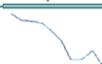


Contenido

Indicadores			
Indicador	Periodo	Variación	
		Año corrido / Promedio 12 M	12_P
PIB <small>(II Trimestre de 2017)</small>	1,3%	1,2%	
IPC <small>Julio de 2017</small>	-0,05%	3,35%	
IPP <small>Julio de 2017</small>	1,17%	-1,18%	
ICTC <small>Junio de 2017</small>	0,04%	2,95%	
ICTIP <small>(II Trimestre de 2017)</small>	0,02%	3,75%	
Desempleo <small>Junio de 2017</small>	8,7%	9,2%	
DTF (E.A.) <small>agosto 25 de 2017</small>	5,56%	5,81%	
Dólar TRM <small>agosto 25 de 2017</small>	\$ 2.973	\$ 2.983	
	Mes Actual*	Año Móvil*	
ACPM <small>Agosto de 2017</small>	\$ 7.901	\$ 7.672	
Gasolina Corriente <small>Agosto de 2017</small>	\$ 8.659	\$ 8.312	

*Precio Galón (Real y de Referencia para Bogotá)

12_P Evolución últimos 12 periodos

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

Esta Semana

INFRAESTRUCTURA Y LOGÍSTICA: FACTORES IMPORTANTES PARA EL DESARROLLO DE CORREDORES ECONÓMICOS.

Noticias del Sector

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

Información de Interés

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

Esta semana...



Textiles, confecciones y calzado local, con baja competitividad. Agosto 23.

Los comerciales presentaron un análisis, basado en los datos del DANE que revela falencias de esta industria, como la baja productividad, la poca inversión y los salarios inferiores al promedio del grupo manufacturero, además de esto mostró que las barreras comerciales no son la solución a la falta de competitividad del sector

PORTAFOLIO. [Ver más ▶](#)

Extranjeros salen de las inversiones en deuda colombiana. Agosto 24.

El poco interés por los títulos de deuda pública es explicado por las expectativas de bajas en la calificación de Colombia como destino de inversión si el gobierno no cumple con las metas fiscales, si no hay fin en los recortes de la tasa de intervención del Banco de la República y dada la normalización de la política monetaria por los principales bancos centrales del mundo.

EL TIEMPO. [Ver más ▶](#)

Acelerar el programa de las 4G entre los retos de Zaninovich en la ANI. Agosto 24.

Impulsar la terminación de los corredores de competitividad origen- destino, prever que haya vías de conectividad entre los puertos fluviales y las 4G también es importante la posibilidad de apostarle al desarrollo de unos índices de nivel de servicio de los concesionarios.

LA REPÚBLICA. [Ver más ▶](#)

INFRAESTRUCTURA Y LOGÍSTICA: FACTORES IMPORTANTES PARA LOS CORREDORES ECONÓMICOS.

Las conexiones de transporte conocidas como corredores económicos son aquellas que buscan en primera instancia comunicar dos partes de focalización económica, con el fin de distribuir y abastecer las diferentes necesidades que se tienen en materia de bienes. Para garantizar una conexión eficaz es de vital importancia contemplar el estado de dichas conexiones y los tiempos de transporte entre las partes; en este orden de ideas se va a analizar la importancia de la infraestructura y la logística con sus respectivos avances, y como estos dos ejes de gran importancia dentro del desarrollo económico pueden potenciar el comercio entre países que colindan con la república de Colombia.

En la construcción de una infraestructura que involucre a todas las partes que componen la región, se debe tener en cuenta que las relaciones y la conexión entre economías aporta al desarrollo de manera conjunta. Ya sea por la adecuación de políticas, el compartimiento de estudios y avances que pueden ser mejor adaptados a los sistemas de infraestructura que se están llevando acabo, dadas las similitudes en materia de clima y geografía con los demás países de la región.



