

PROSEGUR RESEARCH

# Puertos de Colombia

2026



**PROSEGUR**  
SECURITY



01

**Resumen  
ejecutivo**

02

**El sistema  
portuario  
colombiano**

03

**Análisis de  
amenazas**

04

**Tendencias  
y desafíos**



# Resumen ejecutivo

# 01





Colombia constituye una bisagra hemisférica que integra los circuitos de redistribución del Atlántico con las rutas de intercambio directo del Pacífico. Esta dualidad geográfica permite al sistema portuario operar simultáneamente como un centro de transbordo global y como puerta de entrada para las cadenas de suministro regionales. La ubicación estratégica define una relevancia funcional como **punto de convergencia** dentro de las líneas comerciales este-oeste.

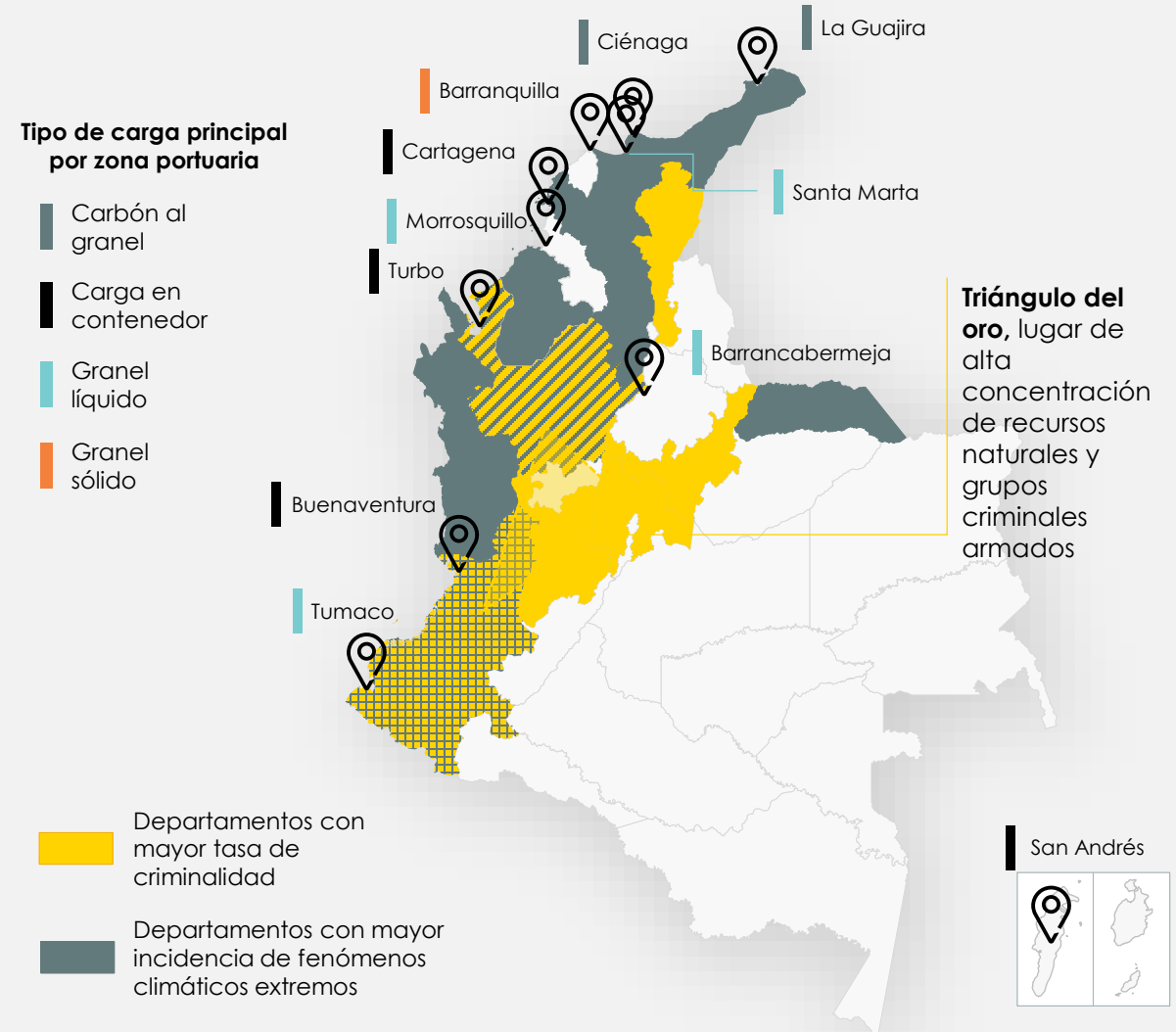
Por su parte, la estructura operativa del sistema portuario refleja una **asimetría económica entre la exportación de recursos energéticos y la importación de manufacturas e insumos esenciales**.

Atendiendo a su carácter estratégico, el **sistema enfrenta el impacto sistémico de amenazas propias de ámbitos superpuestos:**

- ▲ **Político-económico:** amenazas vinculadas con las tensiones geopolíticas y económicas que restringen la inversión e inhiben el cumplimiento de las metas estratégicas impuestas
- ▲ **Social:** amenazas asociadas al impacto de la conflictividad social, que generan interrupciones operativas y daños reputacionales altos
- ▲ **Seguridad física:** amenazas relacionadas con el impacto del crimen organizado armado, con afectación directa en la continuidad de negocio, la integridad de las personas y de la carga, debido a la introducción de sustancias ilícitas en los contenedores
- ▲ **Tecnológico:** amenazas cibernéticas que vulneran la confidencialidad de la información y la continuidad operacional del servicio, potenciando la vulnerabilidad de los sistemas vinculada con sus características
- ▲ **Del entorno:** amenazas derivadas de la variabilidad climática a la que están expuestos los puertos, así como de la operación con maquinaria pesada, impactando en la integridad de la infraestructura, el ecosistema costero y en la imagen de los puertos como proveedores de servicios

## Visión del sistema portuario y su seguridad

Fuente: Prosegur Research, 2026.





# El sistema portuario colombiano

# 02





# El transporte marítimo en Colombia

Atendiendo a su ubicación geográfica, **Colombia** se posiciona como **uno de los principales puntos de referencia en el entramado logístico y comercial de América Latina**; en particular, en relación con el transporte marítimo y fluvial, que moviliza alrededor del 90% de la carga comercial del país.

Para gestionar este volumen de mercancías, **Colombia dispone de una red portuaria que se extiende a lo largo de la costa del Caribe y del Pacífico**. La red de puertos de Colombia comprende 10 zonas portuarias marítimas.

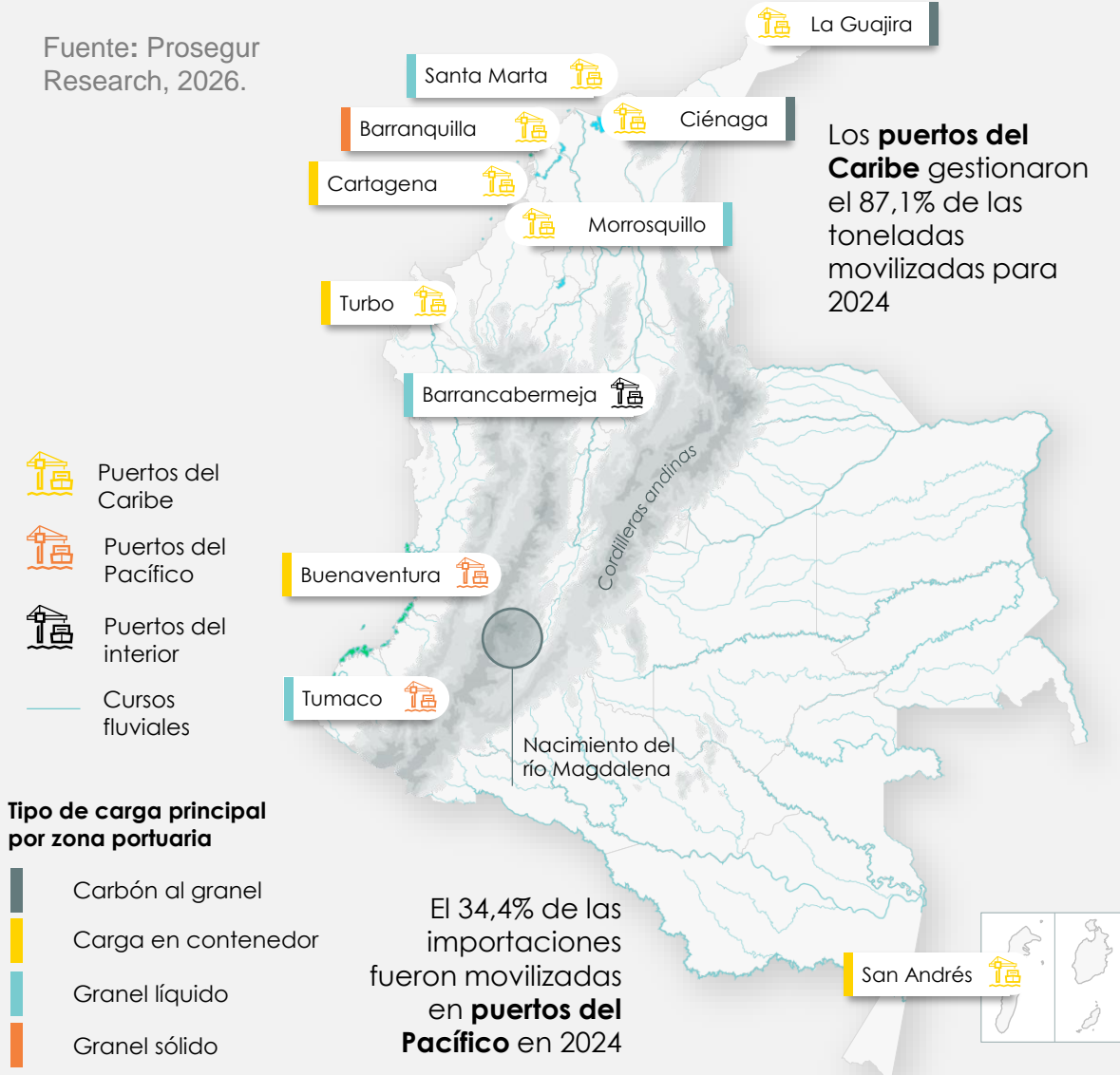
- ▲ **Cuenca del Caribe:** posee el mayor nivel de infraestructura, albergando ocho de las diez zonas portuarias (La Guajira, Ciénaga, Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Golfo del Morrosquillo, Urabá y San Andrés)
- ▲ **Cuenca del Pacífico:** alberga las dos zonas restantes (Buenaventura y Tumaco), siendo la principal ventana hacia los mercados asiáticos

