

## Contenido

Indicadores			
Indicador	Periodo	Variación	
		Año corrido / Promedio 12 M	12_P
PIB (I Trimestre de 2017)	1,1%	1,1%	
IPC Mayo de 2017	0,23%	3,23%	
IPP Mayo de 2017	-0,45%	-1,27%	
ICTC Mayo de 2017	0,04%	2,86%	
ICTIP (I Trimestre de 2017)	3,73%	3,73%	
Desempleo Abril de 2017	8,9%	9,2%	
DTF (E.A.) junio 23 de 2017	5,95%	6,25%	
Dólar TRM junio 23 de 2017	\$ 3.011	\$ 3.001	
	Mes Actual*	Año Móvil*	
ACPM Mayo de 2017	\$ 7.771	\$ 7.519	
Gasolina Corriente Mayo de 2017	\$ 8.544	\$ 8.022	

\*Precio Galón (Real y de Referencia para Bogotá)  
12\_P Evolución últimos 12 periodos

Fuentes: [Banrep](#) [DANE](#) [UPME](#)

### Esta Semana

[CONVERSATORIO "RETOS Y OPORTUNIDADES EN EL ÁMBITO DEL SICE TAC"](#)

[ICTC MAYO DE 2017](#)

[PROYECTO DE LEY 212 DE 2016 CÁMARA, 102 DE 2015 SENADO. JUNIO 15 DE 2017.](#)

### Noticias del Sector

[Logística](#)  
[Transporte](#)  
[Infraestructura](#)

### Información de Interés

[Enlaces de Interés](#)  
[Estado vial](#)

## Esta semana...



### Tras un año de mejora, la balanza comercial se volvió a deteriorar. Junio 20.

El DANE dio a conocer que la balanza comercial para el mes de abril, registró un déficit de 1.233 millones de dólares, luego de registrarse importaciones por 3.846 millones de dólares y exportaciones por un valor de 2.612 millones de dólares. Al respecto, el Dane comunicó que desde mayo del año 2016, el dato de balanza registraba disminuciones al comparar mes a mes con su respectivo dato un año atrás. **EL TIEMPO.** [Ver más ▶](#)

### Nuevo timonel en el Puerto de Cartagena. Junio 22.

El Capitán de Navío Pedro Javier Prada Rueda asumió como Capitán de puerto luego de desempeñarse como jefe del departamento de Operaciones de la Fuerza Naval del Pacífico, Comandante de buque, Capitán de Puerto de Coveñas y del cuerpo de Guardacostas del Pacífico. El Capitán de puerto saliente era Julio César Poveda Ortega, quien desempeñaba en el cargo desde el 9 de enero de 2014. **INFO-ESTRUCTURA** [Ver más ▶](#)

### El dólar sigue subiendo por bajos precios del petróleo. Junio 21.

Los precios del petróleo siguen cayendo, impulsando el precio del dólar a la alza. Adicional al estado actual del crudo, se suman variantes como la subida de tasas en Estados Unidos y la incertidumbre por parte de los inversionistas acorde al ambiente económico general. Las perspectivas en las reservas de crudo están al alza, en gran medida por el incremento en la producción de Estados Unidos y el descenso generalizado de la demanda. **El Tiempo.** [Ver más ▶](#)

**Conversatorio "Retos y Oportunidades en el ámbito del SICE TAC"**

El conversatorio puntualizó diferentes temas de coyuntura económica comercial para luego referirse a los problemas logísticos que tiene la industria colombiana. Se comentó sobre la oferta vehicular y empresarial, finalmente se comentó el tema de fletes y su evolución hacia la política de libertad vigilada y el uso del SICE-TAC.

En cuanto al ambiente económico Colombiano, la balanza comercial presenta un incremento de 7.4% en las importaciones entre los años 2015 y 2016. En el pasado año, se llegaron a registrar 36.6 millones de toneladas según datos de la DIAN. En lo que respecta a las exportaciones, estas tuvieron un crecimiento de 1.2% de 2015 a 2016, llegando el último año a reportarse 21.4 millones de toneladas en exportaciones bajo datos de la DIAN.

La integración de Colombia en el mundo bajo acuerdos comerciales se ve reflejada en los 13 acuerdos que abarcan a cerca de 1.500 millones de personas. En lo que respecta a las conexiones por transporte marítimo, se tienen 11 terminales que sirven en 36 rutas principales por medio de 42 líneas navieras.

Posterior a esta breve introducción económica, se comentó acerca de los costos logísticos que existen en Colombia. En cuanto a los costos sobre ventas, Colombia se acerca a 14.9% por encima del promedio de la región ubicado en 14.7%, de Europa (11.9%) de Estados Unidos (8.7%) y de la OCDE (6%), como lo muestra el Informe Nacional de Competitividad publicado en 2016. Los 3 rubros que más influyen en estos costos son: Transporte y distribución con un 37% de influencia, almacenamiento (20%) y lo relacionado a compras y manejo de proveedores (17%). En la siguiente tabla se desagregan los principales problemas que enfrentan los agentes relacionados con los servicios logísticos.

