



Ministerio de Defensa Nacional

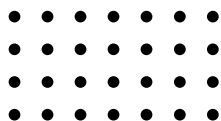


Dirección General Marítima
Autoridad Marítima Colombiana

2025

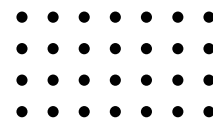
INFORME GTC DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Red Operativa de Cooperación Regional de
Autoridades Marítimas de las Américas



APROBADO CON RESOLUCION N° 16 (XXIV R.O. ROCRAM)

Panorama general del transporte marítimo en América Latina



El transporte marítimo global está en fase de recuperación y crecimiento moderado; UNCTAD proyecta un crecimiento anual promedio cercano a 2 o 2.4% en el periodo (2025–2029)

CONECTIVIDAD REGIONAL

Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)

En la región, Panamá, México, Brasil, Colombia y Perú muestran los mayores niveles de conectividad relativa; sin embargo, la distribución es asimétrica (hubs muy conectados vs puertos secundarios con baja frecuencia de servicio). Esto implica que decisiones estratégicas deben diferenciar entre:



FORTALECER
HUBS



EVITAR MARGINACIÓN
DE PUERTOS
INTERMEDIOS

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA Y RENDIMIENTO OPERATIVO

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

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



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





Descarbonización del Transporte Marítimo en América Latina y el Caribe

La agenda global de descarbonización del transporte marítimo, liderada por la Organización Marítima Internacional (OMI), plantea que el sector debe reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero en al menos 40% para 2030 y alcanzar la neutralidad en carbono hacia 2050. Sin embargo, para América Latina y el Caribe (ALC), estos compromisos presentan retos y oportunidades específicos que requieren un enfoque regional diferenciado:

Desafíos Principales



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



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



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

Por qué es una oportunidad?

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

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

Por qué es clave?

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

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



Las tensiones geopolíticas globales y los riesgos de seguridad marítima impactan directamente las rutas, costos y operaciones del transporte marítimo. Los conflictos en zonas clave, la piratería, los ataques a infraestructuras críticas y las disputas comerciales generan incertidumbre y exigen planes estratégicos para garantizar la conectividad y competitividad de América Latina y el Caribe

Conflictos globales y disrupción de rutas críticas

Desde noviembre de 2023, los ataques de los Huties en el Mar Rojo y Golfo de Adén han alterado las rutas marítimas internacionales. aunque el conflicto no es regional, su efecto sobre las rutas Asia-Europa y la consecuente volatilidad de fletes y seguros se transmite a América Latina vía incremento de costos de importación/exportación y oportunidades (o riesgos) para hubs transbordo en la región

EE. UU.— China por la Influencia Marítima en América Latina

El conflicto comercial entre Estados Unidos y China se ha intensificado en los últimos años, logrando afectar el mercado global y el panorama geopolítico, la competencia estratégica entre ambas potencias podría acelerar el desacoplamiento de sus economías. Esto implicaría una reconfiguración de las cadenas de suministro globales, con un mayor énfasis en diversificación hacia mercados emergentes (Sudeste Asiático, India, Latinoamérica).

Cuellos de botella estratégicos y riesgo climático

Canal de Panamá — lección 2023-2024, la sequía afectó calados y redujo transitos, causando congestiones y costos adicionales; aunque en 2025 la ACP reportó recuperación de niveles de agua, la vulnerabilidad hidrológica evidencia el riesgo climático estructural para la región.

