

# Puertas al Desarrollo: Caracterización del Sector Logística y Transporte en el Atlántico

Fundesarrollo - Universidad del Norte



# **Puertas al Desarrollo: Caracterización del Sector Logística y Transporte en el Atlántico**

Informe elaborado por Fundesarrollo para la  
Universidad del Norte

Noviembre de 2024

## **Equipo Fundesarrollo**

Oriana Alvarez Vos  
Directora Ejecutiva Fundesarrollo

Valentina Anillo Yepes  
Coordinadora de investigaciones

Daniela Peña Oquendo  
Investigadora

## **Diagramado por:**

Esteban Ortiz Perez  
Asistente de comunicaciones

# Contenido

1. Introducción .....	4
2. El Sector logístico en Colombia .....	6
3. El Sector logístico en el Departamento del Atlántico .....	12
3.1 Contexto .....	12
3.2 La conectividad del Atlántico .....	16
3.2.1 Terrestre .....	16
3.2.2 Férrea .....	19
3.2.3 Aérea .....	20
3.2.4 Fluvial .....	22
3.2.5 Marítima .....	23
4. Comercio exterior del Atlántico .....	27
5. Conclusiones y recomendaciones .....	30
6. Bibliografía .....	32
7. Anexos .....	35

# 1. Introducción

En el contexto global, una de las principales capacidades que define la competitividad de un país es su sistema logístico. La logística se encarga de planear, implementar y controlar eficaz y efectivamente el flujo, almacenamiento de bienes o servicios, e información a lo largo de los diferentes eslabones de la cadena de suministro (Castellanos, 2015). Para que un sistema logístico sea eficiente, es fundamental contar con una infraestructura física adecuada, así como con servicios y procesos complementarios que aseguren un transporte ágil y eficaz de los productos. De esta manera, se evita que los costos logísticos representen un obstáculo para la competitividad nacional (Guasch, 2011).

En Colombia, los costos logísticos representan uno de los mayores desafíos para las operaciones comerciales, lo cual se refleja en que las exportaciones solo aportan el 17,8% del PIB. Según la más reciente Encuesta Nacional Logística del Departamento Nacional de Planeación (DNP), estos costos han aumentado, evidenciando un deterioro en el desempeño logístico del país. Esta tendencia es consistente con los resultados del Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial.

A pesar de que a nivel nacional se han logrado avances importantes en infraestructura, impulsados en gran medida por la implementación de asociaciones público-privadas (APP), persisten retos significativos que limitan el desarrollo logístico. Entre estos desafíos destacan la falta de una interconexión eficiente entre los distintos modos de transporte (terrestre, férreo, aéreo, fluvial y marítimo) y la adopción aún limitada de tecnologías avanzadas en la gestión logística.

Uno de los departamentos que se posiciona como un actor clave en la infraestructura logística de Colombia gracias a su ubicación estratégica en la región Caribe, es el Atlántico. Este territorio cuenta con una red que impulsa el comercio internacional y fortalece la conexión de mercados globales. Barranquilla, su capital, ha desempeñado un papel determinante en la exportación de bienes nacionales a lo largo de su trayectoria histórica.

Durante el siglo XIX, la ciudad vivió un importante desarrollo como puerto marítimo, especialmente tras la apertura del puerto de Sabanilla al comercio exterior en 1842. Posteriormente, la inauguración del ferrocarril Salgar-Barranquilla en 1871 consolidó su posición como el principal punto de acceso para las exportaciones colombianas (Meisel, 1987).

A lo largo del siglo XX, el territorio continuó evolucionando como centro logístico, destacándose en diversos ámbitos. En 1919, Barranquilla marcó un hito en el sector de la aviación con la inauguración del servicio de correo aéreo, lo que dio origen a la Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aéreos (SCATDA), precursora de la actual aerolínea Avianca (Meisel, 1987). Ya en la segunda mitad del siglo XX, en 1959, se fundó la primera Zona Franca de Colombia en la ciudad, la cual entró en funcionamiento el 5 de octubre de 1964 (Zambrano, 2021).

Si bien el Atlántico cuenta con una ubicación estratégica y una gran importancia histórica como centro logístico, enfrenta algunos desafíos estructurales que limitan su competitividad y potencial de desarrollo. El departamento posee una red vial significativa, en su mayoría conformada por vías secundarias y terciarias, pero el estado de muchas de estas es deficiente, lo que impacta negativamente en la conectividad regional y en los costos logísticos. Además, existen deficiencias en su infraestructura aeroportuaria –cuyo

crecimiento se ha visto estancado por problemas en las concesiones- y dificultades operativas en la Zona Portuaria de Barranquilla, debido a la baja profundidad de su canal de acceso y su limitada conectividad internacional. Estos factores dificultan su capacidad para competir con otros puertos de la región Caribe, como Cartagena.

El presente estudio tiene como objetivo realizar una caracterización del sector de logística y transporte del Departamento del Atlántico en 2023, analizando principalmente su infraestructura, los principales modos de transporte utilizados y los desafíos que enfrenta para mejorar su competitividad tanto a nivel regional como nacional. Para ello, se examinan las condiciones actuales de las redes viales, férreas, aéreas, fluviales y marítimas, así como la integración de estos modos de transporte en una cadena logística eficiente. A través de este análisis, el documento proporciona una visión integral sobre las fortalezas, debilidades y oportunidades del sector, ofreciendo recomendaciones estratégicas para mejorar la competitividad logística del Atlántico y fomentar su integración en las cadenas de valor globales.

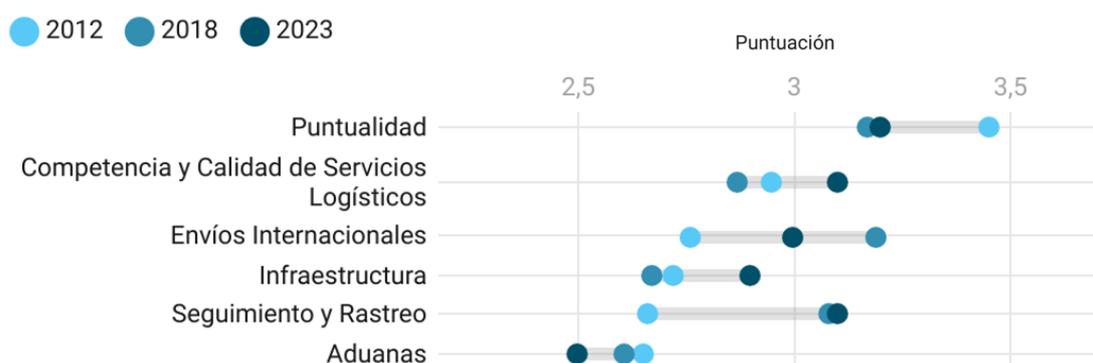
La estructura del documento es la siguiente: en la segunda sección se ofrece una visión general del sector logístico en Colombia. A continuación, se presenta un análisis detallado del sector logístico en el Departamento del Atlántico, donde se aborda el contexto local y las diversas modalidades de conectividad disponibles en el territorio. Seguidamente, se analiza el panorama del comercio exterior del departamento. Finalmente, se exponen las conclusiones y recomendaciones derivadas de los hallazgos del estudio.

## 2. El Sector logístico en Colombia

En 2023, el desempeño logístico de Colombia mostró una relativa estabilidad en comparación con 2018, al obtener una puntuación de 2,90 sobre 5 en el Índice de Desempeño Logístico (LPI) del Banco Mundial, ligeramente inferior a los 2,94 registrados en 2018. No obstante, durante este período, el país perdió posiciones en el ranking global, pasando del puesto 58 entre 160 países en 2018 al puesto 66 entre 138 países en 2023. Es importante destacar que 2018 marcó el mejor desempeño histórico de Colombia en el LPI desde que este indicador comenzó a calcularse en 2007.

El deterioro relativo observado entre 2018 y 2023 en la eficiencia logística de Colombia se debe principalmente a disminuciones en la facilidad para el envío internacional y a persistentes ineficiencias en los procedimientos aduaneros. No obstante, durante la última década, el país ha logrado avances significativos en aspectos como la competencia y calidad de los servicios logísticos, la infraestructura, y los sistemas de seguimiento y rastreo de mercancías (**Gráfico 1**).

**Gráfico 1.** Índice de desempeño logístico por componente, Colombia, 2012, 2018 y 2023

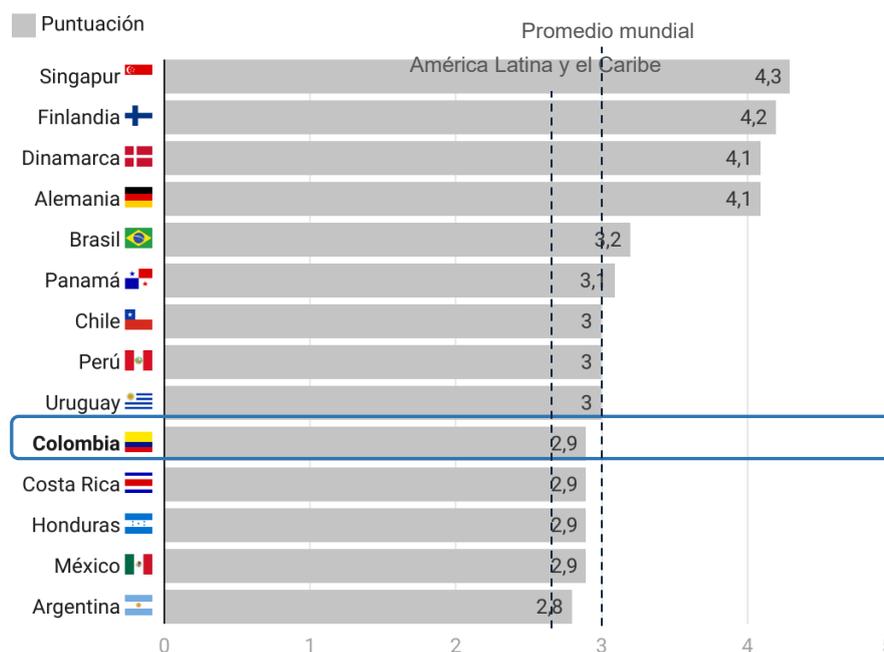


Fuente: Banco Mundial. Elaboración Fundesarrollo.

Al analizar los resultados del Índice de Desempeño Logístico (LPI) para Colombia en 2023 en comparación con otros países de América Latina, se observa que el país se posiciona por debajo de Brasil, Panamá, Chile, Perú y Uruguay, así como del promedio mundial (3). No obstante, Colombia comparte la misma puntuación general (2,9) con Costa Rica, Honduras y México, y se sitúa por encima de Argentina y del promedio regional para América Latina y el Caribe (2,7) (**Gráfico 2**).

En términos de los componentes del índice, Colombia muestra un desempeño destacado en los subindicadores de envíos internacionales e infraestructura en relación con Brasil, Chile y México. Asimismo, supera a Perú y México en competencia y calidad de los servicios logísticos.

**Gráfico 2. Índice de desempeño logístico, Colombia y principales países, 2023**



Fuente: Banco Mundial. Elaboración Fundesarrollo.

En Colombia, el DNP también mide el desempeño logístico del país a través de la Encuesta Nacional Logística. Entre los resultados más destacados de esta encuesta se encuentra el indicador de costo logístico como porcentaje de las ventas<sup>1</sup>, que permite evaluar el desempeño desde una perspectiva microeconómica. En 2022, este indicador se situó en 17,9%, superando en 5 puntos porcentuales (p.p.) la meta establecida en la Política Nacional Logística para dicho año (Consejo Nacional de Política Económica y Social, 2020).

Entre 2018 y 2020, el costo logístico mostró una tendencia decreciente, pasando del 15% en 2015 al 12,6% en 2020. Sin embargo, en 2022, este costo aumentó en 5,3 p.p., lo que significa que, por cada \$100 pesos en ventas, las empresas destinaron \$18 a procesos logísticos, en contraste con los \$15 registrados en 2015. Las pequeñas empresas enfrentan un mayor costo logístico relativo, equivalente a \$24 por cada \$100 de ventas, mientras que las grandes reportan un costo significativamente menor, de \$12 por cada \$100 de ventas, evidenciando las brechas en eficiencia logística entre diferentes tamaños empresariales.

En cuanto a la composición de los costos logísticos, el transporte constituye el rubro de mayor peso, representando el 35,9% del total en 2022 (**Gráfico 3**). De acuerdo con el DNP (2023), este porcentaje podría estar asociado a las dificultades en el transporte que se presentaron en el país durante 2021, como consecuencia de los efectos económicos y operativos derivados de la pandemia de COVID-19.

