

BOLETÍN SEMANAL

TEMAS

ICTC JUNIO 2018

Política Nacional Logística

LPI 2018

NOTICIAS DEL PAÍS NOTICIAS DEL SECTOR

Logística
Transporte
Infraestructura

INFORMACIÓN DE INTERÉS


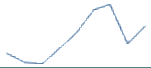



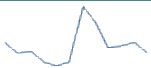
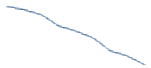



Enlaces de Interés
Estado vial



ANDI

*Gerencia de Logística,
Transporte e Infraestructura*

Indicadores

Indicador	Periodo	Año corrido / Promedio 12 P	Evolución
<u>PIB</u> <small>(I Trimestre de 2018)</small>	0,70%	0,53%	
<u>IPC</u> <small>Julio de 2018</small>	-0,13%	0,29%	
<u>IPP</u> <small>Julio de 2018</small>	-0,24%	0,48%	
<u>ICTC</u> <small>Junio de 2018</small>	0,78%	0,38%	
<u>ICTIP</u> <small>(II Trimestre de 2018)</small>	0,84%	1,2%	
<u>Desempleo</u> <small>Junio de 2018</small>	9,08%	9,49%	
<u>DTF (E.A.)</u> <small>Agosoto de 2018</small>	4,51%	5,10%	
<u>Dólar TRM</u> <small>Agosto de 2018</small>	\$ 3.047	\$ 2.909	
	Mes Actual*	Año Móvil*	
<u>ACPM</u> <small>Agosto de 2018</small>	\$ 8.610	\$ 8.194	
<u>Gasolina Corriente</u> <small>Agosto de 2018</small>	\$ 9.303	\$ 8.903	
Fuentes:	Banrep	DANE	UPME

*Precio Galón (Real y de Referencia para Bogotá)

