

BOLETÍN SEMANAL

TEMAS

Agenda del Desarrollo Ferroviario

Plan Nacional en Materia Ferroviaria

ICTC abril 2019

NOTICIAS DEL PAÍS NOTICIAS DEL SECTOR

Logística Transporte Infraestructura

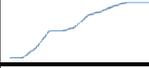
INFORMACIÓN DE INTERÉS

Enlaces de Interés Estado vial



Gerencia de Logística,

Indicadores

Indicador	Periodo	Año corrido / Promedio 12 P	Evolución
<u>PIB</u> (I Trimestre de 2019)	0.00%	0.45%	
<u>IPC</u> Mayo de 2019	0.31%	0.27%	
<u>IPP</u> Febrero de 2019	1.60%	0.47%	
<u>ICTC</u> Mayo de 2019	0.16%	0.43%	
<u>ICTIP</u> (IV Trimestre de 2018)	2.46%	1.1%	
<u>Desempleo</u> Abril de 2019	10.33%	10.04%	
<u>DTF (E.A.)</u> Junio de 2019	4.55%	4.63%	
<u>Dólar TRM</u> Abril de 2019	\$3,115.15	\$ 3,002	
	Mes Actual*	Año Móvil*	
<u>ACPM</u> Marzo de 2019	\$ 9	\$ 8,081	
<u>Gasolina Corriente</u> Marzo de 2019	\$ 9,586	\$ 9,369	
Fuentes:	Banrep	DANE	UPME

*Precio Galón (Real y de Referencia para Bogotá)

CONVERSATORIO



Gerencia de Logística, Transporte e Infraestructura

Régimen Sancionatorio y Buenas Prácticas: Perspectiva del Generador de Carga



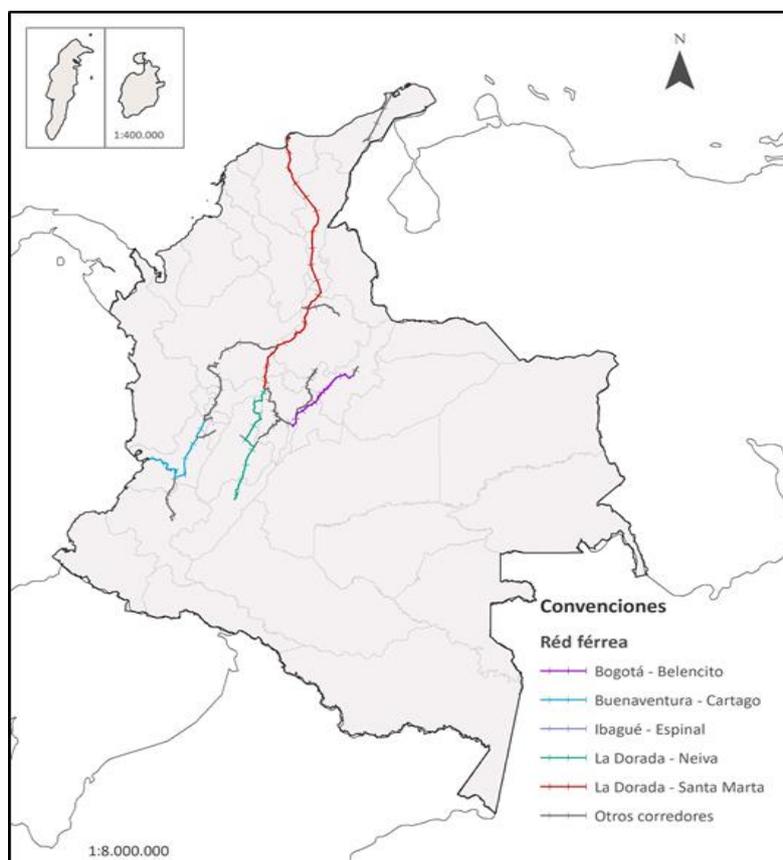
Junio 17 - ANDI Bogotá

FRANCO & ABOGADOS ASOCIADOS

Inscripciones: [CLICK AQUÍ](#)

