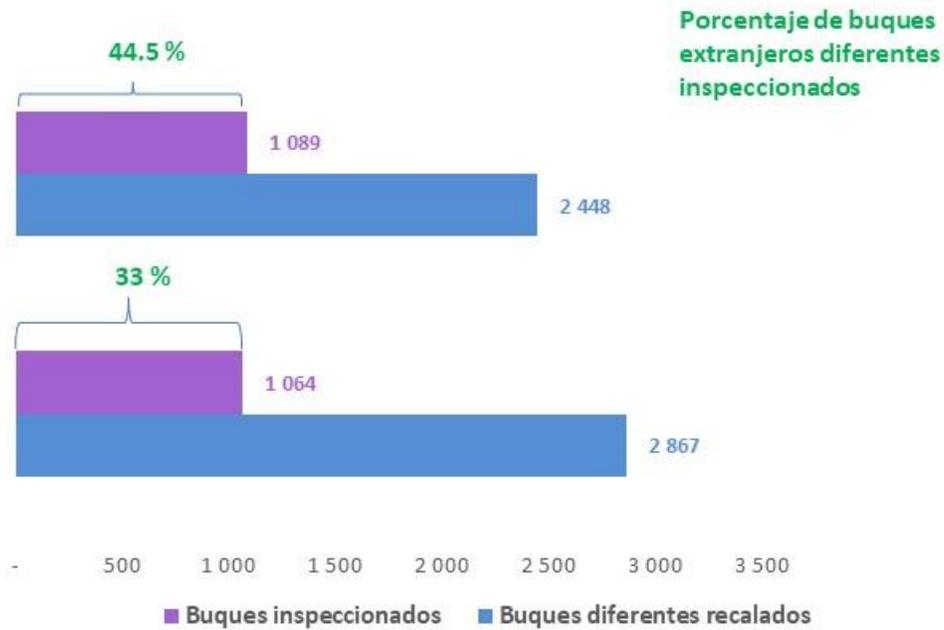


Figura 45. Total de inspecciones registradas por Estado Rector del Puerto y su variación, años 2021-2022.

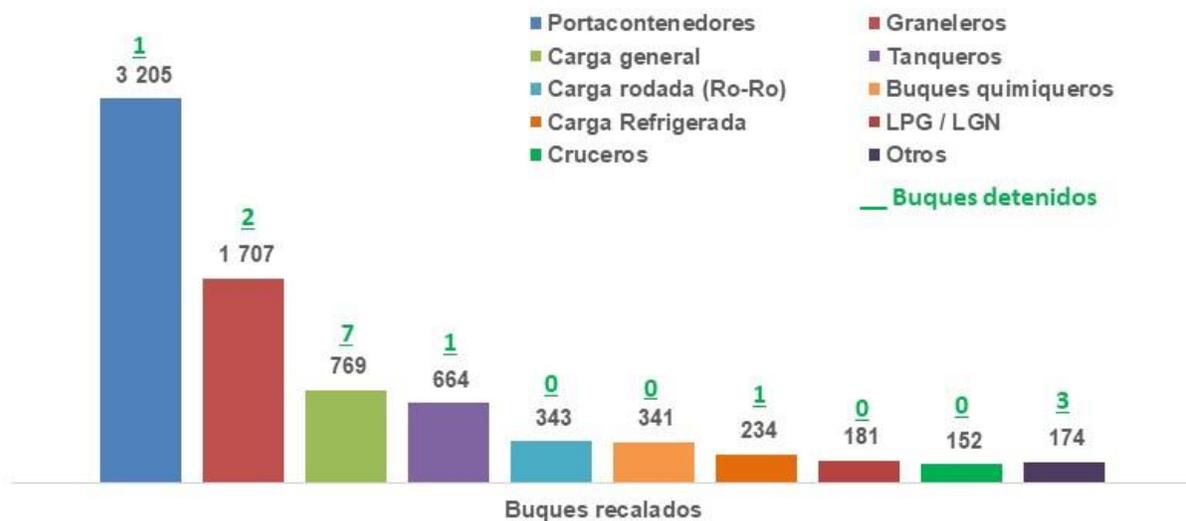


Figura 46. Cantidad inspecciones realizadas por tipo de buque más relevante, años 2021-2022.

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

Considerando que en el año 2022 se realizaron 1 638 inspecciones en total, entre iniciales y de seguimiento, se presentan las banderas más inspeccionadas en su 87.7 %. Figura 47.

Panamá se mantiene como la bandera más inspeccionada, con el 20.4 %, 293 inspecciones; seguido por los buques con bandera de las Islas Marshall, con 266 inspecciones en 2022, equivalentes al 18.5 %; Liberia en tercera posición, con 214 inspecciones, correspondientes al 14.9 % del total.

Hong Kong, Malta, Singapur, Bahamas, Antigua y Barbuda, Portugal, Países Bajos, Chipre, Dinamarca, China, Noruega, Isla del Hombre, Grecia y Estados Unidos son las banderas de los buques que agrupan el 69.4 % de inspecciones, es decir 1 290 inspecciones, las demás tienen un valor menor a 23 inspecciones, por consiguiente participación es menor al 2.0 % del total.



		Cantidad de inspecciones		Participación
PANAMÁ		293		20.4 %
ISLAS MARSHAL		266		18.5 %
LIBERIA		214		14.9 %
HONG KONG		100		7.0 %
MALTA		91		6.3 %
SINGAPUR		87		6.1 %
BAHAMAS		75		5.2 %
ANTIGUA BARBUDA		65		4.5 %
PORTUGAL		38		2.6 %
PAISES BAJOS		32		2.2 %
CHIPRE		29		2.0 %
DINAMARCA		26		1.8 %
CHINA		24		1.7 %
NORUEGA		22		1.5 %
ISLA DEL HOMBRE		17		1.2 %
GRECIA		16		1.1 %
ESTADOS UNIDOS		16		1.1 %
LÍBANO		13		0.9 %
BARBADOS		12		0.8 %

Figura 47. Primeras 19 banderas con mayor participación en las inspecciones del Estado Rector del Puerto, año 2022.



2.7 Gente de mar titulada para el transporte marítimo internacional

A diciembre de 2022 Colombia contaba con 3 034 personas tituladas para desempeñarse a bordo de buques de transporte marítimo de navegación internacional Figura 48.

En el grado de oficial el registro fue de 945 personas, correspondiente al 31.1 % del total de gente de mar, 4.0 % menos que en 2021. La participación de la mujer fue del 4.4 % del total de oficiales, 42 mujeres Figura 49.

En el grado de marinero el registro fue de 945 personas, lo que equivale al 31.1 % del total de gente de mar, 1.4 % más que en la vigencia anterior. En esta vigencia se ubicaron cuatro mujeres marineras, es decir el 0.4 % del total de marineros Figura 50.

Ahora bien, para los marineros de los servicios el registró fue de 1 144 personas, 37.7 % del total de la gente de mar, 10.6 % menos que en el año 2021. Categoría en donde hubo una participación de la mujer del 29.4 %, para un total de 336 mujeres Figura 51.