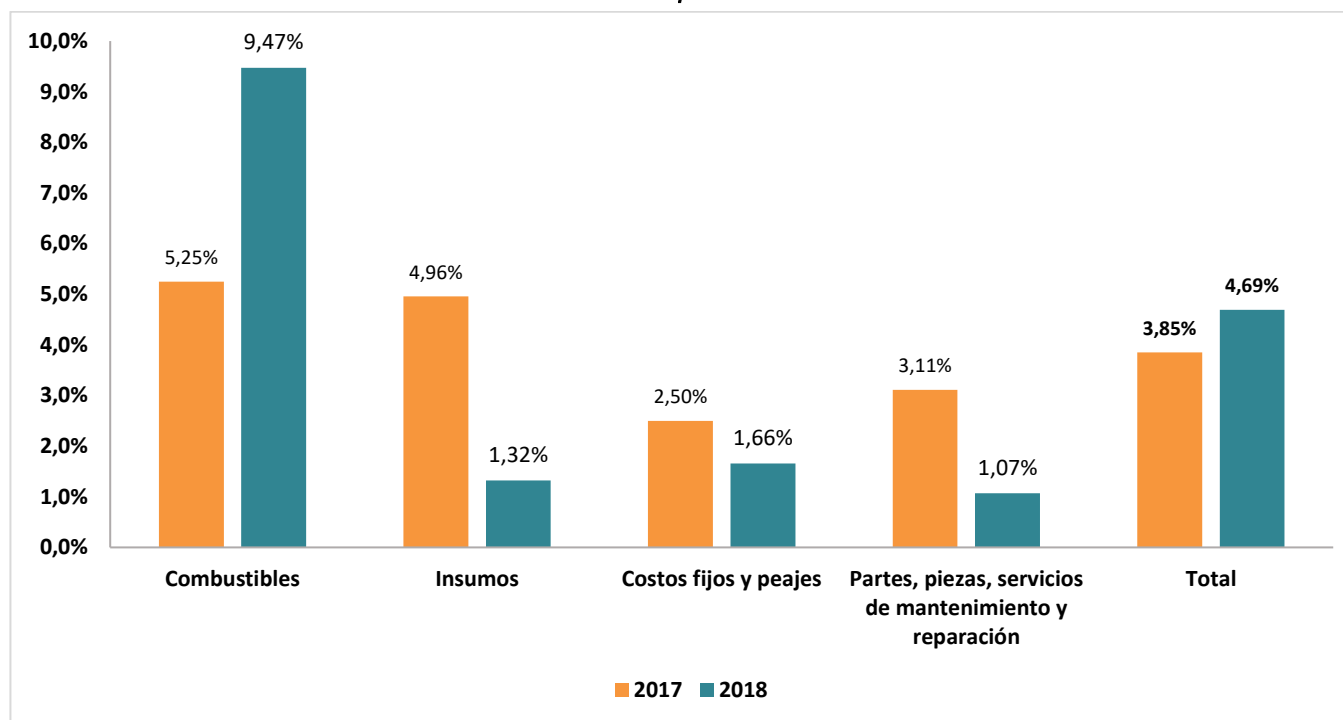


**Septiembre
24 al 28 de 2018
Corferias
Bogotá**

ICTC JUNIO 2018

Durante el mes de junio de 2018, el Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera – ICTC registró el siguiente comportamiento respecto a sus variaciones mensual y anual. La variación anual (junio 2018/junio 2017) del ICTC fue de **4,69%** principalmente debido al comportamiento que tuvo el grupo de costos de Combustibles, el cual presentó una variación del 9,47% anual, aportando a su vez 3,75 puntos porcentuales al total del índice.

Variación Anual del ICTC por grupo de costos Junio 2017/Junio 2018



Fuente: DANE – ICTC Junio 2018

A lo largo del año los principales corredores que presentaron una variación anual por encima del índice fueron, Bogotá-Cali, Bogotá-Bucaramanga, Bogotá-Villavicencio y Medellín-Cali. Por otro lado, cuatro corredores o categorías se ubicaron por debajo del resultado del índice en su variación anual, Bogotá-Barranquilla, con el 4,21%, Otros 4.65%, Medellín-Bucaramanga y Bogotá-Yopal, con un 4,65% y 4,67%, respectivamente.

Respecto al índice total, el segundo grupo que presentó la mayor variación anual fue el de los Costos fijos y peajes, el cual presentó un aumento del 1,66% anual con un aporte de 0,75 puntos porcentuales. En tercera instancia, el grupo de Insumos presentó un aumento del 1,32% anual con un aporte de 0,13 pps al ICTC.

Por último, el grupo de costos que presentó una menor variación anual fue el de Partes, Piezas, Servicios de Mantenimiento y Reparación, este se ubicó para el sexto mes del año en una variación anual de 1,07% debido a un aumento en los precios de las partes y piezas del sistema eléctrico y de la suspensión.

La variación mensual del ICTC junio 2018/mayo 2018 fue del **0,78%** evidenciando principalmente por un aumento en la variación mensual de los Combustibles como grupo de costos del 1,82% mensual. Por clases de costos, la clase que presentó la mayor variación por detrás del Combustible, fue el Costo del vehículo y su apalancamiento, con una variación mensual del 0,18% aportando al total de la variación 0,75 puntos porcentuales

El segundo grupo de costos que presentó el mayor crecimiento mensual fue el de Costos fijos y peajes, con un

aumento mensual de 0,07% y un aporte de 0,03 pps sobre el total del índice. En cuanto a las clases de costos, la segunda clase con mayor variación fue la de la Mano de obra conductor(es) y asistente(es), presentando una variación mensual de 0,15%.

El tercer grupo con mayor aumento mensual fue el de Insumos, ubicándose en un 0,02% con un aporte sobre el total del índice de 0,00 pps. La tercera clase con mayor variación fue la de Lubricantes, para esta clase se observó una variación de 0,14%.

