

25 de agosto de 2025

¿Congestión portuaria: como se está resolviendo?

Por: Carolina Herrera Fonseca

Directora Cámara Marítima y Portuaria ANDI

Artículo tomado de la revista A, edición 289.

Artículo con referencias aquí



En la edición anterior de la Revista A analizamos los factores internacionales que han ejercido presión sobre las cadenas de transporte marítimo, contribuyendo a episodios de congestión portuaria. Entre otros aspectos, destacamos cómo, tras la pandemia de COVID-19, el transporte marítimo se ha visto afectado por desequilibrios entre la oferta y la demanda de bienes, el incremento en el tamaño de los buques —que plantea nuevos desafíos operativos en los puertos.

Las tensiones geopolíticas que alteran las rutas tradicionales de comercio, así como decisiones arancelarias que generan cuellos de botella en los procesos aduaneros por la necesidad de verificar el cumplimiento de nuevas disposiciones. A ello se suman huelgas laborales y la escasez de personal en algunos puertos clave, junto con fenómenos climáticos extremos que, en ocasiones, obligan a suspender temporalmente la navegación o la operación portuaria.

Si bien estos elementos representan retos significativos, en el artículo anterior señalamos que además describir su impacto sobre la operación portuaria y la congestión, resulta relevante comprender las medidas que los principales puertos del mundo han puesto en marcha para mitigar sus efectos. En esta nueva entrega, presentaremos algunas de esas medidas que hoy constituyen referentes de buenas prácticas en la gestión portuaria internacional.

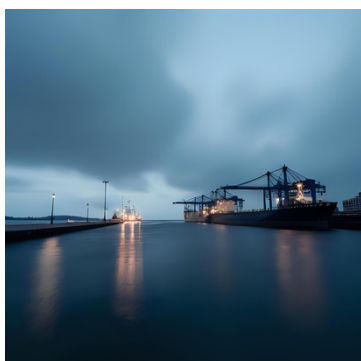
Tomando como base el informe de Kuehne Nagel a julio 4 de 2025, sobre operaciones portuarias en el mundo, se encuentra que hay varios puertos en el mundo que muestran congestión. Puede verse en el mapa de calor que se presenta a continuación:



Fuente: <https://mykn.kuehne-nagel.com/news/article/shipping-news-port-disruptions-4-july-2025>

Se trata de una situación de alcance global que no impacta únicamente a una región específica, sino que, por el contrario, debido al alto nivel de conectividad que caracteriza al transporte marítimo internacional, tiene repercusiones en diversos puntos del planeta. Asimismo, al analizar las causas, se observa que, a pesar de que los puertos se encuentran ubicados en distintas regiones, muchas de estas problemáticas comparten un origen similar. A continuación, describimos algunas de las medidas que se han implementado en diferentes lugares:

África



Importantes puertos del continente africano se han visto afectados por condiciones meteorológicas adversas y episodios de huelga que han ralentizado la operación y generado acumulación de carga en los patios. En particular, se ha presentado un exceso de contenedores vacíos. Ante esta situación, se ha dado prioridad a la asignación de buques cargadores adicionales con el objetivo de evacuar estos contenedores y así reducir la ocupación de las terminales y recuperar los niveles normales de productividad.[1]

China y Asia

En puertos de China y otras zonas de Asia, la presencia de densa neblina ha limitado las horas de operación, reduciendo significativamente la eficiencia. A esto se sumaron las medidas arancelarias anunciadas por Estados Unidos sobre productos chinos, que obligaron a reacomodar los flujos de rutas desde Asia hacia América y redirigirlos hacia rutas alternativas, como Asia-Europa. Tras la suspensión temporal de estas medidas, se requirió nuevamente reorganizar las rutas para retomar los servicios entre Asia y América. Este constante ajuste generó complicaciones operativas y congestión en varias terminales. [2]



Como respuesta, se adoptaron medidas específicas, tales como restringir la entrada anticipada de contenedores de exportación, debido a los elevados niveles de ocupación en los patios. Además, algunos puertos asiáticos han optado por desviar las rutas hacia terminales menos congestionadas, buscando así reducir la presión operativa.