Para esto se tomarán documentos que tratan la situación del comercio en la región, "Mejores Vecinos"¹ del Banco Mundial y "Desafíos y oportunidades en infraestructura para la integración regional de América Latina y el Caribe" de Deloitte junto con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

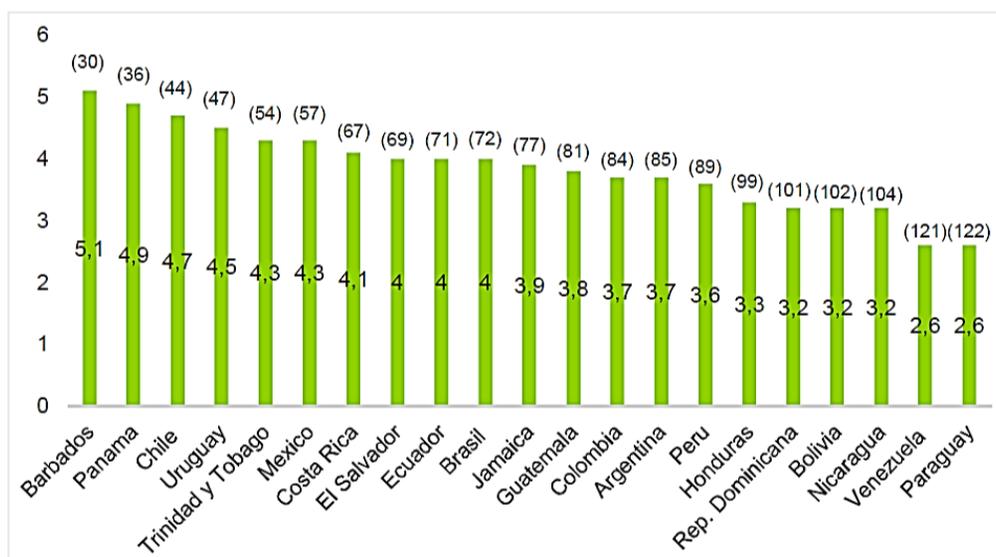
En primer lugar se da lugar a una comparación entre el comercio intra-regional de Latinoamérica y las otras regiones del mundo. Mostrando que, a Mayo de 2017 en la región Latinoamericana, el 16% del comercio total se derivaba del comercio intra-regional, con éste registro se encuentra por debajo de la Unión

¹Bown, Chad P., Daniel Lederman, Samuel Pienknagura y Raymond Robertson. 2017. "Mejores vecinos: hacia una renovación de la integración económica en América Latina." Resumen. Washington, DC: Banco Mundial. Licencia: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO.

Europea y de Asia a excepción de Japón. Esto es explicado por factores asociados a la eficiencia y la calidad de la infraestructura, en este caso la distancia juega un papel secundario.

Es de suponerse que aquellos países con los que se tiene una mayor cercanía son aquellos con los que entablar relaciones de comercio debe resultar menos complicado que integrarse con países más distantes. Sin embargo, este no es el caso de Colombia, debido a la escasa conexión multimodal de transporte con los países vecinos.

Es evidente que ante la problemática del sistema de infraestructura en la región, se debe tener como punto de partida que el mejoramiento de la región se debe dar de manera conjunta, evitando que se genere una brecha de desigualdad del desarrollo económico y de inversión en infraestructura entre los países. Evaluando la situación que afronta Latinoamérica en materia de infraestructura se tiene a continuación (Gráfica 1) la clasificación del desarrollo de infraestructuras por países dada por el World Economic Forum en su Reporte de Competitividad Global de 2016-2017.



Gráfica 1. Clasificación Global Competitiveness Report.

Fuente: Desafíos y oportunidades en infraestructura para la integración regional de América Latina y el Caribe

El anterior gráfico muestra las posiciones que ocupó cada país de la región con respectivo valor, estos valores son obtenidos mediante un cálculo asociado a la calidad del transporte multimodal (carretera, férreo, portuario y aéreo), de energía y de telefonía celular. En este caso Colombia tuvo una valuación de 3,7 y ocupa el puesto **84** en el pilar de infraestructura dentro de las 138 economías que contempla el Reporte de Competitividad Global.

Además de este estudio, el Banco Mundial ha dado a conocer un documento asociado a la infraestructura en la región Latinoamericana y del Caribe, hace apertura al documento con un resumen ejecutivo, el cuál refiere de primera mano que la región de Latinoamérica y el Caribe (de ahora en adelante la

región Latinoamericana) cuenta con un sistema insuficiente de infraestructura que no cumple con los requerimientos mínimos que demanda el nivel de ingresos que percibe la región, además de esto no corresponde a las aspiraciones que tiene en cuanto a avances económicos.