Principales Barreras que afectan la Logística. Colombia 2015.

Usuarios de servicios logísticos		Prestadores de servicios logísticos	
Altos costos de transporte	32%	Falta de talento humano	32%
Insuficientes carreteras, puertos y aeropuertos	21%	Deficiencia de infraestructura vial y congestión	22%
Falta sistemas de información	20%	Falta de talento humano	17%

Fuente: Encuesta Nacional Logística 2015

Además de los principales problemas que afectan a los usuarios logísticos, están los de la industria, relacionados con el entorno económico. Para Febrero de 2017, bajo el estudio de La EOIC las empresas relacionaron que los mayores problemas se encuentran en la falta de demanda, el tipo de cambio, la relación costo/suministro de materias primas, entre otros.

Posterior a un repaso sobre el contexto económico y logístico, se abordó el tema transporte con estadísticas que mostraba el Ministerio de Transporte. Actualmente, se registran 267.170 vehículos de carga incluyendo Camiones y Tractocamiones para el 2016, y en promedio bajo cifras del ministerio los vehículos hacen 5.3 viajes por mes. También se expuso que hay cerca de 10.000 vehículos mal matriculados, a su vez este valor representa aproximadamente un 33.3% del total de vehículos desintegrados e incluso el Ministerio de Transporte reporta que existen 1.013 vehículos que no pueden acceder a puertos y/o expedir manifiestos de carga incluidos en el RNDC.

## HACIA LA LIBERTAD VIGILADA

Posterior a los comentarios generales sobre el contexto económico y al mercado de vehículos y transporte, se realizó una perspectiva sobre la evolución que ha tenido la normatividad hacia la inclusión de libertad vigilada.



Fuente: Construcción realizada por La ANDI basada en el conversatorio.

Se comentó brevemente cada paso que ha tenido la regulación. Se inició hablando sobre el decreto 1150 de 1997, donde se fijó provisionalmente unos rangos tarifarios bajo una tabla de fletes, la cual regulaba el costo por tonelada dependiendo el origen – destino. Posterior a esto, en el CONPES 3489 se aprobó La Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga por el Gobierno Nacional, esta se realizó por medio de unas mesas temáticas en las cuales se encontraban representantes del Gobierno, generadores de carga, empresas de transporte y propietarios de vehículos de servicio público; donde se procuró que la política fomentara la competitividad y el beneficio para cada eslabón de la cadena productiva del transporte de carga. De este punto se resaltó lo siguiente escrito en el CONPES:

*"Con el fin de armonizar las relaciones económicas de todos y cada uno de los integrantes de la cadena, de acuerdo con principios de eficiencia, sostenibilidad, desarrollo y competitividad del sector, es necesario migrar hacia un esquema de regulación basado en el principio de intervenir sólo en los casos en que se presenten fallas de mercado y para esto, se propone la creación del Índice de Precios del Transporte – IPT"*

CONPES 3489 de 2007, p. 8.

En lo referente a libertad vigilada, a partir del decreto 2092 de 2011 se generó la posibilidad de establecer libertad en los precios de servicio siempre y cuando se informe a la autoridad competente. Posterior a esto, en el decreto 2228 de 2013 se estableció la definición de costos eficientes de operación a aquellos que consideran los parámetros más eficientes bajo criterios técnicos, logísticos y eficientes reportados en el SICE-TAC. Finalmente, se comentó la Circular del 13 de mayo de 2015:

*"El valor a reconocer en las relaciones económicas del costo kilómetro por tonelada efectivamente transportada debe ser calculado con base en los Costos Eficientes de Operación contenidos en el SICE TAC y de acuerdo a las características propias de las relaciones económicas de cada contrato, pudiendo pactar las partes eficiencias adicionales en los factores técnicos, logísticos y operativos."*

MEMORANDO DEL 13/05/2015, p. 2.

Se finalizó el tema comentando sobre el reconocimiento de eficiencias en los costos operativos por modelos de negociación y en la implementación de mecanismos de intervención ante fallas estructurales que se presentan en el mercado.

Como último tema expuesto, se comentó sobre el SICETAC 2.0. Donde a través del ministerio de transporte se informó la siguiente estructura resumida del proyecto.

# BOLETÍN

## INSUMOS

- Actualización del ICTC (2015).
- Contratación del diseño y elaboración del sistema de información SICETAC 2.0 – GGT Informática (2016).
- Instalación de la Mesa Técnica del Observatorio de Transporte de Carga por Carretera.

