

BOLETÍN SEMANAL

TEMAS

ICTC Septiembre 2018
 Gestión del Transporte de Carga por Carretera
 Modelos Colaborativos
 Impacto Económico de los Modelos Colaborativos
 Estructura de Costos

NOTICIAS DEL PAÍS NOTICIAS DEL SECTOR

Logística
 Transporte
 Infraestructura

INFORMACIÓN DE INTERÉS

Enlaces de Interés
 Estado vial



Gerencia de Logística, Transporte e Infraestructura

Indicadores

Indicador	Periodo	Año corrido / Promedio 12 P	Evolución
<u>PIB</u> <small>(II Trimestre de 2018)</small>	0,60%	0,53%	
<u>IPC</u> <small>Octubre de 2018</small>	0,12%	0,29%	
<u>IPP</u> <small>Septiembre de 2018</small>	2,40%	0,59%	
<u>ICTC</u> <small>Septiembre de 2018</small>	0,64%	0,38%	
<u>ICTIP</u> <small>(II Trimestre de 2018)</small>	0,84%	1,2%	
<u>Desempleo</u> <small>Septiembre de 2018</small>	9,50%	9,52%	
<u>DTF (E.A.)</u> <small>Septiembre de 2018</small>	4,53%	4,93%	
<u>Dólar TRM</u> <small>Octubre de 2018</small>	\$ 3.080	\$ 2.923	
	Mes Actual*	Año Móvil*	
<u>ACPM</u> <small>Septiembre de 2018</small>	\$ 8.714	\$ 8.270	
<u>Gasolina Corriente</u> <small>Septiembre de 2018</small>	\$ 9.339	\$ 8.972	
Fuentes:	Banrep	DANE	UPME

*Precio Galón (Real y de Referencia para Bogotá)



