

Contenido

Indicador	Variación		12_P
	Periodo	Anual	
PIB (IV Trimestre de 2014)	4.8%	4.8%	
IPC Abril de 2015	0.54%	2.95%	
IPP Mayo de 2015	0.03%	-0.95%	
ICTC (I Trimestre de 2015)	0.44%	0.44%	
Desempleo Abril de 2015	9.5%	9.8%	
DTF (E.A.) junio 05 de 2015	4.47%	4.25%	
Dólar TRM junio 05 de 2015	\$ 2,589	\$ 2,473	
	Periodo*	Mes Actual*	
ACPM Mayo de 2015	\$ 7,673	\$ 8,115	
Gasolina Corriente Mayo de 2015	\$ 7,809	\$ 8,402	

*Precio Galón (Real y de Referencia para Bogotá)

12_P Evolución últimos 12 periodos

Fuentes: [Banrep](#) [DANE](#) [UPME](#)Esta Semana**Formalización de las Relaciones Económicas**
Una visión empresarial**Restricciones en vía Buenaventura****Noticias del Sector**[Logística](#)
[Transporte](#)
[Infraestructura](#)**Información de Interés**[Enlaces de Interés](#)
[Estado de las vías](#)
[Restricción en Puente Festivo](#)
[Talleres SICE TAC](#)
[Colombia es logística](#)

Esta semana...

**Economía colombiana: los pronósticos conducen a la baja. Junio 3**

Pese a que en noviembre del año pasado los pronósticos de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (Ocde) frente al crecimiento de la economía colombiana no eran tan pesimistas y apuntaban a un 4,4 por ciento para el 2015 y a un 4,7 por ciento para el 2016, ese organismo anunció una revisión de las proyecciones para el país. Ahora, estas concluyen que el PIB se expandirá un 3,3 por ciento este año. El soporte para la reducción del pronóstico, de acuerdo con la Ocde, radica en que la inversión extranjera y las exportaciones que hace Colombia están cayendo como consecuencia de la contracción en las cotizaciones de los productos básicos y de la desaceleración del gasto público. **Portafolio.** [Ver más >](#)

Plan de Productividad y Empleo se amplía ante nuevo contexto económico. Mayo 28

El Presidente de la República, Juan Manuel Santos junto al Ministro de hacienda, Mauricio Cárdenas y su equipo económico, dieron a conocer el Plan de Impulso a la Productividad y el Empleo (PIPE) 2.0, el cual contribuiría al crecimiento económico y a la elaboración de puestos de trabajo. Las inversiones relacionadas con este plan son de \$16,8 billones, y con ellas se proyecta que aumente la competitividad de la industria, el turismo, la agricultura, entre otros sectores, generando más de 300 mil empleos y contribuyendo a la economía con un crecimiento mínimo del 3,5 % el 2015. **Dinero.** [Ver más >](#)

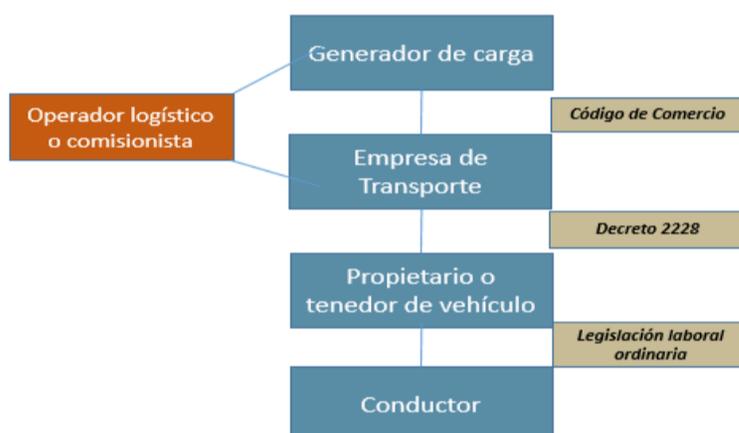
Latinoamérica invierte la mitad de lo que debería en infraestructura: BID. Junio 5

