

Indicador	Variación		12_P
	Periodo	Anual	
PIB (I Trimestre de 2014)	2,3%	2,3%	
IPC Junio de 2014	0,46%	2,57%	
IPP Junio de 2014	0,00%	4,09%	
ICTC (I Trimestre de 2014)	1,48%	-0,68%	
	Periodo	Promedio	
Desempleo Mayo de 2014	8,8%	9,9%	
DTE (E.A.) julio 11 de 2014	4,1%	3,92%	
Dólar TRM julio 11 de 2014	\$ 1.848,9	\$ 1.952,7	
	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

[Corredores Logísticos Estratégicos](#)

Noticias del Sector

[Logística](#)

[Infraestructura](#)

[Transporte](#)

Información de Interés

[Enlaces de Interés](#)

[Estado de las vías](#)

Esta semana...



Presupuesto del 2015 será de \$ 167 billones. Jul 10

La cifra de inversión no cambia frente a la de este año (\$ 46,2 billones). Los ingresos tributarios aumentarán 11,7 por ciento. No incluye servicio de la deuda. El Presupuesto General de la Nación para la vigencia del 2015, excluyendo el servicio de la deuda, es decir, las amortizaciones e intereses, ascenderá a 167 billones de pesos, informó ayer el ministro de Hacienda, Mauricio Cárdenas. En lo correspondiente a funcionamiento e inversión, el presupuesto va a estar apoyado en unos ingresos tributarios de 126 billones de pesos, frente a los 112,9 billones de este año. Es decir, los ingresos tributarios aumentarán 11,7 por ciento.

Portafolio [Ver más ▶](#)

‘La tasa de interés subiría menos que en otras ocasiones’. Jul 10

La economía se expandirá un 4,7 por ciento este año, igualando la meta fijada por el Gobierno. Carlos Gustavo Cano, uno de los codirectores del Banco de la República, indicó que el incremento de la tasa de interés de referencia, en el actual ciclo, podría ser inferior al de anteriores ocasiones. En los últimos tres meses, el banco central ha incrementado su tipo referencial en un total de 75 puntos base hasta el actual 4 por ciento, después de haberlo mantenido en 3,25 por ciento desde marzo del año pasado para estimular la economía. **Portafolio** [Ver más ▶](#)

La Oede le dictó a Juan Manuel Santos sus recetas para fortalecer las regiones. Jul 8

Mejorar las estadísticas locales, pensar en mayor descentralización en el nuevo Plan Nacional de Desarrollo (PND), aprovechar las instituciones regionales, y reformar la transferencia de recursos del Gobierno nacional al local, son las cuatro recetas que la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (Oede) recomienda para fortalecer la política territorial del país. Un informe entregado por la Organización revela que Colombia debe poner en práctica la descentralización en general priorizando el trabajo de las organizaciones regionales y la participación ciudadana. **La República** [Ver más ▶](#)

CORREDORES LOGÍSTICOS ESTRATEGICOS

Gerencia de Corredores

A la notable necesidad de organizar y dinamizar el transporte de carga nacional y de comercio exterior, el Gobierno en colaboración con la ANDI, han venido desarrollando el concepto de Corredor Logístico y Gerente de Corredor. Frente al primer concepto, este tiene su primera aparición, en documentos normativos, en el **Conpes 3547 de 2008**; allí se define por primera vez bajo el criterio del Banco Mundial, de la siguiente manera:

*“Un corredor logístico es **aquel que articula de manera integral orígenes y destinos** en aspectos físicos y funcionales como la infraestructura de transporte, los flujos de información y comunicaciones, las prácticas comerciales y de facilitación del comercio”*

El objetivo de corredor, según lo establecido por el Conpes es llegar a una complementariedad modal que estimule una mayor oferta de transporte, permita un aumento del flujo de bienes y servicios, y produzca una reducción en los costos de distribución física de nuestros productos. Así mismo, la vinculación funcional de la infraestructura física con la de comunicaciones y las prácticas de facilitación del comercio, serán los preceptos para contar con corredores logísticos integrales.