En este mismo informe, se identifica que los altos costos en transporte constituyen la principal barrera para la operación logística en el país, representando el 40,5% de las dificultades reportadas en 2022. Esto es seguido por la complejidad en la distribución

<sup>1</sup> Este se calcula como el promedio expandido del total de costos reportados por las empresas dividido por el total de las ventas (DNP, 2020). Las actividades logísticas que componen este costo se mencionan a continuación: transporte, almacenamiento, administración de inventarios, y otras actividades.

urbana, que alcanza un 32,0%, y los problemas derivados de robos, delincuencia y actividades criminales, que representan un 31,4%. Estas barreras reflejan los desafíos estructurales que enfrenta el sistema logístico colombiano para mejorar su competitividad y eficiencia.

**Gráfico 3.** Componentes del costo logístico, Colombia, 2022



Fuente: DNP - Encuesta Nacional Logística. Elaboración Fundesarrollo.

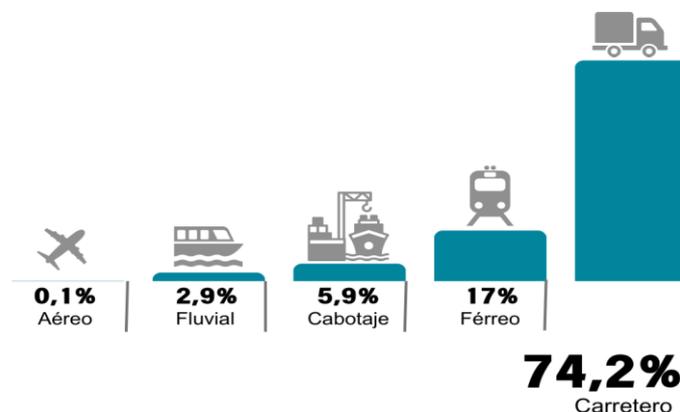
Los elevados costos logísticos en transporte pueden atribuirse, en gran medida, a la baja calidad de la infraestructura vial, particularmente en las carreteras, que son la principal vía para el traslado del 74,2% de la carga nacional (**Gráfico 4**). Durante el segundo semestre de 2023, el 32,2% de las vías de la red primaria del país, administrada por el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), se encontraba en estado regular, mientras que el 27,3% estaba en condiciones deficientes o muy deficientes. Esta problemática puede generar retrasos en las entregas, incrementando los costos operativos y afectando la competitividad de la cadena de suministro (Cardona et al., 2019).

La mala calidad de la infraestructura vial en el país puede explicarse, en gran medida, por los bajos niveles históricos de inversión en transporte, que han permanecido por debajo del 1% del PIB, salvo en el período de 2011 a 2014. Durante esos años, se registró un aumento significativo en la inversión, particularmente en la construcción de carreteras, gracias al mayor dinamismo económico y al incremento de las rentas petroleras (Ramírez et al., 2021). Fue en este periodo cuando se puso en marcha el programa de cuarta generación (4G), una ambiciosa iniciativa diseñada para modernizar la conectividad vial entre los principales núcleos económicos del país (Mejía y Delgado, 2020).

Es importante destacar que la escasa inversión en este ámbito se debe, en parte, a que el transporte es un rubro flexible dentro del presupuesto, susceptible a ajustes para equilibrar las finanzas públicas (Ramírez et al., 2021). Ante limitaciones presupuestarias, los gobiernos han recurrido a contratos y Asociaciones Público-Privadas (APP) para atraer inversión privada en la rehabilitación y construcción de infraestructura de transporte, la cual ha estado principalmente enfocada en las carreteras. No obstante, la participación del

sector privado también se ha extendido a otros sectores, como el ferroviario y el marítimo (Ramírez et al., 2021).

**Gráfico 4.** Proporción del movimiento de carga nacional por modos de transporte, Colombia, 2023



Fuente: Ministerio de Transporte, Aeronáutica Civil y Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI). Elaboración Fundesarrollo.

En cuanto a la infraestructura vial, desde la década de los noventa, se han impulsado cinco generaciones de concesiones para la construcción de carreteras en el país. Las tres primeras concesiones viales no fueron exitosas, pues la mayoría de las obras quedaron inconclusas (Ramírez et al., 2021). Por su parte, los proyectos de la cuarta generación a abril de 2024 tenían un avance del 80%<sup>2</sup>, en tanto que, los de la quinta generación aún se encuentran en etapa de construcción y pre-construcción.

Al igual que las tres primeras generaciones de concesiones viales, las del sistema férreo tampoco resultaron exitosas, a diferencia de las del sector portuario, donde el cambio en el modelo de operación portuaria de monopolio a concesión privada se tradujo en mayores inversiones y mejor infraestructura (Ramírez et al., 2021; Rojas y Ortiz, 2023).

En este sentido, las inversiones en infraestructura son esenciales para optimizar el desempeño logístico del país. Al mejorar las conexiones entre regiones y facilitar el acceso a mercados tanto nacionales como internacionales, se potencian la eficiencia en la cadena de suministro y la competitividad del comercio. En pro de esto, se han establecido en el país corredores logísticos de importancia estratégica<sup>3</sup>: Corredor Logístico Bogotá - Buenaventura - Ipiales, Corredor Logístico Cali - Medellín - Cartagena, Corredor Logístico Bogotá - Barranquilla, Corredor Logístico Bogotá - Cúcuta, Corredor Logístico Medellín - Bucaramanga, Corredor Logístico Bogotá - Yopal, y Corredor Logístico Bogotá - Puerto Asís (*Mapa 1*).

<sup>2</sup> <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11699/con-inversiones-totales-por-6353-billones-de-pesos-en-capex-y-una-ejecucion-del-80-avanzan-las-obras-4g-en-el-pais/#:~:text=El%20avance%20promedio%20de%20ejecuci%C3%B3n,proyectos%204G%20es%20del%2080%25>.

<sup>3</sup> Definidos en la Resolución 20223040002435 de 2022.

**Mapa 1.** Corredores logísticos de importancia estratégica de Colombia



Fuente: Ministerio de Transporte. Elaboración Fundesarrollo.

Estos corredores abarcan 450 municipios en 26 departamentos y facilitan el comercio mediante un enfoque multimodal, integrando transporte carretero, férreo, aéreo y fluvial. Permiten movilizar carga de comercio exterior e interno, conectando nodos de producción y consumo en áreas urbanas, suburbanas y rurales, y enlazando con infraestructuras regionales, nacionales e internacionales (Ministerio de Transporte, 2022a).

De acuerdo con Montañez et., al (2015), los ejes o corredores logísticos buscan: 1) reducir los tiempos de viaje y los costos asociados al transporte, almacenamiento e inventarios; 2) mejorar la conectividad e interoperabilidad entre los distintos modos de transporte; 3) facilitar un movimiento eficiente de carga y/o pasajeros, garantizando la confiabilidad del servicio en aspectos como la predictibilidad, seguridad y homogeneidad a lo largo del corredor; y 4) incrementar el valor agregado de los productos transportados.

Uno de los corredores con mayor importancia estratégica en el país es el corredor logístico Bogotá - Barranquilla (Ministerio de Transporte, 2022b). Según cifras del Ministerio de Transporte de 2023, por este corredor se moviliza el 21,1% de la carga nacional, superando a otros corredores que movilizan una proporción menor. Este corredor facilita el transporte de mercancías, tanto a nivel nacional como internacional, entre la capital y las principales zonas portuarias del Caribe colombiano. Además, permite el uso de diversos modos de transporte: por carretera a través de la Ruta del Sol, por ferrocarril mediante los corredores Atlántico, Central y de la Costa Caribe Nororiental, por vía fluvial a lo largo del río Magdalena, y por mar en puertos como Cartagena y Barranquilla, así como por aire en los aeropuertos de Bogotá, Barranquilla, Cartagena, Sincelejo y Santa Marta (Ministerio de Transporte, 2022b).

Esta conectividad terrestre, férrea, fluvial, y aérea entre Barranquilla y Bogotá, y en general con la zona centro del país, convierte a la ciudad y al Atlántico en una de las áreas más estratégicas de Colombia para dinamizar el comercio y facilitar el acceso a mercados nacionales e internacionales. Este entorno propicio abre las puertas a Barranquilla y al departamento para su establecimiento como hub logístico, aprovechando las economías de escala y accediendo a las oportunidades de los mercados internacionales, generando mayores volúmenes de exportación.

## 3. El Sector logístico en el Departamento del Atlántico<sup>4</sup>

### 3.1 Contexto

El Departamento del Atlántico constituye un eje económico estratégico para Colombia, desempeñando un rol fundamental en el comercio y la industria. En 2023, se posicionó como el sexto departamento con mayor contribución al Producto Interno Bruto (PIB) del país, representando el 4,5% del total nacional y generando el 5,6% del empleo. En el contexto de la región Caribe, su participación en el PIB alcanzó aproximadamente el 29%, consolidándose como el departamento con mayor peso económico en la región. Asimismo, ocupa el segundo lugar en términos de ingreso per cápita en el Caribe colombiano, con un promedio de \$15.948.678 pesos<sup>5</sup>. Estas cifras reflejan su relevancia como motor de desarrollo económico tanto a nivel regional como nacional.

Su economía se ha basado tradicionalmente en los sectores de la industria, el comercio, el transporte y el turismo. Cerca del 21,2% del valor agregado del departamento está concentrado en estas tres últimas actividades, en tanto que, el 15,2% se encuentra reunido en la industria manufacturera. Este sector industrial es de especial relevancia, ya que representa el 39,9% de la industria en la región Caribe y el 6,2% de la industria manufacturera nacional.

Entre 2019 y 2023, el Departamento del Atlántico experimentó un crecimiento promedio anual del PIB del 3,7%, superando en 0,8 p.p. el crecimiento promedio nacional. En 2021, se registró un repunte significativo, alcanzando un crecimiento del 12,2%, luego de la fuerte caída del 6,4% en 2020, provocada por la pandemia de COVID-19, que también elevó las tasas de desempleo y pobreza. Aunque el dinamismo económico fue moderado en 2023, los indicadores han mostrado avances importantes: el desempleo se mantuvo en un solo dígito (9,1%) y la pobreza monetaria ha disminuido, con 229.000 personas superando esta condición en comparación con el año anterior.

En términos de competitividad, el Atlántico ha mantenido una posición destacada en los últimos años en el ranking del Índice Departamental de Competitividad (IDC), elaborado por el Consejo Privado de Competitividad y la Universidad del Rosario. En 2024, ocupó el cuarto lugar, por detrás de Bogotá, D.C., Antioquia y Valle del Cauca, destacando, entre otros componentes del índice, en el subpilar de infraestructura vial, impulsado por el alto porcentaje de vías primarias en buen estado.

Respecto al pilar de entorno para los negocios, la dinámica empresarial también posiciona al Atlántico en el cuarto lugar por su elevada tasa de registro empresarial. De acuerdo con la Cámara de Comercio de Barranquilla (CCB), en 2023 se registraron 14.428 nuevas empresas, mientras que 6.685 empresas salieron del stock empresarial, lo que representa una disminución de las salidas del 21,9% en comparación con 2022. En total, el stock

---

<sup>4</sup> Algunas de las cifras que se mostrarán corresponden a la ciudad de Barranquilla y su área metropolitana.

<sup>5</sup> A precios constantes de 2015.

empresarial en 2023 alcanzó las 74.270 unidades productivas<sup>6</sup>, lo que implica un aumento de 1.562 empresas respecto a 2019, año previo a la pandemia.

En este contexto, el fortalecimiento del sector logístico y la modernización de la infraestructura de transporte son factores esenciales para impulsar la competitividad del Departamento del Atlántico. En 2023, las actividades vinculadas al Clúster de Logística, definido por la CCB, generaron el 6,6% de los empleos en el departamento, lo que equivale a un total de 84.748 trabajadores.

