

Indicador	Variación		12_P
	Periodo	Anual	
<b>PIB</b> <small>(I Trimestre de 2014)</small>	4,3%	5,4%	
<b>IPC</b> <small>Abril de 2014</small>	0,20%	2,94%	
<b>IPP</b> <small>Abril de 2014</small>	0,74%	2,90%	
<b>ICTC</b> <small>(I Trimestre de 2014)</small>	1,48%	1,35%	
	Periodo	Promedio	
<b>Desempleo</b> <small>Julio de 2014</small>	9,3%	9,7%	
<b>DTF (E.A.)</b> <small>septiembre 26 de 2014</small>	4,2%	3,96%	
<b>Dólar TRM</b> <small>septiembre 26 de 2014</small>	\$ 2.019,8	\$ 1.940,68	
	Periodo*	Mes Actual*	
<b>ACPM</b> <small>Diciembre de 2013</small>	\$ 8.180	\$ 8.402	
<b>Gasolina Corriente</b> <small>Diciembre de 2013</small>	\$ 8.269	\$ 8.726	

\*Precioación (Real y de Referencia para Bogotá)

12\_P Evolución últimos 12 periodos

Fuentes:

[Banrep](#)

[DANE](#)

[UPME](#)

## Contenido

### Esta Semana

[20° Encuentro de Gerentes de Logística](#)

[1° Encuentro de Supply Chain](#)

### Noticias del Sector

[Logística](#)

[Transporte](#)

[Infraestructura](#)

### Información de Interés

[Enlaces de Interés](#)

[Estado de las vías](#)

## Esta semana...



### Colombia prepara decreto para agilizar licencias ambientales. Sep 26

El Gobierno Nacional busca reducir el tiempo para aprobar o rechazar las solicitudes de licencias ambientales de proyectos petroleros, mineros, energéticos y de infraestructura manteniendo altos niveles de exigencia, dijo el ministro de Ambiente, Gabriel Vallejo. El decreto también aclarará, de acuerdo con el tamaño y el impacto del proyecto, si la licencia es entregada por una autoridad nacional o una regional y dejará sin modificación el plazo de 60 días para cambiar un permiso. El ministro también reveló que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales será sometida a un proceso de reestructuración para que, una vez expedida la norma, cumpla los plazos establecidos. **La República.** [Ver más ▶](#)

### Banrepública decidirá si reduce la compra de dólares. Sep 25

Este viernes, la Junta Directiva del Banco de la República realizará su novena reunión ordinaria, en donde, además de definir si mantiene la tasa de intervención en 4,50 por ciento, tendrá que tomar otra decisión importante para la economía local: recortar o mantener el ritmo de compra de dólares, que para este tercer trimestre se fijó en 2.000 millones. El Emisor había iniciado una mayor intervención en el mercado de divisas, justificado en parte en el hecho de que, por causa del rebalanceo del índice JPMorgan, la tasa de cambio empezó a presentar desajustes. El mayor impacto se dio entre marzo y abril, en dicho periodo la inversión extranjera de portafolio ascendió a 2.900 millones de dólares. **Portafolio.** [Ver más ▶](#)

### Clase media frenará a América Latina. Sep 23

La desaceleración del crecimiento de la clase media afectará la expansión de los principales países latinoamericanos en 2015, según un estudio divulgado por Moody's y en el que México y Colombia consiguieron las mejores perspectivas. Colombia, de acuerdo al informe, crecerá en 2015 un 4,8 %, un poco más del 4,7 % de este año y el mismo porcentaje del período 2004-2013 con un "consumo estable", a pesar del ajuste en las políticas monetarias para frenar la "disparada" de los precios de los inmuebles en el país. Con menor crecimiento de la clase media, la expansión del próximo año "no será por el factor de consumo, sino más por el estímulo del gasto público, principalmente en infraestructura". **Dinero.** [Ver más ▶](#)



**ANDI**

Gerencia de Logística, Transporte  
e Infraestructura

## 20° ENCUENTRO DE GERENTES DE LOGÍSTICA. 1° Encuentro de Supply Chain.

Durante los pasados 18 y 19 de septiembre, Cali fue el escenario del 20° Encuentro de Gerentes de Logística y el 1° Encuentro de Supply Chain con el objetivo de mostrar avances del país en el desarrollo de la Agenda Nacional en temas de Infraestructura, Logística y Transporte.