Para ese entonces, se tenían establecidos los principales corredores de carga nacional y de comercio exterior concebido de una manera global.

PRINCIPALES CORREDORES DE COMERCIO EXTERIOR



Fuente: Roda, 2005

Actualmente, gracias a la Ley de Infraestructura – Ley 1682 de 2013, se está reglamentando el concepto de corredores logísticos, para lo cual está siendo desarrollado frente a las circunstancias reales con el propósito que su aplicación sea en el corto plazo. No obstante, es considerado que a futuro deberá ampliarse para adaptarse a lo que acontezca en ese momento.

En el Artículo 69° de la Ley de Infraestructura, se establece el concepto de corredores logísticos, pero como se mencionó anteriormente, en una perspectiva más real y aplicable al corto plazo el concepto evolucionó a **Corredores Logísticos Estratégicos**, en donde se establece lo siguiente:

*“El Ministerio de Transporte podrá establecer **corredores logísticos de importancia estratégica** para el país. Cuando se encuentren definidos dichos corredores, el Ministerio convocará a los municipios comprendidos en el corredor para expedir en caso de ser necesario, de manera conjunta y coordinada la reglamentación relativa al flujo de carga.”*

Este Artículo se encuentra actualmente en proceso de reglamentación y donde se han realizado dos borradores de decreto **“por medio del cual se definen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país y se dictan otras disposiciones”**.

En su **Artículo 1°**, se define qué son los corredores de importancia estratégica para el país basados en lo que se establece en la Ley de Infraestructura en donde en conclusión, se resume de la siguiente manera:

“Los corredores logísticos articulan de manera integral orígenes y destinos en aspectos físicos y funcionales como la infraestructura de transporte, los flujos de información y comunicaciones, las prácticas comerciales y contemplan todas aquellas actividades orientadas a la facilitación del comercio.”

El **Artículo 2°**, se realiza la declaratoria de **Corredores de Importancia Estratégica**, los cuales se establecieron los que están en el siguiente cuadro:

CORREDORES LOGÍSTICOS NACIONALES

En el futuro, se podrán incluir corredores que cumplan con las características que lo presuman como “estratégicos”.

CORREDORES DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA

CARRETERAS

Bogotá – Cali (Incluye ramales Cali – Buenaventura; Cali – Ipiales; Cali – Mocoa; Mulalo – Loboguerrero; Cali – Dagua – Loboguerrero).

Medellín – Cali (Incluye ramales Cali – Buenaventura; Cali – Ipiales; Cali – Mocoa; Medellín – Turbo; Medellín – Montería – Sincelejo).

Bogotá – Barranquilla (Incluye ramales Barranquilla – Santa Marta – Riohacha – Paragüachón; Barranquilla – Cartagena – Sincelejo – Montería)

Bogotá – Bucaramanga (incluye ramales Bucaramanga – Cúcuta, Bucaramanga – Barrancabermeja – La Lizama)

Medellín – Bucaramanga (incluye ramales Bucaramanga – Aguachica – Ocaña – Cúcuta)

Bogotá – Villavicencio (incluye los ramales Villavicencio – Yopal – Arauca; Villavicencio – Puerto Lopez – Puerto Carreño; Villavicencio – Granada – San Jose del Guaviare; Choachi – Cáqueza) Bogotá – La Calera –

Bogotá – Tunja – Sogamoso – Aguazul (Yopal) (incluye el ramal Sisga – Guateque – El Secreto – Agua Clara

EJES FLUVIALES

Río Magdalena: entre Puerto Salgar – Barranquilla y Barranquilla – Cartagena (Por el Canal del Dique).

Río Putumayo: entre Puerto Asís – Puerto Leguizamo - Tarapacá.