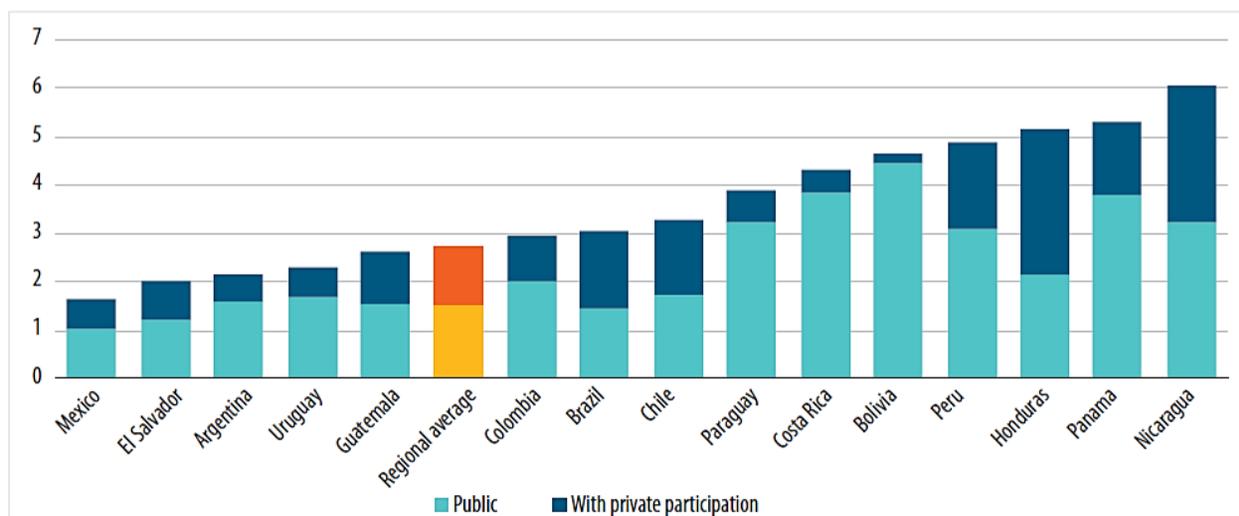
Posterior a esto, hace alusión del porcentaje del PIB destinado a la inversión pública y privada destinada a la infraestructura en las regiones de desarrollo del mundo de la siguiente manera:

Región	% del PIB
Asia Oriental y el Pacífico.	7.7
Asia Central.	4.0
Latinoamérica y el Caribe.	2.8
Medio Oriente y el Norte de África.	6.9
Sur de Asia.	5.0
África Sub-Sahariana.	1.9

Tabla 1. Inversión en infraestructura como proporción del Producto Interno Bruto.
Fuente: BANCO MUNDIAL

Es evidente que la región Latinoamericana es una de las regiones que destina una de las más bajas proporciones del PIB con fines a la inversión en infraestructura, siendo esta del **2,8%**; por encima únicamente de la región del África Sub-Sahariana que reserva el **1.9%** de su PIB para la inversión en infraestructura. Dentro de la región se encuentran excepciones por ejemplo, Argentina, Brasil, México, Bolivia, Costa Rica, Honduras, Nicaragua, Panamá y Perú invierten más del 4% del PIB al año en infraestructura

El informe dedica una sección a la infraestructura y halla un gasto modesto en la región con diferentes resultados entre sectores y países, al obtener el promedio de la inversión pública y privada en los países se muestra en la gráfica 3 la ubicación de aquellas naciones que se encuentran por encima y por debajo de la media regional.

