

BOLETÍN SEMANAL

TEMAS

ICTC MARZO 2018

ALIANZAS LOGÍSTICAS REGIONALES (ALR)

1º CONGRESO INTEGRADO DE PUERTOS Y ZONAS FRANCAS

**NOTICIAS DEL PAÍS
NOTICIAS DEL SECTOR**

Logística
Transporte
Infraestructura

INFORMACIÓN DE INTERÉS

Enlaces de Interés
Estado vial

Indicadores

Indicador	Periodo	Año corrido / Promedio 12 P	Evolución
<u>PIB</u> (IV Trimestre de 2017)	0,79%	0,56%	
<u>IPC</u> Marzo de 2018	0,24%	0,56%	
<u>IPP</u> Marzo de 2018	-0,19%	0,30%	
<u>ICTC</u> Marzo de 2018	0,03%	0,27%	
<u>ICTIP</u> (I Trimestre de 2018)	2,44%	1,2%	
<u>Desempleo</u> Febrero de 2018	10,80%	9,41%	
<u>DTF (E.A.)</u> Marzo de 2018	5,01%	5,57%	
<u>Dólar TRM</u> Marzo de 2018	\$ 46	\$ 2.702	
	Mes Actual*	Año Móvil*	
<u>ACPM</u> Marzo de 2018	\$ 8.324	\$ 7.997	
<u>Gasolina Corriente</u> Marzo de 2018	\$ 9.039	\$ 8.720	
Fuentes:	Banrep	DANE	UPME

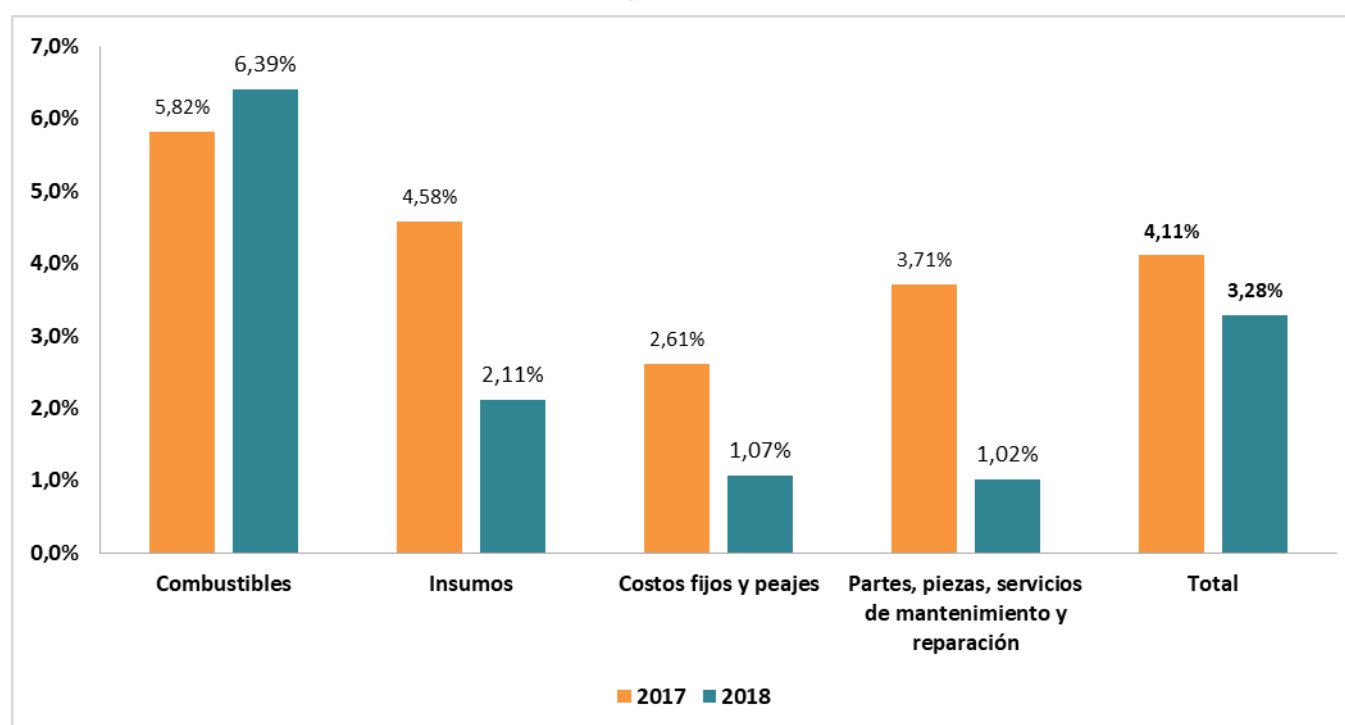
*Precio Galón (Real y de Referencia para Bogotá)



