

Indicadores			
Variación			
Indicador	Periodo	Anual	12 P
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 Mago de 2014	8,8%	9,9%	
DTF (E.A.) julio 18 de 2014	4,1%	3,92%	
Dólar TRM julio 18 de 2014	\$ 1.848,9	\$ 1.949,5	
	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

LA IMPLEMENTACIÓN DE VEHÍCULOS

COMBINADOS DE CARGA

Noticias del Sector

Logística

Infraestructura

Transporte

Información de Interés

Enlaces de Interés

Estado de las vías

Invitación Taller de Logística

Congestión SPRBUN

Esta semana...



Peso, la moneda más revaluada de la región. Jul 18

Este año, a diferencia de 2012 y 2013, ha estado marcado por el creciente flujo de inversión extranjera de portafolio que ha llegado a Colombia como producto del rebalanceo del índice de deuda emergente de JPMorgan. Esto ha conducido a que en lo que va de 2014 hayan llegado al país US\$6.265 millones a adquirir deuda, según recientes cifras del Banco de la República. Este comportamiento ha llevado, según el codirector del Emisor, Carlos Gustavo Cano, a que entre julio de 2013 y el mismo mes de este año el peso colombiano se haya revaluado cerca de 4,07%, lo cual sitúa a la moneda nacional como la más apreciada de Latinoamérica (tan sólo en la primera semana de julio se revaluó 1,47%). **El Espectador** [Ver más ▶](#)

El Espectador [Ver más ▶](#)

Se mantiene la buena dinámica industrial. Jul 16

Al cierre del primer cuatrimestre de 2014, los resultados de la Encuesta de Opinión Industrial Conjunta (EOIC) registran un comportamiento favorable en la actividad manufacturera, con crecimientos en producción y ventas, niveles de utilización de la capacidad instalada ligeramente superior al promedio histórico, pedidos en niveles normales y un buen clima para los negocios. En los primeros cuatro meses del año, las exportaciones de bienes industriales se reducen en -15,7%, las de bienes industrializados en -13,0% y las de manufacturas lo hacen en -12,5%. **ANDI** [Ver más ▶](#)

ANDI [Ver más ▶](#)

Colombia y Japón retomaron negociaciones para alcanzar acuerdo comercial. Jul 15

Colombia y Japón, la tercera economía más grande del mundo, comenzaron este lunes en Bogotá la VI ronda de negociaciones en busca de un Acuerdo de Asociación Económica, tal como informó el Ministerio de Comercio del país. Reglas de Origen, Compras Públicas, Defensa Comercial, Obstáculos Técnicos al Comercio, Medidas Sanitarias y Fitosanitarias, Procedimientos Aduaneros, Competencia, Comercio Electrónico, Cooperación, Propiedad Intelectual y Comercio de Servicios, son los temas que se abordan en esta fase. Los equipos negociadores tendrán sesiones de trabajo que se extenderán hasta el 18 de este mes, informó el Ministerio de Comercio en un comunicado. **El Espectador** [Ver más ▶](#)

El Espectador [Ver más ▶](#)

LA IMPLEMENTACIÓN DE VEHÍCULOS
COMBINADOS DE CARGA

Experiencia Internacional en el uso de vehículos con alta
capacidad

En los últimos 40 años, la tendencia en el transporte de carga marítimo y aéreo ha sido el de utilizar buques y aeronaves de mayor tamaño para explotar los beneficios de las economías de escala. De la misma manera aunque en menor medida, se ha venido ejecutando desde hace más de 30 años en el transporte de carga carretero, mediante un aumento de las dimensiones de los vehículos de carga (UNESCAP, 2007).

La cantidad de carga a transportar está incrementándose y el transporte carretero dada su flexibilidad absorberá la mayoría de este crecimiento, lo que significa que los camiones de carga existirán siempre; administrar sus impactos es crítico para una política de Transporte Sostenible.

En el marco de la Agenda del Comité 20/20 ANDI - Ministerio de Transporte en materia de infraestructura, logística y transporte, se encuentra el tema relacionado con los Vehículos Combinados de Carga – VCCs, los cuales son vehículos de carga de dos o más tráiler que permite tener un mayor de capacidad de carga (ver ampliación conceptual sobre el tema en boletines anteriores [108](#) [168](#) y [Seminario SENA](#)).