El grupo de Partes, Piezas, Servicios de Mantenimiento y Reparación, presentó una variación mensual negativa de -0,07% aportando 0,00 pps sobre el total del índice. Para el caso de las clases de costos, los Seguros mostraron la variación negativa más representativa con un -0,53%.

POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA

Los nuevos patrones logísticos mundiales representan retos a los que se debe hacer frente a través de la integración entre los distintos modos de transporte, la infraestructura, tecnología y el gobierno. Sabiendo que la logística es fundamental para el desarrollo económico, el país ha venido realizando un importante trabajo, partiendo del fortalecimiento institucional y así evitar obstáculos en el desarrollo de los programas de infraestructura y transporte causados por la ineficiencia y/o corrupción en las entidades. Un ejemplo de ello es la eliminación de los anticipos y la adjudicación irresponsable de proyectos, para ello se implementaron los pliegos tipo con el fin de garantizar la transparencia.

Uno de los grandes avances fue la creación de la Financiera de Desarrollo Nacional, que permitió la movilización de financiación para las grandes obras de infraestructura. Por otro lado, se fundó la Agencia Nacional de Infraestructura, considerada como la entidad en desarrollo y construcción de infraestructura, más moderna de América Latina, esta entidad logró vincular al sector privado con los proyectos estatales a través de las Alianzas Público Privadas.

Con el fin de trazar una visión sostenible en el largo plazo, se diseñó el Plan Maestro de Transporte Intermodal, el cual presenta el camino que se busca seguir hasta el año 2035. Esta propuesta resulta de gran importancia para la organización estratégica y eficiente del país a través de una red de infraestructura que conecte a todas las regiones. Adicionalmente, para fortalecer los servicios logísticos y de transporte se creó la Misión de Logística y Comercio Exterior. Esta ha logrado priorizar algunas acciones encaminadas a la promoción de la intermodalidad, aumentar la productividad de los servicios y la eficiencia de las operaciones.

En cuanto a la red de infraestructura, el país se encuentra consolidando una serie de proyectos que permitirán mejorar las condiciones de conectividad y calidad entre los centros productivos y de consumo. Entre el periodo 2015 – 2018, se han invertido 19 billones de pesos en proyectos de cuarta generación y 6,8 billones en obras públicas. Se espera que el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación, formulen programas de financiación dirigidos a la infraestructura urbana y rural que articule los principales corredores logísticos, y se aumente la velocidad de los trayectos al interior de las ciudades. Adicionalmente, el Ministerio y el DNP, en conjunto con las alianzas logísticas regionales, deben trabajar en el diseño de buenas prácticas logísticas para mejorar los procesos.

Por otro lado, es necesario que la ANI intervenga en el proceso de formulación de un plan maestro de transporte ferroviario, que conjugue estrategias de regulación, infraestructura, normatividad ambiental y arquitectura institucional que reactive la operación de los corredores férreos, articulando los puertos marítimos y fluviales. Paralelamente, se debe continuar trabajando en la identificación y desarrollo de proyectos de infraestructura ferroviaria. Particularmente, con el fin de mejorar los servicios de transporte de carga, se debe actualizar y armonizar la política tarifaria de los distintos modos de transporte con el fin de que estos sistemas sean más competitivos y logren complementarse. Esto debe articularse con la actualización de la normatividad técnica para las operaciones de los equipos de los modos de transporte, y trabajar de forma cooperativa con otros países con el objetivo de promover economías de escala.

Adicionalmente, un factor que ha dificultado la toma de decisiones radica en la disponibilidad de información, del sector transporte, por ello se debe trabajar en la estandarización de los

métodos para la recolección de datos, establecer mecanismos para compartir información periódicamente y de forma segura, al igual que la forma en que esta se divulga. Finalmente, se reitera la necesidad de compartir experiencias entre los países de la región, específicamente, respecto a la medición de los tiempos y costos logísticos.