AGENDA DEL DESARROLLO FERROVIARIO

El ferrocarril es el segundo modo más eficiente del transporte de carga, permitiendo un ahorro de hasta un 51.3% en la operación. Igualmente, también el modo más costo-efectivo de transporte para las zonas sin acceso fluvial. Aún con sus ventajas, solo moviliza alrededor del 19% del transporte de carga en Colombia, siendo la mayor parte operaciones carboneras (50.435.000 toneladas fueron transportadas en 2017, 99.97% de las cuales fueron de carbón) movilizados en alrededor de 1.792 kilómetros ferroviarios operables del país.



Fuente: DNP a partir de información de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) 2017.

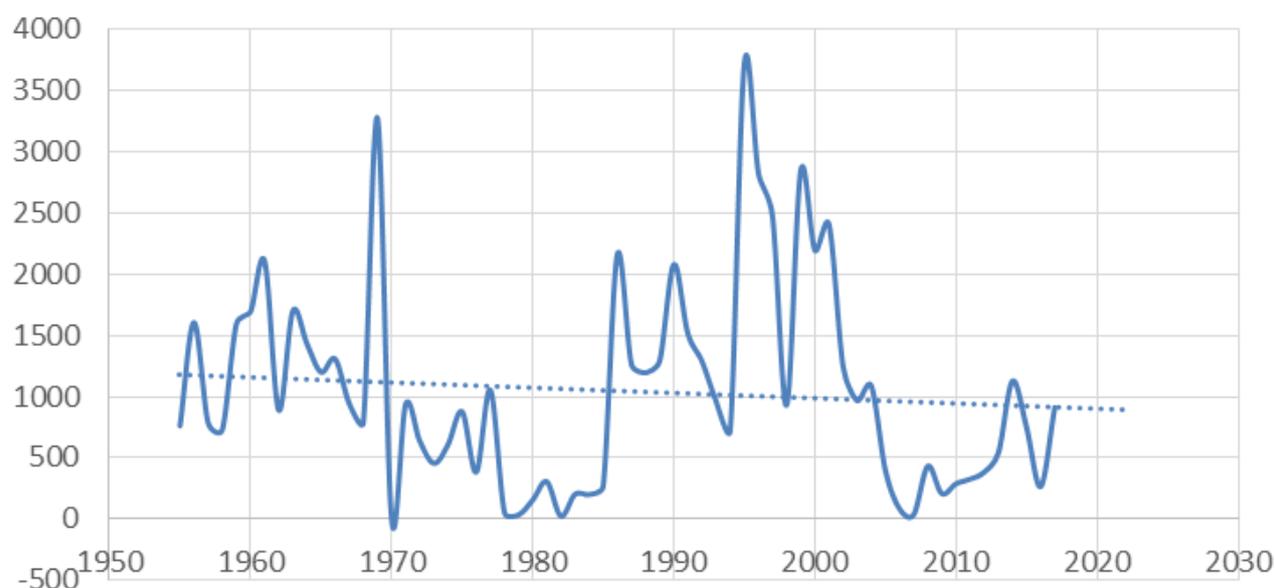
Las principales redes férreas de transporte son La Loma-Ciénaga que transporta la mayor parte del carbón del país, La Dorada-Santa Marta, la red del pacífico (Buenaventura-La Tebaida) en el occidente y Bogotá-Belencito en el centro del país.

En el momento, solamente el 7% de la red férrea tiene operación continua, pero existe el potencial de adicionar un 22.2% a la actividad para conectar el centro del país con los puertos marítimos del Caribe a largo plazo. Hasta el 2017 se presentaron 30 proyectos ante la ANI para el desarrollo férreo, pero es de esperar cuantas lograrán cierre financiero.