Aparte de estas dos cuencas, se identifica la presencia de **dos zonas portuarias fluviales de interior**, siendo estas Barrancabermeja y la zona general del río Magdalena (a efectos estadísticos, se agruparán ambas zonas bajo el nombre de río Magdalena).

**Barranquilla es considerada un caso híbrido** (fluvio-marítimo) porque, aunque está sobre el río, recibe buques oceánicos internacionales, a diferencia de Barrancabermeja y el resto del río, que operan con barcazas fluviales.

## Ecosistema portuario de Colombia

Fuente: Prosegur Research, 2026.





El sistema portuario en Colombia se inserta en el **contexto del comercio marítimo regional en América**, continente que articula la conexión interoceánica y el flujo de materias primas globales.

El Canal de Panamá regula el tránsito entre el Atlántico y el Pacífico, permitiendo el paso de buques de gran calado y registrando una densidad de tráfico alta, similar a la del canal de la Mancha. Este nodo integra las rutas de suministro con los mercados internacionales, funcionando como un **centro de transbordo estratégico**.

**América exporta graneles y energía**, abasteciendo las cadenas de valor globales. La relocalización industrial aumenta el flujo de bienes intermedios en las terminales marítimas, consolidando corredores logísticos de alta densidad. Por consiguiente, la logística regional sostiene la continuidad de los procesos de manufactura y el suministro de insumos básicos, como el carbón y los graneles líquidos.

No obstante, prolifera la **introducción de activos ilícitos mediante la contaminación de contenedores** en las rutas comerciales. El crimen organizado mantiene una alta presencia en el comercio marítimo y los puertos de América, siendo una amenaza de alto impacto para la continuidad de negocio.

## El transporte marítimo en América

Fuente: Prosegur Research, con datos de [UNCTAD](#); [CEPAL](#); [BBC](#), 2026.

### Tráfico de narcóticos

- Origen de la producción
- Territorios de tránsito
- Destino de la mercancía
- Rutas marítimas de transporte

### Rutas marítimas comerciales

- Anillo de circunnavegación
- Otras rutas principales
- Rutas secundarias





En 2024, los puertos de Colombia gestionaron 180,57 millones de toneladas de carga, con una variación del 2,5% en positivo respecto a 2023. Del total, **el 87,1% de la carga fue movilizada por medio de la cuenca del Caribe**, en comparación con el 11,4% de la cuenca del Pacífico. El 1,5% de la carga restante fue movilizada en el río Magdalena.

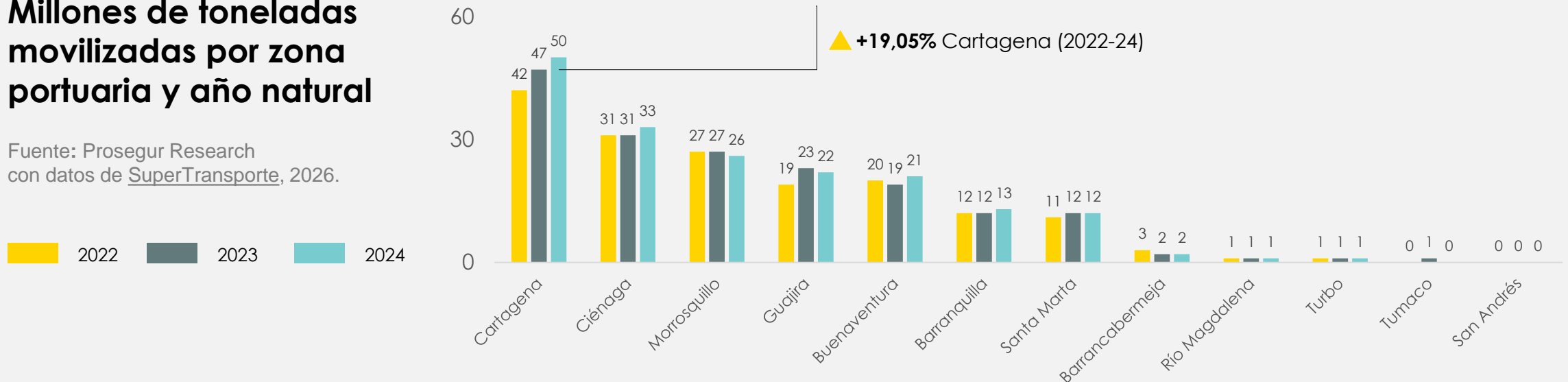
Las zonas portuarias del Caribe se encuentran altamente especializadas. Mientras Ciénaga y el Golfo de Morrosquillo funcionan como enclaves logísticos para la salida de *commodities* energéticos (donde predominan el carbón y el granel líquido), **Cartagena es el gran hub logístico multipropósito, dominando el segmento de contenedores con una participación del 66,4% de los TEUs nacionales** y capitalizando el auge del transbordo, que creció un 17% respecto a 2023.

El tráfico portuario en Colombia posee un **mercado componente internacional**; en 2024, el 81,06% de las toneladas movilizadas correspondieron con el comercio exterior, en procesos de importación (23,84%) y de exportación (57,22%). El tráfico portuario local registró para el mismo año un peso relativo menor. A modo de ejemplo, las actividades de cabotaje representaron el 4,86% de la carga movilizada.

Existe una **marcada división funcional del trabajo entre los litorales colombianos**. El Caribe actúa como la gran plataforma de salida, movilizando casi 99 millones de toneladas en exportaciones frente a 28 millones en importaciones, impulsada por la inercia de los corredores minero-energéticos de La Guajira y Ciénaga. En contraste, **el Pacífico funciona como nodo de abastecimiento** para el interior andino con un volumen de importación (14,7 millones de toneladas) que triplica su capacidad exportadora (4,4 millones).

## Millones de toneladas movilizadas por zona portuaria y año natural

Fuente: Prosegur Research con datos de [SuperTransporte](#), 2026.





## El sistema portuario en datos

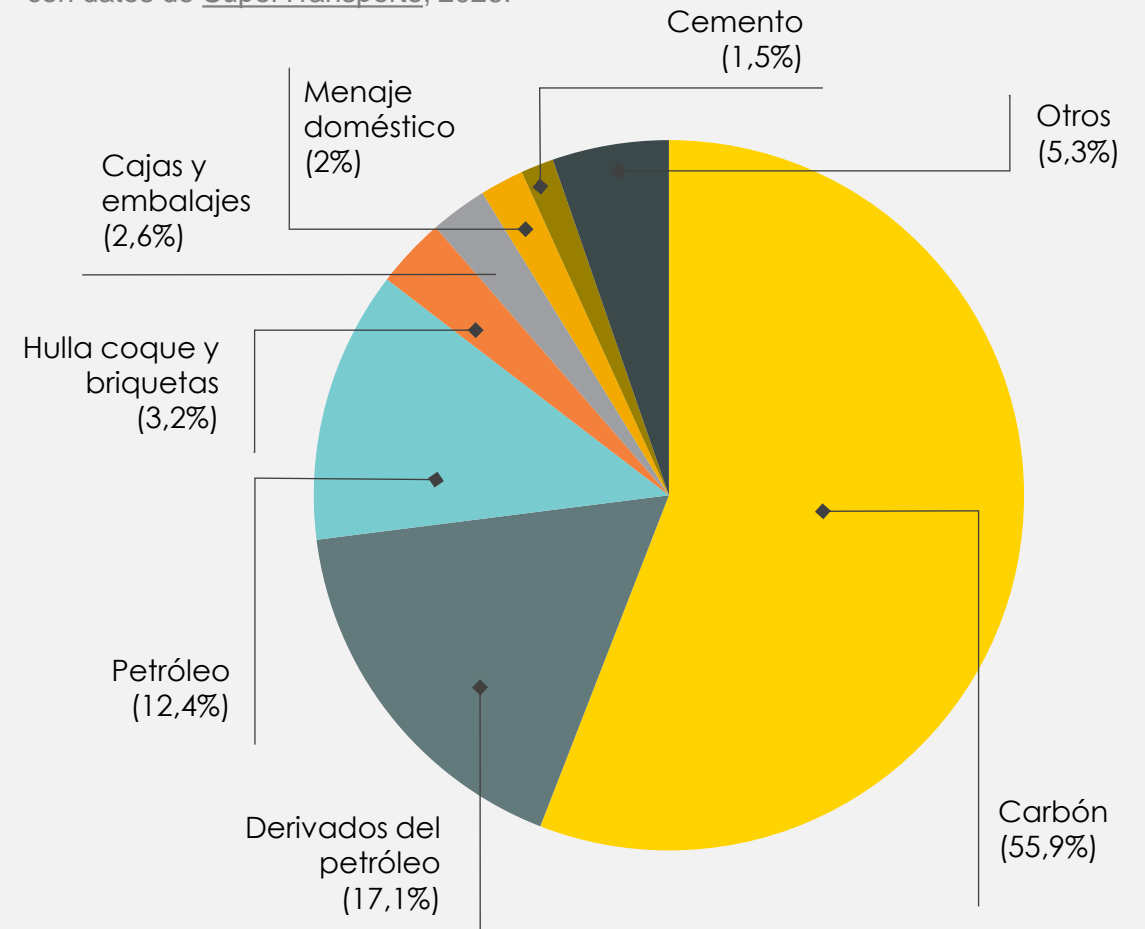
La composición de la carga movilizada por el sistema portuario nacional refleja una **estructura logística subordinada a la extracción de recursos minerales y energéticos**, donde el carbón constituye el material de mayor preponderancia con 59,7 millones de toneladas (33,1% del total). Este flujo de materia prima sólida determina la operatividad de las zonas portuarias de **Ciénaga** y **La Guajira**, que **funcionan como terminales de carga directa para la evacuación de recursos fósiles hacia el mercado transatlántico**, sin procesos de transformación industrial intermedia.

