

BOLETÍN SEMANAL

TEMAS

ICTC Febrero 2019

Transporte Sur Occidente Colombiano

NOTICIAS DEL PAÍS NOTICIAS DEL SECTOR

Logística
 Transporte
 Infraestructura

INFORMACIÓN DE INTERÉS

Enlaces de Interés
 Estado vial



Gerencia de Logística, Transporte e Infraestructura

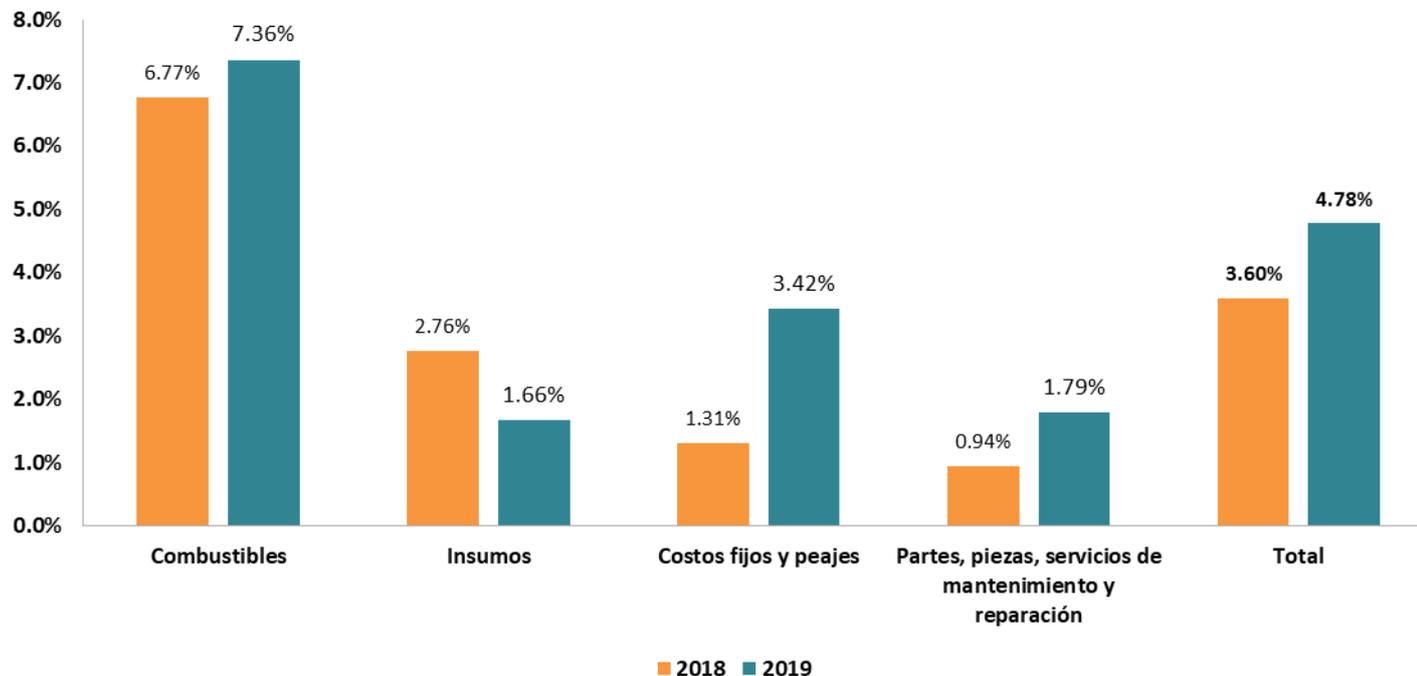
Indicadores

Indicador	Periodo	Año corrido / Promedio 12 P	Evolución
<u>PIB</u> (III Trimestre de 2018)	0,23%	0,44%	
<u>IPC</u> Marzo de 2019	0,43%	0,26%	
<u>IPP</u> Febrero de 2019	0,94%	0,32%	
<u>ICTC</u> Febrero de 2019	0,57%	0,39%	
<u>ICTIP</u> (IV Trimestre de 2018)	0,86%	1,0%	
<u>Desempleo</u> Febrero de 2019	11,77%	9,85%	
<u>DTF (E.A.)</u> Marzo de 2019	4,57%	4,68%	
<u>Dólar TRM</u> Abril de 2019	\$3.115,15	\$ 3.002	
	Mes Actual*	Año Móvil*	
<u>ACPM</u> Marzo de 2019	\$ 9.068	\$ 8.777	
<u>Gasolina Corriente</u> Marzo de 2019	\$ 9.586	\$ 9.310	
Fuentes:	Banrep	DANE	UPME

*Precio Galón (Real y de Referencia para Bogotá)

ICTC FEBRERO 2019

El ICTC de enero 2019 tuvo una variación anual del 4,78%, en comparación con febrero del 2018 que aumentó un 3.60%, un acrecimiento de 1.18 puntos porcentuales. Indicando un aumento en los costos del transporte de carga por carretera mayor que el año pasado.