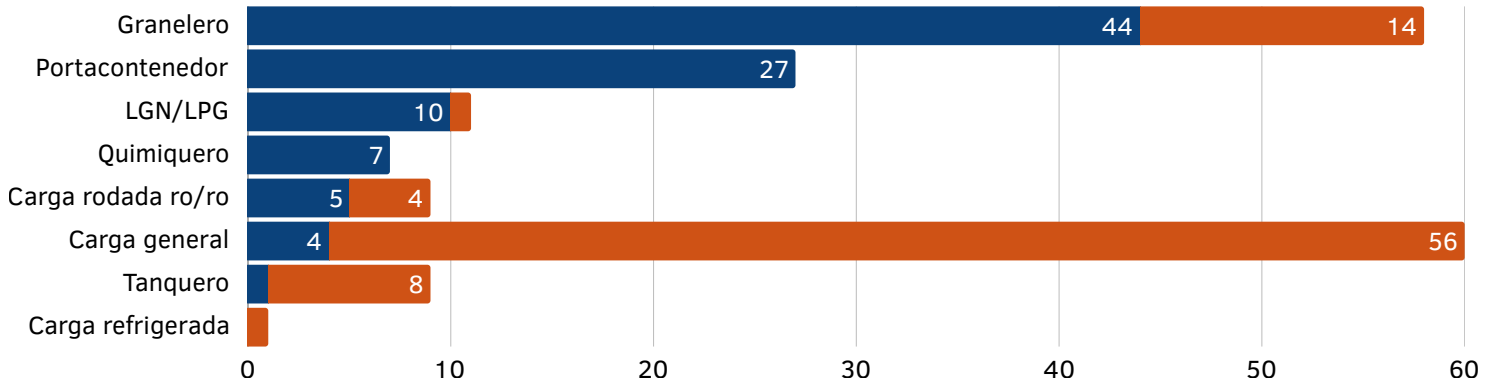
Despliegue militar y tensiones regionales

Estados Unidos ha desplegado recientemente una flota naval considerable (incluyendo destructores, submarinos nucleares y buques anfibios) en el Caribe, cerca de Venezuela. Esta maniobra se presentó como parte de una operación contra narcotráfico, pero ha generado preocupación diplomática y tensión en la región.

FLOTA NACIONAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO



● GRUPO 1 ≥ 500 AB ● GRUPO 2 < 500 AB

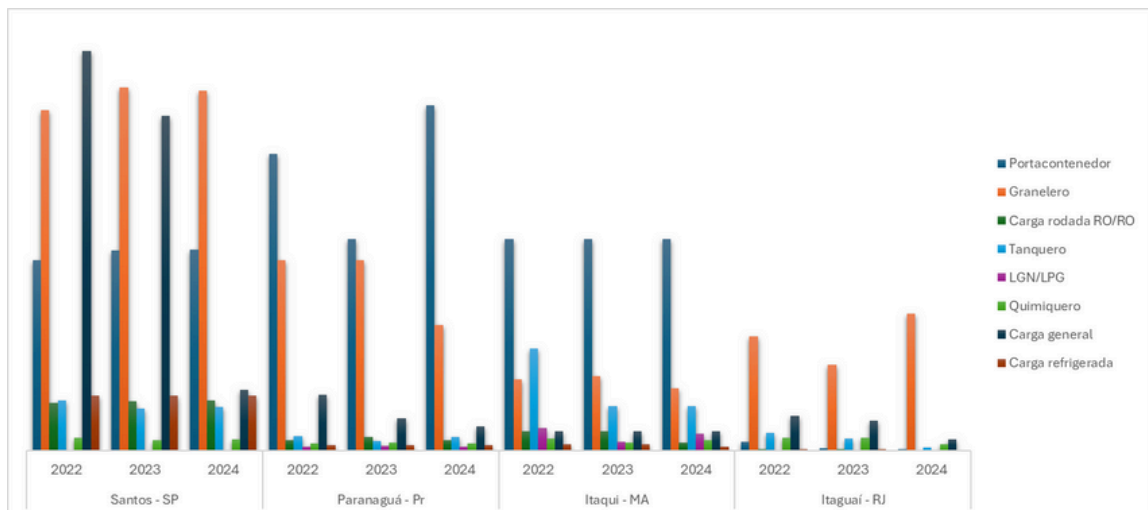


COMPORTAMIENTO TRÁFICO MARÍTIMO

En 2024, se registro una disminución del **10.3%** a comparación del 2023

Santos en 2024, presento el **42.2%** del tráfico marítimo.

En 2024 portacontenedores registraron el **41.0%** del tráfico marítimo y graneleros **37.0%**



GENTE DE MAR 2024

TOTAL	HOMBRES		MUJERES
	68.297	7.437 Marinero de los servicios.	5.716 Marinero de los servicios.
9.548 Oficiales		8.257 Oficiales	1.291 Oficiales
51.312 Marineros.		49.543 Marineros.	1.769 Marineros.