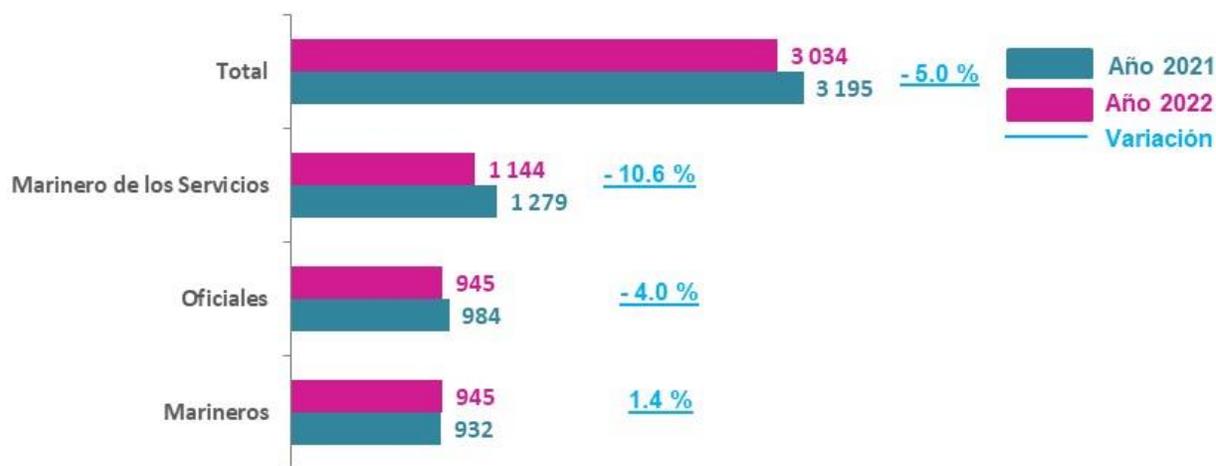


Figura 48. Gente de mar titulada para transporte marítimo internacional, años 2021-2022.

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

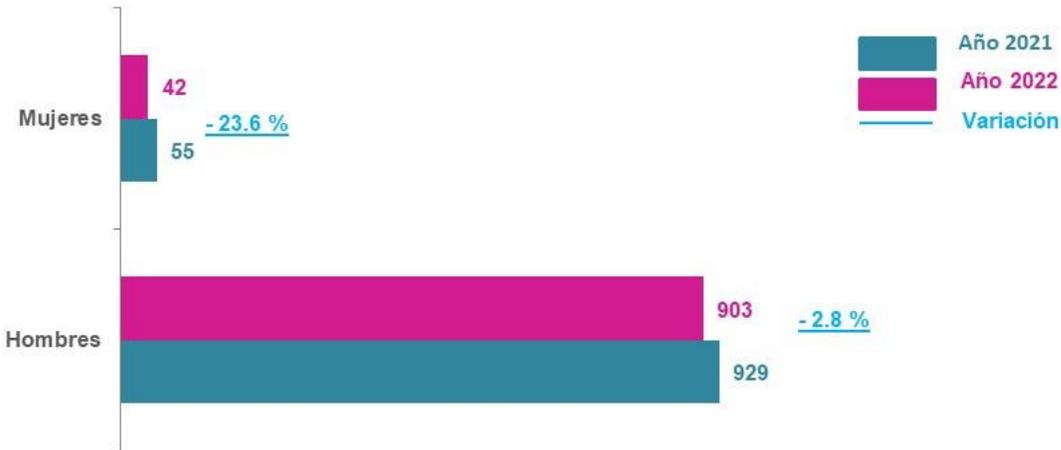


Figura 49. Oficiales titulados por género para transporte marítimo internacional, años 2021-2022.

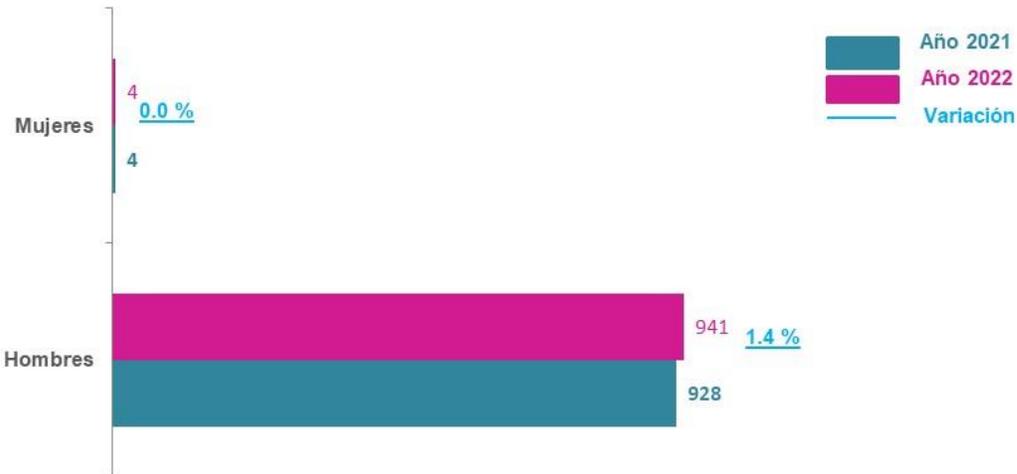


Figura 50. Marineros titulados por género para transporte marítimo internacional, años 2021-2022.

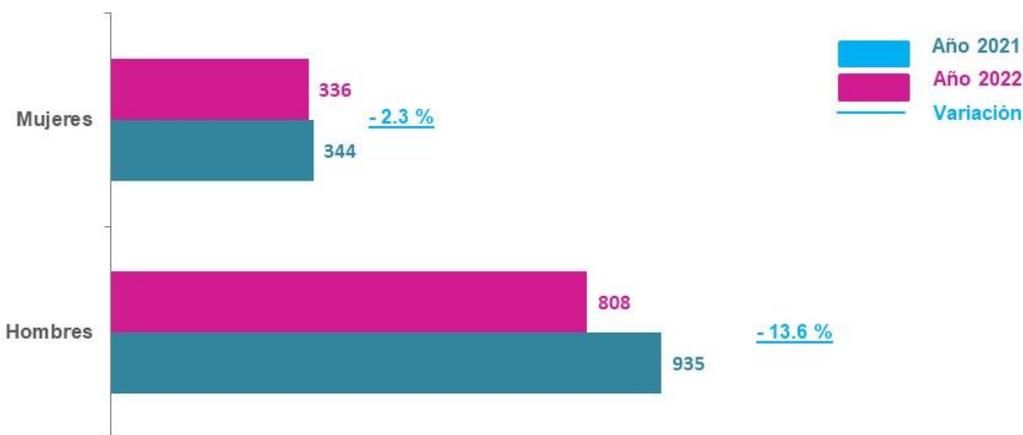


Figura 51. Marineros de los servicios por género titulados para transporte marítimo internacional, años 2021-2022.

Nota: puede existir datos duplicados por efectos del cambio de rango-cargo, es decir una persona con dos tipos de títulos.

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 177 pilotos prácticos a diciembre de 2022, de los cuales el 50.3 % (89 en total) corresponden a pilotos maestros, quienes no tienen restricción en el arqueo de buques para asesorar Figura 52.

El 33.3 %, 59 personas, están licenciadas como pilotos de primera categoría, 18.0 % más que en 2021. Los pilotos de segunda categoría tuvieron una participación del 15.3 %, 27 personas, con una variación interanual mayor al 100.0 % ya sea por ascenso (cambio de licencia).

San Andrés, por su contexto, cuenta a diciembre de 2022 con un piloto práctico formal inscrito, en complemento a los dos marineros autorizados para apoyar la realización de maniobras por su conocimiento del canal.

