

Indicador	Variación		12_P
	Periodo	Anual	
<b>PIB</b> <small>(IV Trimestre de 2013)</small>	0,8%	4,3%	
<b>IPC</b> <small>Abril de 2014</small>	0,46%	1,98%	
<b>IPP</b> <small>Abril de 2014</small>	0,43%	4,09%	
<b>ICTC</b> <small>(I Trimestre de 2014)</small>	1,48%	-0,68%	
	Periodo	Promedio	
<b>Desempleo</b> <small>Abril de 2014</small>	9,0%	10,1%	
<b>DTF (E.A.)</b> <small>mayo 30 de 2014</small>	3,8%	3,91%	
<b>Dólar TRM</b> <small>mayo 30 de 2014</small>	\$ 1.906,0	\$ 1.973,3	
	Periodo*	Mes Actual*	
<b>ACPM</b> <small>Diciembre de 2013</small>	\$ 8.180	\$ 8.433	
<b>Gasolina Corriente</b> <small>Diciembre de 2013</small>	\$ 8.269	\$ 8.856	

\*Precio Galón (Real y de Referencia para Bogotá)

12\_P Evolución últimos 12 periodos

## Esta semana...



## Contenido

### Esta Semana

[Conclusiones – II Foro de Puertos y Contenedores](#)

### Noticias del Sector

[Logística](#)

[Infraestructura](#)

[Transporte](#)

### Información de Interés

[Foro de Puerto y Contenedor 2014](#)

[Enlaces de Interés - Estado de las vías](#)

[Restricciones Puente Corpus Cristi](#)

[Documentación de Exportación](#)

### Banco de la República aumentó la tasa de interés a 3,75% May 30

En su reunión del viernes, la junta directiva del Emisor decidió incrementar en 25 puntos base la tasa de referencia. La Junta consideró que la estabilidad macroeconómica y la actual convergencia de la inflación hacia la meta de largo plazo son compatibles con un aumento adicional de la tasa de interés. "La inflación en abril continuó la convergencia esperada al 3%. Por su parte, las expectativas de inflación a un año de los analistas económicos y las implícitas en los papeles de deuda pública aumentaron frente al mes pasado", explicó el Banco de la República. **Portafolio** [Ver más ▶](#)

### El desempleo en el cuarto mes del año se ubicó en 9%, reveló hoy el Dane. May 30

El director del Departamento Administrativo Nacional de Estadística Dane, Mauricio Perfetti, reveló que la tasa de desempleo para el mes de abril de 2014 fue de 9%, es decir bajó 1,2 puntos porcentuales frente al mismo mes del año pasado. En las trece áreas metropolitanas 419.00 personas se ocuparon. La tasa mensual fue de 9,2%, una reducción con respecto al 10,3 del año anterior. Los sectores de construcción, servicios y comercio jalonaron el empleo en este trimestre. La industria manufacturera tuvo un crecimiento favorable de 1,9%. **La República** [Ver más ▶](#)

### El IVA, la gasolina y el CREE están impulsando el recaudo. May 29

A finales de mayo del 2013, los colombianos habían pagado \$44,7 billones en impuestos. Este año, al cierre del quinto mes, la cifra va en \$50,7 billones. La renta cae más de lo previsto por la Dian. El recaudo tributario, la principal fuente de financiación del Estado, crece este año 13,5 por ciento y, el impuesto a las ventas (IVA), el CREE (sobre las utilidades de las empresas) y el tributo a la gasolina son los que mejor comportamiento han presentado en los primeros cinco meses del 2014. La otra cara de la moneda es el impuesto a la renta, que no cumple las metas de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (Dian), y se queda corto en más de 1,2 billones de pesos. **Portafolio** [Ver más ▶](#)

## II FORO DE PUERTOS Y CONTENEDORES

### Conclusiones

Con el propósito de tener un espacio interactivo centrado en la logística y la competitividad para el Intermodalismo, se celebró el 22 y 23 de Mayo la segunda edición del Foro de Puertos y Contenedores; dando la oportunidad de analizar el contexto internacional del transporte de contenedores, la infraestructura de transporte, la gestión en terminales marítimos como redes intermodales y la optimización logística, con una visión internacional aterrizada a la realidad nacional en los diferentes puntos de la cadena logística.