BALANZA COMERCIAL 2024

Exportación (Millones USD)

300.000

Importación (Millones USD)

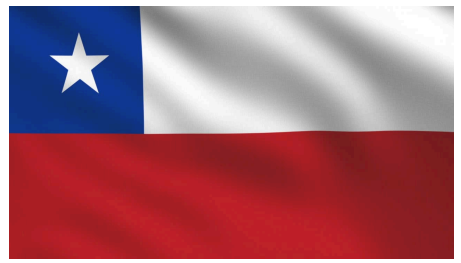
192.500

Balanza Comercial

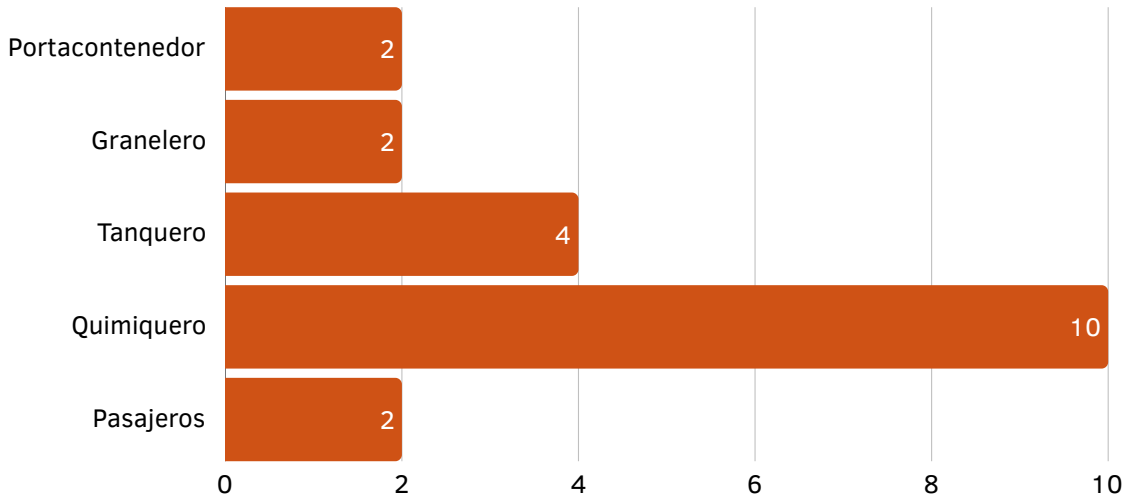
(Millones USD)

107.500

FLOTA NACIONAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO



● GRUPO 1 ≥ 500 AB

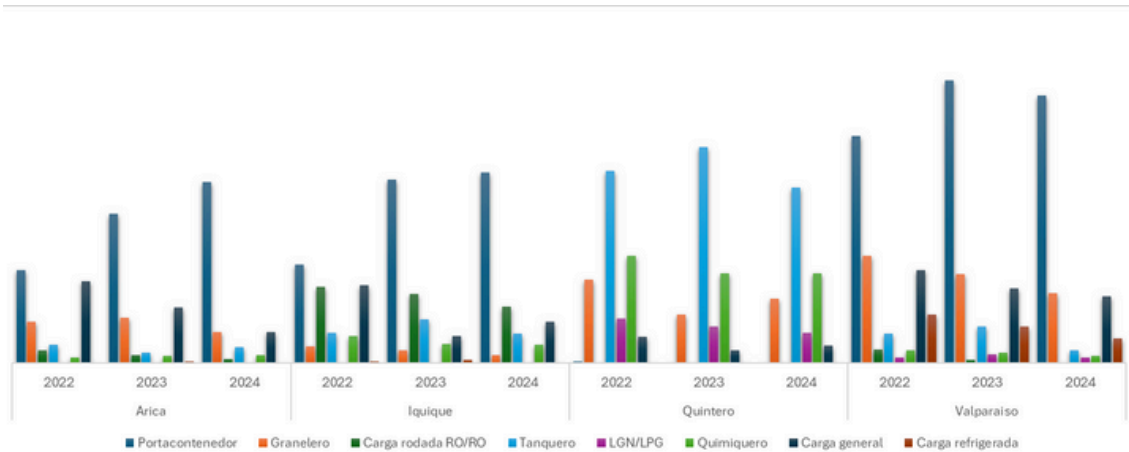


COMPORTAMIENTO TRÁFICO MARÍTIMO

En 2024, se registro una disminución del **8.5%** a comparación del 2023

Valparaíso en 2024, presento el **31.4%** del tráfico marítimo.