Por su parte, el registró de los pilotos inscritos por puerto para apoyar las maniobras de este se presentan en la Figura 53. En donde Cartagena contó con 52 pilotos inscritos, Buenaventura con 41, Barranquilla con 22 y Santa Marta con 22 pilotos para el apoyo del transporte marítimo internacional. Puertos que reflejaron la mayor cantidad de operaciones de buques para 2022.





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

Nota: puede existir un piloto practico con más de un tipo de licencia por lo cual puede reflejar un dato duplicado.

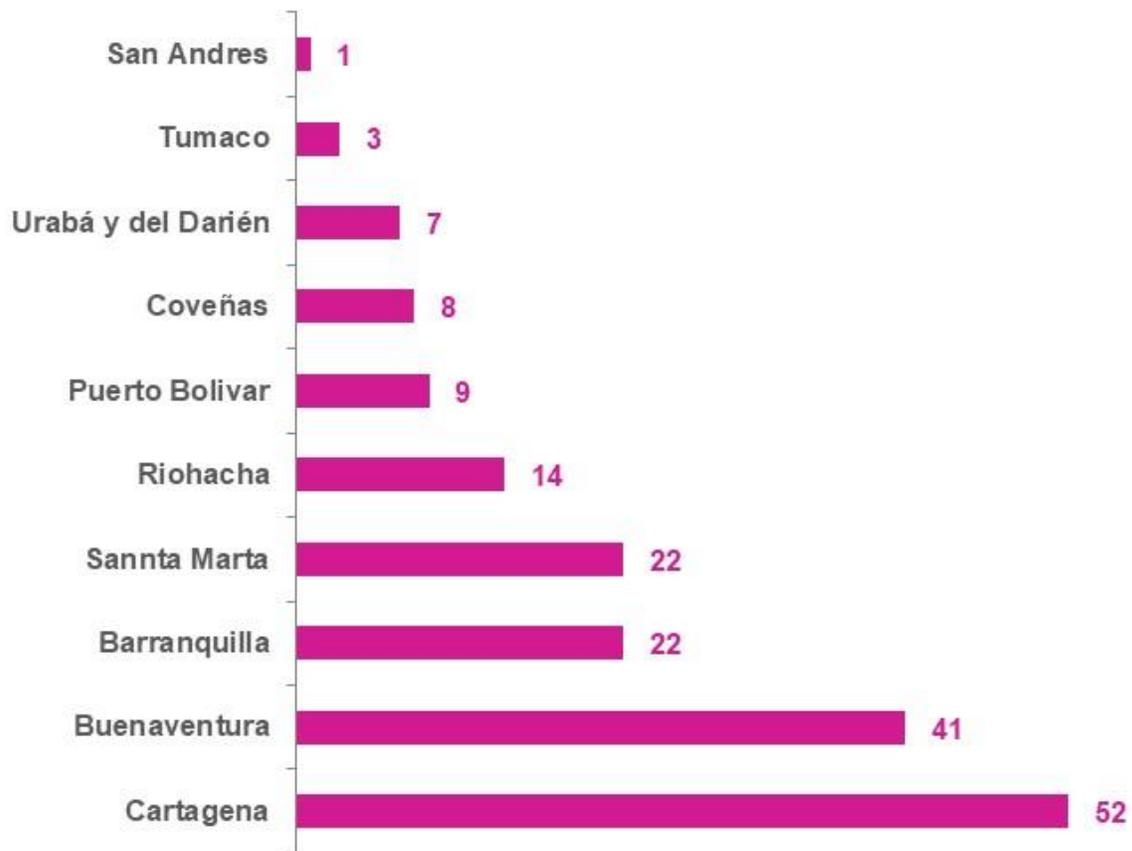


Figura 53. Cantidad de pilotos inscritos por puerto para apoyar las operaciones de transporte marítimo internacional, años 2020-2021.

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 de carga

Durante el período de enero a diciembre de 2022 se presentaron 3 839 operaciones de naves de transporte nacional llamado también cabotaje de carga, que frente a las 2 957 operaciones del año 2021, registran una variación interanual del 29.8 %.

Este crecimiento se debe en parte a la mejora en el registro de información del sector y las capitanías de puerto, se espera que para 2023 afinado el reporte de los movimientos entre jurisdicciones y las operaciones dentro de la jurisdicción de un puerto, se puedan analizar mejor estos movimientos.

El Caribe registró la mayor cantidad de operaciones de transporte marítimo de cabotaje de carga con 1 961 operaciones; es decir, participó con un 51.1 % del total nacional Tabla 5. Principalmente, para los puertos de Urabá y el Darién con 835 registros, San Andres 312, Cartagena 309, Providencia 241 y Coveñas 139 que conjuntamente suman el 47.8 % del total del litoral Figura 54.

En el Pacífico se presentó el 48.9 % del total de operaciones, 1 878 operaciones, en donde a Buenaventura le corresponden 1 229, Tumaco 392, Guapi 152 y Bahía Solano 105, por esto son los puertos en los que se presentaron este tipo de transporte. Es de anotar que en el Pacífico el transporte tiene una función fundamental para el ejercicio diario de las comunidades del litoral.



Puerto de Leticia, arribo embarcación fluvial.