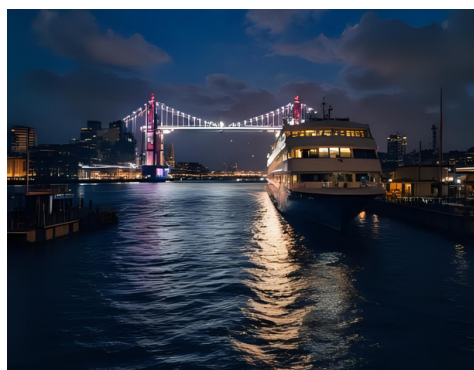
Europa



Huelgas laborales en algunos de los principales puertos del norte de Europa, sumadas a episodios de densa niebla y a la implementación de nuevos servicios por parte de las alianzas de líneas marítimas, han generado congestión en varias terminales. Entre las medidas adoptadas se encuentran la modificación de las prioridades de atraque, la reducción de las ventanas de tiempo para la entrega de contenedores de exportación y la priorización de los buques de línea regular frente a los buques fluviales.

Reino Unido

El puerto de Londres ha experimentado altos niveles de congestión, lo que ha llevado a desviar embarcaciones hacia otros puertos, como Liverpool y Southampton. En estas terminales se ha reforzado la operación mediante la contratación de mano de obra adicional para atender el aumento en la actividad portuaria.[3]



Referencias

[1] Fuente: <https://myknkuehne-nagel.com/news/article/port-operational-updates-from-around-the-world-30-May-2025>

[2] Fuente: <https://myknkuehne-nagel.com/news/article/port-operational-updates-from-around-the-world-30-May-2025>

[3] Ibid

Estados Unidos



Nueva York y Nueva Jersey experimentaron una gran demanda de citas en las puertas y es posible que no pueda atender todas las solicitudes, especialmente en los días de corte de los buques. Se aconsejó a los clientes que entreguen la carga de exportación en los primeros días después de que la terminal empiece a aceptar carga para un buque concreto.

América Latina

Terminales portuarios de países como México, Costa Rica y Guatemala han registrado niveles de operación inusualmente altos, impulsados por el aumento sostenido en los volúmenes de importación y exportación. Este crecimiento, que supera la capacidad instalada en algunas instalaciones, representa un desafío considerable y ha obligado a tomar medidas inmediatas: desde incrementar recursos logísticos hasta desviar buques hacia otros puertos con mayor disponibilidad operativa. [4]



El panorama descrito es un recuento general de algunas de las acciones de corto plazo que diferentes terminales del mundo están adoptando para enfrentar la congestión. Estas soluciones se combinan con la incorporación acelerada de tecnología en los procesos operativos, con el fin de elevar la productividad y optimizar la gestión de la carga. Sin embargo, la implementación de soluciones como la ampliación de la infraestructura física y con esto la capacidad, en plazos breves no siempre es posible; ésta limitada flexibilidad y sigue siendo uno de los grandes retos que enfrentan las instalaciones portuarias contemporáneas.

En nuestra próxima entrega, exploraremos en detalle qué medidas están implementando los puertos colombianos para afrontar este escenario desafiante y cómo se están preparando para responder a las demandas del nuevo contexto internacional del transporte marítimo y las cadenas de abastecimiento.

Referencias

[4] Ibid

Puertos seguros y competitivos: la cámara marítima y portuaria en el CEC



La Cámara Marítima y Portuaria de la ANDI estuvo presente en la décima edición del Congreso Empresarial Colombiano (CEC), llevado a cabo en Cartagena de Indias, un espacio clave para el diálogo entre el sector productivo y las autoridades nacionales sobre los retos de la competitividad y la sostenibilidad del país. El CEC 2025, organizado por la ANDI, reunió durante varios días a líderes del sector público y privado para abordar temas estratégicos que impactan la logística, la infraestructura y el comercio exterior.

