

Abril de 2025

Puertos inteligentes, estrategias y tecnologías para mitigar la congestión

Por: Carolina Herrera Fonseca - Directora de la Cámara Marítima y Portuaria

Las instalaciones portuarias (puertos como se denominan comúnmente) se han visto afectadas en los últimos años por el aumento de la congestión en sus áreas terrestres y acuáticas. Este artículo es el primero de una serie de tres artículos, en los que se dará una visión de los factores que han contribuido a esta congestión, sus principales efectos y cómo los puertos en el mundo vienen enfrentando este fenómeno para mitigarlo.



Los puertos funcionan como plataformas fundamentales para los países y las regiones, porque las industrias dependen del flujo de mercancías que se importan y exportan usando los puertos para su cargue, descargue, almacenamiento, etc. También porque generan trabajo directamente y también a través de los encadenamientos con negocios locales, que permiten el crecimiento de las comunidades cercanas, así como de la economía en general.

Luego de la pandemia, las congestiones en los puertos del mundo han sido uno de los elementos que generan presión en las cadenas de abastecimiento. Algunas de las causas relacionadas las congestiones en los puertos están vinculadas con:

- El desbalance que se presentó luego de la pandemia por covid entre el incremento en la demanda de bienes y la oferta de contenedores.

- Los buques cada vez son de mayor tamaño y no pueden ser operados por todas las infraestructuras marítimas; por haberse construido años atrás no están adaptadas para las dimensiones de estos buques; en este escenario descargar la mercancía buques en estos puertos implica más tiempo lo que puede generar congestión.
- Las huelgas y falta de personal calificado para realizar labores típicas de los puertos como operación de grúas, conductores de camiones, bodegueros, por mencionar algunos.
- Las tensiones geopolíticas que amenazan la seguridad, también han venido afectando el movimiento de las mercancías, en la medida en que conllevan a que los transportadores busquen rutas alternativas para desviar las áreas en conflicto; estas nuevas rutas pueden implicar más días de tránsito, lo que genera retrasos en la llegada y salida de los barcos, así como en los compromisos de entrega. La crisis del Mar Rojo se destaca como uno de los factores que ha generado congestión portuaria y retrasos en las vías marítimas; las líneas navieras comerciales evitan el paso por el mar rojo y se desvían por el Cabo de Buena Esperanza, aumentando los tiempos de tránsito y recalando en puertos que no tienen la infraestructura necesaria para recibir de manera eficiente estos buques, generando un efecto en cadena y mayores congestiones a nivel global.



- Las decisiones en materia arancelaria que se vienen adoptando por parte de algunos países, pueden generar cuellos de botella en la medida en que los procesos aduaneros exigen nuevas validaciones, que pueden impactar el tiempo de permanencia de la mercancía en puertos.
- Los eventos climáticos como huracanes, tifones, e inundaciones, que vienen siendo más frecuentes son una fuente de disrupción, ya que los puertos son infraestructuras vulnerables a estos eventos, que pueden verse en la necesidad de suspender y parar operación, generando demoras en la manipulación de la carga.

Todos los anteriores factores aumentan los tiempos de espera, ralentizan la operación y de esta manera impactan a nivel operativo, económico y en competitividad los puertos; generan un efecto en cadena en la economía en general, considerado que los puertos son plataformas fundamentales para la economía de los países, al permitir la entrada y salida de mercancías para las industrias y el consumo nacional.

