



Reporte Logístico

Miércoles 29 de abril de 2026 | *Informe #01*

Mi Buenaventura: El Hub que conecta a Colombia con el Mundo

La logística se ha consolidado como un habilitador para la competitividad internacional. Según el Índice de Desempeño Logístico, el 8,6% de los países evaluados obtuvieron puntajes iguales o superiores a 4,0, lo que pone de manifiesto que un alto porcentaje de los territorios cuenta con sistemas menos desarrollados. En el caso de Colombia, la evolución de sus resultados ha sido positiva pero inestable, mejorando su calificación frente a la medición anterior en los componentes de infraestructura, competencia y calidad, así como en puntualidad, seguimiento y localización. Sin embargo, el país debe continuar trabajando en la eficiencia del despacho aduanero y la gestión fronteriza, aspectos que persisten como sus principales desafíos.

En el Valle del Cauca, el complejo portuario de Buenaventura se ha consolidado como el principal nodo logístico para la movilización de carga no minero-energética en Colombia. Adicionalmente, su eficiencia operativa le ha permitido posicionarse como el puerto más eficiente del país y el segundo de América Latina, según el Índice de Desempeño de Puertos de Contenedores del Banco Mundial. En 2025, esta zona portuaria concentró cerca del 40% de la carga marítima no minero-energética nacional y lideró la movilización de contenedores de comercio exterior con una participación del 50,5%, siendo utilizado por 17.720 empresas de 31 departamentos. En contraste, persisten desafíos estructurales que condicionan su competitividad, como la limitada conectividad directa con mercados estratégicos, el desbalance entre importaciones y exportaciones de contenedores, la competencia de nuevos puertos en el Pacífico sumado a los atrasos en inicio de obras de infraestructura clave para su conectividad.



Desempeño Logístico Mundial
Pág. 3



Desempeño Logístico en Colombia
Pág. 5



Desempeño Logístico en el Valle del Cauca
Pág. 7



La logística constituye un componente clave para fortalecer la competitividad e impulsar la internacionalización de la economía regional. En este contexto, la Cámara de Comercio de Cali ha identificado como prioritario profundizar en el análisis del sector, dado su impacto directo en la eficiencia operativa del comercio exterior, la articulación de cadenas de valor y el acceso efectivo a mercados internacionales.

En el actual escenario de transformación de las cadenas globales de valor, el desempeño logístico se convierte en un factor determinante para facilitar el acceso a nuevos destinos, reducir costos y mejorar los tiempos de operación, especialmente para regiones como el Valle del Cauca, cuya dinámica productiva depende en gran medida de su articulación con el comercio exterior a través del puerto de Buenaventura. En este sentido, este documento constituye el primer informe de una serie orientada a analizar de manera integral los principales elementos que configuran el sistema logístico.

Este documento se estructura en tres niveles de análisis. En primer lugar, se revisan las principales tendencias del desempeño logístico a nivel mundial, incluyendo la relación entre desarrollo económico y calidad logística, así como la identificación de países líderes y aquellos que han mostrado avances recientes. En segundo lugar, se examina el caso de Colombia, abordando su evolución en el índice de desempeño logístico (LPI), sus componentes y las diferencias regionales en costos y eficiencia. Finalmente, se analiza el contexto del Valle del Cauca, con énfasis en la participación del puerto de Buenaventura en el comercio exterior de Colombia, la dinámica de carga, los principales productos y destinos, así como el rol del tejido empresarial vinculado a la actividad portuaria.

Desempeño Logístico Mundial

En un mundo cada vez más integrado, en el que el comercio exterior de bienes tiene un papel central en la dinámica económica, la logística se ha consolidado como un habilitador clave para el transporte eficiente de mercancías. La infraestructura de transporte, la eficiencia portuaria, los servicios logísticos y los procesos aduaneros determinan la capacidad de un país para conectar su producción con los mercados internacionales y participar activamente en los flujos de comercio global.

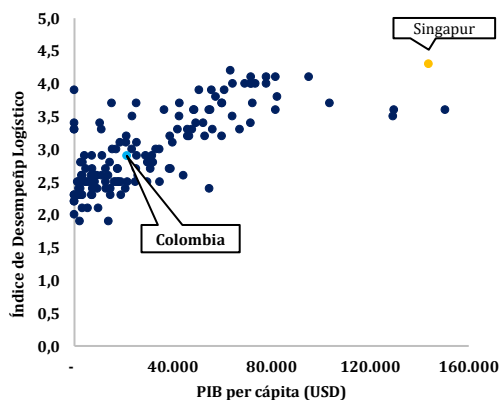
En este contexto, la logística trasciende su dimensión operativa y se convierte en un componente estratégico del desarrollo económico. Sistemas logísticos eficientes permiten reducir los costos de comercio, mejorar la competitividad de las empresas y facilitar la integración de las economías en las cadenas globales de valor, mientras que deficiencias en estas capacidades pueden limitar la expansión del comercio y el aprovechamiento de oportunidades en los mercados internacionales.

Para evaluar el funcionamiento de los sistemas logísticos a nivel internacional, el Banco Mundial desarrolló el Índice de Desempeño Logístico (Logistics Performance Index - LPI). Este indicador mide la facilidad para establecer conexiones confiables en las cadenas de suministro y los factores estructurales que lo permiten, en una escala de 1 a 5, donde valores más altos reflejan un mejor desempeño. El índice se construye a partir de seis dimensiones: la eficiencia del despacho de aduanas y la gestión en frontera, la calidad de la infraestructura de transporte y comercio, la calidad y competencia de los servicios logísticos, la capacidad de seguimiento y localización de los envíos, la puntualidad en las entregas y la disponibilidad de envíos internacionales a precios competitivos.

En su medición más reciente, se evaluó el desempeño logístico de 139 países, de los cuales el 53,2% obtuvo puntajes entre 1,0 y 2,9; el 38,1% puntajes entre 3,0 y 3,9 y solo el 8,6% registró puntajes iguales o superiores a 4,0. Esta distribución muestra que un grupo reducido de economías se ubica en los niveles más altos del índice, mientras que la mayoría cuenta con sistemas logísticos menos desarrollados.

A partir de estos resultados, resulta pertinente analizar cómo se relaciona este indicador con otras variables económicas. En particular, la comparación entre el Índice de Desempeño Logístico y el PIB per cápita permite explorar la relación entre el funcionamiento de los sistemas logísticos y el nivel de desarrollo de las economías. Como se observa en el gráfico 1, los países con mejores puntajes en el índice tienden a registrar mayores niveles de ingreso, mientras que aquellos ubicados en los rangos inferiores se concentran en niveles más bajos de PIB per cápita, lo que sugiere una asociación entre el desempeño logístico y el desarrollo económico.

Gráfico 1. Índice de Desempeño Logístico Vs. PIB per cápita según países 2023

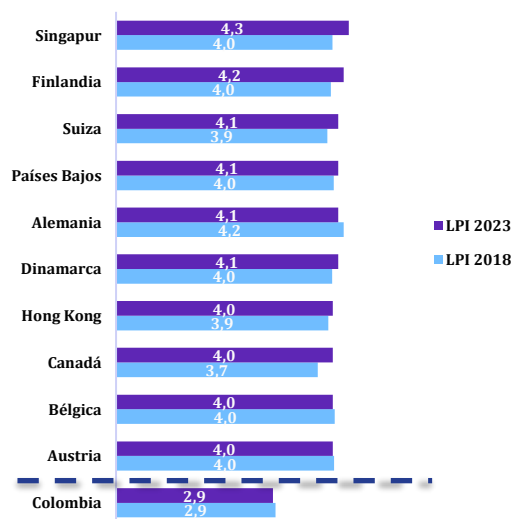


Fuente: Banco Mundial - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

Para identificar las economías con mejores resultados en el indicador, se analizan los países ubicados en los niveles más altos del LPI. En esta medición, Singapur (4,3) registró la mayor

calificación entre 139 países, seguido de Finlandia (4,2) y Suiza (4,1) (Gráfico 2). Colombia, por su parte, registró una puntuación de 2,9 sobre 5, ubicándose en la posición 66 del ranking. Frente a la medición de 2018, Singapur avanzó seis posiciones, al pasar del séptimo al primer lugar.

Gráfico 2. 10 principales países según Índice de Desempeño Logístico 2023 Vs. 2018



Fuente: Banco Mundial - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

Además de las economías que lideran el LPI, también es importante examinar aquellas que registraron avances significativos en su posición dentro del ranking. En este grupo se observan países de distintas regiones del mundo, que en su mayoría tienen ingresos medios o bajos. Este comportamiento permite evidenciar que las mejoras más notorias no se concentran en un perfil económico específico (Cuadro 1).