SISTEMA LOGÍSTICO NACIONAL

Entre los aspectos más importantes que componen el Sistema Logístico Nacional se encuentran las buenas prácticas de operación, estas han sido de gran importancia para lograr que el país tenga un posicionamiento competitivo que se refleja, por ejemplo, en el LPI del Banco Mundial. Estas prácticas abarcan distintos factores como la institucionalidad, eficiencia del sistema de circulación de mercancías, eficiencia nodal, logística sostenible y retos de la logística para la paz.

Como es sabido, la logística es un ámbito estratégico que involucra el sector transporte, comercio, tecnologías y a las entidades que velan por los intereses de los diferentes actores involucrados. Esto implica que las medidas que se adoptan influyen todo el desempeño logístico nacional, y aquellas que se generen de forma descoordinada vulneran la cadena de abastecimiento y los flujos de comercio, es por ello que es de gran importancia el fortalecer el marco institucional logístico del país. Por otro lado, la apuesta por la intermodalidad, en la que aún hay un amplio camino por recorrer, ha rendido sus primeros frutos en la eficiencia de los flujos de mercancías por modos de transporte, como es el caso del transporte fluvial por el río Magdalena, en donde se incrementó la carga movilizada en un 291% entre 2010 y 2017.

Uno de los aspectos más importantes de la planificación logística radica en la eficiencia de las operaciones realizadas en los nodos de conexión. La ineficiencia en estos puntos puede llegar a limitar la eficiencia que se gana con la inversión en infraestructura, por ello, el análisis de los procesos que allí se llevan a cabo facilita la detección del grado de mejora de las innovaciones implementadas, y su aporte a la optimización del

flujo de mercancía, información y la minimización de externalidades negativas.

Dado que los principales usuarios del Sistema Nacional Logístico son las empresas privadas, asimismo, son quienes conocen a fondo las buenas y malas prácticas en términos de la realización de las operaciones logísticas, es así como actores como la ANDI, interesados en mejorar el desarrollo logístico y la competitividad del sector, ayudan a conformar un modelo mínimo de factores para tener en cuenta en las prácticas comerciales en logística. Por otro lado, el compromiso por parte del Gobierno por lograr un diálogo y negociación con las FARC, determinó la construcción del PND con la convicción de crear las normas necesarias para consolidar la paz y llevar a cabo las estrategias necesarias para modernizar el país. Entre las rutas transversales al PND que se trazaron, está la Competitividad e Infraestructura Estratégica, en donde se trazaron acciones para incrementar la productividad a través de la corrección de los atrasos en infraestructura para el transporte, esto incluye no solo a la infraestructura en sí, sino también a los servicios logísticos y la conectividad territorial, enfocándose principalmente en las vías terciarias como apoyo para el desarrollo de las áreas rurales y herramienta para garantizar la presencia del Estado en el escenario del posconflicto. Y en cuanto a las plataformas logísticas rurales, estas son necesarias para el fortalecimiento de las economías locales, especialmente en los territorios antes azotados por el conflicto, es por ello que entre los programas para la paz se encuentran temas logísticos y de infraestructura que aporten para reducir el rezago socioeconómico de los territorios más afectados.

REVOLUCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA

Uno de los pilares de la revolución de la infraestructura en Colombia han sido los proyectos de cuarta generación, los cuales estuvieron acompañados con trámites de leyes y el fortalecimiento de las entidades que permiten en los proyectos, a hoy, ya están protocolizadas la totalidad de las consultas previas y el 78% de los permisos ambientales requeridos.

LPI 2018

En los últimos ocho años se han invertido más de 4 billones de pesos en proyectos como la ampliación de canales marítimos, vías terrestres y zonas portuarias. Las asociaciones público privadas han logrado fortalecer la capacidad instalada, movilización de carga y la competitividad de la infraestructura para el transporte, en el futuro, es necesario definir el plan estratégico de largo plazo para las operaciones en los puertos y articularlo con el Plan Maestro de Transporte Intermodal.

