

ANDI			
Indicadores			
Variación			
Indicador	Periodo	Anual	12_P
PIB (IV Trimestre de 2013)	0.8%	4.3%	
IPC Febrero de 2014	0.39%	1.52%	
IPP Febrero de 2014	1.71%	3.64%	
ICTC (IV Trimestre de 2013)	-0.02%	-0.68%	
	Periodo	Promedio	
Desempleo Febrero de 2014	10.7%	10.9%	
DTF (E.A.) abril 11 de 2014	3.86%	3.81%	
Dólar TRM abril 11 de 2014	\$ 1,920.9	\$ 1,998.0	
	Periodo*	Mes Actual*	
ACPM Diciembre de 2013	\$ 8,180	\$ 8,433	
Gasolina Corriente Diciembre de 2013	\$ 8,269	\$ 8,856	
Fuentes:	Banrep	DANE	UPME

*Precio Galón (Real y de Referencia para Bogotá)

12_P Evolución últimos 12 periodos

Contenido

Esta Semana

[Reglamentación Libertad Vigilada](#)

Noticias del Sector

[Logística](#)

[Infraestructura](#)

[Transporte](#)

Información de Interés

[Foro de Puerto y Contenedor 2014](#)

[Enlaces de Interés](#)

[Estado de las vías](#)

[Restricciones Semana Santa](#)

Esta semana...



La industria continúa con un tímido crecimiento en producción y mayor dinamismo en ventas. Abr 11

Al finalizar el primer bimestre de 2014, la actividad manufacturera mantiene un bajo ritmo de crecimiento en producción y mayor dinamismo en ventas, una capacidad instalada en el promedio histórico, inventarios en niveles normales, pedidos con una tendencia al alza y un clima para los negocios que comienza a mejorar. Por el lado del comercio exterior encontramos que mientras las exportaciones totales disminuyeron en -4,6%, las industriales lo hicieron en -15,8%, lo que refleja un horizonte que no está completamente claro para la manufactura. **ANDI** [Ver más ▶](#)

Minas y energía siguen atrayendo la inversión. Abr 11

En el primer trimestre la Inversión Extranjera Directa (IED) disminuyó 5,1%, según el registro de la Balanza Cambiaria publicada por el Banco de la República, lo que obedeció a los sectores diferentes a minas y energía. La dependencia del país en la explotación minero energética sigue siendo evidente, luego de que la inyección de inversionistas extranjeros en este sector creciera en el primer cuarto de año 0,12%, registrando el ingreso de US\$3.053 millones, cuando en el mismo lapso de tiempo del año pasado la suma fuera de US\$3.049 millones. **Portafolio** [Ver más ▶](#)

Colombia pierde puntos del PIB por fallas ambientales. Abr 10

Los efectos del cambio climático y de la contaminación en las fuentes hídricas y el aire que respiran los colombianos les están pasando una alta cuenta de cobro a la Nación. De acuerdo con José Luis Samaniego, director de desarrollo sostenible de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Cepal, los efectos del cambio climático le restan a Colombia 1,9 puntos del PIB al año, y la atención de los problemas de salud asociados a la contaminación del agua y el aire le cuestan al país 2 puntos del PIB.. **Portafolio**

[Ver más ▶](#)

POLITICA DE LIBERTAD VIGILADA

Proyecto de Reglamentación Decreto 2228 De 2013

La ANDI ha sostenido en varias oportunidades que el surgimiento de la Política de Libertad Vigilada ha permitido un avance significativo del sector, gracias a los incentivos que tienen todos los actores en ser cada vez más eficientes en sus procesos, de manera que esta eficiencia se vea reflejada en mejores tarifas y mejor servicio.

Con el decreto 2228 de 2013 “Por el cual se modifican los artículos 1, 3, 4, 5, 11 y 12 del Decreto 2092 de 2011 y se dictan otras disposiciones” se hicieron unos cambios en la política, buscando incluir el monitoreo al generador de carga, para tener un análisis conjunto de la cadena logística del transporte.