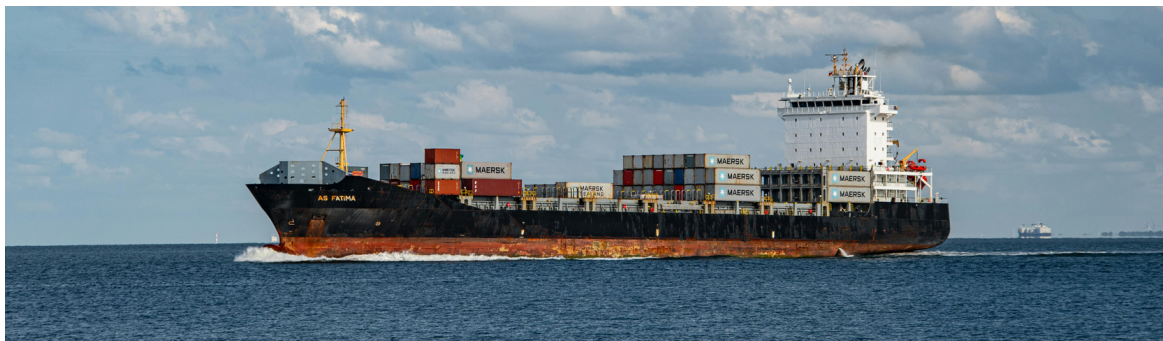
Los efectos no solo se circunscriben a aspectos económicos; es necesario mencionar, que la congestión portuaria también tiene efectos en el medioambiente, porque el uso de rutas más largas, los tiempos de espera de los buques, tiempo de espera de vehículos para cargue o descargue en las terminales, implican mayor uso de combustible y mayores emisiones de CO2.



Lo anterior implica grandes retos logísticos para los puertos en el mundo; afrontar la congestión portuaria se ha vuelto una prioridad, siendo necesario trabajar en la flexibilidad de las instalaciones, hacerlas más inteligentes, desarrollando soluciones para abordar los escenarios dinámicos de un mundo interconectado.

Más importante que conocer las causas de la congestión que afecta algunos puertos del mundo, es tener claro que las instalaciones portuarias vienen enfrentando estos retos implementando soluciones que aumenten la flexibilidad y capacidad para mitigar estos efectos. Algunas de estas medidas tienen que ver con capacidad e infraestructura, pero otras como se verá a continuación, enfocar su evolución hacia puertos inteligentes implementando soluciones tecnológicas e innovadoras:

- Mejorar la infraestructura, con el fin de lograr la capacidad necesaria para recibir buques cada vez más grandes; esto implica en ocasiones hacer inversiones en dragado e infraestructuras para amarre de los mega buques.
- Contar con equipos modernos, que resultan fundamentales para aumentar la eficiencia de las operaciones, logrando manejar mas carga en menor tiempo.
- Construir infraestructuras resilientes, es un elemento crítico para que las comunidades y los ecosistemas se puedan salvaguardar y que los puertos puedan resistir situaciones climáticas extremas.
- La ampliación en los horarios de operación y en particular el tiempo de operación de las puertas de los terminales para los



despachos al interior de los países, permite abordar los picos de operación que generan los buques gigantes con mayores volúmenes de carga.

- La digitalización y automatización de las operaciones portuarias, puede ser uno de los elementos más efectivos para combatir la congestión, mejorando la información entre los diferentes miembros de la cadena logística. El uso de analítica predictiva también permite a los puertos aprovisionarse de los recursos necesarios para manejar las operaciones.

Es un reto para los puertos del mundo, manejar las operaciones de comercio exterior, superándose en estándares de eficiencia y eficacia, y a la vez tener una operación sostenible, en un contexto en el que enfrentan factores más allá de su alcance. Los puertos inteligentes son parte de la estrategia para enfrentar los elementos que los ponen a prueba.

En el siguiente artículo abordaremos las acciones que vienen implementándose en algunos puertos del mundo afectados por la congestión, así como también en nuestros puertos.



Puerto de Santa Marta triplica atención a cruceros en temporada que termina

Con el arribo del Freewinds finalizó la temporada de cruceros 2024-2025 en el Puerto de Santa Marta, en la que se recibieron 23 buques y más de 15 mil turistas, cifra 300% superior a la de la temporada 2023-2024, en la que hubo 15 naves y cerca de 4.500 visitantes.

“Somos conscientes del impacto económico positivo de cruceristas en la ciudad; y como parte de la estrategia de posicionamiento ciudad-puerto, Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta oficializó su afiliación a la FCCA (Florida-Caribbean Cruise Association)”, expuso Domingo Chinaa, presidente del Puerto de Santa Marta.