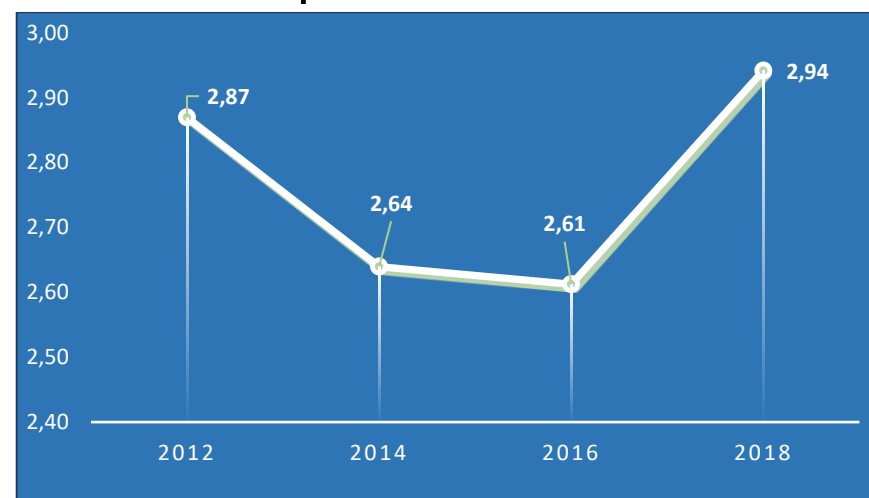
Respecto a los proyectos aeroportuarios, se ha producido un crecimiento demandado por el aumento de la demanda de carga. El Gobierno a través de la Aeronáutica Civil, realizó la construcción y equipamiento del Centro de Gestión y equipamiento del Centro de Gestión Aeronáutico de Colombia y la torre de control de El Dorado. Estas obras nos sólo garantizan la seguridad aérea, sino que logran reducir y dinamizar los tiempos de las operaciones.

Con el fin de garantizar el crecimiento económico de los territorios rurales, se ha mejorado la infraestructura de la red de transporte, integrando las zonas rurales con los centros de acopio. Incorporando el programa Caminos de Prosperidad, se han fortalecido las vías terciarias con la participación de la comunidad. Se avanzó también en la formulación del Conpes 3857 de 2016, este establece los parámetros sociales, económicos y técnicos de conectividad. Paralelamente, el Programa de Vías para la Equidad, se han puesto en marcha proyectos en territorios antes afectados por la violencia.

Finalmente, es posible identificar 15 megaproyectos que cambiarán la cara de la infraestructura y la competitividad del país. El puente de Pumarejo, el Viaducto de la Paz Ciénaga de la Virgen, puente Celeste, viaductos Gualanday, Túnel Darío Echandía y el de la Línea, Loboguerrero – Buenaventura, Zona Portuaria de Buenaventura, Viaducto Enrique Santos Castillo, vía Bogotá – Villavicencio, Aeropuerto El Dorado, Segunda Calzada sector Puente de Boyacá, Puente Hisgaura, Intercambiador Atalaya, Circunvalar San Andres y Providencia y la Ruta del Sol Sector 1.

Esta política desarrollada durante los últimos ocho años y se espera continúe con las próximas administraciones, permitieron el permitieron que el país diera un salto en el Logistics Performance Index - LPI - del Banco Mundial, en la entrega del índice para 2018, Colombia aparece con una mejor calificación comparada con la obtenida en el año 2016, lo que se evidencia además tras haber escalado 36 puestos, pasando del puesto 94 al puesto 58 entre 160 países. Este resultado es muestra de la atención que se ha prestado al sector logístico y los factores que inciden en el mismo, priorizando estrategias que permitan a las empresas ser más competitivas. Adicionalmente, el logro es mayor dado que la calificación otorgada por el Banco Mundial para Colombia a lo largo de los años venía en descenso desde el LPI publicado en el año 2012, sin embargo, la calificación para el país es de 2,94 sobre 5, lo que deja una amplia brecha para continuar mejorando.

