

## EL IMPACTO DEL NEARSHORING EN LA LOGÍSTICA PORTUARIA COLOMBIANA: TRANSFORMACIONES, OPORTUNIDADES Y DESAFÍOS ESTRATÉGICOS.

Oscar Humberto Gaviria Arana<sup>1</sup>  
Jiménez Muñoz J<sup>2</sup>  
Hurtado Quiceno A<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Profesor del Programa de Comercio Exterior, Universidad del Valle seccional Zarzal. Miembro del Grupo de Investigación GEDESC, Universidad del Valle. Zarzal, Valle del Cauca, Colombia. Correo: [oscar.gaviria@correounivalle.edu.co](mailto:oscar.gaviria@correounivalle.edu.co), ORCID: <https://orcid.org/0009-0007-2118-4848>

<sup>2</sup>Estudiante de VIII semestre de Comercio Exterior, Universidad del Valle, Seccional Zarzal. Bachiller técnico en desarrollo de software, Servicio Nacional de aprendizaje SENA. Zarzal Valle del Cauca, Colombia. Email: [juliana.jimenez.munoz@correounivalle.edu.co](mailto:juliana.jimenez.munoz@correounivalle.edu.co), ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-9498-3277>.

<sup>3</sup>Estudiante de VIII semestre de Comercio Exterior, Universidad del Valle, Seccional Zarzal. Zarzal Valle del Cauca, Colombia. Email: [hurtado.ana@correounivalle.edu.co](mailto:hurtado.ana@correounivalle.edu.co) ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-2544-3830>.

DOI: <https://doi.org/10.33871/26747170.2026.8.1.12264>

## THE IMPACT OF NEARSHORING ON COLOMBIAN PORT LOGISTICS: TRANSFORMATIONS, OPPORTUNITIES AND STRATEGIC CHALLENGES.

**ABSTRACT:** *Nearshoring has emerged as a strategic relocation approach that prioritizes geographic proximity between production centers and consumer markets, reshaping global supply chains and transforming port logistics in emerging economies. In this context, Colombia has gained increasing relevance as a potential destination for the relocation of productive and logistical operations in Latin America. The country's competitive advantages include its strategic location between the Atlantic and Pacific oceans, expanding port infrastructure, tax incentives, and a broad network of international trade agreements that facilitate market access and reduce trade barriers. The objective of this study is to analyze the structural and operational impacts of nearshoring on Colombian port logistics and evaluates the role of major ports in supporting foreign trade dynamics. The research adopts a qualitative descriptive approach based on a systematic literature review and the analysis of secondary data obtained from institutional sources and international organizations. The results reveal a notable increase in export flows to the United States, particularly in sectors such as coffee, minerals, and manufacturing, reflecting the growing integration of Colombia into regional supply chains. Nevertheless, several structural challenges remain, including limitations in transport infrastructure, regulatory efficiency, and port management capacity. Addressing*

*these challenges through coordinated public policies and strategic investments will be essential to fully leverage nearshoring opportunities and strengthen Colombia's long-term logistical competitiveness.*

**Keywords:** *Foreign trade, supply chains, competitiveness, port infrastructure.*

**RESUMEN:** El fenómeno del nearshoring ha emergido como una estrategia clave de relocalización, priorizando la proximidad geográfica entre los centros de producción y los mercados de consumo, transformando la logística portuaria colombiana, consolidando al país como destino preferente para la relocalización de operaciones en América Latina. Las ventajas competitivas de Colombia incluyen una ubicación estratégica entre dos océanos, infraestructura portuaria en expansión, incentivos tributarios y una red robusta de tratados comerciales. Estos factores han permitido reducir costos logísticos y tiempos de entrega, optimizando las cadenas de suministro ante la volatilidad global y los riesgos sistémicos asociados al transporte marítimo internacional. El artículo tiene como objetivo analizar de manera integral los impactos estructurales y operativos del nearshoring sobre los principales puertos colombianos, su papel en el comercio exterior y las perspectivas de sostenibilidad y competitividad frente al crecimiento de la demanda regional e internacional mediante un enfoque cualitativo descriptivo sustentado en revisión bibliográfica sistemática y análisis de datos secundarios provenientes de fuentes institucionales y organismos internacionales. Finalmente, se identifican incrementos relevantes en las exportaciones hacia Estados Unidos en sectores como café, minerales y manufactura, aunque persisten desafíos en infraestructura, gestión portuaria y políticas públicas necesarias para maximizar los beneficios del nearshoring en la logística portuaria nacional.