Cabe resaltar, la necesidad de establecer contratos de operación y concesión de mínimo 25 – 30 años para fomentar la confianza de inversión, así como el desarrollo de servicios óptimos en disponibilidad, almacenaje, tiempos de operación, transbordos y manipulación de carga, entre otros.

SOBRE LA INVERSIÓN DEL MODO FÉRREO

La siguiente serie muestra la inversión en ferrocarriles a precios reales millones de pesos de 2008, que representan los datos eliminando la inflación anual, permitiendo observar la inversión realizada, proporcional al nivel de precios de cada año. El punto más alto se da en 1995 donde la inversión real fue la mayor en Colombia, durante el periodo analizado hubo valles entre 1970 – 1985 y 2003-2012, periodos de baja financiación real en vías férreas.



FUENTE: TRANSPORTE EN CIFRAS
MINTRANSPORTE

Desde el 2004 el gasto en materia ferroviaria ha estado en promedio debajo de la línea de tendencia, con solo un periodo (2014) por encima de la tendencia nacional; si las cosas continúan así, se esperaría una inversión cada vez más baja, llegando hasta 1.000 millones de pesos de base 2008 en inversión, mostrando un panorama desalentador en los últimos gobiernos. Estas predicciones son de acuerdo a los datos, y no toman en cuenta posibles cambios estructurales que se espera del último Plan Nacional de Desarrollo del actual Gobierno para el reforzamiento del modo.

Las estrategias de desarrollo ferroviario en el CONPES Logístico y en el Plan Nacional de desarrollo (que se verán más adelante) deben prevalecer sobre la tendencia, para poder aprovechar la eficiencia en valor del modo y conseguir facilidades del transporte de carga en el país.

PLAN NACIONAL EN MATERIA FERROVIARIA

El Plan Nacional de Desarrollo trae una serie de propuestas a favor de la competitividad férrea nacional, particularmente acogidos del Plan Maestro de Transporte Intermodal que busca mejorar la interconectividad entre corredores, optimizando los costos, el tiempo de carga y la eficiencia de los distintos modos de transporte. De esto ha sido encargado el Ministerio de transporte y la ANI para gerenciar, reglamentar y promover las conexiones de carga.

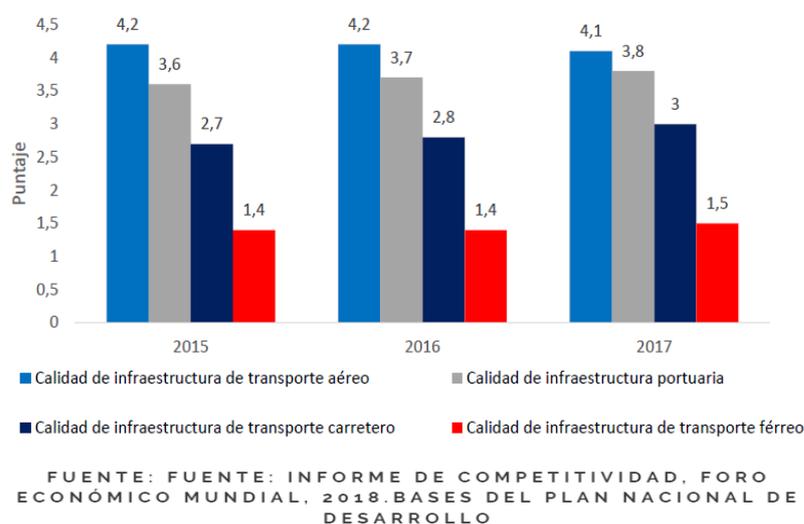
Según la última Encuesta Nacional Logística de 2018, el costo logístico sobre las ventas es 13.5% y de acuerdo al estudio “Los ferrocarriles y su impacto sobre la economía colombiana” (Ramírez M, 2001), muestran cómo la disminución de los costos logísticos puede aumentar las exportaciones de bienes agrícolas, productos mineros y manufacturas.