“Nuestra participación en el FCCA Cruise Conference & Trade Show 2024 fue la oportunidad propicia para que se diera la vinculación como ciudad-puerto. Desde el Puerto de Santa Marta siempre estamos en disposición de fomentar y facilitar las condiciones para que la ciudad sea un destino turístico de preferencia para los cruceristas en el mundo”, añadió Chinaa.

Los grandes retos para la próxima temporada 2025-2026 para la que ya hay anunciados 26 cruceros son, como Puerto de Santa Marta, contar con una posición de atraque para la operación permanente de cruceros; y para el Distrito, las mejoras a las condiciones de las aguas servidas, la recuperación y mantenimiento del camellón, las actualizaciones a la infraestructura del centro histórico y ampliar la oferta turística, según explican desde Sociedad Portuaria Regional de Santa Marta.



[Para leer el comunicado oficial click aquí](#)

Histórico: megaproyecto Puerto Antioquia ya tiene las grúas para iniciar su operación portuaria



Puerto Antioquia podrá realizar el cargue y descargue de contenedores con las nuevas 3 grúas Ship to Shore (STS) que llegaron este 15 de abril al muelle marítimo. Las estructuras, que fueron fabricadas por la empresa china Qingdao Haixi Heavy-duty Machinery Co., Ltd (HHMC), pesan 1.541 toneladas cada una y poseen una capacidad de levantar hasta 80 toneladas a una altura máxima de 54 metros.

La empresa LBH Logistics fue la encargada del atraque del buque que transporta a la grúas, mientras que la maniobra estuvo a cargo de la empresa de pilotos prácticos Urabá Darién - Pracymar. El equipo, conformado por pilotos del Urabá antioqueño, abordó la motonave en las inmediaciones del muelle turístico de Turbo, con el fin de conducirla hasta la plataforma de Puerto Antioquia.

Dadas las dimensiones y el peso de carga, el piloto realizó la maniobra, desde la toma del control del buque, con una duración aproximada una hora y media.

La empresa LBH Logistics fue la encargada del atraque del buque que transporta a la grúas, mientras que la maniobra estuvo a cargo de la empresa de pilotos prácticos Urabá Darién - Pracymar. El equipo, conformado por pilotos del Urabá antioqueño, abordó la motonave en las inmediaciones del muelle turístico de Turbo, con el fin de conducirla hasta la plataforma de Puerto Antioquia.

Dadas las dimensiones y el peso de carga, el piloto realizó la maniobra, desde la toma del control del buque, con una duración aproximada una hora y media.



Tras arribar al muelle, la motonave fue abordada por representantes de Migración Colombia, ICA, Sanidad de Turbo, la Capitanía de Puerto Urabá y Darién de la DIMAR, para realizar la “Libre plática” que permitió el inicio del descargue de las grúas, en donde tardarán alrededor de 4 días.

Alejandro Costa, presidente de Puerto Antioquia, expresó que: «hoy es un día de orgullo para Urabá, para Colombia y Puerto Antioquia; no solo porque estamos recibiendo los equipos más importantes para la operación portuaria moderna de turbo que son 3 grúas STS que navegaron casi por 3 meses hasta llegar a Colombia, sino porque toda la operación, tanto en mar como en tierra, y todo el proceso de descarga en las grúas, ha sido dirigido y ejecutado por personal de la región».

[Para leer el comunicado oficial click aquí](#)

Exportaciones no minero-energéticas de Colombia suben durante primer bimestre

En los dos primeros meses del año, Colombia le vendió al mundo USD 3.857,4 millones en productos agropecuarios, agroindustriales e industriales, lo que significó un crecimiento del 17,8 %, frente a lo exportado en el mismo periodo de 2024 por USD3.274,6 millones.

El análisis del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo colombiano señala que, dentro de este grupo, correspondiente a los sectores que integran las no mineras, las exportaciones de los productos agropecuarios fueron las que más crecieron y contribuyeron al crecimiento de las ventas.

Las de los bienes agro sumaron USD 1.748,9 millones, un aumento del 30,8 % con relación al mismo periodo de 2024. Entre estas se destacaron productos como la carne bovina con un incremento superior al 1.000 %; el café, con 88,7 %; la gulupa, 17,5 %; mangos y mangostanes, 3,1 %, y flores, 1,2 %.