**Palabras clave:** Comercio exterior, cadenas de suministro, competitividad, infraestructura portuaria.

## INTRODUCCIÓN

El *nearshoring*, entendido como la relocalización de procesos productivos y logísticos hacia países geográficamente próximos a los mercados de consumo final, ha emergido como una estrategia empresarial dominante en respuesta a las disrupciones de las cadenas de suministro globales experimentadas durante la pandemia de COVID-19 y las subsecuentes tensiones geopolíticas (Gereffi, 2020; Javorcik, 2020). Este fenómeno ha transformado radicalmente la configuración del comercio internacional, privilegiando la proximidad geográfica y la agilidad operativa.

Colombia ha experimentado una revalorización estratégica en este nuevo contexto global, posicionándose como un destino competitivo para operaciones de *nearshoring* dirigidas al mercado estadounidense. Según Forbes Colombia (2025) y Analdex (2025), Estados Unidos representó el 29% del total de las exportaciones colombianas en 2024, consolidándose como el principal socio comercial del país. La proximidad geográfica constituye una ventaja competitiva fundamental.

Adicionalmente, Colombia ha consolidado una red de tratados de libre comercio con más de 65 países a través de 17 acuerdos vigentes, incluyendo Estados Unidos (vigente desde 2012), la Unión Europea, Canadá y países de la Alianza del Pacífico, que facilitan el acceso preferencial a mercados estratégicos y reducen barreras arancelarias.

La transformación estructural de la logística portuaria colombiana derivada del *nearshoring* plantea interrogantes fundamentales sobre la capacidad del país para capitalizar esta oportunidad histórica. ¿En qué medida los puertos colombianos han adaptado su infraestructura y operaciones para atender la creciente demanda generada por el *nearshoring*? ¿Cuáles son los principales obstáculos que limitan la competitividad portuaria nacional frente a estándares internacionales? ¿Qué políticas públicas y estrategias empresariales son necesarias para consolidar a Colombia como plataforma logística regional?

El presente artículo tiene como objetivo examinar estos interrogantes mediante un análisis integral

del impacto del *nearshoring* en la logística portuaria colombiana, evaluando transformaciones en volúmenes de carga, eficiencia operativa, conectividad internacional y desafíos estructurales.

## METODOLOGÍA

El presente estudio adopta un enfoque cualitativo-descriptivo fundamentado en el análisis documental de fuentes secundarias, siguiendo los lineamientos metodológicos propuestos por Hernández-Sampieri *et al.* (2018) para investigaciones de carácter exploratorio en ciencias sociales y económicas. Este diseño metodológico resulta apropiado para examinar fenómenos emergentes como el *nearshoring*, cuya literatura académica se encuentra en proceso de consolidación (Easterby-Smith *et al.*, 2002). La investigación se estructuró en tres fases metodológicas complementarias:

**Fase 1: Revisión bibliográfica sistemática.** Se realizó una búsqueda exhaustiva en bases de datos académicas (Scopus, Web of Science, Google Scholar, SciELO) y repositorios institucionales de organizaciones internacionales (CEPAL, UNCTAD, BID, Banco Mundial). Los criterios de inclusión contemplaron: (a) publicaciones del período 2015-2025; (b) documentos relacionados con *nearshoring*, *reshoring*, cadenas globales de valor y logística portuaria; (c) estudios con enfoque en América Latina o Colombia específicamente; y (d) fuentes en español e inglés. Se excluyeron publicaciones sin revisión editorial o sin respaldo institucional verificable.