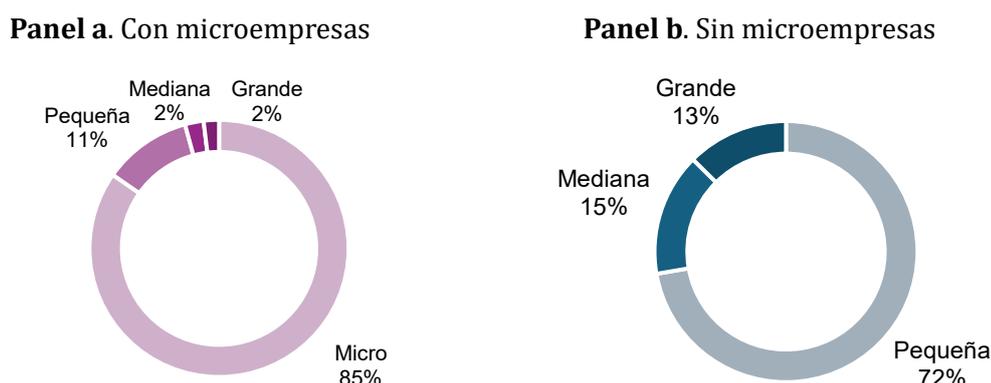
De acuerdo con la Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEIH), más de una tercera parte de los empleados del Clúster cuenta con formación superior: el 20,5% posee educación universitaria y el 16,1% educación técnica o tecnológica. Además, el 52,0% de los trabajadores son obreros o empleados en empresas privadas, mientras que un 45,2% se desempeña como trabajador por cuenta propia.

Sin embargo, uno de los principales retos del sector es la alta incidencia de informalidad laboral. Aproximadamente 6 de cada 10 trabajadores no cotizan al sistema de pensiones, lo que refleja un desafío estructural en la transición hacia empleos más formales y de mayor calidad dentro de las actividades logísticas.

En cuanto a la estructura empresarial, el Clúster Logística está compuesto por un total de 8.980 empresas, de las cuales el 85% corresponde a microempresas, el 11% a pequeñas empresas y solo el 4% a medianas y grandes empresas. Este panorama evidencia que la mayoría de los empleadores en el departamento pertenecen a categorías empresariales más vulnerables a las fluctuaciones de los ciclos económicos (Ibarra et al., 2021).

No obstante, al excluir las microempresas del análisis, las empresas medianas y grandes adquieren mayor relevancia, representando el 28% del total de empresas dentro del Clúster (**Gráfico 5**).

**Gráfico 5.** Número de empresas del Clúster Logística, según tamaño, Atlántico, 2023<sup>7</sup>



Fuente: Cámara de Comercio de Barranquilla – Registro Mercantil.  
Elaboración Fundesarrollo.

<sup>6</sup> Las cifras corresponden a la jurisdicción de la CCB que incluye el Departamento del Atlántico y seis municipios del Departamento del Magdalena.

<sup>7</sup> Se excluyen las empresas con estado: cancelado, disolución, no matrícula, liquidación obligatoria, inactiva, receso. Se consideran las actividades CIU definidas en el Clúster Logística de la Cámara de Comercio de Barranquilla.

En el año analizado, el stock empresarial del Clúster Logística del Atlántico estuvo concentrado en unidades pertenecientes al sector de construcción de otras obras de ingeniería civil, actividades de consultoría de gestión, y el transporte de carga por carretera. En conjunto, estas tres actividades económicas concentraron casi la mitad del tejido productivo del Clúster (**Tabla 1**).

**Tabla 1.** Número de empresas del sector logístico, según actividad económica, Atlántico, 2023<sup>8</sup>

Actividad económica	Número	Participación
Construcción de otras obras de ingeniería civil	1.811	20,2%
Actividades de consultoría de gestión	1.195	13,3%
Transporte de carga por carretera	1.086	12,1%
Otras actividades profesionales, científicas y técnicas n.c.p.	826	9,2%
Comercio al por mayor de materiales de construcción, artículos de ferretería, pinturas, productos de vidrio, equipo y materiales de fontanería y calefacción	794	8,8%
Otros*	3.268	36,4%

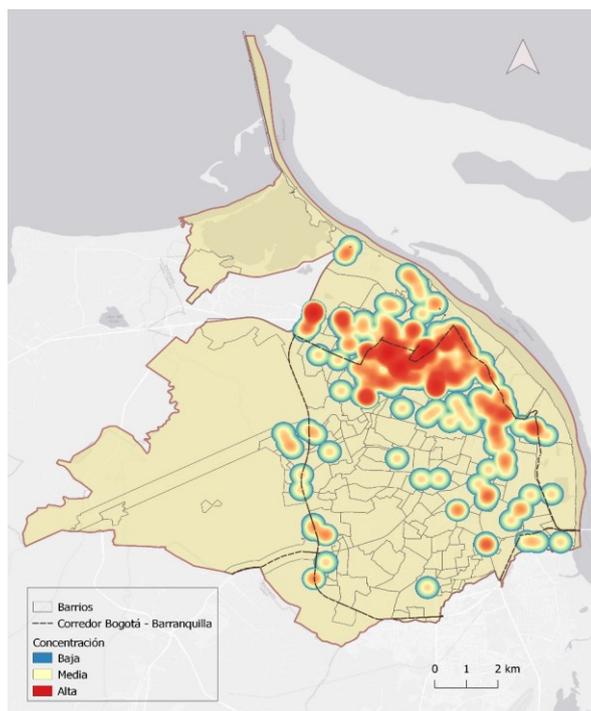
Fuente: Cámara de Comercio de Barranquilla – Registro Mercantil.  
Elaboración Fundesarrollo.

Barranquilla se consolida como el principal núcleo empresarial del Clúster Logística, concentrando 7.138 empresas en 2023, lo que representa el 79,5% del total. En términos de tamaño, la mayoría de las empresas en la ciudad son microempresas, las cuales constituyen el 82,9% del total, reflejando una fuerte presencia de negocios pequeños y emergentes en el ecosistema local. A continuación, las pequeñas empresas representan el 12,5%, mientras que las medianas y grandes empresas alcanzan un 2,6% y un 2%, respectivamente.

Dentro de estas últimas, las medianas y grandes empresas se distribuyen principalmente en dos áreas clave de Barranquilla: las localidades de Riomar y Norte - Centro Histórico (**Mapa 2**). Esta localización está estrechamente vinculada con la proximidad a las vías primarias de la ciudad, lo que facilita el acceso a las principales rutas de transporte y logística que conectan Barranquilla con otras zonas del país y con mercados internacionales.

<sup>8</sup> Nota: Para ver tabla completa, consultar **Anexo 2**.

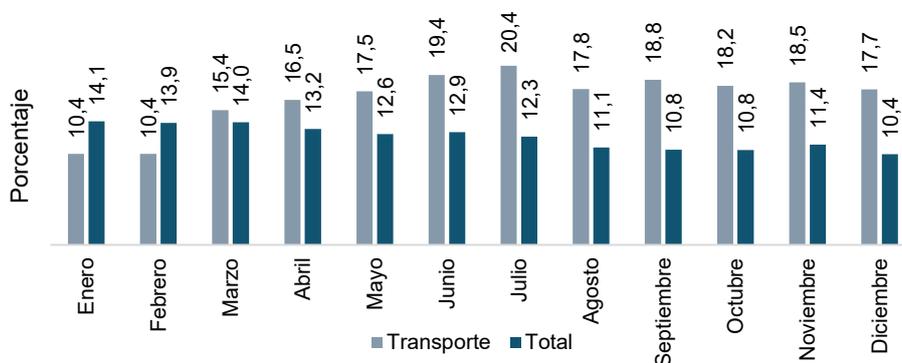
**Mapa 2.** Concentración de empresas grandes y medianas del sector logística, Atlántico, 2023



Fuente: Cámara de Comercio de Barranquilla – Registro Mercantil.  
Elaboración Fundesarrollo.

Es importante señalar que, durante 2023, el Clúster Logística experimentó impactos significativos debido a los fenómenos inflacionarios. Para diciembre de ese año, el nivel de precios de la división de gasto de transporte en Barranquilla A.M. registró un incremento anual del 17,7%, superando en 7,4 p.p. la variación observada en otras divisiones del gasto en Barranquilla A.M. (**Gráfico 6**). Esta variación en transporte fue superior a la registrada en 2022, cuando alcanzó un 9,5%.

**Gráfico 6.** Variación anual del IPC de las divisiones de gasto asociadas al Clúster Logística, Barranquilla A.M., 2023<sup>9</sup>



Fuente: DANE - IPC. Elaboración Fundesarrollo.

<sup>9</sup> Se considera la división de gasto de "Transporte".

## 3.2 La conectividad del Atlántico

### 3.2.1 Terrestre

El sistema nacional de carreteras abarca la totalidad de la red vial del país y se divide en tres segmentos: (1) la red primaria, bajo la responsabilidad del gobierno nacional; (2) la red secundaria, gestionada por los departamentos; y (3) la red terciaria, en su mayoría administrada por los municipios, aunque también recibe atención del gobierno nacional y de los departamentos en menor medida (Ministerio de Transporte, 2023).

Dentro de este sistema, las vías secundarias y terciarias representan la mayor parte de la extensión total de la red, con un 49,8% y un 30,4%, respectivamente, en 2023. Aunque la red primaria comprende una extensión más reducida de 17.994 km, es la que constituye los corredores logísticos del país, por lo que es crucial mantenerla en condiciones óptimas para garantizar la eficiencia del transporte y la conectividad entre las distintas regiones. De esta red, el 56,3% está bajo la administración del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y el 43,7% está a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) mediante contratos de concesión.

En el Departamento del Atlántico, las vías primarias son principalmente gestionadas por la ANI, cubriendo una longitud de 284,2 km en 2023. Por su parte, las vías administradas por INVIAS, durante el segundo semestre de ese mismo año, totalizaron 72,3 km, de los cuales el 59,1% son no pavimentadas, lo que posiciona al Atlántico como el departamento con el mayor porcentaje de vías en este estado. En contraste, las vías pavimentadas, que suman 29,6 km, se destacan por contar con un 89,7% de ellas en buen y muy buen estado, según lo reflejado en el IDC 2024.

Las vías secundarias, gestionadas por el departamento, suman un total de 606 km, de los cuales 340,8 km están pavimentados. En cuanto a la red terciaria, esta comprende 1.314,5 km de vías bajo la administración municipal y 356,3 km gestionadas directamente por el departamento, pero apenas el 16% de estas últimas se encuentra en buen estado (Gobernación del Atlántico, 2020). Ante esto, en 2024, la Gobernación del Atlántico puso en marcha el Plan Vial Departamental, un proyecto que incluye la intervención de 150 km de vías secundarias con una inversión de \$1 billón de pesos. Este plan tiene como objetivo mejorar la calidad de las vías en el departamento, contribuyendo al fortalecimiento de la competitividad y al impulso del comercio exterior<sup>10</sup>.

En 2021, la red concesionada en el departamento, gestionada por la ANI, registró un crecimiento del 40,8%, alcanzando los 445 km gracias al proyecto de Iniciativa Privada (IP) Autopistas del Caribe, que incluye el corredor de carga Cartagena-Barranquilla. No obstante, desde 2022 este proyecto ha estado en revisión por parte de la ANI debido a problemas de viabilidad financiera, asociados a la falta de cobro de peajes en los tramos de Turbaco y Arroyo de Piedra<sup>11</sup>. Este corredor hace parte de las concesiones viales de cuarta generación (4G) en el país, diseñadas para fortalecer la infraestructura vial en la región Caribe. En el caso del proyecto Autopistas del Caribe, se planteó la intervención de aproximadamente 253 kilómetros, junto con la construcción de una doble calzada entre

---

<sup>10</sup><https://www.atlantico.gov.co/index.php/noticias/prensa-infraestructura/24578-atlantico-el-de-mayor-conectividad-del-pais-con-150-km-de-vias-renovadas>

<sup>11</sup> <https://www.ani.gov.co/comunicado-la-opinion-publica-sobre-la-concesion-vial-autopistas-del-caribe>

Barranquilla y Cartagena, con una inversión estimada de \$2,33 billones para construcción (CAPEX) y \$4,42 billones para operación y mantenimiento (OPEX).

El proyecto incluye las vías alternas a la Transversal del Caribe, también conocida como Troncal del Caribe, la principal arteria vial de la región. Esta inicia en Turbo (Antioquia) y concluye en el corregimiento de Paraguachón (La Guajira) (Otero, 2011), y permite el acceso de Barranquilla a la Ruta del Sol (o Troncal del Magdalena), que conecta el centro del país con las principales ciudades portuarias del Caribe.

Sobre un tramo de la Troncal del Caribe, la ANI desarrolló el proyecto Cartagena-Barranquilla y la Circunvalar de la Prosperidad, cuyo objetivo fue mejorar y ampliar la infraestructura vial entre estas ciudades, así como el tramo entre Malambo y Las Flores. Actualmente, este proyecto, que también hace parte de las concesiones viales 4G, se encuentra en operación.

