

8 de agosto de 2025

Noticias del Sector



Compas recibe certificación “Basura Cero” Oro por su gestión de residuos



Compas recibió la certificación “Basura Cero” Versión 5, categoría Oro, otorgada por el Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación (Icontec). Este reconocimiento destaca el alto nivel de eficiencia en la gestión de residuos alcanzado por este operador portuario.

La compañía indicó que esta certificación la posiciona como un referente en sostenibilidad portuaria en América Latina, ya que resalta la eficiencia de su sistema de gestión de residuos, alineado con los principios de economía circular. Asimismo, ratifica su compromiso con una operación portuaria responsable, innovadora y coherente con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

La empresa, en este sentido, tiene una estrategia ambiental estructurada en torno a la economía circular, cambio climático, ciudades sostenibles y conservación del capital natural.

El sello “Basura Cero” Versión 5, categoría Oro, otorgado por Icontec, valida la implementación de un sistema que reduce significativamente los residuos

enviados por Compas a rellenos sanitarios. Además, fomenta una cultura de reducción, reutilización y reciclaje.

Durante 2024, la gestión de Compas generó importantes resultados. Se logró un ahorro superior a los Col\$435 millones (USD 104.269) por disposición final de residuos reutilizados. Asimismo, se obtuvieron ingresos superiores a los Col\$130 millones 32.014 dólares) por la venta de materiales reciclables.

A su vez, la compañía donó 1.788 toneladas de residuos orgánicos para compostaje y alimentación animal. También se manejaron de forma adecuada 745.230 kilogramos de residuos reciclados.

El enfoque de economía circular de Compas fue reconocido internacionalmente con el Premio Marítimo de las Américas en Gestión Verde y Sostenibilidad Portuaria. Este galardón fue otorgado por la Secretaría de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la OEA en 2024, gracias a proyectos orientados a la captación, uso y consumo eficiente de aguas lluvias y aguas recirculadas en tres de los cinco terminales es decir, en Compas Barranquilla, Compas Aguadulce y Compas Cascajal, estos dos últimos localizados en Buenaventura.

Juan Andrés Duarte (Presidente Ejecutivo de AAPA LATAM) felicitó a COMPAS por este logro, que los posiciona como referente en sostenibilidad portuaria en América Latina. La organización genera empleo directo para 489 personas y dinamiza oportunidades para más de 1.400 trabajadores indirectos.

[Para leer el comunicado oficial click aquí](#)

Grupo Puerto de Cartagena lidera movimiento de carga doméstica contenerizada en primer semestre



El Grupo Puerto de Cartagena, a través de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena y Contecar, lideró el movimiento de carga doméstica contenerizada en Colombia durante el primer semestre de 2025, de acuerdo con un informe de Pórticolive.

En conjunto, dichos terminales marítimos anotaron 333.170 TEU en el periodo de enero a junio del año en curso, sobrepasando la cifra registrada en el mismo lapso temporal de 2024, cuando se transfirieron 301.259 TEU.

En segunda posición, la Sociedad Puerto Industrial Aguadulce (Spia) manejó

157.321 unidades contenerizadas en el primer semestre, mientras que la Sociedad Portuaria de Buenaventura (SPRBUN) manipuló 150.838 containers, ubicándose en el tercer puesto.



Por su parte, la Terminal de Contenedores de Buenaventura (TCBUEN) anotó los tránsitos de 120.421 piezas, en tanto que la Sociedad Portuaria de Barranquilla movilizó 61.266 TEU; Compas Cartagena, 29.597 TEU; la Sociedad Portuaria de Santa Marta, 22.660; y la Terminal Mar, 9.308 TEU.



Según la publicación, al cierre del primer semestre de 2025, el mercado doméstico contenerizado en Colombia registró un crecimiento de 15,8% frente al volumen movilizado en el mismo periodo de 2024. En total, se exportaron 274.356 TEU, lo que representó un aumento de 5,1%. Las importaciones, que constituyen el 69% del mercado, crecieron a un ritmo superior al del promedio general con una variación de 21,4%.

Todas las terminales portuarias reportaron aumentos en sus volúmenes al cierre de la etapa analizada, totalizando la trasferencia de 884.581 TEU.