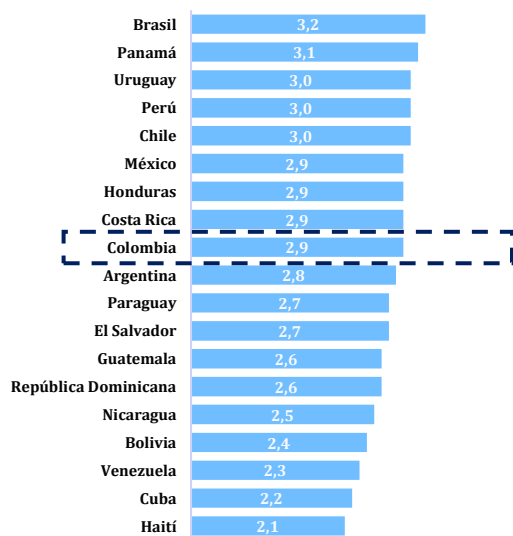
Cuadro 1. 10 principales países que mejoraron su posición relativa en el Ranking del Índice de Desempeño Logístico (2018-2023)

País	Posición 2018	Posición 2023	Posiciones ganadas
Papúa Nueva Guinea	148	79	69
Zimbabue	152	97	55
República Centroafricana	151	97	54
Bután	149	97	52
Guinea	145	97	48
Guinea-Bisáu	129	88	41
Georgia	119	79	40
Guatemala	125	88	37
Tayikistán	134	97	37
Letonia	70	34	36

Fuente: Banco Mundial - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

Al analizar el desempeño logístico de los países latinoamericanos, se evidencia que Brasil (3,2), Panamá (3,1) y Uruguay (3,0) registraron los mejores resultados en la región. Por su parte, Colombia se ubicó en la octava posición, lo que indica la existencia de brechas frente a los países líderes en distintos componentes del sistema logístico (Gráfico 3).

Gráfico 3. Desempeño logístico de los países de LATAM según puntaje 2023

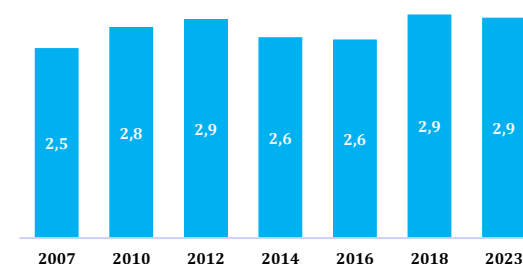


Fuente: Banco Mundial - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

Desempeño Logístico en Colombia

El desempeño logístico de Colombia ha mantenido una tendencia creciente, pero inestable a lo largo de los años. En la primera medición del LPI en el año 2007, el país se ubicó en la posición 82 de 150 economías, mientras que en la más reciente se posicionó en el puesto 66 entre 139. Si bien esto representa un avance frente a 2007, frente a 2018 se observa un retroceso de ocho posiciones. Este comportamiento pone de manifiesto la necesidad de continuar fortaleciendo el sistema logístico nacional (Gráfico 4).

Gráfico 4. Evolución del Desempeño Logístico de Colombia (2007-2023) según puntaje



Fuente: Banco Mundial - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

Al desagregar el indicador por componentes para Colombia, se observa que, a pesar del retroceso frente a la medición de 2018, el país mejoró su puntuación en infraestructura, competencia y calidad logística, puntualidad y seguimiento y localización. No obstante, la eficiencia del despacho de aduanas y gestión de fronteras fue el de menor desempeño en las tres mediciones (Cuadro 2).

El comportamiento de los componentes muestra que los resultados más favorables se concentraron en variables asociadas a la calidad de los servicios logísticos y la gestión operativa de la carga, mientras que aquellos relacionados con procesos en frontera mantuvieron un

desempeño relativamente inferior. Esta diferencia sugiere que, aunque se han registrado avances en el funcionamiento interno del sistema, persisten retos en aspectos vinculados a la articulación institucional y los procedimientos de control.

Cuadro 2. Evolución del LPI según componentes para Colombia (2016,2018 y 2023)

Componente		2016	2018	2023	2023 Vs. 2018
Ranking	Aduanas	129	75	84	-9
	Infraestructura	95	72	59	13
	Envíos internacionales	103	46	57	-11
	Competencia logística	81	56	57	-1
	Puntualidad	78	81	65	16
	Seguimiento y localización	96	53	62	-9
Puntaje	Aduanas	2,21	2,61	2,5	-0,11
	Infraestructura	2,43	2,67	2,9	0,23
	Envíos internacionales	2,55	3,19	3,0	-0,19
	Competencia logística	2,67	2,87	3,1	0,23
	Puntualidad	3,23	3,17	3,2	0,03
	Seguimiento y localización	2,55	3,08	3,1	0,02

Fuente: Banco Mundial, - Elaboración Cámara de Comercio de Cali
Nota: para los reportes de 2016 y 2018 el ranking se debe comparar frente a 160 países. En el 2023 participaron 139 países

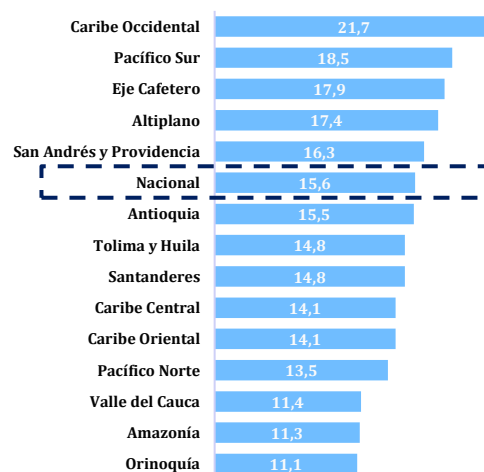
Los resultados del Índice de Desempeño Logístico permiten aproximarse al funcionamiento del sistema logístico en términos de calidad y eficiencia. Sin embargo, para complementar este análisis, resulta relevante incorporar una perspectiva asociada a los costos, en la medida en que estos reflejan las condiciones bajo las cuales se movilizan las mercancías dentro de la economía.

Según la Encuesta Nacional Logística de 2024, en Colombia los costos logísticos representaron el 15,6% de las ventas, nivel inferior al registrado en la medición de 2022 (17,9%). La reducción se debe entre otros factores, a la estabilización de los precios de transporte y almacenamiento, además de la diversificación modal en corredores estratégicos. Al desagregar este resultado por componentes, se observa que el transporte concentró la mayor participación (44,5%), seguido por almacenamiento (22,4%) e inventarios (17,7%). Estos rubros, directamente asociados a la operación logística, explicaron el 84,6% del total. Por su parte, los

costos administrativos (12,2%) y otros conceptos (3,1%), que incluyen devoluciones y servicios de valor agregado, completaron la estructura.

Al analizar la distribución de los costos logísticos por regiones, se observa heterogeneidad en los resultados. Por una parte, 5 de las 14 regiones registraron niveles superiores al promedio nacional, siendo Caribe Occidental la de mayor valor. En contraste, Orinoquía (11,1%), Amazonía (11,3%) y el Valle del Cauca (11,4%) presentaron los menores niveles (Gráfico 5). Estos resultados ponen de manifiesto las diferencias en las condiciones logísticas entre territorios, asociadas a factores como la localización geográfica, la infraestructura disponible y la articulación de las actividades productivas.

Gráfico 5. Costo logístico regional (% de las ventas) según regiones logísticas de Colombia 2024

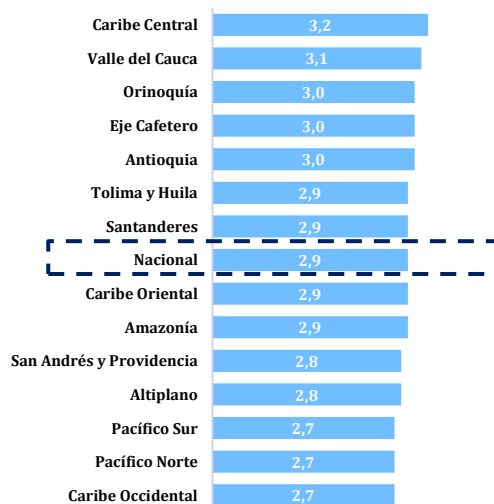


Fuente: DNP, ENL - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

Por otra parte, al evaluar el desempeño de las regiones logísticas del país a través del índice logístico regional que se mide en una escala de 1 a 5, se observa que Caribe Central (3,2), Valle del Cauca (3,1) y Orinoquía (3,0) se ubicaron en las primeras posiciones del índice. En contraste,

Pacífico Sur (2,7), Pacífico Norte (2,7) y Caribe Occidental (2,7) registraron los menores puntajes. En general, los resultados se concentraron en un rango relativamente estrecho, con la mayoría de las regiones alrededor del promedio nacional (2,9), lo que sugiere diferencias moderadas en el desempeño entre territorios (Gráfico 6).

