

ANDI Indicadores			
Indicador	Variación		12_P
	Periodo	Anual	
PIB <small>(II Trimestre de 2014)</small>	4.3%	5.4%	
IPC <small>Octubre de 2014</small>	0.16%	3.25%	
IPP <small>Octubre de 2014</small>	0.52%	4.63%	
ICTC <small>(III Trimestre de 2014)</small>	0.13%	1.46%	
	Periodo	Promedio	
Desempleo <small>Abril de 2014</small>	8.9%	9.6%	
DTE (E.A.) <small>noviembre 07 de 2014</small>	4.3%	4.01%	
Dólar TRM <small>noviembre 07 de 2014</small>	\$ 2,086.9	\$ 1,955.44	
	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 UPME			

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

Contenido

Esta Semana

[Sondeo de Tendencias y Evolución de Fletes](#)
[II Trimestre - 2014](#)

Noticias del Sector

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

Información de Interés

[Enlaces de Interés](#)
[Estado de las vías](#)

Esta semana...



Banco de la República proyecta que el crecimiento en 2015 será de 4,3%. Nov 07

El gerente del Banco de la República, José Darío Uribe, indicó, en la presentación del informe de inflación, que la economía colombiana crecerá 4,3% como punto más probable en 2015. Así mismo, manifestó que proyectan que la inflación el próximo año termine incluso por debajo de 3%, pero muy cerca de esta cifra que es la meta, y clave para tener en cuenta para el salario mínimo. Lo más probable es que la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) cierre por encima de 3,25%, cifra a la cual llegó la inflación en lo corrido del año hasta octubre. **Portafolio.** [Ver más >](#)

Primera negociación del salario mínimo se dará el 3 de diciembre. Nov 07

Se seguirá la mecánica habitual. El Gobierno será el primer exponente. Tras concluir la reunión citada hoy, para iniciar la mesa de concertación de las políticas laborales y salariales, en la que se define el salario mínimo, los empleadores y las centrales obreras, con la mediación del Gobierno nacional, acordaron que el próximo 3 de diciembre será la primera reunión sustanciosa, para dar avances al proceso. En caso de que en estos encuentros no se logre ningún acuerdo, el cronograma será extendido, pero la negociación deberá concluir antes de terminar el año. El encuentro de hoy fue presidido por el ministro de Trabajo, Luis Eduardo Garzón. **El Tiempo.** [Ver más >](#)

El cambio de chip hacia los clientes. Nov 07

En la actualidad las compañías se enfrentan a dos retos: ubicar al cliente en el centro del negocio y ajustarse a las transformaciones del mundo digital. Los expertos aseguran que hay mucho camino por recorrer. Hay que empezar en el cliente, qué necesita, cómo lo quiere y cómo se le puede ofrecer de la mejor manera. De acuerdo con el experto todos los negocios que representan una intermediación son susceptibles de ser desplazados y para evitarlo la clave es pensar en el cliente. En cuanto a la relación de las empresas con el universo digital, las empresas están quedadas y en general, falta un análisis completo de cómo abordar esa transformación y qué acciones tomar. **Dinero.** [Ver más >](#)

SONDEO DE TENDENCIAS Y EVOLUCIÓN DE FLETES.

Resultados Segundo Trimestre 2014

Con base a un sondeo entre empresas generadoras de Carga afiliadas a la ANDI, se viene consolidando una muestra donde las empresas reportan los costos promedio de los fletes pagados por servicios públicos de transporte de carga por carretera, desde el primer semestre de 2010. La información se venía reportando de manera semestral y a partir del primer trimestre de 2013, la información se seguirá tomando de manera trimestral y se diferenciará el tipo de carga y la configuración del vehículo.

Las 72 empresas que suministraron información pertenecen a la mayoría de los sectores de la economía Agrícola, Agroindustrial, Alimentos, Automotriz, Bebidas, Construcción, Cosméticos, Farmacéutico, Hidrocarburos, Textiles, Metalmecánica, Pulpa y Papel, Siderúrgica y Tecnología, la cuales reportaron información de todas las rutas que utilizan, pero se toman 39 rutas (principales), en las cuales reportaron 3 o más empresas el dato del flete real pagado, de igual manera para efectos del informe la información reportada corresponde a tipo de carga general en vehículo CS – Articulado (Tractomula).