VEHÍCULOS MODELADOS DURANDO EL ESTUDIO DE BENCHMARKING
MOVING FREIGHT WITH BETTER TRUCKS - OCDE

Origen del Vehículo y No. Identificación	GCM (t) / Carga Útil (t)	Largo (m)	Clasificación del Vehículo	ESQUEMA	Descripción del Vehículo y Código
Australia 2 AU2-h	68.000 44.500	25.010	Higher capacity		B-double T12b3b3
Australia 3 AU3-v	90.500 60.000	33.310	Very High Capacity		B-Triple T12b3b3b3
Bélgica 2 BE2-h	60.000 39.300	25.25	Higher capacity Vehículo Modular Europeo		Tractor semirremolque con remolque de enganche rígido T12b3a2
Canadá 3 CA3-h	62.500 42.300	20.430	Higher capacity		B-doble T12b3b2
Canadá 4 CA4-v	62.500 37.300	38.330	Very High Capacity		'A' doble tren T12b2a2b2
Dinamarca 4 DK4-h	60.000 40.700	25.250	Higher capacity Vehículo Modular Europeo		Camión con Trailer R12a2b3
México 3 MX3-v	66.500 42.849	30.730	Very High Capacity		'A' doble tren T12b2a2b2
Países Bajos 3 NL3-h	60.000 39.720	25.240	Higher capacity		Camión Rígido con Trailer R12a2b3
Sur África 4 ZA4-h	56.000 34.240	21.983	Higher Capacity		B-doble T12b2b2
Estados Unidos 7 US7-v	57.040 (125,751 lbs) 32.840 (72,400 lbs)	30.960	Very High Capacity		'A' doble tren T12b2a2b2

La ANDI a través de estudios y seminarios técnicos ha estado impulsando el conocimiento de nuevas tecnologías de vehículos para contribuir al mejoramiento de la competitividad y la optimización del sector de transporte de carga por carretera. Dado que ya se ha abordado el tema de manera conceptual en diferentes espacios, es importante resaltar los beneficios y oportunidades que traería su implementación teniendo en cuenta la experiencia internacional, de tal manera que se tenga una base que permita la utilización en Colombia de una manera planificada.

HECHOS VERIFICADOS A NIVEL INTERNACIONAL

En el reporte “Mover la carga con los mejores camiones” (Moving Freight With Better Truck) (OCDE, 2010). Se identificaron mejoras potenciales en términos de regulaciones de seguridad y ambientales para vehículos de carga, respaldada por mejores sistemas de ejecución y cumplimiento, así como oportunidades de mayor eficiencia y productividad. En el informe “Vehículos Combinados Largos (LCV) para Asia y el Pacífico: Algunas implicaciones económicas” (UNESCAP, 2007) se analizan las implicaciones económicas de permitir el uso de vehículos de combinación más largos y se analizan programas para incentivar el uso de vehículos articulados múltiples en regiones donde aún no se utilizan.

A continuación las principales conclusiones de los dos estudios:

Pesos y Dimensiones de Equipos

El informe de la UNESCAP, exhorta que es necesario tener en cuenta las dimensiones de los vehículos de carga por carretera y los propósitos de estos para entender, proponer y mejorar las regulaciones. En una serie de países, incluyendo Australia, Brasil, México, Argentina, Canadá, Finlandia, Suecia y los Estados Unidos de América, han demostrado con éxito el uso de los vehículos de carretera con dimensiones extendidas para el transporte de mercancías y la combinación vehicular múltiple con longitudes extendidas y mayores límites de peso, tienen el potencial de hacer el transporte de mercancías más eficiente y amigable con el medio ambiente.