## PRODUCTOS

- Plataforma SICETAC 2.0 en su desarrollo informático y despliegue del módulo en los servidores del MT.
- Avances de la Mesa Técnica en dos documentos remitidos al MT.

## RESULTADOS

- Herramienta para el cálculo de costos operativos más ajustadas a las condiciones reales de operación.
- Identificación de eficiencias y criterios diferenciados para el cálculo de costos por mercados

Fuente: Construcción basada en información del Ministerio de Transporte.

Como conclusiones del conversatorio están las siguientes observaciones:

“De acuerdo a la visión del ministerio de Transporte, el SICE TAC no es un piso, y por tanto es posible hacer valer las eficiencias particulares de cada negociación siempre y cuando estén correctamente probadas.”

*Javier Franco – Gerente General Franco & Abogados Asociados*

“En la operación logística, es interesante revisar los modelos operativos de manejo de carga versus la legislación, normalmente se ha demostrado que las normas en Colombia están desarrolladas basadas en paros, y no coinciden con los modelos operativos; lo importante del observatorio, es visualizar como es la operación, cuales son los elementos que se deben de tener en cuenta y generar herramientas para que el generador de carga, el Ministerio de Transporte y la Superintendencia, tengan elementos de juicio que permitan tomar decisiones más acertadas sobre la negociación de fletes en Colombia.”

*Edgar Higuera – Gerente de Logística, Transporte e Infraestructura ANDI*

# BOLETÍN

## Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera -ICTC- Mayo 2017

El índice publicado por el DANE presenta una leve variación para el mes de mayo de 2017 de **0.04%**. Entre los grupos de costos que contiene este índice, el de mayor variación fue el de Insumos el cual creció en 0.30%; combustibles disminuyó en 0.02% y el rubro de costos fijos y peajes mostro un austero crecimiento de 0.03%.

En cuanto a los resultados de año corrido, el ICTC posterior a los datos de mayo, presenta un crecimiento de **2.86%**, donde la mayor contribución es hecha por el rubro de combustibles (1.15 puntos porcentuales) y costos fijos y peajes (1.14 puntos porcentuales). Por otra parte, los resultados a doce meses reportan un incremento del ICTC en **3.8%** donde 2.05 puntos porcentuales son atribuidos al grupo de costos de combustibles con una variación de 5.23%.

De igual forma, el ICTC genera un índice de costos por algunos corredores representativos en el país. Como lo muestra la siguiente tabla.

ICTC por corredores mayo 2017.

Corredor	Ponderación	Var. Mensual	Var. Año corrido	Var. 12 meses
Bogotá-Cali	27,75	-0,03%	2,83%	3,88%
Bogotá-Barranquilla	25,45	0,08%	2,68%	3,57%
Bogotá-Bucaramanga	12,23	<b>0,16%</b>	3,09%	3,87%
Medellín-Cali	11,06	-0,10%	2,84%	3,99%
Otros	10,2	0,00%	2,83%	3,81%
Bogotá-Villavicencio	7,27	0,13%	<b>3,24%</b>	<b>4,02%</b>
Bogotá-Yopal	3,9	0,14%	2,84%	3,57%
Medellín-Bucaramanga	2,14	0,11%	2,82%	3,70%

Fuente: ICTC mayo 2017 - DANE

Bajo este índice, el corredor que presenta una mayor variación para el mes de mayo es el de Bogotá – Bucaramanga (0.16%), en lo que respecta a la variación año corrido y 12 meses, el corredor con mayor variación fue el de Bogotá – Villavicencio (3.24% y 4.02% respectivamente).

Por otra parte, el índice también muestra el crecimiento de los costos por tipo de vehículo como se muestra en la siguiente tabla:

ICTC por ejes mayo 2017.

Variación	2 ejes	3 ejes	4 ejes	5 ejes	6 ejes
Mensual	-0,02%	0,03%	-0,10%	0,11%	<b>0,12%</b>
Año Corrido	<b>3,18%</b>	3,08%	2,68%	2,70%	2,82%

Fuente: ICTC mayo 2017 - DANE



# BOLETÍN

Bajo lo cual, en el rubro de variación mensual los costos más representativos se dieron en los vehículos de 6 ejes, mientras que en cuanto a año corrido, la mayor variación se dio en los vehículos de 2 ejes.

## **INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY 212 DE 2016 CÁMARA, 102 DE 2015 SENADO. JUNIO 15 DE 2017**

Bajo este informe, se regula la instalación y uso de sistemas automáticos, semiautomáticos y medios tecnológicos usados en la detección de infracciones principalmente.