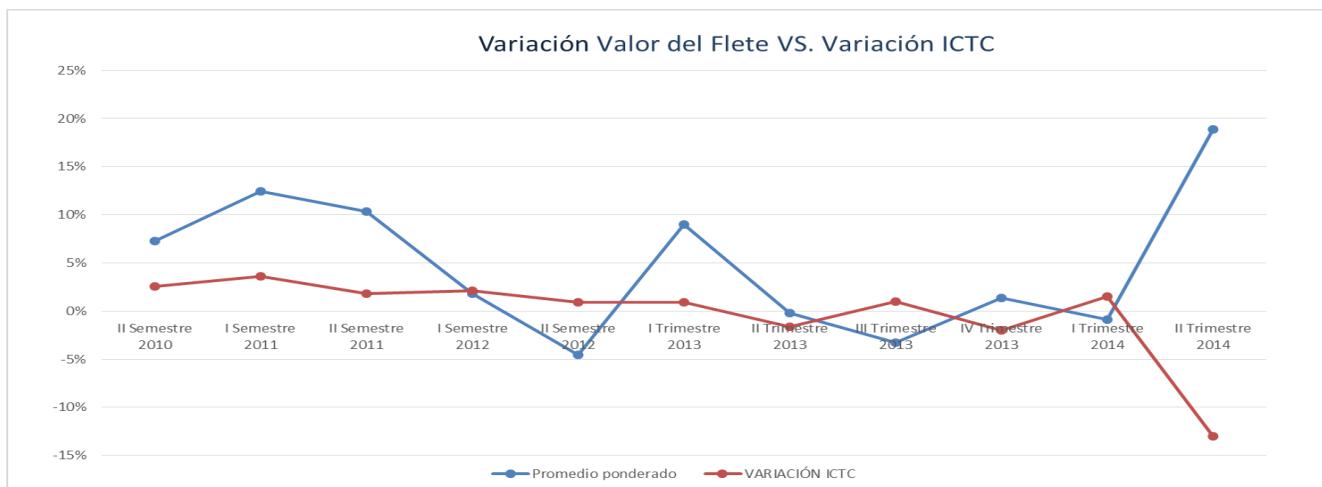
Se espera que en próximos informes se puede tener mayor información que permita presentar la información por subsectores, tipos de carga, configuraciones de vehículos y mayor número de rutas.

Variación de los Fletes

Desde el primer semestre del 2010 hasta el segundo trimestre de 2014, el costo promedio de los fletes de transporte de carga general por carretera aumento en un 4.75 %, y el ICTC (Índice de Costos de Transporte de Carga) presentó una variación negativa en el mismo periodo de -0.13%.

Se observa en la Gráfica 1, como la variación de los fletes estuvo por encima del ICTC hasta el I Semestre de 2011, luego durante el primer trimestre de 2013 y ahora nuevamente en el segundo trimestre del año en curso, donde la variación del valor del flete alcanzó su punto máximo con un 18.90%. Desde el 2013 se observa como los fletes se ajustan cada trimestre de acuerdo al cambio del ICTC, mostrando correspondencia en la magnitud del cambio.

Gráfica 1. Variación del valor del flete VS. La Variación del ICTC



De las 39 rutas representativas, solo una de ellas presentó una variación por encima de todo el promedio del estudio, esta ruta fue Buenaventura – Cali.

Gráfica 2. Valor Semestral/Trimestral de los Fletes Reales. (Miles de Pesos)

