

Indicadores			
Variación			
Indicador	Periodo	Anual	12_P
PIB <small>(II Trimestre de 2014)</small>	4,3%	5,4%	
IPC <small>Agosto de 2014</small>	0,20%	2,94%	
IPP <small>Agosto de 2014</small>	0,74%	2,90%	
ICTC <small>(I Trimestre de 2014)</small>	1,48%	1,35%	
	Periodo	Promedio	
Desempleo <small>Agosto de 2014</small>	8,9%	9,6%	
DTF (E.A.) <small>octubre 03 de 2014</small>	4,4%	3,96%	
Dólar TRM <small>octubre 03 de 2014</small>	\$ 2.021,5	\$ 1,942,80	
	Periodo*	Mes Actual*	
ACPM <small>Diciembre de 2013</small>	\$ 8.180	\$ 8.459	
Gasolina Corriente <small>Diciembre de 2013</small>	\$ 8.269	\$ 8.748	

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

*Precio Galón (Real y de Referencia para Bogotá)

12_P Evolución últimos 12 periodos

Contenido

Esta Semana

[Análisis del Sistema de Peajes 2014](#)

[Racionalidad y eficiencia en el cobro de peajes](#)

Noticias del Sector

[Logística](#)

[Transporte](#)

[Infraestructura](#)

Información de Interés

[Enlaces de Interés](#)

[Estado de las vías](#)

Esta semana...



Bank of America sugiere comprar bonos colombianos. Oct 03

Según la entidad financiera, los fundamentales de la economía colombiana garantizan un óptimo desempeño de las inversiones. Cuando un inversionista toma la decisión de invertir en bonos, tiene en cuenta aspectos como la calificación o riesgo asignado al emisor y la capacidad de este para pagarle al inversionista. En diálogo con Dinero, el economista Felipe Campos de la firma Alianza Valores, explicó que este aviso es más puntual de lo que parece a simple vista, pues "la recomendación no es compren bonos colombianos", sino que se centra en que compren bonos colombianos del 2044 y 2037 (los de mayor duración). Colombia se financia al 2044 a tasas del (4,90). **Dinero.** [Ver más ▶](#)

Banco de la República mantiene la tasa de interés de intervención en 4,5 %. Sep 26

La Junta Directiva del Banco de la República en su última sesión decidió mantener la tasa de interés de intervención en 4,5%. Los términos de intercambio de Colombia probablemente caerán como consecuencia de la disminución del precio internacional del petróleo. La demanda agregada continúa mostrando un fuerte crecimiento en un contexto cercano a la plena utilización de la capacidad productiva. Al tiempo, las expectativas de inflación se mantienen cerca del 3%. Esto se presenta en un entorno de deterioro de los términos de intercambio y de mayor incertidumbre sobre la recuperación de la actividad económica mundial y del costo del financiamiento externo, factores que pueden incidir tanto en la demanda agregada como en la tasa de cambio. **Banco de la República.** [Ver más ▶](#)

Gobierno dejaría permanente impuesto al patrimonio. Oct 03

El Gobierno de Colombia propondrá dejar permanentes un impuesto al patrimonio y otro sobre las transacciones financieras, que expiraban este año, en busca de asegurar recursos en medio de las expectativas de una disminución de la renta petrolera, dijo el jueves un congresista con conocimiento de la propuesta. Adicionalmente, el Gobierno propondrá una sobretasa de 3% al impuesto sobre las utilidades que generan las empresas, conocido como Contribución Empresarial para la Equidad (Cree), que pasaría a 12%, precisó el senador, que hace parte de las comisiones económicas del Congreso de la República y pidió la reserva de su nombre. **La República.** [Ver más ▶](#)

ANÁLISIS DEL SISTEMA DE PEAJES COLOMBIANO

Racionalidad y eficiencia en el cobro de peajes

Los peajes como los conocemos, aparecieron en el Siglo XVII en Inglaterra con el propósito de recoger dinero para cubrir el costo del mantenimiento de las vías. Más adelante se expandió y hoy sigue cumpliendo con el mismo propósito: asegurar **el nivel de servicio** de la vía. Un peaje significa un derecho que se paga para transitar por una vía y sirven para construcción, rehabilitación y conservación de vías y como ingreso para el concesionario en el caso de las obras concesionadas.