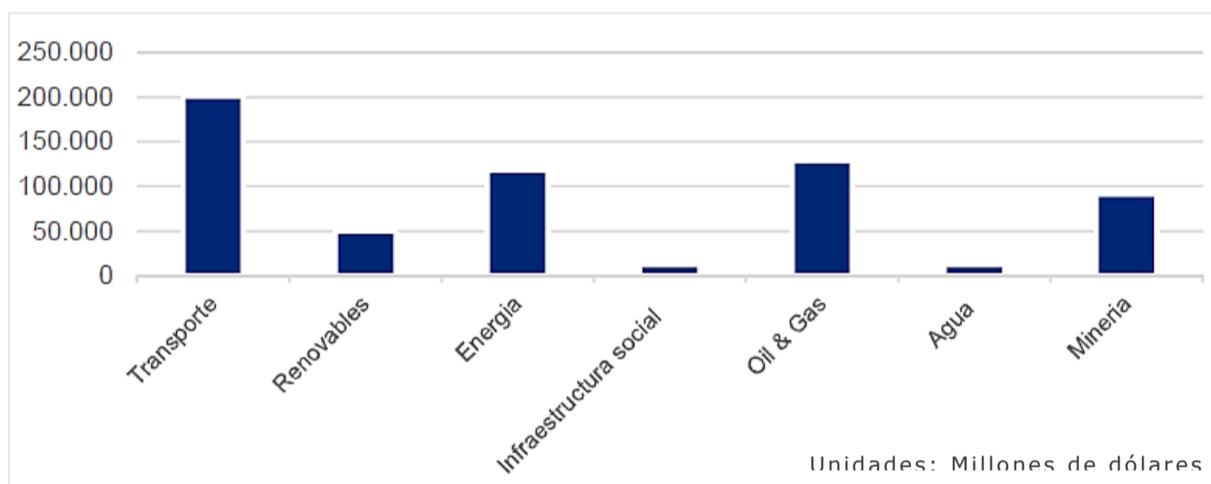


Gráfica 2. Promedio de la inversión en infraestructura por países.
Fuente: Banco Mundial

De lo anterior se puede resaltar que Colombia invierte un **2,9%** aproximadamente 20 puntos básicos por encima del promedio de inversión de la región (2,7%), ésta diferencia aunque parezca mínima es significativa para el mejoramiento del sistema de corredores económicos en el país.

Una orientación más específica del pilar económico de la infraestructura es el mejoramiento del servicio público de transporte, el cual es tomado como eje de referencia dentro de las problemáticas a tratar en América Latina. Esta situación puede ser solucionada obteniendo eficiencias fomentadas por una mayor coordinación intermodal y mayor competencia entre las organizaciones inmiscuidas en el sector.

Cabe mencionar que, en la región Latinoamericana el rubro de transporte es aquel que tiene la mayor ponderación de inversión en la materia de infraestructura, así lo muestra el documento de Deloitte y el BID en la siguiente gráfica:



Gráfica 3. Inversión de América Latina por sectores.

Fuente: Desafíos y oportunidades en infraestructura para la integración regional de América Latina y el Caribe

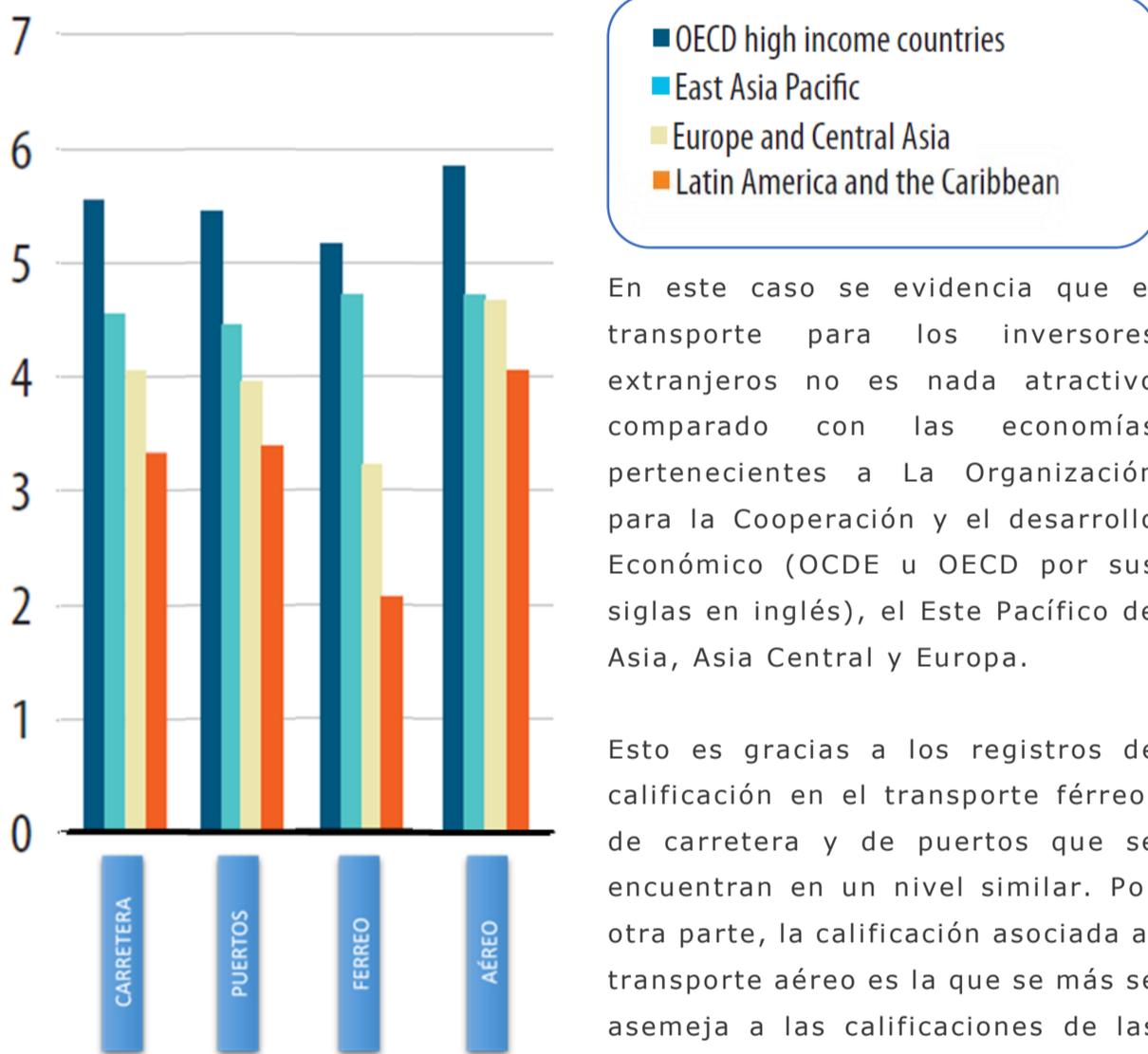
Trayendo a colación el panorama del transporte multimodal y el análisis que se le ha dado, el Banco Mundial realizó un tipo de comparación de los tipos de transporte basado en el nivel de ingresos, donde se señala que particularmente en Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Paraguay, Perú y Uruguay registran bajas calificaciones.