El Centro de Pensamiento Pórticolive proyectó un crecimiento de 7,8% en las exportaciones para el mes de julio y incremento de 33,2% en las importaciones. Por su parte, 2025 podría cerrar con un ascenso de 4,8% en los despachos y 25,1% en las recepciones.

[Para leer el comunicado oficial click aquí](#)

El desempeño de los puertos de contenedores crece en mayo impulsado por Medio Oriente, sur de Asia y América Latina

El Índice Global de Desempeño de los Puertos de Contenedores elaborado por Drewry mostró en mayo un crecimiento del 1,4% respecto a abril y un aumento interanual del 5,4%. La media móvil a 12 meses se mantuvo estable por tercer mes consecutivo en un 6,5%, reflejando una recuperación sostenida en el comercio marítimo internacional.

Entre las regiones con mayor dinamismo figura América Latina, que registró un aumento mensual del 6,9% y un crecimiento interanual del 8,7%, alcanzando los 139,7 puntos en el índice.

Medio Oriente y el sur de Asia lideran el crecimiento acumulado del año con un alza del 9,2%, seguidos por Norteamérica (7,7%) y China continental (6,9%). Oceanía, en contraste, fue la única región con cifras negativas, con una caída de 2,6% en lo que va del año.

En China continental, el índice retrocedió levemente un 0,4% mensual, pero se mantuvo 4,5% por encima de los niveles de mayo de 2024. Los cinco mayores puertos de la región crecieron en promedio 7,2% interanual, con Shanghái destacando con un alza del 10,2%.

Norteamérica experimentó una caída mensual del 8%, influida por los aranceles estadounidenses del “Día de la Liberación”. Los puertos de Long Beach y Los Ángeles cayeron 26,3% y 15% mensual, respectivamente. En contraste, Vancouver y Lázaro Cárdenas registraron aumentos del 13,9% y 12,6% interanual.

En Europa, el índice subió 3,7% mensual y 5,3% interanual. Port Said East, en Egipto, rompió récords con un alza del 20% mensual y más del 50% interanual. Su volumen acumulado en el año es 18% superior al de 2024.

Cabe mencionar que los índices Drewry se basan en datos ajustados por calendario de más de 340 puertos que representan más del 80% de la movilización global de contenedores. La firma utiliza un modelo de nowcasting que combina datos de capacidad de buques y permanencia en terminales, gracias a su tecnología propia basada en AIS.

Index	May 24	Apr 25	May 25 #	May 25 vs Apr 25 (%)	May 25 vs May 24 (%)
Global	115.8	120.5	122.1	1.4% ▲	5.4% ▲
Greater China	119.6	125.4	124.9	-0.4% ▼	4.5% ▲
North & SE Asia	116.2	118.8	122.7	3.3% ▲	5.5% ▲
Middle East & South Asia	117.0	123.7	129.9	5.0% ▲	11.0% ▲
Europe	108.0	109.7	113.7	3.7% ▲	5.3% ▲
North America	106.4	118.9	109.3	-8.0% ▼	2.7% ▲
Latin America	128.5	130.6	139.7	6.9% ▲	8.7% ▲
Africa *	120.7	111.7	123.1	10.2% ▲	2.0% ▲
Oceania	109.1	109.8	108.1	-1.6% ▼	-0.9% ▼

[Para leer el comunicado oficial click aquí](#)

Breve repunte en tarifas y alza en órdenes de construcción marcaron el sector portacontenedor en el segundo trimestre

Aunque el segundo trimestre de 2025 mostró señales de recuperación en algunas rutas, la débil demanda global mantuvo al mercado en terreno inestable. En contraste, las órdenes de nuevos buques, impulsadas por objetivos de eficiencia y descarbonización, se dispararon, consolidando una nueva fase de inversión a largo plazo.

Durante el trimestre, el mercado portacontenedores vivió una breve recuperación en las tarifas de flete y un fuerte aumento en las órdenes de construcción, en medio de tensiones geopolíticas e incertidumbre macroeconómica. Según el Dr. Michael Tsatsaronis, el sector sigue siendo frágil a corto plazo, aunque avanza hacia una transformación estructural, reporta Clarksons Research.