A este segmento se suman los 49,6 millones de toneladas de graneles líquidos, representados fundamentalmente por **petróleo crudo y sus derivados**, rubro que centraliza la actividad en el **Golfo de Morrosquillo** y que, en conjunto con el carbón, establece que el 60,6% de la capacidad instalada del país se destina exclusivamente a la movilización de *commodities* energéticos de baja complejidad.

En contraposición a la dinámica extractiva, **el movimiento de mercancías de alto valor agregado y bienes de capital se articula a través de la carga contenerizada, segmento liderado por Cartagena**, que al movilizar 50,15 millones de toneladas consolida su función como nodo de redistribución de manufacturas. Por su parte, la cuenca del Pacífico, a través de Buenaventura, gestiona el ingreso de insumos industriales, maquinaria y tecnología, materiales cuya procedencia mayoritaria del mercado asiático (China y Corea del Sur) sostiene la cadena de suministro del sector productivo nacional. La distribución de estos materiales importados hacia el interior del país evidencia una transformación en la matriz de transporte, corroborada por el incremento del 32,1% en la carga movilizada a través del río Magdalena, dato que señala una mayor penetración de graneles alimenticios y fertilizantes por vía fluvial para abastecer los centros de consumo andinos.

## Participación porcentual en la exportación portuaria por tipo de mercancía (2024)

Fuente: Prosecur Research  
con datos de [SuperTransporte](#), 2026.





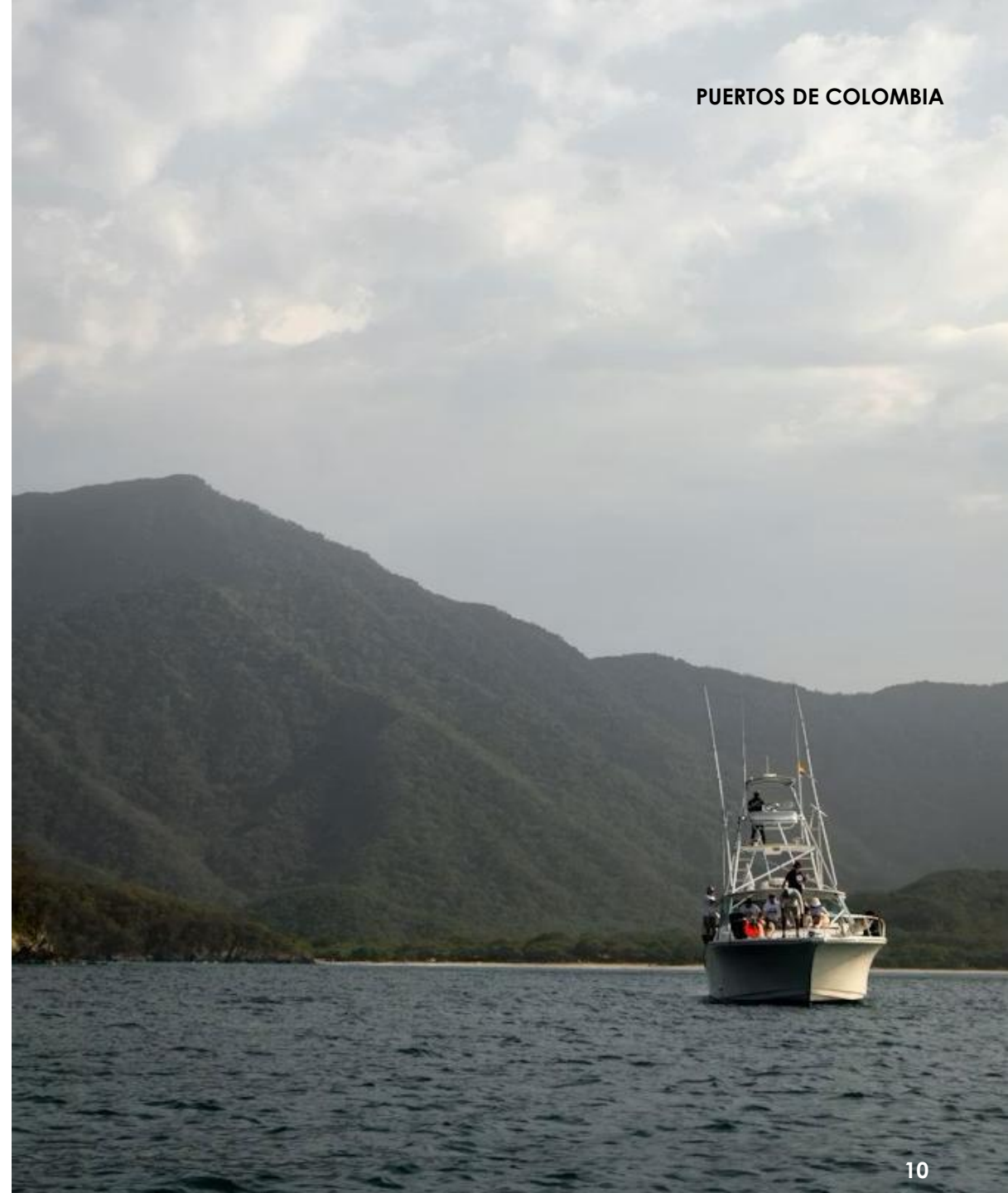
## Conexión portuaria e intermodalidad

La alta productividad operativa de los puertos colombianos, especialmente en la zona portuaria de Cartagena, se ve limitada por la infraestructura de conexión con los centros de consumo y producción, generando una desconexión estructural. **Esta asimetría provoca que la eficiencia ganada en los muelles se diluya durante la distribución terrestre desde o hacia el interior**, generando cuellos de botella que dan lugar a retrasos y al aumento de los costes operativos.

Según el diagnóstico del documento CONPES 4015, este fenómeno obedece a que **el crecimiento de la carga gestionada no se ha acompañado de una segregación física de los flujos en el transporte terrestre**. Al compartir la malla vial con el tráfico de los particulares, las mercancías quedan atrapadas en la congestión urbana habitual. Proyectos como la doble calzada Buga-Buenaventura buscan corregir esta falla mediante la creación de corredores dedicados que aislen el transporte de carga de la dinámica de movilidad local.

**La persistente dependencia del transporte de mercancías por carretera desde o hacia los puertos constituye una vulnerabilidad del sistema logístico colombiano** a la hora de gestionar la carga general. Sin embargo, esto no afecta a los graneles mineros, que poseen mayor resiliencia operativa al disponer de líneas férreas privadas, como la línea de Fenoco que conecta las minas del Cesar con las terminales de Ciénaga y Santa Marta, o el ferrocarril privado Cerrejón-Puerto Bolívar.

Finalmente, la ubicación geográfica del "Triángulo de Oro" (Bogotá, Medellín y Cali) impone una **barrera topográfica** que impacta directamente la estructura de costes operativos. El traslado de insumos desde la costa exige superar las cordilleras andinas, factor técnico que consolida al flete terrestre como el componente más costoso de la operación logística en Colombia.





# Análisis de amenazas

# 03





## Análisis de amenazas

En Colombia, **los puertos son considerados como infraestructuras estratégicas** en virtud de su función indispensable para el sostenimiento de la economía nacional y la continuidad de la cadena de suministro de servicios esenciales. Esta consideración se respalda por documentos de política pública como el Decreto 338 y análisis doctrinales de la Escuela Superior de Guerra, establece que cualquier interrupción en su operatividad generaría un impacto debilitante sobre la seguridad y la estabilidad del Estado.