El presidente del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Luis Alberto Moreno, alertó de "la brecha" de Latinoamérica en infraestructuras respecto a otras grandes regiones del mundo, y señaló que se está invirtiendo "casi la mitad de lo que deberíamos". "Nuestra región sufre de una brecha de infraestructuras" y eso acarrea "grandes costes" por ejemplo en términos de carestía de los fletes de mercancías, señaló Moreno en la sesión de apertura del Foro Económico Internacional de América Latina y el Caribe que se celebra en París. **RCN.** [Ver más >](#)

BOLETÍN

Formalización de las Relaciones Económicas *Una visión empresarial*

Los servicios de transporte han mantenido una participación entre 4,2% y 4,3% en el PIB nacional en la última década (MinTransporte, 2014), con un aporte del transporte terrestre que ha variado desde cerca del 75% en 2004 a un 72% en 2013. El 97.4% de la carga terrestre en el país, excluyendo carbón e hidrocarburos, se transporta en camión o tractocamión. Dados los obstáculos geográficos y las distancias que separan los centros de producción y consumo de los puertos y fronteras, en Colombia los fletes a la carga constituyen una variable fundamental para la competitividad de la economía.



En el desempeño de la economía nacional todos los actores privados de la cadena de transporte son responsables de la ganancia y de las pérdidas que se obtengan. El entorno cambiante de la economía y las necesidades de competitividad que exige el contexto de integración comercial, evidencia la necesidad de una reestructuración en el tejido empresarial del sector transporte y logística, así como una nueva dinámica comercial y operativa. En el mismo sentido la informalidad es un obstáculo para el crecimiento de la economía y el sector transporte de carga, ésta limita el crecimiento y la productividad, promoviendo la competencia desleal y desestimulando a las empresas formales a invertir en la modernización de sus equipos, generar nuevos empleos, e incorporar nuevas tecnologías.

Lineamientos de Política Pública

El Conpes 3489 de 2007 establece la Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga, que identifica la necesidad de promover la modernización de estándares de competitividad, definiendo así los ejes estratégicos de actuación, dentro de un marco de facilitación del comercio exterior, seguridad a los actores y operaciones del mercado y organización del sector empresarial.

Bajo este concepto, la cadena productiva del Transporte de Carga deberá estar constituida por socios logísticos y comerciales tal manera que todos los eslabones de la cadena reciban beneficio que les garantice su desarrollo económico y social, aplicando los principios de alianza estratégica, colaboración y mentalidad empresarial, en este sentido y enmarcado en el concepto de logística, los servicios y operación de transporte de carga deben orientarse a insertar eficientemente la actividad en la cadena de abastecimiento como soporte del sector productivo.

El Conpes 3759 de 2013 desarrolla algunos lineamientos del fortalecimiento de las empresas de transporte, enfatizando en la definición de condiciones y estándares para la prestación del servicio de transporte público de carga, orientados al desarrollo integral del sector y a volver más competitivas a las empresas de transporte, mediante:

- Administración integral de la flota vehicular
- Solvencia Financiera
- Formalización de los propietarios individuales exigiendo un número de vehículos mínimos y temas de seguridad y responsabilidad claros.
- Creación empresa unipersonal de transporte.

En este sentido, para superar los rezagos en competitividad y conectividad regional del país a través del servicio público de transporte, es necesario orientar el sector hacia el fortalecimiento de su capacidad de gestión y hacia la exploración de modelos empresariales eficientes que permitan vencer la atomización y desarticulación de los actores en la cadena de transporte. Para ello es importante crear incentivos para que las empresas de transporte inicien procesos de mejora y modernización de sus estructuras administrativas, en especial lo relacionado con la administración y control operativo de sus vehículos, las competencias laborales de su recurso humano y la incorporación de tecnologías.