En abril, las tarifas repuntaron levemente ante temores por un enfrentamiento arancelario entre EE. UU. y China, pero el alza fue fugaz. Hacia fin de mes, la debilidad en la demanda, los inventarios y el bajo gasto de los consumidores volvieron a presionar las tarifas a la baja.

En mayo, las tarifas spot subieron en las rutas Transpacíficas por el aumento en importaciones estadounidenses, pero la mejora no fue generalizada. Las rutas Intra Asia y Asia-Europa se mantuvieron débiles, reflejando una recuperación fragmentada.



En junio, las tarifas volvieron a subir en rutas China-EE. UU. y China-Europa por mayores reservas y congestión en puertos del Lejano Oriente, pero el impulso se desvaneció por la incertidumbre económica. Aunque se mantuvieron por encima de los niveles de primavera, el mercado seguía siendo vulnerable.

Órdenes de construcción en alza

Frente a la inestabilidad tarifaria, la actividad en órdenes de construcción se disparó. HD KSOE firmó contratos para 24 buques con entregas a 2028 y Samsung Heavy Industries recibió pedidos por US\$358 millones. En mayo, OOCL ordenó 14 buques a Cosco por más de US\$3.000 millones y Hapag-Lloyd encargó seis buques de 16.000 TEUs de combustible dual.

En junio, ONE pidió ocho buques a Hyundai Heavy Industries y Seaspán encargó seis más propulsados por metanol. Hapag-Lloyd también finalizó la recepción de 12 buques de combustible dual, cerrando uno de los procesos de renovación de flota más ambiciosos del sector.

Este auge refleja un giro hacia la sostenibilidad y la preparación ante nuevas

regulaciones. Las tecnologías de combustible dual y metanol ganan tracción, y los armadores aseguran entregas hasta 2029 anticipando exigencias futuras y un comercio global en crecimiento.

El desguace languidece

En contraste, el desguace fue mínimo: solo tres buques fueron retirados. Los altos valores de los activos y la incertidumbre comercial desincentivaron el retiro de unidades antiguas.

La decisión de EE. UU. de aumentar aranceles a buques chinos también introdujo dudas sobre la renovación de flota. Pese al debilitamiento de las tarifas, el ritmo de demolición no repuntó. La combinación de altos precios de reventa y los largos plazos de entrega para nuevos buques motivó a los armadores a mantener operativas incluso las unidades más antiguas.

[Para leer el comunicado oficial click aquí](#)

Líneas navieras impulsan el mercado de compraventa de portacontenedores de segunda mano



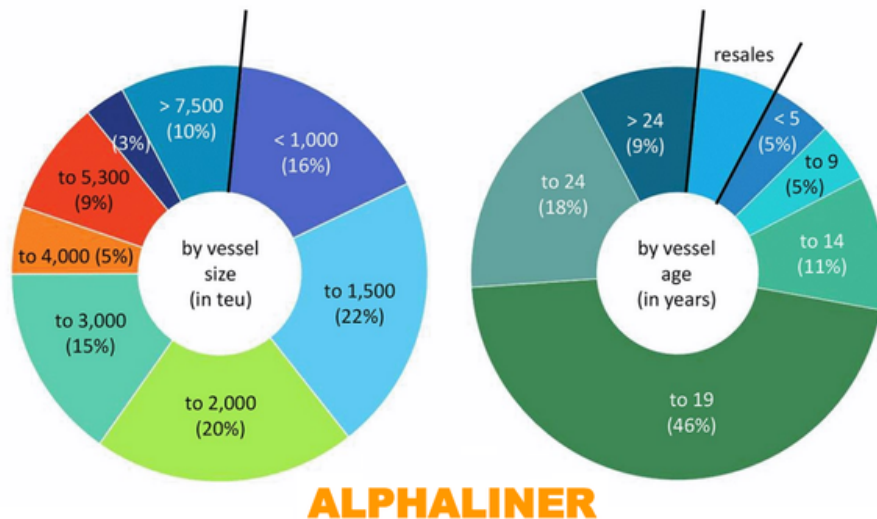
El mercado de compraventa de portacontenedores de segunda mano vivió un primer semestre activo en 2025, con un total de 191 unidades transadas, equivalentes a 526.523 TEUs, según datos de [Alphaliner](#). Esta cifra supera ampliamente las 141 unidades comercializadas en igual período de 2024, aunque con menor volumen en capacidad respecto a los 572.600 TEUs del año anterior.