En consecuencia, su régimen de protección exige la **implementación de estrategias de defensa integral que combinan el despliegue de capacidades físicas con protocolos avanzados de ciberseguridad y gestión de riesgos**, diseñados para garantizar la resiliencia de los activos frente al impacto de amenazas.

Dado su carácter estratégico, **la infraestructura portuaria se erige como una instalación vulnerable**, expuesta a la materialización de amenazas de carácter político-económico, social, tecnológico, del entorno y de seguridad física.

El nivel de seguridad de los puertos de Colombia está relacionado con la materialización de las amenazas analizadas en el siguiente apartado. Dicha materialización de amenazas supone un **riesgo para los medios materiales, los humanos y el espacio virtual que componen estas instalaciones**. Además, las interrupciones que puedan surgir en un puerto tienen un impacto directo sobre la localización en la que este se encuentre, así como sobre el sector logístico y, concretamente, la cadena de suministros global.

El **objetivo** principal del análisis consiste en ofrecer una **visión general de la situación de seguridad** del sistema portuario de Colombia, identificando el impacto sistémico de las amenazas sobre la operatividad de los puertos.

Para ello, **se toma como referencia el contexto de seguridad de Colombia** y las regiones donde se ubican los puertos, identificando aquellas amenazas características del territorio con potencial para impactar en el sistema portuario.

A su vez, se identifican las **amenazas comunes a las que están expuestos los puertos**, relacionadas con su operación y con la naturaleza logística de su actividad.



A continuación, **se analizan cada una de las amenazas que de manera directa e indirecta pueden impactar sobre la infraestructura portuaria y condicionar su actividad y su seguridad.** Se han considerado amenazas para el puerto todas aquellas que pueden incidir sobre alguno de los intereses a proteger de la infraestructura, a saber: personas (incluyendo empleados de todo tipo), infraestructuras (en referencia a las instalaciones en su totalidad), datos y continuidad de negocio.



## Político-económico

Las amenazas procedentes del ámbito político y económico afectan a las expectativas económicas y la reputación de la marca, disminuyendo su valor y generando pérdidas de inversión que obstaculizan el cumplimiento de la línea estratégica y comercial de la compañía.

### ▲ Conflictos interestatales e inversión directa

La infraestructura portuaria opera como un activo de valor dual donde la función logística comercial forma parte de la estrategia de seguridad nacional de Colombia. En consecuencia, **la planificación y desarrollo de los terminales marítimos mantienen una correlación directa con la orientación de la política exterior del Estado**, transformando los nodos logísticos en escenarios donde se materializa la competencia por la influencia regional. Esta dinámica subordina la autonomía en la gestión de activos críticos a la estabilidad de las relaciones diplomáticas, convirtiendo la atracción de inversión y la selección de socios tecnológicos y comerciales en vectores de influencia y alineamiento.

En la actualidad, la **administración estadounidense** lleva a cabo una estrategia geopolítica de proximidad en el denominado “hemisferio occidental”, basada en la **reducción de la cuota marginal de poder político y económico de actores como China o Rusia en América Latina** a través de la consolidación de activos estratégicos a nivel regional, como el sector energético, los corredores logísticos y la infraestructura portuaria y de telecomunicaciones.

Considerando lo expuesto, en los últimos meses se ha registrado un **aumento en la conflictividad política entre el actual presidente de Colombia, Gustavo Petro, y la administración de Estados Unidos.** Si bien el plano mediático se conduce a partir de la introducción de patrones de securitización por parte de Estados Unidos (como la lucha contra el narcotráfico y el terrorismo regional), **la conflictividad se fundamenta en el creciente alineamiento comercial de Colombia con competidores globales de Estados Unidos**, como China, que realiza inversiones en infraestructuras críticas y tecnología para consolidar su posicionamiento como socio estratégico de Colombia en el comercio y la cooperación.

Con el objetivo de inhibir la confrontación y eludir potenciales instrumentos económicos de coerción (como sanciones), es probable que Colombia sea favorable al establecimiento de **acuerdos comunes que, en la práctica, limiten la influencia de actores asiáticos en Colombia.**



En relación con el sistema portuario de Colombia, estos acuerdos pueden materializarse en distintos **mecanismos de control**, como el filtrado de inversiones extranjeras, restricciones a la infraestructura tecnológica crítica o el endurecimiento de certificaciones de seguridad y trazabilidad, con un **mayor impacto en los puertos del Pacífico**, debido a su estructura comercial y de inversión **donde la participación de países asiáticos es alta, en comparación con los puertos del Caribe**.

**En el corto plazo**, la limitación en el acceso de países como China posee un **impacto operacional medio y económico alto**, pudiendo dar lugar a la paralización de proyectos de expansión y dragado de profundidad, el incremento de costes de reconversión tecnológica o la ralentización de los tiempos de despacho por la implementación de protocolos de seguridad adicionales.

## ▲ Inseguridad jurídica

Los puertos de Colombia poseen un **nivel medio de inseguridad jurídica**. Aunque los contratos vigentes se respetan en el marco de un sistema legal estable, la proximidad del vencimiento de concesiones actuales potencia este hecho. El caso de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, con finalización contractual en 2034, ilustra cómo el reducido horizonte temporal restringe la capacidad para amortizar grandes proyectos de capital (CAPEX), llevando a los operadores a priorizar el mantenimiento básico sobre la expansión de infraestructura. Simultáneamente, la **variabilidad en los criterios de licenciamiento ambiental y la gestión de consultas previas** introduce costes sobrevenidos que alteran los modelos financieros, elevando la prima de riesgo exigida por el capital internacional.

La indefinición sobre las condiciones de reversión de activos al Estado y las futuras contraprestaciones motiva a las empresas a posponer la adquisición de equipamiento crítico de larga vida útil, como grúas Super Post-Panamax o sistemas de automatización de patios, lo que deriva en el envejecimiento progresivo de la infraestructura instalada. Esta situación abre la posibilidad de **limitar la capacidad operativa para atender buques de última generación** y estancar los índices de eficiencia logística frente a los estándares del comercio global. En este contexto, **la posición competitiva de Colombia contrasta con la reputación de otros mercados regionales** que ofrecen marcos de estabilidad basados en la invariabilidad tributaria y administrativa a largo plazo.

## Competitividad regional de los puertos del Pacífico

Fuente: Prosecur Research, 2026.





## ▲ Cadena de suministro

En la actualidad, la **reconfiguración de las cadenas de suministro** en la región responde a las restricciones de calado en el **Canal de Panamá**, provocadas por la variabilidad climática vinculada con la materialización de fenómenos climáticos extremos, como las sequías prolongadas, así como a la estrategia de **integración vertical** de las alianzas navieras, factores que alteran los patrones de navegación y la conectividad de Colombia.

La **limitación de profundidad en la vía interoceánica** obliga a las embarcaciones a realizar escalas técnicas no programadas en terminales del Caribe para descargar parte de la mercancía y reducir el peso antes del cruce; esta dinámica transforma al puerto en un nodo de "alivio de carga" forzoso, saturando la capacidad estática de los patios con contenedores en tránsito y **elevando la densidad de ocupación por encima de los niveles de planificación habituales**.

**Estas restricciones potencian la vulnerabilidad operativa de los puertos** regionales a la hora de gestionar el tráfico no esperado. No obstante, el desempeño logístico de los puertos colombianos del Caribe es muy alto (en especial, el desempeño del Cartagena), lo que permite capitalizar el flujo excedente y transformar las contingencias de la ruta interoceánica en una ventaja competitiva, consolidando a sus terminales como nodos de redistribución estratégica para las navieras que requieren ajustar sus calados.