LPI score para Colombia 2012 – 2018



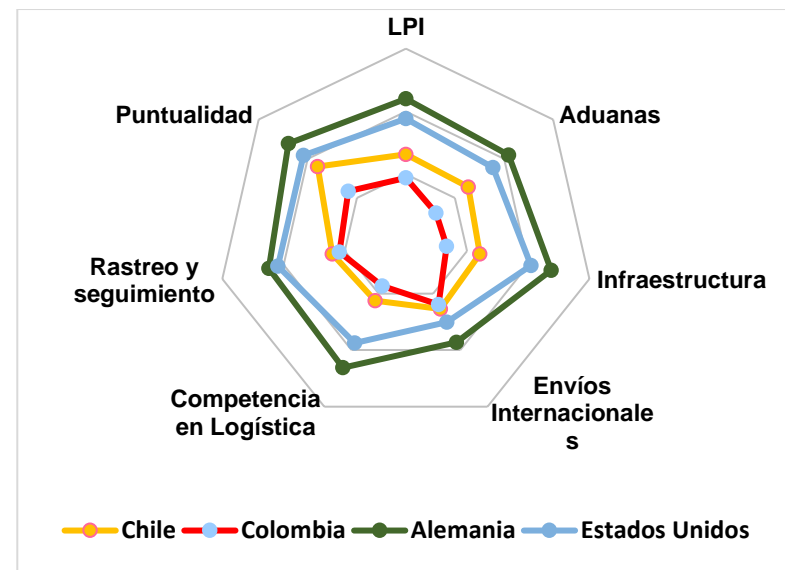
Fuente: World Bank – LPI 2018

En resumen y respecto a las variables a las cuales el LPI realiza seguimiento; para el caso de la eficiencia en las aduanas, se han implementado técnicas modernas de control aduanero al igual que medidas para facilitar el comercio, por otro lado, se incorporó una nueva legislación aduanera. La infraestructura para el transporte ha visto una creciente inversión para su transformación al tiempo que se ha trabajado en la

reconstrucción de las vías del país. Actualmente existen varios proyectos en proceso incluso en alianza público privada. En cuanto a la competencia logística, Colombia se ubica en el puesto 56, siendo este su segundo mejor ranking, este es un tema fundamental dado que una logística eficiente disminuye los costos de las transacciones y aumenta el potencial para integrarse en las cadenas de valor del mercado global. Adicionalmente, la implementación de nuevas tecnologías se ha convertido en una necesidad a la hora de optimizar los procesos de las empresas, lo cual ha revolucionado las estrategias de distintos sectores, entre ellos el logístico, el cual cuenta con plataformas y aplicaciones especializadas para el rastreo y seguimiento de los envíos. Todos los factores antes mencionados, son indispensables para la reducción de tiempos en los trayectos y en los tiempos de espera, la reducción de costos y una mayor competitividad en los envíos internacionales. Al mismo tiempo y como se mencionó antes, las herramientas digitales ayudan a prevenir y evitar errores que en el pasado hacían parte de los altos costos de la logística en reversa, y brindan una trazabilidad en tiempo real incluso para el cliente final, permitiendo que se cumplan a cabalidad los plazos de entrega.

La logística continúa ofreciendo oportunidades a las empresas, y representa un elemento clave que aún tiene mucho potencial por delante al igual que retos a los que hay que hacer frente con un trabajo conjunto entre los organismos públicos y entidades privadas, y así permitir que el país se posicione como un escenario competitivo en materia logística. En comparación con Chile, el mejor país de América Latina, Estados Unidos, mejor país del continente americano y Alemania, mejor país en el ranking del Banco Mundial, existe la oportunidad de mejorar en todos los factores que afectan el desempeño del sector.