“El mercado de compraventa se mantuvo dinámico durante la mayor parte del primer semestre, con más de treinta transacciones mensuales en promedio”, destaca la consultora. Esta actividad se sostuvo pese a las múltiples incertidumbres que enfrenta la industria, como la amenaza de una futura sobrecapacidad una vez que finalice la crisis del Mar Rojo, el retroceso de las tarifas de fletes, las tensiones geopolíticas y un abultado libro de órdenes.

La demanda fue fuerte en todos los tamaños, aunque predominó en los buques pequeños y medianos. De hecho, 140 de las 191 ventas correspondieron a naves entre 350 y 2.999 TEUs, siendo particularmente activas las categorías de 1.000 a 1.999 TEUs.

El interés por naves pequeñas se ve reforzado por la escasez de buques nuevos en esos rangos. “El segmento de 1.000–1.499 TEUs registró 41 ventas, seguido por las unidades de 1.500–1.999 TEUs con 39 transacciones”, detalla Alphaliner. También hubo 31 operaciones para los tamaños de menos de 1.000 TEUs.

Container Vessel sales in H1 of 2025 - by Size and by Age



Por el lado de los compradores, las líneas navieras fueron protagonistas: 106 buques fueron adquiridos por operadores como MSC, que lideró con 38 unidades, seguido de CMA CGM con 19. Mientras la naviera basada en suiza mantuvo una estrategia amplia, CMA CGM optó por unidades modernas y de alta especificación.

“La mayoría de los buques fueron adquiridas por líneas navieras, confirmando la contracción continua del mercado de fletamento”, indica Alphaliner. Esta tendencia está reduciendo la participación de los armadores no operadores (NOO, por sus siglas en inglés), aunque algunos como Erasmus Corp. y Contships Management —ambos basados en Grecia— también destacaron como compradores activos.

En cuanto al perfil de los buques vendidos, la antigüedad promedio fue de 16 años, con 88 transacciones centradas en el rango de 15 a 19 años. Sin embargo, los buques más antiguos también encontraron mercado: se vendieron 35 naves de entre 20 y 24 años y otras 18 con más de 25 años.

La escasez de oferta en ciertos tamaños, especialmente en buques grandes o de alta especificación, ha mantenido altos los precios. “Muchos potenciales vendedores optaron por seguir operando sus naves ante las buenas condiciones de los mercados de flete y fletamento, limitando así la disponibilidad”, concluye Alphaliner.

[Para leer el comunicado oficial click aquí](#)

Tarifas spot continúan en caída libre y comienzan a rondar niveles previos a la crisis del Mar Rojo

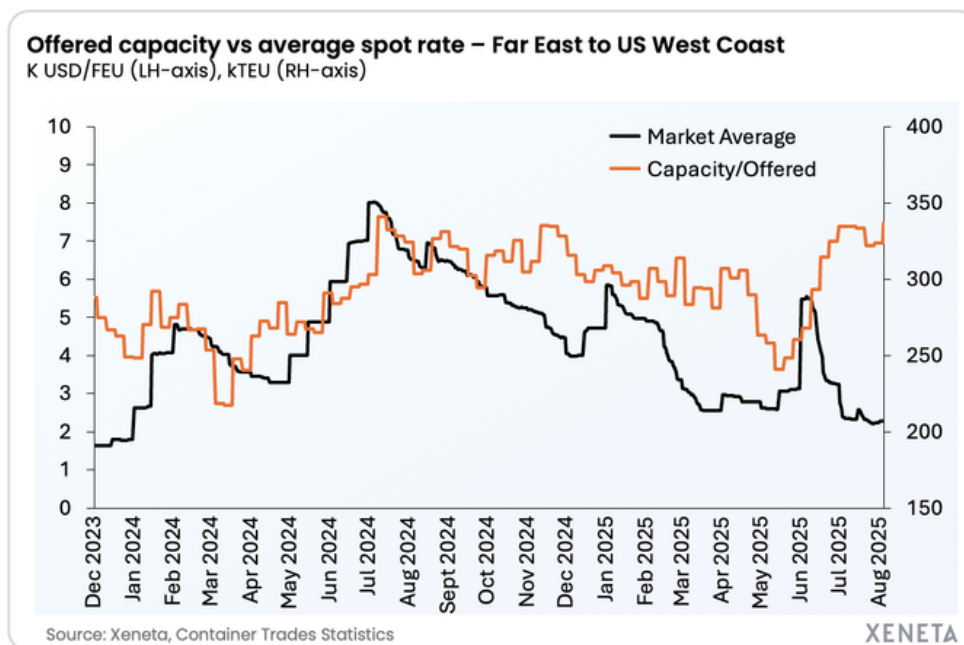
Desde el estallido de la crisis del Mar Rojo en diciembre de 2023, las tarifas spot promedio de los contenedores marítimos aumentaron drásticamente y no han regresado a los niveles previos. Sin embargo, desde el pico alcanzado en julio de 2024, las tarifas desde el Lejano Oriente hacia la Costa Oeste de EE. UU. han