En 2024 portacontenedores registraron el **44.2%** del tráfico marítimo y tanqueros **16.1%**



GENTE DE MAR 2024

10.129

TOTAL

HOMBRES

4.638
Oficiales.

5.491
Marineros

4.561
Oficiales.

5.389
Marineros

MUJERES

77
Oficiales

102
Marineros

BALANZA COMERCIAL 2024

Exportación (Millones USD)

79.508

Importación (Millones USD)

101.814

Balanza Comercial

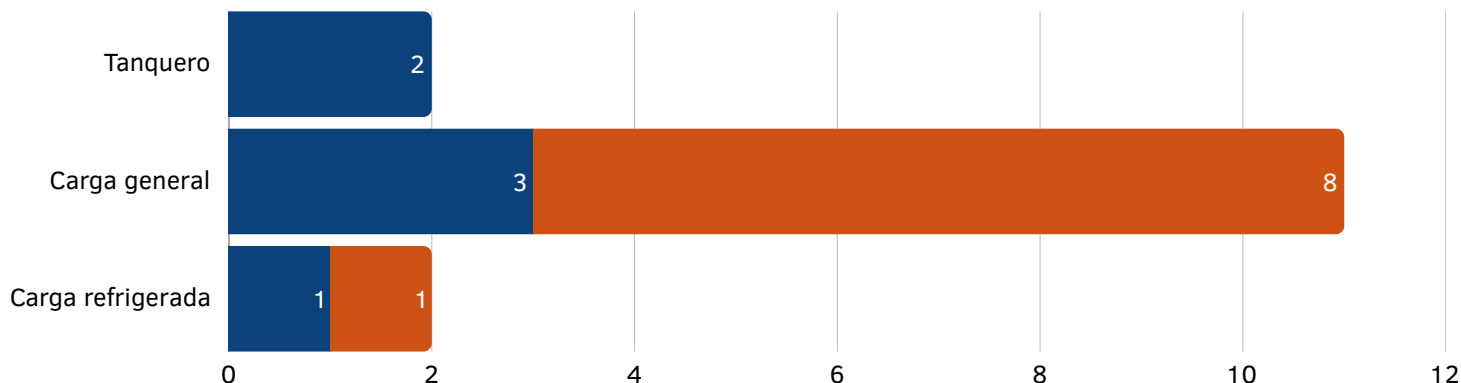
(**Millones USD**)