Peso y dimensiones del Camión en países seleccionados
(Los valores para vehículos con dimensiones extendidas aparecen entre paréntesis)

	Peso por Eje (Ton)	Peso total admisible del tractor + semirremolque (Ton)	Dimensiones (m) Vehiculares Máximas Permitidas		
			Longitud	Altura	Anchura
Australia	9,0	45,5 (125,2)	19,0 (53,5)	4,30	2,5
Brasil	10,0	45,0 (74,0)	22,40 (30,00)	4,40	2,6
México	11,0	58,5	31	4,50	2,6
Argentina	10,5	45,0	20,5	4,10	2,6
Canadá	9,1	62,5	25,0 (38,1)	4,12	2,6
China	10,0	40,0	18	4,20	2,5
Colombia	11,0	52,0	18,5	4,40	2,6
Alemania	10,0	44,0	18,75	4,00	2,6
India	10,2	44,0	18	4,20	2,7
Japón	10,0	36,0	18	3,80	2,5
Rusia	10,0	44,0	20	4,00	2,55
Suecia	10,0	44,0 (60,0)	18,75 (25,25)	4,00	2,55
Tailandia	9,1	37,4	10	4,00	2,5
Reino Unido	10,0	44	18,75	4,00	2,55
Estados Unidos	9,1	36,3 (59,45)	19,8 (35,20)	4,10	2,6

Fuente: Moving Freight with Better Trucks
Los vehículos de transporte carga por carretera más grandes del mundo tienen una longitud de más de 30 metros de largo [LCV].

Así mismo señala que en cuanto a la convertibilidad de las dimensiones, resulta que la altura del camión, el ancho y el peso por eje son inmutables, ya que están limitados por la infraestructura vial ya existente. Los únicos parámetros que se pueden cambiar son la longitud del camión y el peso bruto vehicular

De acuerdo a estudios internacionales la capacidad en peso y dimensiones son una ventaja competitiva de cada País. En cuanto a su capacidad de movilizar mercancías, existe tendencia al aumento de los pesos y dimensiones en varios países para aprovechar las mejoras en la infraestructura de transporte y ser más competitivos en el contexto internacional. En este sentido, diferentes expertos y entidades internacionales recomiendan armonizar la normatividad con los países que se tiene acuerdos comerciales para estar en las mismas condiciones de competitividad en cuanto el transporte.

Externalidades

- *Infraestructura vial y congestión:* En cuanto al peso con respecto a la infraestructura, sólo los límites de peso por eje son significativos. Si el peso por eje se mantiene constante, el peso bruto del vehículo es sólo una preocupación menor en relación con la infraestructura. (UNESCAP, 2007). Las barreras de seguridad y pilares de puentes son vulnerables a la energía de los impactos de todas las categorías de camiones pesados por lo cual estas deben estar equipadas con barandillas diseñadas para redirigir grandes vehículos fuera de las estructuras críticas.

La experiencia internacional identifican dos efectos en cuanto a congestión que acarrea la implementación de los VCCS evaluado por Backman and Nordström (Backman, 2002). Por un lado al contrario de lo que se podría pensar los resultados del estudio demostraron que los vehículos por kilómetros se reducen en aproximadamente un 30% para la misma cantidad de producto transportado. Por otra parte, al igual que los otros vehículos de carga de gran tamaño generan congestión en el caso de cambio de carriles en vías con doble sentido y en cruces al interior de ciudades, por lo cual se recomienda que las vías a utilizar sean de alta capacidad por ejemplo corredores con dobles calzadas. En la práctica, la congestión es causada en su mayoría por vehículos de pasajeros dado que la aglomeración de vehículos de carga es menor (ejemplo, horas pico). De hecho, según una simulación de desempeño carretero de los VCCS por Sandkühler et al. (2001), revela que se han presentado efectos positivos en las autopistas frente a la congestión vehicular.

Los países vienen avanzando en la dotación de infraestructura de transporte, por lo cual los vehículos de carga y los sistemas carreteros deben de ser desarrollados en armonía teniendo en cuenta que mejorar la productividad contribuye a reducir el número de vehículos en la carretera.

- *Seguridad vial:* Según la UNESCAP (UNESCAP, 2007) es un hecho que los accidentes de tráfico aumentan de acuerdo al número de vehículos por kilómetro viajados. Por ende, si el número de vehículos por kilómetro disminuye con la implementación de los VCCS, los accidentes se reducirían y en tal sentido no se ha encontrado que estos vehículos sean significativamente más peligrosos que los vehículos de carga de menor tamaño.