De otra parte, los productos agroindustriales sumaron exportaciones por USD531,2 millones para un crecimiento de 26,1 %. Dentro de esta canasta aportaron al aumento extractos y esencias de café, 70,6 %; las de aceite de palma, 30,9 %, y las de azúcar 10,8 %, entre otros.

Las exportaciones de bienes industriales sumaron USD1.577,2 millones y crecieron 4 % con relación a bimestre enero-febrero de 2024. Se destacaron las de polipropileno con un aumento de 17,9 %; detergentes, 20,7 %; preparaciones de belleza, 12,3 %; puertas, ventanas y sus marcos de aluminio, 2,1 %, y transformadores eléctricos, 3,4 %, entre otros.

Finalmente, los destinos hacia los que más aumentaron las exportaciones de bienes no mineros en el primer bimestre fueron Canadá con un aumento de 84,2 %; Venezuela, 37 %; Japón, 23,3 %; Estados Unidos, 21,7 %, y Unión Europea, 20,6 %.

[Para leer el comunicado oficial click aquí](#)

Los países acuerdan una tasa mundial sobre las emisiones del sector naviero

En la ruta Costa Oeste de Sudamérica (Callao)-Norte de Europa los fletes de buques Handysize alcanzaron los US\$10.000, equivalentes al 95% de la tarifa de referencia BHS, manteniendo su valor respecto a la semana 14. Mientras que las naves Supramax alcanzaron tarifas de US\$13.000, equivalentes al 110% del segmento de referencia BSI, manteniendo el valor de la semana anterior.

Por otro lado, la estimación de las tarifas spot de concentrados (cobre, zinc, plomo) para el envío de 11.000 toneladas métricas hacia Lejano Oriente (Fig. C), en Chile ronda los US\$40 (medio) y desde Perú US\$30 (medio). Además, la estimación mínima para el envío de 22.000 toneladas métricas en Chile es de US\$40 (medio bajo) y US\$30 (medio bajo) desde Perú. La estimación para el envío de 22.000 toneladas métricas desde Chile a los puertos del Lejano Oriente, considerando un zarpe previo, ronda los US\$40 (medio) y con sólo un envío desde Perú es de US\$30 (medio).

[Para leer el comunicado oficial click aquí](#)



El índice mundial de contenedores de Drewry aumentó un 3% a \$2,192 por contenedor de 40 pies esta semana.

- El índice compuesto Drewry WCI disminuyó un 2% a \$2,157 dólares por contenedor de 40 pies, un 79% por debajo del pico pandémico anterior de \$10.377 dólares en septiembre de 2021. Sin embargo, el índice fue un 52% más alto que el promedio de \$1,420 en 2019 (pre-pandemia).
- El índice compuesto promedio hasta el momento es de \$2,854 por contenedor de 40 pies, \$38 más alto que el promedio de 10 años de \$2,891 (inflado por el período excepcional de Covid 2020-22).
- Las tarifas de flete de Shanghái a Nueva York disminuyeron un 3% o 95 dólares a 3.611 dólares por contenedor de 40 pies y las de Shanghái a Los Ángeles y Rotterdam a Shanghái disminuyeron un 2% a 2.617 dólares y 481 dólares por contenedor de 40 pies, respectivamente. Del mismo modo, las tarifas de Shanghái a Rotterdam y Rotterdam a Nueva York cayeron un 1% a 2.312 y

2.109 dólares por contenedor de 40 pies, respectivamente, mientras que las de Nueva York a Rotterdam aumentaron un 1% u 8 dólares a 825 dólares por contenedor de 40 pies. Mientras tanto, las tarifas de Shanghai a Génova y de Los Ángeles a Shanghai se mantuvieron estables. Drewry espera que las tarifas sigan bajando la próxima semana debido a la incertidumbre derivada de los aranceles recíprocos.