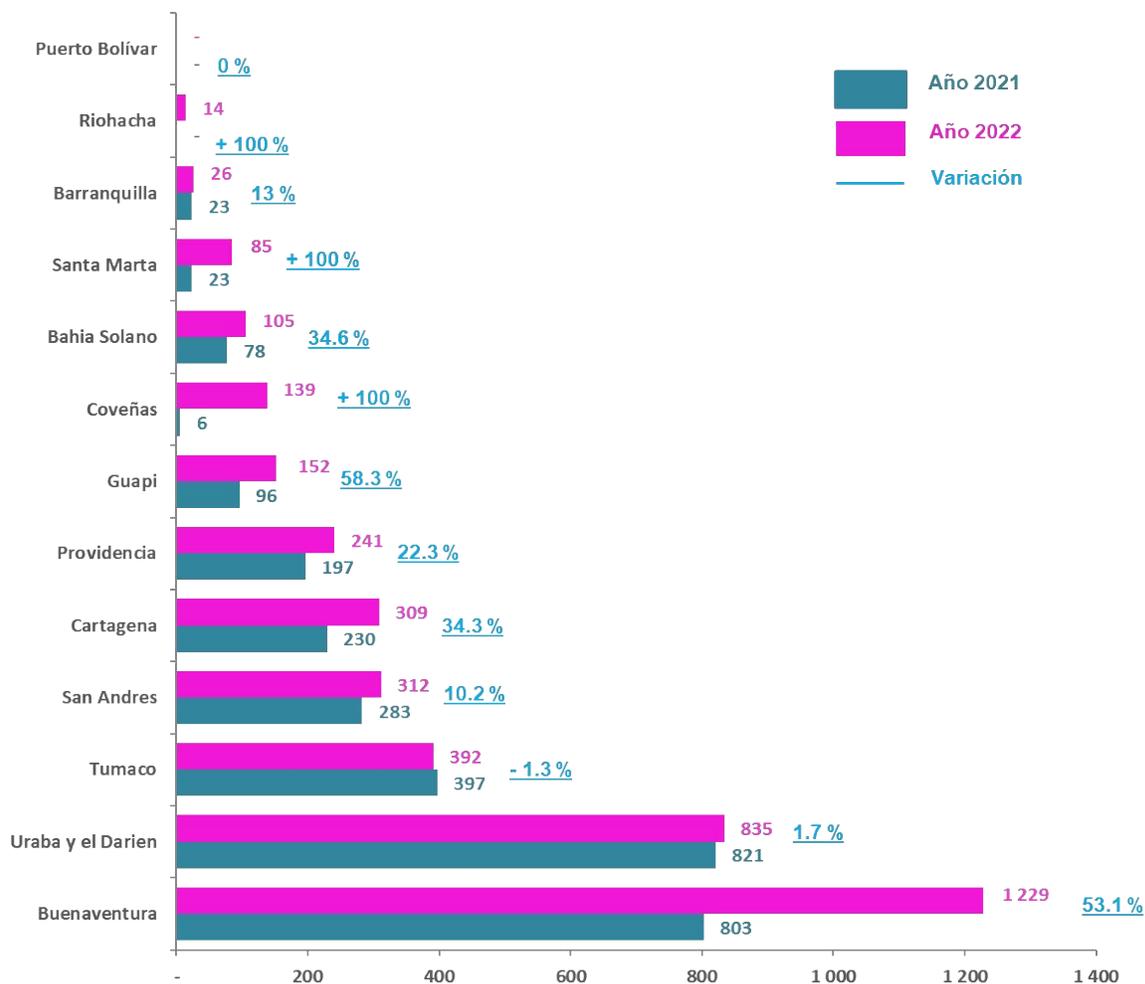


Figura 54. Operaciones de naves de transporte marítimo nacional o de cabotaje de carga, años 2021-2022.

Nota: los corresponden a los buques tipo para carga.
Se excluyen buques con motivos diferentes de arribo a carga, descarga y aprovisionamiento.

Tabla 5. Operaciones de buques de transporte marítimo nacional o de cabotaje por región y variación, años 2021-2022.

Región	Operaciones de naves de cabotaje de carga		Participación (%)	Variación (%)
	ene - dic 2021	ene - dic 2022	ene - dic 2022	2021 - 2022
Pacífico	1 374	1 878	48.9	36.7
Caribe	1 583	1 961	51.1	23.9
Total	2957	3839	100.0	29.8

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

El transporte marítimo de cabotaje de carga en su 64.6 % fue prestado por naves mayores, 2 481 operaciones, con un arqueo mayor a 25 UAB. En donde Buenaventura, San Andrés, Cartagena, Urabá y el Darién, Tumaco, Providencia y Guapi son los puertos con mayor registro.

Sin embargo, la cantidad más grande de naves mayores para el transporte marítimo de cabotaje de carga fue para el Pacífico, con un 53.6 % del total de operaciones de naves mayores, se presentaron para los puertos de Buenaventura con 874 operaciones, Tumaco con 260, Guapi con 100 y Bahía Solano con 97. 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, se resalta los puertos de San Andrés con 312 y Providencia con 241 operaciones de naves mayores, que al igual que en el pacífico corresponde al abastecimiento de las islas.

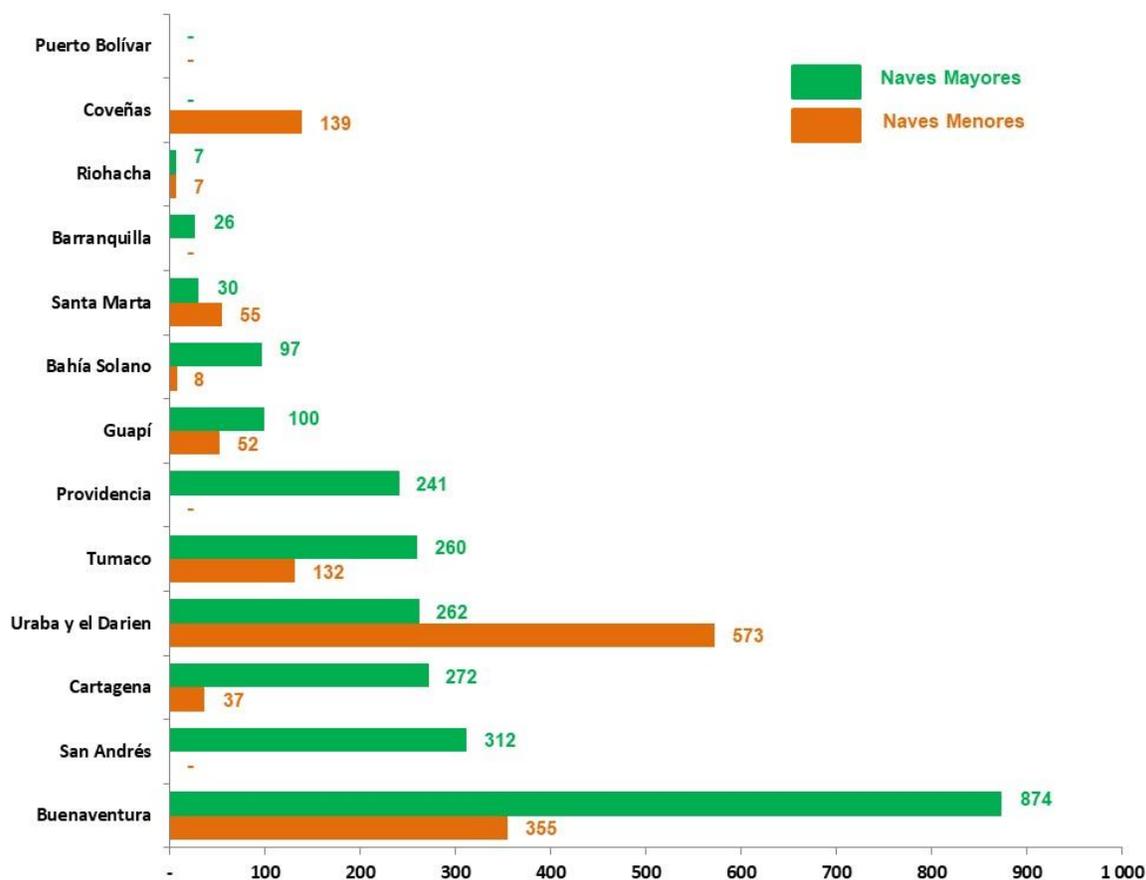


Figura 55. Operaciones de naves de transporte marítimo nacional o de cabotaje por tamaño de la nave, año 2022.

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 2022, se encontraban habilitadas 191 empresas de transporte marítimo público de cabotaje, de las cuales el 49.0 % corresponden a la prestación del servicio de carga, 29 al servicio mixto (carga y pasajeros) y el 22.0 % al servicio exclusivo de pasajeros y/o turistas Figura 56.

En la región Pacífica se encuentran registradas la mayor cantidad de empresas de cabotaje público, con el 66.5 % del total de empresas a nivel nacional, siendo en la Capitanía de Puerto Buenaventura la que mayor presenta una participación con el 58.1 %.

El Caribe continental presentó una participación total del 33.5 % del total de empresas de transporte marítimo de cabotaje, siendo Cartagena el puerto donde mayor se encuentran registradas estas empresas, con una participación del 15.2 %. Para las islas de San Andrés y Providencia presentó una participación del 8.9 %, reflejado en 17 empresas habilitadas en San Andrés.

En cuanto a la variación interanual las empresas de transporte marítimo se destaca el incremento en empresas habilitadas en los puertos de Buenaventura en un 24.7 %, Cartagena 38.1 %, San Andrés 13.3 % y Barranquilla 28.6 %, Figura 57.