**Fase 2: Análisis de marcos conceptuales.** Se emplearon las teorías de localización empresarial de Gereffi y Fernandez-Stark (2016), el enfoque de cadenas globales de valor de Gereffi (2020) y los marcos de análisis de riesgos sistémicos en comercio internacional de Baldwin y Freeman (2022). Estos marcos teóricos permitieron contextualizar los datos empíricos dentro de las dinámicas globales de reconfiguración productiva.

**Fase 3: Análisis descriptivo de datos secundarios.** Se recopilaron y sistematizaron datos cuantitativos provenientes de fuentes oficiales colombianas: Superintendencia de Transporte, Ministerio de Transporte, ANDI, Analdex y ProColombia. Adicionalmente, se incorporaron estadísticas de comercio bilateral con Estados Unidos publicadas por AmCham Colombia y fuentes periodísticas especializadas en comercio exterior.

## DESARROLLO Y DISCUSIÓN

El *nearshoring* representa una reconfiguración fundamental de las estrategias de localización empresarial que dominaron la globalización económica durante las últimas cuatro décadas. Como señalan Gereffi y Fernandez-Stark (2016), "el modelo tradicional de *offshoring* hacia Asia privilegió la minimización de costos laborales y la maximización de economías de escala en producción masiva". Sin embargo, este modelo reveló vulnerabilidades críticas ante disrupciones sistémicas: la pandemia de COVID-19 expuso la fragilidad de cadenas de suministro excesivamente extendidas, mientras que las tensiones comerciales entre Estados Unidos y China elevaron los riesgos geopolíticos asociados a la concentración geográfica de proveedores.

Según Eximcargo (2024) y El Colombiano (2024), los costos de transporte marítimo experimentaron incrementos del 2,86% al 3,18% en diferentes rutas durante 2024, particularmente afectados por la crisis del Mar Rojo. Baldwin y Freeman (2022) afirman que "los aumentos dramáticos en fletes marítimos erosionaron las ventajas de costo históricas del *offshoring* asiático, haciendo económicamente viable la producción en localizaciones más próximas a los mercados de consumo final" (p. 167).

Paralelamente, los salarios en China han crecido sustancialmente durante la última década, reduciendo la brecha de costos laborales con regiones latinoamericanas y erosionando uno de los pilares fundamentales del modelo de *offshoring* asiático (Banco Mundial, 2023; Organización Internacional del Trabajo, 2024). El incremento sostenido de los costos laborales en las regiones costeras chinas, combinado con políticas gubernamentales orientadas hacia industrias de mayor valor agregado, ha incentivado a empresas multinacionales a diversificar geográficamente sus operaciones manufactureras. Como señala Strange (2020), "estos factores han convergido para hacer del *nearshoring* no simplemente una respuesta táctica ante disrupciones coyunturales, sino una reorientación estratégica de largo plazo en la arquitectura de las cadenas globales de valor" (p. 461).

### **Infraestructura Portuaria Colombiana: Capacidades y Configuración Actual**

### Caracterización del Sistema Portuario Nacional

El sistema portuario colombiano constituye la columna vertebral de la infraestructura logística nacional, articulando el comercio exterior del país con los mercados internacionales. Según la Superintendencia de Transporte (2025), el sistema portuario colombiano movilizó 180,5 millones de toneladas en 2024, representando un crecimiento del 2,5% respecto al año anterior. La capacidad instalada del sistema portuario nacional, según ANDI (2025) y el Ministerio de Transporte (2024), alcanza 401 millones de toneladas anuales, evidenciando un margen significativo para absorber incrementos de demanda derivados del *nearshoring*.

El puerto de Cartagena constituye el principal nodo logístico del país. De acuerdo con la Superintendencia de Transporte (2025), ANDI (2025), El Universal (2025) y Caracol Radio (2025), el puerto de Cartagena movilizó 50,15 millones de toneladas en 2024, representando el 27,78% del total nacional.

Buenaventura constituye la principal puerta de entrada y salida del país hacia mercados del Pacífico asiático. Según La República (2024), el puerto de Buenaventura movilizó 9,29 millones de toneladas en el primer semestre de 2024. El puerto de Barranquilla se especializa en carga general y graneles, con aproximadamente 55% de carga de origen o destino local según estudios de tráfico portuario regional.