Teniendo en cuenta que el artículo 3º de dicho decreto, establece que el Ministerio de Transporte deberá en un plazo no mayor a 120 días reglamentara la metodología para la captura de información a través del RNDC el esquema y procedimiento de monitoreo de los fletes y del valor a pagar así como la manera de obtener los criterios técnicos, logísticos y de eficiencia a incorporar.

Actualmente cursa en análisis del sector, el proyecto “Por la cual se reglamenta lo establecido en el artículo 3º del Decreto 2228 de 2013 y se dictan otras disposiciones”, a continuación se expone un resumen del articulado del proyecto con comentarios y aclaraciones al respecto:

Título I: Criterios técnicos, logísticos y de eficiencia para determinas los Costos Eficientes de Operación

ARTÍCULO PRIMERO. Los criterios técnicos, logísticos y de eficiencia que podrán incluir en las relaciones entre los Generadores, Empresas de Transporte y Propietarios, Poseedores o Tenedores de los vehículos de carga, con el propósito de determinar los costos eficientes de operación serán:

- *Estabilidad*
- *Fidelización*
- *Compensación*
- *Optimización*

En general se considera un avance el hecho de definir estos criterios como estándares mínimos a incluir en las relaciones económicas de los actores de la cadena, con el propósito de determinar los costos eficientes de operación y lograr de manera colaborativa distribuir los beneficios encontrados en la mejora de las ineficiencias, al permitir lograr tarifas competitivas que brinde mayores ganancias a cada uno de los miembros de la cadena.

Con respecto al criterio de estabilidad, la ANDI ha señalado que una relación contractual entre los tres actores de la cadena (Generador, Transportador y Propietario) implica tener claro el rol de cada uno los tres actores, en donde la empresa de transporte como intermediario, es la responsable por la estabilidad de los poseedores, propietarios y tenedores de los vehículos.

Por lo tanto, se considera importante delimitar claramente que la relación que existe del lado del generador de carga es solo con la empresa de transporte; y es esta última, deberá trasladar las condiciones pactadas a los propietarios, poseedores y tenedores de los vehículos.

ARTÍCULO SEGUNDO. A efectos de garantizar y obtener los Costos Eficientes de Operación del transporte de carga por carretera en las relaciones económicas entre el generador de la carga y la empresa de transporte público y de esta con los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

***La optimización** contempla que los generadores de carga cumplirán con las obligaciones referidas a la adecuación de la logística para la ubicación de los vehículos de transporte de carga para cargue y descargue en los lugares de origen o destino y con sus respectivos tiempos.*

***La fidelización** y estabilidad contemplan la posibilidad de promover conjuntamente estrategias para la optimización de los costos a través de la generación de economías de escala.*

***El propietario**, poseedor o tenedor del vehículo deberá realizar el mantenimiento del vehículo de acuerdo con los parámetros óptimos para un adecuado rendimiento. Así mismo debe cumplir en todo momento con los tiempos de operación pactados con la empresa, salvo en casos de fuerza mayor o caso fortuito.*

Según el decreto 2228 /13 el "**Generador de la Carga**: Es el remitente, o el destinatario de la carga cuando acepte el contrato en los términos de los artículos 1008 y 1009 del Código de Comercio." en este punto la responsabilidad del generador aplica para el cargue en origen si es remitente o el descargue en destino si es destinatario, según corresponda. Esto para que no se confunda con las responsabilidades de terceros, como Puertos, Patios de Contenedor, etc.

Dentro de la política de garantizar niveles de servicios adecuados, para el transporte de carga en los puertos, aeropuertos, fronteras, patios de contenedores y puntos de servicio público se requiere analizar herramientas que permitan garantizar estos niveles, teniendo en cuenta que tanto el remitente, el transportador y el receptor de la carga tienen que contar con un proceso operativo que tenga en cuenta el tipo de carga, el sistema de cargue y descargue, los recorridos y la infraestructura en general de la operación.