En el marco del congreso, la agenda del sector marítimo realizó su Junta Directiva No. 47, y contó con la participación de la Dirección General Marítima (DIMAR) y de su máxima autoridad, el Vicealmirante John Fabio Giraldo Gallo. La participación del Director de DIMAR en la junta, permitió aclarar objetivos de DIMAR en materia de seguridad portuaria, definir puntos de acción conjunta así como enfatizar sobre la importancia de la articulación entre autoridades, gremios y operadores para fortalecer la seguridad operativa y la confianza en los puertos como infraestructura.



Paralelamente, en el marco del congreso la Cámara Marítima y Portuaria sostuvo una reunión con el Contralor General de la Nación, señor Carlos Hernán Rodríguez. En ese encuentro se recapitularon aspectos que se destacaron en el foro realizado el 14 de agosto en la ciudad de Buenaventura, sobre política portuaria. Adicionalmente se abordaron asuntos relacionados con la seguridad jurídica del sector portuario, con énfasis en la creación de espacios de trabajo conjunto con las instituciones que brindan certidumbre y estabilidad al sector condiciones indispensables para atraer inversión y garantizar la continuidad operativa.

Visita Técnica a las terminales del Grupo Puerto de Cartagena



En el marco del 10.º Congreso Empresarial Colombiano (CEC), el Grupo Puerto de Cartagena y la Cámara Marítima y Portuaria de la ANDI organizaron una visita técnica a las instalaciones del Grupo Puerto de Cartagena, concebida como una oportunidad para acercar a empresarios y funcionarios asistentes al CEC a las operaciones portuarias que mueven el comercio exterior del país.

La agenda de la visita incluyó el seguimiento a las maniobras y sistemas de atención a buques de contenedores, a cruceros y a embarcaciones Ro-Ro, con explicaciones técnicas sobre la planificación de atraque, estiba y despacho de carga. Los asistentes pudieron conocer cómo se coordinan las distintas áreas, operaciones, control de acceso, seguridad y logística para garantizar eficiencia y continuidad en la cadena logística.

Durante el recorrido, los representantes del Grupo Puerto de Cartagena expusieron los estándares de seguridad y eficiencia que caracterizan sus operaciones y el impacto que estas prácticas tienen en la competitividad nacional. Los participantes tuvieron acceso a procesos operativos y a las buenas prácticas que soportan la atención de tráfico mixto, enfatizando la importancia de la interoperabilidad entre actores públicos y privados.



La visita también sirvió para poner en contexto el papel del Grupo Puerto de Cartagena como plataforma logística estratégica del Caribe colombiano y su aporte al comercio exterior, un papel que ha sido destacado por medios y análisis sectoriales debido a su desempeño y crecimiento en los últimos años. Conocer estas dinámicas permitió a los asistentes dimensionar los retos de modernización y sostenibilidad que enfrentan los puertos en el mediano plazo.

Para la Cámara Marítima y Portuaria de la ANDI, este tipo de recorridos técnicos son herramientas clave de formación y diálogo entre el sector privado y los operadores portuarios: facilitan el intercambio de experiencias, la identificación de oportunidades de mejora y la consolidación de propuestas que impulsen la competitividad logística del país. La actividad reafirma la voluntad gremial de promover puertos más eficientes, seguros y orientados a la sustentabilidad.

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

Puerto de Buenaventura: se completa financiamiento de proyecto vial de conexión con el interior de Colombia

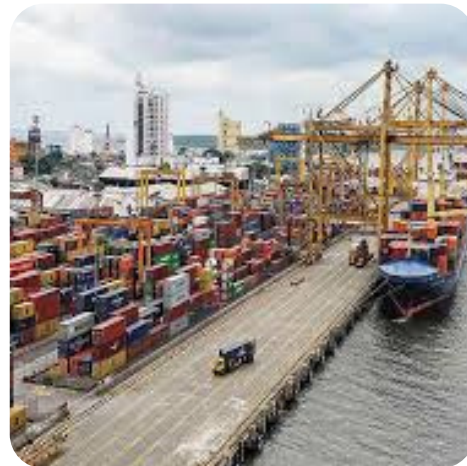


Con un nuevo crédito US\$71,6 millones el proyecto vial que conecta Buga con el Puerto de Buenaventura, logró completar su financiamiento que alcanza alrededor de US\$920 millones. El proyecto, a cargo de la compañía española Sacyr, contempla un tramo de 128 km, la construcción de 35 km de nueva calzada y variantes, así como la rehabilitación de 25 km. También se prevé la puesta a punto y el mejoramiento de 186 km, además de la operación y mantenimiento de 244 km, reporta Bloomberg en Línea.