Adicionalmente, para fortalecer la conectividad entre los puertos de Barranquilla y Cartagena, el INVÍAS puso en marcha en 2020 la Vía de Conectividad al Puerto de Barranquilla - Carrera 38, contribuyendo al flujo eficiente de mercancías en la región<sup>12</sup>.

A su vez, dentro de la infraestructura vial del departamento, una de las obras más importantes es el nuevo Puente Laureano Gómez, ubicado sobre la Troncal del Caribe, el cual fue inaugurado en 2019 y construido para mejorar la navegabilidad por el río Magdalena. Este puente tiene una longitud de 3,2 km y un gálibo de 45 metros, en comparación con el antiguo puente cuya longitud llega a los 1.500 metros y tiene un gálibo de 16 metros. Este último se planea demoler debido a los problemas de navegación que representa para la ciudad y el departamento en términos de acceso río arriba a embarcaciones cuyas alturas superen la permitida por el puente (Otero, 2011). Ambas estructuras se encuentran ubicadas a 20 km, aproximadamente, de la desembocadura del río en Bocas de Ceniza.

La red vial mencionada, junto a ciertos tramos de la Troncal de Occidente (o vía Panamericana), donde la ANI también ha implementado proyectos 4G<sup>13</sup>, así como la transversal Carmen - Bosconia - Valledupar - Maicao - Puerto Bolívar, forman parte del corredor Bogotá - Barranquilla. Este corredor es uno de los más importantes del país y por él se movilizaron, en 2023, 43.512.476 toneladas de carga, según el Ministerio de Transporte. Destaca como el corredor con el mayor número de viajes (4.222.766) y vehículos (107.279), en el año en cuestión. No obstante, presenta un promedio de duración de viaje de 38 horas ubicándose por encima del corredor Cali - Medellín - Cartagena (37,6 horas) y el corredor Bucaramanga - Medellín (37,1 horas). Y un tiempo de cargue y descargue promedio superior a los demás corredores, exceptuando el corredor Bogotá - Yopal.

De acuerdo con el DANE, entre 2022 y 2023, los costos de transportar carga terrestre por este corredor mostraron un crecimiento menor. Esto se refleja en la reducción de la variación promedio del Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera (ICTC) que pasó de 9,6% en 2022 a 7,6% en 2023. Este descenso es notable si se considera que los

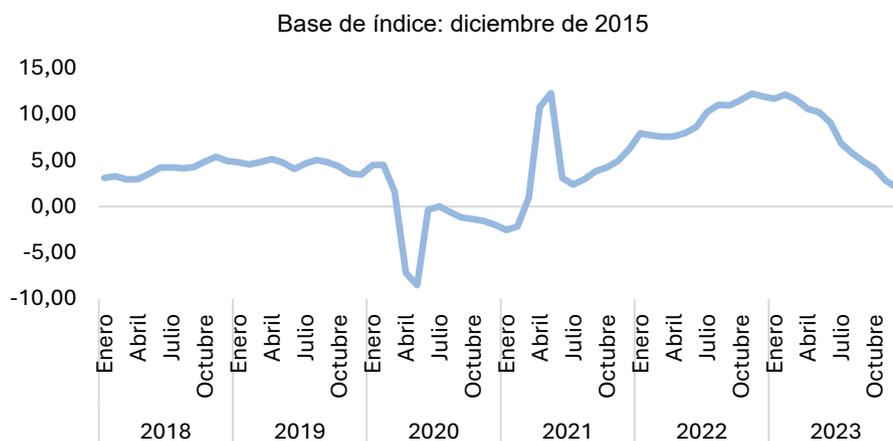
---

<sup>12</sup> De acuerdo con lo reportado por el Ministerio de Transporte.

<sup>13</sup> Puerta de Hierro - Palmar de Varela y Carreto - Cruz del Viso que afianza la integración regional entre los departamentos de Sucre, Bolívar y Atlántico, con las ciudades y puertos ubicados en Cartagena y Barranquilla.

costos alcanzaron su pico más alto en mayo de 2021 y noviembre de 2022, con un incremento del 12,3%, impulsado en parte por los elevados costos en peajes. Sin embargo, desde marzo de 2023, la variación del índice ha mostrado una tendencia a la baja (**Gráfico 7**).

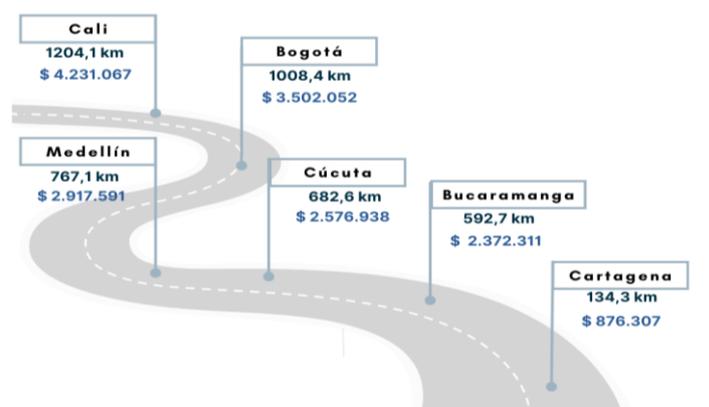
**Gráfico 7. Variación anual del ICTC, corredor Bogotá-Barranquilla, 2018-2023**



Fuente: DANE. Elaboración Fundesarrollo.

En cuanto a la movilización de carga desde Barranquilla, el principal destino en 2023 fue Bogotá, con un total de 522.601 toneladas transportadas, seguido de Cartagena, que recibió 494.687 toneladas. Los costos asociados al transporte de carga general<sup>14</sup> a estas ciudades fueron de \$3.502.052 pesos, y \$876.307 pesos, respectivamente. Es importante señalar que Cúcuta, desde donde se moviliza el 8,5% de la carga hacia Barranquilla, incurre en un costo de \$2.576.938 pesos para este trayecto. En comparación, el costo hacia otras ciudades principales como Cali y Medellín, ubicadas a 1.204 km y 767 km respectivamente, es notablemente más alto, alcanzando, en su orden, \$4.231.067 pesos y \$2.917.591 pesos (**Gráfico 8**).

**Gráfico 8. Costo promedio del transporte de carga desde Barranquilla, 2024**



Fuente: Google Maps y Ministerio de Transporte. Elaboración Fundesarrollo.

<sup>14</sup> Los datos corresponden al mes de septiembre de 2024. Se asume la siguiente configuración del vehículo: camión de dos ejes - sencillo, tipo de carga general, unidad de transporte estacas, y carga de 9 toneladas.

### 3.2.2 Férrea

En Colombia, la red ferroviaria tiene una extensión aproximada de 3.533 km, distribuida en varios corredores de orden nacional: la red férrea del Pacífico, que tiene el potencial de canalizar gran parte de la carga proveniente del puerto de Buenaventura y conectar los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda y Valle del Cauca; la red férrea del Atlántico, con el potencial de comunicar el centro del país con la Costa Atlántica; y la red férrea Central, que actualmente está en operación, atraviesa departamentos como Cesar, Santander, Boyacá, Caldas, Tolima, Antioquia, Cundinamarca y Bogotá, D.C. (Ministerio de Transporte, 2020).

De las vías férreas existentes en el país, la ANI es responsable de aproximadamente 1.610 km, que están distribuidos entre cuatro corredores: el del Pacífico (Buenaventura - La Tebaida con 498 km), del Atlántico (Chiriguaná - Santa Marta con 245 km), La Dorada - Chiriguaná (559 km), y Bogotá - Belencito (308 km). Sin embargo, solo se encuentran en operación estos tres últimos corredores, donde el corredor La Dorada - Chiriguaná cuenta con 522 km en operación, reportando en su totalidad 1.058 km<sup>15</sup>, que equivalen aproximadamente al 30% de la red férrea nacional. Estos corredores en operación corresponden a proyectos con mayor capacidad de demanda y mercado, y enlazan los principales centros productivos y de consumo con nodos logísticos estratégicos y puertos marítimos<sup>16</sup>.

Por otra parte, INVIAS gestiona 1.734 km, que en su mayoría se encuentran inactivos, y son objeto de evaluación para potencial reactivación o complementariedad. Por último, el sector privado administra 189 km, actualmente en operación, divididos entre la red de El Cerrejón (150 km), corredor industrial que conecta las minas de carbón de El Cerrejón con el puerto marítimo de Puerto Bolívar en La Guajira, y la red de la empresa Acerías Paz del Río (39 km) (Ministerio de Transporte, 2020).

La red férrea del Atlántico (Chiriguaná - Santa Marta), concesionada a Fenoco S.A. hasta 2030, se compone de dos tramos: Chiriguaná - La Loma - Ciénaga (207 km) y Ciénaga - Santa Marta (38 km). Este corredor permite la conexión intermodal del tren proveniente de La Dorada hasta Santa Marta, facilitando el transporte de mercancías e insumos para importación y exportación. Presta el servicio de transporte de carbón desde las minas del Cesar hacia los puertos del Caribe<sup>17</sup>, movilizándolo en 2023 más de 30 millones de toneladas de carbón a granel. Por su parte, el corredor de La Dorada - Chiriguaná también moviliza principalmente carbón a granel, y otros productos como papel, cerámica, acero, fertilizantes y materiales de construcción, alcanzando un volumen de más de 182 mil toneladas. En tanto que, el corredor Bogotá - Belencito se dedica al transporte de acero y cemento, movilizándolo 23 mil toneladas en el año en cuestión.

A pesar de su importancia estratégica, el modo ferroviario en Colombia ha estado rezagado en términos de desarrollo institucional y operativo en los últimos años. Este estancamiento ha sido resultado de la falta de planeación estratégica y la escasa inversión en infraestructura, especialmente en lo que respecta al mantenimiento, rehabilitación y modernización de la red existente (Ministerio de Transporte, 2020). El modelo de

---

<sup>15</sup> <https://www.ani.gov.co/proyectos-ani-modo-ferreo>

<sup>16</sup> <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11819/ministerio-de-transporte-radico-por-segunda-vez-el-proyecto-de-ley-ferroviaria-ante-el-congreso-de-la-republica/>

<sup>17</sup> <https://www.ani.gov.co/proyectos-ani-modo-ferreo>

transporte ha estado centrado en el carretero, que ha recibido la mayor parte de las inversiones en las últimas décadas. Mientras que la infraestructura ferroviaria ha sufrido una disminución de inversión, con un promedio inferior al 1,8% del total de la inversión pública en infraestructura del sector transporte desde 2010, el transporte carretero representa el 77% de esta (Ministerio de Transporte, 2020).

El desinterés por el modo ferroviario se refleja también en el marco normativo, ya que la legislación ferroviaria más reciente data de 1920 (Ley 76 de 1920), lo que ha dificultado su modernización y expansión. En este contexto, el Gobierno Nacional ha impulsado la actualización del marco legal ferroviario a través del Proyecto de Ley 337 de 2023, también conocido como Proyecto de Ley Ferroviaria Nacional. Este busca reactivar la red férrea nacional, garantizando su integración intermodal con otros modos de transporte, como el carretero y el fluvial, estableciendo incentivos económicos y tarifarios para fomentar la inversión en infraestructura. El proyecto fue elaborado y actualizado con las necesidades normativas y visión a largo plazo definida en el Plan Maestro Ferroviario (2020) y Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026<sup>18</sup>.

En línea con estos esfuerzos, uno de los proyectos enmarcados dentro del Plan Maestro Ferroviario, que contempla mejorar la conectividad del departamento del Atlántico y de Bolívar y Magdalena, es el Tren del Caribe. Iniciado en 2020, el proyecto surgió como una iniciativa conjunta de las gobernaciones de los tres departamentos y fue tramitada por intermedio del Órgano Colegiado de Administración y Decisión (OCAD) Caribe. Este órgano decidió adelantar los estudios de prefactibilidad del proyecto, asignando a Findeter como entidad ejecutora (Findeter, 2022). El Tren del Caribe está diseñado como un sistema ferroviario mixto, tanto para carga como para pasajeros, y tiene como fin garantizar la conectividad entre los municipios de la región, aprovechar sus recursos naturales y mejorar la competitividad de la zona, promoviendo la intermodalidad para optimizar el transporte y reducir costos logísticos (Findeter, 2022).