Orinoco).

REDES FÉRREAS

Red férrea del Atlántico: entre Chirigüana – Santa Marta.

Red férrea Central: entre Bogotá – Belencito (incluye el ramal La Caro – Zipaquirá – Lenguazaque – Chiquinquirá); Bogotá – Puerto Salgar – Chiriguana; Puerto Berrio – La Dorada; Bogotá – Espinal – Neiva.

Tren del Carare (Belencito – Barrancabermeja y Bogotá - Lenguazaque – Barrancabermeja).

Red Férrea del Pacífico (Buenaventura – Cartago - La Felisa).



ANDI

Gerencia de Logística, Transporte
e Infraestructura

Por otra parte, se tiene por primera vez en cuenta el concepto de Gerente de Corredor, donde en el **Artículo 3º**, **GERENCIA DE CORREDORES LOGÍSTICOS** se crean las gerencias en cabeza del Ministerio de Transporte y cuyo piloto se realizará en el corredor Bogotá – Buenaventura (Ver Boletín sobre el corredor).

Objetivo principal:

- **La articulación de los actores públicos y privados en la gestión de las acciones relacionadas con el flujo de carga** que sean requeridas en un corredor logístico de importancia estratégica y el monitoreo y seguimiento de las mismas.

En el **Artículo 4º**, se crea el **Comité de Corredores Logísticos** cuyo objetivo será el de:

- **Analizar la reglamentación para el flujo de carga** en los corredores logísticos de importancia estratégica.

Referente al Comité, el **Artículo 5º** establece los **Integrantes del Comité de Corredores Logísticos**, donde el Ministerio de Transporte realizará la convocatoria que consta de la siguiente manera:

1. El Viceministro de Transporte o su delegado, quien la presidirá.
2. El Director de la Agencia Nacional de Infraestructura, o su delegado.
3. El Director del Instituto Nacional de Vías –INVIAS, o su delegado.
4. Representante del (los) municipio(s) con jurisdicción sobre los corredores de importancia estratégica.

En el **Artículo 6º**, se establecen la **Funciones del Comité de Corredores Logísticos**:

Funciones del Comité Sectorial de Corredores Logísticos:

1. **Formular las recomendaciones para la adecuada articulación entre la infraestructura y los servicios de transporte** que se prestan sobre los corredores logísticos de importancia estratégica.
2. **Emitir el concepto de viabilidad técnico-económica en relación con los proyectos de reglamentación** para el flujo de los vehículos de carga en los corredores logísticos estratégicos, que deba expedirse por el Ministerio de Transporte de manera conjunta con los municipios.
3. **Analizar técnica y económicamente la reglamentación**, que estime pertinente, del flujo de carga en los corredores logísticos, expedida por las entidades territoriales.
4. **Conformar los comités técnicos** necesarios para su adecuado funcionamiento.
5. **Darse su propio reglamento.**
6. Las demás necesarias para el cumplimiento de los objetivos del Comité

Por otro lado, el **Artículo 7°** establece que cada Comité deberá contar con una **Secretaría Técnica**, ejercida por el encargado de la Gerencia de los corredores logísticos.

Finalmente, el **Artículo 8°** se trata de la **Reglamentación Coordinada**, cuyo objetivo es armonizar la planeación de los usos de suelo, las características del eje vial (intersecciones a nivel y desnivel, variantes, accesos, calzadas de servicio, señalización horizontal y vertical, entre otros), las inversiones en infraestructura para la logística, y garantizar las condiciones estables de operación del corredor de manera continua. Para lograrlo, se establece un protocolo que se ha establecido así:

1. Análisis Previo:

- Descripción del corredor
- Tipos de flujos (regionales, nacionales o internacionales) que se presentan.
- Volúmenes y características del tráfico de carga, relacionándolo con los volúmenes de tráfico restantes.
- Propósito de la reglamentación.