La posición geográfica de Colombia, con acceso simultáneo a los océanos Atlántico y Pacífico, constituye una ventaja competitiva fundamental para el *nearshoring*.

### Impacto del *Nearshoring* en Puertos Colombianos: Evidencia Empírica Reciente Crecimiento de Flujos Comerciales con Estados Unidos

El impacto más inmediato del *nearshoring* sobre la logística portuaria colombiana se refleja en el crecimiento acelerado de los flujos comerciales con Estados Unidos. Según Analdex (2025), El País (2025) y AmCham Colombia (2025), las exportaciones hacia Estados Unidos crecieron 14,4% durante el primer cuatrimestre de 2025 comparado con el mismo período del año anterior.

**Tabla 1**

*Crecimiento de exportaciones colombianas a Estados Unidos*

Sector	Crecimiento 2025
Café sin tostar	+124%
Fundición de metales	+463%
Minerales	+149%
Floricultura	+8,7%

*Nota:* Crecimiento de exportaciones colombianas a Estados Unidos por sector, primer cuatrimestre 2025. Fuente: AmCham Colombia (2025), El País (2025).

El crecimiento del 124% en exportaciones de café sin tostar, según AmCham Colombia (2025) y Red Agrícola (2025), refleja la recuperación de la producción cafetera colombiana y el incremento de la demanda estadounidense. El crecimiento del 463% en fundición de metales responde a la relocalización de procesos de manufactura metalmeccánica desde Asia hacia proveedores hemisféricos. El incremento del 149% en minerales refleja la demanda estadounidense de insumos estratégicos como parte de políticas de diversificación de proveedores.

### Transformaciones en Operaciones Portuarias

El incremento de volúmenes de carga derivado del *nearshoring* ha generado transformaciones operativas significativas en los principales puertos colombianos. Las líneas navieras internacionales han incrementado frecuencias de servicios regulares entre Colombia y puertos estadounidenses, mejorando la previsibilidad logística. Los puertos están transitando gradualmente desde una especialización en graneles hacia carga contenedorizada de mayor valor agregado. Adicionalmente, han expandido zonas de actividades logísticas que permiten operaciones de valor agregado como ensamblaje, reempaque y consolidación de carga. Como señala Javorcik (2020), "las cadenas globales de suministro no serán las mismas en el mundo post-COVID-19, privilegiando la proximidad geográfica y la agilidad operativa sobre la optimización exclusiva de costos" (p. 114).

### Oportunidades y Desafíos Estratégicos del *Nearshoring* para Colombia

Las zonas francas colombianas emergen como facilitadores críticos del *nearshoring*, ofreciendo tarifa de renta del 20% versus 35% general, exención de IVA en importaciones, suspensión de aranceles y régimen cambiario flexible. Estas ventajas representan ahorros aproximados del 43% en costos operativos, generando incentivos significativos para la relocalización empresarial.

"El *nearshoring* constituye una respuesta ágil y estratégica para garantizar la continuidad operativa y optimizar los costos asociados", señaló Milady Rozo, supervisora de aduanas de BDO Colombia, reflejando la comprensión empresarial del fenómeno como mecanismo de gestión de riesgos en cadenas de suministro globales. Esta definición subraya la dimensión de resiliencia inherente a las estrategias de relocalización contemporáneas. No obstante, los desafíos estructurales limitan la materialización del potencial *nearshore*. Las brechas en infraestructura de conectividad terrestre incrementan costos logísticos hasta 50% superiores a estándares estadounidenses. La complejidad regulatoria, eficiencia variable de procesos aduaneros y escasez de talento especializado generan incertidumbre para inversionistas. La Política Nacional Portuaria (CONPES 4118 de 2023) establece lineamientos para la modernización mediante sostenibilidad y competitividad, contemplando inversiones de 11.700 millones de pesos (aproximadamente USD 2.9 mil millones) en infraestructura portuaria durante los próximos años.