Criterio de instalación y puesta en Marcha	El uso de estos instrumentos tecnológicos deberá cumplir con los criterios que establezca el Ministerio de Transporte junto a la Agencia de Seguridad Vial. Entidades que contarán con 180 días para expedir la reglamentación.
Competencia para expedir órdenes de comparendos	Solo autoridades de tránsito, son las competentes para expedir y recaudar las órdenes de los comparendos de aquellas infracciones de tránsito ocurridas en su jurisdicción.
Proceso y responsabilidad	La notificación será enviada por correo físico o medios electrónicos en los 3 días hábiles siguientes a la validación del comparendo. En este, se adjuntara una copia del comparendo, soporte al propietario del vehículo y a la empresa a la cual esté vinculado el mismo (en caso de prestar un servicio público).
	Posterior a la detección y envío de la infracción, se le comunicará al propietario presentarse ante la autoridad competente en los siguientes 11 días hábiles. Estos son contabilizados a partir del día en que se notifique en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el RUNT. Adicionalmente, se especifica que el propietario del vehículo será solidariamente responsable con el conductor.

Para más información del proyecto puede encontrar en el siguiente vínculo el documento. [Proyecto de Ley](#)

# BOLETÍN

## Noticias del sector



### Logística



"La logística por sí sola no ha ganado ninguna batalla... sin ella se han perdido todas las guerras"  
**Pese a mejoras, el país está rajado en competitividad vial y logística. Junio 19.**

El centro de estudios económicos Anif dio a conocer por medio del Índice de competitividad vial y logística que los avances en política de infraestructura no han sido suficientes para mejorar de forma visible los indicadores de competitividad vial y logística. El informe presenta cierre a 2015, donde a nivel general el indicador presenta un valor de 2,8 de 5. Sin embargo, históricamente presentan como Colombia ha mejorado su índice, pasando de 1.7 en el 2000 a 2.8 como se mencionaba anteriormente en el 2015. **EL TIEMPO.** [Ver más ▶](#)

### Transporte



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

**Ya opera la terminal internacional del aeropuerto de Cali. Junio 23.**

La nueva terminal internacional del aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Palmira fue inaugurada con un vuelo procedente de Lima. De igual forma, La ANI reportó que para el sábado 24 de junio la terminal logrará operar el 100%; esta nueva terminal cuenta con 19.600 metros cuadrados y una plataforma que alcanza los 55.000 metros incluyendo seis puentes de abordaje. La inversión en esta terminal ascendió a los \$230.000 millones de pesos según el Ministerio de Transporte, La Agencia Nacional de Infraestructura y la Aerocivil.

**Info-Estructura.** [Ver más ▶](#)

### Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

**Terminado dragado en muelle del Puerto de Buenaventura. Junio 23.**

El muelle 13 vio finalizado su dragado a cargo de la compañía Ventura Group y Grupo Portuario S.A. La inversión a cargo de este proyecto alcanzo los \$950.000 USD, permitiendo alcanzar una profundidad de 11,5 metros cuadrados en marea cero y hasta 13.5 en calado de zarpe. Estas actividades tardaron 74 horas y se calcula que llego a mejorar la profundidad del muelle en hasta un 80%. De igual forma, se estima que para los próximos meses se alcance a operar a más de 60.000 toneladas. **Info-Estructura.** [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 pública

## Información de Interés



## Reserve su agenda

**Julio 26 y 27**  
**Hotel Marriott, Cali**



**6º Foro**  
**LOGÍSTICA**  
**GRANELES**  
**SÓLIDOS**  
*Competitividad y seguridad alimentaria*

Inscripciones

Vinculación comercial

Agenda

### Inscripciones

☎ (57-4) 3221696    ☎ (57) 315 5867851    ✉ eventos@andi.com.co

### Información comercial

☎ (57-4) 3265100 ext. 1154 - 1155 - 1156    ☎ (57) 318 3306522 - 318 3513963 - 318 5896716  
✉ gbetancur@andi.com.co - lbedoya@andi.com.co - pgutierrez@andi.com.co

En cumplimiento de la Ley 1581 de 2012 y su decreto reglamentario 1377, le informamos que Usted tiene derecho de conocer, actualizar, rectificar y solicitar la supresión de sus datos personales en cualquier momento. Puedes hacerlo escribiendo un correo a [protecciondedatos@andi.com.co](mailto:protecciondedatos@andi.com.co)

La información de sus datos aquí recopilada, en caso de que Usted lo autorice, la utilizaremos para informarle sobre los servicios, eventos y capacitaciones ofrecidas por la ANDI o en convenios con otras organizaciones.

#### Nacionales

[MinTransporte](#)  
[Superintendencia de Puertos y Transporte](#)  
[DNP](#)  
[CONPES 5239](#)  
[ANI](#)  
[INVIAS](#)  
[LOGYCA](#)  
[Policía Nacional](#)  
[Info-estructura](#)

#### Internacionales

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

**[VER ESTADO DE VIAS ACTUAL](#)**

**[Junio 23 de 2017](#)**

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay (30) vías departamentales y municipales con cierres totales y (104) con cierres parciales o pasos restringidos.

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