22.306

FLOTA NACIONAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO



● GRUPO 1 ≥ 500 AB ● GRUPO 2 < 500 AB

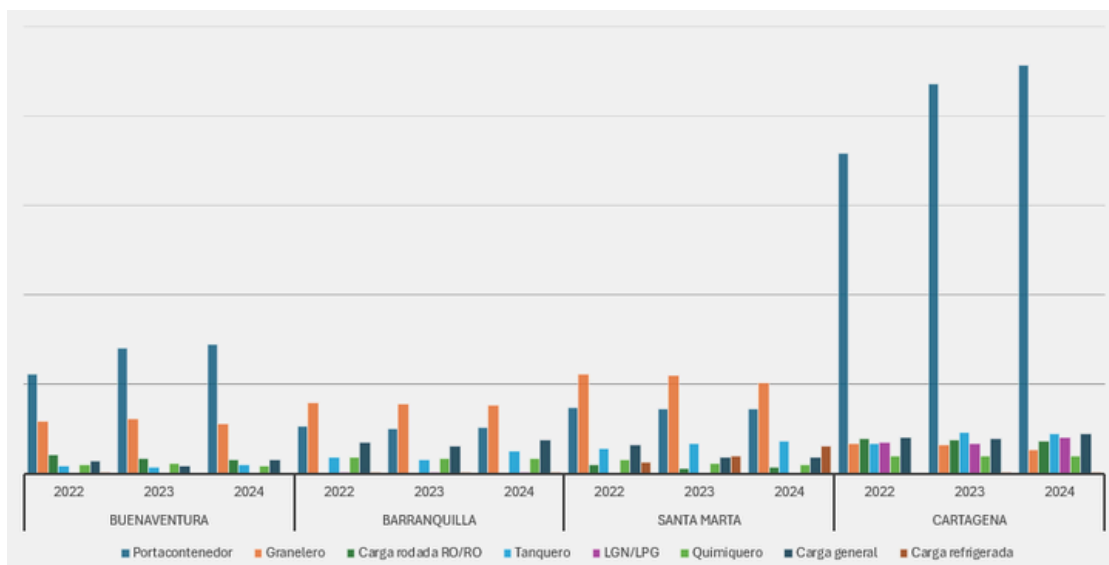


COMPORTAMIENTO TRÁFICO MARÍTIMO

En 2024, se registro un aumento del **3.6%** a comparación del 2023

Cartagena en 2024, presento el **47.8%** del tráfico marítimo.

En 2024 portacontenedores registraron el **51.9%** del tráfico marítimo y graneleros **18.6%**



GENTE DE MAR 2024

TOTAL	HOMBRES		MUJERES	
	Oficiales.	Marineros.	Oficiales	Marineros.
3.093	1.054	1.152	39	9
	887	614	273	
	Marineros de los servicios.	Marinero de los servicios.	Marinero de los servicios.	

BALANZA COMERCIAL 2024

Exportación (Millones USD)

49.556

Importación (Millones USD)

60.363

Balanza Comercial

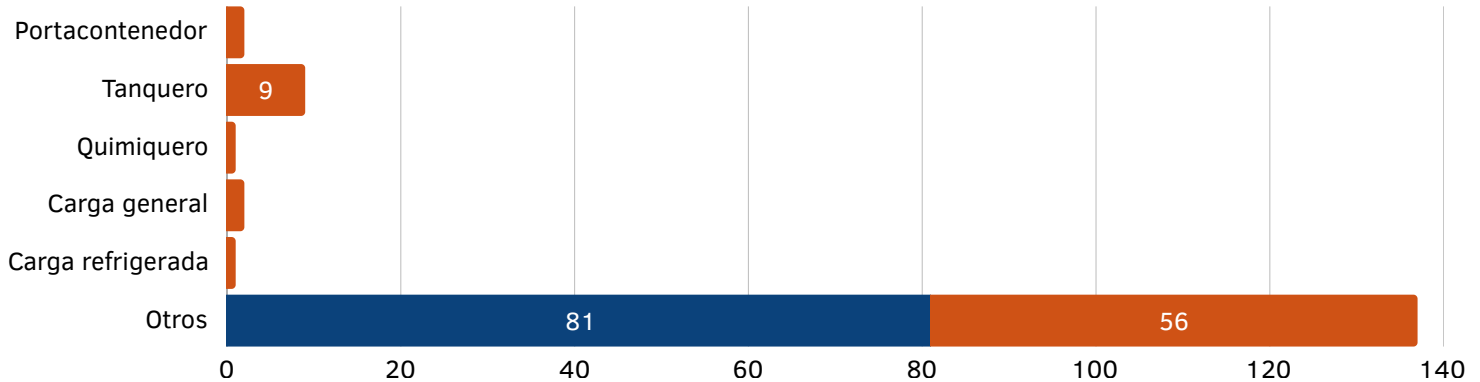
(Millones USD)