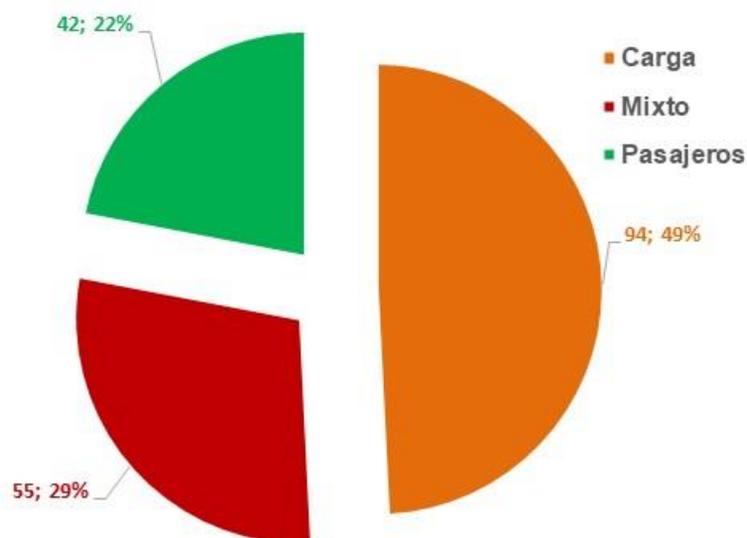


Figura 56. Cantidad de empresas habilitadas a nivel nacional para prestar servicios de transporte marítimo nacional por tipo de servicio, año 2022.

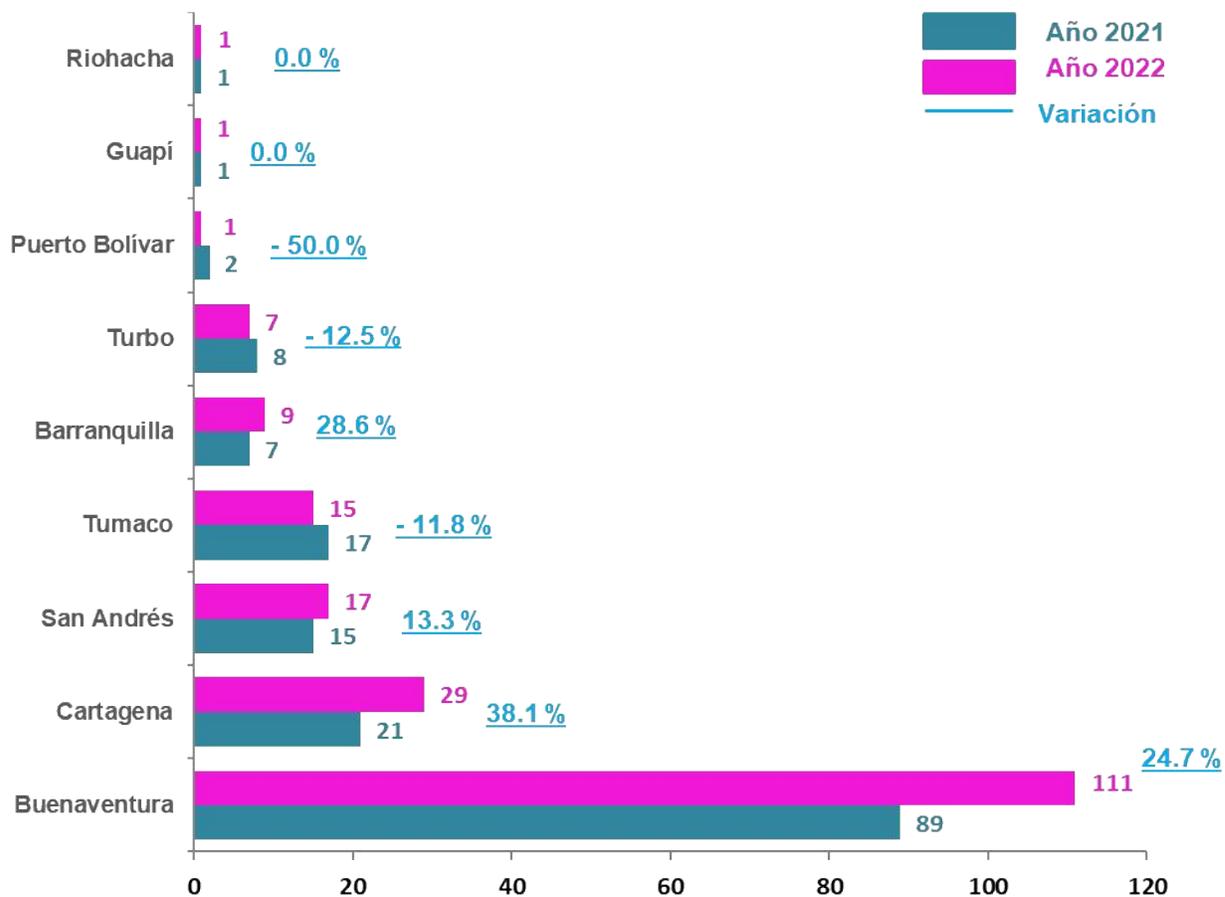


Figura 57. Cantidad de empresas habilitadas a nivel nacional para prestar servicios de transporte marítimo nacional por puerto, año 2022.



Puerto de Bahía Solano, transporte de pasajeros.

3.3 Carga movilizada en el transporte marítimo nacional o de cabotaje

Al 31 de diciembre del año 2022, se registró el movimiento de 651 431 t, de las cuales el 36.7 % corresponde a granel líquido, 36.0 % a carga general seca, 22.8 % a carga general contenedorizada, 4.5 % a granel seco y el 0.002 % a carga general refrigerada. Figura 58.

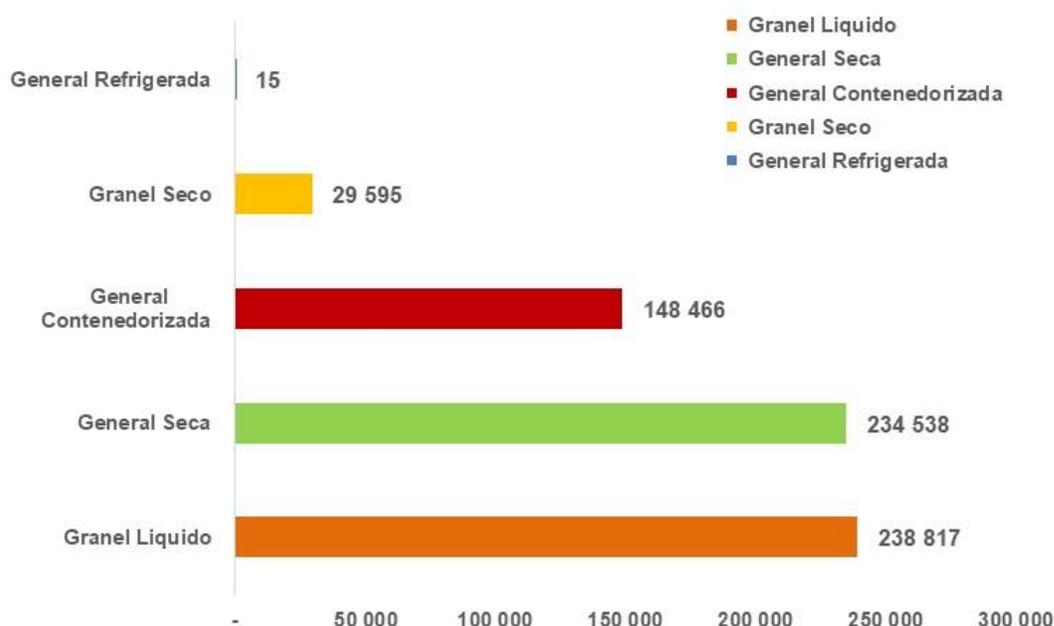


Figura 58. Carga Movilizada en el Transporte Marítimo Nacional al 31 de Diciembre del 2022

Nota: los totales de la carga movilizada son tomados del registro de zarpes de naves dedicadas al transporte marítimo. Datos en toneladas métricas.