El evento realizado por la ANDI este año contó con la participación de más de 400 asistentes de la cadena logística como gerencias, directores de áreas logísticas, técnicos y estudiosos del planeamiento estratégico y operativo, compras e inventarios, distribución, comercialización y operadores logísticos, docentes universitarios, asesores y consultores de empresas y 22 conferencistas nacionales e internacionales quienes compartieron sus valiosas experiencias y casos exitosos empresariales en Operación, estrategia e innovación de Supply Chain.

La apertura del evento estuvo a cargo de Bruce Mac master, Presidente de la ANDI, quien resaltó el papel de la industria en la logística y el transporte y recordó que este encuentro de Gerentes de Logística inició el 16 de noviembre de 1.995 con carácter nacional, en ese entonces el objetivo que reunía a los ejecutivos de la logística era estudiar las tendencias y perspectivas de desarrollo de los procesos logísticos, de ahí que el Comité de Logística de la ANDI quiso empezar toda una labor de concientización y de capacitación para todo el país en busca de promover el nacimiento de una Cultura Logística Empresarial, ya que el tema se veía como una gran oportunidad para hacer más competitivos los negocios.

A lo largo de estos 20 años de existencia, este evento ha sido el espacio que se ha preocupado por mantener actualizados a los logísticos colombianos en las nuevas tendencias que se dan permanentemente en la cadena de abastecimiento y actualmente, se puede decir que el Encuentro de Gerentes de Logística ha logrado posicionar el tema logístico y de SCM en Colombia, en primer lugar, porque tanto para nuestra sociedad como para el gobierno no es desconocido el significado de la logística y su importancia en la generación de valor y aporte a la competitividad; en segundo lugar, porque la logística ya hace parte de la Agenda de competitividad para la integración de Colombia con el mundo.

Durante el primer módulo se hizo un balance acerca de la industria colombiana en los últimos años, el cual indica que hay una mejora, pero aún faltan muchos aspectos por mejorar que recalcan la importancia de contar con una Política Industrial moderna. En cuanto al tema de competitividad es importante resaltar que para Colombia, es de vital importancia promover mejores niveles de servicio y conectividad de la infraestructura; así como servicios de transporte de carga más eficientes que faciliten la integración logística del sector productivo, esto muestra cómo la logística, transporte e infraestructura son necesarios para lograr ser más competitivos.

Por lo anterior resulta fácil entender que la industria tiene una estrecha relación con el transporte y los servicios logísticos complementarios.

### Participación de carga y viajes por sector - 2013

SECTOR	TOTAL DE CARGA	% DE PARTICIPACION
Agroindustriales	59,550,892.66	27.0%
Industriales	101,625,168.76	46.1%
Minero	20,797,422.43	9.4%
Productos Agrícolas	38,329,416.01	17.4%
Otros	5,635.70	0.003%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>220,308,535.57</b>	<b>100%</b>

Fuente: Ministerio de Transporte

El consejo Privado de Competitividad resaltó que actualmente Colombia se encuentra en la posición número 66 en el índice de Competitividad Global que realiza el Foro Económico Mundial. Recuperó 3 posiciones con respecto al del 2013 y esto fue gracias a que mejoró en infraestructura y en preparación tecnológica. Sin embargo como siempre se recalca, esto no es suficiente y aún falta mucho camino por recorrer. La baja calidad de la infraestructura explica, en parte, la incapacidad del país para avanzar en competitividad. Aunque el país mejoró su posición en materia de infraestructura, en términos relativos, está en la misma posición que hace dos años.

En lo que respecta al tema logístico, en 2014 Colombia tuvo una drástica caída en materia de desempeño logístico, lo que ha llevado a que esté cada vez más rezagado frente a pares internacionales como Corea del Sur, Chile, Turquía, Brasil, entre otros. Pero el atraso en infraestructura no es el único factor por el cual existe una baja competitividad logística, también es por la competencia y calidad de los servicios logísticos, eficiencia y eficacia de aduanas y otras razones. Otro factor importante son los altos costos logísticos. A los obstáculos se suman, la falta de competitividad del transporte de carga, la falta de eficiencia en trámites de comercio exterior y en puertos y la ausencia de transporte multimodal y carencia de plataformas logísticas que impiden un avance en este ámbito.