Sin embargo, dado las dimensiones de estos vehículos, a pesar de reducir la probabilidad de accidentes, si estos ocurrieran los daños podrían ser más visibles. En este punto, tanto la UNESCAP como la OECD coinciden que las energías de colisión de camiones exigen una mejor regulación de la seguridad donde debe prestar especial atención a la gestión de la velocidad del carro, el estado de alerta del conductor, el mantenimiento vehicular y el uso de tecnologías que permiten reducir errores humanos como en el caso de dar reversa o que el conductor se adormezca, sistemas de advertencia de abandono del carril, etc.

El uso de vehículos de alta capacidad pueden mejorar los resultados de seguridad, en esta materia se encuentran disponibles variadas tecnologías pero algunas necesitan incentivos para su implementación a gran escala. Regímenes de cumplimiento se pueden mejorar mediante la explotación de las innovaciones tecnológicas como el GPS de seguimiento del cumplimiento de las rutas de acceso, sistemas avanzados de pesaje en movimiento para controlar la carga de camiones sin necesidad de detener los vehículos en la carretera y el uso de la comprobación remota de los sistemas de diagnóstico a bordo. La ejecución puede ser automatizada con sistemas de reconocimiento de vehículos. Tecnologías de la información pueden utilizarse para orientar los conductores del riesgo y los operadores de transporte. Sistemas de acreditación pueden utilizarse para estimular la adopción de sistemas de gestión de seguridad mejores prácticas.

- *Efectos ambientales y polución:* El uso de combustibles y su efecto en la polución están fuertemente relacionados con la cantidad de vehículos por kilómetro recorrido. Por lo tanto, si la misma cantidad de bienes son transportados con mayor eficiencia, el uso de combustibles y su efecto contaminante se reducirían.

En Países Bajos se comprobó que el uso de VCCS, según Backman and Nordström (Backman, 2002), resulta en un ahorro de combustible por tonelada de carga útil entre 23 y 26 por ciento, dependiendo de la velocidad del vehículo. Cabe destacar que los VCCS necesitan 10 a 15 por ciento más de gasolina cuando están cargados, mientras los otros vehículos necesitan un 30%.

En este aspecto, la OECD coincide en que los impactos ambientales requieren de intervención reguladora para lograr óptimos resultados. Esto incluye el control del acceso a la red y las normas de emisiones. Los sistemas de regulación se pueden mejorar a través de regímenes de cumplimiento más eficaces por medio desempeño basado en estándares que provean flexibilidad para permitir que innovaciones tecnológicas y así ofrecer mejores niveles de protección del medio ambiente. (OCDE, 2010)

Efectos Sociales

- *Ruido:* Según el informe de la UNESCAP, las emisiones de ruido de los vehículos se generan principalmente por la velocidad, la cantidad de vehículos por kilómetro recorrido y por la intensidad del ruido del propio vehículo (ruedas, motor). La implementación de los VCCS reduciría la cantidad de vehículos por kilómetro recorrido por cada tonelada de carga útil, asumiendo que las velocidades de los vehículos permanecerían iguales y la intensidad del sonido producido por los vehículos estarían igual. Como resultado, el ruido se reduciría dado que habría menos vehículos por kilómetro recorrido.

- *Desplazamiento de operadores de transporte:* Como resultado de las economías de escala, la composición del parque automotor tendría una tendencia al cambio debido a una optimización kilómetro por tonelada. Sin embargo UNESCAP, en un estudio de un corredor demostró que los vehículos estándares (y también de los vehículos más pequeños) se siguen utilizando estando implementados los VCCS, debido a que pueden transportar pequeñas cantidades de mercancías de manera más eficiente en muchos casos, el uso de VCCS depende las necesidades del generador de carga, el número de paradas y diferentes condiciones logísticas, que permitan hacer eficiente su uso.