El proyecto propone un corredor ferroviario con un recorrido de hasta 365 km que atraviesa 25 municipios: seis en Bolívar, diez en Atlántico y nueve en Magdalena, conectándose con la Red Férrea Nacional, facilitando la movilización de carga hacia los puertos de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta (Findeter, 2022). Para el Atlántico, el trazado proyectado favorecería la creación de nuevos polos de desarrollo económico en municipios como Palmar de Varela, Luruaco, Galapa, Candelaria, Campo de la Cruz, Baranoa, Ponedera, Puerto Colombia, Repelón, Sabanalarga y Soledad (Findeter, s.f.).

Sin embargo, de acuerdo con Arellana et al. (2024), la viabilidad del proyecto está rodeada de una alta incertidumbre debido a factores clave que afectan la demanda de pasajeros y carga. Se destacan varias preocupaciones: la competencia con el transporte fluvial, la necesidad de considerar los costos de transbordo y las particularidades de la carga (como su naturaleza y tamaño). Además, se señala que las proyecciones de demanda y las estimaciones de costos deben ser más realistas y ajustadas a las condiciones actuales del país.

### 3.2.3 Aérea

De acuerdo con el Ministerio de Transporte, el sector aéreo en Colombia presenta una participación marginal en la movilización total de carga en el país, alcanzando apenas el

---

<sup>18</sup> <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11819/ministerio-de-transporte-radico-por-segunda-vez-el-proyecto-de-ley-ferroviaria-ante-el-congreso-de-la-republica/>

0,1% en 2023. En términos absolutos, este modo de transporte movilizó 133.012 toneladas de carga y correo nacional, y transportó 49,6 millones de pasajeros: 29,7 millones nacionales y 19,9 millones internacionales, según cifras de Aerocivil.

Colombia dispone de 590 aeropuertos y campos de aterrizaje, de los cuales 74 son propiedad de Aerocivil, 14 son departamentales, 94 son municipales, 185 de fumigación y 214 son privados (ANI, s.f). De los 74 inicialmente mencionados, 16 están concesionados y 14 están clasificados como aeropuertos internacionales, localizados en distintas ciudades del país, tales como Bogotá, Armenia, Barranquilla, Bucaramanga, Cali, Cartagena, Cúcuta, Leticia, Medellín, Pereira, Riohacha, Montería, Santa Marta y San Andrés.

Uno de los más relevantes en términos de tráfico de pasajeros y movilización de carga es el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz, ubicado en el municipio de Soledad, a siete kilómetros del centro de Barranquilla (Otero, 2012). En 2023, este se ubicó como el quinto del país con el mayor número de pasajeros movilizadas y el segundo en la región Caribe (por detrás del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de Cartagena), con aproximadamente 3,2 millones de viajeros, de los cuales 2,8 millones fueron nacionales y 434 mil fueron internacionales. En términos de carga, el aeropuerto ocupó la cuarta posición a nivel nacional y la primera posición a nivel regional, con un total de 23,3 mil toneladas de carga movilizadas, equivalente al 2,2% de la carga aérea del país, ubicándose detrás de Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá (72,3%), el Aeropuerto Internacional José María Córdova de Medellín (10,7%) y el Aeropuerto Internacional Alfonso Bonilla Aragón de Cali (2,7%).

Este aeropuerto inició operaciones en 1979, pero su inauguración oficial fue en 1981 (Otero, 2012) y en él operan nueve aerolíneas comerciales: American Airlines, Avianca, Copa Airlines, CLIC, Z Air, Latam, Spirit, Satena, Wingo y Searca, y siete operadores de carga: Aci Cargo, Avianca Cargo, Girag Air Cargo, Aerosucre S.A., Cristian Cabrales y Cia. S.A.S., Deprisa y Transaéreo<sup>19</sup>.

En términos de gestión, el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz estuvo bajo un contrato de concesión adjudicado al Grupo Aeroportuario del Caribe S.A.S. desde el 16 de mayo de 2015. Este consorcio asumió su operación con el objetivo de modernizar su infraestructura, contemplando una inversión inicial de \$345.500 millones de pesos (cifra de 2013). En 2016 fue aprobado el Plan Maestro del Aeropuerto de Barranquilla que proyectaba el crecimiento de la terminal aérea en los siguientes 20 años, con obras que incluían la repavimentación de la pista, la construcción de un nuevo terminal de carga y mejoras en la terminal de pasajeros, entre otras intervenciones. Sin embargo, en 2021, el operador informó que no contaba con los recursos suficientes para completar las obras, lo que llevó a la paralización de las mismas durante 2022 con un avance poco significativo (Álvarez y Anillo, 2024).

Ante esto, la Aerocivil desde el primero de septiembre de 2024 asumió la operación y mantenimiento de la terminal aérea mientras que la ANI inicia la etapa de liquidación del antiguo contrato de concesión. En este contexto, el Gobierno, a través de Aerocivil, ha destinado una inversión de \$149.673 millones de pesos, con proyección hasta 2026, para asegurar el funcionamiento, la operación, el mantenimiento y la modernización del aeropuerto. El plan de intervención se estructura en dos frentes; el primero tiene como objetivo garantizar la continuidad operativa y la prestación normal de los servicios aeroportuarios; y el segundo, se enfoca en un seguimiento constante de la operación, que incluye el mantenimiento tanto del lado aire como del lado tierra. Adicionalmente, a partir

---

<sup>19</sup> <https://aeropuertobaq.com/>

de 2025, desde Aerocivil se planea llevar a cabo obras de alto impacto destinadas a mejorar la comodidad de los usuarios y optimizar las condiciones operativas del aeropuerto, con el fin de elevar la calidad del servicio de transporte aéreo en la región<sup>20</sup>.

### 3.2.4 Fluvial

La red fluvial de Colombia se extiende por un total de 24.725 km, de los cuales el 74% son navegables. Esta infraestructura constituye un recurso clave para el transporte en el país, facilitando la conectividad entre diversas poblaciones, tal como se detalla en el Plan Maestro Fluvial 2022. Desde 2016, el Ministerio de Transporte<sup>21</sup> ha registrado un crecimiento sostenido en el volumen de carga movilizadora por estas vías, lo que subraya la creciente relevancia de la navegación fluvial dentro de la economía colombiana.

Aunque en 2023 se registró una leve disminución en el volumen de carga movilizadora, inferior al 1%, alcanzando las 5,3 millones de toneladas (lo que representa el 2,2% del total de carga movilizadora en el país), la tendencia general sigue siendo ascendente. Esto indica un uso cada vez más intensivo de las vías fluviales como una alternativa eficiente para el transporte de mercancías. Cabe señalar que, una porción significativa de la carga transportada por vía fluvial en Colombia está compuesta por productos derivados del petróleo, alcanzando en 2023 un 62,8% del total.

En este mismo año se registró la movilización de 3,1 millones de pasajeros, cifra similar a la registrada en 2019, lo que sugiere una recuperación continua del sector desde 2021, cuando comenzó a observarse un crecimiento gradual en este indicador. Del total de pasajeros movilizadores, aproximadamente un 28,2% lo hicieron por el río Magdalena. Por esta importante arteria fluvial, también se transportaron 3,2 millones de toneladas de carga, principalmente hidrocarburos y sus derivados (89%), lo que lo ubica como el de mayor movilización de carga y de pasajeros en el país.

Con una longitud que varía entre 1.528 y 1.600 km, de los cuales 886 km son navegables<sup>22</sup>, el río Magdalena no solo constituye un eje fundamental para el transporte, sino que también comprende una región clave desde el punto de vista demográfico y productivo. A su cuenca están vinculados 20 departamentos: Antioquia, Atlántico, Bolívar, Boyacá, Caldas, Cauca, Cesar, Chocó, Córdoba, Cundinamarca, Huila, La Guajira, Magdalena, Norte de Santander, Quindío, Risaralda, Santander, Sucre, Tolima y Valle del Cauca. De estos, 8 se encuentran completamente dentro de la cuenca, entre ellos Atlántico, que forma parte de la subregión del Bajo Magdalena. En el departamento, los municipios ribereños del río Magdalena incluyen: Soledad, Malambo, Sabanagrande, Santo Tomás, Palmar de Varela, Ponedera, Campo de la Cruz y el distrito de Barranquilla, además de Suán, Manatí, Repelón y Santa Lucía que están ubicados a orillas del Canal del Dique<sup>23</sup>.

En algunos de estos municipios, existen infraestructuras fluviales y marítimas destinadas al transporte de pasajeros y mercancías. En Barranquilla, la infraestructura está concesionada y se encuentra en su Zona Portuaria, compuesta por varios puertos. Sin embargo, en municipios como Sabanagrande, Suán, Ponedera, Repelón, Campo de la Cruz, entre otros, la infraestructura no está concesionada, y está formada por 19 muelles y embarcaderos. Una

---

<sup>20</sup><https://www.presidencia.gov.co/prensa/Paginas/Aerocivil-invertira-150-mil-millones-a-2026-en-obras-para-el-mejoramiento-del-aeropuerto-Ernesto-Cortissoz-240902.aspx>

<sup>21</sup> <https://mintransporte.shinyapps.io/transporteencifrasapp/>

<sup>22</sup> <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-282/el-rio-magdalena-esenario-primordial-de-la-patria>

<sup>23</sup> Es un brazo artificial del río Magdalena. Nace en Calamar y termina en la Bahía de Cartagena.

caracterización fluvial realizada por SuperTransporte (2022) evidenció que esta infraestructura carece de las condiciones mínimas de seguridad y funcionalidad para la prestación de servicios de transporte fluvial, tanto de pasajeros como de mercancías.

Recientemente, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, junto con el Fondo Nacional de Turismo (Fontur), ha destinado recursos por un total de \$3.638 millones para ejecutar 12 proyectos que buscan, entre otras cosas, desarrollar la infraestructura fluvial, a través de iniciativas como la construcción de tres nuevos embarcaderos en los municipios de Campo de la Cruz, Repelón y Suán, para fortalecer la conectividad fluvial y potenciar el turismo regional<sup>24</sup>.

Algunos otros proyectos de impacto nacional que involucran la zona hidrográfica del Magdalena son presentados en el Plan Maestro Fluvial 2022. Entre ellos destacan el mejoramiento de las condiciones de navegabilidad del río Magdalena y la restauración de los ecosistemas degradados del Canal del Dique. El primer proyecto tiene como objetivo recuperar la navegabilidad, a través de la intervención de 668 km de río, desde Bocas de Ceniza (Barranquilla) hasta Barrancabermeja (Santander). Este proyecto fue adjudicado en 2014 al consorcio Navelena S.A.S., liderado por la empresa brasileña Odebrecht, pero en 2017 el Gobierno Nacional decidió liquidar el contrato debido a la insolvencia financiera de la empresa para asumir la ejecución del contrato. En 2022, Cormagdalena empezó a estructurar el nuevo proyecto encargado de asegurar la remoción continua de la sedimentación a lo largo de los 668 km del río.

En cuanto al segundo proyecto, uno de los principales objetivos es mitigar las inundaciones que podría generar el Canal, con una longitud total de 115,5 km, que abarca la hidrovía entre Calamar y la bahía de Cartagena. La ejecución de las obras incluye, entre otros, un sistema de esclusas y compuertas para evitar la entrada no controlada de grandes cantidades de sedimentos y caudal<sup>25</sup>.

### 3.2.5 Marítima

El sistema portuario colombiano está constituido por nueve zonas portuarias que funcionan bajo un total de 90 concesiones, de las cuales 66 son de uso público y 24 de uso privado <sup>26</sup>. Entre estas, destaca la Zona Portuaria de Barranquilla, ubicada en la región Caribe la cual, en 2023, contaba con nueve terminales de uso público: BITCO S.A., COMPAS S.A., Palermo S.P. S.A., S.P. Portmagdalena S.A., S.P. Michellmar S.A., S.P.R. Barranquilla, S.P. Riverport S.A., Vopak S.A. y Puerto Pimsa S.A., además de una terminal de uso privado: S.P. Monómeros Colombo Venezolanos S.A.

La mayoría de estas se encuentran en el margen occidental de Bocas de Ceniza, a excepción de Palermo S.P. S.A., que aunque está geográficamente ubicada en el departamento de Magdalena, pertenece administrativamente a la Zona Portuaria de Barranquilla (Otero, 2011). Esta ubicación privilegiada otorga a Barranquilla una notable ventaja competitiva sobre otras regiones portuarias, facilitando el comercio marítimo y fluvial. Sin embargo,

---

<sup>24</sup> <https://fontur.com.co/es/comunicados/fontur-y-gobernacion-del-atlantico-fortalecen-el-desarrollo-turistico-en-el>

<sup>25</sup> <https://www.ani.gov.co/el-canal-del-dique-un-megaproyecto-fluvial-que-busca-recuperar-ecosistemas-degradados-pero-tambien>

<sup>26</sup> <https://mintransporte.gov.co/publicaciones/11427/con-la-nueva-politica-nacional-portuaria-se-propone-la-modernizacion-del-sector-portuario-del-pais-mediante-lineamientos-de-sostenibilidad-y-competitividad/>

también enfrenta una desventaja significativa: el canal de acceso a la zona portuaria representa un cuello de botella, restringiendo el tráfico de embarcaciones.