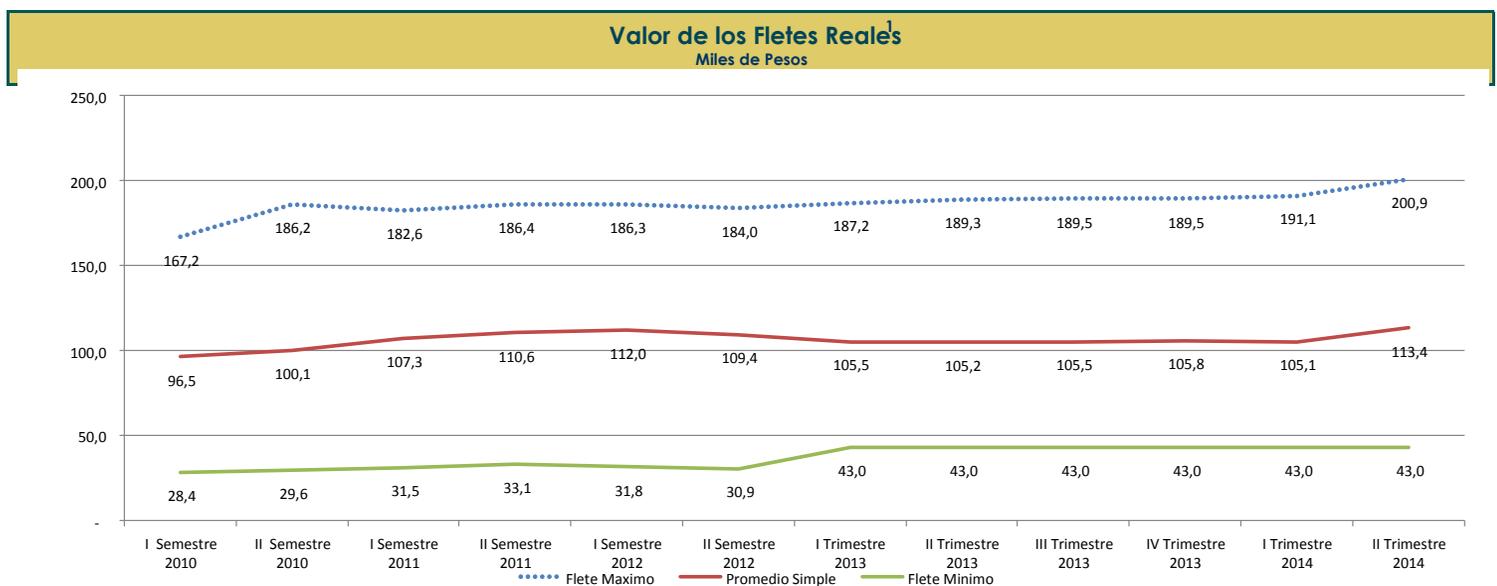
Valor Semestral/Trimestral de los Fletes Reales ¹											
Miles de Pesos											
Ruta Origen - Destino	II Semestre 2010	I Semestre 2011	II Semestre 2011	I Semestre 2012	II Semestre 2012	I Trimestre 2013	II Trimestre 2013	III Trimestre 2013	IV Semestre 2013	I Trimestre 2014	II Trimestre 2014
CALI - IBAGUE	0%	17%	0%	5%	-1%	-1%	0%	1%	0%	0%	16%
B/VENTURA - MEDELLIN	3%	23%	0%	0%	-3%	-3%	-3%	0%	6%	0%	16%
B/QUILLA - MEDELLIN	6%	6%	-3%	-1%	-1%	-5%	0%	1%	0%	0%	11%
CALI - DUITAMA	0%	22%	0%	-5%	0%	0%	0%	3%	0%	0%	13%
CARTAGENA - MEDELLIN	8%	2%	2%	3%	-1%	-9%	0%	2%	0%	0%	10%
CARTAGENA - BOGOTA	23%	7%	-4%	0%	-10%	-8%	-1%	0%	0%	0%	4%
CALI - PEREIRA	1%	4%	9%	0%	0%	27%	0%	4%	0%	0%	10%
CALI - B/MANGA	1%	4%	1%	-1%	-2%	-5%	-1%	2%	0%	0%	17%
B/VENTURA - BOGOTA	17%	7%	4%	-10%	-6%	-8%	-3%	5%	8%	-13%	5%
CARTAGENA - CALI	14%	2%	-1%	-8%	-2%	6%	-4%	1%	-1%	2%	11%
CALI - BOGOTA	4%	8%	18%	0%	-2%	-14%	-1%	0%	0%	1%	8%
CALI - IPIALES	13%	-18%	12%	-24%	0%	48%	1%	0%	0%	-14%	12%
CALI - PASTO	0%	17%	-1%	0%	0%	-15%	0%	4%	0%	0%	13%
BOGOTA - CALI	0%	7%	0%	2%	-4%	1%	0%	-2%	1%	3%	6%
B/QUILLA - CALI	1%	1%	0%	-1%	-2%	0%	0%	-1%	2%	-3%	9%
B/QUILLA - BOGOTA	2%	4%	7%	1%	-3%	-11%	0%	1%	0%	0%	5%
CALI - MEDELLIN	5%	12%	0%	1%	-1%	-4%	0%	1%	0%	1%	10%
B/VENTURA - CALI	4%	6%	5%	-4%	-3%	94%	1%	-18%	2%	-4%	2%
MEDELLIN - CUCUTA	0%	52%	-10%	12%	-7%	-3%	1%	-4%	-6%	0%	6%
CALI - B/QUILLA	0%	4%	-1%	1%	-1%	-1%	0%	0%	0%	0%	8%
MEDELLIN - B/VENTURA	0%	1%	0%	-3%	36%	-20%	-2%	8%	0%	0%	8%
MEDELLIN - CARTAGENA	0%	7%	8%	5%	-6%	-4%	0%	2%	-1%	1%	8%
BOGOTA - MEDELLIN	0%	3%	13%	4%	-6%	-19%	-2%	-1%	0%	2%	12%
CALI - CARTAGENA	0%	3%	1%	-1%	-1%	0%	0%	0%	0%	0%	10%
BOGOTA - IPIALES	0%	-5%	10%	0%	-2%	7%	0%	0%	0%	1%	15%
BOGOTA - B/QUILLA	0%	3%	7%	2%	-3%	-5%	3%	-1%	0%	-2%	13%
MEDELLIN - BOGOTA	0%	4%	10%	3%	-1%	-11%	0%	0%	0%	1%	11%
BOGOTA - B/VENTURA	73%	3%	0%	1%	-9%	0%	0%	-1%	2%	-2%	-1%
BOGOTA - CUCUTA	6%	-1%	13%	0%	-3%	-14%	0%	-1%	0%	0%	1%
MEDELLIN - CALI	0%	4%	0%	6%	0%	-1%	0%	0%	0%	0%	15%
CALI - B/VENTURA	1%	0%	-1%	-2%	-1%	2%	0%	2%	0%	1%	13%
CALI - B/MANGA	1%	4%	1%	-1%	-2%	-5%	-1%	2%	0%	0%	17%
CALI - CUCUTA	11%	-2%	2%	0%	-1%	2%	1%	0%	0%	1%	5%
BOGOTA - CARTAGENA	-1%	2%	13%	3%	1%	-11%	0%	1%	-1%	-2%	3%
B/VENTURA - YUMBO	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
BUGA - MEDELLIN	9%	4%	1%	6%	0%	-9%	0%	0%	0%	0%	18%
BUGA - PEREIRA	2%	5%	2%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	18%
IPIALES - CALI	0%	0%	0%	0%	-3%	45%	0%	0%	0%	0%	0%
Promedio Ponderado	7%	12%	10%	2%	-5%	9%	0%	-3%	1%	-1%	19%