Con un nuevo crédito US\$71,6 millones el proyecto vial que conecta Buga con el Puerto de Buenaventura, logró completar su financiamiento que alcanza alrededor de US\$920 millones. El proyecto, a cargo de la compañía española Sacyr, contempla un tramo de 128 km, la construcción de 35 km de nueva calzada y variantes, así como la rehabilitación de 25 km. También se prevé la puesta a punto y el mejoramiento de 186 km, además de la operación y mantenimiento de 244 km, reporta Bloomberg en Línea.

La financiación total se obtuvo a través de varios acuerdos de crédito con entidades como la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN), IFC, BID, Bancolombia, Bancóldex y BBVA. El proyecto lo llevará a cabo en concreto Sacyr Concesiones (dedicada a la gestión y operación de concesiones de infraestructura), a través de Unión Vial Camino del Pacífico (sociedad concesionaria creada específicamente para desarrollar y operar ese proyecto en particular). Francisco Lozano, presidente de la FDN, afirmó que el proyecto "no solo busca mejorar la conectividad entre Buenaventura, el principal puerto marítimo de Colombia, y el interior del país, sino que además es clave para el desarrollo económico y social de la región, así como para el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes", afirmó.

El Puerto de Buenaventura es estratégico para Colombia porque es el principal puerto que dispone para el comercio marítimo en el océano Pacífico, y concentra gran parte de las exportaciones e importaciones que la conectan con Asia, Norteamérica y Oceanía. De hecho, maneja alrededor del 40%-45% del comercio marítimo total del país en términos de valor y más del 50% del comercio por el Pacífico.



Es clave para exportar café, azúcar, papel, maderas y químicos hacia mercados como China, Japón, Corea y Estados Unidos (Costa Oeste). Además, al ser el único puerto colombiano de gran calado en el Pacífico, complementa la operación de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta en el Caribe, diversificando rutas y reduciendo dependencia de un solo litoral. En suma, Buenaventura es el motor económico del Valle del Cauca y la región Pacífica de Colombia, aunque también enfrenta desafíos de infraestructura urbana, seguridad y competitividad logística.

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

Informes de fletes marítimos



El índice mundial de contenedores de Drewry disminuyó un 4% a 2.250 dólares por contenedor de 40 pies esta semana.

- El Índice Mundial de Contenedores (WCI) de Drewry bajó por décima semana consecutiva y continuó estabilizándose tras un período volátil. La imprevisibilidad comenzó tras el anuncio de los aranceles estadounidenses en abril, lo que provocó un aumento repentino de las tarifas desde mayo hasta principios de junio. Posteriormente, el mercado experimentó una fuerte caída hasta mediados de julio, tras lo cual la tendencia a la baja perdió impulso y el ritmo de descenso se desaceleró considerablemente.
- Las tarifas spot transpácificas bajaron esta semana: las tarifas Shanghái-Los Ángeles bajaron un 3% (2412 \$/feu) y las Shanghái-Nueva York un 5% (3463 \$/feu). La fase de compras aceleradas por parte de los minoristas estadounidenses, que indujo una temporada alta anticipada, ha finalizado. En respuesta a la desaceleración de la economía estadounidense y al aumento de los costos arancelarios, ahora están reduciendo sus compras. Por lo tanto, Drewry prevé que las tarifas spot sean menos volátiles en las próximas semanas.
- El Pronosticador de Contenedores de Drewry prevé que el equilibrio entre la oferta y la demanda se debilite nuevamente en el segundo semestre de 2025, lo que provocará una contracción de las tarifas spot. La volatilidad y el momento de los cambios de tarifas dependerán de los futuros aranceles de Trump y de los cambios de capacidad relacionados con la introducción de sanciones estadounidenses a los buques chinos, que son inciertos.