De acuerdo con Asoportuaria, este canal tiene una longitud de 21,5 km. Cuenta con un ancho de 50 metros y una profundidad que oscila entre los 8,3 y los 12 metros, que obliga a restringir el acceso de los buques con un calado superior (Ramírez et al., 2021). Estos deben dirigirse a las zonas portuarias de Cartagena y Santa Marta para atracar y desde allí la carga es trasladada por cabotaje, en buques más pequeños, hacia los puertos de la Zona Portuaria de Barranquilla, lo que incrementa los costos de los fletes marítimos (Ramírez et al., 2021).

Cabe resaltar que, en 2023 la Zona Portuaria de Barranquilla se vio beneficiada por la estabilidad del calado para la navegación en el canal de acceso, el cual se autorizó de 10 metros, mejorando la navegabilidad y el movimiento de carga por esta zona. Esto se ve reflejado en las cifras de arribos de buques que, para ese año, se incrementaron en un 4,7%, así como en la carga movilizada, la cual tuvo un incremento del 1,9% con respecto al 2022. A pesar de estas mejoras, mantener las condiciones óptimas de navegabilidad continúa siendo el principal reto logístico en la Zona Portuaria de Barranquilla, según Asoportuaria.

Por esta zona, se moviliza solo el 6,9% de la carga nacional y el 7,9% de la carga de la región Caribe, equivalente a 12.092.714 toneladas, de las cuales el 46,9% corresponde a granel sólido diferente de carbón. Esta cifra ubica a Barranquilla por debajo de zonas portuarias como la de Cartagena (47.128.699 t), Ciénaga (30.771.586 t), G. Morrosquillo (27.191.392 t), Guajira (22.767.819 t), Buenaventura (18.998.612 t) y Santa Marta (12.295.709 t) en 2023.

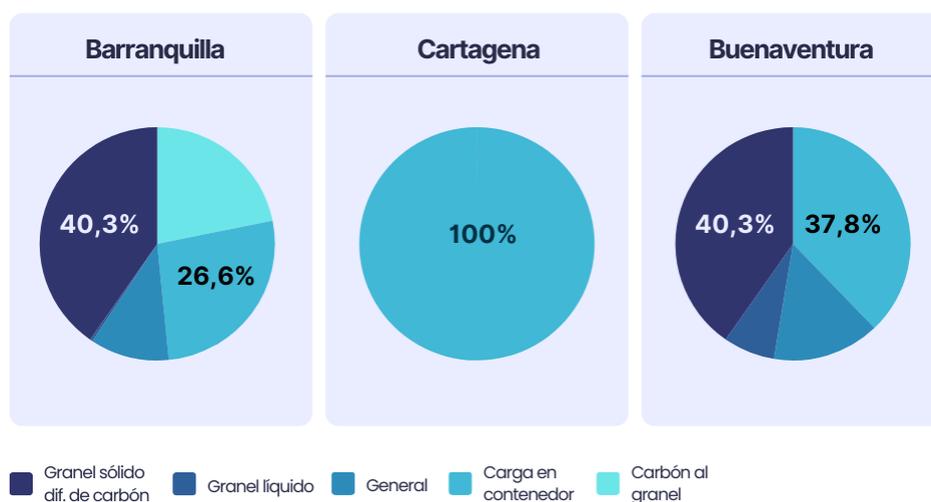
De la carga total movilizada por la zona portuaria en el año analizado, el 93,3% estuvo destinada al comercio exterior, principalmente a importación (58,7%). En cuanto a exportación, se registraron 4.177.965 toneladas, representando el 4,1% dentro del total de carga a exportar del país, siendo superada por la Zona Portuaria de Ciénaga (30,3%), seguida del G. Morrosquillo (24,8%), Guajira (22,1%), Cartagena (10,8%) y Buenaventura (4,5%). Estas cuatro últimas zonas superan en capacidad portuaria a Barranquilla quien en 2018 registró un volumen máximo de carga de 27,9 millones de toneladas (DNP, 2019).

Un aspecto a destacar, es la importancia que tiene la Sociedad Portuaria Regional (SPR) dentro de la Zona Portuaria de Barranquilla, la cual fue constituida el 13 de diciembre de 1993 en virtud de la Ley 001 de 1991, que privatizó las operaciones portuarias en Colombia (Puerto de Barranquilla, 2017). Esta empresa actualmente administra la antigua terminal de Colpuertos en Barranquilla (Viloria, 2006) y moviliza el 36,5% del total de la carga de la zona portuaria (4.417.661 t).

Esta terminal cuenta con una extensión de 94 hectáreas y una longitud total de muelles que alcanza los 1.058 metros (Puerto de Barranquilla, 2017). Está equipada para la manipulación de contenedores, carga refrigerada y congelada, carga general y carga proyecto, gráneles y coque (Puerto de Barranquilla, 2017), lo que la hace versátil. En 2023 movilizó, principalmente, granel sólido diferente al carbón (40,3%), cifra similar a la de la SPR de Buenaventura. Esta última terminal, de gran relevancia para el país, también moviliza un alto porcentaje de carga en contenedor (37,8%); sin embargo, es la SPR de Cartagena quien en su totalidad se especializa en carga contenerizada (**Gráfico 9**).

Al comparar estas terminales en términos de eficiencia portuaria, se observa que la SPR de Barranquilla presenta una mayor eficiencia operacional <sup>27</sup> (60,3%) en el primer semestre de 2023, en comparación con las SPR de Buenaventura (47,9%) y Cartagena (43,6%). Sin embargo, es importante señalar que los vehículos de carga registran un mayor tiempo de permanencia en la SPR de Barranquilla (1,8 horas) que en la SPR de Cartagena (0,9 horas), aunque este tiempo es menor que el de la SPR de Buenaventura (2 horas).

**Gráfico 9.** Proporción de toneladas movilizadas por tipo de carga, por SPR, 2023



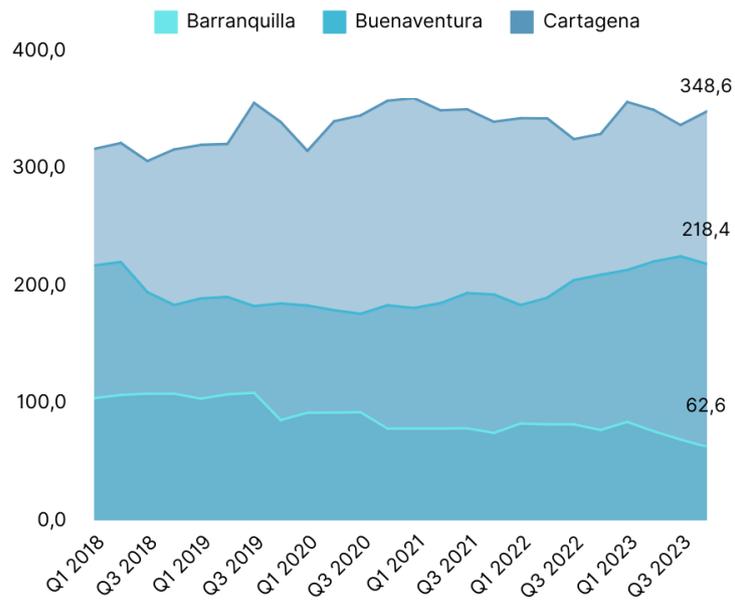
Fuente: SuperTransporte. Elaboración Fundesarrollo.

En esta misma línea, el Índice de Desempeño de los Puertos de Contenedores 2023 (CPPI, por sus siglas en inglés), que mide el tiempo que los buques portacontenedores pasan en el puerto, coloca a Cartagena como el tercer puerto con mayor eficiencia, mientras que Buenaventura ocupa el puesto 44 y Barranquilla el puesto 153. Esto subraya las importantes disparidades en la eficiencia operativa de los puertos colombianos. De acuerdo con Ramírez et al. (2021), una mayor eficiencia en las operaciones portuarias y una reducción en el tiempo de estadía de los buques son factores esenciales para disminuir los costos de flete.

Por otro lado, el Índice de Conectividad de los Puertos de Transporte Marítimo de Línea (PLSCI, por sus siglas en inglés), elaborado por la ONU Comercio y Desarrollo (UNCTAD), ofrece una visión complementaria sobre la capacidad de estos puertos para integrar redes de transporte global. En el último trimestre de 2023, el puerto de Barranquilla registró un índice de 62,6, cifra que resulta considerablemente inferior a la de otros puertos colombianos. Por ejemplo, el puerto de Buenaventura alcanzó un índice de 218,4, mientras que Cartagena destacó con un notable 348,6 (**Gráfico 10**). Este bajo índice implica para Barranquilla una disminución de su competitividad frente a otros puertos del país.

<sup>27</sup> Este indicador busca determinar el porcentaje de uso efectivo de la capacidad instalada de la infraestructura portuaria, por lo que se supone que a mayor porcentaje del indicador más eficiente será la instalación portuaria (SuperTransporte, 2023).

**Gráfico 10.** PLSCI, Barranquilla, Buenaventura, y Cartagena, 2018-2023



Fuente: UNCTAD. Elaboración Fundesarrollo.

## 4. Comercio exterior del Atlántico

El desarrollo y consolidación del sector logístico y de transporte son esenciales para el comercio exterior tanto del Atlántico como del país en general, pues no solo facilita la circulación eficiente de mercancías, sino que también promueve una mayor competitividad en los costos de exportación y abre el acceso a nuevos mercados, lo que impulsa el crecimiento de las exportaciones y favorece su diversificación.

En Colombia, la apertura comercial de principios de los años noventa marcó el inicio de un proceso de internacionalización de la economía y una diversificación de las exportaciones. Esto se impulsó a través de la introducción de un modelo de economía abierta reduciendo aranceles, estabilizando la economía mediante ajustes fiscales y monetarios, y realizando reformas en varios mercados con el propósito de atraer inversión extranjera directa. No obstante, si bien este proceso ha generado un incremento en las exportaciones, los avances en términos de diversificación han sido limitados (Beltrán, 2013).

Según cifras del Banco Mundial, las exportaciones colombianas de 2023 son 2,7 veces superiores a las de la década de los noventa, y la canasta exportadora sigue dominada por productos minero-energéticos y tradicionales. Específicamente las exportaciones minero-energéticas, junto con las de café y flores, representaron el 64,2% del total, según el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2023).

Uribe (2019) sostiene que la escasa exportación de productos no tradicionales se debe a incentivos débiles, resultado de una alta protección a la producción local, una infraestructura deficiente y costos elevados en los servicios logísticos (García et al., 2019a). Por lo tanto, para incrementar las exportaciones de productos manufacturados, agrícolas y agroindustriales distintos a los tradicionales, es fundamental reducir costos, prestando especial atención al déficit institucional y fomentando la competencia en el sector de servicios logísticos (García et al., 2019b).

Esto se refleja en que las exportaciones representan solo el 17,8% del PIB, por debajo del promedio de 25,3% en la región de Latinoamérica y el Caribe, y significativamente menor que en países de la Alianza del Pacífico como México (36,2%), Chile (31,1%) y Perú (27,1%), según cifras del Banco Mundial en 2023. Al considerar las importaciones, el índice de apertura comercial también resulta más bajo en Colombia, alcanzando solo el 40%, en comparación con México (74%), Chile (61%), Perú (51%) y el promedio de Latinoamérica y el Caribe (49%).

De acuerdo con Clavijo (2024), el Tratado de Libre Comercio (TLC) con Estados Unidos, su principal socio comercial, no ha sido aprovechado por Colombia. Se esperaba que este acuerdo permitiera al país duplicar sus exportaciones hacia EE. UU. (como ocurrió en México), pero los resultados han sido distintos: las exportaciones se redujeron del 6% al 3% del PIB entre 2012 y 2023, debido a la elevada dependencia de commodities.