Racionalidad en el valor de los peajes.

En el año 2013 por concepto de peajes en Colombia se recaudó en la red nacional de 16.525 km un total de \$2.2 Billones. Un parte corresponde a los peajes a cargo de INVIAS, ubicados en el 85% de la red nacional y 89 peajes en el resto de kilómetros que están a cargo de los concesionarios.

Las actuales [Tarifas de Peajes](#) en Colombia consideradas como unas de las más altas de Latinoamérica, donde para vehículos de carga se pagan promedios de 10 a 15 pesos por kilómetro, mientras que rutas como Medellín- B/tura se paga \$637/km.

Al analizar las tarifas de rutas específicas en Colombia, México, España y Francia en dólares, sin tener en cuenta la calidad del servicio prestado en la vía, se observa que las rutas colombianas están entre las más costosas.

Comparativo de Valor de Peajes por Kilometro

Pais	Trayecto	Km	USD / Km
Colombia	Medellín- B/tura	481	0.33
Colombia	Bogota- B/tura	437	0.31
Colombia	Cali - C/gena	1,062	0.24
Colombia	Cali- B/tura	127	0.24
Colombia	Cali - B/quilla	1,166	0.23
Francia	Paris - Lyon	465	0.22
Francia	Paris - Marseille	776	0.22
Mexico	Córdoba - Veracruz	109	0.22
Colombia	Bogota- S/marta	959	0.21
España	Gelida - Fraga	157	0.20
Colombia	Cali / S/marta	1,208	0.20
Colombia	Bogota- B/quilla	969	0.20
Colombia	Bogota- C/gena	1,026	0.18
Colombia	Medellín - C/gena	657	0.14
Colombia	Medellín - S/marta	851	0.14
Colombia	Medellín- B/quilla	666	0.14
España	Figueres N. - L'Escala	44	0.14
Mexico	México - Cuernavaca	86	0.13
España	Sant Celoni - La Jonquera	246	0.12
España	Tarragona - Amposta	172	0.11
Mexico	Cuernavaca - Acapulco	289	0.11

Fuente: INVIAS, Autoroutes, Capufe, Autopistas.com

De igual manera, Colombia es uno de los países de la región donde más se paga por kilómetro recorrido. En Chile, en promedio hay un peaje cada 120 kilómetros, en Brasil cada 106 kilómetros, mientras que en un análisis en la ruta Bogotá- C/gena se evidencia que hay una estación de peaje cada 77 kilómetros, en Bogotá- B/quilla cada 69 kilómetros, en Bogotá- B/tura cada 49 kilómetros y finalmente en la ruta Bogotá- S/marta cada 60 kilómetros. La ley en Colombia permite tener peajes cada 40 kilómetros, no obstante a nivel internacional el promedio es más alto y en algunos países en las vías que pertenecen al estado, no hay peajes.

Los usuarios de las vías esperan que ese pago se vea reflejado en condiciones adecuadas de las vías y niveles de servicio de calidad, por lo cual se precisa que el valor de estos se determine de acuerdo a las condiciones geográficas, la topografía o la calidad de las vías, con parámetros claros para fijar la ubicación de las casetas y tarifas de las mismas, puesto que su cobro solo se justifica en unas vías con un nivel de servicio eficiente.

Sistema de Pago y nivel de servicio.

En Colombia, en la mayor parte de las estaciones de peajes el proceso de pago es manual y en promedio por cada peaje, un vehículo de carga pesada realiza la operación en rangos de 7 a 15 minutos o más, lo cual conlleva a efectos económicos en la competitividad del país.

Dado el número de peajes, la sumatoria de tiempo muerto de atención en los peajes disminuye el número de recorridos que puede hacer un vehículo y tiene un costo económico, por ejemplo en rutas como Bogotá- C/gena o Bogotá- B/quilla en un viaje se puede perder alrededor de 3,4 horas.