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

Índices

CRISIS DE CONTENEDORES INDICADORES MUNDIALES DATOS PARA CONTENEDORES DE 40 PIES		GLOBAL CONTAINER INDEX \$2146 DÓLARES DATOS A 14 DE AGOSTO DE 2025 -2.59% \$57 MENOS QUE EL REPORTE DEL 7/08/25 FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)	WORLD CONTAINER INDEX \$2250 DÓLARES DATOS A 21 DE AGOSTO DE 2025 -4.26% \$100 MENOS QUE EL REPORTE DEL 14/08/25 DREWRY WORLD CONTAINER INDEX ASSESSED BY DREWRY	EUROPA A COSTA ESTE DE AMÉRICA DEL SUR *INCLUYE: COCTG - PUERTO DE CARTAGENA \$740 DÓLARES DATOS A 14 DE AGOSTO DE 2025 2.35% \$17 MAS QUE EL REPORTE DEL 7/08/25 FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)	EUROPA A COSTA OESTE DE AMÉRICA DEL SUR *INCLUYE: COBUN - PUERTO DE BUENAVENTURA \$3271 DÓLARES DATOS A 14 DE AGOSTO DE 2025 1.11% \$36 MAS QUE EL REPORTE DEL 7/08/25 FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)
--	--	---	---	--	---

Normatividad de Impacto en el Sector



Resolución 009021 de 2025 - Modificación al régimen de tránsito aduanero

Se modifica el numeral 9 y se adiciona el numeral 10 al artículo 278 de la Resolución 46 de 2019, lo que significa que podrán importarse bajo la modalidad de entrega urgente por necesidad apremiante los insumos, partes, repuestos y demás equipo y/o material necesario para la navegabilidad o aeronavegabilidad, así como los bienes y equipos necesarios para garantizar el suministro y distribución de energía eléctrica.

Adicionalmente, se adiciona un párrafo al artículo 458 de la misma resolución, que establece restricciones al régimen de tránsito aduanero, precisando que no se autorizará el tránsito aduanero internacional ni comunitario para mercancías clasificables en la partida 24.02 del Arancel de Aduanas, correspondiente a cigarros, cigarros puros, cigarrillos, cigarrillos y sucedáneos del tabaco, con el fin de reforzar el control y prevenir el contrabando y la evasión fiscal.

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

Proyecto de Resolución -Implementación obligatoria del Programa de Transparencia y Ética Empresarial (PTEE) en el sector transporte

Se adicionaría el capítulo 10 al Título V de la Circular Única de Infraestructura y Transporte, estableciendo lineamientos para que empresas vigiladas implementen de forma obligatoria el Programa de Transparencia y Ética Empresarial (PTEE) con el fin de prevenir riesgos de corrupción y soborno (CO/SO). El ámbito aplicaría a empresas de transporte público de carga y pasajeros, operadores y administradores de infraestructura, OAT's, transporte por cable, transporte multimodal, centros de desintegración vehicular, sociedades y operadores portuarios. El PTEE debería contener políticas de no tolerancia a la corrupción, gestión de riesgos, códigos de ética, manuales de procedimiento, canales de denuncia y mecanismos de debida diligencia.

Se asignarían funciones y responsabilidades al máximo órgano social, representante legal, oficial de cumplimiento, revisoría fiscal y auditoría interna. El incumplimiento generaría sanciones administrativas conforme al CPACA. Se prevé un plazo de implementación de seis meses a partir de la habilitación o registro, y para empresas ya habilitadas, seis meses desde la publicación. El proyecto prevé la articulación del PTEE con el Sistema de Autocontrol y Gestión del Riesgo de Lavado de Activos, Financiación del Terrorismo y Proliferación de Armas de Destrucción Masiva (SARLAFT).