BOLETÍN

En la calificación de los medios de transporte se tomó en cuenta un criterio numérico de 1 a 7 donde uno (1) se refiere al peor de los servicios y siete (7) al mejor, en este orden de ideas la región Latinoamericana fue registrada en el periodo 2015-2016 de la siguiente manera:

Gráfica 4. Calificación de los modos de transporte por economías.
Fuente: Banco Mundial



En este caso se evidencia que el transporte para los inversores extranjeros no es nada atractivo comparado con las economías pertenecientes a La Organización para la Cooperación y el desarrollo Económico (OCDE u OECD por sus siglas en inglés), el Este Pacífico de Asia, Asia Central y Europa.

Esto es gracias a los registros de calificación en el transporte férreo, de carretera y de puertos que se encuentran en un nivel similar. Por otra parte, la calificación asociada al transporte aéreo es la que se más se asemeja a las calificaciones de las economías a comparar.



A partir del cuadro anterior, se prueba que Colombia tiene retos que asumir en la región donde se encuentra, a grandes rasgos se comparten

problemas que se identifican tanto en Latinoamérica como en el caso colombiano en materia de infraestructura, y de igual manera Colombia tiene como responder a estas dificultades buscando así un mejor desarrollo y desempeño en materia de transporte multimodal.

BOLETÍN

Estas complicaciones y oportunidades están contempladas en el siguiente cuadro:

Cuadro 1. Retos LAC, Oportunidades Colombia.

RETOS AMÉRICA LATINA	OPORTUNIDADES COLOMBIA
<p>El potencial industrial y logístico de la región se ve obstaculizado por la falta de infraestructura del transporte multimodal, en especial en cuanto al sector ferroviario se refiere.</p>	<p>La cuarta generación de concesiones viales (4G), es una iniciativa que se está llevando a cabo y cubre aproximadamente 8.000 kilómetros de carretera, después de las carreteras el ferrocarril es el segundo medio de transporte de carga más utilizado en el país, hay proyectos para la reparación, mantenimiento y operación de redes ferroviarias bajo concesión.</p>
<p>Déficit de infraestructura de transporte Marítimo –Fluvial.</p>	<p>La posibilidad de desarrollar la normativa comunitaria de Short Sea Shipping, que consiste en el transporte de mercancías y pasajeros por mar entre los puertos de Colombia y los demás puertos de América Latina.</p>
<p>Mayor inversión en infraestructura.</p>	<p>Lo ideal para los países de la región es invertir aproximadamente el 5% del PIB nacional en infraestructura, lo importante es que gradualmente esta ponderación vaya en aumento. En el caso colombiano hay una ventaja competitiva en la ruta fluvial que está compuesta por 16,877 kilómetros de ríos, recorriendo el país desde el centro hacia los cuatro puntos cardinales la cual podría ser un buen destino de inversión.</p>
<p>La gestión pública es deficiente en muchos países, existiendo escasa transparencia, procesos y limitaciones lentas. (Inseguridad Jurídica)</p>	<p>Darle un mejor enfoque a la ley anticorrupción para evitar que la inseguridad jurídica sea un factor determinante en el tema de infraestructura.</p>