Modelo de Empresa de Transporte de Carga

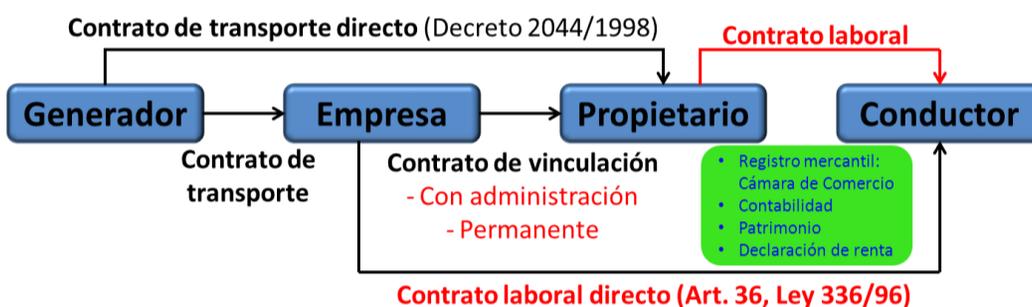
La situación actual de la oferta de servicios de transporte funciona de la siguiente manera, el propietario se vincula temporalmente con la empresa de transporte, asumiendo costos operativos y financieros y recibiendo un pago por servicio. La empresa de transporte no asume riesgo de mercado ni operacional, además no asume ninguna responsabilidad extracontractual de los vehículos, estas responsabilidades se trasladan al seguro y este seguro es adquirido por el generador de carga que solo puede contratar mediante las empresas.

En este línea, el Gobierno Nacional, con el fin de armonizar las relaciones económicas de todos los integrantes de la cadena, de acuerdo con principios de eficiencia, sostenibilidad, desarrollo y competitividad del sector, migró a

BOLETÍN

un esquema de regulación basado en el principio de intervenir sólo en los casos en que se presenten fallas de mercado lo que dio impulso a la Política de libertad vigilada y el fomento a la eficiencia en la cadena de transporte.

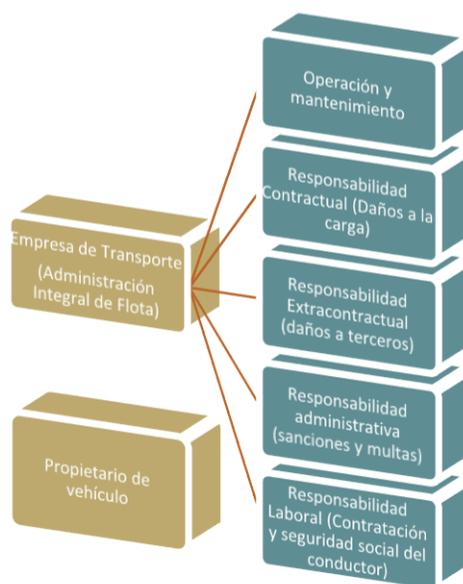
Lo política de libertad vigilada implica una formalización de la relaciones económicas, por tanto se debe involucrar en los contratos de transporte acuerdos sobre el valor a reconocer pro el servicio de transporte, plazo en el cual se debe pagar el servicio; los tiempos en los cuales se compromete a cargar y descargar las mercancías, entre otros factores básicos.



Adicionalmente se requiere que se prevean las obligaciones y responsabilidades de las partes en caso de que se presenten imprevistos en la operación del transporte y en las actividades asociadas como el cargue y descargue de las mercancías, respeto a quien asume la ineficiencia y sobre el porcentaje en el cual se incrementará el flete en el caso de que no se cumpla con los tiempos pactados.

El servicio de transporte debe prestarse por las empresas de transporte debidamente autorizadas, que se obligan a poner en disposición de quien contrata los vehículos para el desplazamiento de carga durante un tiempo razonable y a conducir y entregar los bienes en el estado que los reciben. Adicionalmente, existen servicios suplementarios como el embalaje, cargue, descargue, almacenaje y seguros, que también pueden ser ofrecidos por el transportador y cuyo precio debe ser discriminado de acuerdo a los requerimientos del cliente.

Para lograr esto se requiere a formalización de las empresas de transporte, lo cual implica una administración integral de la flota, enfocada en que la relación con los generadores de carga sea eficiente, cumplida y responsable.





BOLETÍN

Para ello es necesario revisar el marco normativo para la habilitación de empresa con el objetivo de: facilitar el acceso, reducir informalidad y fomentar la competencia, enmarcado en el mejoramiento de servicios de transporte y la diversificación de servicios logísticos y de valor agregado a la carga con altos estándares de calidad.