Fuente: Andi

¹Valor del Promedio Ponderado por volumen de Carga.

Al analizar las 39 rutas de las cuales se tiene información representativa, se encuentra que los fletes actualmente oscilan entre \$ 43.000 y \$200.900 con un promedio simple de \$113.400, como lo muestra la Gráfica 3.

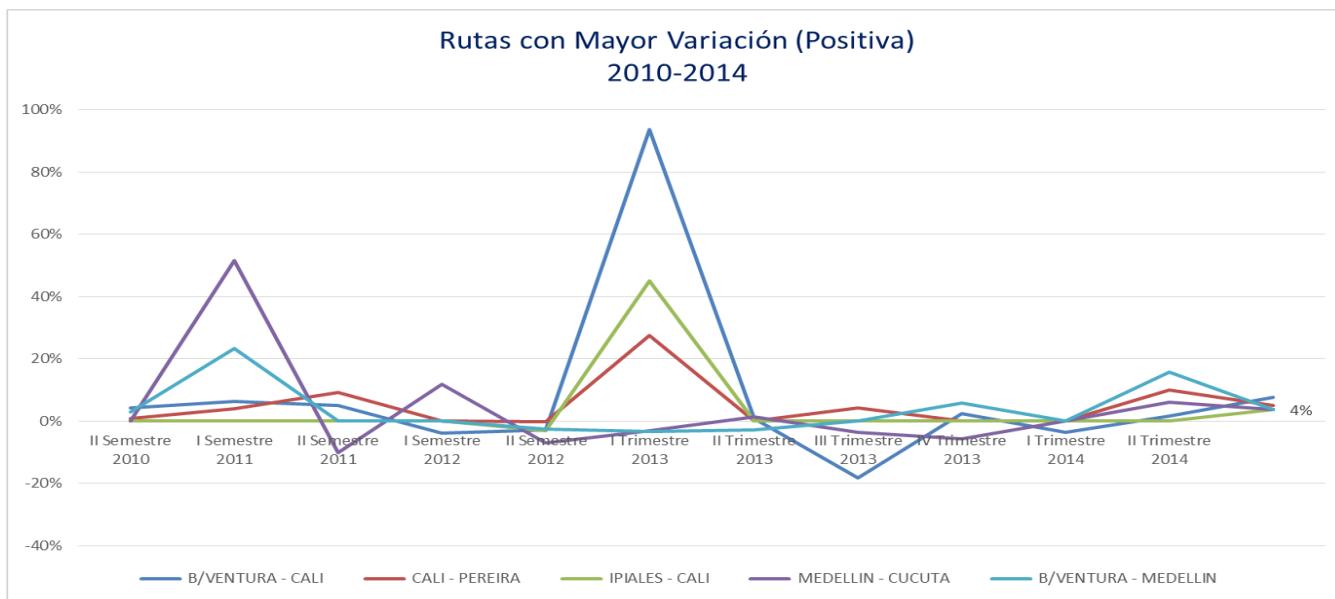
Gráfica 3. Valor de los fletes reales (Miles de Pesos).