El “Informe de Competitividad” del Foro Económico Mundial desarrollado por el Banco Mundial, evalúa los países según su competitividad en distintos ámbitos cómo su capacidad para el comercio y desarrollo de infraestructura. Los datos mostrados son la puntuación que ha recibido Colombia en materia de infraestructura de transporte. Sin embargo, la infraestructura férrea

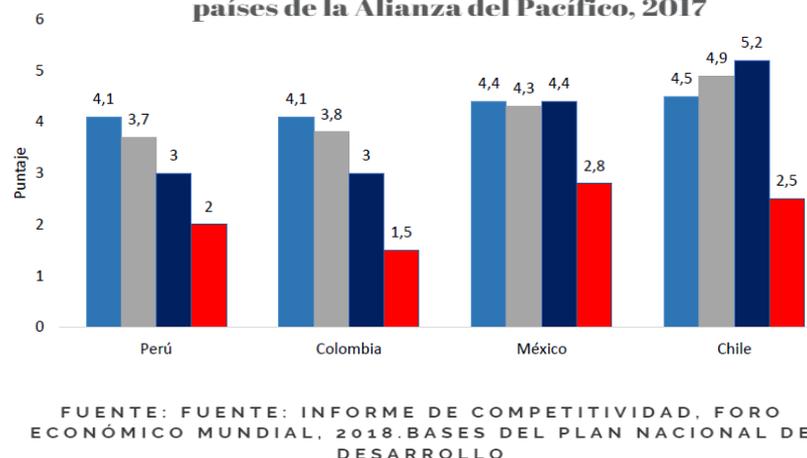
es la peor puntuada en el ranking para Colombia, ubicando al país en el puesto 96 de 137 países. Este es un escenario de desventaja, pues es el modo de carga terrestre más costo-eficiente.

Frente a la Alianza Pacífico, el país presenta el mayor reto para la optimización del modo, puesto que está de últimas en su desempeño frente a Perú, México y Chile. No obstante, Colombia está en paridad logística con Perú en los indicadores de transporte aéreo y carretero, y superior en infraestructura portuaria.

Calidad de la infraestructura de transporte en Colombia



Calidad y ranking de la infraestructura de transporte de países de la Alianza del Pacífico, 2017



Normativamente el país se ha fijado como objetivo la reactivación y consolidación del transporte ferroviario de carga, a partir de este propósito se han fijado como metas:

- Volver a poner en activación el corredor férreo del Pacífico y el Central, además de interconectarlos.
- Reglamentar la competencia, políticas aduaneras y servicios logísticos.
- A partir del 2020 establecer la priorización del desarrollo del modo férreo dedicando al menos el 5% del Presupuesto General de la Nación dedicado a inversión.

Para poder consolidar estas estrategias el Gobierno implementará metodologías para adquirir financiamiento, Una de ellas es la mayor eficiencia en el transporte intermodal, procurando una reducción en los costos de transporte, incentivando el sector y la inversión en medios logísticos.

En general las propuestas buscan entre otras cosas mejorar el medio férreo nacional, a través de la reestructuración de las instituciones nacionales encargadas del tema. La reestructuración de las vías férreas actuales y la ampliación de las mismas, disminución de los costos de transporte y mejora de los tiempos logísticos. Establecer nuevas y mejores fuentes de financiamiento de infraestructura férrea y atraer la inversión.

Estas medidas proyectan un beneficio importante para la estructura logística nacional y el mejoramiento de las condiciones de la intermodalidad. Procurando no solo mayor eficiencia en transporte, sino también en la productividad de sectores como el agronómico y la minería.