Adicionalmente, se identifican dos aspectos fundamentales a abordar, por un lado la formalización de las relaciones laborales conducente a asegurar la cobertura de seguridad social de los conductores y por el otro lado, la necesidad de capacitación en aspectos técnicos y operativos de cada uno de los agentes de la cadena.

Con el objetivo de obtener una efectiva reducción de costos en el servicio de transporte, la estructura organizacional debe fomentar prácticas comerciales que permitan relaciones estables con los generadores de carga, aprovechando posibles economías de escala y desde el punto de vista operativo, la adopción de mejores prácticas de transporte y prestación de servicios de logística. En este aspecto, la política está orientada a promover la organización de la cadena productiva del sector transporte terrestre automotor de carga, de tal manera que se asegure el desarrollo sostenible del mismo, bajo esquemas de libre competencia, transparencia, facilitación, logística, eficiencia y profesionalización.

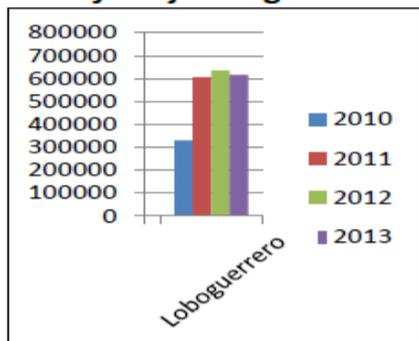
Restricciones en vía a Buenaventura

El 29 de Mayo del presente año, el INVIAS emitió resolución 3522, por lo cual se toman medidas de tránsito en el tramo Loboguerrero – Media canoa en la vía a Buenaventura. La medida aplicaría inicialmente a partir del 1 de junio al 30 de noviembre, pero finalmente mente fue aplazada un mes debido al impacto que causaría para la actividad de transporte y comercio exterior del país.

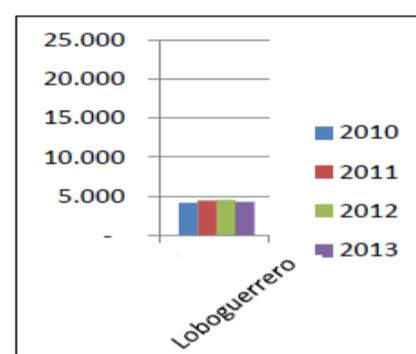
No obstante la medida fue aplazada un mes, se mantienen muchas dudas respecto al impacto negativo en la zona portuaria de Buenaventura donde se genera el 42% de comercio exterior de productos no tradicionales en Colombia. La ANDI hizo manifiesta su preocupación y señalo que este tipo de decisiones que afecta la cadena logística de comercio exterior, no se puede pude tomar de manera arbitraria sin una debido planeación y consenso con todo los actores involucrados, en el marco del comité de trabajo, Plan Estratégico Integral de Seguridad y Movilidad del Ministerio de Transporte.

De acuerdo a información de la encuesta de origen destino el movimiento de carga en el tramo Buenaventura - Loboguerrero en los dos sentidos fue alrededor de 16.1 millones de toneladas en el 2013. De las cuales 500 mil corresponden a movimiento de carga de distribución nacional que entra a Buenaventura y 15 millones seiscientas mil toneladas a carga de comercio exterior de la zona portuaria de Buenaventura.

Número de Camiones de 5 y 6 ejes registrados en peajes



TPDA medido en Peajes



Con respecto al número de Camiones de 5 y 6 ejes registrados en el peajes de Loboguerrero en 2013, de acuerdo a lo reportado por ANI alcanzo más de 600 mil vehículos en el año, con un tráfico promedio diarios alrededor de 5000.