caído un 59% hasta el 1 de junio de 2025, llegando a su punto más bajo desde diciembre de 2023.

¿Por qué subieron las tarifas en primer lugar?

Aunque la ruta transpacífica no pasa por el Canal de Suez, sus tarifas se dispararon más que las de la Costa Este de EE. UU., que sí se ve afectada directamente. Esto se debió a que los transportistas retiraron capacidad de rutas como la transpacífica para redirigirla hacia aquellas afectadas por la crisis, reduciendo la oferta y haciendo subir los precios.

En marzo de 2024, la capacidad en la ruta transpacífica cayó a su punto más bajo desde julio de 2023, mientras los importadores adelantaban compras para evitar interrupciones. Esto elevó las tarifas, que alcanzaron su máximo de USD 8.023 por contenedor FEU el 5 de julio. El aumento de capacidad poco después ayudó a estabilizar el mercado.



¿Por qué están bajando las tarifas ahora?

La caída de la demanda tras los aranceles impuestos por Trump en abril generó otra disminución en la capacidad. Pero cuando se anunció una reducción temporal de esos aranceles en mayo, se produjo un "carga rush" que, junto con capacidad limitada, volvió a elevar tarifas momentáneamente.

Sin embargo, este repunte fue breve: con los inventarios ya abastecidos y la capacidad nuevamente en niveles altos (337.000 TEU), las tarifas spot han vuelto a caer desde el 1 de junio.

¿Caerán las tarifas al nivel previo a la crisis?

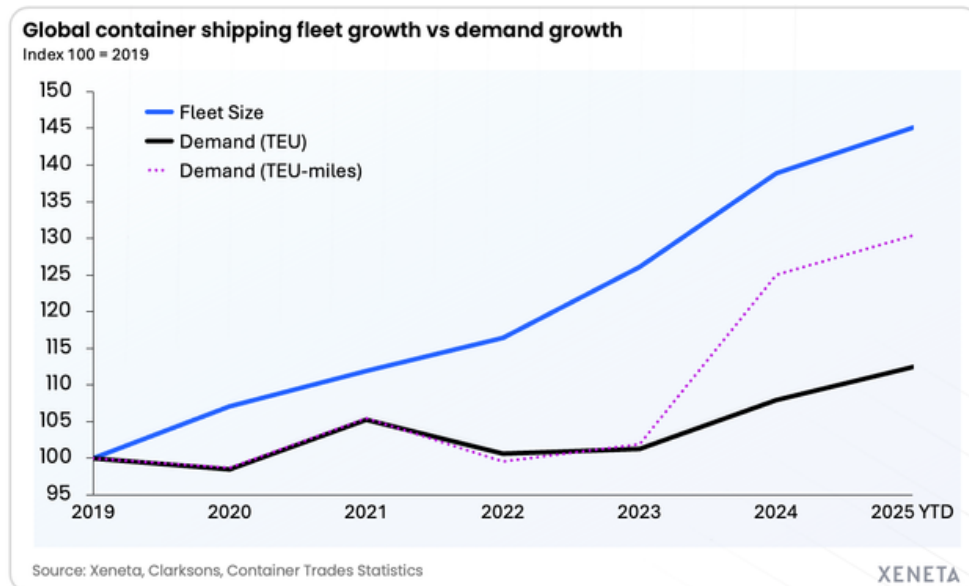
Actualmente, las tarifas están en USD 2.274 por FEU, muy cerca del nivel previo a la crisis (USD 1.643). Si la capacidad no se reduce, podrían volver a esos niveles. No obstante, las navieras han demostrado capacidad para gestionar la oferta y evitar mayores caídas.