ICTC MARZO 2018

Durante el mes de marzo de 2018, el Índice de Costos de Transporte de Carga por Carretera – ICTC – registró dos variaciones, una mensual y una anual. La variación anual (marzo 2018 vs marzo 2017) del ICTC fue de **3,28%** principalmente gracias al comportamiento que tuvo el grupo de Combustibles el cual presentó una variación del 6,39% a lo largo del año, aportando a su vez 2,53 puntos porcentuales al total del índice.

Variación Anual del ICTC por grupo de costos Marzo 2017- 2018



A lo largo del año 2017, el precio del ACPM subió 676 pesos, 15 veces más de lo que subió el ACPM en el año 2016, teniendo en cuenta que durante 2016 se registraron tendencias a la baja a causa de las protestas y el paro camionero que tuvo lugar en el país.

El segundo grupo que presentó la mayor variación anual fue el grupo de los Insumos que presentaron un aumento del 2,11% anual atribuido al alza en el valor de las llantas y de los lubricantes mayormente. En tercera instancia, el grupo de costos fijos y peajes presentó un aumento del 1,07% anual principalmente por el aumento en los impuestos, en el valor

de los seguros y el cambio en las tarifas de los peajes y la mano de obra de los conductores y ayudantes aportando de manera positiva a dicha variación.

Por último, el grupo de costos que presentó una menor variación fue el de Partes, Piezas, Servicios de Mantenimiento y Reparación, debido a que se presentó una variación negativa en el valor de varias partes y piezas. Sin embargo tuvo un aporte positivo presentando un aumento del 1,02% anual.

La variación mensual del ICTC de febrero fue del **0,03%** presentando un alza debido principalmente a un aumento Partes, Piezas, Servicios de Mantenimiento y Reparación de

0,3% mensual con un aporte de 0,01 puntos porcentuales sobre el total del índice.

El segundo grupo con mayor crecimiento fueron los Insumos que presentaron una variación del 0,1% mensual y un aporte de 0,01 pps sobre el total del índice. Este se debe principalmente a un aumento en el precio de los filtros.

El tercer grupo con mayor crecimiento fueron los Costos Fijos y Peajes que presentaron una variación de 0,06% mensual, representando la mayor contribución con 0,02 pps sobre el total del índice. Este grupo se vio afectado principalmente por una reducción en los Costos del vehículo y su apalancamiento y los Seguros, pero un aumento mayor en la Mano de obra de conductor (es) y ayudante (s).

En caso contrario, el grupo de Combustibles debido a un aumento en el costo del ACPM y una disminución en el precio de la Gasolina (comportamiento en Bogotá y diferentes tendencias en los demás municipios) presentó una disminución del -0,03% mensual.

Por último, el análisis por Corredores muestra que el corredor logístico que conecta a la ciudad de Bogotá con Yopal presentó la mayor variación mensual del 0,09% mientras que el corredor que conecta a la ciudad de Medellín con Bucaramanga presentó el menor crecimiento mensual de los corredores, con un crecimiento de -0,05%.