- *Percepción de la Comunidad:* La sociedad espera que el Transporte carretero sea seguro, sostenible, eficiente y que cumpla con las regulaciones. En tal sentido los gobiernos tiene la responsabilidad de establecer condiciones regulatorias que mejoren la eficiencia, seguridad y sostenibilidad del Transporte carretero.

La OCDE (OCDE, 2010) afirma que los camiones pesados, incluidos los vehículos de mayor capacidad (como los VCCS), son capaces de lograr una mejor productividad, menor deterioro de la infraestructura, el medio ambiente y mejores resultados de seguridad que sirven a los objetivos de la comunidad en general, pero se requiere una regulación cuidadosa para asegurar que los cuatro resultados se mejoren y permite hacer visibles los beneficios ante la comunidad.

Regulación de Vehículos Articulados Múltiples

Según la OECD, El reto de las entidades gubernamentales pertinentes al tema es establecer un marco adecuado de condiciones para reducir al mínimo los impactos externos del transporte de mercancías al tiempo que permite a la industria del transporte prestar servicios eficientes.

En otras palabras, la regulación de vehículos pesados podría ofrecer mejores resultados a través de la adopción de mecanismos de regulación que promuevan la innovación por medio de la flexibilidad en la forma en que se cumplan los resultados. Una intervención reguladora bien diseñada logrará mayor seguridad y cuidado al medio ambiente de la manera más rentable, es decir, con el menor impacto en la productividad.

El cumplimiento puede mejorarse en gran medida a través de legislación que asigne la responsabilidad de respetar los reglamentos de los actores de la cadena de suministro y otorga poderes a las agencias de cumplimiento de utilizar alternativas a los controles en carretera. Esto incluye la inspección de los registros financieros y de carga de los cargadores, los receptores y las empresas de transporte para controlar la sobrecarga.

Requisitos por País

	New South Wales, Australia	Nueva York, Estados Unidos	Alberta, Canada	Brasil	México
Carreteras Alta Especificación	✓	✓	✓	✓	✓
Permiso Especial	✓	✓	✓	✓	✓
Operador certificado	✓	✓	✓	✓	✓
Licencia Especial	✓	✓			✓
Revisión Mecánica	✓	✓	✓		✓
Política de descanso			✓		✓
Suspensión Neumática	✓			✓	✓
Frenos ABS	✓		✓		✓
Ejes con capacidad de arrastre adecuado	✓				✓
Motor con torque y potencia específico			✓		✓
Cadenas de seguridad dolly		✓			✓
Velocidad (km/hr)	90	105	100	80	80

REFLEXIÓN FINAL

El uso vehículos de alta capacidad con articulación múltiple, permite lograr una mejor productividad, causan un menor deterioro de la infraestructura, tienen un mejor cuidado del medio ambiente y mejores resultados de seguridad que sirven a los objetivos de la comunidad en general; por ende el uso de VCCS se vinculan en el uso de las buenas prácticas.

Un enfoque basado en el desempeño de la regulación ofrece el potencial para cumplir los objetivos de la comunidad para el transporte de carga más plenamente. Este enfoque adoptado en varios países, entre ellos Australia y Canadá define los objetivos medioambientales y de seguridad que se deben conseguir al mismo tiempo dejar los especificados los medios para alcanzarlos.

Adicionalmente establecer estándares basados en el desempeño vehicular fomenta la innovación en el diseño de los vehículos para responder de una manera más completa a las demandas de la industria y de la sociedad. Esto permite a la industria innovar y aprovechar nuevas tecnologías que permitan aumentar la productividad, mientras se da el cumplimiento efectivo de las regulaciones.