Si optan por proteger la rentabilidad en el transpacífico, podrían desviar

capacidad desde otras rutas (como la Transatlántica o hacia Sudamérica), lo que haría caer las tarifas en esos mercados.

El reto de la sobrecapacidad

Desde 2019, la flota global creció un 45%, mientras que la demanda solo aumentó un 13% (30% si se considera la distancia recorrida – TEU-millas). Este desequilibrio pone a los transportistas en una posición difícil para mantener tarifas elevadas, especialmente si el Mar Rojo sigue cerrado durante 2025.



¿Qué pueden hacer los cargadores?

Aunque tarifas más bajas ayudan, el impacto de los aranceles sigue siendo mayor en los costos de importación. Aun así, los cargadores están en una mejor posición de negociación que en 2024, aunque deben actuar con cautela: las crisis geopolíticas pueden cambiar el panorama en cualquier momento.

¿Y el mercado de contratos a largo plazo?

Las tarifas contractuales a largo plazo también han bajado y solo están un 5% por encima del nivel de diciembre de 2023. Se espera que también regresen a niveles precrisis pronto. Sin embargo, eso podría generar nuevas medidas de control de capacidad por parte de los transportistas, lo que podría presionar al alza hacia finales de año, clave para las negociaciones de contratos de 2026.

Herramientas como los contratos indexados pueden ayudar a los cargadores a equilibrar riesgos en mercados volátiles.

[Para leer el comunicado oficial click aquí](#)



El índice mundial de contenedores de Drewry disminuyó un 3% a \$2,424 por contenedor de 40 pies esta semana.

- El Índice Mundial de Contenedores (WCI) de Drewry bajó un 3 % esta semana y siguió estabilizándose después de un período de volatilidad. La incertidumbre empezó después de que se anunciaran los aranceles estadounidenses en abril, lo que hizo que las tarifas subieran de mayo a principios de junio. Después, el mercado tuvo una fuerte caída hasta mediados de julio, cuando la tendencia bajista perdió fuerza y el ritmo de descenso se ralentizó bastante.
- Las tarifas spot transpácificas cayeron esta semana, ya que las tarifas entre Shanghái y Los Ángeles bajaron un 4 % (2534 \$/feu) y las de Shanghái y Nueva York también se redujeron un 7 % (3826 \$/feu). Dado que ya ha pasado la gran prisa por enviar la carga antes del aumento de los aranceles, Drewry espera que las tarifas spot sigan siendo menos volátiles durante la próxima semana.
- El Container Forecaster de Drewry prevé que el equilibrio entre la oferta y la demanda se debilite de nuevo en el segundo semestre de 2025, lo que provocará una contracción de las tarifas spot. La volatilidad y el momento en que se produzcan los cambios en las tarifas dependerán de los futuros aranceles de Trump y de los cambios en la capacidad relacionados con la introducción de sanciones estadounidenses a los buques chinos, que son inciertos.

[Para ver el índice Compuesto de Drewry, click aquí](#)

Índices

CRISIS DE CONTENEDORES INDICADORES MUNDIALES DATOS PARA CONTENEDORES DE 40 PIES		GLOBAL CONTAINER INDEX \$2,330 DÓLARES DATOS AL 1 DE AGOSTO DE 2025 -1,65% \$39 MENOS QUE EL REPORTE DEL 25/07/25 FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)	WORLD CONTAINER INDEX \$2,424 DÓLARES DATOS AL 7 DE AGOSTO DE 2025 -3% \$75 MENOS QUE EL REPORTE DEL 31/07/25 DREWRY WORLD CONTAINER INDEX ASSESSED BY DREWRY	EUROPA A COSTA ESTE DE AMÉRICA DEL SUR *INCLUYE: COCTG - PUERTO DE CARTAGENA \$769 DÓLARES DATOS AL 1 DE AGOSTO DE 2025 7,85% \$56 MÁS QUE EL REPORTE DEL 25/07/25 FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)	EUROPA A COSTA OESTE DE AMÉRICA DEL SUR *INCLUYE: COBUN - PUERTO DE BUENAVENTURA \$3,136 DÓLARES DATOS AL 1 DE AGOSTO DE 2025 -0,54% \$17 MENOS QUE EL REPORTE DEL 25/07/25 FREIGHTOS BALTIC INDEX (FBX)
--	--	---	--	---	--