Fuente: Andi

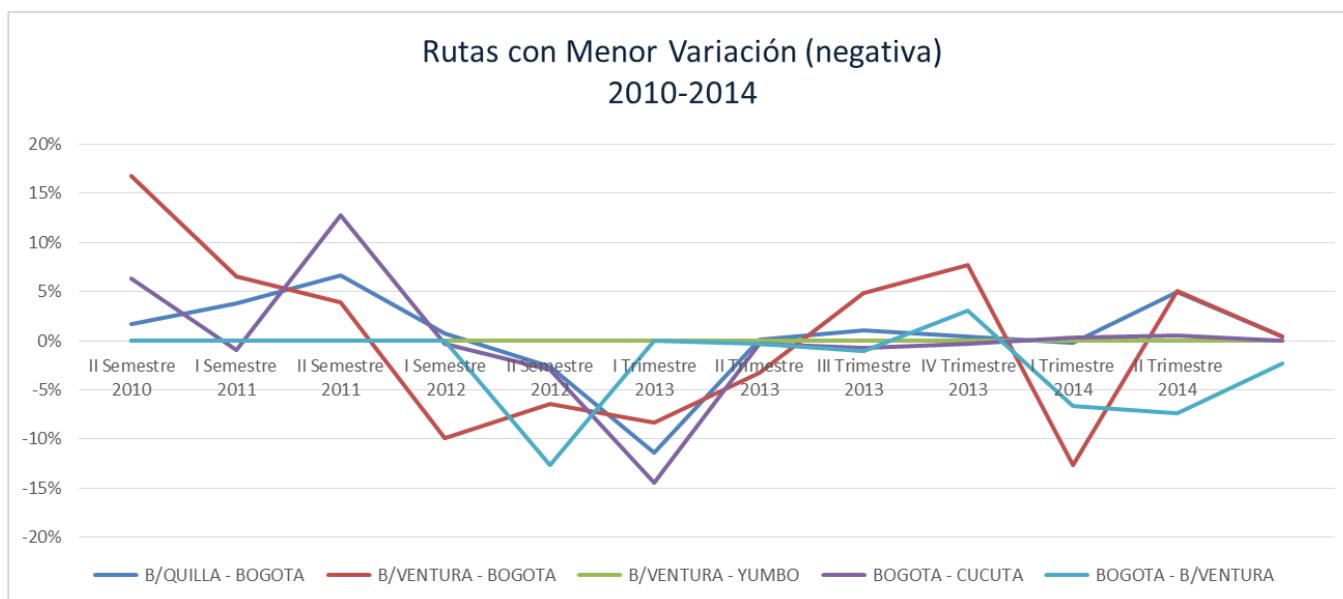
La Gráfica 4 muestra las rutas con mayor variación durante el periodo de 2010 a 2014. La ruta que presentó más variaciones fue Buenaventura – Cali, aunque cabe resaltar que en el último año ha tenido un comportamiento relativamente estable. Se puede observar de igual forma, que las tres rutas involucran el Valle del Cauca, esta variación se debe al crecimiento de las importaciones por el Puerto de Buenaventura.

Gráfica 4. Rutas con mayor variación.