ALIANZAS LOGÍSTICAS REGIONALES

En busca de cumplir con las metas establecidas en el sector del transporte y logística para el escenario del año 2030 en términos de competitividad, se hace necesario contar con planes de largo plazo aplicables al desarrollo de infraestructuras de logística y transporte. Esto exige una previsión a largo plazo de la demanda de dichas infraestructuras de transporte, de su impacto en la socio economía y así mismo en el medio ambiente.

En dicho escenario, es evidente que los gobiernos por si solos, no serán capaces de gestionar las infraestructuras y la logística, ya que exigen el principal reto financiero de los próximos años para el país, y no sólo constituye la construcción, sino el mantenimiento de la infraestructura de transporte y la gestión logística. Además, requiere de anticipación a través de una reflexión estratégica, una acción que exige una voluntad estratégica y una debida apropiación del proceso por medio de la motivación y movilización colectiva.

Así, la ANDI promueve la integración de actores públicos y privados alrededor de la competitividad de la Cadena Logística, como principal motivador del desarrollo de las Alianzas Logísticas Regionales (ALR).

Atendiendo a las tendencias de competitividad, el clúster logístico y las infraestructuras digitales son un ejemplo de las alianzas resultantes de la colaboración del sector privado, el gobierno y el entorno académico, además de la infraestructura del transporte avanzada y las infraestructuras digitales que se han convertido en un factor más sólido del crecimiento económico.

"DIAMANTE DE LA COMPETITIVIDAD"

Siguiendo las necesidades del país frente a una mejora de la competitividad en el sector de logística y transporte, la visión estratégica para el país requiere del "diamante de la competitividad" que representa el 80% de la carga del país y que contiene:

1. **Infraestructura:** comprende las 4 zonas portuarias más importantes del país y 8 corredores logísticos de importancia estratégica en 885 km de doble calzada.
2. **Tejido Empresarial:** presencia del 77,3% de las empresas del sector logístico que representan 29.603 empresas, 60% de las zonas francas del país y participación en el 75% del PIB nacional.
3. **Retos Logísticos:** continuidad de flujos interregionales, eficiencia nodal que incluye puertos, aeropuertos, zonas francas y ciudades, prestación de servicios especializados e institucionalidad regional.

En este sentido, el rol de gobierno es la facilitación de los procesos de logística y transporte, la articulación del sector privado y el público y el desarrollo de Infraestructuras Logísticas Especializadas (ILEs). Con respecto al Sistema Logístico Nacional, es necesaria una fuerte institucionalidad que exige una debida gestión, que contemple una sostenibilidad a largo plazo, que contenga una infraestructura especializada para el desarrollo de la actividad logística y que requiere de un sistema de información apto y conjunto para las necesidades del sector.

CORREDORES LOGÍSTICOS

La conformación de ALR responde a la iniciativa de **corredores logísticos de importancia estratégica del país** que ha venido trabajando el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura, por lo que su conformación corresponde con las regiones que han interactuado con las gerencias de corredores, además de ser las que mayor concentración de carga presentan en el país.

Se tiene en cuenta el proceso realizado por el Gobierno desde el 2010 en este tema:

- En 2010, el Plan Nacional de Desarrollo incluye, por primera vez en la historia de Colombia, el desarrollo logístico como pilar para la competitividad.
- En 2013, se realiza un proyecto de investigación sobre la definición y desarrollo del concepto de corredores logísticos.
- En 2014, se expide el Decreto 1478 y la Resolución 164 que definen los corredores logísticos de importancia estratégica.
- En 2015, se establece el Plan Maestro Fluvial.
- En 2017, se desarrolla el Plan de acción de corredores logísticos desde el Plan Maestro de Transporte Intermodal (PMTI II)

ALIANZAS LOGÍSTICAS REGIONALES

Tras estas etapas de definición de los corredores logísticos de importancia estratégica para el país, se establece la consolidación de Alianzas Logísticas Regionales (ARL) y la institucionalidad regional en logística en el siguiente proceso:

1. Impulso del Ministerio de Transporte
 - Resolución 789 de 2018 de las ARL
 - Declaración de conformación
 - Definición del plan de trabajo (Insumo PMTI II y Plan Logístico Regional)
 - Victorias tempranas
2. Autosostenible
 - Dinámicas público-privadas regionales como fuente de sostenibilidad
 - Inversión en proyectos de innovación logística

El alcance nacional por el lado del Gobierno contempla los gobiernos regionales y a nivel nacional al Ministerio de Transporte y a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). El sector privado está representado por las Empresas de Transporte, Transportadores, Operadores Logísticos, Generadores y Receptores de carga y Gremios. La academia estará representada a nivel nacional por las Universidades y los Centros de Enseñanza.

Para la ANDI, es importante el desarrollo de las Alianzas Logísticas Regionales (ALR) ya que disminuyen la brecha entre la Política Nacional Logística y las necesidades específicas de cada una de las regionales.

Se establecen pues, las Alianzas Logísticas Regionales:

1. **Alianza Logística Regional del Caribe (Centro nodal Barranquilla)**
2. **Alianza Logística Regional del Pacífico (Centro nodal Cali)**
3. **Alianza Logística Regional Central (Centro nodal Bogotá)**
4. **Alianza Logística Regional Eje Cafetero y Antioquia (Centros nodales Pereira y Medellín)**
5. **Alianza Logística Regional Oriente (Centro nodal Bucaramanga)**

Teniendo en cuenta lo estipulado la Resolución 789 de 2018, “Por la cual se fijan los lineamientos para la conformación de Alianzas Logísticas Regionales como mecanismos para la implementación de las directrices de la Comisión Intersectorial de Corredores Logísticos definidas en el Decreto 1079 de 2015 y se dictan disposiciones relativas al Observatorio de Transporte de Carga por Carretera –OTCC”, se tiene que las **Alianzas Logísticas Regionales (ARL)** son órganos de coordinación regional que propician iniciativas de facilitación logística regional para mejorar el desempeño competitivo de la región a través de la articulación entre el sector público, privado y la academia.

Las funciones específicas de las ALR son los siguientes:

1. **Fortalecimiento institucional:** promoverán una institucionalidad que coordine y propicie iniciativas de facilitación logística regional para mejorar el desempeño competitivo de la región a la que pertenece a través de la articulación entre el sector público, privado y la academia.
2. **Gestión del conocimiento en logística:** consolidarán un centro de información para el desempeño logístico regional como un instrumento para la captura y procesamiento de información relevante en materia de logística. A través del Centro se consolidará la información de caracterización de la logística regional y se avanzará en la analítica de datos que mejore la toma de decisiones para el sector público y privado sobre el tema; también se fomentará la gestión del conocimiento mediante el intercambio de información y el enriquecimiento a través de casos en materia de logística.
3. **Fortalecimiento del Sector Logístico y Promoción de Buenas prácticas logísticas:** promoverán las buenas prácticas logísticas que generen economías en la operación de las cadenas de suministro, y por otro lado se fortalecerá el sector logístico visto como un renglón importante de la economía, con potencialidades promisorias en la generación de empleo y riqueza para la región.

Lo anterior en razón a que la logística se concibe no sólo como el grupo de procesos soporte para las cadenas de suministro que tienen cabida en la región, sino también como una estrategia para el desarrollo económico, que sirva de factor diferenciador y valor agregado permitiendo el posicionamiento de las cadenas en niveles de competitividad de talla mundial.

4. **Mejoramiento de infraestructura para la logística:** promoverán y gestionarán proyectos de infraestructura para lograr eficiencias en el sistema logístico de la región. Se contempla la promoción del desarrollo de Infraestructuras en logística en zonas estratégicas, proyectando puntos cross-docking, Zonas de Actividad Logística (ZAL), plataformas logísticas, puertos secos, corredores logísticos entre otros.