Igualmente se debe considerar la necesidad que las empresas de transporte hagan uso de tecnologías de información y sistemas de información geo-referenciada que permitan hacer trazabilidad y control de rutas de los vehículos. Factor clave para facilitar el seguimiento de los tiempos logísticos y garantizar los costos eficientes.

Título II: Esquema y procedimiento de monitoreo de los fletes y del valor a pagar

ARTÍCULO TERCERO. El Ministerio de Transporte a través de la Oficina de Regulación Económica monitoreará el valor a pagar promedio, el valor de los fletes y los criterios de eficiencia contemplados en el artículo primero de la presente resolución, con el propósito de identificar las condiciones mediante las cuales los actores determinan los parámetros de negociación y cuál ha sido el comportamiento del mercado.

En caso de ser pertinente, como consecuencia de este monitoreo, podrá el Ministerio de Transporte dar traslado a las autoridades definidas en el artículo 4º del decreto 2228 de 2013.



Como todo mercado regulado el estado, tiene la potestad de monitorear el mercado para remitir a las respectivas superintendencias cuando haya lugar. (superintendencia de transporte o Superintendencia de Industria y Comercio)

Título III: Metodología para el reporte de la información por parte de los Generadores de Carga en el RNDC

ARTICULO CUARTO. Los generadores de carga en el Registro Nacional de Despachos de Carga –RNDC- tendrán las siguientes funcionalidades:

Registro: A través del cual el generador de la carga con usuario y contraseña se identifica y reporta la información solicitada.

Selección y Reporte: A través del cual el generador seleccionará la Empresa de Transporte, podrá ver el detalle de las operaciones de transporte y asignará el valor del Flete de estas durante el periodo de tiempo definido.

A través de esta resolución se especifica que el reporte por parte del generador de carga se hará **expost**, con base a la información reportada por las empresas de transporte en los manifiestos de carga.

Para la implementación de este nuevo sistema de reporte al RNDC, el Ministerio de transporte hará pruebas piloto y capacitaciones con los generadores de carga, así como se conformará un manual de uso de la herramienta donde se consigne el procedimiento para solicitar el registro de información y con qué antelación se haría, existiendo un tiempo prudencial para que este la registre.

Durante las capacitación habrá lugar a comentarios y mejorar de la herramientas, sin embargo la ANDI ya ha manifestado con respecto al detalle de las operaciones de transporte que se podría incluir los siguientes filtros (Adicionales a empresa de transporte y periodo de tiempo): Ruta Origen - Destino, Configuración del Vehículo y Tipo de Carga, que permita facilitar el registro del valor del flete para varios viajes a la vez.

De igual manera, como un valor agregado a los usuarios del sistema, se establece la posibilidad de que los generadores de carga puedan ver la información de los manifiestos de carga por los diferentes filtros señalados en el ítem anterior, así como promedios de fletes por ruta.

Con base en este procedimiento, se ratifica que esta resolución no implica cambios en la fijación de precios en el servicio público de transporte de carga, es un invitación para que todos los actores de la cadena empiecen a trabajar con **modelos colaborativos** que permitan contar con un servicio de transporte competitivo, como punta de lanza para lograr un desarrollo sostenible del transporte.

La ANDI participa y apoya con el conjunto de los demás actores de la cadena de transporte se construya una política integral de transporte con estrategias concertadas para beneficios de la cadena con equilibrio económico y equidad. Esto, con el propósito de lograr en comunión los objetivos de política del sector con instrumentos novedosos que mejoren la gestión, regulación y control de la actividad transportadora, sin afectar la competitividad de la cadena.