Gráfico 6. Índice Logístico Regional según regiones logísticas de Colombia 2024



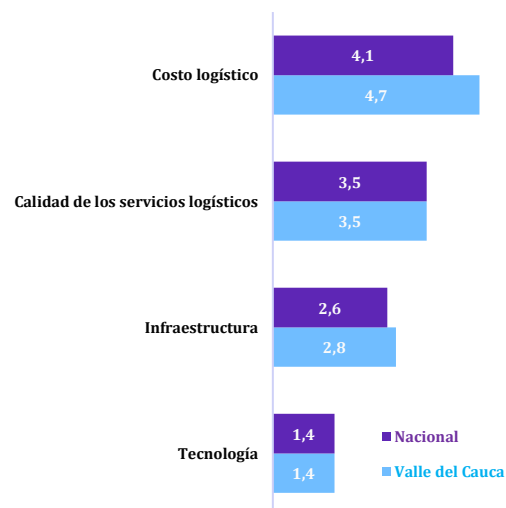
Fuente: DNP, ENL - Elaboración Cámara de Comercio de Cali
*Pacífico Central

Al desagregar el Índice de Logística Regional por componentes tanto para el Valle del Cauca como para Colombia, se observa que el departamento obtuvo mejores calificaciones que el promedio nacional en costo logístico e infraestructura, aunque persisten retos en esta última dimensión y, en mayor medida, en tecnología (Gráfico 7).

Adicionalmente, la región se posicionó como la tercera con los costos logísticos más bajos del país. En la dimensión de calidad de los servicios logísticos se destacaron por su desempeño el transporte aéreo, los agentes de carga y transporte, agencias aduaneras y

almacenamiento. Por otro lado, se identificó que, en materia de infraestructura terrestre, el principal reto está en el deterioro de las vías por desgaste. En el componente tecnológico los mayores desafíos fueron la realidad aumentada y la automatización de procesos mediante robots.

Gráfico 7. Puntajes del índice de Logística Regional según componentes Nacional Vs. Valle del Cauca



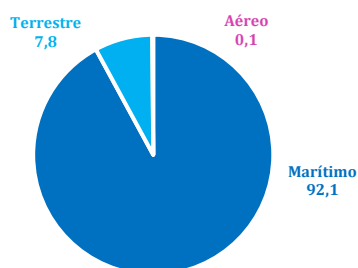
Fuente: DNP, ENL - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

Desempeño Logístico en el Valle del Cauca

Actualmente, el transporte de mercancías en el Valle del Cauca se realiza a través de tres modalidades: aérea, marítima y terrestre. En línea con la dinámica observada a nivel global, durante 2025 la mayor parte de los bienes se movilizó por vía marítima (92,1%), seguida del transporte terrestre (7,8%) y, en menor medida, del aéreo (0,1%) (Gráfico 8). En términos de valor, el comercio exterior del departamento alcanzó USD 8.873 millones, cifra superior a la registrada en el periodo prepandemia (+USD

2.759 millones). De este total, USD 7.110 millones correspondieron al transporte marítimo, USD 1.202 millones al terrestre y USD 561 millones al aéreo. Teniendo en cuenta que la mayor parte de las mercancías se transportan vía marítima, el análisis del desempeño logístico del Valle del Cauca se centrará en esta modalidad.

Gráfico 8. Participación del comercio exterior del Valle del Cauca por tipo de transporte (%) en toneladas 2025



Fuente: DIAN-DANE - Cálculos Cámara de Comercio de Cali

De acuerdo con el *Informe sobre el transporte marítimo 2025* de la UNCTAD, el sector enfrenta un escenario de alta complejidad derivado de tensiones geopolíticas que han alterado las rutas tradicionales, como se observa con la disminución del tránsito por el canal de Suez y los riesgos y cierres en el estrecho de Ormuz. Estas circunstancias han generado un aumento en las distancias de navegación y una pronunciada volatilidad en las tarifas de flete, lo cual repercute de manera significativa en los costos logísticos de los países en desarrollo, en particular los pequeños Estados insulares y las naciones sin litoral, que enfrentan incrementos sustanciales en sus facturas de importación.

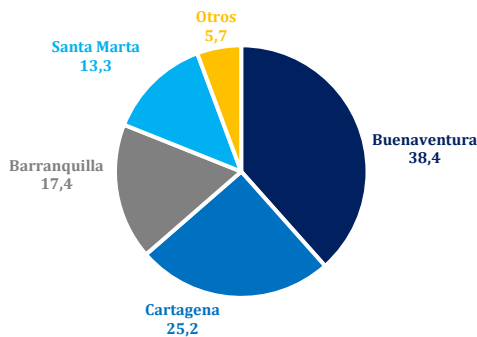
Paralelamente, el transporte marítimo atraviesa un proceso de transformación orientado a la descarbonización y la digitalización. Si bien una parte creciente de los nuevos pedidos de buques incorpora combustibles alternativos, la flota existente opera mayoritariamente con

combustibles convencionales, lo que evidencia los retos que implica la transición energética. En este sentido, la próxima adopción del marco de emisiones netas nulas de la Organización Marítima Internacional (OMI) constituye un hito relevante, al contemplar medidas técnicas y económicas para reducir emisiones, así como la creación de un fondo para apoyar una transición justa en los países en desarrollo. El informe subraya la necesidad de fortalecer la resiliencia de las cadenas de suministro, proteger los derechos de la gente de mar y garantizar que los avances tecnológicos y regulatorios se implementen de manera inclusiva.

Al analizar la carga no minero energética movilizada por vía marítima, se observa que Buenaventura se posicionó como el principal movilizador del país, con una participación cercana al 40% (Gráfico 9). Esto implica que aproximadamente 2 de cada 5 bienes que ingresan o salen por esta vía lo hacen a través de este puerto. En términos de valor, esta carga ascendió a USD 26.442 millones. Vale la pena destacar que Buenaventura es un puerto con una clara vocación importadora: el 87,3% del volumen de carga movilizada corresponde a compras externas, mientras que el 12,7% restante se destina a exportaciones.

En cuanto a la forma de movilización, el 75,7% de la carga se movilizó en contenedores, lo que evidencia una clara especialización en este tipo de operación. En menor proporción, el granel sólido representó el 22,1% del total, mientras que el granel líquido (1,6%) y la carga suelta (0,7%) registraron participaciones marginales dentro de la estructura.

Gráfico 9. Participación del comercio exterior sin minería, petróleo y sus derivados según puerto marítimo (%) en toneladas 2025

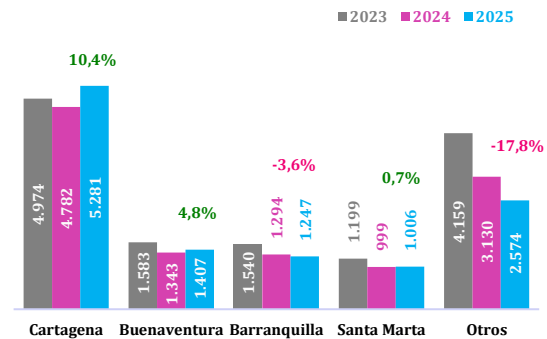


Fuente: DIAN-DANE - Cálculos Cámara de Comercio de Cali

El análisis del arribo de buques por zona portuaria permite aproximarse al nivel de actividad logística y a la conexión con el comercio internacional, al reflejar el uso de la infraestructura y el flujo de mercancías a través de los principales puntos de entrada y salida del país. En ese sentido, Cartagena se posicionó como el puerto con mayor número de arribos en 2025, registrando un crecimiento del 10,4% frente al año anterior. Buenaventura, por su parte, ocupó el segundo lugar tanto en número de llegadas como en crecimiento anual (Gráfico 10).

Según las cifras, Cartagena, Buenaventura, Barranquilla y Santa Marta concentraron la mayor parte de embarcaciones que llegaron al país, lo que refleja su relevancia dentro del sistema portuario nacional. En contraste, la categoría *otros* registraron una disminución significativa (17,8%), lo que sugiere una menor participación de los puertos de menor tamaño. En conjunto, estos resultados evidencian una concentración de la actividad marítima en los principales nodos portuarios, ubicados tanto en el océano Pacífico como en el Caribe, con dinámicas diferenciadas entre ellos, donde algunos registraron crecimientos, mientras otros presentaron variaciones negativas.