5. **Gestión de las externalidades derivadas de actividades logísticas:** realizarán la medición del impacto del transporte de carga en la congestión y accidentalidad vehicular y la contaminación, principalmente, y se definirán estrategias para su mitigación. De manera complementaria se avanzará en el desarrollo de Programas que promuevan la logística inversa y logística verde promovidas por diferentes actores tanto públicos como privados.
6. **Apropiación de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones para la logística:** promoverán el uso de tecnologías de información y comunicaciones (bases de datos, identificación por radiofrecuencia, GPS, automatización de los servicios especializados prestados a la carga) como elemento transversal para mejorar continuamente los procesos logísticos, tanto del sector público como del sector privado de la región.

Frente al tema de las ALR, la ANDI participa en las mesas regionales con sus respectivas seccionales y transmite información y buenas prácticas del sector a las mesas de trabajo, siempre pensando como CADENA DE VALOR.

INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA ESPECIALIZADA

El Gobierno nacional, con respecto a la Infraestructura Logística Especializada (ILE) las siguientes acciones:

- En 2010, incluyó en el Plan Nacional de Desarrollo por primera vez en la historia de Colombia, el lineamiento para la implementación de **plataformas logísticas especializadas**.
- Desde el año 2013 al año 2016, se desarrollan estudios de pre y factibilidad de plataformas logísticas por parte del DNP, el Ministerio de Transporte y entes territoriales.
- En 2017, estructuración por parte de la ANI del CAEB (Buenaventura).

Reglamentación ILEs

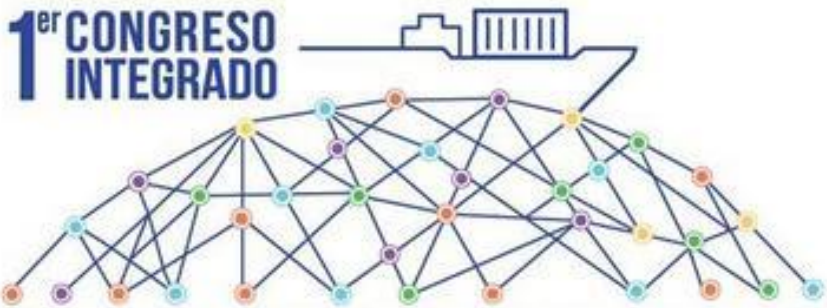
- Reglamentación Estatuto Aduanero: iniciativa liderada por el DNP para definir requerimientos y servicios de ILE en comercio exterior.
- CONPES Logística: incluir lineamientos y criterios para la definición de ILE de importancia estratégica nacionales y regionales.
- Libro Blanco Logística Nacional: documentación del proceso de desarrollo CAEB (Buenaventura). Este Libro Blanco es una propuesta que pretende promover las buenas prácticas logísticas en las operaciones de logística en temas como Regulación Económica TAC, Buenas prácticas en operaciones urbanas y Desarrollo de infraestructura logística.

Elementos conceptuales a definir

- Elementos mandatorios para considerar una ILE de importancia Nacional o Regional.
- Contenido de Estudios de pre-factibilidad.
- Contenido de Estudios de factibilidad.
- Estructuración legal y financiera.
- Proceso licitatorio.
- Actores intervinientes.

EVENTOS

1^{er} CONGRESO INTEGRADO



ZONAS FRANCAS Y PUERTOS

PLATAFORMAS LOGÍSTICAS Y LA 4^a REVOLUCIÓN INDUSTRIAL

ANDI | MÁS PAÍS

Mayo 17 y 18 2018

Hotel Hyatt
Cartagena de Indias
Colombia

LAS ZONAS FRANCAS Y LOS PUERTOS AVANZAN A LA VELOCIDAD DEL COMERCIO INTERNACIONAL.

Asista al evento que presentará los cambios que se avecinan en estos sectores.