Noticias del sector



Logística



"La logística por sí sola no ha ganado ninguna batalla.....sin ella se han perdido todas las guerras"

Gobierno de Colombia retiró cargue por fondeo en nuevo Estatuto Aduanero. Abr 4

La operación de cargue y descargue en fondeo se adoptará por medio de un "decreto particular", una vez se cumpla el proceso de concertación en las mesas de trabajo que son lideradas por la ministra de Transporte de Colombia, Cecilia Álvarez-Correa, y se realicen las consultas previas ordenadas por un fallo de tutela del Tribunal Superior del Cartagena. Así quedó establecido tras el anuncio que hizo el ministro de Comercio, Industria y Turismo, Santiago Rojas Arroyo, en Barranquilla sobre la decisión del Gobierno de retirar todo lo relacionado con el fondeo del nuevo Estatuto Aduanero.

Mundo Marítimo [Ver más >](#)

Transporte



"Muchas veces se debe coger el camino más corto para llegar más lejos"

Renace el Magdalena. Abr 7

Mientras Cormagdalena espera el aval del Consejo Superior de Política Fiscal (Confis) para garantizar la financiación de la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena, empresarios trabajan en la formulación de proyectos por más de US\$150 millones a lo largo del río. El director de Cormagdalena, Augusto García, contó que se presentaron 10 solicitudes de concesiones para el desarrollo de proyectos portuarios en Santander, Cesar y Bolívar. Por ejemplo, en Barrancabermeja (Santander), la multinacional suiza Impala está desarrollando un puerto multipropósito de servicio público con una inversión de US\$117,9 millones. El tiempo de explotación para este proyecto es de 30 años. Entre tanto, la Sociedad Portuaria Naviera Río Grande trabaja en los detalles finales de una terminal que se especializará en el manejo de graneles líquidos.

El Espectador [Ver más >](#)

Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

Colombia no puede repetir errores de la doble calzada Bogotá - Girardot Abr 11

La ministra de Transporte, Cecilia Álvarez, aseguró que la doble calzada Bogotá - Girardot "ya se quedó pequeña" frente la demanda de tráfico por el centro del país alcanza más de 40 mil vehículos en días de alta congestión. La funcionaria aseguró que ya se está estudiando la construcción de un carril adicional una vez finalice la concesión que hoy entregó la obra, cinco años después de la fecha estipulada. El Gobierno construirá en los próximos meses vías peatonales y variantes que está reclamando la comunidad que vive en la región. Caracol [Ver más >](#)

La información contenida en los enlaces a noticias no recoge la opinión, ni la posición de la ANDI, es responsabilidad exclusiva del medio de comunicación que la publica



JUSTIFICACIÓN

El uso del contenedor moderno completa 58 años y se ha convertido en un elemento fundamental en el comercio mundial por su impacto en la reducción de los costos del transporte y su facilidad de ser transportado con una interrupción mínima a través de diferentes modos de transporte. Se estima que el tráfico portuario mundial en contenedor creció un 5% en 2012, alcanzando 590 millones de TEU, en este mismo año en Colombia, el volumen de carga en contenedor alcanzó más de 3.3 millones de TEUs, de los cuales 1.9 millones de TEUs corresponden a comercio exterior, atendido en 9 terminales marítimas que sirven 34 rutas con 42 líneas navieras.

La flota de portacontenedores aumento su participación desde 1,5 % de la flota mundial en 1980 a más del 31 % en 2013, con M/N – buques - de mayores tamaños para aprovechar economías de escala y se espera que con la ampliación del Canal de Panamá en 2015 , estos buques podrán navegar directamente sin hacer transbordos, representando un desafío para los países en desarrollo de impulsar la competitividad en la cadena productiva para aprovechar las oportunidades de carga que se genere con los acuerdos comerciales, lo cual exige modernizar las infraestructura de transporte, ampliar la capacidad portuaria y fortalecer las actividades logísticas y de transporte multimodal en los diferentes nodos de la cadena.