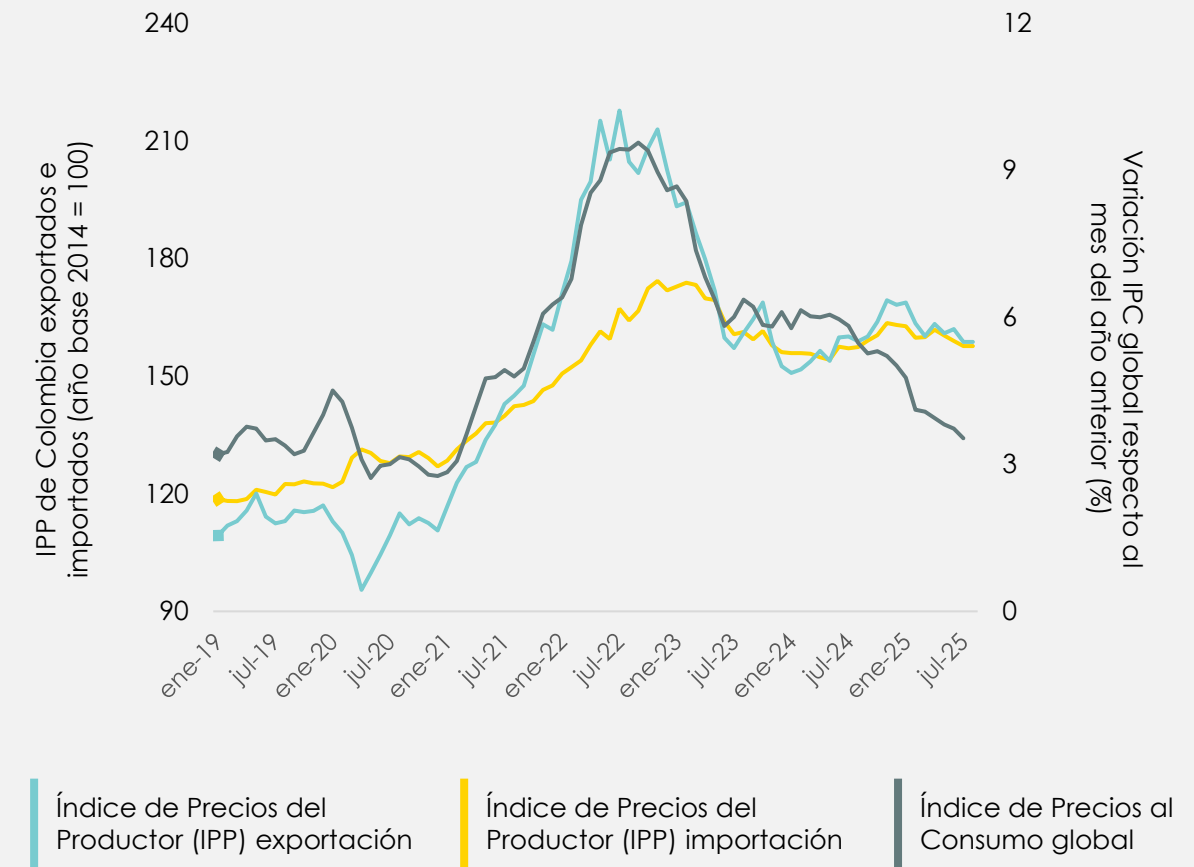
## ▲ Inflación

A un contexto de tensión política y logística se añade un entorno económico inflacionista que, reflejado en el Índice de Precios al Consumidor global (IPC), altera la estructura de costes de las terminales mediante el incremento del Índice de Precios al Productor (IPP) de importación. Este fenómeno provoca el encarecimiento de los precios de distintos activos, **afectando a cada puerto de forma variable dependiendo de sus características y especialización**. A modo de ejemplo, en **Cartagena y Buenaventura**, la adquisición de grúas Super Post-Panamax enfrenta sobrecostes que obligan a postergar la inversión tecnológica (CAPEX). Simultáneamente, la inflación energética impacta operaciones específicas: en **Santa Marta**, el alza eléctrica eleva el coste de conexión para carga refrigerada, de la que el puerto es especialista, mientras que, en **Barranquilla**, la dependencia del dragado permanente expone al sistema a la volatilidad del combustible marino, incrementando el gasto operativo (OPEX) necesario para mantener el calado.

El traslado de estos aumentos a las tarifas portuarias repercute directamente en el IPP de exportación, erosionando la competitividad de la oferta nacional en los mercados internacionales. **Al elevarse el coste de salida, mercancías como el carbón o los graneles agrícolas pierden atractivo frente a competidores regionales** que operan en entornos de menor presión inflacionaria o con infraestructuras de aguas profundas que no requieren intervenciones hidráulicas, como puertos en Ecuador y Perú. La transmisión de la inflación hacia los productos extractivos potencia la vulnerabilidad comercial de los puertos, en el marco de su dependencia económica de la exportación de carbón y graneles líquidos al exterior.

## Inflación cruzada Colombia-global (2019-2025)

Fuente: Prosecur Research con datos de [Fondo Monetario Internacional](#); [Departamento Administrativo Nacional de Estadística](#), 2026.





## Social

Las amenazas procedentes del ámbito social se caracterizan por la posibilidad de generar climas de descontento, polarización, incertidumbre o conflictividad por parte de la ciudadanía ante organizaciones públicas o privadas.

### ▲ Activismo social

El activismo social constituye una estrategia de presión por parte de las **comunidades locales** colombianas que, organizadas en estructuras como el Comité del Paro Cívico en Buenaventura, **instrumentalizan la vulnerabilidad de los accesos portuarios para forzar negociaciones con el Estado sobre demandas de servicios públicos e infraestructura**, ajenas a la actividad logística de los puertos. Las protestas se materializan en manifestaciones, en las que es probable la formación de barricadas humanas y con vehículos para dar lugar al bloqueo físico de corredores estratégicos que conectan los puertos con vías terrestres, como el sector de "El Piñal", único punto de conexión terrestre del puerto de Buenaventura. Si bien las protestas suelen desarrollarse de forma pacífica, no se descarta la materialización de disturbios violentos entre los manifestantes y las fuerzas del orden destinadas en el lugar de la protesta. En el marco de las negociaciones, **los bloqueos se extienden durante días, inmovilizando la carga y aislando el flujo de mercancías y personas hacia el interior del país.**

En el Caribe, la operatividad de la cadena extractiva enfrenta interrupciones debido a la acción de comunidades indígenas, específicamente la **Nación Wayuu**, que dan lugar a **bloqueos de líneas férreas que conectan explotaciones mineras con los puertos del territorio.**

Los bloqueos, motivados por exigencias de acceso al agua, empleo y compensaciones ambientales, se caracterizan por la **ocupación de las vías del tren y la proliferación de actos vandálicos**, impidiendo el transporte de carbón hacia los buques de exportación; a diferencia de los paros cívicos urbanos, estos bloqueos **son intermitentes, con duraciones que oscilan entre 48 horas y dos semanas**, fragmentando la continuidad operativa necesaria para cumplir con los cronogramas de embarque.

La interrupción de los flujos de transporte vinculados con la formación de bloqueos en las vías terrestres genera un **impacto financiero alto por la presencia de carga no movilizad**a, y provoca un represamiento de contenedores que satura la capacidad de almacenamiento de los patios, elevando los costes logísticos por estadías adicionales y obligando a las navieras a desviar buques hacia puertos alternos en la región para evitar la congestión. Además, la incertidumbre generada por la duración indefinida de las protestas deteriora la **reputación** de Colombia como nodo logístico, desincentivando el uso de sus puertos como centros de transbordo a largo plazo ante la imposibilidad de garantizar tiempos de tránsito estables.



## ▲ Activismo laboral

El **activismo laboral** se configura como una amenaza interna de alta latencia, estructurada en torno a la capacidad de movilización de organizaciones sindicales. La conflictividad en los puertos se deriva estructuralmente del modelo de contratación tercerizada implementado tras la del sector, lo que genera tensiones entre los operadores y la fuerza laboral gestionada a través de empresas privadas. Los trabajadores realizan **paros de actividad** y **tácticas de presión de bajo perfil, pero de alto impacto operativo**, tales como la convocatoria de asambleas informativas durante las ventanas de servicio.

Estas maniobras **ralentizan deliberadamente los ciclos de carga y descarga** (movimientos por hora/grúa) y aplican con rigurosidad los reglamentos de seguridad industrial para **dilatar los tiempos de operación**, forzando a las terminales a negociar bajo la presión operativa del represamiento de carga en los patios.

La incidencia de esta amenaza se concentra principalmente en la **zona portuaria de Buenaventura**, nodo que registra históricamente los índices más elevados de sindicalización y litigio laboral. En este escenario, la fricción entre la fuerza laboral y las sociedades portuarias impacta directamente en la competitividad de la cadena logística del Pacífico, dado que la incertidumbre sobre la disponibilidad efectiva de cuadrillas de estiba eleva el perfil de riesgo operativo para las líneas navieras internacionales.

La materialización de estas disputas genera **sobrecostos financieros por tiempos de espera** de los buques en fondeo y altera la planificación de las ventanas de atraque, lo que en situaciones de escalada del conflicto desincentiva la llegada de buques y favorece el desvío de carga hacia puertos vecinos con mayor estabilidad laboral.





## Seguridad física

Las amenazas de este tipo generan daños sobre activos tangibles o intangibles mediante actos físicos. En los puertos de Colombia, el crimen organizado constituye el principal driver, por lo que su erradicación constituye una prioridad política a nivel regional.