Dado la importancia de este corredor para el comercio exterior del país, una restricción en el horario como la propuesta en la resolución 3522 de INVIAS (11 horas diarias), debe analizar diferentes aspectos. En primer lugar se debe considera que tan necesaria es la restricción y no se puede hacer bajo otro esquema, horarios y tiempos. En caso de ser necesaria se debe contemplar lo siguiente:

- Se puede ver disminuido el número de viajes que puede hacer un vehículo en determinada ruta, dado que muchos vehículos no alcanzarían a completar su ciclo logístico. Esto implica sobre costos promedio diario en el corredor de alrededor de \$ 770 millones para todos los vehículos que transitan por esta ruta, que para el total de días que cobijaría la restricción (6 meses) equivaldría a pérdidas de \$ 140 mil millones para el sector. ¿Quién asume esto sobrecosto?
- Una restricción como esta implica que los vehículos que vienen en ruta deben estar en espera hasta que puedan transitar, lo cual crearía filas en el punto de cierre, que aumentaría la congestión cuando se autorice el paso.
- Se puede ocasionar un afecta al sistema logístico portuario, puesto muchas empresaria verían afecta su relaciones comerciales internacionales, debiendo replantear su compromisos comerciales o trasladar su operaciones de comercio exterior a los puertos del Caribe Colombiano.
- Se debe analizar las posibilidades que instaurar un plan que choque para implementar un sistema de transporte de cabotaje que traslade la carga de comercio exterior del puerto de Buenaventura al Caribe, puesto que hay compromisos con navieras, en donde no se puede cambiar de puerto destino.
- Esto podría afectar el cumplimiento del régimen de transito aduanero con la DIAN, ¿cómo se manejaría esto?

BOLETÍN

Noticias del sector



Logística



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

El Magdalena podrá navegarse de noche. Mayo 25.

Las operaciones de navegabilidad del río Magdalena se ampliarán a finales del 2015 al transporte de carga nocturna, en un proyecto que contempla la implementación de sistemas satelitales y señalización especiales. Las obras para tal propósito se iniciarán el próximo 11 de junio con la pre-construcción de 630 kilómetros comprendidos entre Barrancabermeja y Bocas de Cenizas proyecto dinamizará el transporte de hidrocarburos y permitirá el transbordo de productos como carbón, maíz, cemento y contenedores de vehículos. **El**

Tiempo. [Ver más ▶](#)

Transporte



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

Buenaventura prepara su puerto para competir con el Canal de Panamá. Mayo 29.

La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura el Invías, definirán este fin de mes el contratista que se encargará de los trabajos de profundización del puerto sobre el Pacífico en una extensión de 250 metros y a una profundidad de 18 metros para permitir la llegada de buques de gran calado. Será una obra que le permitirá a Buenaventura ponerse a la par de competitividad con las obras que se realizan actualmente en el Canal de Panamá, lo cual mejorará la operatividad del puerto colombiano. **Mundo Marítimo** [Ver más ▶](#)

Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

Adjudicado el proyecto vial Villavicencio-Yopal. Junio 2.

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) le adjudicó al concesionario Estructura Plural Arauca el contrato para construcción de la autopista Villavicencio - Yopal, iniciativa que hace parte de la segunda ola de los llamados proyectos viales de cuarta generación (4G). El objetivo de esta autopista es desarrollar y potencializar el eje vial Marginal del Llano, conectando al Meta con Casanare, mediante el mejoramiento del corredor existente y la construcción de dobles calzadas (Villavicencio-Cumaral y Aguazul-Yopal), así como la variante del municipio de Cumaral. **El Tiempo.**

[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

BOLETÍN

Información de Interés



Nacionales

[MinTransporte](#)
[Superintendencia de Puertos y Transporte](#)
[DNP](#)
[CONPES 5239](#)
[ANI](#)
[INVIAS](#)
[LOGYCA](#)
[Policía Nacional](#)

Internacionales

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



[VER ESTADO DE VIAS ACTUAL - 29 de mayo de 2015](#)

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay 2 vías nacionales con cierre total, cinco (5) por cierres programados en vías nacionales; tres (3) vías departamentales y municipales con cierres totales, y 47 vías con pasos restringidos.

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

Restricciones viales en Puente Festivo



RESTRICCIÓN VEHICULAR DE CARGA PARA EL PUENTE FESTIVO CORPUS CHRISTI DEL VIERNES 05 DE JUNIO DE 2015 AL LUNES 08 DE JUNIO DE 2015 Y PUENTE FESTIVO EL SAGRADO CORAZÓN DE JESÚS DEL VIERNES 12 DE JUNIO DE 2015 AL LUNES 15 DE JUNIO DE 2015.