El granel líquido se movilizó en un 77.3 % por los puertos de Cartagena con 95 266 t y Buenaventura 89 270 t. En la Tabla 7 se aprecia la distribución por puerto.

Tabla 6. Carga de granel líquido movilizada en el transporte marítimo de cabotaje por puerto, año 2022.

Puerto	Toneladas de carga	Participación 2022 (%)
Cartagena	95 266	39.9
Buenaventura	89 270	37.4
Guapi	21 613	9.1
Tumaco	16 390	6.9
Santa Marta	13 440	5.6
Urabá y el Darién	2 312	1.0
Bahía Solano	526	0.2
Total general	238 817	100.0

De Buenaventura se movilizó a otros puertos de Colombia el 50.1 % de la carga general seca, 117 617 t, junto a Cartagena, 39 503 t, y Guapi 29 431 t, manejaron el 79.5 % del total nacional de carga en el año 2022. En la Tabla 8 se presenta la participación por puerto en la movilización de este tipo de carga.

Tabla 7. Carga de general seca movilizada en el transporte marítimo de cabotaje por puerto, año 2022.

Puerto	Toneladas de carga	Participación 2022 (%)
Buenaventura	117 617	50.1
Cartagena	39 503	16.8
Guapi	29 431	12.5
Urabá y el Darién	14 627	6.2
Providencia	9 390	4.0
Barranquilla	8 123	3.5
Bahía Solano	5 734	2.4
San Andrés	4 923	2.1
Tumaco	3 957	1.7
Coveñas	1 215	0.5
Santa Marta	19	0.01
Total general	234 538	100.0

Cartagena con 108 600 t encabeza el listado de puertos que movilizaron carga general contenedorizada, participando del 73.1 %, como se puede observar en la Tabla 9 San Andrés, Guapi y Providencia también movilizaron este tipo de carga.

Tabla 8. Carga de general contenedorizada movilizada en el transporte marítimo de cabotaje por puerto, año 2022.

Puerto	Toneladas de carga	Participación 2022 (%)
Cartagena	108 600	73.1
San Andrés	20 315	13.7
Guapi	16 501	11.1
Providencia	3 051	2.1
Total general	148 466	100.0

Barranquilla y Buenaventura movilizaron el 90.0 % de la carga granel seco tal como se observa en la Tabla 10, sin embargo, también se presentó este tipo de carga en cuatro puertos del caribe y dos del pacífico con participación menor al 5.0 %.

Tabla 9. Carga de granel seco movilizada en el transporte marítimo de cabotaje por puerto, año 2022.

Puerto	Toneladas de carga	Participación 2022 (%)
Barranquilla	19 577	66.1
Buenaventura	7 061	23.9
Providencia	1 234	4.2
Cartagena	1 051	3.6
San Andrés	380	1.3
Bahía Solano	150	0.5
Guapi	140	0.5
Urabá y el Darién	2	0.01
Total general	29 595	100.0

Providencia y Cartagena fueron los puertos que movilizaron carga refrigerada como aparece en la Tabla 11.

Tabla 10. Carga de general refrigerada movilizada en el transporte marítimo de cabotaje por puerto, año 2022.

Puerto	Toneladas de carga	Participación 2022
Providencia	10	66.7 %
Cartagena	5	33.3 %
Total general	15	100.0 %

Ahora bien, Cartagena y Buenaventura registraron el 80.8 % del total de la carga movilizada en el transporte marítimo de cabotaje, con unas participaciones del 37.5 %, 32.8 % y 10.4 % respectivamente. En la Figura 59 se presentan las cifras en toneladas de la carga que fue movilizada por puerto.

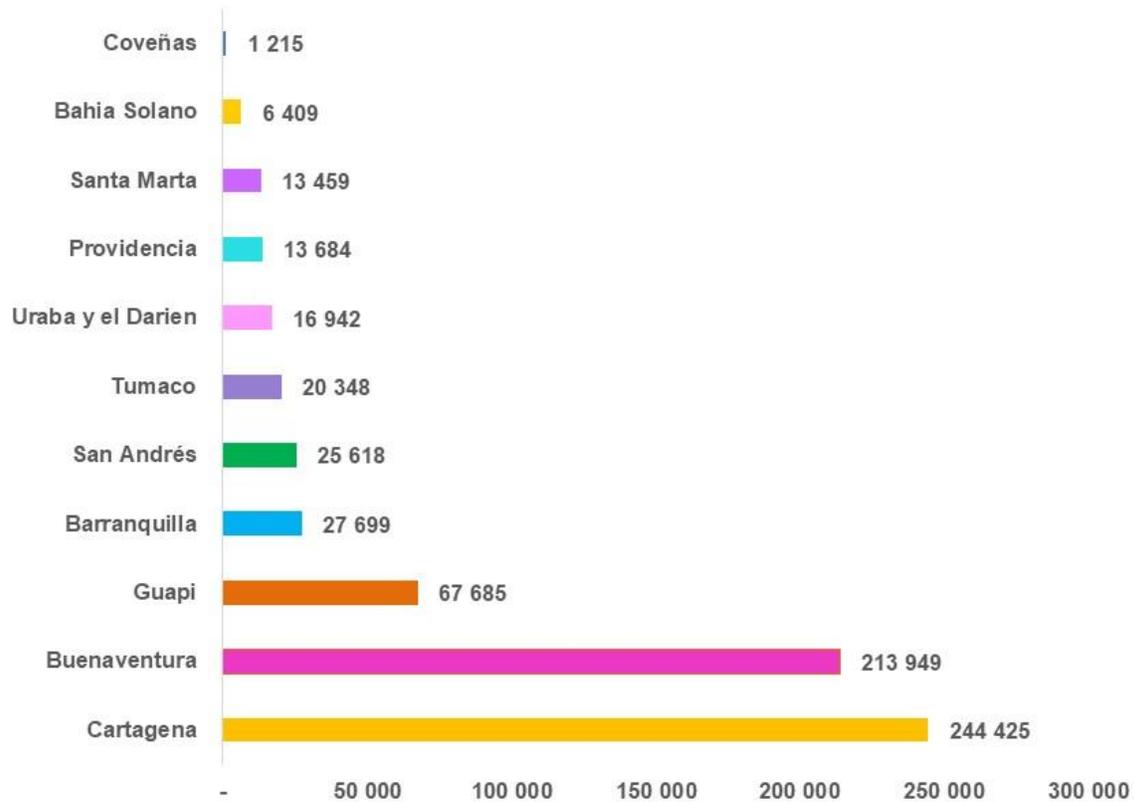


Figura 59. Carga Nacional Movilizada por puerto Colombiano al 31 de Diciembre del 2022.