Normatividad de Impacto en el Sector



Proyecto de Decreto - Se modificaría el Decreto 1047 de 2024 para establecer una prohibición total de exportaciones de carbón a Israel **Ministerio de Comercio, Industria y Turismo**

Este proyecto de Decreto modificaría el Decreto 1047 de 2024 para endurecer la medida de restricción comercial a Israel, prohibiendo de forma absoluta —y sin excepciones— las exportaciones de hullas térmicas (carbón) clasificadas bajo la subpartida 2701.12.00.10.

El Decreto 1047 de 2024 permitía excepciones para situaciones jurídicas consolidadas; no obstante, estas serían eliminadas. Se suprimirían los artículos 2 y 3 del Decreto anterior y se suspenderían los actos administrativos expedidos con base en el Decreto de 2024.

Los principales efectos del cambio serían:

- i) Se establecería una prohibición sin excepciones para exportar carbón a Israel.
- ii) Cesaría la posibilidad de registrar situaciones jurídicas consolidadas o contratos vigentes.
- iii) Las exportaciones ya autorizadas quedarían suspendidas si se basaban en los artículos derogados del Decreto 1047.
- iv) La medida entraría en vigor transcurridos quince 15 días comunes, contados a partir del día siguiente al de la fecha de su publicación en el Diario Oficial y tendría vigencia hasta que se cumplan plenamente las órdenes provisionales de la Corte Internacional de Justicia o persistan las condiciones que las motivaron.

El objeto declarado del proyecto es impedir que el carbón colombiano pueda ser utilizado directa o indirectamente en la industria armamentista de Israel, en el marco del conflicto en Gaza.

[Para más información, click aquí.](#)

Proyecto de Decreto - Se modificaría el artículo 2.2.2.1.11.8 del Decreto 1082 de 2015 para permitir la reprogramación de vigencias futuras en APP **Departamento Nacional de Planeación**

Este proyecto modificaría el artículo 2.2.2.1.11.8 del Decreto 1082 de 2015 con el fin de permitir que las entidades ejecutoras de proyectos bajo esquemas de Asociación Público-Privada (APP) permitan al CONFIS la reprogramación de vigencias futuras autorizadas, no solo por ajustes en el plazo, sino también en la distribución anual de los recursos. Actualmente, la norma solo permite modificar el plazo manteniendo los cupos anuales.

La reprogramación seguiría sujeta a que no se incremente el valor total del contrato en pesos constantes. Para ello, las entidades interesadas deberían cumplir con los siguientes requisitos:

- i) Presentar una justificación técnica, legal y financiera que demuestre la necesidad del ajuste.
- ii) Proponer un nuevo cronograma de compromisos anuales por vigencia fiscal, garantizando la disponibilidad de fondos para cumplir con el proyecto.

Normatividad de Impacto en el Sector



- iii) Aportar certificación de que el ajuste no implica incremento del valor total del contrato y que respeta los límites de la Ley 1508 de 2012.
- iv) Obtener concepto favorable del ministerio cabeza de sector sobre la viabilidad técnica y financiera del ajuste.
- v) Contar con concepto favorable sobre la disponibilidad del cupo sectorial asignado.

Esta modificación buscaría mejorar la flexibilidad en la gestión de proyectos APP sin comprometer la sostenibilidad fiscal ni requerir nuevas autorizaciones presupuestales

[Para más información, click aquí.](#)

Boletín Técnico - Transporte de carga en Colombia crece 6 % en 2024, pero cae volumen de líquidos en 2025 **Asociación Nacional de Instituciones Financieras (ANIF)**

En 2024 se movilizaron cerca de 183 millones de toneladas de carga en Colombia, lo que representa un crecimiento del 6 % respecto a 2023, pese a las dificultades derivadas del paro camionero y el aumento del ACPM. El modo carretero continúa siendo el predominante, alcanzando el 80 % del total movilizado, frente al 63 % que representaba en 2016. Durante el primer semestre de 2025 se transportaron 73,7 millones de toneladas por vía terrestre, en cerca de 6 millones de viajes.