La canasta que más aumentó respecto a enero de 2018 fue de Combustible con una variación de 7.36%, una diferencia de 0.59 puntos porcentuales respecto al año pasado, indicando un crecimiento más acelerado de este componente frente a los otros y contribuyendo 3.00 puntos porcentuales al total del índice. El segundo componente que creció con mayor fuerza fue el de costos fijos y peajes con 3.42% diferenciándose en 2.11 puntos porcentuales frente al año anterior y aportando 1.52 puntos porcentuales al total del índice.

La canasta de Insumos aumentó un 1.66% reduciendo 1.13 puntos porcentuales frente al 2018, aportando 0.16 al total del índice. Por el lado de la canasta Partes, Piezas, Servicios de Mantenimiento y Reparación aumentó en 0.20 puntos porcentuales respecto al año pasado, y aportó 0.09 puntos porcentuales al total del Índice.

VARIACIÓN MENSUAL FEBRERO



La variación mensual del ICTC fue mayor que la del IPC, indicando que los costos generalizados del transporte aumentaron en mayor medida que el promedio estandarizado de los bienes de consumo. En general indica que los costos del transporte son, en promedio, más caros en comparación con productos de consumo final. Para el transporte esto puede ser alarmante, pues los bienes suben menos de precio que lo que cuesta transportarlos, generando menos beneficios para las empresas.

VARIACIÓN POR GRUPO DE COSTOS



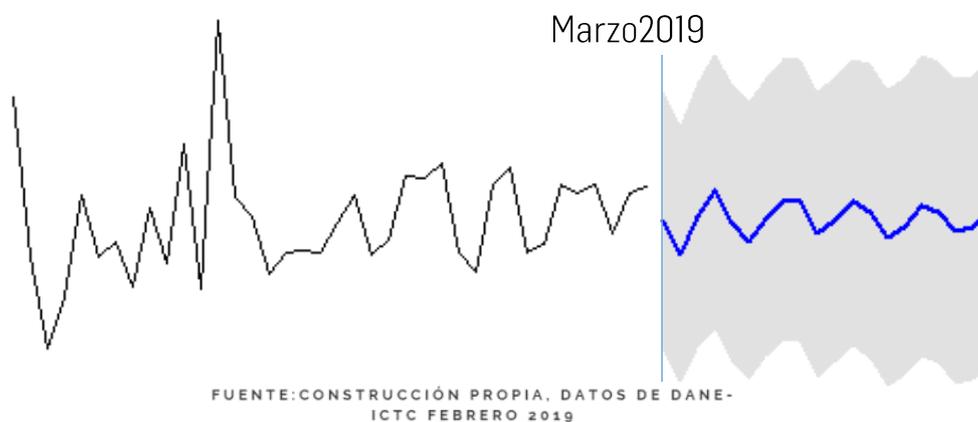
La canasta que más aumentó mensualmente fue la de Combustibles, con un aumento de 1.07% frente a enero, inferior que la variación de febrero de 2018 (1.46%). Este comportamiento no se presentó en los dos años anteriores, teniendo variaciones negativas en 2017 y 2016. Cabe aclarar que entre los dos primeros meses del año hay un aumento importante en el precio del combustible según la serie histórica, así este crecimiento se espera dado que en enero no hubo este cambio.

La segunda canasta que más creció fue la de Partes, Piezas y Servicios de Mantenimiento, con un aumento de 0.30% frente a enero, ligeramente inferior al de febrero de 2018 (0.35). En general se puede esperar una variación alta en este mes, por el ajuste de los precios que comenzó en enero.

La tercera canasta fue la de Costos Fijos y Peajes, con un aumento de 0.29%, que muestra prácticamente el mismo comportamiento todos los años, teniendo una fuerte estacionalidad. Después de los meses de enero suele tener un proceso de estabilización en la canasta, principalmente porque los peajes cambian en diciembre y enero. El resto de la variación resulta por los cambios en costos fijos, que compone parte de la canasta.

Por último la canasta que menos creció fue la de Insumos con 0.28% de variación mensual, esta parte del ICTC resulta particularmente bien comportado teniendo una serie con histórica con poca variación.