El *nearshoring* representa una oportunidad estratégica sin precedentes para Colombia en el contexto de la reconfiguración de las cadenas globales de suministro. Los hallazgos de esta investigación demuestran que el país ha logrado posicionarse como un destino competitivo gracias a la convergencia de factores geográficos, comerciales e institucionales que favorecen la relocalización de operaciones productivas desde mercados asiáticos hacia la región latinoamericana.

### Análisis Comparativo Regional

En el contexto latinoamericano, Colombia compite con destinos como:

- Panamá: Ventaja de ubicación a través del Canal de Panamá; puertos altamente modernizados.
- Costa Rica: Infraestructura tecnológica avanzada; atracción de inversión en manufactura de alto valor.
- México: Cercanía a Estados Unidos; inversiones masivas en infraestructura portuaria.

La diferenciación colombiana debe enfocarse en especialización en segmentos específicos (e.g., productos agroindustriales, manufactura ligera) y en integración logística con mercados andinos.

### CONSIDERACIONES FINALES

El *nearshoring* no es un fenómeno pasajero sino una reconfiguración estructural de cadenas de suministro globales que demanda respuesta estratégica del sector público, privado y académico. Colombia tiene oportunidad histórica de consolidarse como actor central en logística regional latinoamericana, siempre que implemente inversiones coordinadas en infraestructura, regulación y capacidad técnica.

El *nearshoring* no representa un fenómeno transitorio sino una reconfiguración estructural de las cadenas globales de suministro con implicaciones de largo plazo. Colombia dispone de activos estratégicos—ubicación geográfica privilegiada, infraestructura portuaria en expansión, tratados comerciales vigentes e incentivos tributarios competitivos—que la posicionan favorablemente para capitalizar esta tendencia. Sin embargo, la materialización de este potencial dependerá de la capacidad del país para superar sus limitaciones estructurales en conectividad, eficiencia regulatoria y capital humano especializado. El éxito en este empeño no solo transformará la logística portuaria nacional, sino que podría redefinir el rol de Colombia en la arquitectura productiva y comercial del hemisferio.

### REFERENCIAS

AMCHAM COLOMBIA. (2025, junio 3). Exportaciones a Estados Unidos crecen en primer trimestre de 2025. <https://amchamcolombia.co/noticias-colombia/en-primer-trimestre-exportaciones-a-estados-unidos-triplicaron-el-resultado-de-pais/>

ANALDEX. (2025, enero 15). Exportaciones a Estados Unidos crecen a un ritmo superior al 7%.

<https://analdex.org/2025/01/15/exportaciones-a-estados-unidos-crecen-a-un-ritmo-superior-al-7/>

ANALDEX. (2025, junio 5). Informe Mensual de Exportaciones Colombianas Abril de 2025. <https://analdex.org/2025/06/05/informe-mensual-de-exportaciones-colombianas-abril-de-2025/>

Andi. (2025, abril 10). Boletín Marítimo y Portuario. Asociación Nacional de Empresarios de Colombia.

BALDWIN, R., & FREEMAN, R. (2022). Risks and global supply chains: What we know and what we need to know. *Annual Review of Economics*, 14, 153-180. <https://doi.org/10.1146/annurev-economics-051420-113737>

BANCO MUNDIAL. (2023). *World Development Report 2023: Labor Markets in Transition*. The World Bank Group.

BDO COLOMBIA. (2024). Análisis de beneficios tributarios y operativos de zonas francas en Colombia. BDO Colombia Consulting.

BID. (2023). *Logística y competitividad en América Latina: Infraestructura portuaria y cadenas de suministro*. Banco Interamericano de Desarrollo.

CARACOL RADIO. (2025, abril 4). En 2024, Cartagena fue la zona que más buques de carga recibió en Colombia. <https://caracol.com.co/2025/04/04/en-2024-cartagena-fue-la-zona-que-mas-buques-de-carga-recibio-en-colombia/>

CEPAL. (2023). *Nearshoring* y reconfiguraciones de cadenas de valor en América Latina. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

DECRETO 2147 DE 2016. Por el cual se reglamenta el régimen de zonas francas. Presidencia de la República de Colombia.

Departamento Nacional de Planeación. (2023). CONPES 4118: Política Nacional Portuaria para el desarrollo sostenible, la competitividad y la integración regional. DNP.