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

Normatividad de Impacto en el Sector



Noticia-Mintransporte anuncia mesa técnica para reglamentar tiempos de permanencia de contenedores vacíos en puertos

El Ministerio de Transporte informó la creación de una mesa técnica interinstitucional para abordar la problemática de los contenedores vacíos que permanecen por largos periodos en patios cercanos a los puertos, generando sobrecostos y afectando la eficiencia logística. La iniciativa, anunciada en Buenaventura por la ministra de Transporte, María Fernanda Rojas, contará con la participación de la DIAN, la Superintendencia de Transporte, el Ministerio de Comercio y empresas del sector, y tendrá como objetivo definir en el corto plazo una reglamentación que reduzca de forma drástica los tiempos de permanencia. Según la cartera, la acumulación de contenedores vacíos dejó de ser coyuntural y se convirtió en un problema estructural que impacta directamente la competitividad del comercio exterior y los costos del transporte de carga.

La medida se orienta a:

- i) agilizar la rotación de contenedores.
- ii) reducir costos para generadores de carga, transportadores y consumidores.
- iii) optimizar el flujo de mercancías en la cadena logística nacional.

Con este mecanismo, el Gobierno busca fortalecer la competitividad del sistema portuario y minimizar cuellos de botella en las operaciones de comercio exterior

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

Circular 000002 de 2025- Directrices para la aplicación del Programa de Operador Económico Autorizado (OEA)

La circular precisa lineamientos para la aplicación del Programa de Operador Económico Autorizado (OEA), con el fin de fortalecer la seguridad de la cadena de suministro internacional. Se establecen:

- i) Concepto de asociado de negocio: persona natural o jurídica que mantiene relación con solicitantes u operadores OEA en la cadena logística, incluyendo exportadores, importadores, operadores logísticos, puertos, agencias de aduana, depósitos, transportadores, empresas de seguridad, tecnología, entre otros.
- ii) Manifestación suscrita: se exige que los asociados de negocio no certificados como OEA acrediten mediante documento formal el cumplimiento de requisitos mínimos de seguridad en la cadena de suministro.
- iii) Medidas de seguridad: deben adoptarse controles contractuales y operativos para procesos críticos tercerizados, delegados o subcontratados (acuerdos de seguridad, cláusulas de confidencialidad, certificaciones como BASC o ISO).

Normatividad de Impacto en el Sector



- iv) Requisitos mínimos: incluyen análisis de riesgos, seguridad de contenedores, controles de acceso, selección y control de asociados, seguridad de procesos y del personal, medidas físicas, tecnológicas, sanitarias y fitosanitarias.
- v) Información financiera y accionistas: los solicitantes deben presentar estados financieros de los últimos tres años, certificaciones contables y relación detallada de accionistas, con verificación de antecedentes.
- vi) Radicación digital de documentos: se establece obligatoriedad de presentación electrónica de solicitudes y soportes, reemplazando la Circular Externa 000006 de 2016.

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

Noticia-Gobierno radica proyecto de ley para establecer procedimiento especial de interdicción marítima

El Gobierno radicó ante el Congreso el proyecto de ley que crearía el Procedimiento Especial de Interdicción Marítima (Peimar), con el objetivo de fortalecer la lucha contra el crimen organizado en altamar y brindar respaldo jurídico inmediato a la Armada Nacional. La propuesta busca enfrentar delitos como narcotráfico, pesca ilegal, piratería y trata de personas, garantizando el respeto a los derechos humanos. Entre sus disposiciones se establecería que los guardacostas ejerzan funciones de policía judicial, con facultades para legalizar capturas en un máximo de 36 horas a más de 24 millas náuticas, realizar inspecciones, manejar evidencia y coordinar directamente con la Fiscalía. Se contemplan audiencias virtuales desde unidades navales para no interrumpir operaciones y asegurar la defensa de los capturados.

La iniciativa prevé que la Armada incorpore en seis meses las capacidades tecnológicas necesarias para aplicar el Peimar, incluyendo sistemas digitales para evidencias y comunicaciones. Con ello se busca blindar jurídicamente las operaciones marítimas y responder al contexto en que el 40% del territorio colombiano es marítimo y el 98% del comercio nacional transita por sus aguas. El Gobierno subraya que este instrumento fortalecería la capacidad de respuesta frente a delitos transnacionales y garantizaría seguridad jurídica en procedimientos en alta mar, acorde con estándares internacionales.

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