PRINCIPALES CORREDORES FÉRREOS



NOVEDADES FERROVIARIAS

1. La agencia nacional de infraestructura (ANI) ha adjudicado contratos por obra pública por alrededor de \$96 miles de millones de pesos dedicados en los corredores férreos de Bogotá-Belencito Y La Dorada-Chiriguana, se espera que en los 12 meses del contrato se dediquen \$44.742 millones en el corredor Bogotá-Belencito, y \$51.376 millones en la Dorada-Chiriguana, los corredores tienen respectivamente una capacidad anual de 3 y 5 millones de toneladas.

Las Firms Gómez Cajiao y Setec Colombia harán una consultaría de alrededor de \$10.800 millones para la estructuración técnica de una nueva concesión a largo plazo del corredor la Dorada-Chiriguana, para el desarrollo del corredor hasta Santa Marta. Para más información pueden revisar el siguiente vínculo: [ANI](#)

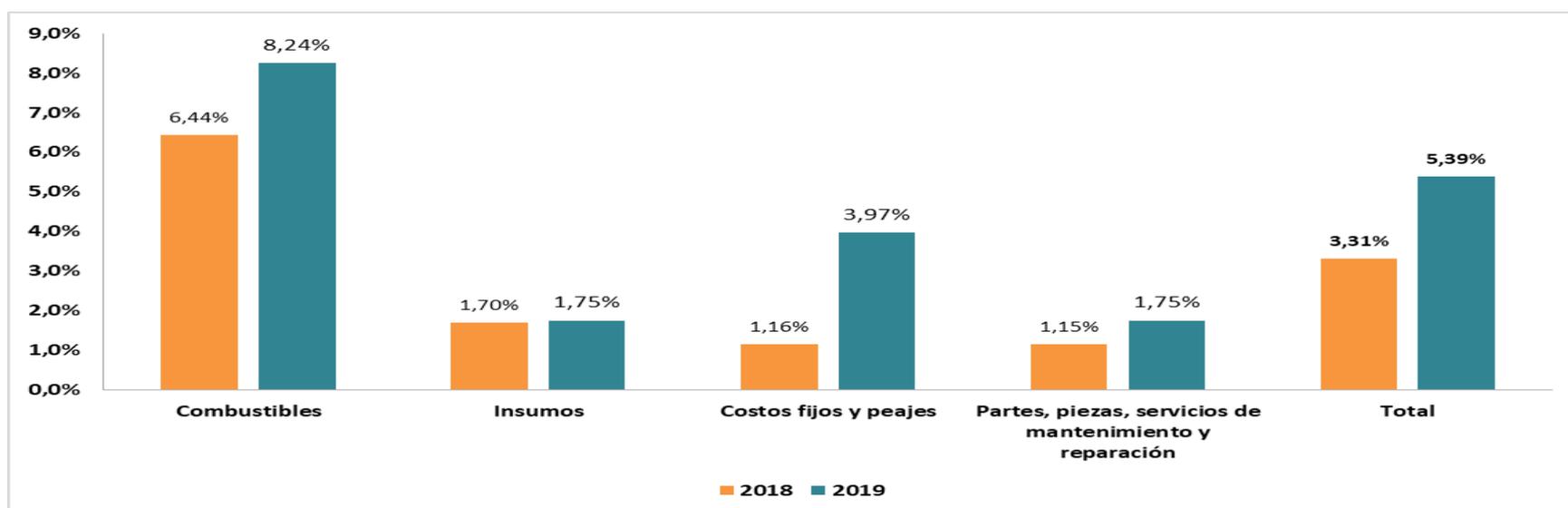
2. La ANDI a través de una carta solicitó la inclusión en el punto 131 a 133 del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, a través de argumentos sobre la eficiencia del modo, la comparación con ciudades con planes de ordenamiento de comparación, y el posible descongestionamiento que el desarrollo férreo le daría a la ciudad, particularmente sobre la calle 13, calle 80 y Autopista Norte, resolviendo problemas urbanos de la ciudad y logísticos y de transporte, reduciendo costos de las empresas, y mejorando el flujo de vehículos tanto privados como de transporte público.
3. La Secretaría de Planeación Territorial Mostró interés por la propuesta de la ANDI, a tal punto que se incluirán los temas en la próxima propuesta de plan territorial, posterior a su revisión con autoridades ambientales respectivas (Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca y Secretaría Distrital de Ambiente).