La agenda académica del evento contó con tres paneles y 22 presentaciones donde se llegaron a conclusiones precisas en cada una de las sesiones temáticas; de estas surgieron unas propuestas fundamentadas para desarrollar corredores logísticos de infraestructura, fortalecer la gestión portuaria, optimizar las actividades logísticas y de transporte multimodal en los diferentes nodos de la cadena. A continuación, mostraremos las principales recomendaciones que se concluyeron en cada sesión.

#### SESIÓN 1: Contexto Internacional del Transporte en Contenedores

*Aspectos relacionados con el marco del comercio y del transporte mundial de contenedores, se identifican las tendencias del sector y los retos deben enfrentar Colombia.*

- El aumento del tamaño de los buques requerirá de más precisión en las ventanas de llegada al muelle junto con mayor presión en los tiempos de respuesta, lo cual presiona a realizar mejoras en la gestión portuaria y en la capacidad de operación.

Las economías de escala generan un ambiente propicio para las mega alianzas como la P3, donde de ser aprobada, tres de las navieras más grandes del mundo (Maersk Line, Mediterranean Shipping Co. y CMA CGM) están próximas a crear un efecto cascada en el transporte marítimo de carga: buques de mayor tamaño de lo que hay actualmente cubrirán las rutas principales (se habla de buques de más de 20.000 TEU's), como efecto de esto, quizá su frecuencia disminuya; paralelamente, los buques de menor tamaño cubrirán las rutas más pequeñas (no se debe olvidar que estos buques serían los que actualmente cubren las rutas principales que cuentan con gran capacidad) representando un desafío para que los puertos logren responder. No obstante, a Colombia llegarían buques de 8.000 y hasta 10.000 TEU's, frente a lo cual los puertos ni los canales de acceso actuales cuentan con la capacidad necesaria.

- Modernización de infraestructura portuaria. Esto corresponde a mayor y mejor equipamiento para operaciones de cargue y descargue, almacenamiento e incluso adecuación de la infraestructura para que soporte el peso de las grúas; y por supuesto, un mayor cuidado ambiental.

Un ejemplo claro de eficiencia es el Puerto de Busan (부산항) en Corea del Sur, dado al enorme tránsito marítimo sus tiempos y calidad de respuesta lo califican como el quinto puerto más eficiente del mundo. Este puerto está ubicado en el Noreste de Asia, región en la que se produce el 22% del PIB mundial; y en lo que a contenedores se refiere, en el 2013 se movilizaron 260 millones de TEU's (corresponde al 42% de la carga en contenedor en el mundo). Allí, hay muelles totalmente automatizados, con excelente manejo de la tecnología RFID para designar la ubicación de la carga dentro del puerto. De la misma manera, se ha llegado a automatizar incluso los camiones y las grúas a tal punto que no hay personas en el muelle dado que todo se maneja a control remoto evitando la exposición de los empleados a accidentes.

- Dado que Colombia tiene un mercado interno menor comparado con países como Brasil o México, pero tiene una ubicación estratégica, el país tiene la oportunidad para desarrollarse como un Hub logístico para la región. Actualmente de los 2 millones de contenedores que se movilizaron en Colombia en el 2013, el 30% no entra al país y se dirige en tránsito a otros países, se destaca el terminal de la sociedad portuaria de Cartagena que movilizó 763.965 unidades de Contenedores, de los cuales el 75% son de tránsito internacional y se consolida como el puerto Hub del Caribe. En el caso de Buenaventura solo se moviliza en tránsito el 11%, con lo cual hay el potencial de contar en el Pacífico con un centro de distribución de la carga para el resto de Suramérica y consolidar en la costa atlántica el Hub del Caribe.