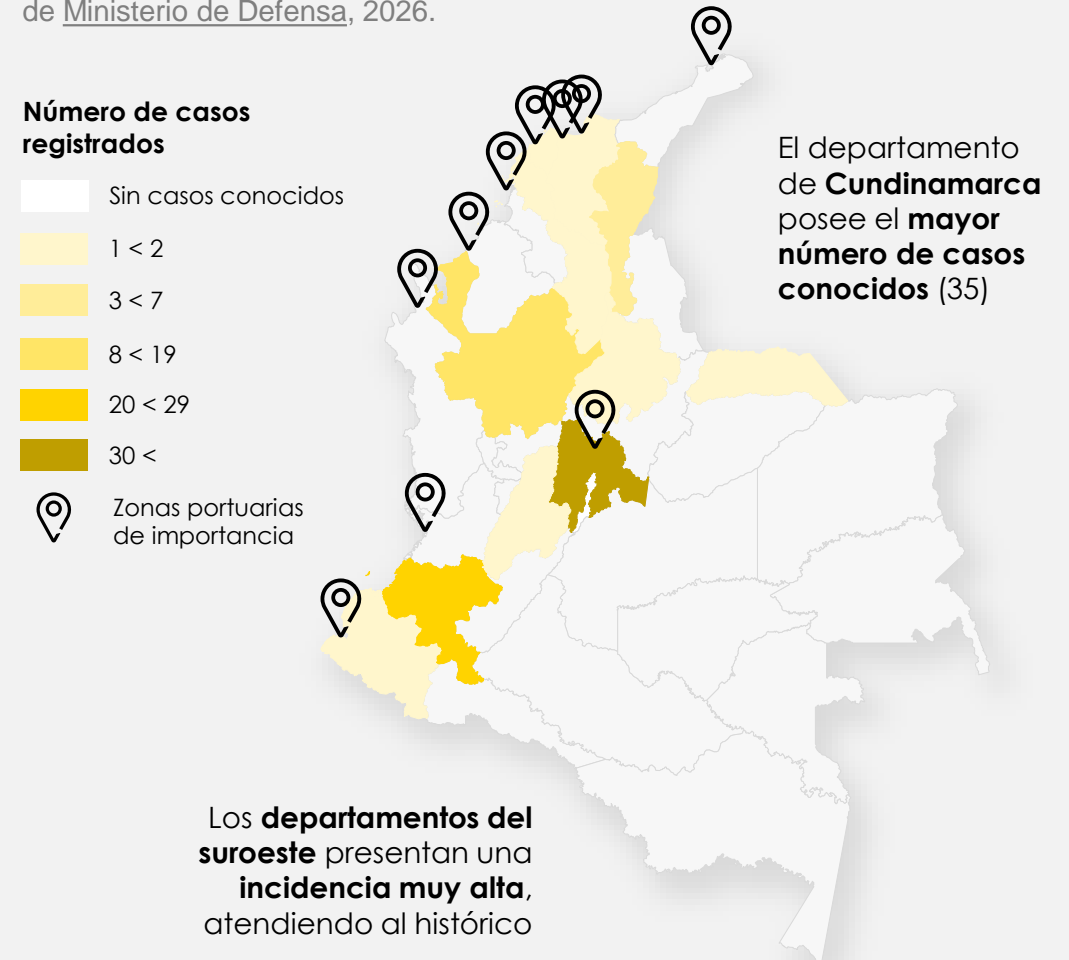
### ▲ Sustracción y ataque armado

La **piratería terrestre constituye el principal driver de la sustracción de mercancía procedente o dirigida hacia los puertos** durante la fase de transporte, proliferando en los departamentos donde se ubican las principales zonas portuarias del territorio. En particular, la piratería terrestre posee un **registro histórico muy activo en el suroeste del país**, actuando en corredores viales que conectan el centro de producción con el puerto de Buenaventura.

Grupos criminales como “Los del alto” y “Los barbudos” llevan a cabo **ataques armados en forma de asaltos y emboscadas** (como ejemplo, utilizando uniformes e insignias policiales falsas o fingiendo averías en vehículos) **utilizando unidades motorizadas para interceptar los vehículos de carga y armamento ligero para extorsionar al personal laboral**. Tras la toma de posesión del vehículo, sustraen la mercancía, que normalmente tiene un alto valor de reventa (como equipos informáticos). Es muy probable que las actividades se sustenten en la filtración de información desde los sistemas de gestión de las terminales, en el marco del **fraude interno**, permitiendo a las estructuras criminales identificar con precisión la tipología de la mercancía.

## Incidencia de la piratería terrestre por departamento (2025)

Fuente: Prosegur Research con datos de Ministerio de Defensa, 2026.





## ▲ Intrusión, fraude y estafa

En el interior de los recintos, la **intrusión física** en patios y zonas de aforo se orienta hacia la **contaminación de unidades de carga con activos ilícitos** por parte de grupos criminales. Estos vulneran los perímetros de seguridad para acceder a los contenedores estibados, empleando modalidades como la apertura y cierre no autorizado para introducir activos ilícitos. En este contexto, es muy probable que los grupos criminales cuenten con soporte del personal interno (*insider*) para cometer los actos de intrusión y contaminación de la carga sin ser detectados.

Esta vulneración de los perímetros físicos halla su complemento operativo en la ingeniería documental, una fase donde la figura del insider adquiere un rol vertebrador para sincronizar la manipulación de la carga con la materialización de **fraudes y estafas documentales**. La colaboración de personal interno permite articular la intrusión en los patios con operaciones complejas de fraude y estafa, tales como la suplantación de exportadores certificados y la falsificación de manifiestos de aduana. Gracias a este acceso privilegiado a los sistemas de gestión, las organizaciones criminales logran dotar de apariencia legal a los contenedores contaminados, transformando la burocracia del control fiscal en un mecanismo de encubrimiento que facilita la evasión de las autoridades y legitima el tránsito de los activos ilícitos a través de la cadena logística formal.

La contaminación de la carga compromete la integridad de la mercancía, exponiendo a las terminales a sanciones económicas por las autoridades competentes, así como a un **impacto reputacional alto**.

## ▲ Sabotaje

**Si bien no se han identificado casos** de sabotaje con impacto directo en el sistema portuario durante los últimos años, **Colombia alberga un registro histórico muy activo de sabotajes** vinculados con la actividad del ELN, las FARC y sus disidencias, como táctica de presión hacia el Estado, centrándose en la red de oleoductos nacional.

La reactivación de los sabotajes hacia oleoductos impactaría directamente en los puertos especializados en el movimiento de este activo y otros afines, como Morrosquillo, donde la interrupción del flujo de crudo por ductos como Caño Limón-Coveñas forzaría la suspensión inmediata de los embarques de exportación, activando cláusulas de fuerza mayor y generando la acumulación de buques tanque en fondeo.

Además de la infraestructura petrolífera, los sabotajes en Colombia también han abarcado otros tipos de infraestructura, incluyendo la red eléctrica, con afectaciones a torres de energía, y las vías de comunicación terrestre y fluvial, mediante la interrupción de puentes o la colocación de artefactos, lo cual, aunque no sea un ataque directo, puede generar un **impacto indirecto en la operatividad de los puertos al dificultar el transporte de mercancías hacia o desde las terminales portuarias**.



## ▲ Extorsión, secuestro y agresión

La **extorsión**, la **agresión** y el **secuestro** funcionan como instrumentos de control territorial y rentismo criminal ejercidos por grupos armados organizados que operan en el *hinterland* inmediato de los puertos.

La **extorsión presenta una incidencia alta en todo el territorio colombiano**, asociándose con la actividad de grupos criminales con control efectivo sobre el territorio que establecen zonas de influencia, o plazas, frente otras organizaciones delictivas. En zonas como Buenaventura y la región de Urabá, grupos como los Shottas y Espartanos imponen pagos extorsivos sistemáticos, conocidos como "vacunas", a los transportistas y operadores logísticos a cambio de permitir el tránsito seguro de las mercancías, bajo la amenaza de incineración de vehículos o atentados contra la integridad física de los conductores y trabajadores portuarios. La proliferación de las extorsiones inhibe la actividad comercial y logística en los lugares donde se asienta, desincentivando la oferta transportista relacionada con las terminales marítimas. Cuando los pagos no son realizados, los grupos criminales realizan **actos de agresión armada contra las personas y la propiedad**, con un impacto funcional alto en la vida de los trabajadores y los activos que amenaza directamente la continuidad de negocio.

En relación con los **secuestros**, las estructuras criminales ejecutan la interceptación de transportistas mediante retenes ilegales en los corredores logísticos para exigir rescates económicos por su liberación. Se registra una **alta incidencia en departamentos como Valle del Cauca, Norte de Santander y Cesar**, donde la retención de conductores paraliza el flujo de carga hacia los terminales. Los secuestros generan **disrupciones operativas** por la negativa del gremio a transitar por estas rutas, provocando el represamiento de mercancías en puerto.

Dinámicas del crimen organizado:

- 1 Contaminación de carga y narcotráfico**  
Los criminales aprovechan la proyección comercial de los puertos para contaminar contenedores y unidades de carga.
- 2 Captación de empleados portuarios**  
Corrupción de estibadores, inspectores o personal logístico para manipular sellos, desviar contenedores o filtrar información.
- 3 Economías paralelas**  
El fraude aduanero y el comercio ilícito se integran en redes que aprovechan las zonas francas portuarias para el lavado de activos.
- 4 Expansión de redes internacionales**  
Alta conexión entre mafias procedentes de distintas regiones, subrayando el carácter transnacional del crimen portuario.
- 5 Control territorial del hinterland**  
Dominio sobre las vías de acceso terrestre y zonas urbanas colindantes para gravar y asegurar el transporte de ilícitos.



## Tecnológico

Por su parte, las amenazas tecnológicas se caracterizan por la generación de interrupciones en la actividad asociadas al uso de la tecnología y la vulnerabilidad de los sistemas y estructuras.

### ▲ **Ciberataque, espionaje y vulnerabilidad de las infraestructuras**

La creciente actuación en el dominio digital y la utilización de sistemas tecnológicos potencia la **superficie de ataque, habilitando la materialización de amenazas procedentes de este ámbito**, como los **ataques cibernéticos** y el **espionaje**. Un factor de **vulnerabilidad de las infraestructuras** y terminales consiste en su interconexión técnica con actores institucionales externos, situación en la que el puerto absorbe por contagio los efectos de incidentes perpetrados contra otros eslabones críticos de la cadena logística sin ser el objetivo primario.

Como ejemplo, se identifican los casos de ataques de tipo *ransomware* contra el Invima en 2022 y el proveedor de infraestructura digital IFX Networks en 2023, los cuales inhabilitaron los aplicativos gubernamentales indispensables para la validación de certificados sanitarios y trámites aduaneros de exportación e importación. La infraestructura portuaria de nodos estratégicos como Buenaventura y Cartagena heredó el bloqueo administrativo de estas entidades, **frenando el flujo de salida de la carga y forzando la activación de contingencias manuales que disminuyeron drásticamente la velocidad del despacho aduanero**. El resultado físico de este fallo digital fue la acumulación progresiva de contenedores que saturaron la capacidad de conexiones eléctricas en los patios, elevando los costes logísticos por almacenamiento prolongado para los importadores.