ICTC ABRIL 2019

El ICTC de Abril 2019 tuvo una variación anual del 5,39%, en comparación con Marzo del 2018 que aumentó un 2.08%. Indicando un aumento en los costos del transporte de carga por carretera mayor que el año pasado.

La canasta que más aumentó respecto a marzo de 2018 fue de Combustible con una variación de 8.24%, una diferencia de 1.8 puntos porcentuales respecto al año pasado, indicando un crecimiento más acelerado de este componente frente a los otros y contribuyendo 3.37 puntos porcentuales al total del índice. La segunda canasta que creció con mayor fuerza fue la de Costos Fijos y Peajes con 3.97% una diferencia de 2.98% frente al mes anterior y aportando un 1.77 puntos porcentuales al Índice.

VARIACIÓN POR GRUPO DE COSTOS



La canasta de Partes, Piezas, servicios de mantenimiento y reparación aumentó un 1.75% aumentando 0.6 puntos porcentuales frente al 2018, aportando 0.08 al total del índice. Por el lado de la canasta Insumos aumentó en 0.5 puntos porcentuales respecto al año pasado, y aportó 0.17 puntos porcentuales al total del Índice.

La canasta que más aumentó respecto a marzo de 2018 fue de Combustible con una variación de 8.24%, una diferencia de 1.8 puntos porcentuales respecto al año pasado, indicando un crecimiento más acelerado de este componente frente a los otros y contribuyendo 3.37 puntos porcentuales al total del índice. La segunda canasta que creció con mayor fuerza fue la de Costos Fijos y Peajes con 3.97% una diferencia de 2.98% frente al mes anterior y aportando un 1.77 puntos porcentuales al Índice.

VARIACIÓN MENSUAL ABRIL



IPC
0.50

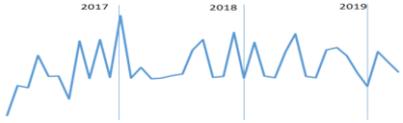
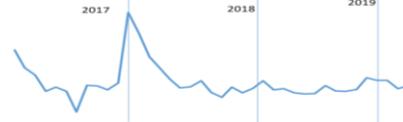
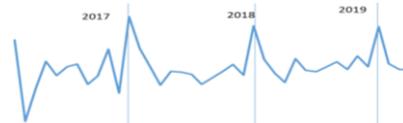
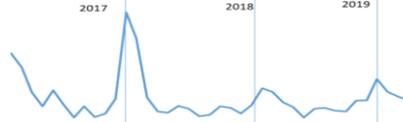


ICTC
0.16

FUENTE: DANE-ICTC ABRIL 2019

La canasta de Partes, Piezas, servicios de mantenimiento y reparación aumentó un 1.75% aumentando 0.6 puntos porcentuales frente al 2018, aportando 0.08 al total del índice. Por el lado de la canasta Insumos aumentó en 0.5 puntos porcentuales respecto al año pasado, y aportó 0.17 puntos porcentuales al total del Índice.

La variación mensual del ICTC fue mucho menor que el IPC, por tanto los costos al transporte aumentaron en menor medida que el promedio de bienes de consumo que entran en la canasta, indicando una posible mejora en el beneficio del sistema de transporte pues los costos son relativamente más bajo que el precio de los bienes que transportan.