Gráfico 10. Número de arribo de buques por zona portuaria (2023-2025)



Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

*Incluye los puertos de Ciénaga, G. Morrosquillo, Guajira, San Andrés, Turbo, Tumaco, Barrancabermeja y Río Magdalena

Las unidades de contenedores por zonas portuarias permiten dimensionar la capacidad logística y el nivel de actividad del sistema portuario del país. De esta manera, Buenaventura lideró la movilización de contenedores de comercio exterior, con una participación del 50,5%, consolidándose como el principal punto de entrada y salida de mercancías de Colombia.

Este resultado refleja el papel estratégico de Buenaventura en la articulación del comercio exterior colombiano, al concentrar más de la mitad de las importaciones (53,0%) y una proporción significativa de las exportaciones (48,1%). Su ubicación sobre el Pacífico y su conexión con los principales centros productivos del país refuerzan su relevancia dentro de las cadenas logísticas nacionales. Por su parte, Cartagena se ubicó en segundo lugar con una participación del 34,8%, mientras que el resto de las zonas portuarias registraron aportes menores (Cuadro 3).

Cuadro 3. Unidades* de contenedores según actividad de comercio exterior y participación por zonas portuarias (%) 2025

Zona portuaria	Exportación	Part. (%)	Importación	Part. (%)	Comercio exterior	Part. (%)
Buenaventura	743.229	48,1	800.742	53,0	1.543.971	50,5
Cartagena	541.393	35,1	521.483	34,5	1.062.876	34,8
Barranquilla	79.552	5,2	88.204	5,8	167.756	5,5
Santa Marta	106.024	6,9	18.126	1,2	124.150	4,1
Otros	74.204	4,8	82.359	5,5	156.563	5,1
Total	1.544.402	100,0	1.510.914	100,0	3.055.316	100,0

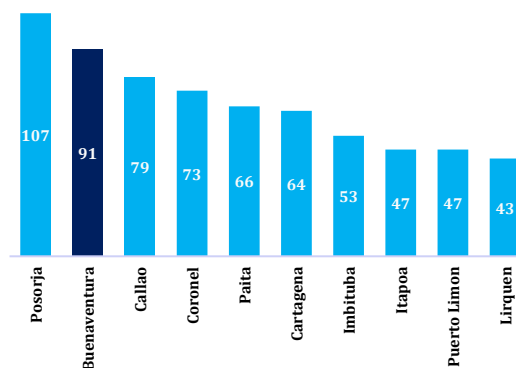
Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

*Contenedores a 20 pies llenos y vacíos

Además de ser el principal movilizador de contenedores de comercio exterior del país, Buenaventura se posicionó como el puerto más eficiente de Colombia según el Índice de Desempeño de Puertos de Contenedores (CPPI) de 2024, el cual mide la eficiencia operativa en el manejo de carga contenerizada a partir de variables como el tiempo total de permanencia de los buques en puerto (desde su arribo hasta su zarpe), los tiempos de espera y operación en muelle, la velocidad de carga y descarga, el tamaño de las naves y el volumen de movimientos realizados. En el ámbito regional, Buenaventura ocupó el segundo lugar en América Latina, solo superado por Posorja (Ecuador), y se ubicó en el puesto 28 a nivel global, avanzando 16 posiciones frente a la medición de 2023.

Este resultado adquiere mayor relevancia al considerar que se ubica por encima de otros puertos estratégicos de la región como Callao (Perú), Coronel (Chile) y Cartagena (Colombia), consolidándose como uno de los nodos logísticos más competitivos de América Latina. Su posicionamiento evidencia avances en la reducción de tiempos operativos y en la gestión portuaria, factores clave para mejorar la confiabilidad del comercio exterior y fortalecer la competitividad del país.

Gráfico 11. Top 10 puertos más eficientes de LATAM 2024 – según Índice de Desempeño de Puertos de Contenedores (CPPI)



Fuente: World Bank Group, S&P Global - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

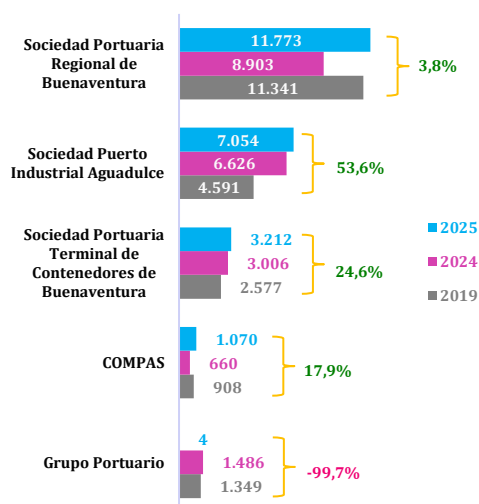
El puerto de Buenaventura cuenta actualmente con cinco terminales portuarias, de las cuales tres se especializan en el manejo de contenedores (Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, Sociedad Portuaria Terminal de Contenedores de Buenaventura y Sociedad Puerto Industrial Aguadulce), mientras que las dos restantes (Grupo Portuario y COMPAS) se enfocan en carga a granel.

En 2025, la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura lideró la movilización de mercancías en el Pacífico colombiano y registró un incremento del 3,8% frente a 2019. Por su parte, la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce presentó el mayor dinamismo, ubicándose como la segunda terminal con mayor volumen movilizado. En contraste, el Grupo Portuario fue el único que registró una disminución durante el mismo periodo (Gráfico 12).

A inicios de 2025, se suspendieron las operaciones en el Muelle 13 de Buenaventura debido a afectaciones ambientales asociadas a la actividad portuaria. Este muelle era operado por el Grupo Portuario y, a la fecha, su continuidad se encuentra en disputa entre esta entidad y el Gobierno Nacional. Esta situación

incidió en la reducción del volumen movilizado por dicha terminal.

Gráfico 12. Toneladas movilizadas en actividades de comercio exterior por las terminales portuarias de Buenaventura (miles) (2019-2024-2025)



Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

Al contar con cinco terminales especializadas en distintos tipos de carga, Buenaventura se ha consolidado como un puerto clave para el comercio exterior colombiano. En 2025, esta zona portuaria fue utilizada por 17.720 empresas provenientes de 31 departamentos del país para realizar operaciones de importación y exportación de materias primas, bienes de consumo y tecnología.

Esta cifra representó un aumento de 1.517 empresas frente a 2024 y refleja la amplia base empresarial que depende de este nodo logístico. Departamentos como Bogotá & C/marca, Antioquia y Valle del Cauca concentraron el mayor número de firmas, lo que evidencia el papel de Buenaventura como eje articulador entre los principales centros productivos y los mercados internacionales, contribuyendo a la competitividad del país y la región.

Cuadro 4. Número de empresas exportadoras*, importadoras* y que realizaron ambas actividades desde Buenaventura 2025

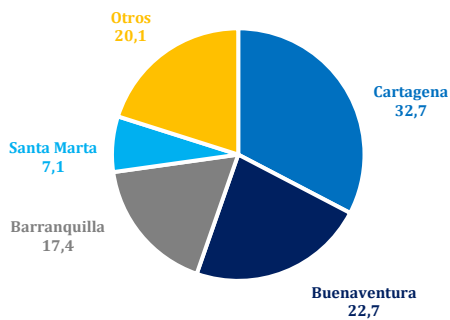
Departamento	Número de empresas exportadoras	Número de empresas importadoras	Número de empresas exportadoras e importadoras	Total empresas
1 Bogotá & C/marca	962	8.520	467	9.015
2 Antioquia	482	2.979	251	3.210
3 Valle Del Cauca	509	2.474	230	2.753
4 Santander	40	407	15	432
5 Risaralda	62	302	26	338
6 Atlántico	44	273	8	309
7 N. Santander	13	217	1	229
8 Caldas	58	161	26	193
9 Quindío	46	140	13	173
10 Huila	77	82	1	158
11 Cauca	62	107	14	155
12 Bolívar	53	105	4	154
13 Tolima	16	109	1	124
14 Meta	4	107	1	110
15 Nariño	15	82	3	94
16 Boyacá	7	80	2	85
17 Casanare	1	37	0	38
18 Magdalena	4	30	0	34
19 Córdoba	2	21	1	22
20 Cesar	3	15	0	18
21 Arauca	0	13	0	13
22 Putumayo	0	11	0	11
23 La Guajira	1	10	0	11
24 Caquetá	2	8	0	10
25 Amazonas	0	8	0	8
26 Chocó	0	8	0	8
27 Guaviare	0	4	0	4
28 Sucre	0	4	0	4
29 San Andrés y Providencia	0	3	0	3
30 Guanía	1	1	0	2
31 Vaupes	1	1	0	2
Total 31 departamentos	2.465	16.319	1.064	17.720

Fuente: DIAN-DANE - Cálculos Cámara de Comercio de Cali
*No se incluyen personas naturales por falta de información

Al desagregar por actividad de comercio exterior, se observa que Cartagena lideró la movilización de bienes de exportación *no minero energéticos* por vía marítima, concentrando el 32,7% del total y consolidándose como el principal punto de salida del país. Buenaventura, por su parte, ocupó el segundo lugar con una participación del 22,7%, destacándose como un eje estratégico para la salida de estos productos, especialmente hacia los mercados del Asia-Pacífico (Gráfico 13).