En contraste, el transporte de carga líquida muestra una reducción: se movilizaron 2.826 millones de galones en el primer semestre de 2025, lo que representa una caída de 161 millones frente al mismo periodo de 2024. El 79,5 % de este volumen fue transportado por vehículos tipo 3S. El petróleo crudo lideró los productos líquidos con 625 millones de galones, seguido por aceites crudos, gasolina y diésel.

[Para más información, click aquí.](#)

Proyecto de Resolución - Se establecería la tarifa para el trámite de permiso de ocupación temporal para proyectos eólicos costa afuera **Dirección General Marítima (Dimar)**

El proyecto modificaría parcialmente el artículo 6.2.1.7 del Reglamento Marítimo Colombiano REMAC 6, con el fin de establecer una tarifa específica por el servicio de trámite del Permiso de Ocupación Temporal sobre áreas marítimas destinadas al desarrollo de proyectos de generación de energía eólica costa afuera.

Este permiso es parte del proceso competitivo regulado por la Resolución conjunta 40284 de 2022, que otorga derechos temporales sobre áreas marítimas a inversionistas interesados en desarrollar este tipo de proyectos. La tarifa definida para este trámite sería

Normatividad de Impacto en el Sector



de 1.187,91 UVB (Unidades de Valor Básico), valor que se actualizaría anualmente con base en el IPC sin alimentos ni regulados, conforme a la Ley 2294 de 2023.

[Para más información, click aquí.](#)

Noticia - Se reactiva progresivamente el Registro Nacional de Reducción de Emisiones (RENARE) **Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible**

Ministerio de Ambiente anunció la reactivación gradual del Registro Nacional de Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero RENARE a partir del 31 de julio de 2025. El proceso se realiza conforme a la Resolución 418 de 2024, el artículo 230 de la Ley 2294 de 2023 y la Resolución 1447 de 2018. La nueva fase exige que los usuarios estén inscritos en el Servicio de Autenticación Digital antes del 8 de agosto de 2025. Este requisito aplica para todas las personas naturales o jurídicas que deseen interactuar con la plataforma RENARE.

Quienes ya cuenten con proyectos registrados y aún no hayan completado el proceso de autenticación deberán enviar evidencia al correo renare@minambiente.gov.co. A partir del 11 de agosto, los usuarios autenticados podrán consultar o continuar con la inscripción de proyectos en fase de factibilidad. Las fases subsiguientes (formulación, implementación y cierre) serán habilitadas próximamente.

[Para más información, click aquí.](#)

Boletín Técnico - Exportaciones crecieron 2,6 % en junio **Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)**

En junio de 2025, las exportaciones colombianas alcanzaron US\$3.959,1 millones FOB, lo que representó un crecimiento del 2,6% frente al mismo mes del año anterior. Este resultado se explicó principalmente por el aumento del 35,6% en las exportaciones del grupo de agropecuarios, alimentos y bebidas, que representaron el 31,0% del valor total exportado. Dentro de este grupo destacaron los aumentos en café sin tostar y flores. En contraste, las exportaciones de combustibles y productos de industrias extractivas cayeron 16,9%, aunque siguieron siendo el principal componente de la canasta exportadora con una participación del 39,0%. Las manufacturas registraron un crecimiento del 6,6%, destacando productos como maquinaria, equipos de transporte y manufacturas diversas.

Estados Unidos se mantuvo como el principal destino de las exportaciones colombianas, con una participación del 33%, seguido por Panamá, India, Países Bajos y Brasil. Las

Normatividad de Impacto en el Sector



mayores contribuciones positivas al crecimiento provinieron de Países Bajos y Estados Unidos, mientras que India presentó una caída importante. En el acumulado enero-junio de 2025, las exportaciones sumaron US\$24.391,5 millones FOB, con un crecimiento acumulado del 1,6 % frente al mismo periodo de 2024. Se destaca el dinamismo del sector agroalimentario y la caída sostenida en las exportaciones de carbón y petróleo.

[Para más información, click aquí.](#)