Simultáneamente, **las organizaciones criminales con presencia en los puertos** dirigen sus intrusiones hacia los Sistemas Operativos de Terminal (TOS) y las Tecnologías de Operación (TO) con el propósito de espionaje, de manipular la trazabilidad de la carga y facilitar el tráfico ilícito. Grupos criminales modifican los perfiles de riesgo digital y los registros de inventario para validar la salida de mercancía contaminada bajo una apariencia de legalidad, preservando la funcionalidad operativa de la infraestructura para no levantar alertas. Esta modalidad de ataque abarca la intervención remota de los circuitos cerrados de televisión (CCTV) para crear ventanas de invisibilidad temporal durante el proceso de contaminación, así como la falsificación de documentos electrónicos de embarque y la alteración de los datos de peso en los sistemas de gestión para enmascarar la carga adicional.



## Del entorno

Por último, las amenazas procedentes del entorno se caracterizan por la posibilidad de afectación directa e indirecta a las infraestructuras, a los trabajadores y a la actividad de la empresa por la incidencia de eventos asociados al entorno en el que se asienta.

### ▲ Riesgos laborales, colapso de las estructuras y fallo en maquinaria

En términos probabilísticos, **la mayoría de los riesgos laborales en el sistema portuario correlacionan directamente con la integridad de las estructuras y de la maquinaria utilizadas en la operación** de las instalaciones. La exposición de estos activos a ambientes marinos corrosivos vinculados con la salinidad aumenta el desgaste de los materiales, hecho que potencia la vulnerabilidad de las grúas y los muelles, asociada con sus características. En este sentido, la falta de inversión en tareas de renovación y mantenimiento incrementa la probabilidad de fallos en estos activos, a razón de su obsolescencia.

En este contexto, **las maniobras de estiba y desestiba constituyen los procesos con mayor incidencia de siniestralidad**. La dinámica de estas operaciones, caracterizada por el izaje de cargas suspendidas y el tráfico simultáneo de vehículos de transferencia interna, configura un entorno de alto riesgo donde la interacción hombre-máquina incrementa la probabilidad de eventos como atrapamientos o colisiones.

Además, **la siniestralidad** en el sistema portuario abarca **eventos vinculados a la infraestructura de hidrocarburos y la navegación**. Los terminales fluviales y costeros enfrentan riesgos de rotura mayor de ductos y oleoductos submarinos, con impacto directo en afluentes y zonas terrestres adyacentes. La **operatividad marítima registra incidentes de colisión, encallamiento o naufragio de buques tanque y sistemas de transporte fluvial**, mientras que el descontrol de instalaciones industriales en ribera y el fallo en sistemas de carga convergen con accidentes de transporte terrestre y rotura de contenedores, configurando escenarios de **interrupción operativa y afectación ambiental en la interfaz puerto-ciudad**.

En 2022, en la zona portuaria de Barranquilla, un fallo en los sistemas de seguridad de la empresa Bravo Petroleum, ubicada en el muelle de Compas, provocó una explosión y posterior incendio en los tanques de combustible que se extendió durante varios días, causando la pérdida de infraestructura, el fallecimiento de un bombero y el cierre del canal.

La materialización de siniestros con vertidos contaminantes genera un **impacto directo sobre la biodiversidad marina y la salud de las comunidades costeras**. La dispersión de hidrocarburos compromete la **integridad de la fauna y flora**, mientras que la exposición a compuestos volátiles eleva el riesgo de intoxicación para la fuerza laboral y la población adyacente. Asimismo, la magnitud del daño ambiental impone la **clausura temporal de las instalaciones para labores de remediación**, provocando la inutilización prolongada de la infraestructura y la consecuente interrupción de los flujos logísticos. Atendiendo a estos impactos, este tipo de siniestros potencian la **conflictividad social y la movilización de grupos activistas ambientales y pequeños pescadores**, derivando en litigios y un daño reputacional alto.



## ▲ Fenómenos climáticos extremos y enfermedades

La exposición a **fenómenos climáticos extremos** y la incidencia de **enfermedades** tropicales representan amenazas sistémicas que comprometen la infraestructura física y la disponibilidad de la fuerza laboral operativa. La variabilidad climática, potenciada por los ciclos de El Niño y La Niña, altera los regímenes hidrológicos y de sedimentación en puertos como el de Barranquilla, obligando a la imposición de **restricciones de calado que impiden el ingreso de buques a plena carga** y fuerzan el desvío de naves hacia puertos alternos, afectando la competitividad de la terminal fluvial. Simultáneamente, la ubicación geográfica de los puertos en zonas de clima tropical húmedo expone a los estibadores y operarios a **brotos epidémicos de enfermedades transmitidas por vectores**, como el dengue o la malaria, lo que genera picos de absentismo laboral que reducen la eficiencia de las maniobras de carga y descarga, sumado al riesgo físico directo sobre la infraestructura portuaria derivado de la intensidad de los vendavales y marejadas ciclónicas en la costa del Caribe.

Por último, el ascenso del nivel medio del mar representa una amenaza física directa sobre la infraestructura portuaria, cuya materialización compromete la operatividad de las terminales situadas en cotas de baja elevación, especialmente en el litoral Caribe. En la **zona portuaria de Cartagena**, la exposición a este fenómeno, combinada con la intensificación de marejadas ciclónicas, genera episodios de inundación en patios de contenedores y zonas de almacenamiento que afectan la integridad de la maquinaria y la carga estibada. La erosión costera, derivada de la alteración en la dinámica del oleaje, socava la estabilidad de los cimientos de los muelles y las vías de acceso logístico, reduciendo la vida útil de los activos fijos. Esta presión ambiental obliga a la reingeniería de las instalaciones para recuperar el francobordo operativo y exige inversiones de capital en obras de defensa dura, sin las cuales se proyecta una disminución progresiva en la disponibilidad de los atraques y una **interrupción en la continuidad del servicio** por fallos en la infraestructura física.

## Impacto de los fenómenos climáticos extremos en Colombia (2024)

Fuente: Prosegur Research con datos de OCHA, 2026.

**+2M**

Personas afectadas

▲ 417% (2023-24)

**8,6k**

Eventos detectados

**73%**

De los eventos durante El Niño (diciembre-mayo)

El análisis identifica como crítica la **presión derivada de la actuación de estructuras del crimen organizado**, las cuales han diversificado sus mecanismos de interferencia para **instrumentalizar la infraestructura logística para obtener beneficios ilícitos**. A continuación, se detallan las principales líneas de influencia mediante las cuales estos actores vulneran la seguridad y operatividad de los terminales:

### ▲ Contaminación de la carga y narcotráfico

La modalidad de mayor impacto radica en la **introducción de activos ilícitos en unidades de carga**, aprovechando la conectividad marítima para el tráfico de estupefacientes. Las estructuras criminales vulneran los perímetros de seguridad en zonas de aforo para acceder a los contenedores, empleando técnicas de apertura no autorizada. Esta dinámica, concentrada en el corredor del Pacífico, expone a los operadores y exportadores a sanciones legales severas y a la pérdida de confianza de los mercados internacionales.

### ▲ Control territorial

En los corredores logísticos, grupos armados ejercen un dominio que les permite gravar el movimiento de mercancías. Mediante la imposición de pagos extorsivos a transportistas bajo amenaza de violencia, estructuras criminales condicionan la conectividad terrestre en nodos como Buenaventura. La incidencia de la **piratería terrestre y el secuestro** genera disrupciones operativas que paralizan el flujo de carga hacia las terminales y elevan los costos logísticos.

### ▲ Cooptación del personal y manipulación de sistemas

La sofisticación de la interferencia criminal se manifiesta en la convergencia entre la **cooptación del factor humano y la vulneración de los entornos digitales**. Las redes delictivas reclutan personal interno (*insiders*) para facilitar el fraude documental y la manipulación física, acciones que se sincronizan con intrusiones en los sistemas operativos de las terminales para alterar la trazabilidad de la carga. Esta articulación permite modificar perfiles de riesgo, falsificar manifiestos y neutralizar remotamente los circuitos de videovigilancia, generando ventanas de invisibilidad que validan la salida de contenedores contaminados bajo una apariencia de legalidad administrativa y digital, evadiendo así los protocolos de alerta temprana.

### ▲ Integración de economías paralelas

Las zonas portuarias son instrumentalizadas para la **consolidación de economías paralelas vinculadas al lavado de activos**. El fraude aduanero y el contrabando técnico se integran en redes que utilizan la infraestructura comercial para legitimar capitales ilícitos. Esta dinámica aprovecha el volumen de transacciones del comercio exterior para mezclar flujos financieros, convirtiendo al entorno portuario en un nodo estratégico para la estructura financiera del crimen organizado.



## Matriz de impacto sobre el sistema portuario colombiano

Fuente: Risk Intelligence, 2026.