Además del tiempo muerto, este número de peajes tiene un costo económico, en primer lugar por el aumento del consumo de combustible, puesto que esta clase de vehículos deben disminuir su velocidad y mantener el motor encendido durante el tiempo de espera en las casetas, y a pesar de que no hay movimiento si hay consumo de combustible.

De igual manera el manejo administrativo de este dinero en efectivo, implica un costo muy alto para empresas que tienen grandes volúmenes de carga y un riesgo para la seguridad de los conductores, el valor manejado por viaje en estas 4 rutas oscila entre \$300.000 y \$500.000, si se tiene en cuenta el volumen movilizado en la ruta Bogotá- B/tura, se maneja en el mes más de \$3.000 millones.

El costo país del cobro de peajes manual, alcanza \$ 226.000 millones en el año (Por efecto del costo de oportunidad de fletes 202.000 \$ millones y consumo de combustibles \$ 24.800 millones) en las 12 principales rutas que movilizan 22 millones de toneladas al año origen destino, que comunican a los tres principales polos industriales del país con los 4 puertos principales.

En estas rutas hay en promedio 13 peajes y los tiempos muertos por estos peajes son en promedio de 3.4 horas, que hace que se pierdan en promedio 11 viajes mensuales. Por ejemplo en las cuatro rutas que movilizan más carga en el país se evidencian sobrecostos de entre 25 y 35 mil millones de pesos en el año.

ANALISIS DE PEAJES EN COLOMBIA

Ruta	Bogota- C/gena	Bogota- B/quilla	Bogota- B/tura	Medellín - C/gena
Numero de Peajes	15	15	9	10
Distancia ruta (Km)	1,026	969	437	657
Tiempo de Operación Real				
Tiempo promedio de transito	30	26	17	12
Tiempo Promedio de Entrada al Destino	2	2	2	2
Tiempo Promedio Cargue + Descargue	12	12	12	17
Tiempo Muerto peajes por Viaje (Horas)	3.8	3.8	2.3	2.5
Tiempo de Operación Real	48	44	33	34

Kilómetros Promedio Por Peaje	68	65	49	66
Costo de Peajes Por Km	344	382	608	272
Viajes Perdidos en el mes	9	11	13	12
Toneladas Origen <-> Destino movilizadas en el año (Ton/año)	3,328,819	2,141,507	3,161,916	3,733,720
Total Valor del Flete de viajes no relizado en el año en la ruta	30,064,237,684	21,679,505,445	25,372,895,801	23,975,925,110
Numero de vehiculos movilizados de comercio exterior en el año	97,906	62,986	92,998	109,815
Sobrecosto anual por consumo adicional de combustible en ruta	5,180,765,756	3,332,907,596	2,952,605,017	3,873,952,237
TOTAL SOBRECOSTO	35,245,003,441	25,012,413,041	28,325,500,818	27,849,877,348

Fuente: Gerencia Logística, Transporte e Infraestructura - ANDI - 2014

En este sentido la ANDI ha venido impulsando ante el gobierno a través del comité 20/20 una serie de medidas en cuanto al pago de peajes y el sistema de básculas, que permitan mejorar la fluidez del tráfico vehicular y contribuir a reducir los tiempos de tránsito.

El uso de cobro electrónico de peajes (ETC) de acuerdo al Decreto 2846 de 2013 en un corredor origen - destino ayudaría a mejora el nivel de servicio en las vías, lo cual disminuye los tiempos muertos y costos de combustible durante el recorrido puesto que la tecnología de comunicación remota permite transitar a una velocidad normal sin reducir la velocidad a cero, puesto que realiza la transferencia de manera automática y sin que el vehículo tenga que detenerse por completo, asegurando una velocidad constante del flujo y la reducción de colas y congestión vehicular. De igual manera, disminuyen los tiempos de espera y costos administrativos mientras se provee de efectivo a los conductores puesto que el cobro se hace completamente automático a velocidad normal de operación.