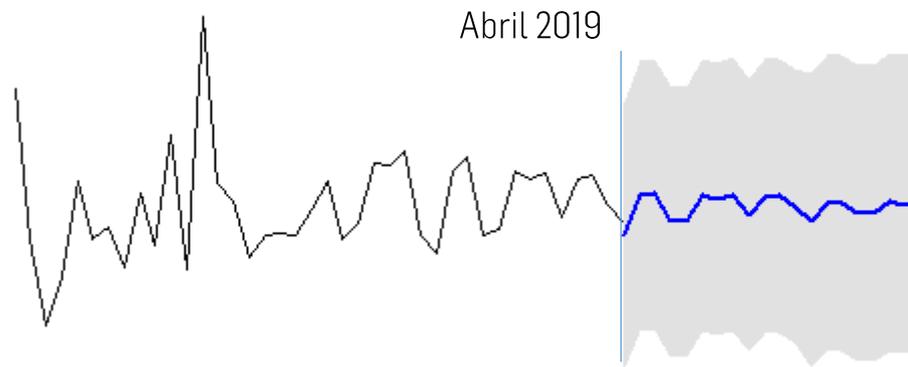
		ANUAL	MENSUAL	EVOLUCIÓN MENSUAL 2016-2019
COMBUSTIBLES		8.24	0.23	
INSUMOS		1.75	0.18	
COSTOS FIJOS Y PEAJES		3.97	0.08	
PARTES, PIEZAS Y SERVICIOS DE MANTENIMIENTO		1.75	0.18	

FUENTE: DANE-ICTC ABRIL 2019

la canasta que más aumentó mensualmente fue la de Combustibles, con un crecimiento de 0.23% frente a Marzo, inferior que la variación de Abril de 2018 (0.06%). Este comportamiento no es típico del mes de marzo, indicando poca tendencia y estacionalidad. La segunda canasta que más creció fue la de Partes, Piezas y Servicios de Mantenimiento, con un aumento de 0.18% frente a marzo, ligeramente inferior a la del mismo mes en el 2018 (0.30). La caída del aumento en la canasta frente a enero y febrero puede deberse a una estabilización general de los precios posterior al choque inflacionario típico de comienzo de año

La tercera canasta que más creció fue la de Insumos con 0.18% de variación mensual, mostrando una tendencia relativamente bien comportada presentándose en marzo de 2018 una variación mensual de 0.10%, indicando estabilidad en el crecimiento de la canasta,

Por último, la canasta de Costos Fijos y Peajes, con un aumento de 0.08%, 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, y que no muestran mucha variación en los índices de la canasta a partir de esto.



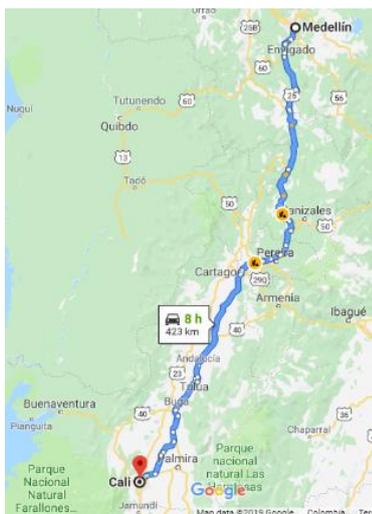
FUENTE: DANE-ICTC ABRIL 2019

Estimamos un modelo ARMA (2,2)¹ indicando que los valores pronosticados resultaran de ajustar cuatro periodos de su pasado para explicar el ICTC actual, para esto se utilizaron 40 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 del intervalo de confianza, 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 abril fue una variación de 0.03%, el valor fue de 0.16% indicando un error de 0.13 puntos porcentuales. Este error indica que los costos asociados son mayores a los esperados por el modelo, por tanto características de este mes generaron que la variación de costos fuera mayor a la esperada.

Para el próximo mes el modelo predice una variación mensual del Índice de 0.39%, Indicando que según los datos se espera que mayo tenga un alto incremento de los costos al transporte.

Mensual y anualmente el corredor que más se encareció fue el de Medellín-Cali con un crecimiento de 0.21% del mes de marzo a abril y 5.63% de abril de 2018 a abril de 2019.