2. Condiciones de reglamentación incluyendo:

- Alternativas viales para el tráfico.
- Tipología vehicular que busca reglamentar.
- Tipos de carga que pretende reglamentar.

3. Efectos previstos:

- Operacionales, referidos a la utilización de los equipos de transporte y a los que se generarán sobre los corredores logísticos y vías alternativas.
- Económicos, referidos a las variaciones en tiempos y costos para los flujos reglamentados.

Noticias del sector



Logística



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

Características de los países hacia donde exporta Colombia. Jul 7

Aunque el empresario siempre tiene temor al iniciar sus exportaciones, los países que más productos colombianos compran, cuentan con características aptas que le dan un parte de tranquilidad y confianza al empresario. Temas como infraestructura, vías, transporte, canales e incluso la ubicación geográfica, son algunos de los aspectos más importantes que se deben considerar a la hora de enviar los productos a un país determinado. Estas son las características de los 10 países que más toneladas de productos colombianos reciben y la cantidad que importaron en 2013. Estados Unidos: es el primer socio comercial de Colombia. Cuenta con una infraestructura de transporte compuesta por una red de carreteras de 6.430.366 km y 226.605 km de ferrocarril. **Dinero** [Ver más ▶](#)

Transporte



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

Contecar invertirá US\$500 millones por ampliación del Canal de Panamá. Jul 11

Para mantenerse como uno de los 59 puertos de primer nivel del Caribe y afrontar las nuevas exigencias que implica la ampliación del Canal de Panamá, la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena (Contecar) invertirá US\$500 millones durante los próximos cinco años. Alfonso Salas Trujillo, gerente de la Sprc, explicó ayer que los recursos serán gastados en mejorar la infraestructura, modernizar los sistemas de información, y capacitar y entrenar a sus más de 1.000 empleados. "Estas inversiones corresponden a una preparación rigurosa ante la ampliación del Canal de Panamá". **La República** [Ver más ▶](#)

Habrá diésel premium en 200 estaciones de gasolina de Esso y Mobil del país. Jul 11

Que un diésel sea de buena o mala calidad depende de la cantidad de azufre que posea. En Colombia, este tipo de combustible tiene 50 partes por millón de azufre (ppm), una cifra que es considerada como óptima, aunque los especialistas aseguran que debe ser todavía mejor. Mientras este escenario se hace realidad en el país, hay empresas en el sector de hidrocarburos, como ExxonMobil, que están desarrollando otras alternativas con el fin de tener líquidos más eficientes y menos contaminantes que alimenten los motores de los vehículos. **La República** [Ver más ▶](#)

Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

En las vías 4G se generarán al año 59.900 nuevos empleos. Jul 11

En los proyectos Conexión Norte, Magdalena 1 y 2; Pacífico 1, 2 y 3; y Autopistas al Mar 1 y 2 parte de la cuarta generación de concesiones, 4G, se generarán anualmente 59.900 empleos, entre indirectos y directos, según cálculos de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). En Colombia, en abril había dos millones de personas que no se encontraban laborando, tal como lo reporta el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (Dane). Si las 4G crean 59.900 empleos, el número de desempleados del país se podría reducir en 2,8%. Los nuevos puestos de trabajo directos representan 60% de la contratación de las obras, lo que quiere decir que, en las vías se necesitarán a 36.200 personas laborando según cálculos de la ANI. Mientras que, los empleos indirectos representarán 39% del total, es decir, 23.700 trabajos. **La República** [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](#)
[Policia Nacional](#)
[DNP](#)
[CONPES_5239](#)

Internacionales

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

Memorias 2do Foro Puertos y Contenedores



VER ESTADO DE VIAS ACTUAL - [11 de Julio de 2014](#)

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay tres (3) vías nacionales con cierres totales, cinco (2) por cierres programados en vías nacionales; cinco (5) vías departamentales y municipales con cierres totales, y 38 vías con pasos restringidos.

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