EL COLOMBIANO. (2024, julio 24). Hay un fuerte aumento en el costo de los fletes marítimos. <https://www.elcolombiano.com/negocios/impacto-aumento-fletes-maritimos-importaciones-colombianas-LA25079507>

EL PAÍS. (2025, junio 10). Las exportaciones colombianas a Estados Unidos crecen pese a la guerra comercial de Trump. <https://elpais.com/america-colombia/2025-06-11/las-exportaciones-colombianas-a-estados-unidos-crecen-pese-a-la-guerra-comercial-de-trump-pero-el-futuro-es-incierto.html>

EL UNIVERSAL. (2025, abril 2). Cartagena, con el mayor tráfico portuario de Colombia. <https://www.eluniversal.com.co/economica/2025/04/02/cartagena-con-el-mayor-trafico-portuario-de-colombia-supertransporte/>

ESTATUTO TRIBUTARIO DE COLOMBIA. Artículo 240-1: Tarifa especial para usuarios de zonas francas. República de Colombia.

EXIMCARGO. (2024, julio 10). Aumento de tarifas spot en el transporte marítimo. <https://www.eximcargo.com/es/12401/>

EASTERBY-SMITH, M., THORPE, R., & LOWE, A. (2002). *Management research: An introduction (2nd ed.)*. SAGE Publications

Forbes Colombia. (2025, enero 26). Estados Unidos, el principal socio comercial de Colombia:

exportaciones crecieron más de 7% en 2024. <https://forbes.co/2025/01/26/economia-y-finanzas/estados-unidos-el-principal-socio-comercial-de-colombia-exportaciones-crecieron>

GEREFFI, G. (2020). What does the COVID-19 pandemic teach us about global value chains? The case of medical supplies. *Journal of International Business Policy*, 3(3), 287-301. <https://doi.org/10.1057/s42214-020-00062-w>

GEREFFI, G., & FERNANDEZ-STARK, K. (2016). *Global value chain analysis: A primer* (2nd ed.). Duke Center on Globalization, Governance & Competitiveness. <https://doi.org/10.4337/9781788113779.00008>

HERNÁNDEZ-SAMPIERI, R., & MENDOZA TORRES, C. P. (2018). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. McGraw-Hill Education.

JAVORCIK, B. S. (2020). Global supply chains will not be the same in the post-COVID-19 world. En R. Baldwin & S. Evenett (Eds.), *covid-19 and trade policy: Why turning inward won't work* (pp. 111-116). CEPR Press.

LA REPÚBLICA. (2024, septiembre 26). <https://www.larepublica.co/economia/puertos-de-buenaventura-y-cartagena-movieron-37-de-la-carga-en-primer-semester-3963722>

MINISTERIO DE TRANSPORTE. (2024). Informe de capacidad y desempeño del sistema portuario colombiano. República de Colombia.

MUNDO MARÍTIMO. (2024, noviembre 18). <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-de-cartagena-marca-record-al-movilizar-mas-de-3-7-millones-de-teus-en-2024-con-un-aumento-del-21>

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO. (2024). *Global Wage Report 2024-25: Is wage inequality decreasing globally?*. OIT.

RED AGRÍCOLA. (2025, junio 4). Exportaciones de Colombia a EE.UU. crecieron 15% durante el primer trimestre del año. <https://redagricola.com/exportaciones-de-colombia-a-ee-uu-crecieron-15-durante-el-primer-trimestre-del-ano/>

STRANGE, R. (2020). The 2020 Covid-19 pandemic and global value chains. *Journal of Industrial and Business Economics*, 47(3), 455-465. <https://doi.org/10.1007/s40812-020-00162-x>

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE. (2025, abril 1). <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/comunicaciones-2025/en-2024-las-zonas-portuarias-de-colombia-movilizaron-1805-millones-de-toneladas/>

UNCTAD. (2022). *World Investment Report 2022: Global supply chains trends and investment dynamics*. United Nations Conference on Trade and Development. Recuperado de <https://unctad.org/publication/world-investment-report-2022>