Inscripciones
(57-4) 3221696 • (57) 315 5867851
eventos@andi.com.co

Información comercial
(57-4) 3265100 ext. 1151 - 1155 - 1156
(57) 318 3306522 - 318 3513963 - 318 5896716
lbedoya@andi.com.co - pgutierrez@andi.com.co
agiraldo@andi.com.co

www.andi.com.co

INSCRIPCIONES

VINCULACIÓN COMERCIAL

AGENDA



NOTICIAS NACIONALES

PIB del primer trimestre de 2018. Abril 23.

Según los resultados sectoriales se espera un mejor desempeño del primer trimestre de 2018 frente al primer trimestre de 2017. Según los gremios y centros de análisis se podría esperar que el PIB del primer trimestre llegue a un 2%, mostrando una mejora y una despegue de la actividad productiva del país. Adicionalmente, según las cifras de febrero de 2018 aunque se espera un aumento del PIB de la industria manufacturera, este crecimiento será muy leve.

Diario del Magdalena

[Ver más ▶](#)

Dólar por debajo de la barrera de los \$2.800. Abril 23.

Debido al comportamiento a la baja que ha presentado el dólar por el alza de los precios del petróleo que rompió la tendencia con un promedio de \$2.757,33 pesos por dólar, según los analistas, se espera un aumento del dólar de \$15,67, ubicando el precio del dólar en \$2.773 y un valor promedio del WTI de US\$67 por barril.

La República

[Ver más ▶](#)

Aumento de la Inversión Extranjera. Abril 24.

A pesar de la incertidumbre por las elecciones presidenciales, el país sigue recibiendo flujos desde el exterior, por lo que la inversión de portafolio creció en un 14,7%, en donde para el 6 de abril, habrían entrado cerca de US\$2.246,1 millones. Esto se debe principalmente a la valorización de los activos colombianos, la recuperación en los precios del petróleo y el aumento en 16,6% de las remesas en el mes de marzo.

Portafolio

[Ver más ▶](#)

NOTICIAS DEL SECTOR

LOGÍSTICA

Tecnologías para la mejora de las vías terciarias. Abril 22.

Debido a que sólo el 24% de las vías terciarias del país están en buen estado y a que el Gobierno está implementando una modernización en más de 166.000 kilómetros de estas vías, el Ministerio de Transporte implementó un plan piloto en una vía de 11 km en la que 9 empresas pusieron a prueba innovadores materiales con el fin de verificar si soportan de tráfico de vehículos.

Portafolio

[Ver más ▶](#)

TRANSPORTE

Prohibido paso de tractomulas por Cali. Abril 20.

El gobierno de Cali prohibió la circulación de camiones y tractomulas por la ciudad si no tienen como destino final a la misma, obligando a los transportadores a transitar por las vías nacionales alternas como la de los municipios de Palmira o Puerto Tejada. Los transportadores que incumplan esta nueva norma que estaba en proceso desde el año pasado, serán sancionados y podría significar la inmovilización del vehículo.

RCN Radio

[Ver más ▶](#)

INFRAESTRUCTURA

Protocolo para el tren de cercanías del Valle del Cauca. Abril 23.

La gobernación del Valle del Cauca, junto con la embajada de Francia y las alcaldías de Cali, Palmira, Jamundí y Jumbo firmarán el protocolo con el que se iniciarán los estudios de factibilidad del Sistema Férreo Intermunicipal, el tren de cercanías del Valle del Cauca. El gobierno francés aportará \$3.307,29 millones y la administración departamental y de los municipios hará una inversión de \$2.700 millones para los estudios.

La República

[Ver más ▶](#)

INFORMACIÓN DE INTERÉS

NACIONALES

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

INTERNACIONALES

[MIT Supply Chain](#)

VER ESTADO DE VIAS ACTUAL

-

MAYO 15 DE 2018

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay **(28)** vías departamentales y municipales con cierres totales y **(113)** con cierres parciales o pasos restringidos.

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