CATEGORÍA	AMENAZA	NIVEL DE IMPACTO				TIPO DE DAÑO				
		NULO		INDIRECTO		DIRECTO		BAJO	MEDIO	ALTO
		Personas	Infraestructura	Datos	Continuidad de negocio	Económico	Operacional	Reputacional		
POLÍTICO-ECONÓMICO	Conflictos interestatales	NULO	DIRECTO	NULO	DIRECTO	MEDIO	BAJO	ALTO		
	Inseguridad jurídica	INDIRECTO			DIRECTO	MEDIO	ALTO	NULO		
	Cadena de suministro	NULO	DIRECTO	NULO	INDIRECTO	BAJO	ALTO	NULO		
	Inflación	INDIRECTO			INDIRECTO	ALTO	BAJO	NULO		
	Inversión directa	INDIRECTO		NULO	INDIRECTO	ALTO	MEDIO			
SOCIAL	Activismo social	NULO	INDIRECTO	NULO	INDIRECTO	BAJO	ALTO			
	Activismo laboral	DIRECTO				MEDIO	ALTO			
TECNOLÓGICO	Ciberataque	INDIRECTO		DIRECTO		ALTO				
	Espionaje	INDIRECTO		DIRECTO		BAJO	MEDIO			
	Vulnerabilidad de las infraestructuras	INDIRECTO		NULO	INDIRECTO	BAJO	ALTO	NULO		



CATEGORÍA	AMENAZA	NIVEL DE IMPACTO				TIPO DE DAÑO		
		NULO		INDIRECTO	DIRECTO	BAJO	MEDIO	ALTO
		Personas	Infraestructura	Datos	Continuidad de negocio	Económico	Operacional	Reputacional
SEGURIDAD FÍSICA	Sustracción							
	Agresión							
	Intrusión							
	Fraude / Estafa							
	Vandalismo							
	Sabotaje							
	Extorsión							
	Secuestro							
DEL ENTORNO	Fenómenos climáticos extremos							
	Enfermedades							
	Riesgos laborales							
	Fallo en maquinaria							
	Colapso de estructuras							



D

## DEBILIDADES

- ▲ Dependencia estructural de los volúmenes de carga respecto a la exportación de **productos extractivos** sujetos a la volatilidad energética
- ▲ **Ineficiencia en los procesos de evacuación terrestre** y desequilibrio de flujos en el Pacífico, encareciendo la logística importadora
- ▲ **Desconexión multimodal** severa entre los terminales marítimos y el interior por la contracción del transporte fluvial y de cabotaje

A

## AMENAZAS

- ▲ **Obsolescencia financiera de las infraestructuras monoproósito** del Caribe ante la aceleración global de los procesos de descarbonización y transición energética
- ▲ Persistencia de las actividades de **narcotráfico y contrabando** que incrementan los costes de seguridad y afectan a la reputación internacional
- ▲ **Pérdida de conectividad directa** en las rutas troncales si los puertos no se adaptan a los nuevos esquemas navieros

F

## FORTALEZAS

- ▲ **Posicionamiento consolidado en el Caribe** como un nodo estratégico de transbordo internacional y conexión logística para el comercio global
- ▲ **Infraestructura de alto rendimiento** en la costa norte para permitir la exportación eficiente de carbón y graneles
- ▲ **Eficiencia operativa alta** al lograr aumentar el volumen total de carga movilizada a pesar de la reducción en el arribo de buques

O

## OPORTUNIDADES

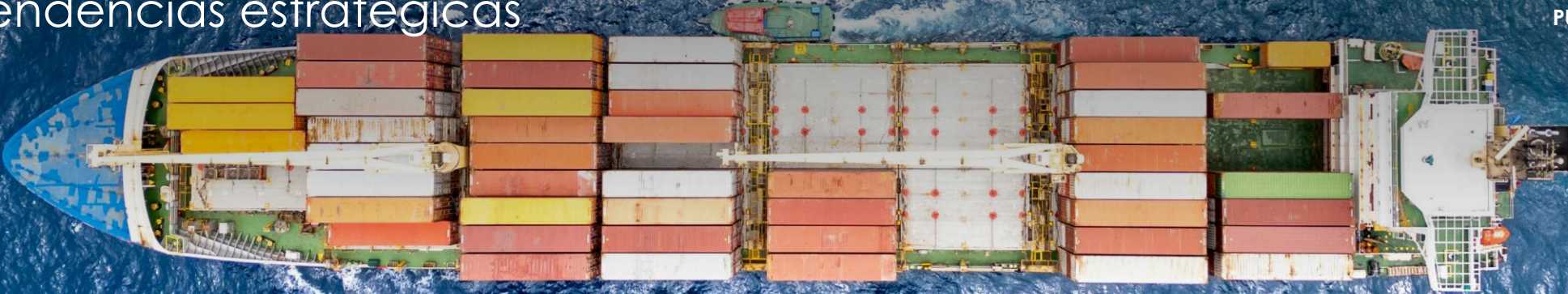
- ▲ **Captación de flujos adicionales** de transbordo derivados de la reconfiguración de las rutas y las nuevas alianzas de las navieras.
- ▲ **Implementación de tecnologías de digitalización y seguridad** avanzada para optimizar los tiempos de inspección y atraer mayor inversión extranjera.
- ▲ **Diversificación de la matriz exportadora** potenciando nichos dinámicos como el cemento y el café para reducir la vulnerabilidad minera.



# Tendencias y desafíos

# 04





## Nuevas alianzas

La **reestructuración de los grandes consorcios navieros mundiales** constituye un punto de inflexión estratégico que obliga al sistema portuario colombiano a blindar su posicionamiento en las rutas troncales del comercio marítimo. Esta reconfiguración del mercado, orientada hacia una mayor concentración de flujos en nodos de alta eficiencia operativa, expone a los terminales nacionales al riesgo de perder conectividad directa si no garantizan unos rendimientos técnicos de primer nivel. El desafío fundamental reside en **evitar el desvío de los buques de gran calado hacia otros enclaves competidores de la región**, lo que relegaría a Colombia a una función subsidiaria de alimentación e incrementaría los costes logísticos debido a la necesidad de transbordos adicionales. En este escenario, la competitividad exterior dependerá enteramente de la capacidad de los puertos para sincronizar sus infraestructuras con los nuevos esquemas de servicio, asegurando la permanencia del país como eslabón relevante en la cadena de suministro global.



## Alta competitividad



## Transición energética

La alta dependencia del sistema portuario respecto a la exportación de carbón e hidrocarburos, que constituyen más del 60% del volumen movilizado, enfrenta un riesgo estratégico ante la aceleración de la descarbonización global. La tendencia hacia la contracción de la demanda de combustibles fósiles a largo plazo plantea el desafío estructural de **reconvertir la vocación de los puertos monoproósito del Caribe**, actualmente optimizados para la extracción de rentas geológicas. Esta transición requiere planificar la **diversificación de la cartera de servicios hacia capacidades multipropósito**, la logística de nuevos vectores energéticos limpios o la consolidación agroindustrial, con el fin de **mitigar la exposición financiera ante la eventual obsolescencia de los activos de infraestructura dedicados exclusivamente a la industria extractiva**



## Diversificación funcional



## Trazabilidad y control

La **convergencia entre el narcotráfico y el contrabando de mercancías** impone una presión estructural sobre los puertos, exigiendo una reingeniería de seguridad que integre la **digitalización como eje articulador del control**. La tendencia hacia la automatización de procesos y el uso de tecnologías de inspección no intrusiva se consolida como la respuesta técnica para contrarrestar la sofisticación en el ocultamiento de ilícitos sin sacrificar la velocidad logística. El desafío radica en la **implementación de sistemas de análisis de riesgo basados en datos y trazabilidad digital** que permitan una coordinación interoperable entre autoridades, garantizando la desarticulación de redes criminales y la protección de la cadena de suministro, al tiempo que se blindan los ecosistemas digitales portuarios contra vulneraciones que puedan comprometer la integridad de la carga o la eficiencia operativa.

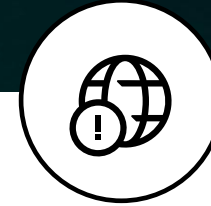


## Crimen digital



## Resiliencia portuaria

La **exposición física de los nodos portuarios al aumento progresivo del nivel del mar y a la intensificación de fenómenos climáticos extremos** constituye una amenaza latente para la operatividad y la vida útil de los activos marítimos. La tendencia hacia la erosión costera y las inundaciones recurrentes, visibles tanto en el litoral Caribe como en el Pacífico, plantea el desafío técnico y financiero de rediseñar muelles, patios y canales de acceso bajo criterios estrictos de resiliencia climática. Esta vulnerabilidad exige la incorporación ineludible de **estrategias de adaptación en la planificación a largo plazo para mitigar riesgos físicos** que comprometan la continuidad del comercio exterior, anticipando el impacto de disrupciones logísticas derivadas de la variabilidad climática y el deterioro acelerado de la interfaz tierra-mar.



## Vulnerabilidad operativa

La información contenida en este documento es de carácter estrictamente CONFIDENCIAL, de uso exclusivo de su(s) destinatario(s). Está prohibida la modificación, retransmisión, difusión, copia u otro uso de esta información por cualquier medio, por personas distintas al destinatario, sin que quepa ningún tipo de responsabilidad para éstas por el uso que de las mismas se pueda hacer por terceras personas no autorizadas expresamente. Prosegur no asume compromiso alguno de actualización o revisión de su contenido. En todo caso, el Grupo Prosegur se reserva el derecho para ejercitar cuantas acciones estimase pertinentes contra los responsables de la difusión o uso no autorizado.