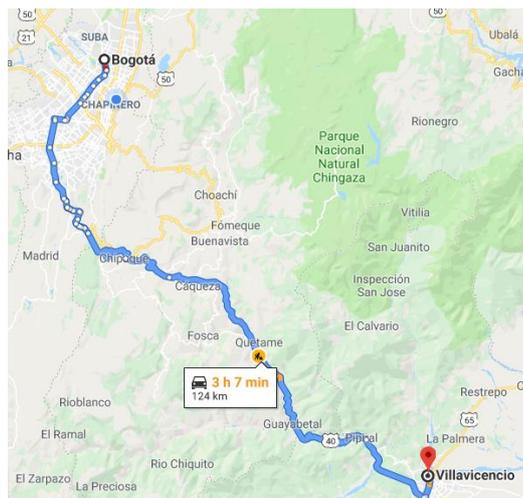
Como curiosidad estadística los tres indicadores de menor varianza mensual se separaron por una décima y resultan, por tanto, continuos.



Estimamos un modelo ARMA (4,2) indicando que los valores pronosticados resultaran de ajustar cuatro periodos de su pasado para explicar el ICTC actual, para esto se utilizaron 38 datos mensuales. A través de un método de maximización de la verosimilitud (hacer que los parámetros se ajusten a la forma de la serie) se puede realizar el pronóstico de la serie que está en color azul y rodeado del intervalo de confianza del 95%, es decir los valores futuros, con una probabilidad del 95%, estará entre la zona sombreada.

El modelo no tiene mucha capacidad predictiva, evidenciado por el tamaño de la zona gris, pero permite entender lo que se espera de la serie. Aun así nos permite darnos una idea de la estacionalidad de los costos del transporte, el pronóstico para el mes de marzo es una variación mensual de 0.32%, indicando un menor aumento de los costos que en febrero de 2019.

Recordemos que el modelo no percibe efectos distintos a los mismos datos rezagados, por lo que no interioriza acciones actuales que pueden encarecer significativamente los precios del transporte de carga. Teniendo en cuenta esto y las complicaciones al transporte del sur del país podríamos esperar que la variación del ICTC será mayor al pronosticado dado el contexto institucional de marzo, por la situación del suroccidente del país que pudo tener efectos en el precio de ciertos componentes de las canastas, volviendo más caro el costo del transporte en general.



Mensualmente el corredor que más se encareció fue el de Bogotá-Villavieja con un crecimiento de 0.47% del mes de enero a febrero y 5.00% de febrero de 2018 a febrero de 2019



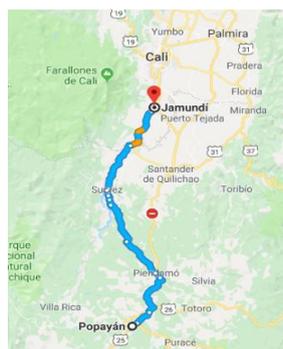
TRANSPORTE EN EL SUR OCCIDENTE COLOMBIANO

El bloqueo de la vía Panamericana ha generado pérdidas de alrededor de 20 millones de dólares en el transporte tan solo en los afiliados de la ANDI, desabastecimiento de ciudades principales como Pasto y Popayán, y pérdidas directas en la productividad. Para hacer frente a estos problemas se han encontrado distintas alternativas para suplir la necesidad de transporte de carga incurriendo en sobrecostos dadas las condiciones de las opciones disponibles.

Las pérdidas económicas se han causado mayormente por: el represamiento de productos en el suroccidente que no han logrado llegar a sus destinos de consumo, frenando gran parte del sector productivo en la zona; ejemplo de esto, el sector lácteo perdió parte de la producción de leche por la imposibilidad de distribución. En segundo lugar, sobrecostos por paro en la cadena producción, tanto de recursos intermedios como de bienes finales de consumo y combustibles, restringiendo la demanda de Pasto y Popayán, además de sus zonas aledañas.

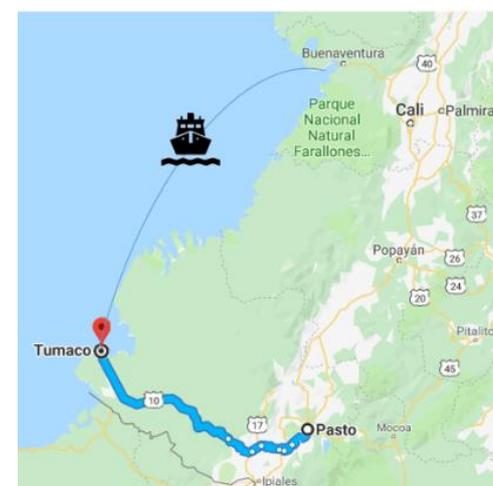
Los costos de esta situación han sido calculados desde información de las empresas asociadas, por supuesto, estos datos no alcanzan a dimensionar la totalidad de las pérdidas: los bloqueos han afectado la comunicación entre el suroccidente con el resto del país, reduciendo la realización de negocios, un efecto que no es factible de calcular. La restricción al transporte de bienes intermedios afectará a largo plazo la producción de productos finales que los necesitarán, cuyos costos tampoco se podrán medir fácilmente. Por último, están todos los costos humanitarios que se han presentado por el desabastecimiento de alimentos, medicinas y equipos médicos, estas afectaciones en particular no son posibles de cuantificar. Por tanto, cualquier medida de costos que se encuentre estará subvalorada, situación importante a la hora de analizar los resultados.