-10.807

FLOTA NACIONAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO



● GRUPO 1 ≥ 500 AB ● GRUPO 2 < 500 AB

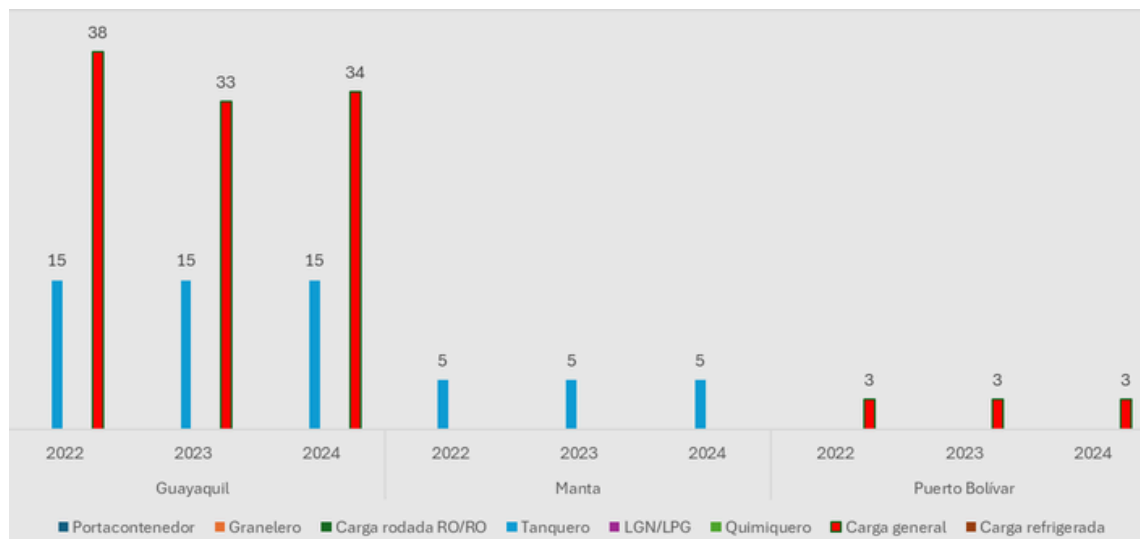


COMPORTAMIENTO TRÁFICO MARÍTIMO

En 2024, se registro un aumento del **1.8%** a comparación del 2023

Guayaquil en 2024, presento el **86.0%** del tráfico marítimo.

En 2024 buques de de carga general registraron el **64.9%** del tráfico marítimo y tanqueros **35.1%**.



GENTE DE MAR 2024

13.648

TOTAL

HOMBRES

MUJERES

327
Oficiales.

297
Oficiales

30
Oficiales

12.384
Marineros

11.786
Marineros.

598
Marineros.

937
Marineros de los servicios.

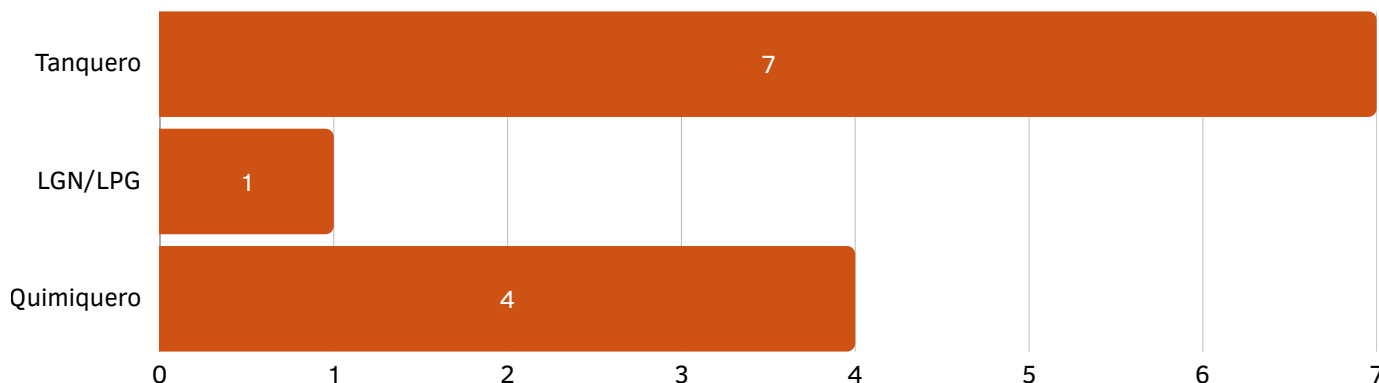
824
Marinero de los servicios.