Nota: los totales de la carga movilizada son tomados del registro de zarpes de naves dedicadas al transporte marítimo. Datos en toneladas métricas.

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

A diciembre del año 2022 el país contaba con 15 165 personas para desempeñarse en naves de transporte marítimo nacional, 4 229 oficiales, 10 663 marineros y 273 marineros de servicios para apoyar la operación del transporte marítimo nacional Figura 60.

En lo que respecta a oficiales, la cifra estuvo compuesta por una participación de 96 mujeres, el 2.3 %, y 4 133 hombres, el 97.7 % Figura 61.

Para el caso de la categoría marinero el 99.0 %, es decir 10 553 fueron hombres y 110 mujeres, para una participación femenina del 1.0 % Figura 62.

Los marineros de los servicios fueron 273 personas, en donde la participación por género fue del 24.9 % femenina y del 75.1 % masculina Figura 63.

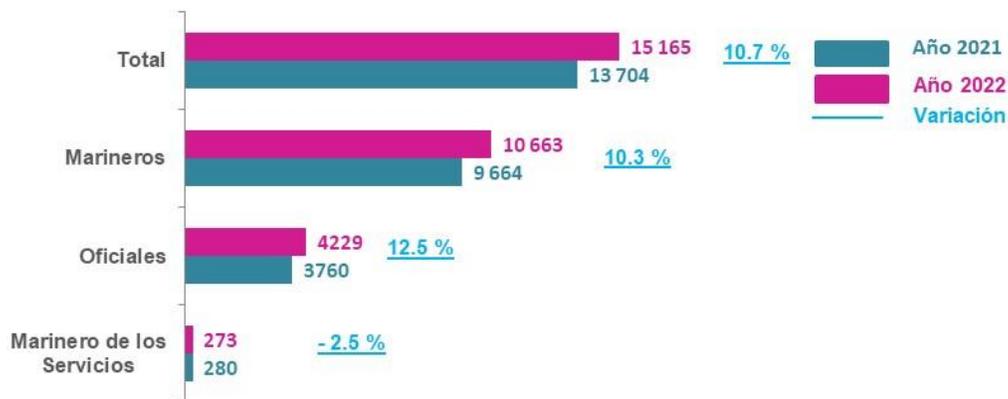


Figura 60. Gente de mar licenciada para transporte marítimo nacional, años 2021-2022.

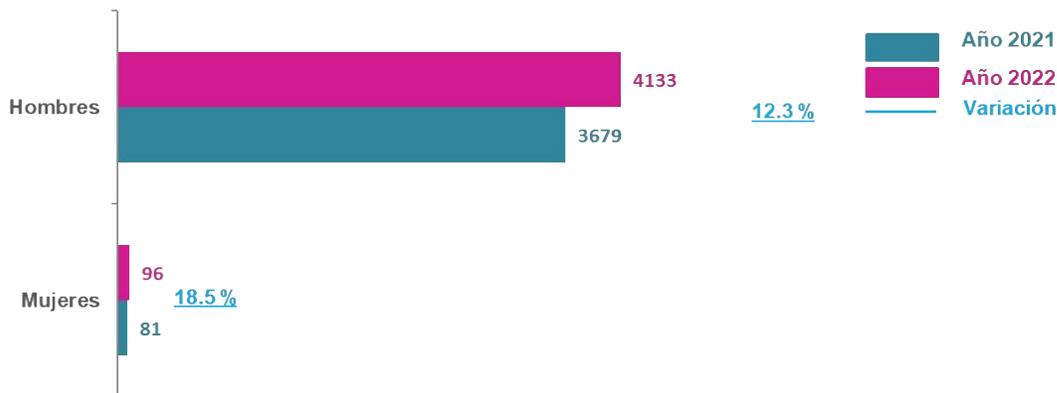


Figura 61. Oficiales licenciados por género para transporte marítimo nacional, años 2021-2022.

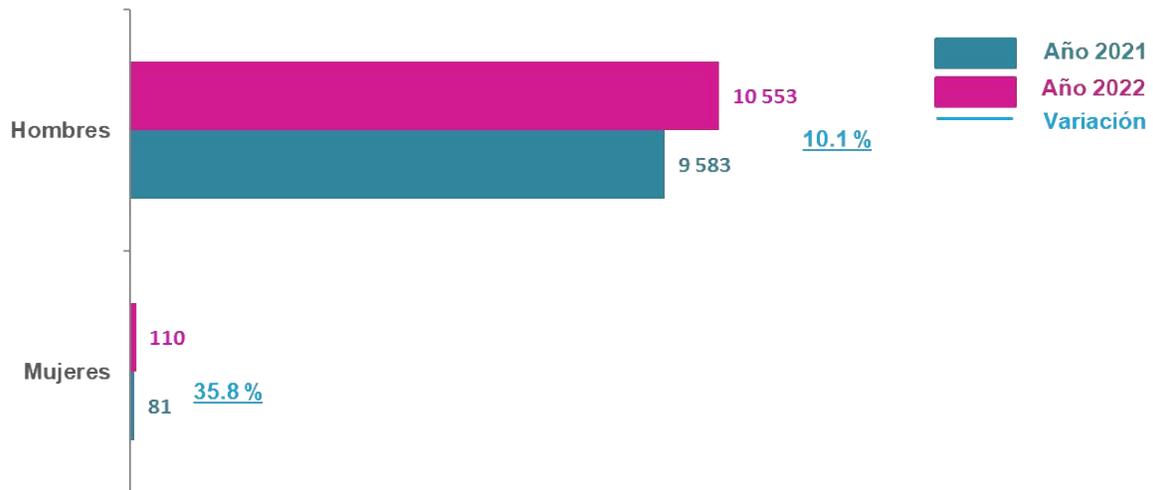


Figura 62. Marineros licenciados por género para transporte marítimo nacional, años 2021-2022.

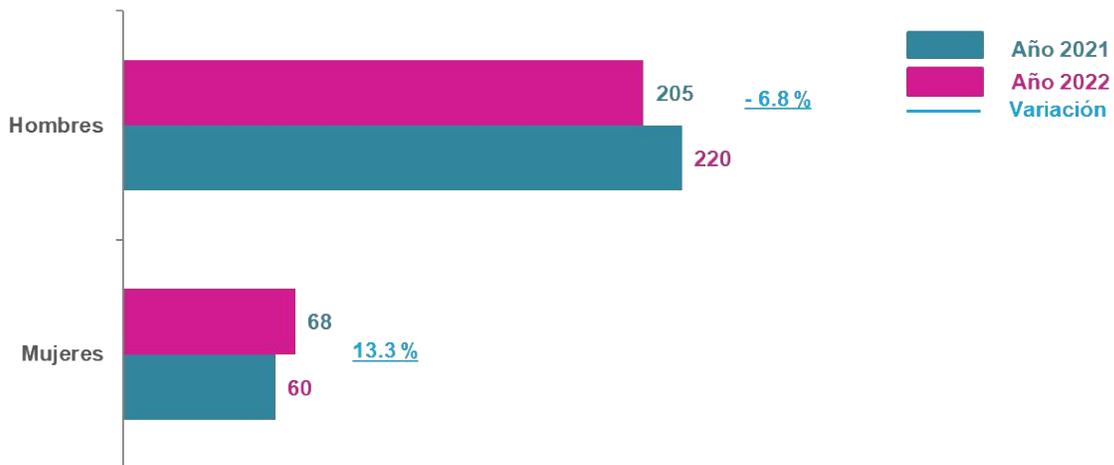


Figura 63. Marineros de los servicios por género licenciados para transporte marítimo nacional, años 2021-2022.