Como recomendaciones: Establecer un procedimiento claro, expedito y equilibrado en materia de consultas previas. Identificar y priorizar las obras de infraestructura que el país requiere hacia futuro. En particular, se debe iniciar una agenda para convertir el sector de transporte de carga en un sector de talla mundial. Facilitar los trámites de comercio exterior. Priorizar corredores logísticos de importancia estratégica con base en el Plan Estratégico Intermodal del Ministerio de Transporte e identificar con claridad los cuellos de botella que limitan el desarrollo de los mismos. Acelerar implementación de la Política Nacional Logística y atraer al sector privado a que invierta en el establecimiento de plataformas logísticas.

A continuación se resaltan algunos puntos importantes de los temas tratados:

## Gestión global de la innovación en la cadena de suministro.

- Empresas globales más desarrolladas: con una mayor escala y alcance geográfico similar las multinacionales occidentales.
- Jugadores regionales, que entran en sus mercados domésticos para buscar grandes escalas.
- Proveedores globales, interesados principalmente en mercados domésticos, pero que integran recursos y suministros globales por carencias de recursos internos.
- Vendedores globales, similares a los proveedores globales, que producen en su mercado doméstico pero venden principalmente en él.
- Empresas que operan en nichos multi-regionales: en sectores especializados a partir de tecnología y procesos innovadores, son empresas de menor tamaño, pero globales.

Cooperación en innovación: Las innovaciones vienen determinadas por la red en que la empresa está integrada: Beneficios de las redes en innovación:

- Compartir el riesgo
- Acceder a nuevos mercados y tecnologías
- Velocidad de la comercialización
- Acumulación de activos complementarios
- Protección de derechos
- Las redes juegan el rol de “avenidas” para el conocimiento externo

## La Gerencia de la calidad y la Supply Chain

Gestión de calidad: Mejora calidad de producto, diseño, satisfacción del cliente, imagen de la empresa, prestigio. Disminuye costos de defectos o errores. Estandarización de procesos y eficiencia. Implica una dirección estratégica. La cual implica la correcta selección del proveedor, el desarrollo de estos y la integración continua ((Integración proveedor-cliente).

Gestión de la cadena de suministro: Mejora la orientación al cliente, incrementa la eficiencia operativa, mejora la calidad del producto y servicio e incrementa el valor agregado.

La unión de las dos genera incremento de la competitividad y una mejora en los resultados organizativos. Su integración logra combinar la mejora continuada de la calidad en el ámbito organizativo y mejorar la coordinación y sincronización entre los miembros de la cadena de suministro. A su vez, esto va a incrementar la satisfacción final del cliente en cuanto a calidad, costo, tiempo de entrega y flexibilidad lo que sin duda representa una ventaja competitiva para la empresa.

Calidad se puede definir de muchas formas: Conformidad con unas especificaciones, satisfacción de las expectativas del cliente o usuario, excelencia. Este concepto ha evolucionado a través del tiempo y se debe tener en cuenta que el ritmo de integración de la calidad en la totalidad de la SC viene marcado por el eslabón más importante de la cadena y su poder de negociación (p. e. grandes fabricantes de automóviles). Cuanto más alejado está el proveedor del eslabón más importante en la SC, menor preocupación tendrá por la calidad y más difícil será su integración.

## Multimodalismo y Política Nacional de Logística en Colombia

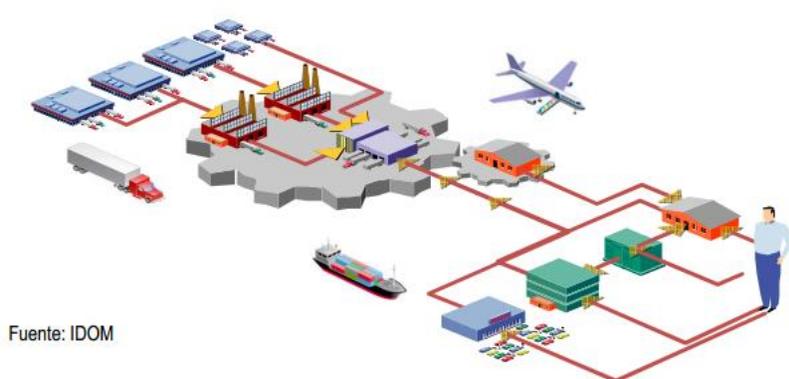
El Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal De Transporte-PEIIT, es el primer Plan de Infraestructura Intermodal conjunto soportado en un modelo de transporte (herramienta) que permite su continua actualización y complementación según las variables económicas, de transporte, demográficas, y políticas que se presenten en el tiempo. Los Proyectos planteados se proponen sobre el concepto de corredores estratégicos del país que siguen los trazados de la red carretera primaria, red fluvial, y red férrea. También es un Plan con enfoque Regional: Se establecen