113
Marinero de los servicios.

FLOTA NACIONAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO



● GRUPO 1 ≥ 500 AB

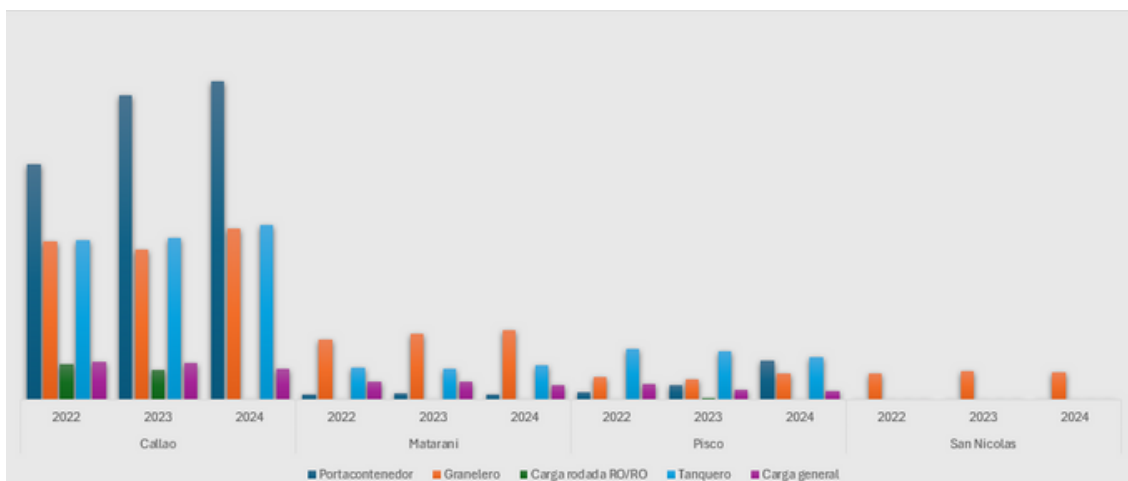


COMPORTAMIENTO TRÁFICO MARÍTIMO

En 2024, se registro un aumento del **3.6%** a comparación del 2023

Callao en 2024, presento el **72.0%** del tráfico marítimo.

En 2024 portacontenedores registraron el **37.7%** del tráfico marítimo, graneleros **30.5%** y tanqueros **26.1%**



GENTE DE MAR 2024

TOTAL	HOMBRES		MUJERES	
	Oficiales	Marineros	Oficiales	Marineros
1.533	703	790	56	15
	Oficiales.	Marineros	Oficiales	Marineros.
	40	40	0	0
TOTAL	Marineros de los servicios.	Marinero de los servicios.	Marinero de los servicios.	Marinero de los servicios.

BALANZA COMERCIAL 2023

Exportación (Millones USD)

62.796

Importación (Millones USD)

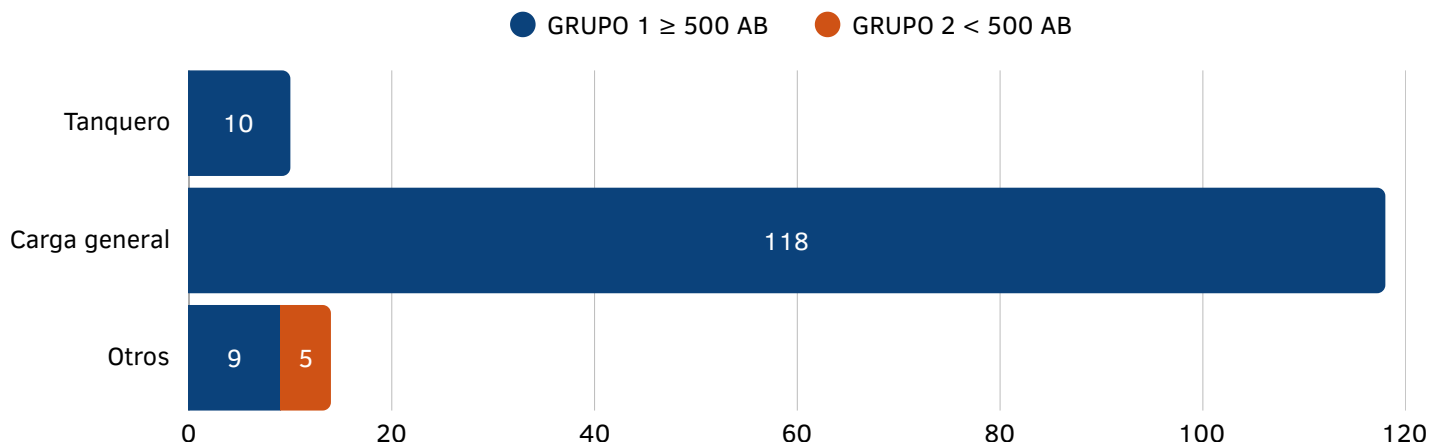
64.355

Balanza Comercial

(**Millones USD**)