OBJETIVO

El *II Foro de Puertos y Contenedores* se centrara en la logística y competitividad para el Intermodalismo, convirtiéndose en el espacio de discusión idóneo para

analizar el contexto internacional del transporte de contenedores, la infraestructura de transporte, la gestión en terminales marítimas como redes intermodales y la optimización logística, con una visión internacional aterrizada a la realidad nacional en los diferentes puntos de la cadena logística.

El evento contará con la participación de importantes conferencistas nacionales e internacionales, permitiendo compartir sus experiencias y transmitir a cada uno de los actores de esta cadena, su aporte para fortalecer las mejores prácticas en los procesos de distribución física internacional en Contenedores, como lo son la actividad portuaria; la gestión y seguridad en el transporte interno; el aprovechamiento de plataformas logísticas; entre otros procesos, como ejes vitales de una buena logística de contenedor.

¿A QUIÉN ESTÁ DIRIGIDO?

Sector logístico en general, Industrias, Sociedades Portuarias, Operadores Marítimo Portuarios, Agentes de Aduana, Líneas Navieras, Agentes Marítimos, Empresas de Transporte Terrestre, Patios de Contenedores, Entidades Bancarias, Compañías De Seguro, Almacenes de Depósito, Certificadores Internacionales; funcionarios públicos de orden nacional, regional, departamental o municipal; asesores y personas vinculadas a la cadena logística del contenedor; público en General.

¿EN DÓNDE Y CUÁNDO?

Hotel AR Salitre, Cra. 60 No. 22-99 – Bogotá Colombia

Fecha: 22 y 23 de Mayo de 2013

MAYORES INFORMES

(+57) (1) 326 85 00

Inscripciones:

eventos@andi.com.co o

[Inscríbese](#)

Vinculación Comercial:

Apoyo a Eventos ANDI Tel Ext. 2365 - 2366 - 2367 -

APOYOEVENTOS@andi.com.co

Programa Académico:

Edwin Maldonado Ext. 2226

emaldonado@andi.com.co



Información de Interés

Nacionales

[MinTransporte](#)
[Superintendencia de Puertos y Transporte](#)
[INVIAS](#)
[ANI](#)
[Policía Nacional](#)

Internacionales

[IIRSA](#)
[MIT Supply Chain](#)
[LOGYCA](#)

[DNP](#)
[CONPES 5239](#)

VER ESTADO DE VIAS ACTUAL - 11 de Marzo de 2014

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay siete (7) vías nacionales con cierres totales, una (1) por cierre imprevisto y seis (6) por cierres programados; dos (2) vías departamentales y municipales con cierres totales, y 27 vías con pasos restringidos.

Restricciones de Semana Santa 2014

Según lo acordado con el Ministerio de Transporte, estas son las restricciones y vías a restringir para los vehículos de transporte de carga de más de 3.4 Ton en la temporada de Semana Santa 2014. Por favor, vea también el [Comunicado Oficial](#).

VIERNES	11 - abril -2014	16:00 A 21:00 HORAS
SÁBADO	12 - abril -2014	07:00 A 20:00 HORAS
DOMINGO	13 - abril -2014	12:00 A 20:00 HORAS
MIÉRCOLES	16 - abril -2014	10:00 A 22:00 HORAS
JUEVES	17 - abril -2014	07:00 A 12:00 HORAS
SÁBADO	19 - abril -2014	12:00 A 22:00 HORAS
DOMINGO	20 - abril -2014	10:00 A 24:00 HORAS

NOTA ESPECIAL: De ser necesaria la activación del reversible u otra medida de manejo de tráfico, en horario diferente al establecido, por necesidad de descongestión en las vías antes mencionadas, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional informará en vía a los usuarios y hará uso de cualquiera de estas medidas.

NOTA 1: El día viernes 11 de abril de 2014, la restricción únicamente se aplicará a los vehículos de carga que salgan de la Ciudad de Bogotá.

VER [Directorio de los jefes seccionales de Policía de Transito](#)