proyectos intermodales que se deben desarrollar en el orden territorial de forma articulada con los proyectos Nacionales.

El escenario intermodal generaría un ahorro global de costos de transporte de entre un 20 - 25% anual. Como ventaja: Permite alcanzar mayor equilibrio modal en la distribución de las cargas, mejorando la eficacia y la sostenibilidad ambiental del sistema a medio-largo plazo. Como reto: Requiere mayor esfuerzo social (público) de inversión, y el desarrollo de nuevas políticas y marcos reguladores, tarifarios y fiscales.

Esto resulta importante para la competitividad teniendo en cuenta que América Latina y Colombia se encuentran expuestas a la concentración de productos y de socios comerciales y para que esto cambie se requiere:

1. Mejorar el talento humano: El aumento en las Pirámides de población joven en AL generan una reducción en las tasas de dependencia sobre países desarrollados; en contraste, los países de la OCDE que se caracterizan por el envejecimiento de la población.
2. Diversificar el aparato productivo: El cambio estructural está asociado a la innovación y diversificación de actividades de mayor valor (mayor contenido tecnológico). La estructura productiva compleja y la diversificación de las exportaciones son elementos clave para un crecimiento sostenido. Se deben aprovechar los recursos naturales a corto plazo para apalancar estructuras productivas más diversificadas y de mayor valor a largo plazo.
3. Fortalecer los lazos comerciales: El dinamismo de las economías emergentes en Asia supone un desafío para la competitividad de la industria manufacturera. Al mismo tiempo ofrece nuevas oportunidades de negocios, en la medida que los países asiáticos experimentan un cambio productivo y poblacional. Convertirse en una plataforma de integración económica y comercial y de proyección al mundo, con especial énfasis en Asia-Pacífico. Promover cadenas productivas regionales para el desarrollo industrial.
4. Incrementar la eficiencia logística: La logística es un factor determinante para el desarrollo y la competitividad del país. Implementar política pública en logística.



Fuente: IDOM

#### **Componentes de la Política Nacional Logística de Colombia:**

- Fortalecimiento de cadenas productivas
- Facilitación del comercio exterior
- Gestión de la información
- Infraestructura para la multimodalidad
- Ordenamiento territorial
- Marco normativo e institucional

Por otro lado se resaltó la importancia de implementar la figura del Operador Económico Autorizado. (OEA) para Asegurar y Facilitar el comercio internacional, al traer beneficios, tales como asignación de un oficial de operaciones, Participación en el congreso anual, Disminución reconocimientos e inspecciones DIAN, Reconocimiento de mercancías, Reducción del monto de garantías, Presentación de embarques globales con cargues parciales, entre otros.

## Proyectos de Infraestructura estratégicos:

Al finalizar el encuentro, el Gobierno dio a conocer dos grandes noticias para la región, sobre los siguientes aspectos

### *Conectividad de Buenaventura*

Sobre el Loboguerrero – Buenaventura: Longitud total 48km, entro a licitación en ANLA el tramo de km 45 al 49 entrando a Cisneros con lo cual se terminaría uno de las vías inconclusas que afecta la cadena logística de este corredor.

El tramo Mulaló – Loboguerrero, la cual se tendría licitada el 12 de diciembre tiene como propósito Conexión zonas industriales del suroccidente Colombiano con la Ruta Nacional Buga – Buenaventura que lleva a los puertos de Buenaventura con un ahorro en tiempo de 57 min.