[Para ver el índice Compuesto de Drewry, click aquí](#)

Índices

CRISIS DE CONTENEDORES	INDICADORES MUNDIALES	DATOS PARA CONTENEDORES DE 40 PIES	GLOBAL CONTAINER INDEX	WORLD CONTAINER INDEX	EUROPA A COSTA ESTE DE AMÉRICA DEL SUR	EUROPA A COSTA OESTE DE AMÉRICA DEL SUR
					*INCLUYE: COCTG - PUERTO DE CARTAGENA	*INCLUYE: COBUN - PUERTO DE BUENAVENTURA
			\$2,035	\$2,157	\$898	\$2,749
			DÓLARES	DÓLARES	DÓLARES	DÓLARES
			DATOS AL 18 DE ABRIL DE 2025	DATOS AL 24 DE ABRIL DE 2025	DATOS AL 18 DE ABRIL DE 2025	DATOS AL 18 DE ABRIL DE 2025
			-1,88%	-1,60%	-1,64%	9,13%
			\$39 MENOS QUE EL REPORTE DEL 11/04/25	\$35 MENOS QUE EL REPORTE DEL 17/04/25	\$15 MENOS QUE EL REPORTE DEL 11/04/25	\$213 MÁS QUE EL REPORTE DEL 11/04/25
FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)	DREWRY WORLD CONTAINER INDEX ASSESSED BY DREWRY	FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)	FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)			

Normatividad de Impacto en el Sector



Agenda Regulatoria - Actualización de la Agenda Regulatoria 2025.

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo

El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo ha publicado una actualización de su agenda normativa para 2025, en la que se destacan proyectos de interés tales como:

- i. Proyecto de Decreto sobre normas de contabilidad y de información financiera, en proceso de consulta programado para septiembre de 2025.
- ii. Proyecto de Decreto por el cual se modifican unos artículos del Decreto 1154 de 2020, respecto a la circulación de la factura electrónica de venta como título valor.
- iii. Proyecto de Decreto por el cual se modifican parcialmente y se adiciona al Decreto 587 de 2016 sobre la reversión del pago.
- iv. Proyecto de Decreto que busca ajustar el régimen de zonas francas conforme a los lineamientos de la Política de Reindustrialización.
- v. Proyecto de Decreto por el cual se reglamenta la ley 2254 de 2022 - Escalera de la Formalidad.
- vi. Punto Nacional de Contacto para la Conducta Empresarial Responsable

[Para más información, click aquí.](#)

Concepto DIAN No. 3405 de 2025 - Cabotaje técnico vía Panamá solo sería viable en casos excepcionales y con autorización previa

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN)

Aclara que, en principio, el marco legal aduanero colombiano no contempla expresamente una figura que permita el traslado marítimo de mercancía nacional o nacionalizada entre puertos del país (por ejemplo, de Barranquilla a Buenaventura), cuando dicho traslado implique un transbordo en un tercer país, como Panamá, salvo en casos excepcionales.

La DIAN señala que i) no existe una modalidad aduanera específica para este tipo de operación, pues el tránsito por un país extranjero con transbordo no está regulado como práctica común, ii) solo en casos de fuerza mayor y debidamente justificados podría admitirse una excepción, y iii) existen disposiciones especiales —parágrafos 2 y 3 del artículo 469 del Decreto 1165 de 2019— que permiten i) el tránsito entre ciudades fronterizas pasando por un país vecino sin que se configure una exportación o importación, siempre que se garantice la trazabilidad de la carga y ii) el tránsito marítimo entre dos puertos colombianos vía un tercer país, únicamente en situaciones excepcionales con autorización expresa. La DIAN sugiere remitir una propuesta detallada a la Dirección de Gestión de Aduanas para considerar una eventual reglamentación del caso, dado que no existe una norma que lo regule de forma expresa. En suma, aunque no está expresamente permitido, el tránsito con cabotaje internacional técnico vía Panamá es viable en condiciones excepcionales y bajo autorización previa.