1.559

FLOTA NACIONAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO

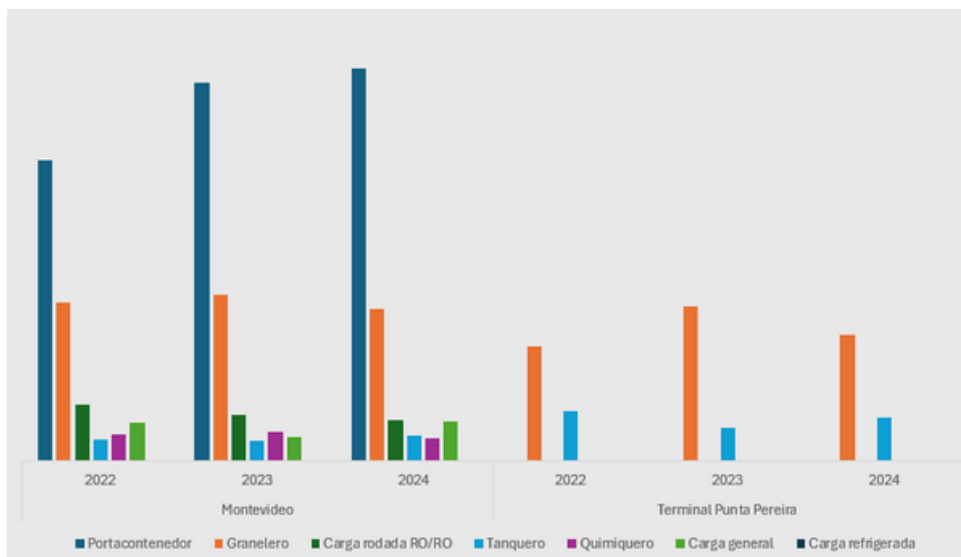


COMPORTAMIENTO TRÁFICO MARÍTIMO

En 2024, se registro una disminución del **1.0%** a comparación del 2023

Montevideo en 2024, presento el **79.9%** del tráfico marítimo.

En 2024 portacontenedores registraron el **46.6%** del tráfico marítimo y graneleros **33.1%**



GENTE DE MAR 2024

3.265 TOTAL	432 Oficiales.	421 Oficiales	11 Oficiales
	2.598 Marineros	2.580 Marineros.	18 Marineros.
	235 Marineros de los servicios.	88 Marinero de los servicios.	147 Marinero de los servicios.

BALANZA COMERCIAL 2024

Exportación (Millones USD)

12.946

Importación (Millones USD)

12.473

Balanza Comercial

(**Millones USD**)

473.0

RECOMENDACIONES

Se podría estudiar la viabilidad de crear un Observatorio Regional de Tráfico y Riesgos, bajo la ROGRAM, para consolidar datos sobre conectividad, desempeño portuario y emisiones, con indicadores estandarizados y acceso abierto

Los países deben implementar planes nacionales de reducción de emisiones, corredores verdes y proyectos piloto, articulados con la OMI y programas como GreenVoyage2050 para acceder a financiamiento internacional

Es necesario un programa regional de modernización portuaria, enfocado en dragados, automatización, accesos intermodales y equipos de alto rendimiento, priorizando inversiones según análisis costo-beneficio.

Es urgente fortalecer los mecanismos de alerta temprana, el intercambio operativo de información y los ejercicios conjuntos. Las lecciones de la crisis del Mar Rojo y las recientes tensiones en el Caribe confirman la necesidad de una agenda regional de seguridad coordinada.

La región debe avanzar hacia una respuesta integrada que combine inversión, eficiencia logística, resiliencia climática y seguridad marítima, consolidando su papel dentro de la cadena global de suministro.