Más allá de su posición, la participación de Buenaventura refleja su papel clave en la diversificación geográfica del comercio exterior colombiano, al complementar la dinámica del Caribe con una plataforma sólida en el Pacífico. Esto no solo amplía el acceso a mercados internacionales, sino que también fortalece la integración logística del país y reduce la dependencia de un único corredor de exportación.

Gráfico 13. Participación de las exportaciones sin minería, petróleo y sus derivados según puerto marítimo (%) en toneladas 2025



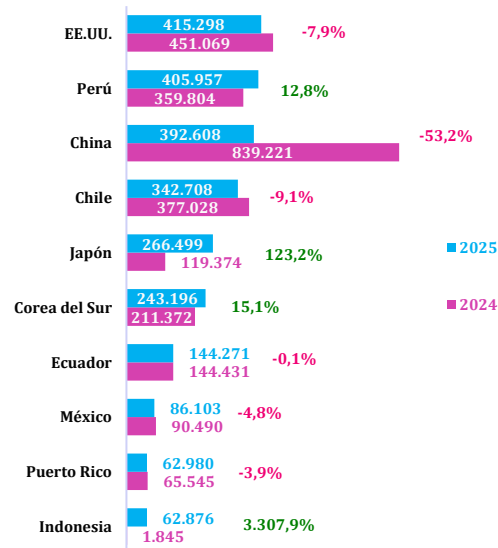
Fuente: DIAN-DANE - Cálculos Cámara de Comercio de Cali

Seis de los diez principales destinos de exportación desde Buenaventura registraron una disminución anual en el volumen movilizado durante 2025, lo que evidencia una contracción en varios mercados relevantes y ajustes en los flujos comerciales del corredor del Pacífico. Las caídas más pronunciadas se observaron en China (53,2%), Chile (9,1%) y EE.UU. (7,9%), reflejando una menor demanda en estos destinos.

En contraste, el crecimiento se concentró en un grupo reducido de mercados, principalmente en Asia, destacándose Indonesia, Japón y Corea del Sur. Estos incrementos reflejan una mayor dinámica de exportaciones hacia dichos destinos.

Este comportamiento sugiere una recomposición en la orientación geográfica de las exportaciones, con una mayor concentración hacia economías asiáticas. En este contexto, el Asia-Pacífico continúa consolidándose como un destino estratégico dentro de la estructura exportadora del país, mientras Buenaventura reafirma su papel como nodo clave para la conexión comercial de Colombia con esta región.

Gráfico 14. 10 principales destinos de exportación desde las terminales portuarias de Buenaventura (toneladas) (2025 Vs. 2024)



Fuente: Sicex - Cálculos Cámara de Comercio de Cali

La estructura de las exportaciones marítimas de Buenaventura hacia los principales puertos extranjeros refleja una alta dispersión de los destinos, con una participación significativa del agregado de "Otros", que concentra el 56,7% de las toneladas exportadas (1.809.594), el 60,9% de los contenedores (111.175) y el 59,5% de los contenedores refrigerados (251). Este comportamiento da cuenta de una amplia diversificación de mercados, aunque con una baja participación relativa de los puertos considerados individualmente.

Al observar los destinos específicos, Callao (Perú) se posiciona como el principal puerto en términos de volumen y número de contenedores, con 391.215 toneladas (12,3%) y 23.922 contenedores (13,1%). En el caso de los contenedores refrigerados, se observa una distribución fragmentada entre varios puertos, encabezados por San Antonio (Chile) con 57 unidades (13,5%), seguido de New York

(EE.UU.) con 46 (10,9%) y Callao con 41 (9,7%), sin que se evidencie una concentración marcada en un único destino.

Cuadro 5. 10 principales puertos marítimos por toneladas exportadas: contenedores* y refrigerados 2025**

Puerto extranjero	Toneladas	Contenedores	Contenedores refrigerados
Callao	391.215	23.922	41
Yantai	165.344	12	0
Fukuyama	159.316	0	0
San Antonio Cl	153.558	9.830	57
Guayaquil	142.019	10.540	21
Dangjin	95.895	0	0
Ningbo	82.934	19.257	0
Manzanillo Mx	72.653	4.623	6
Poso	60.500	0	0
New York	60.458	3.162	46
Otros	1.809.594	111.175	251
Total	3.193.487	182.521	422

Fuente: Sicex - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

*Incluye contenedores de 20 y 40 pies

**Incluye contenedores refrigerados de 20 y 40 pies

La estructura de las exportaciones marítimas de Buenaventura evidenció una canasta amplia y diversificada, en la que, si bien productos como las demás hullas bituminosas (27,6%), el azúcar (19,3%) y los demás cafés sin tostar ni descafeinar (15,7%) mantienen un peso significativo, se observa una participación creciente de bienes industriales y químicos. Japón se consolidó como principal destino de las hullas, mientras que EE.UU. se mantuvo como el mayor receptor de productos agroindustriales.

En términos de productos, se destaca el desempeño en abonos, papel, sustancias químicas y otros productos industriales. Este comportamiento contrasta con la contracción de las exportaciones de hullas bituminosas (-12,9%), que incidió en la leve disminución del total exportado (-1,4%). En conjunto, estos resultados evidencian una recomposición de la canasta exportadora, caracterizada por una mayor participación de productos no tradicionales, lo que fortalece la diversificación y reduce la exposición a cambios en la demanda externa.

Cuadro 6. 20 principales productos* exportados desde las terminales portuarias de Buenaventura (toneladas) 2025 Vs. 2024

Producto	2024	2025	Var. Absoluta	Var. (%)
Las demás hullas bituminosas	945.814	823.922	-121.891	-12,9
Azúcar	496.046	578.078	82.031	16,5
Los demás cafés sin tostar, sin descafeinar	435.864	470.218	34.354	7,9
Hullas térmicas	110.383	109.839	-543	-0,5
Preparaciones tensoactivas para lavar	62.432	61.152	-1.280	-2,0
Bombones, caramelos, confites y pastillas	44.012	47.016	3.004	6,8
Los demás medicamentos para uso humano	30.783	35.362	4.579	14,9
Minerales de cobre y sus concentrados	45.891	26.557	-19.334	-42,1
Acumuladores eléctricos de plomo utilizados para el arranque de los motores de explosión	30.639	24.544	-6.095	-19,9
Harina de maíz	22.264	22.956	691	3,1
Los demás abonos minerales o químicos con dos o tres de los elementos fertilizantes	16.676	22.352	5.677	34,0
Los demás aprestos y productos de acabado utilizados en la industria textil o industrias similares	19.543	21.566	2.023	10,3
Ácido cítrico	24.116	20.712	-3.404	-14,1
Los demás tubos rígidos polímeros de cloruro de vinilo	15.307	20.306	4.999	32,7
Cloruro de hidrógeno	13.178	19.955	6.778	51,4
Papel y cartón crudo para caras	13.516	18.492	4.977	36,8
Los demás papeles para acanalar	21.430	17.880	-3.550	-16,6
Papel "testliner"	8.756	15.440	6.684	76,3
Los demás silicatos de sodio	17.320	13.941	-3.379	-19,5
Los demás papeles y cartones sin fibras	681	12.702	12.021	1.765,6
Total principales productos via marítima	2.374.651	2.382.992	8.341	0,4
Otros	658.145	606.243	-51.902	-7,9
Total	3.032.796	2.989.235	-43.561	-1,4

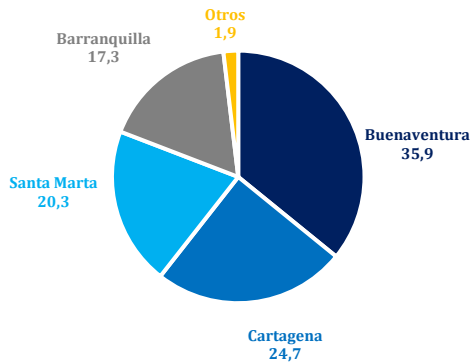
Fuente: DIAN-DANE - Cálculos Cámara de Comercio de Cali

*Según subpartida arancelaria

En cuanto a las importaciones vía marítima, Buenaventura lideró la movilización de mercancías *no minero energéticas* en 2025, concentrando el 35,9% del total y posicionándose como el principal punto de entrada del país. Este resultado refleja su papel central en el ingreso de bienes asociados tanto al consumo como a la actividad productiva (Gráfico 15).