Por su parte la Gráfica 5 muestra las rutas que presentaron menor variación o variación negativa. La ruta que ha presentado más variaciones negativas es Buenaventura – Bogotá, esto implica que el valor del flete ha disminuido más veces, lo que es importante porque es una de las principales rutas, que en teoría debería presentar precios altos debido al aumento del tráfico de carga, desde el puerto a la capital.

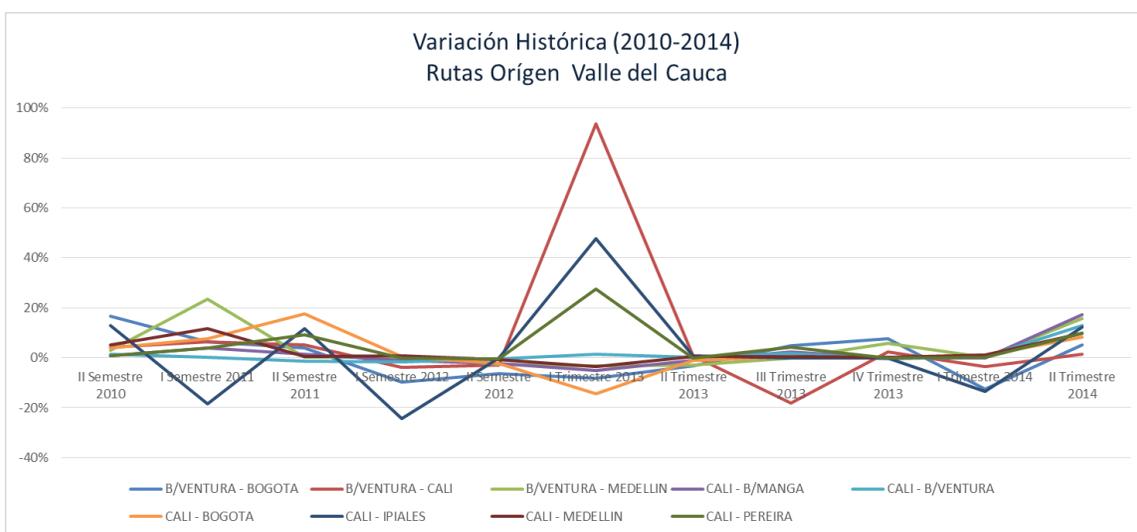
Gráfica 5. Rutas con menor variación.



Comportamiento Regional

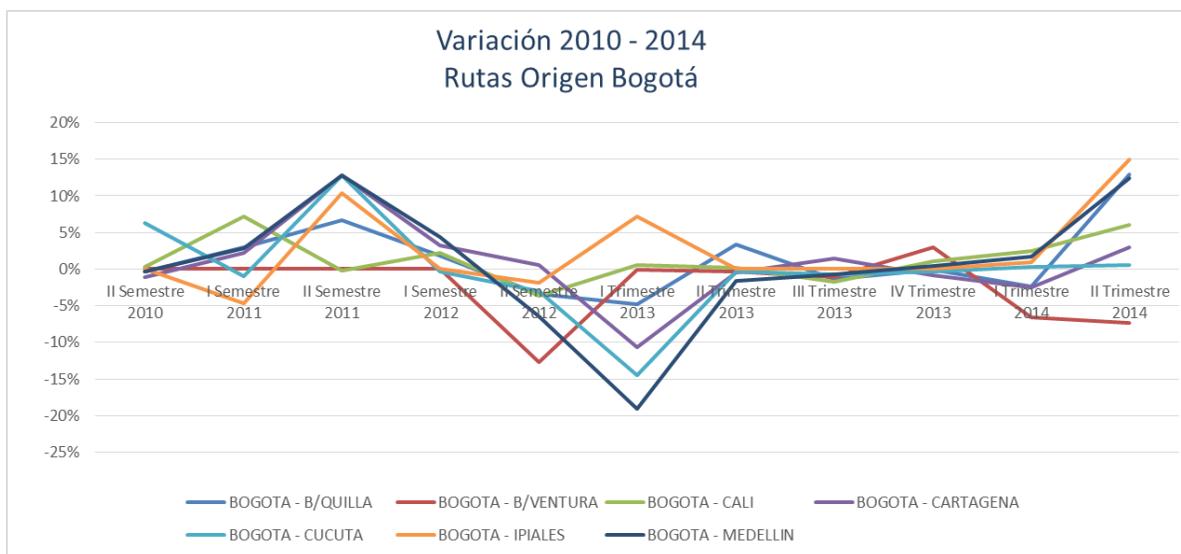
En la Gráfica 6 se puede observar que las rutas con origen en el valle han tenido un crecimiento en el valor del flete, debido principalmente a que el Valle del Cauca es el departamento que moviliza mayor carga al interior, con 68.5 millones de toneladas que representan el 31% de la carga nacional, en donde de este departamento se generan 39.8 millones de toneladas y atrae 28.6 millones. Este fenómeno se explica principalmente porque el departamento cuenta con la tercera ciudad del país y el principal puerto marítimo de carga no tradicional de comercio exterior. Sin embargo existe un desbalance en la demanda de vehículos de carga. De igual forma se debe al crecimiento de las importaciones en el puerto del 24.1%.