## SESIÓN 2: Transporte Intermodal para la Integración Logística

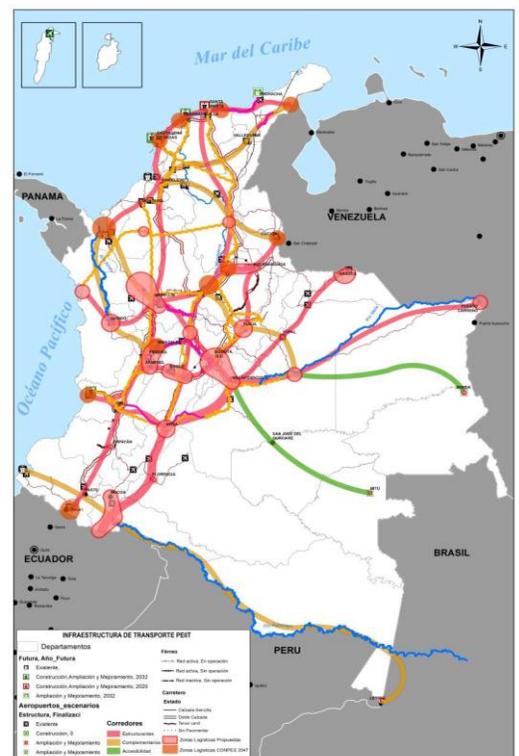
*Análisis integral de la infraestructura de transporte desde una visión pública y privada, para el contenedor en los corredores logísticos y en los nodos estratégicos para la competitividad.*

- El Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal de Transporte (PEIT) sugiere que debe destinarse una inversión de COP \$34,59 Billones (actualmente se destina COP \$16.82 billones) para desarrollar un escenario intermodal en el país que generaría un ahorro global de costos de transporte de entre un 20 -25% anual. El PEIT recomienda que debe tenerse en cuenta la conectividad de las Concesiones de Infraestructura de Cuarta Generación (4G) con los principales centros de producción y consumo junto con los puertos marítimos. Igualmente, se exhorta al desarrollo de nuevos tramos en los corredores férreos que permitan fortalecer la conectividad de zonas de producción y nodos de transferencia con puertos marítimos y fluviales. Por todo lo anterior, se alienta a continuar en la senda de la planificación estructurada y la promoción de infraestructuras logísticas especializadas de forma conjunta.
- Desarrollo de plataformas logísticas permitan la conectividad de la carga del país con sus centros industriales, de consumo de forma que sea eficiente, amigable con el entorno e impulse la productividad nacional.

El PEIT recomienda que deben desarrollarse cinco (5) zonas logísticas en el corto plazo (2014-2022) y once (11) en el largo plazo (2022-2030). De esta forma se permitiría alcanzar mayor equilibrio modal en la distribución de las cargas, mejorando la eficacia y la sostenibilidad ambiental del sistema a medio y largo plazo. Así mismo, según las conclusiones del Plan, *“el desarrollo de la red multimodal contribuiría a solucionar los cuellos de botella logísticos, teniendo como resultado la descongestión de los puertos marítimos, reduciendo costos en el control de las mercancías y costos aduaneros.”*

Por su parte, el DNP desarrollará un estudio de definición de un Sistema de Plataformas de Gestión Integral con vocación agropecuaria, agrícola y agroindustrial para Colombia. Actualmente se está estructurando un Ente Gestor que promueva el desarrollo de la Plataforma Logística y del Centro de Actividades Económicas de Buenaventura – CAEB.

Encadenado con la sesión anterior, se recomienda que haya operaciones portuarias con horario continuo 24/7 durante todo el año, mayor manejo de TIC's, ubicación geográfica estratégica de los servicios portuarios para que sirva como conector de la red portuaria del sector; y además, que permita bajar los costos comparativos que mantenga el flete a bajo costo.



## SESIÓN 3: Terminales marítimos como redes de conectividad interior multimodal

*Énfasis en las actividades de gestión marítima -portuarias para el manejo de la carga de contenedor y los niveles de servicio que requiere la actividad portuaria para ser competitiva y segura.*

### ➤ Desarrollo de infraestructura complementaria de los puertos y la conectividad con el resto del país

Debe entenderse que a una mayor demanda de tráfico portuario que se presenta por medio de buques de mayor tamaño se genera mayor necesidad de invertir en infraestructura y equipamiento que pueda responder a los tiempos y la cantidad de carga que arriba. Colombia ha avanzado en el mejoramiento de la infraestructura portuaria, sin embargo los retos a los que se enfrenta Colombia en esta materia corresponden a los siguientes factores:

- Mejoramiento de infraestructura complementaria (Canales de acceso, vías de acceso, corredores logísticos, plataformas logísticas)
  - Revisión del CONPES de “plan de expansión portuaria” que permita equilibrar inversiones con nivel de servicio y contraprestaciones.
  - Política de renovación de pilotos prácticos y remolcadores, que se ajusten a los nuevos servicios y buques post-panamax.
  - Política de estímulo al desarrollo de nuevas inversiones en puertos con estándares internacionales de servicios portuarios.
- Será imperante la implementación de buenas prácticas que sin duda resultarán en mejor productividad y calidad del servicio al menor costo. Tanto el representante de APM Terminals con el representante la de OCDE, coincidieron que para ser más productivo debe comenzarse por la transparencia y la fortaleza institucional. Para ello no hay una única respuesta, de hecho en lo que a los puertos se refiere se presentan los siguientes retos:

#### Gestión de los impactos del tráfico de los mega-buques.

Evitar la congestión en la puerta del puerto, estimular la hora valle del tráfico de camiones en el puerto, dedicar caminos especiales para la carga (líneas férreas/caminos/túneles), desarrollo de corredores, conexiones intermodales portuarias y cambios modales.

#### Mantener el apoyo a la ecologización de los puertos

Realizar reportes de sostenibilidad e inventarios de emisión de contaminantes; implementar Zonas de control de emisiones, iniciativa cambio de tipo combustible voluntario cerca a los puertos, estaciones de servicio de combustible verde, las tarifas portuarias vinculadas a las emisiones, conexión a tierra, equipo de electrificación portuario.

#### Hacer frente a las limitaciones del espacio

Mayor productividad de la terminal en tierra, planificación operativa portuaria, manejo en fondeo de carga buque a buque, áreas de logística desconsolidación de carga, desarrollo de Greenfield Ports fuera de la costa, alineación de la planeación urbana y de puertos.

#### Encontrar nuevas fuentes de valor añadido

Alto valor añadido en relación con los puertos por medio de clústers marítimos, desarrollo industrial, desarrollo de “waterfronts”. Realizar inversiones e incentivos para el desarrollo; sinergias para la elaboración de redes y la planificación; capacitación del capital humano.

#### Conexión con la comunidad local

Crear valor local y mitigar los impactos, rendir cuentas, tener información y buena voluntad: centros de visitantes, la educación, museos, eventos; crear áreas de interfaz para el acceso público, realizar consultorías (proyecto/permanente) y compensación para los ciudadanos y la naturaleza



**ANDI**

Gerencia de Logística, Transporte  
e Infraestructura

## SESIÓN 4: Optimización de la Cadena logística del Contenedor

*Análisis de la gestión de los procesos operativos y las relaciones institucionales en relación con la logística, con énfasis en las responsabilidades, riesgos y cuellos de botella de la cadena.*

- Regulación y vigilancia de todos los actores de la cadena logística: ahora se incluye a los Patios de Contenedores.

El Ministerio de Transporte reconoce la importancia de los Patios de Contenedores donde son considerados como *“parte integral de las cadenas logísticas de abastecimiento, almacenamiento y distribución. No como eslabones independientes, desarticulados y aislados del proceso de importación/exportación. Más allá de actividades relacionadas con manipulación/almacenamiento; también la influencia que sus actividades tienen sobre el transporte anterior y posterior a tal nodo logístico”*.

Por esta razón, se estima que a finales de Junio de 2014 se expida el Decreto que regule los Patios de Contenedores para que estos presten un servicio de calidad, eficiente y no representen un cuello de botella en la cadena. Con este Decreto se busca:

¿Qué Definir?	Resultados	Tiempos de servicio	Condiciones de servicio al cliente - Interacción	Conceptos del servicio
	Procesos	Instrucciones de operación cargue/descargue, limpieza, reparación	Procedimientos de las operaciones estándar	Definición de procesos y diseños
	Recursos	Equipos	Capital Humano	Conocimiento
		<b>Tangible</b>	<b>Semi-Tangible</b>	<b>Intangible</b>

En cuanto a la operación eficiente de la cadena logística del contenedor, se destacó el control del nivel de servicios logístico por parte de las Superintendencia de Puertos y Transporte.