FUENTE: DANE-ICTC ABRIL 2019

1. ARMA (2,2) estimación por método de máxima verosimilitud, criterio AIC de 63.87 (menos es mejor, indicando una precisión baja frente al número de parámetros estimados), parámetros significativos AR (2) de 0.77 con un p-value de $7.14 * 10^{-5}$ y MA (2) de -0.76 con un p-value de 0.002

NOTICIAS NACIONALES

Duque invita a empresarios argentinos a invertir en Colombia-Junio 10

El Presidente de Colombia se Reunió en Argentina con alrededor de 35 empresarios, a quienes les solicito iniciar procesos de Inversión en Colombia

RCN Radio

[Ver más ▶](#)



Mintransporte anuncia cuerpo élite contra los delitos y accidentes viales-Junio 7

El Cuerpo Especial Contra la Ilegalidad y Siniestralidad Vial (Cescis) fueron presentados en barranquilla por la Policía Nacional, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Regional 8, el Ministerio de Transporte y la Alcaldía de Barranquilla.

Caracol Radio

[Ver más ▶](#)



Después de 40 años, se construiría una nueva vía férrea en Colombia-Junio 10

La vía entre Chiriguaná y Dibulla sería una novedad en términos de la infraestructura del país siendo la primera red férrea construida en alrededor de 40 años.

Portafolio

[Ver más ▶](#)



NOTICIAS DEL SECTOR

LOGÍSTICA

Bogotá es la segunda ciudad a nivel mundial en ranking de caos vehicular-Junio 10

En la capital de Colombia, por problemas de congestión, se pueden tardar hasta 102% más en trayectos frente al promedio de 403 ciudades evaluadas en el estudio.

La República

[Ver más ▶](#)



TRANSPORTE

Firman alianza para usar más biodiesel en transporte masivo-Junio 10

Fedepalma, Fedebiocombustibles y Volvo Group firmaron en Bogotá un memorando para aumentar la tasa de mezcla de biodiesel en los automotores de la marca.

El Heraldo

[Ver más ▶](#)



INFRAESTRUCTURA

PUERTO ANTIOQUIA Y PUERTO PISISI, DOS PROYECTOS CONTEMPLADOS EN EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PARA EL URABÁ ANTIOQUEÑO-Junio 10

Tres terminales portuarias resultaran de la zona del Golfo de Urabá en Antioquia.

ANI

[Ver más ▶](#)



INFORMACIÓN DE INTERÉS

INVITACIÓN CONVERSATORIO PARA AFILIADOS:

Régimen Sancionatorio y Buenas Prácticas: Perspectiva del Generador de Carga

Haciendo referencia a los últimos pronunciamientos del Consejo de Estados sobre el Régimen Sancionatorio del Transporte de Carga, la Gerencia de Logística, Transporte e Infraestructura de la ANDI, en conjunto con Franco & Abogados Asociados, queremos invitarles al "Conversatorio: Régimen Sancionatorio y Buenas Prácticas" que, desde la perspectiva del Generador de Carga, se analizará su alcance y el impacto que puede tener la adopción de las buenas prácticas en la graduación de sanciones.

Fecha: Lunes 17 de junio

Hora: 3:00 p.m. - 5:30 p.m.

Lugar: ANDI Bogotá (Calle 73 # 8 -13, Torre A - Piso 8 en Sala de Juntas)

Si desea asistir, por favor inscribirse en el siguiente enlace:

<https://www.ticketcode.co/eventos/regimen-sancionatorio-y-buenas-practicas-del-transporte-de-carga>

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

Junio 10 de 2019

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay **(15)** vías departamentales y municipales con cierres totales y **(103)** con cierres parciales o pasos restringidos.

REUNIÓN PREVENTIVA DE MANIFESTACIONES:

Ministerio de Defensa - DITRA