Para el departamento del Atlántico, el Tratado de Libre Comercio (TLC) con Estados Unidos resultó en un notable aumento en las exportaciones, que registraron un crecimiento del 23% en volumen y del 110% en valores FOB entre 2012 y 2019. No obstante, este incremento se debe, en gran medida, a la depreciación de la moneda local, más que a un impacto directo y positivo del TLC. Además, los niveles de diversificación de las exportaciones han mostrado escasa variación antes y después de la implementación del acuerdo (Ibarra et al., 2021), lo que sugiere que el departamento sigue dependiendo de un número limitado de productos.

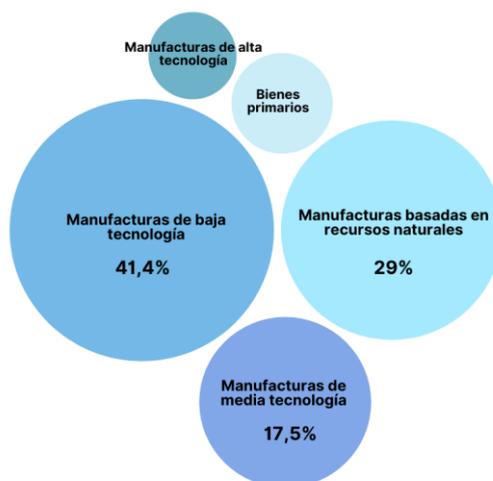
Entre 2019 y 2023, el crecimiento de las exportaciones en el departamento fue notable, con un incremento promedio del 11,9%, alcanzando los 2.194 millones de dólares FOB en 2023. Este aumento contrasta con el crecimiento del resto del país, que se limitó al 6% en el mismo periodo. Sin embargo, a pesar de este avance en términos monetarios, las exportaciones en términos de toneladas experimentaron una ligera disminución, con un crecimiento promedio del 3%. A lo largo de estos años, la participación del departamento en el total de las exportaciones nacionales también mostró una tendencia ascendente, aumentando del 3,4% al 4,4%.

El año 2022 resultó ser especialmente significativo, ya que se registró el mayor incremento en las exportaciones del departamento, con un aumento del 46%. Este repunte puede atribuirse a varios factores, destacándose entre ellos la apreciación del dólar y un mayor volumen de exportación, impulsado por una fuerte demanda internacional. Este crecimiento fue particularmente notable en las ventas hacia China y Egipto, que experimentaron aumentos superiores al 100%, así como en las exportaciones dirigidas a Venezuela, que incrementaron un 80% (Cámara de Comercio de Barranquilla y Fundesarrollo, 2023). Sin embargo, en 2023 se registró una caída del 6,6%, en parte debido a la disminución de las ventas de productos minero-energéticos, que pudo haber contribuido significativamente a este descenso (Cámara de Comercio de Barranquilla y Fundesarrollo, 2024).

En cuanto a los destinos de las exportaciones, Estados Unidos se ha consolidado como el principal mercado del Atlántico, representando en promedio el 34,7% del total exportado en el periodo analizado. En 2023, esta cifra se elevó al 42,5%, seguido por Brasil con un 8,2% y México con un 6,2%. En términos de volumen, es importante destacar que Estados Unidos aportó el 17,8% del total de toneladas exportadas.

En el departamento, las exportaciones son en su mayoría manufacturas de baja tecnología (41,4%), seguido de las manufacturas basadas en recursos naturales (29%), y manufacturas de media tecnología (17,5%) (**Gráfico 11**). Dentro de este contexto, el sector que más exportó fue el de fabricación de productos metálicos para uso estructural, generando ingresos por 659 millones de dólares FOB. Este sector fue seguido por la fabricación de plaguicidas y otros productos químicos de uso agropecuario, que alcanzó un total de 299 millones de dólares FOB.

**Gráfico 11.** Participación de los principales productos exportados por INTEC, 2023



Fuente: SICEX. Elaboración Fundesarrollo.

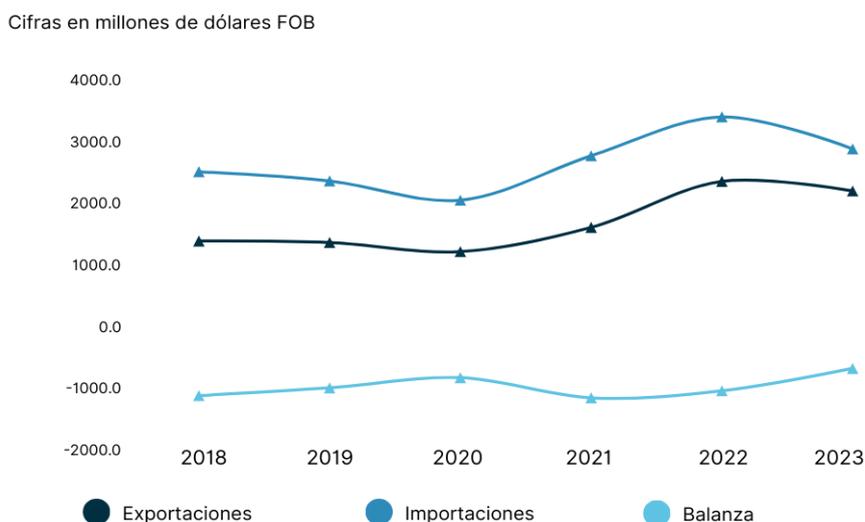
Entre los productos más destacados en las exportaciones, las puertas, ventanas y sus marcos ocuparon el primer lugar, representando un 29% del total exportado. Es relevante señalar que más de la mitad de las exportaciones del departamento, concretamente el 61,6%, se concentran en solo nueve empresas. De estas, Energía Solar S.A. - ES Windows sobresale como la de mayor exportación, con un total de 646 millones de dólares FOB, según cifras de SICEX.

Al comparar las exportaciones por intensidad en el uso de la tecnología con otros departamentos del país que cuentan con importantes zonas portuarias como Cartagena y Valle del Cauca, se evidencia que en el primer departamento las manufacturas de media tecnología representan el 50,9% de las exportaciones, donde el principal producto de exportación corresponde a los aceites crudos de petróleo, mientras que en el segundo las manufacturas basadas en recursos naturales representan el 43,5% de las exportaciones de Valle del Cauca, donde los demás azúcares de caña tienen un importante peso.

Una mirada a las importaciones del Atlántico, refleja que estas siguieron la misma tendencia que las exportaciones en el periodo analizado. Las cifras en valor CIF, se incrementaron en un 5% en promedio, siendo 2021 el año en donde las importaciones tuvieron su mayor repunte (36,8%), situándose en 3.049 millones de dólares, aproximadamente. En términos de toneladas, entre 2019 y 2023, las importaciones, al igual que las exportaciones decrecieron en un 3%. Analizando estas por uso o destino económico, las compras de materias primas y productos intermedios para la industria (excluida construcción) alcanzaron la cifra de 1.419 millones de dólares CIF, representando el 45,9% del total de importaciones del departamento.

Por último, la balanza comercial ha mantenido un déficit, aunque en 2023 se observó una tendencia a reducir su magnitud debido a la disminución en las importaciones (**Gráfico 12**). En ese año, el déficit alcanzó los 682 millones de dólares FOB, cifra que representó una mejora de 363 millones en comparación con el saldo negativo registrado en 2022. Por otro lado, el comercio exterior en las Zonas Francas (ZF), como La Cayena y Barranquilla, mostró una notable dinámica positiva, con un incremento en su balanza comercial del 45% y 206%, respectivamente, respecto al 2022.

**Gráfico 12. Balanza comercial, Atlántico, 2018-2023**



Fuente: SICEX. Elaboración Fundesarrollo.

## 5. Conclusiones y recomendaciones

En los últimos cinco años, el país ha logrado avances significativos en el ámbito de la infraestructura, a través de mecanismos como las APP, las cuales han permitido la ejecución de varios proyectos claves. No obstante, el desempeño logístico de Colombia ha mostrado un deterioro, especialmente en materia de aduanas y envíos internacionales, como lo reflejan los resultados del Índice de Desempeño Logístico (LPI) del Banco Mundial, y, en general, la infraestructura de transporte continúa presentando desafíos importantes que afectan el comercio internacional.

Uno de los obstáculos más relevantes sigue siendo el alto costo logístico particularmente en el sector del transporte, el cual se atribuye a las deficiencias persistentes en la calidad de la infraestructura. Situación que está vinculada a los bajos niveles de inversión que registra el país en infraestructura de transporte inferiores al 1% del PIB, impactando la eficiencia logística y, así, la competitividad del país.

En pro de lograr esta eficiencia logística, el Gobierno Nacional ha apostado por la intermodalidad del transporte como una estrategia para potenciar la productividad de las regiones, dinamizar los nodos logísticos y mitigar las externalidades negativas asociadas a las actividades de transporte (Ministerio de Transporte, 2023). No obstante, las inversiones se han concentrado principalmente en el desarrollo de carreteras, relegando a los otros modos de transporte a menos del 10% de los recursos destinados a infraestructura de transporte, lo que ha impedido la consolidación de un sistema verdaderamente intermodal.

En este contexto, el departamento del Atlántico no es ajeno a los retos que enfrenta el país en cuanto a infraestructura de transporte. A pesar de contar con distintos modos de conexión con el resto de Colombia, el departamento sigue enfrentando limitaciones en el desarrollo y la integración efectiva de estos, lo que retrasa la optimización de su red logística.

La conectividad del Atlántico con las zonas del interior del país se articula a través de varios ejes, como las carreteras, el río Magdalena, el Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz, la red férrea del Atlántico y el puerto de Barranquilla. Cada una de estas infraestructuras representa para el departamento una oportunidad estratégica para consolidarse como un eje logístico de gran importancia, tanto a nivel nacional como internacional. Sin embargo, su aprovechamiento sigue siendo limitado por múltiples factores.

Por un lado, las carreteras del departamento, conformadas en su mayoría por vías secundarias y terciarias, no se encuentran en buen estado. Así como las vías primarias que hacen parte del corredor logístico Bogotá - Barranquilla, a cargo de INVIAS, que en su mayor parte no están pavimentadas (59,1%). Esta baja calidad vial se traduce en tiempos de viaje más altos, generando mayores costos asociados al transporte. Es por esto que propuestas como el Plan Vial Departamental son fundamentales para lograr reducir los costos logísticos y aumentar la competitividad del Atlántico.

En el ámbito ferroviario, el departamento posee un gran potencial para desarrollar una red que complemente el transporte terrestre, pero la infraestructura actual se encuentra subutilizada y requiere de una modernización urgente. El proyecto del Tren del Caribe, que tiene como objetivo mejorar la conectividad de tres departamentos de la región Caribe, incluido el Atlántico, representa una oportunidad estratégica para revitalizar la infraestructura ferroviaria que une a la región con el resto del país. Sin embargo, su viabilidad está en duda debido a varios factores, entre ellos, la competencia del transporte

fluvial y la necesidad de garantizar una demanda sostenible tanto para carga como para pasajeros.

Por su parte, el transporte aéreo, representa una ventaja significativa para el Atlántico en términos de conectividad regional e internacional. No obstante, el aeropuerto también enfrenta desafíos relacionados con la modernización y expansión de su infraestructura, misma que se ha visto retrasada por problemas con las concesiones. Estas barreras también han afectado al transporte fluvial, donde uno de los proyectos de mayor impacto como lo es el mejoramiento de la navegabilidad del río Magdalena se ha visto estancado por la liquidación temprana del contrato adjudicado a Navelena S.A.S. Sumado a esta situación, el departamento no cuenta con una infraestructura fluvial adecuada en la mayoría de sus municipios, los cuales prestan los servicios de transporte de pasajeros y de carga sin las condiciones mínimas de seguridad y funcionalidad.

En cuanto al modo de transporte marítimo, el puerto de Barranquilla ha sido de gran importancia histórica para el departamento y el país en el comercio exterior. Sin embargo, enfrenta un desafío importante: el calado limitado de su canal de acceso, que restringe la llegada de grandes buques y genera cuellos de botella operativos. Aunque se han hecho esfuerzos para mejorar la infraestructura portuaria, como la estabilización del calado del canal de acceso al puerto, las condiciones aún no son óptimas para competir con puertos como Cartagena o Buenaventura, quienes también registran mayores niveles de conectividad internacional.

Las cifras de comercio exterior del departamento reflejan estos retos logísticos. Aunque las exportaciones han crecido en promedio un 11,9% entre 2019 y 2023, la participación del departamento en las exportaciones totales del país, se mantiene por debajo del 5%. Además, el 61,6% de las exportaciones del Atlántico están concentradas en solo nueve empresas, el 34,7% continúan dirigidas hacia los Estados Unidos y el 41,4% corresponden a manufacturas de baja tecnología, lo que muestra la limitada diversificación en la canasta exportadora y en los destinos de las exportaciones del departamento.