Gráfica 6. Variación rutas origen Valle del Cauca.



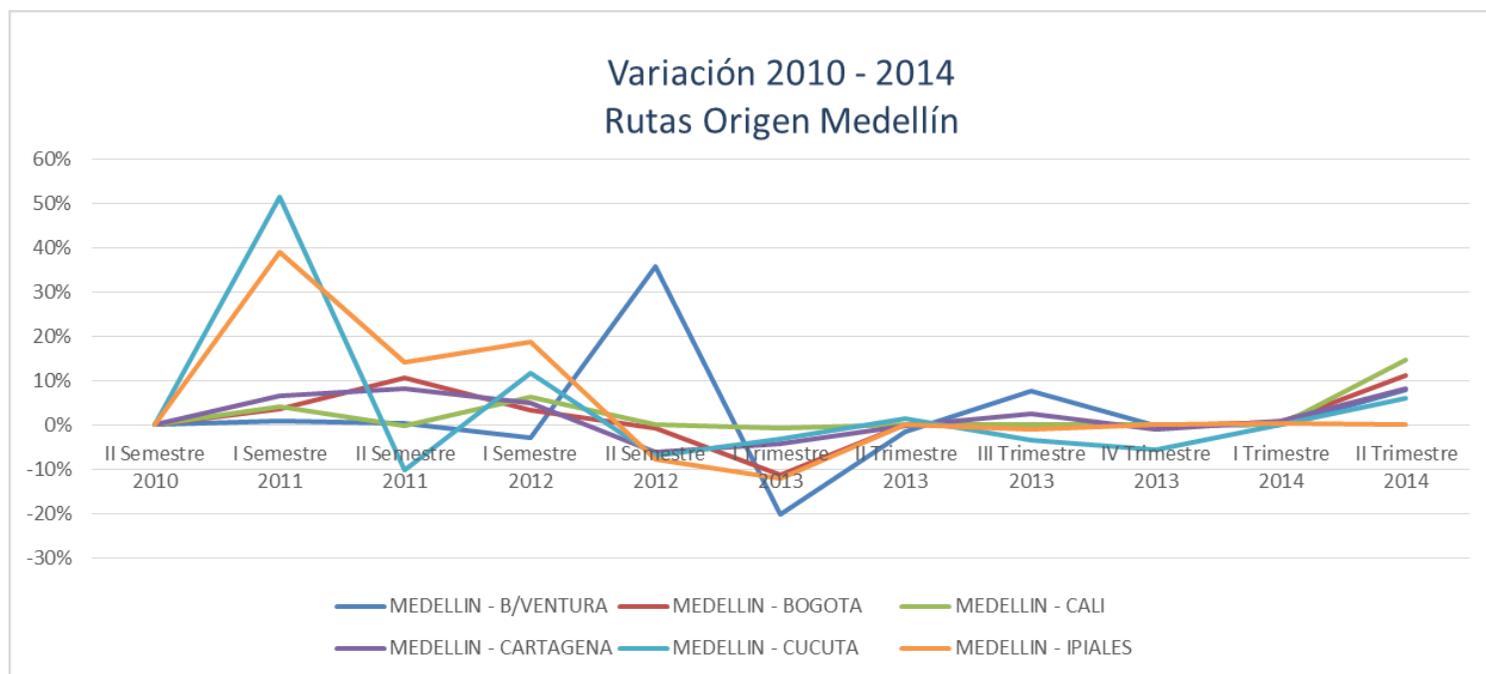
Por otro lado la Gráfica 7 muestra el panorama desde el lado contrario. Se puede observar que las rutas de origen Bogotá han tenido un comportamiento tendiente a la baja, aunque en el último trimestre se presentó un cambio de tendencia. Las rutas que han presentado las mayores variaciones negativas son Bogotá – Medellín, Bogotá – Cúcuta, Bogotá – Cartagena. Esto debido a que Bogotá moviliza 47.4 millones de toneladas, de las cuales se generan 23.2 millones de toneladas y atrae 24.1 millones de toneladas. Debido al desbalance es normal que estas rutas tengan un menor valor porque la demanda de vehículos es menor cuando la carga va del centro del país a los puertos.