LPI 2018 – Alemania, Chile, Colombia y Estados Unidos



Fuente: World Bank – LPI 2018

Finalmente, como recomendaciones para el futuro del sector, aparece la creación de la Agencia Nacional de Logística como una entidad capaz de implementar de forma integral la política nacional logística, integrando aspectos como la infraestructura, el comercio y el transporte. Fortalecer las estrategias de los corredores logísticos a través de sus Gerencias, siendo estas la figura institucional que garantiza un servicio adecuado, mejorar tiempos y optimizar costos, trabajando de manera articulada con las Alianzas Logísticas Regionales. Estas últimas deben consolidarse para actuar como la institución encargada de alinear los intereses de los actores logísticos y lograr priorizar. Es necesario trabajar en la implementación de nuevas tecnologías como Data Mining o inteligencia artificial, que permitan construir un sistema de información efectivo al momento de tomar decisiones y anticipar contingencias en las operaciones.

Existe además la inminente necesidad de promover la intermodalidad fortaleciendo la infraestructura de todos los modos de transporte, especialmente aquellos con un importante potencial como el modo fluvial y férreo, dado que la correcta complementariedad entre los modos de transporte, sería capaz de disminuir los costos logísticos, optimizar las operaciones, mejorar las prácticas de transporte y reducir el impacto negativo en el medio ambiente.

NOTICIAS NACIONALES

Mintransporte posesionó nuevo director de Invías. Agosto 15

Angela Maria Orozco, ministra de transporte, posesionó a Juan Esteban Gil como el nuevo director de Invías. El ingeniero se desempeñó como especialista en infraestructura del ministerio de transporte, gerente de grandes proyectos del Invías, asesor técnico para la estructuración del programa de concesiones 4G en la ANI y como gerente de Ingisa Construcciones.

El Universal [Ver más ▶](#)

10 Compromisos en los que trabajará el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Agosto 15

Entre los compromisos que se trazó el ministerio se encuentra la creación de una mesa de facilitación al comercio, con participación de entidades públicas y privadas, en la búsqueda de mejorar tiempos y trámites en las operaciones de comercio y hacer al país más competitivo.

Revista M [Ver más ▶](#)

Mintransporte aceptó renuncia del superintendente de puertos y transporte. Agosto 15

Javier Jaramillo presentó su renuncia a la ministra de transporte por motivos de cambio de gobierno. La ministra además anunció su intención de fortalecer la entidad y realizar cambios profundos en la política pública de la Superintendencia.

El Universal [Ver más ▶](#)

NOTICIAS DEL SECTOR

LOGÍSTICA

Expologística Colombia llega para catapultar la inversión y productividad. Agosto 14

En estos días se lleva a cabo la catorceava versión de Expologística, exposición más importante en temas de logística y supply chain en América Latina.

El evento llega en un momento en el que se busca incentivar las políticas que faciliten el comercio exterior y la productividad del sector logístico.

Extra [Ver más ▶](#)

TRANSPORTE

Proyecto de ley para el río Magdalena. Agosto 14.

El senador Carlos Meisel radicó ante la Secretaría del Senado un proyecto de ley por medio del cual se espera convertir al río Magdalena en la primera hidrovía del país.

El proyecto permitirá que el río sea autosuficiente a partir de la generación de energía y constituirlo como eje central e integrador multimodal del país.

Extra [Ver más ▶](#)

INFRAESTRUCTURA

JP Morgan Chase Bank, London Branch y Banco Santander respaldan contrato 4G. Agosto 15

El proyecto Rumichaca – Pasto, perteneciente a la segunda ola de los proyectos de cuarta generación a cargo de la Concesionaria Vial del Sur S.A.S., cuenta con el respaldo de un nuevo crédito de mediano plazo cubierto por JP Morgan Chase Bank N.A, London Branch y el Banco Santander S.A.

Este proyecto aumentará la competitividad del país y la conectividad de la región.

Valora Analitik [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](#) - [Agosto 16 de 2018](#)

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay **(21)** vías departamentales y municipales con cierres totales y **(102)** 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 pública