Luego de esto el banco mundial recalca en su informe que la región Latinoamericana ocupa uno de los peores puestos en el Índice de Rendimiento Logístico (IPV), más cerca de África Subsahariana que de Asia Oriental. La desagregación del desempeño en materia de logística general de la región demuestra que el mal desempeño es a causa de los procesos ineficaces de despacho de aduanas y la mala infraestructura comercial y de transporte. Con Chile como el mejor registro del índice a la par con Europa del Este y Asia Central.

En la región Latinoamericana las asociaciones público privadas representan aproximadamente el 40% de la inversión en infraestructura, un tercio de este

porcentaje depende del apoyo gubernamental y alrededor de la mitad de los acuerdos requieren aprobación pública. Por lo tanto las limitaciones financieras públicas se traducen en imposibilidades de intervención privada en la infraestructura.



La solución para éstas problemáticas está establecida en el libro de la ANDI "Estrategia para una nueva Industrialización" se señala en el cuarto capítulo, asociado a los costos de logística transporte e infraestructura; se busca que en la proyección

asociada a la infraestructura, la importancia de la cadena de transporte y de logística sea representativas en un sistema de integración comercial con los demás países. De igual manera la infraestructura debe servir como un catalizador para el desarrollo de corredores que comuniquen a dos puntos de focalización económica (corredores económicos) por ejemplo las fronteras con posible conexión económica.

De igual manera se propone un plan maestro basado en la comunicación del transporte multimodal, acompañado de la mejora de los tiempos logísticos de recibimiento de carga y por último pero no menos importante el nivel de servicios logísticos tiene que ser mucho mayor.

En síntesis, todo indica que el principal eje de focalización para la mejora de la inversión en infraestructura se encuentra en las necesidades que tiene la región Latinoamericana realizando un orden de priorización en la gestión y abastecimiento de la demanda, y mejorando la eficiencia del gasto público. A lo largo del informe se señala que Latinoamérica tiene los ingresos para llevar a cabo este plan. En este orden de ideas hay muchas necesidades de primera mano que se deben atender de manera eficiente, ésta es la única solución posible el problema no está en los recursos es la distribución de estos.

Noticias del sector



Logística



"La logística por sí sola no ha ganado ninguna batalla... sin ella se han perdido todas las guerras"

Restricción de vehículos de carga en viaducto La Orquídea 1. Agosto 24.

Por medio de la resolución 06319 del 18 de agosto, se ha determinado la prohibición de vehículos de carga por el sector del viaducto Orquídea 1, vía entre el departamento de Boyacá y Casanare, tras descubrir hace cerca de dos meses, las fallas estructurales que posee el tramo vial, la restricción se mantendrá en pie hasta que se solucione la emergencia.

Info.Estructura. [Ver más ▶](#)

Transporte



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

Aeropuerto de Cali recibirá vuelo directo desde Santa Marta. Agosto 23

Se ha puesto en marcha una ruta directa entre el aeropuerto Alfonso Bonilla Aragón de Cali y el Simón Bolívar de Santa Marta, con las obras que se están adelantando en el aeropuerto de Santa Marta con un avance del 90% se espera una recepción de 2,5 millones de pasajeros al año, esta ruta estará disponible de Lunes a Domingo.

Info-Estructura. [Ver más ▶](#)

Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

Opiniones encontradas sobre el desarrollo férreo del país. Agosto 24.

Se han encontrado diversas opiniones de los ingenieros ferroviarios, asociadas a la preocupación sobre el avance del sector ferroviario dada la inversión de casi \$380.000 millones de pesos y la suscripción de un contrato por \$153.406 millones de pesos.

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



Nacionales

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

Internacionales

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

VER ESTADO DE VIAS ACTUAL - **Agosto 25.**

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay (14) vías departamentales y municipales con cierres totales y (82) con cierres parciales o pasos restringidos.

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