En cuanto al modo férreo, se resalta que sigue avanzando la rehabilitación, conservación, operación y explotación de la infraestructura de transporte férreo de la Red del Pacífico. Actualmente está en operación los tramos entre Buenaventura- Yumbo- Palmira y se espera que el corredor sea habilitado hasta la Tebaida en el mediano plazo

### *Competitividad Portuaria*

La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura adelantó el dragado de mantenimiento del canal de acceso en la bahía externa, para restablecer la profundidad a 12,5 m en el sector más crítico (1.348.400 mts<sup>3</sup> con cargo a su plan de inversiones- valor aprox. de U\$ 5.681.000). De igual manera, para mantener las condiciones de diseño (a 13,5 m), INVIAS en que se confirmó que ya salió a licitación el estudio de ampliación del canal de acceso a buenaventura para adecuarlo a los buques de nueva generación.

## Conclusiones

Como gran conclusión final, Velasco afirmo que es importante tener presente que una infraestructura competitiva se fundamenta en tres factores interdependientes: la gestión logística, el servicio de transporte de la carga y el estado de la infraestructura. Si uno de estos factores no funciona correctamente y en especial la logística que es la que integra a los otros dos factores, se crea una ruptura en la cadena logística, y por tanto no se podría aprovechar eficientemente las potenciales ventajas que se derivan de la mayor inserción comercial del país.

Cuando se observa y analiza la situación del país, este se muestra llena de factores que bien se podrían llamar “problemas” o “indicadores negativos”; pero desde el punto de vista correcto es necesario verlos como retos, oportunidad, y mayores dividendos, como se evidenció en los casos de éxito que se presentaron en la agenda del evento, lo cuales los pueden consultar en las memorias del evento.

## Noticias del sector



### Logística



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

### Tres años sin estrenar figura de operadores aduaneros. Sep. 23

En el país no hay empresas certificadas como Operadores Económicos Autorizados (OEA). La figura de Operador Económico Autorizado (OEA), que les permite a las empresas colombianas tener un canal rápido o 'corredor de confianza' para exportar o importar sin mayores contratiempos, continúa sin estrenarse en el país. La certificación la otorga la Dian, como autoridad aduanera, a las empresas que demuestran estar comprometidas con la seguridad en su cadena de suministro, mediante el cumplimiento de requisitos fijados tras los atentados del 11 de septiembre en Estados Unidos. **Portafolio.** [Ver más ▶](#)

### Transporte



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

### Una obra vital para que el país sea competitivo. Sep13

Según la Andi, un camión de carga gasta más de 14 horas en ir del puerto de Buenaventura a Bogotá. El paso de la cordillera Central a través de un túnel es fundamental para incrementar la competitividad del país mediante menores costos de transporte para los importantes volúmenes de bienes que se mueven entre Buenaventura y los principales centros de producción y de consumo. Un reciente informe del Ministerio de Transporte, que recogió información del 2013, corroboró que Valle, incluido Buenaventura, es el departamento con los volúmenes más altos de atracción y generación de carga, con 28,6 millones de toneladas en el primer caso y 39,8 millones en el segundo. **El Tiempo.** [Ver más ▶](#)

### Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

### El Gobierno Nacional suscribe el contrato para dar inicio a la obras de profundización y ampliación del canal de acceso a la Bahía de Cartagena. Sep 24

Este miércoles 24 de septiembre, el Vicepresidente de la República, Germán Vargas Lleras, en compañía de la Ministra de Transporte, Natalia Abello, presidieron el acto protocolario de suscripción del contrato de ejecución de las obras del proyecto de profundización y ampliación del canal de acceso a la Bahía de Cartagena, las cuales incrementarán la conectividad y competitividad del país. Los recursos para la ejecución provienen el 50% de la Sociedad Portuaria Regional de Cartagena, la Terminal de Contenedores de Cartagena y la Sociedad Portuaria Puerto Bahía. Mientras el 50% restante corresponderá a recursos propios de INVÍAS, recaudados del pago anticipado de contraprestaciones portuarias. **Ministerio de Transporte.** [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](#)  
[INVIAS](#)  
[ANI](#)  
[Policía Nacional](#)  
[DNP](#)  
[CONPES\\_5239](#)

### Internacionales

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

### Memorias 2do Foro Puertos y Contenedores



### VER ESTADO DE VIAS ACTUAL

-

[26 de septiembre de 2014](#)

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay una (1) vía nacional con cierres totales, seis (6) por cierres programados en vías nacionales; cinco (5) vías departamentales y municipales con cierres totales, y 37 vías con pasos restringidos.

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