[Para más información, click aquí.](#)

Concepto DIAN 3214 de 2025 - Término para configurar abandono legal de mercancía en puerto

Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN)

La DIAN aclaró que el abandono legal de mercancías que no son entregadas al depósito o a zona franca dentro de los plazos del artículo 169 del Decreto 1165 de 2019 opera conforme al término del artículo 171 del mismo decreto, es decir, al cumplirse un mes desde la llegada al territorio aduanero nacional sin haberse obtenido levante ni realizado reembarque. El incumplimiento del puerto en efectuar la entrega oportuna puede acarrear una sanción de 725 UVT conforme al artículo 47 del Decreto Ley 920 de 2023. Aunque el Decreto 659 de 2024 redefine el abandono legal en el lugar de arribo, esta disposición aún no está vigente, ya que depende de la implementación de los servicios informáticos electrónicos correspondientes. Por tanto, mientras esta condición no se cumpla, sigue rigiendo el régimen general del artículo 171. Se concluye que la sola superación del término del artículo 169 no configura abandono legal si aún no ha vencido el mes estipulado en el artículo 171 para el proceso de importación. Además, el puerto, incluso fuera de término, debe efectuar el traslado al depósito. Esta doctrina es de aplicación general y se sustenta en la normatividad aduanera vigente, sin interpretar casos particulares.

[Para más información, click aquí.](#)

Documento - Documentos DAPRE sobre empresas y derechos humanos

Presidencia de la República

El Departamento Administrativo de la Presidencia de la República avanza en la expedición de un Decreto para reglamentar la política nacional de empresas y derechos humanos. Este instrumento establecería lineamientos para que las entidades públicas y las empresas adopten prácticas que prevengan, mitiguen y remedien impactos negativos sobre los derechos humanos en el marco de su actividad económica. El Decreto se complementaría con un Plan de Acción y Seguimiento (PAS), que incluiría metas, responsables institucionales y mecanismos de monitoreo progresivo, alineados con estándares internacionales como los Principios Rectores de Naciones Unidas (PRNU). La propuesta incluye i) una gobernanza articulada a través de una Mesa Interinstitucional de Responsables, ii) una ruta de implementación con enfoque territorial, diferencial y sectorial, y iii) la incorporación del enfoque de debida diligencia en los sectores empresariales priorizados. Hasta la fecha, el proceso ha sido apoyado por organismos multilaterales como la OIT, la OCDE y la Oficina de la Alta Comisionada de Naciones Unidas para los Derechos Humanos, y ha contado con insumos técnicos del proyecto CERALC. El diagnóstico inicial de línea base se encuentra en elaboración, y se espera que sirva para ajustar el decreto antes de su adopción definitiva. Esta regulación impactaría de forma directa a sectores con presencia en territorios históricamente afectados por conflictos socioambientales o laborales, como el minero-energético, el agroindustrial y el de infraestructura, los cuales estarían llamados a implementar medidas internas de prevención de riesgos en derechos humanos, rendición de cuentas y mecanismos de diálogo social vinculante.

[Para más información, click aquí.](#)

**Se reciben comentarios hasta el 20 de mayo al siguiente correo
mcherrera@andi.com.co o pccamaras04@andi.com.co**

Proyecto de Resolución - Planos obligatorios a bordo y en tierra para naves y artefactos navales

Dirección General Marítima (Dimar)

Propone incorporar al REMAC 4 el Capítulo 3 del Título 3 de la Parte 3, estableciendo la obligación de mantener un conjunto mínimo de planos a bordo y en tierra para naves y artefactos navales de bandera colombiana.

La propuesta clasifica las exigencias según el arqueo bruto de las naves:

- i) Igual o superior a 500.
- ii) Entre 150 y 499.
- iii) Menor a 150, con o sin cubierta.
- iv) Artefactos navales.

Los planos incluirían, entre otros, disposiciones generales, sistemas eléctricos, contraincendios, capacidades, disposición de cubiertas, aparatos de gobierno y sistemas de seguridad. En tanqueros y buques de pasaje se exigirían planos específicos adicionales. Los planos abordo deberán estar en formato físico y en tierra en formato digital. También se establecerían requisitos técnicos para su presentación: escalas normalizadas, simbología de seguridad en color, rotulación conforme a normas ISO y vistas detalladas. El proyecto establece un régimen de transición de un año y prevé sanciones conforme al Decreto Ley 2324 de 1984.

[Para más información, click aquí.](#)

Se reciben comentarios hasta el 25 de abril al siguiente correo
mcherrera@andi.com.co o pccamaras04@andi.com.co