Las alternativas de transporte de carga que se han encontrado son en la mayoría de opciones que incurren en sobrecostos. La ruta



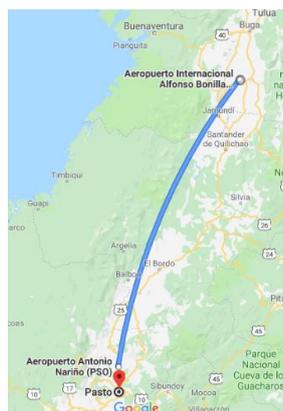
Piendamó - Jamundí por Suarez, se está utilizando, pero la limitación en el peso de la infraestructura de este corredor y el clima dificultan el transporte de carga, limitando los vehículos que pasan a configuración de máximo 10 toneladas.

La segunda alternativa es por cabotaje partir de barcazas entre Tumaco y Buenaventura. No obstante, el estado de la carretera entre Tumaco y Pasto y los limitantes que generan las Barcaza a ciertos tipos de carga, demuestran que no es una opción costo-eficiente.



Por último, existe la opción aérea entre el aeropuerto de Pasto y el de Cali, representando la opción más rápida para cargas de pocos volúmenes y pesos, así como carga humanitaria, pero es también la opción más costosa.

La movilización social y el bloqueo a la Vía Panamericana se detuvo el sábado 6 de abril. Según la Policía Nacional transportaron 6,335 vehículos desde y hacia Popayán, en caravanas. Y más de 85 mil toneladas.



NOTICIAS NACIONALES

Tras acuerdo con minga indígena, se espera visita de Duque en el Cauca

Abril 06

Ya cumplidos los 27 días de bloqueo, el sábado 6 de abril se despejó la vía Panamericana, el Concejo Regional Indígena del Cauca (CRIC) mantendrá la presencia en la zona hasta reunirse con el presidente.

El Tiempo

[Ver más ▶](#)



Autopistas al Mar 1, hacia Urabá, lleva 30% de ejecución

Abril 09

Medellín y Santa Fe de Antioquia estarán a 30 minutos de viaje, a partir de una autopista 4G con una inversión final de 2.1 billones de pesos en doble calzada

Caracol Radio

[Ver más ▶](#)



Buscan cuadruplicar líneas férreas de uso comercial

Abril 08

Sólo 245 km de vías férreas están activas, de un total de 3.500 kilómetros. Para remediar esta situación se invierten unos \$70.000 millones anuales correspondiendo a 1.8% de la inversión en transporte

Portafolio

[Ver más ▶](#)



NOTICIAS DEL SECTOR

LOGÍSTICA

Puerto de Barranquilla, la plataforma logística del Caribe colombiano

Abril 07

El transporte de 11.3 millones de toneladas en los terminales locales durante el 2018 representan un 7% de crecimiento frente al 2017, mostrando la relevancia que está tomando el modo en el país

El Heraldo

[Ver más ▶](#)



TRANSPORTE

En vilo 60.000 multas que pesaban contra empresas del transporte de carga

Abril 05

La anulación de un decreto del Ministerio de Transporte afecta los más de 170.000 millones de pesos para empresas de transporte de carga

El Heraldo

[Ver más ▶](#)



INFRAESTRUCTURA

ESTE AÑO SE COMPLETARÁN LAS OBRAS DEL PROYECTO VIAL TRANSVERSAL DE LAS AMÉRICAS, QUE BENEFICIA A LOS DEPARTAMENTOS DEL NORTE DEL PAÍS

Abril 08

El proyecto vial Transversal de las Américas tiene un 97% de avance y espera culminarse este año.

ANI

[Ver más ▶](#)



INFORMACIÓN DE INTERÉS

NACIONALES

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

INTERNACIONALES

[MIT Supply Chain](#)
[World Economic Forum](#)
[The World Bank](#)

VER ESTADO DE VIAS ACTUAL - **MARZO 18 de 2019**

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay **(10)** vías departamentales y municipales con cierres totales y **(122)** con cierres parciales o pasos restringidos.

Nombre	0000897 -2019	0000883 -2019
Descripción	"Por la cual se incorporan al presupuesto del Ministerio de Transporte los recursos para el desarrollo de las funciones que ejerce en el marco del Sistema general de regalías, para la vigencia 2019-2020 y se dictan otras disposiciones"	"Por la cual se prorrogan los plazos del régimen de transición establecidos en el artículo 33 de la Resolución 00546 de 2018 del Ministerio de Transporte"
Fecha	12 de marzo 2019	11 de marzo 2019
Enlace	0000897 -2019	0000883 -2019