La participación de los demás puertos muestra una estructura relativamente balanceada, donde Cartagena (24,7%), Santa Marta (20,3%) y Barranquilla (17,3%) complementan el abastecimiento nacional desde distintos frentes logísticos. A partir de ello, el mayor peso de Buenaventura resalta su importancia dentro del sistema portuario y su incidencia directa en el suministro de mercancías a nivel interno.

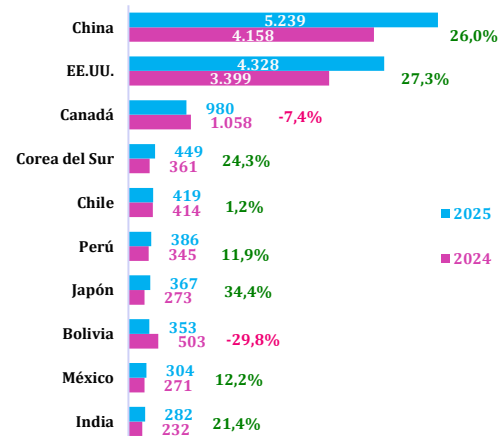
Gráfico 15. Participación de las importaciones sin minería, petróleo y sus derivados según puerto marítimo (%) en toneladas 2025



Fuente: DIAN-DANE - Cálculos Cámara de Comercio de Cali

Por otra parte, siete de los diez principales orígenes desde donde se importaron mercancías hacia Buenaventura registraron incrementos en 2025 frente a 2024, lo que evidencia una recomposición en los flujos de abastecimiento por este corredor. Los mayores dinamismos se observaron en Japón (34,4%), EE.UU. (27,3%) y China (26,0%) (Gráfico 16), consolidando a estos países como actores clave en el suministro de bienes hacia el país. Este comportamiento sugiere una expansión en la demanda interna y en la actividad productiva que depende de insumos importados, especialmente desde economías con alta capacidad industrial.

Gráfico 16. 10 principales destinos de importación hacia las terminales portuarias de Buenaventura - (miles de toneladas) (2025 Vs. 2024)



Fuente: DIAN-DANE - Cálculos Cámara de Comercio de Cali

Buenaventura movilizó mercancía desde 544 puertos en el mundo durante 2025, lo que refleja un amplio alcance en los orígenes de las importaciones marítimas. En términos de volumen, los puertos ubicados en Luisiana (Destraham y Convent) encabezan el ranking con participaciones de 7,3% y 6,3%, respectivamente, sin registrar movimiento de contenedores. En contraste, la carga contenerizada se concentra principalmente en puertos asiáticos, encabezados por Ningbo, China con 60.770 contenedores (13,8%), seguido de Shanghai, China (47.875; 10,9%) y Qingdao, China (43.765; 9,9%).

En el caso de los contenedores refrigerados, la distribución entre los puertos identificados está liderada por Qingdao con 1.712 unidades (17,2%), seguido de Ningbo (839; 8,4%), Shanghai (455; 4,6%) y Tianjin (437; 4,4%), mientras que otros puertos relevantes en toneladas no registran participación en este tipo de carga.

Cuadro 7. 10 principales puertos marítimos desde donde importo Buenaventura (toneladas): contenedores y refrigerados 2025

Puerto extranjero	Toneladas	Contenedores	Contenedores refrigerados
Destreham - Lousiana	1.196.390	0	0
Convent - Lousiana	1.022.552	0	0
Ningbo	1.009.622	60.770	839
Shanghai	849.844	47.875	455
Qingdao	827.330	43.765	1.712
Tianjin	819.988	10.170	437
Reserve - Lousiana	577.440	0	0
Vancouver	564.770	2.869	0
Xingang	510.472	10.259	6
Westwego-Lousiana	352.746	0	0
Otros	8.566.476	264.510	6.523
Total	16.297.630	440.218	9.972

Fuente: Sicex - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

*Incluye contenedores de 20 y 40 pies

**Incluye contenedores refrigerados de 20 y 40 pies

Al detallar, los principales productos importados que ingresaron por el puerto de Buenaventura correspondieron, en su mayoría, a insumos utilizados en la industria pecuaria, como maíz amarillo, tortas y demás residuos de soja. Estos resultados reflejaron la importancia del puerto como canal de abastecimiento para la producción de alimentos balanceados, fundamentales para actividades como la avicultura y la porcicultura en el país.

En términos de dinámica, el mayor crecimiento se registró en la gasolina sin tetraetilo de plomo para motores de explosión (4.354,7%), seguido por los productos laminados planos de hierro o acero sin alear (57,1%), lo que reflejó un marcado dinamismo en bienes asociados tanto al sector energético como a la actividad industrial. De igual forma, se presentaron incrementos relevantes en placas y baldosas para pavimentación (44,6%) y en las demás habas de soja (40,6%), evidenciando un mayor movimiento en productos vinculados a la construcción y al sector agroindustrial (Cuadro 8).

Cuadro 8. 20 principales productos* importados hacia las terminales portuarias de Buenaventura (toneladas) 2025 Vs. 2024

Producto	2024	2025	Var. Absoluta	Var. (%)
Maíz duro amarillo	2.099.278	2.368.898	269.621	12,8
Los demás trigos	1.025.489	1.091.082	65.593	6,4
Tortas y demás residuos sólidos de la extracción del aceite de soja	522.844	607.941	85.097	16,3
Úrea	355.802	377.560	21.757	6,1
Cloruro de potasio	246.905	267.836	20.931	8,5
Las demás habas de soja	167.262	235.099	67.837	40,6
Placas y baldosas para pavimentación o revestimiento	157.450	227.708	70.258	44,6
Carbonato de sodio	216.128	210.024	-6.104	-2,8
Sulfato de sodio	237.803	205.882	-31.921	-13,4
Los demás productos laminados planos de los demás aceros aleados	212.846	201.301	-11.545	-5,4
Acete de soja	172.213	200.663	28.450	16,5
Productos laminados planos de hierro o de acero sin alear	106.203	166.880	60.676	57,1
Los demás poli(tereftalato de etileno)	135.609	161.092	25.484	18,8
Sulfato de amonio	118.802	158.898	40.096	33,8
Gasolina sin tetraetilo de plomo para motores de vehículos automoviles	2.868	127.739	124.871	4.354,7
Cloruro de sodio	93.880	111.317	17.437	18,6
Escorias granuladas de la siderurgia	110.020	109.000	-1.020	-0,9
Cementos sin pulverizar ("clinker")	99.517	99.626	109	0,1
Los demás artículos para la construcción de plástico	72.876	98.101	25.224	34,6
Los demás productos enrollados, simplemente laminados en caliente	84.533	97.500	12.967	15,3
Total principales productos vía marítima	6.238.327	7.124.147	885.820	14,2
Otros	6.337.479	7.403.042	1.065.563	16,8
Total	12.575.806	14.527.188	1.951.383	15,5

Fuente: DIAN-DANE - Cálculos Cámara de Comercio de Cali

*Según subpartida arancelaria

Retos de Conectividad y Operación Portuaria

El puerto de Buenaventura desempeña un rol estratégico en el comercio exterior colombiano, especialmente en su conexión con los mercados del Pacífico. Sin embargo, enfrenta una serie de retos asociados a la conectividad marítima, la capacidad operativa y la dinámica logística internacional, que inciden en su competitividad y en la atracción de nuevos servicios. A continuación, se presentan algunos aspectos clave:

LIMITACIONES EN LA CONECTIVIDAD MARÍTIMA

Buenaventura no cuenta actualmente con rutas directas hacia destinos estratégicos como la costa este de EE.UU. y el norte de Europa. Esta situación ha llevado a que parte de la carga de exportación se movilice a través de puertos del Caribe, como Cartagena, que ofrecen menores

tiempos de tránsito y mayor conectividad directa con estos mercados.

RECONFIGURACIÓN DE RUTAS EN EL PACÍFICO

La entrada en operación de nuevos puertos en la región, como Chancay en Perú y Posorja en Ecuador, ha generado ajustes en los itinerarios de las líneas navieras. En algunos casos, servicios que anteriormente recalaban en Buenaventura han sido redirigidos hacia estos nuevos nodos, lo que ha reducido su participación en ciertas rutas y ha incrementado el uso de esquemas de transbordo.

DESBALANCE EN LOS FLUJOS DE CONTENEDORES

La dinámica operativa del puerto de Buenaventura presenta un desbalance entre importaciones y exportaciones, donde por cada tres contenedores que ingresaron con carga, solo uno sale con mercancía. Esta relación ha generado una acumulación significativa de contenedores vacíos, presionando la capacidad de almacenamiento y afectando la eficiencia en el manejo de carga.