PARA EL TRÁNSITO DE VEHÍCULOS DE CARGA CON CAPACIDAD IGUAL O SUPERIOR A 3.4 TONELADAS.

Las vías en que se aplicará la restricción para el puente festivo, del viernes 05 de Junio de 2015 al lunes 08 de Junio de 2015 y del viernes 12 de Junio de 2015 al lunes 15 de Junio de 2015, según lo establecido en la Resolución 0002307 del 12 de Agosto de 2014.

DÍA	HORARIO
Viernes 05 de Junio	16:00 a las 22:00 horas.
Sábado 06 de Junio	09:00 a las 17:00 horas.
Lunes 08 de Junio	09:00 a las 23:00 horas.
Viernes 12 de Junio	16:00 a las 22:00 horas.
Sábado 13 de Junio	09:00 a las 17:00 horas.
Lunes 15 de Junio	09:00 a las 23:00 horas.

NOTA ESPECIAL: Como lo dicta el artículo 3 de la Resolución 2307 del 12 de Agosto de 2014 "si se presenta congestión u obstrucción de las vías por alto flujo vehicular o situaciones de emergencia en los días de que trata el artículo precedente, o en cualquier corredor vial, el Comité Interinstitucional para la Adopción y Ejecución del Plan Estratégico Integral de Seguridad y Movilidad, deberá implementar planes de regulación de tráfico (reversibles, contraflujo, anillos viales), según corresponda, con el propósito de garantizar la movillización de los vehículos".

Podrá implementar anillos viales en los siguientes días festivos: San José, Corpus Christi, San Juan, San Pedro, Ascensión de Nuestra Señora y el día de Todos los Santos.

Información sujeta a cambios dependiendo del flujo vehicular

EVENTOS REGIONALES**Taller de Costos Eficientes de
Operación en Transporte de
Carga por Carretera**
Aplicación del SICE TAC

La ANDI lo invita a participar del taller sobre Costos de Operación Eficientes, que tiene como objetivo actualizar a los participantes de la cadena logística sobre los cambios que surgieron en la reglamentación de las relaciones económicas del sector de transporte de carga con la Resolución 757 de marzo 2015. Se explicará mediante ejemplos prácticos cómo estimar los costos de transporte de carga y se hará énfasis en identificar cómo se pueden incorporar criterios de eficiencia que ayuden a una mejor implementación del SICE TAC.

Medellín - jueves, 04 de junio/2015
Cartagena, miércoles, 17 de junio/2015
Barranquilla, jueves, 18 de junio/2015
Cali, lunes, 22 de junio/2015
Bogotá, martes, 23 de junio/2015
Pereira, jueves, 25 de junio/2015
Manizales, viernes, 26 de junio/2015
Bucaramanga, miércoles, 01 de julio/2015
Ibagué, lunes, 06 de julio/2015

AGENDA

08:00 – 09:00 a.m. Contexto del Transporte de Carga en Colombia
Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura – ANDI

- Competitividad del Transporte de Carga
- Costos de Transporte con visión de Cadena Logística
- Actualización normatividad Política de libertad vigilada que rige las relaciones económicas en el Transporte (Aplicación de la resolución 757 de 2015).

10:00 – 12:00 p.m. Costos Eficientes en Transporte de Carga
Consultor experto – Edgardo Sánchez

- Estructura de Costos de Transporte
- ¿Qué es el SICE TAC? ¿Cómo se debe utilizar?
- Modelo de estimación de Costos de Transporte (Desarrollo de ejemplos prácticos, con su correspondiente análisis)
- Solución de Dudas y Observaciones

BOLETÍN



¡Sé parte del camino que
transformará la logística de nuestro país!

Cali: Viernes 05 de junio
Bogotá: Miércoles 10 de junio
Ibagué: Viernes 12 de junio
Bucaramanga: Miércoles 17 de junio
Medellín: Jueves 18 de junio
Pereira: Viernes 19 de junio

Por favor confirmar su asistencia a:

Alejandra Hernández
Teléfono: 3268500 Ext: 2218
pgilogistica@andi.com.co



www.colombiaeslogistica.dnp.gov.co