Para implementar el cobro electrónico en los peajes que administra, es necesario que a nivel de corredor vial tanto público como concesionados haya interoperabilidad comercial y se garantice homogeneidad en el sistema de recaudo a lo largo de todo el corredor. La Superintendencia de Puertos y Transporte debería además, trabajar en la construcción de índices de niveles de servicio, de manera que cada concesionario pueda ser evaluado objetiva y permanentemente y sus ingresos por operación de la concesión estén asociados al nivel de cumplimiento de dichos índices.

Noticias del sector



Logística



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

Propuestas para la competitividad del comercio exterior. Sep. 30

Ya es hora de que el país pase de la teoría a la práctica, que tomemos los resultados de innumerables estudios que sobre logística y competitividad se han desarrollado y prioricemos las principales necesidades del sector logístico, de la mano del Gobierno Nacional, la academia y los empresarios. Uno de los puntos sobre los que se solicitará un compromiso férreo por parte del Gobierno es el que tiene que ver con la división, en dos entidades, de la administración de impuestos y de la administración de aduanas. Otro de los importantes compromisos que se solicitará al Gobierno Nacional es sentar las bases de una Agencia Nacional de Logística y un Régimen Sancionatorio Aduanero. **Portafolio.** [Ver más ▶](#)

Transporte



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

Supertransporte lanzará arbitraje para las vías de cuarta generación. Oct 03

Después de estar detrás de la vigilancia y regulación de la Superintendencia de Puertos y Transporte, Juan Miguel Durán se despide del cargo no sin antes dejar la entidad con una reestructuración en el camino, la potestad de intervención de instituciones de tránsito ineficientes y un sistema de arbitraje que iniciará operaciones al finalizar este año. Logramos obtener una herramienta muy importante. Hace unas semanas lo tiene la entidad y es la posibilidad de intervenir a un organismo de tránsito, si no está cumpliendo con sus funciones. Se podrá sacar a los secretarios de tránsito y poner a otro de forma temporal. Lo que es muy eficiente frente a una irregularidad. **La República.** [Ver más ▶](#)

Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

Colombia le apuesta a la infraestructura de su zona occidental. Sep 29

La región debe asumir papeles protagónicos en la economía nacional. "Los departamentos del Pacífico colombiano están llamados a ser los principales protagonistas en la integración profunda que adelanta Colombia, en la Región Pacífico", afirmó recientemente Esteban Piedrahita, presidente de la Cámara de Comercio de Cali. Comentó que las economías ubicadas en la Cuenca del Pacífico son las que más están creciendo en el mundo. "Así como el Siglo XX fue el siglo del Atlántico, el Siglo XXI será del Pacífico". Es importante de igual forma conectar Buenaventura con la Orinoquía como una oportunidad de desarrollo para esta región. **El Tiempo.** [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 publica

Información de Interés



Nacionales

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

Internacionales

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

Memorias 20° Encuentro de Gerentes de Logística



VER ESTADO DE VIAS ACTUAL - 03 de Octubre de 2014

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay una (1) vía nacional con cierres totales, cuatro (4) por cierres programados en vías nacionales; siete (7) vías departamentales y municipales con cierres totales, y 38 vías con pasos restringidos.

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

Según información del Instituto Nacional de vías (INVIAS), con la [Resolución 5819 del 24 de Septiembre de 2014](#) por el cual "Por la cual se toman algunas medidas sobre el tránsito vehicular en la vía Calarcá - Ibagué ruta 4003, del PR 56+0077 al PR 56+0177 y del PR57+0796 al PR 57+0853 en el Departamento de Tolima" y en el cuál el artículo 1 tiene como objeto: **Autorizar el cierre total de la vía Calarcá - Ibagué ruta4003**, así:

- Sábado 18 de Octubre de 2014 desde las 4:00pm hasta las 12:00pm del mismo día.
- Domingo 19 de Octubre de 2014 desde las 00:00 horas hasta las 08:00am del mismo día.

Para más información acerca del cierre de esta vía, consultar el hipervínculo de la resolución.