En particular, la alta permanencia de estos equipos en patios y depósitos ha generado cuellos de botella en la operación logística, limitando la disponibilidad de espacio para el manejo de nueva carga y aumentando los tiempos de operación. Esta situación se ha visto intensificada por restricciones en la capacidad de los patios de contenedores y por la limitada rotación de estos hacia mercados internacionales.

RESTRICCIONES EN CAPACIDAD OPERATIVA

Algunas terminales portuarias cuentan con menos de 500 metros de línea de atraque cada una, lo que limita la posibilidad de atender más de un buque de gran tamaño de manera

simultánea. Esta condición reduce la flexibilidad operativa y la capacidad de respuesta ante incrementos en la demanda, al dificultar la atención de naves de gran calado y restringir la simultaneidad de servicios. En contraste, una mayor longitud de muelle permite elevar la eficiencia en las labores de carga y descarga, optimizar el uso de equipos y disminuir los tiempos de espera, fortaleciendo así la competitividad y el atractivo de la instalación para las navieras; en este sentido, de acuerdo con prácticas observadas en terminales portuarias de alto desempeño a nivel internacional, una extensión cercana o superior a los 1.000 metros resulta adecuada para atender al menos dos buques de gran tamaño sin interferencias y responder de manera más eficiente a las dinámicas del comercio internacional.

CONDICIONES TARIFARIAS Y COMPETENCIA REGIONAL

En el entorno regional, algunos puertos ofrecen esquemas tarifarios más flexibles o incentivos directos a las líneas navieras. En contraste, las condiciones tarifarias en Buenaventura presentan menor margen de ajuste, lo que puede dificultar la atracción de nuevos servicios en un mercado altamente competitivo.

INFRAESTRUCTURA VIAL Y ACCESIBILIDAD

La conectividad terrestre hacia el puerto continúa siendo un factor clave para su competitividad. Proyectos como la vía Mulaló – Loboguerrero, que permitirá reducir una hora de viaje al acortar 52 km de recorrido, y el corredor Buga – Buenaventura, con una disminución estimada de 40 minutos en los tiempos de desplazamiento. La construcción, culminación y operación puesta en operación de estas obras resulta clave para mejorar los tiempos logísticos, reducir costos de transporte y fortalecer la articulación del puerto con los principales centros productivos.

PROFUNDIZACIÓN DEL CANAL DE ACCESO

Las condiciones actuales del canal de acceso continúan representando un desafío para la operación de buques de mayor calado, considerando que en Buenaventura la profundidad alcanza los 13,5 metros en la zona exterior y 12,5 metros en la bahía interior en marea baja. En este sentido, el desarrollo del proyecto de dragado para la profundización de la bahía se mantiene como un elemento estratégico para mejorar la navegabilidad y permitir la atención de embarcaciones de mayor tamaño. Esta brecha se hace más evidente al compararse con otros puertos de la región, como Callao (16 metros), Posorja (16,5 metros) y Cartagena (15,5 metros), que disponen de condiciones más favorables para recibir naves de mayor capacidad. El avance en este tipo de intervenciones no solo ampliaría la capacidad operativa del puerto, sino que también contribuiría a fortalecer su posicionamiento competitivo, facilitando la atracción de nuevas rutas, mejorando la eficiencia en el comercio exterior y reduciendo los costos logísticos.

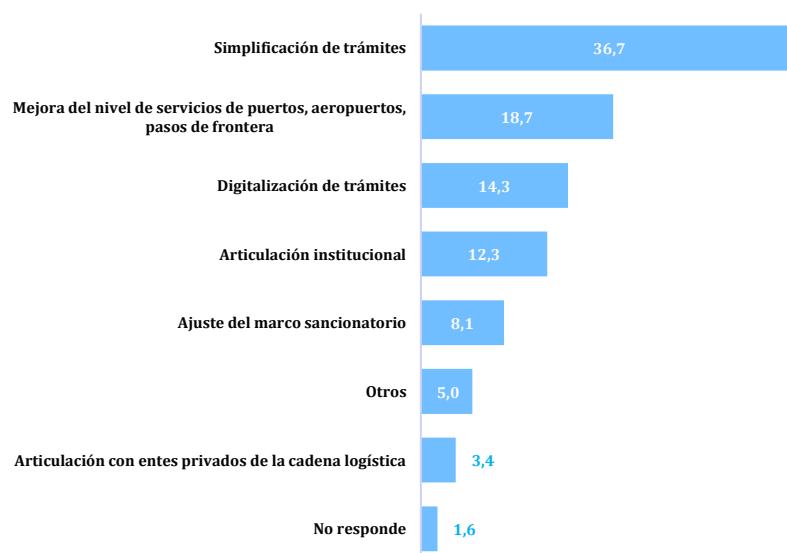
Anexos

Anexo 1. Comparativo de los países de América Latina por componente LPI 2023

País	LPI Puesto /139	Cambio frente 2018	LPI Puntaje/ 5,0	Subindicadores-puesto					
				Aduanas	Infraestructura	Envíos Internacionales	Competencia Logística	Puntualidad	Seguimiento y localización
Brasil	51	▲ 5	3,2	56	47	68	46	46	54
Panamá	57	▼ -19	3,1	47	44	47	61	55	72
Chile	61	▼ -27	3,0	47	63	85	57	65	65
Perú	61	▲ 22	3,0	74	80	47	81	55	41
Uruguay	61	▲ 24	3,0	56	68	85	57	65	49
Colombia	66	▼ -8	2,9	84	59	57	57	65	62
Costa Rica	66	▲ 7	2,9	59	68	75	65	65	72
Honduras	66	▲ 27	2,9	59	68	57	81	65	94
México	66	▼ -15	2,9	84	63	75	61	46	62
Argentina	73	▼ -12	2,8	65	63	85	81	76	72
El Salvador	79	▲ 22	2,7	90	118	91	81	65	72
Paraguay	79	▼ -5	2,7	90	80	85	92	87	80
R. Dominicana	88	▼ -1	2,6	74	68	111	92	76	105
Guatemala	88	▲ 37	2,6	101	89	75	81	117	87
Nicaragua	97	-	2,5	130	133	75	76	93	105
Bolivia	115	▲ 16	2,4	120	89	102	110	130	98
Venezuela	123	▲ 19	2,3	120	89	136	103	125	117
Cuba	133	▲ 13	2,2	130	118	133	127	117	105
Haití	135	▲ 18	2,1	120	137	121	136	125	133

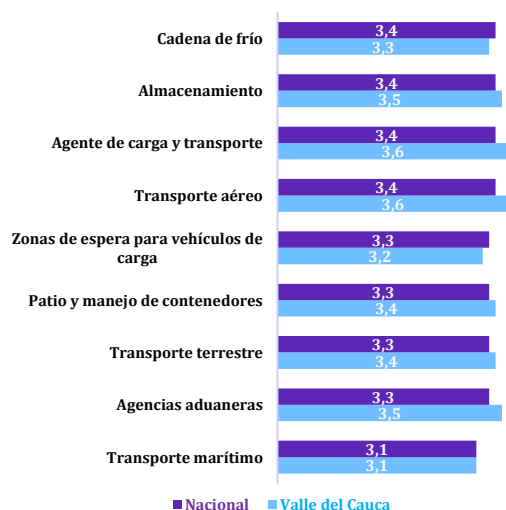
Fuente: Banco Mundial – Elaboración Cámara de Comercio de Cali

Anexo 2. Mayores desafíos para facilitar las operaciones de comercio exterior en el país 2024



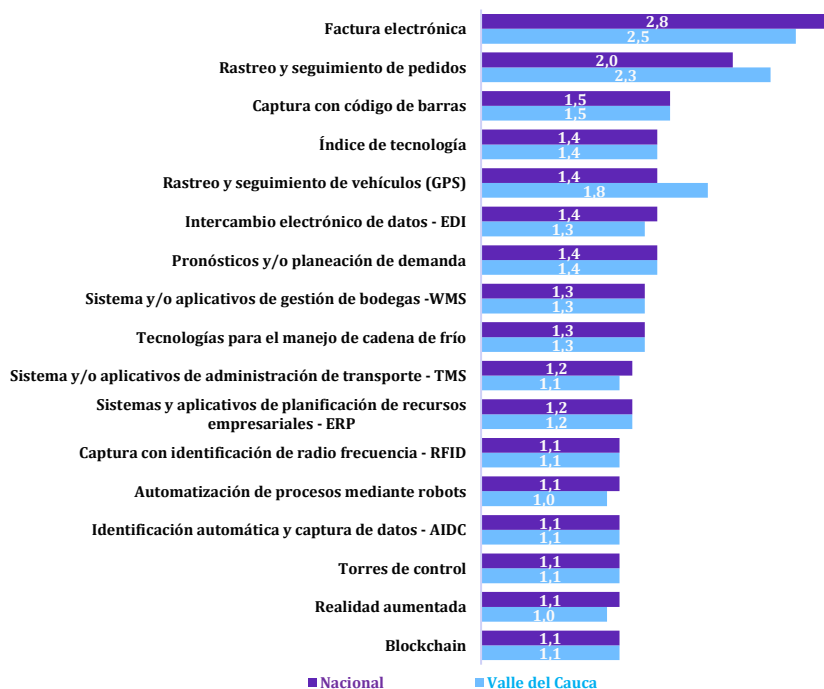
Fuente: DNP, ELN – Elaboración Cámara de Comercio de Cali