Este panorama destaca la necesidad urgente de mejorar la infraestructura logística regional, priorizando inversiones clave en la red vial, ferroviaria, fluvial, aérea y portuaria. Es esencial modernizar las carreteras secundarias y terciarias, así como reactivar el proyecto de mejora de la navegabilidad del río Magdalena, con el fin de potenciar la intermodalidad del transporte y optimizar la red logística del departamento. Paralelamente, se debe acelerar la modernización y expansión del Aeropuerto Internacional Ernesto Cortissoz, y continuar los esfuerzos para mejorar el calado del puerto de Barranquilla, garantizando su competitividad frente a otros puertos regionales.

Simultáneamente a estas inversiones en infraestructura, el Atlántico debe enfocarse en diversificar su canasta exportadora, promoviendo productos de mayor valor agregado y explorando nuevos mercados internacionales. Esto no solo reducirá la dependencia de un número limitado de empresas y destinos, sino que también impulsará el crecimiento económico regional. Para lograr estos objetivos, es crucial fomentar la colaboración público-privada, impulsando asociaciones estratégicas que faciliten la financiación y ejecución de los proyectos necesarios. Además, la implementación de tecnologías digitales en la gestión de la cadena de suministro y los procesos logísticos contribuirá a mejorar la eficiencia y reducir costos, consolidando al Atlántico como un eje logístico clave tanto a nivel nacional como internacional.

## 6. Bibliografía

- Álvarez, O., & Anillo, V. (2024). Atlántico. En A. Meisel, & B. Nieto, *Casa Grande Caribe: la infraestructura que necesita nuestra región* (págs. 27-60). Editorial Uninorte.
- ANI. (s.f.). *Avances Modo Aeroportuario*. Mintransporte.
- Arellana, J., Cantillo, V., Serrano, I., & Moreno, E. (2024). Tren de Integración Caribe (TRINCA). En A. Meisel, & B. Nieto, *Casa Grande Caribe: la infraestructura que necesita nuestra región* (págs. 235-267). Editorial Universidad del Norte.
- Beltrán, L. (2013). 20 años después del proceso de apertura económica: más mercados con poca diversificación exportadora. *Revista Civilizar*, 9-24.
- Cámara de Comercio de Barranquilla. (2024). *Estudio económico y social del Atlántico 2023*. Cámara de Comercio de Barranquilla.
- Cámara de Comercio de Barranquilla y Fundesarrollo. (2023). *Informe de Coyuntura Económica: Análisis de las perspectivas económicas del Atlántico con enfoque clúster. Enero - diciembre 2022*.
- Cámara de Comercio de Barranquilla y Fundesarrollo. (2024). *Informe de Coyuntura Económica: Análisis de las perspectivas económicas del Atlántico con enfoque clúster. Enero-diciembre 2023*.
- Cardona, D., Rodríguez, C., Del Río, J., Balza, V., Redondo, J., Ibarra, D., . . . Salas, C. (2019). *Logística y cadena de suministro: Aproximaciones teórico-prácticas. Núcleo modelo logístico de comercialización y exportación para ganado en pie y productos agrícolas*. Sincelejo: CECAR.
- Castellanos, A. (2015). *Logística comercial internacional*. Barranquilla: Universidad del Norte.
- Clavijo, S. (2024). *Revitalizando el Crecimiento Potencial de Colombia*. Serie Documentos Cede. Universidad de los Andes.
- Consejo Nacional de Política Económica y Social. (2020). *Política Nacional Logística*. Bogotá, D.C.: DNP.
- Consejo Privado de Competitividad y Universidad del Rosario. (2023). *Índice Departamental de Competitividad 2024*. Bogotá: Puntoaparte Editores.
- DANE. (2024). *Comunicado de prensa. Índice de Precios al Consumidor (IPC). Diciembre de 2023*. DANE.
- DNP. (2019). *Estudio de demanda y capacidad portuaria*. Bogotá, D.C.: Departamento Nacional de Planeación.
- DNP. (2021). *Encuesta Nacional Logística 2020*. DNP.
- DNP. (2023). *Encuesta Nacional Logística 2022*. Bogotá, D.C.: DNP.
- Findeter. (2022). *El Caribe se conecta*. Revista Territorios.

- Findeter. (s.f.). *Tren Regional Caribe*. Obtenido de [https://www.findeter.gov.co/system/files/internas/Tren%20Regional%20Caribe%20-%20FINDETER%20-%20Atlantico\\_0.pdf](https://www.findeter.gov.co/system/files/internas/Tren%20Regional%20Caribe%20-%20FINDETER%20-%20Atlantico_0.pdf)
- García, J., Collazos, M., López, D., & Montes, E. (2019b). Los costos de comerciar en Colombia: resultados de la encuesta de comercio exterior del Banco de la República. En J. García, E. Montes, & I. Giraldo (Edits.), *Comercio exterior en Colombia: política, instituciones, costos y resultados* (págs. 223-246). Banco de la República.
- García, J., Montes, E., & Giraldo, I. (2019a). *Comercio exterior en Colombia: política, instituciones, costos y resultados*. Bogotá: Banco de la República.
- Gobernación del Atlántico. (2020). *Plan de Desarrollo 2020 - 2023*.
- Guasch, J. (2011). *La logística como motor de la competitividad en América Latina y el Caribe*. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Ibarra, O., Puche, K., Ovalle, M., Batista, Y., Arza, N., & García, S. (2021). *El comercio exterior del departamento del Atlántico frente al TLC de Estados Unidos 2008 - 2019*. Universidad del Norte y Fundesarrollo.
- Meisel, A. (1987). ¿Por qué se disipó el dinamismo industrial de Barranquilla? *Lecturas de Economía*, 57-84.
- Mejía, L. F., & Delgado, M. (2020). *Impacto macroeconómico y social de la inversión en infraestructura en Colombia, 2021-2030*. Bogotá, D. C.: Fedesarrollo.
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. (2023). *Informe de exportaciones de Colombia*. Oficina de Estudios Económicos - MINCIT.
- Ministerio de Transporte. (2020). *Plan Maestro Ferroviario: Una estrategia para la reactivación y consolidación de la operación ferroviaria en el país*. Obtenido de <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Plan-Maestro-Ferroviario.pdf>
- Ministerio de Transporte. (2022a). *ABC Corredores logísticos*. Ministerio de Transporte.
- Ministerio de Transporte. (2022b). *Resolución número 20223040002435 del 19 de enero de 2022*.
- Ministerio de Transporte. (2023). *Plan Maestro Fluvial 2022*. Obtenido de [https://onl.dnp.gov.co/Documentos%20compartidos/Plan\\_de\\_Transporte\\_Fluvial\\_2221\\_2051%20OK%20DIGITAL.pdf](https://onl.dnp.gov.co/Documentos%20compartidos/Plan_de_Transporte_Fluvial_2221_2051%20OK%20DIGITAL.pdf)
- Ministerio de Transporte. (2023). *Transporte en cifras 2022*. Bogotá: Ministerio de Transporte.
- Montañez, L., Granada, I., Rodríguez, R., & Veverka, J. (2015). *Guía logística: aspectos conceptuales y prácticos de la logística de cargas*. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Otero, A. (2011). El puerto de Barranquilla: retos y recomendaciones. *Documentos de Trabajo sobre Economía Regional*.
- Otero, A. (2012). La infraestructura aeroportuaria del Caribe colombiano. *Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional*.

- Puerto de Barranquilla. (2017). *Manual del puerto de Barranquilla Port Handbokk 2017 - 18*. Land & Marine Publications Ltd.
- Ramírez, M., Collazos, M., García, J., Hahn, L., Melo, L., Montenegro, A., . . . Zárata, H. (2021). La inversión en infraestructura de transporte y la economía colombiana. *Ensayos sobre Política Económica*(99).
- Rojas, J., & Ortiz, J. (2023). *Impacto de los puertos en el desarrollo del comercio exterior y la economía nacional*. Grupo Puerto de Cartagena, Pórticolive - ANIF.
- SuperTransporte. (2022). *Caracterización de la Infraestructura, la Operación Portuaria y el Transporte Fluvial en Colombia: Atlántico*. Dirección de Promoción y Prevención.
- SuperTransporte. (2023). *Indicadores de eficiencia portuaria y disposición de residuos. Primer semestre 2023*.
- Uribe, J. (2019). Prólogo. En J. García, E. Montes, & I. Giraldo (Edits.), *Comercio exterior en Colombia: políticas, instituciones, costos y resultados*. Bogotá: Banco de la República.
- Viloria, J. (2006). Ciudades portuarias del Caribe colombiano: propuestas para competir en una economía globalizada. *Documentos de Trabajo Sobre Economía Regional*.
- Zambrano, M. (2021). La Cámara de Comercio y la transformación de Barranquilla (1940-1980). En O. Ibarra, E. Gómez, & M. Zambrano, *Historia empresarial de Barranquilla (1880 - 1980)* (págs. 143-205). Editorial Uninorte.

## 7. Anexos

### Anexo 1. Actividades asociadas al Clúster de Logística

CIU	Descripción
5022	Transporte fluvial de carga
5210	Almacenamiento y depósito
5229	Otras actividades complementarias al transporte
4923	Transporte de carga por carretera
4290	Construcción de otras obras de ingeniería civil
4631	Comercio al por mayor de productos alimenticios
7490	Otras actividades profesionales, científicas y técnicas n.c.p.
9609	Otras actividades de servicios personales n.c.p.
8299	Otras actividades de servicio de apoyo a las empresas n.c.p.
5221	Actividades de estaciones, vías y servicios complementarios para el transporte terrestre
4663	Comercio al por mayor de materiales de construcción, artículos de ferretería, pinturas, productos de vidrio, equipo y materiales de fontanería y calefacción
5320	Actividades de mensajería
7730	Alquiler y arrendamiento de otros tipos de maquinaria, equipo y bienes tangibles n.c.p.
7020	Actividades de consultoría de gestión
3011	Construcción de barcos y de estructuras flotantes
4724	Comercio al por menor de bebidas y productos del tabaco, en establecimientos especializados
5222	Actividades de puertos y servicios complementarios para el transporte acuático
5224	Manipulación de carga
5012	Transporte de carga marítimo y de cabotaje
5011	Transporte de pasajeros marítimo y de cabotaje
7710	Alquiler y arrendamiento de vehículos automotores
5310	Actividades postales nacionales
4912	Transporte férreo de carga

Fuente: Cámara de Comercio de Barranquilla. Elaboración Fundesarrollo.

**Anexo 2. Número de empresas del sector logístico,  
según actividad económica, Atlántico, 2023**

Actividad económica	Número	Participación
Construcción de otras obras de ingeniería civil	1.811	20,2%
Actividades de consultoría de gestión	1.195	13,3%
Transporte de carga por carretera	1.086	12,1%
Otras actividades profesionales, científicas y técnicas n.c.p.	826	9,2%
Comercio al por mayor de materiales de construcción, artículos de ferretería, pinturas, productos de vidrio, equipo y materiales de fontanería y calefacción	794	8,8%
Otras actividades de servicio de apoyo a las empresas n.c.p.	676	7,5%
Comercio al por mayor de productos alimenticios	642	7,1%
Comercio al por menor de bebidas y productos del tabaco, en establecimientos especializados	506	5,6%
Otras actividades de servicios personales n.c.p.	255	2,8%
Otras actividades complementarias al transporte	233	2,6%
Alquiler y arrendamiento de otros tipos de maquinaria, equipo y bienes tangibles n.c.p.	226	2,5%
Actividades de mensajería	154	1,7%
Manipulación de carga	142	1,6%
Actividades de estaciones, vías y servicios complementarios para el transporte terrestre	127	1,4%
Actividades postales nacionales	91	1,0%
Alquiler y arrendamiento de vehículos automotores	75	0,8%
Actividades de puertos y servicios complementarios para el transporte acuático	48	0,5%
Almacenamiento y depósito	36	0,4%
Construcción de barcos y de estructuras flotantes	17	0,2%
Transporte de carga marítimo y de cabotaje	16	0,2%
Transporte fluvial de carga	15	0,2%
Transporte de pasajeros marítimo y de cabotaje	5	0,1%
Transporte férreo de carga	4	0,0%

Fuente: Cámara de Comercio de Barranquilla - Registro Mercantil. Elaboración Fundesarrollo.