Noticias del sector



Logística



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

Problemas en infraestructuras en Latinoamérica dañan cadenas de valor mundial. Jul 17

Los problemas en infraestructuras que afronta Latinoamérica y el Caribe afectan la capacidad tanto de sus empresas como de los países de esta región de participar en las cadenas de valor mundial (GVC en inglés), según un informe de la OCDE, OMC y BM divulgado hoy. "La calidad de la infraestructura física de las carreteras, puertos, aeropuertos y la eficiencia de los procedimientos que se dan en las operaciones en estas instalaciones afectan la capacidad de las firmas y los países de participar en las GVC", según el documento. El estudio, elaborado para la reunión de ministros de Comercio del Grupo de los 20 (G20) que se celebra el sábado en Sídney, enfatiza que "en un mundo en el que la entrega a tiempo es la norma, que el tránsito es rápido y el almacenamiento es caro, el tiempo realmente es dinero". **Terra**

[Ver más ▶](#)

Transporte



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

Aeropuerto de Bucaramanga estará cerrado tres fines de semana. Jul 18

La Aeronáutica Civil anunció que el Aeropuerto Internacional Palonegro, que le presta sus servicios a la ciudad de Bucaramanga, estará cerrado durante tres fines de semana. Las fechas en las que se interrumpirán las operaciones, y que obligan a las aerolíneas a reprogramar con anticipación los vuelos, serán a partir de este sábado 19 y domingo 20 de julio, desde las 6:30 de la mañana hasta las 3:00 de la tarde del domingo, y en el mismo horario los fines de semana del 2 y 3 de agosto, y del 23 y 24 del mismo mes. "La intervención que se desarrollará durante estos fines de semana permitirá mejorar las condiciones de la pista, y la conexión mediante la prolongación de la calle de rodaje", informó la Aerocivil. **La República**

[Ver más ▶](#)

Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

Más de US\$7.600 millones se invertirán a puertos del Caribe y Buenaventura. Jul 18

Los cuatro principales puertos colombianos terminarán este año con inversiones superiores a US\$7.600 millones para capacitar su personal, modernizar sus instalaciones y ampliar las capacidades para recibir mercancía. Tres puntos que deben reforzarse, si el país quiere estar a la altura de las condiciones a las que se sometió con sus aliados comerciales, como Estados Unidos. Édgar Higuera Gómez, gerente de infraestructura, logística y transporte de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (Andi), sostuvo que debe valorarse la cantidad de carga a granel que está llegando a los puertos de Barranquilla, Santa Marta, Compas (Cartagena), Buenaventura y Cemas (también en el Pacífico), a raíz de los acuerdos firmados con 50 naciones. **La República**

[Ver más ▶](#)

Mario Huertas ganó su tercera licitación de 4G, construirá la vía Pacífico 3. Jul 15

Esta se constituye como la tercera vía que Huertas gana de la Cuarta Generación de Concesiones Viales junto con Cartagena-Barranquilla y Girardot- Puerto Salgar. La vía Pacífico 3 tendrá una inversión aproximada de \$1,18 billones para intervenir y rehabilitar 231 kilómetros de vía. El proyecto incluye la construcción de 26 puentes y 3 túneles. Se proyecta que con esta vía se puedan reducir los tiempos de viaje en 39 minutos. La concesión, inicia en el sector de La Pintada pasa hacia La Felisa e Irra hasta La Manuela. La obra incluye la variante de Tesalia hasta La Virginia. La construcción generará empleos para 4.100 personas de manera directa y 2.700 de manera indirecta. **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](#)
[Policía Nacional](#)
[DNP](#)
[CONPES 5239](#)

Internacionales

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

Memorias 2do Foro Puertos y Contenedores



VER ESTADO DE VIAS ACTUAL - 18 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; seis (6) vías departamentales y municipales con cierres totales, y 44 vías con pasos restringidos.

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

INVITACIÓN TALLER DE LOGÍSTICA

La secretaria Distrital de Movilidad de la ciudad de Bogotá realiza invitación a participar en el **Taller de Logística** que está desarrollando la Universidad Nacional de Colombia, en el contexto del contrato Interadministrativo: "CARACTERIZACIÓN, ANÁLISIS, DIAGNÓSTICO Y FORMULACIÓN DE ALTERNATIVAS DE GESTIÓN DE LAS OPERACIONES LOGÍSTICAS ASOCIADAS AL CARGUE Y DESCARGUE DE MERCANCÍAS EN 10 ZONAS DE BOGOTÁ".

Fecha: Miércoles 23 de julio

Hora: 2:00 p.m. a 5:00 p.m.