Gráfica 7. Variación rutas origen Bogotá.



De igual forma la Gráfica 8 muestra las rutas con origen Medellín. La ruta que más fluctuaciones ha presentado es Medellín – Buenaventura. El departamento de Antioquia por su parte moviliza 41 millones de toneladas, de las cuales genera 18.4 millones y atrae 22.6 millones de toneladas. En los últimos años la variación ha estado se ha estabilizado debido a que el flujo de carga de Medellín hacia otras ciudades del país ha sido sostenible. Cabe anotar que en el segundo trimestre de 2014 esta variación ha sido casi del 20% lo que indica que el valor del flete se ha incrementado.

Gráfica 8. Variación rutas origen Medellín.



Información de Interés



Nacionales
Internacionales

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

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

Memorias 20° Encuentro de Gerentes de Logística



[VER ESTADO DE VIAS ACTUAL](#)

[07 de Noviembre de 2014](#)

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay dos (2) vías nacionales con cierres totales, cinco (5) por cierres programados en vías nacionales; seis (6) vías departamentales y municipales con cierres totales, y 52 vías con pasos restringidos.

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

Noticias del sector



Logística



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

Ferrocarril del Pacífico colombiano aumentará la carga en 300% en 2015. Nov 03

Desean convertirlo en la mejor opción de transporte desde y hacia el puerto de Buenaventura. A todo vapor avanza la operación del Ferrocarril del Pacífico (FDP), que une el Valle del Cauca con Caldas en Colombia. En agosto pasado se impuso un récord de 23.600 toneladas, por ahora el más alto, según su gerente, María del Pilar Rodríguez, quien aseguró que lo mejor está por venir. "Hemos venido aumentando la carga mes a mes y seguiremos con esa tendencia. Esto se ha movilizó entre el puerto de Buenaventura y la estación de Yumbo", afirmó la ejecutiva. En los próximos meses, el tren estará operando hasta La Tebaida, pasando por Cali, Palmira, Buga y Zarzal. **Mundo Marítimo.** [Ver más ▶](#)

Transporte



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

Enrique José Nates fue nombrado viceministro de Transporte. Nov 06

De acuerdo con el Decreto 2220 del 31 de octubre de 2014 y el Acta de posesión N° 0095, la ministra de Transporte, Natalia Abello Vives, posesionó al abogado Enrique José Nates Guerra como nuevo viceministro de Transporte. Al nuevo Viceministro deberá trabajar en las políticas de tránsito y transporte en el ámbito nacional y en el cumplimiento de las normas frente a los temas marítimo, carretero, fluvial y férreo. Durante la posesión la jefe de esta cartera le dio la bienvenida a Nates y destacó su labor para este Ministerio. "Estamos en un momento clave para la infraestructura y el transporte inteligente, piezas fundamentales para el desarrollo económico del país". **La República.** [Ver más ▶](#)

Infraestructura



"La Infraestructura integra las capacidades productivas de un país"

Infraestructura mitigará impacto del debilitamiento del peso. Nov 05

Axel Christensen, Director de BlackRock en Latinoamérica, habló con Dinero de cómo podría verse afectado el país con el inminente incremento de tasas de la Reserva Federal en Estados Unidos y de cómo las inversiones en infraestructura contribuirán a asimilar dicha situación. Colombia presenta una solidez económica en inflacionaria que resulta atractiva para los extranjeros, además de que cuenta con un plan de inversiones en infraestructura que no tienen los demás países de la región, por lo cual es un atractivo extra ante inversionistas extranjeros. El país está en un punto intermedio, es probable que el peso se debilite fuertemente frente al dólar cuando inicie la subida de la Fed. **Dinero.** [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