Anexo 3. Índice de calificación de la oferta de servicios logísticos 2024



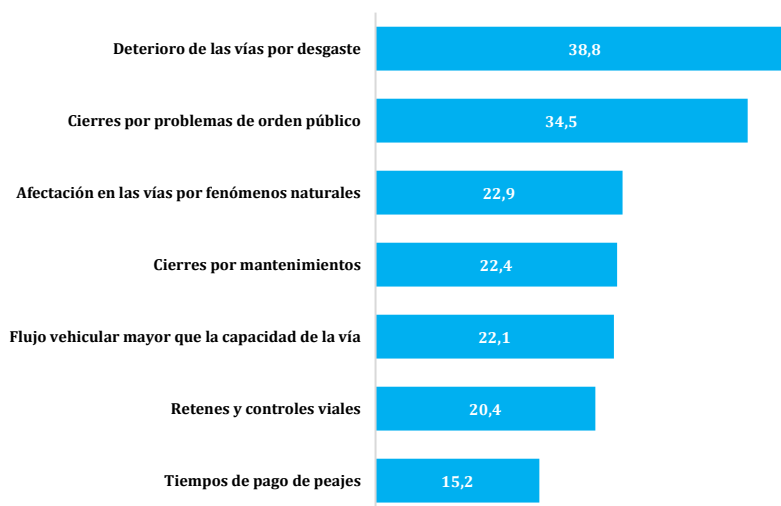
Fuente: DNP, ELN - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

Anexo 4. Índice de calificación del uso de las tecnologías en los procesos logísticos 2024



Fuente: DNP, ELN - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

Anexo 5. Problemas que afectan la disponibilidad de las vías en el Valle del Cauca 2024



Fuente: DNP, ELN - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

Anexo 6. Toneladas movilizadas por zona y tráfico portuario 2025

Zona portuaria	Exportación	Part. (%)	Importación	Part. (%)	Comercio exterior	Part. (%)	Cabotaje	Fluvial	Transbordo	Tránsito internacional	Movilizaciones a bordo	Transitoria	Total tráfico portuario	Part. (%) total
Z.P. Región Caribe	86.555.977	95,6	30.014.795	63,3	116.570.772	84,5	9.531.114	46.532	22.764.701	257.961	3	3.317	149.174.400	85,5
Cartagena	10.740.213	11,9	11.809.786	24,9	22.549.999	16,3	5.801.463	192	22.731.693	242.077	3	3	51.325.483	29,4
Ciénaga	27.689.948	30,6	0	0,0	27.689.948	20,1	0	0	0	0	0	0	27.689.999	15,9
G. Morrosquillo	23.379.856	25,8	1.391.677	2,9	24.771.533	18,0	0	0	0	0	0	0	24.771.580	14,2
Guajira	17.865.676	19,7	290.643	0,6	18.156.319	13,2	0	0	0	0	0	0	18.156.352	10,4
Santa Marta	2.133.689	2,4	8.174.369	17,2	10.308.058	7,5	2.855.381	0	6.753	227	0	0	13.170.446	7,5
Barranquilla	3.789.236	4,2	8.207.598	17,3	11.996.834	8,7	534.548	46.340	26.255	15.657	0	3.314	12.622.978	7,2
Turbo	952.860	1,1	72.983	0,2	1.025.843	0,7	114.415	0	0	0	0	0	1.140.260	0,7
San Andres	4.499	0,0	67.739	0,1	72.238	0,1	225.307	0	0	0	0	0	297.545	0,2
Z.P. Región Pacífico	4.014.265	4,4	17.365.910	36,6	21.380.175	15,5	372.788	0	1.360.487	0	0	0	23.113.507	13,2
Buenaventura	4.014.265	4,4	17.365.910	36,6	21.380.175	15,5	372.788	0	1.360.487	0	0	0	23.113.507	13,2
Tumaco	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Z.P. Río Magdalena	0	0,0	24.957	0,1	24.957	0,0	26.597	2.153.680	0	0	0	0	2.205.234	1,3
Barrancabermeja	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	1.621.564	0	0	0	0	1.621.564	0,9
Z.P. Río Magdalena	0	0,0	24.957	0,1	24.957	0,0	26.597	532.116	0	0	0	0	583.670	0,3
Total Toneladas	90.570.242	100,0	47.405.662	100,0	137.975.904	100,0	9.930.499	2.200.212	24.125.188	257.961	3	3.317	174.493.384	100,0

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte - Elaboración Cámara de Comercio de Cali

Anexo 7. Movimiento del comercio exterior por Buenaventura – 20 principales líneas navieras (2019-2024-2025)

Naviera	2019	2024	2025	Var. (%) 2025 Vs. 2019	Var. (%) 2025 Vs. 2024
CMA CGM / CIA GENERALE MARITIME (CGM)	619.209	1.703.684	1.833.596	196,1	7,6
MEDITERRANEAN SHIPPING CO S A (MSC)	1.213.701	1.401.072	1.708.375	40,8	21,9
MAERSK LINE / MAERSK SEA LAND / MAERSK LINE A S	612.433	1.576.239	1.703.308	178,1	8,1
HAPAG LLOYD AG	1.315.881	1.200.887	1.172.848	-10,9	-2,3
EVERGREEN MARINE CORP	554.948	596.037	974.986	75,7	63,6
OCEAN NETWORK EXPRESS - ONE	499.023	665.591	718.086	43,9	7,9
COSCO SHIPPING LINES CO LTD	364.933	467.551	662.430	81,5	41,7
WAN HAI LINES(SINGAPUR)PTE LTD	102.976	364.294	426.509	314,2	17,1
PACIFIC INTL LINES (PTE) LTD	95.936	197.719	372.854	288,7	88,6
NYK BULK Y PROJECTS CARRIERS	74.364	314.703	347.610	367,4	10,5
PACIFIC BASIN HANDYSIZE (HK) LTD	127.390	334.316	347.212	172,6	3,9
ZIM INTEGRATED SHIPPING SERVICES LTD	-	276.669	322.199	-	16,5
G2 OCEAN AS	106.357	269.336	276.739	160,2	2,7
ULTRATANK SHIPPING SA	-	136.324	241.057	-	76,8
LYNEX SHIPPING LIMITED	-	84.622	232.804	-	175,1
UGLAND MARINE SERVICES AS	-	52.800	209.186	-	296,2
CANPOTEX SHIPPING SERVICES LTD	32.241	139.673	203.963	532,6	46,0
FLEET SHIP MANAGEMET PTE LTD	-	75.620	181.298	-	139,7
NS UNITED KAIUN KAISHA LTD	-	60.517	133.258	-	120,2
MOL CHEMICAL TANKERS PTE LTD	-	134.393	132.322	-	-1,5
Total	16.233.408	17.345.620	19.491.116	20,1	12,4

Fuente: Sicex - Cálculos Cámara de Comercio de Cali

Anexo 8. Número de contenedores refrigerados* según actividad de comercio exterior y participación por zonas portuarias 2025

Zona portuaria	Exportación	Part. (%)	Importación	Part.(%)	Comercio exterior	Part. (%)
Buenaventura	422	4,5	9.972	59,5	10.394	39,8
Cartagena	4.277	45,7	6.064	36,2	10.341	39,6
Santa Marta	4.477	47,8	525	3,1	5.002	19,1
Barranquilla	116	1,2	170	1,0	286	1,1
Otros	70	0,7	37	0,2	107	0,4
Total	9.362	100,0	16.768	100,0	26.130	100,0

Fuente: Sicex - Cálculos Cámara de Comercio de Cali
*Contenedores a 20 y 40 pies



Accede a información de gran valor para la **toma de decisiones empresariales**



Informes económicos



Encuestas empresariales



Visores interactivos



Presentaciones coyunturales

Conócela aquí:



Analítica
y Estudios
Competitivos


www.ccc.org.co