Lugar: Cr 4 N° 19-85 Piso 1 – FENALCO

CONGESTIÓN EN SPRBUN

INVITACIÓN A EMPRESAS DE TRANSPORTE A PLANIFICAR Y GESTIONAR FLOTA PARA ALIVIAR EL REPRESAMIENTO

Según el balance realizado por la Sociedad Portuaria de Buenaventura, “el primer semestre del año 2014 registró un positivo balance en el movimiento de carga al totalizar 5.206.952 toneladas y 290.000 TEUs que representaron crecimientos respectivos del 13,5% y 21,3%. Estas cifras se sustentan principalmente en el comportamiento de las importaciones las cuales crecieron 18,1% respecto a igual periodo del año anterior al movilizar 4.220.792 toneladas, siendo los tipos de carga que soportan este crecimiento la carga fraccionada, el granel sólido y la carga en contenedores.”

Por otra parte, se registra una situación crítica de represamiento de carga en el puerto debido a la falta de transporte terrestre que lo descongestione.

La SPRBUN ha manifestado que en este momento tienen en sus instalaciones 14.000 contenedores de los cuales ya están nacionalizados y listos para cargue 5.800; igualmente resaltan no tener espacio para descargar 5 buques con casi 7.000 vehículos de los cuales uno está en estado de atraque; y 6 buques con 150.721 toneladas de grano, los cuales no han podido atracar por falta de almacenamiento. Igualmente en este momento (21/07/2014) se encuentran 9 buques atracados descargando 114.796 toneladas, 731 contenedores y 973 vehículos. La situación se podría volver más crítica teniendo en cuenta que hay confirmadas tantos 38 buques con 167.041 toneladas, 7.254 contenedores y 5.676 vehículos.

COMPOSICIÓN DE CARGA DE IMPORTACIÓN EN SPRBUN

ESTADO BUQUES	ATRACADAS	FONDEADAS	CONFIRMADAS	ANUNCIADAS	TOTAL
CANTIDAD BUQUES	9	9	38	2	58
CARGA SUELTA (Ton)	18.664	10.964	76.675		106.303
CONTENEDORES (Uds)	731		7.254	1.000	8.985
GRANEL (Ton)	96.132	109.108	75.566		280.806
GRANEL LÍQUIDO (Ton)			14.800		14.800
VEHÍCULOS (Uds)	973		5.676		6.649

Fuente: SPRBRUN - 21/07/2014

La ANDI invita a las empresas de transporte a realizar una planificación y gestión eficiente de la administración de flota que alivie el represamiento de la carga, esta es una oportunidad para realizar negociación de transporte que beneficio en su conjunto al sector transportador. La carga que necesita ser transportada se compone de la siguiente manera:

MOTONAVES EN ATRAQUE

Tipo de Carga	Carga a	
	Desembarcar	Uds.
ACERO	18.664	Ton.
BAUXITA	6.222	Ton.
CEREALES	35.000	Ton.
CONTENEDOR	731	Uds.
FRIJOL SOYA	54.910	Ton.
VEHÍCULOS	973	Uds.

Fuente: SPRBRUN - 21/07/2014

MOTONAVES FONDEADAS

Tipo de Carga	Carga a	
	Desembarcar	Uds.
ACERO	10.964	Ton.
FERTILIZANTE	27.165	Ton.
MAÍZ	43.716	Ton.
SOYA	8.500	Ton.
SULFATO	10.132	Ton.
TRIGO	8.595	Ton.
UREA	11.000	Ton.

Fuente: SPRBRUN - 21/07/2014

MOTONAVES CONFIRMADAS

Tipo de Carga	Carga a	
	Desembarcar	Uds.
ACEITE	8.400	Ton.
ACEITE VEG	6.400	Ton.
CEREAL	43.900	Ton.
CONTENEDOR	7.254	Uds.
CPROYECTO	675	Ton.
GENERAL	76.000	Ton.
POTASIO	7.000	Ton.
QUÍMICOS	2.500	Ton.
SULFATOS	14.021	Ton.
TRIGO	8.145	Ton.
VEHÍCULOS	5.676	Uds.

Fuente: SPRBRUN - 21/07/2014