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



Capitanía de puerto de Buenaventura

3.5 Flota nacional de naves de transporte marítimo

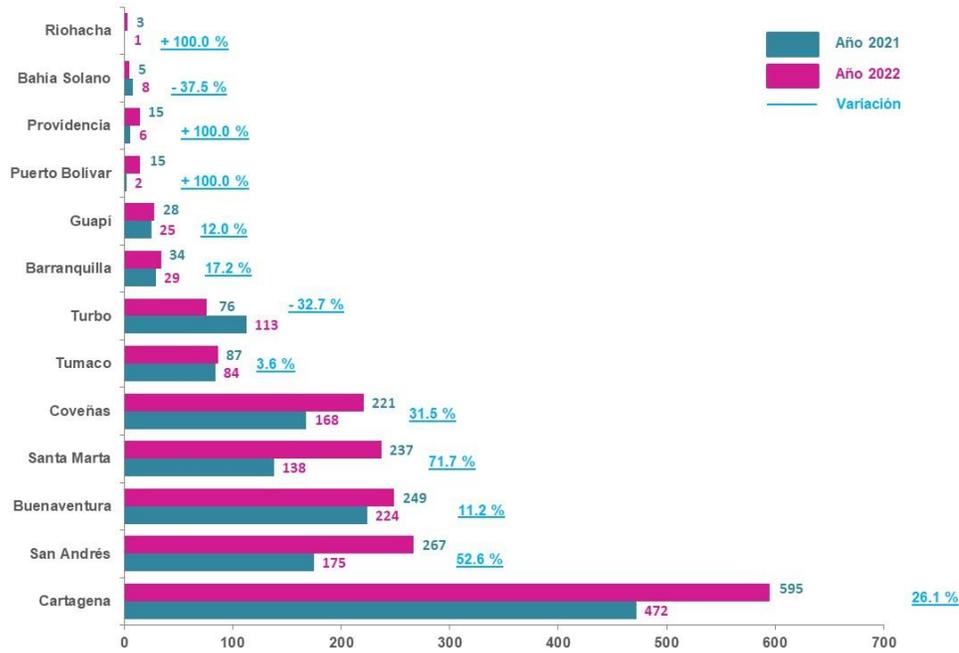


Figura 64. Flota nacional de naves de transporte marítimo por puerto, años 2021-2022.

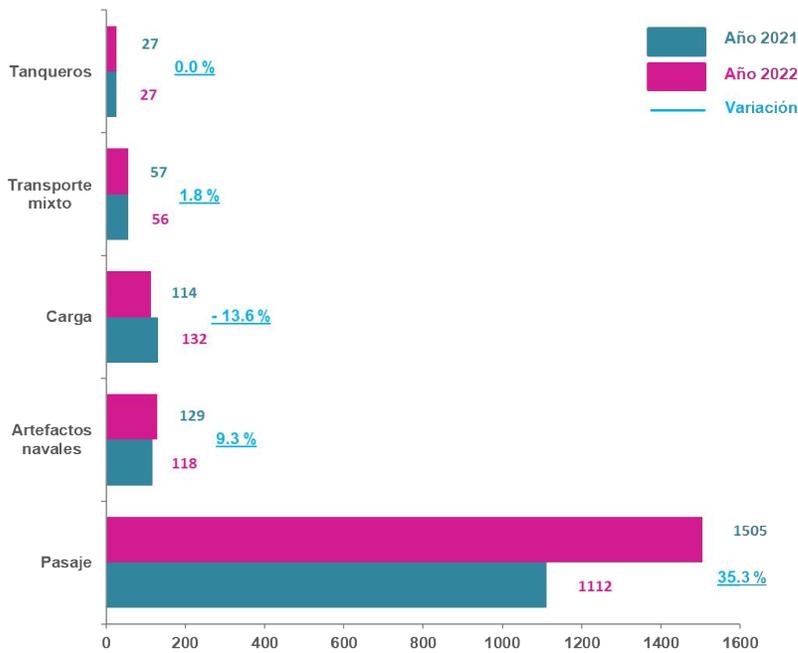


Figura 65. Flota nacional de naves de transporte marítimo por tipo de nave, años 2021-2022.

La flota de bandera colombiana para el transporte marítimo a diciembre 31 del año 2022 estaba compuesta por 1 832 naves, 26.8 % más que en el año 2021. De las cuales 1 786 naves fueron destinadas para el transporte marítimo de cabotaje y 46 naves para transporte marítimo internacional.

El puerto con el mayor registro fue Cartagena con 595 naves, 26.1 % más que en la vigencia anterior, 32.5 % del total del registro de la flota de bandera colombiana para el transporte marítimo Figura 64.

En lo que atañe al tipo de nave para transporte marítimo de pasajeros, estas corresponden al 82.2 % de total de la flota, 1 505 naves, equivalentes al 35.3 % más que en el año 2021. Para las naves de carga el registro fue de 114, es decir el 6.2 % del total de la flota, 13.6 % menos que en la vigencia anterior. Los artefactos navales participaron en un 7.0 % del total nacional, 129 en total, un 9.3 % más que en 2021 Figura 65.

Del registro general de la flota para el transporte marítimo, el 97.5 % de las naves son para el transporte de cabotaje, de los cuales el 83.7 % son naves tipo pasaje, 5.5 % de carga y 6.3 % artefactos navales tal como se aprecia en la Tabla 11.

La edad predominante de las naves registradas para el transporte marítimo esta entre 1 y 19 años, es decir construidos entre el 2002 y el 2021, 71.5 % Tabla 12.

Tabla 11. Flota nacional de naves de transporte marítimo por tipo de nave y tipo de navegación, años 2021-2022.

Puerto de registro	Cantidad de naves matriculadas							
	2021			2022			Participación (%) Año 2022	Variación (%) 2021 - 2022
	Nal.	Int.	Total	Nal.	Int.	Total		
Pasaje	1103	9	1112	1494	11	1505	82.2	35.3
Artefactos navales	104	14	118	112	17	129	7.0	9.3
Carga	116	16	132	99	15	114	6.2	-13.6
Transporte mixto	56	0	56	56	1	57	3.1	1.8
Tanqueros	25	2	27	25	2	27	1.5	0.0
Total	1404	41	1445	1786	46	1832	100.0	26.8

Tabla 12. Edad de la flota para el transporte marítimo, año 2021 – 2022.

Año de construcción	Cantidad de naves		Participación (%) 2022	Variación (%) 2021 - 2022
	2021	2022		
1939 - 1959	9	12	0.7	33.3
1960 - 1980	80	79	4.5	3.9
1981 - 2001	348	415	23.4	21.7
2002 - 2021	1008	1269	71.5	25.9
Total	1445	1775	100.0	23.8

Bibliografía

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2023a).

Informe sobre el transporte marítimo 2022. Unctad.

https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022ch1_en.pdf

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2023b).

Informe sobre el transporte marítimo 2022. Unctad.

https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022overview_es.pdf

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. (2023c).

Informe sobre el transporte marítimo 2022. Unctad.

https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022ch4_en.pdf

Departamento Administrativo Nacional de Estadística. (2022a). 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/>

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/>



Ministerio de Defensa Nacional

Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana



Estadísticas Anuales de Transporte Marítimo en Colombia *2021 - 2022*

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