Dado la importancia de la logística, los retos a los que se enfrenta Colombia en esta materia corresponden a los siguientes factores:

- Contar con un infraestructura logísticas con niveles adecuados para la el manejo de los diferentes tipos de carga
- Integrar las TIC a los sistemas de control y trazabilidad de la carga.
- Fortalecer el control y seguimiento a los actores de la cadena

Ver memorias del Foro



## Noticias del sector



### Logística



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

#### B/ventura: aumenta movilización de carga. May 30

La movilización de carga por el puerto de Buenaventura creció 99,8 por ciento bajo la administración de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura, Sprbun. Para lograr este resultado se han invertido 727 mil millones de pesos, en los últimos 20 años con la administración del terminal marítimo. El gerente general de la Sprbun, Víctor Julio González Riascos, argumentó que "somos el administrador del primer terminal marítimo del país; las alianzas, inversiones, proyectos e iniciativas que hemos adelantado en estos años de trabajo ratifican la importancia que tiene el Puerto de Buenaventura para Colombia". Por ello, cuentan "con la infraestructura necesaria que nos ha permitido tener más de 10 millones de toneladas de productividad, lo cual redundará en un mayor rendimiento y capacidad de operación". **ElNuevoSiglo** [Ver más ▶](#)

### Transporte



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

#### Nuevas entidades para planear obras y regular el transporte. May 27

Dos nuevas entidades adscritas tendrá el Ministerio de Transporte. A través de dos decretos, la ministra del ramo, Cecilia Álvarez-Correa, creó la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT) y a la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT). La CRIT tendrá patrimonio propio, autonomía administrativa y será la encargada de regular los servicios de transporte y de la infraestructura. La comisión intercederá cuando se presenten fallas de mercado, para fomentar la eficiencia, promover la competencia, controlar los monopolios y evitar el abuso de posición dominante en los distintos modos de transporte, excepto el aéreo. **ElTiempo** [Ver más ▶](#)

### Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

#### Dos consorcios hacen oferta para Autopista Conexión Pacífico 3. May 27

El cuarto proyecto de las concesiones viales de cuarta generación 4G en cerrar la fase de licitación (recepción de propuestas), tuvo el interés de dos consorcios, quienes serán los que participen en la puja. Se trata del proyecto vial Autopista Conexión Pacífico 3, compuesto por dos corredores localizados en los departamentos de Caldas y Risaralda, para el que se presentaron el consorcio conformado por la estructura plural Shikun & Binui-Grodco, conformada por las firmas Shikun & Binui, CI Grodco y Colombiana de Inversiones en Infraestructura. El segundo proponente es la estructura plural integrada por las firmas Mario Huertas Cote y la Constructora Meco. **ElTiempo** [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

## Información de Interés



### Nacionales

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

### Internacionales

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

### DNP

[CONPES 5239](#)

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

## VER ESTADO DE VIAS ACTUAL - 30 de Mayo de 2014

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay una (1) vía nacional con cierres totales, tres (3) por cierres programados en vías nacionales; seis (6) vías departamentales y municipales con cierres totales, y 36 vías con pasos restringidos.

## RESTRICCIONES VEHICULARES DE PUENTE FESTIVO CORPUS CRISTI

Para el puente festivo del 30 de Mayo al 2 de Junio de 2014, el Ministerio de Transporte ha establecido las siguientes restricciones para los vehículos de carga:

### RESTRICCIONES PARA VEHÍCULOS DE CARGA PUENTE FESTIVO DE CORPUS CRISTI

DÍA	FECHA	DESDE	HASTA
Viernes	30/05/2014	4:00 PM	8:00 PM
Sábado	01/06/2014	7:00 AM	10:00 PM
Lunes	02/06/2014	9:00 AM	11:00 PM

Para conocer las vías con restricciones por favor [Ver Comunicado Oficial MinTransporte](#)

Debido a la coyuntura actual del puerto de Buenaventura se es revisando el plana seguir para que le corredor Buenaventura – Pereira tenga libre tránsito en esta semana.