III FORO DE
**ENERGÍAS RENOVABLES
 NO CONVENCIONALES**

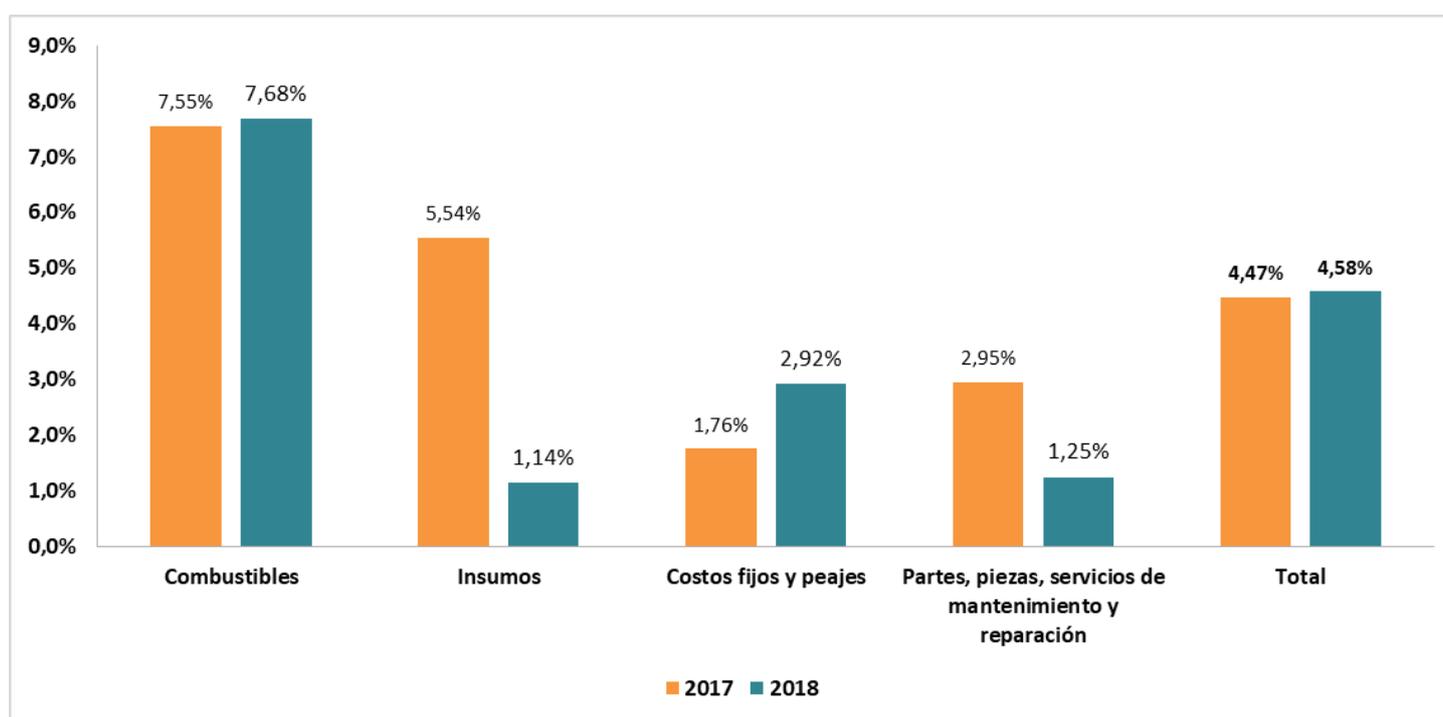


8 y 9
 de noviembre
2018
 Country Club, Barranquilla

ICTC SEPTIEMBRE 2018

Durante el mes de septiembre 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 (septiembre 2018/(septiembre 2017) del ICTC fue de **4,58%** principalmente debido al comportamiento que tuvo el grupo de costos de Combustibles, el cual presentó una variación del 7,68% anual, aportando a su vez 3,10 puntos porcentuales al total del índice.

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



Fuente: DANE – ICTC Septiembre 2018

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 2,92% anual con un aporte de 1,30 puntos porcentuales. En tercera instancia, el grupo de Partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación, presentó una variación del 1,25% anual, con un aporte de 0,06 pps al ICTC.

Por último, el grupo de costos que presentó una menor variación anual fue el de Insumos, este se ubicó para el sexto mes del año en una variación anual de 1,14% contribuyendo con 0,11 puntos porcentuales al índice.

ÍNDICE TOTAL

Variación Mensual	Variación Año Corrido	Variación Anual
<ul style="list-style-type: none"> • 2017: 0,55 • 2018: 0,64 	<ul style="list-style-type: none"> • 2017: 3,81 • 2018: 3,68 	<ul style="list-style-type: none"> • 2017: 4,47 • 2018: 4,58

VARIACIÓN POR GRUPOS DE COSTO

	MENSUAL	AÑO CORRIDO	ANUAL		
COMBUSTIBLES	1,14	5,67	7,68		
INSUMOS	0,08	0,99	1,14		
COSTOS FIJOS Y PEAJES	0,35	2,73	2,92		
PARTES, PIEZAS Y SERVICIOS DE MANTENIMIENTO	0,03	1,09	1,25		

A lo largo del año los corredores viales que presentaron una variación anual por encima del índice fueron, Medellín-Bucaramanga, con 4,68%, Bogotá-Bucaramanga, con 4,66%, Bogotá-Villavicencio, con 4,73% y Medellín-Cali, con 4,99%. Por otro lado, cuatro corredores y la categoría "Otros", se ubicaron por debajo del resultado del índice en su variación anual, Bogotá-Barranquilla, con el 4,13%, Otros 4.47%, Bogotá-Cali y Bogotá-Yopal, con un 4,49% y 4,45%, respectivamente.

PRINCIPALES CORREDORES POR VARIACIÓN



GESTIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA

MODELOS COLABORATIVOS

Con el fin de dar frente a problemas en el sector de forma cooperativa y eficiente, los socios comerciales plantean sus objetivos bajo una misma línea, al igual que sus procesos y herramientas tecnológicas, y así crear oportunidades para alcanzar nuevas e innovadoras prácticas. Estas buenas prácticas requieren un correcto flujo de información que facilite la sincronización y optimización de la cadena de abastecimiento, permitiendo, entre otras cosas, conocer las tendencias de consumo y responder a ellas con mayor asertividad y velocidad a un costo eficiente, reduciendo errores en los procesos.



Para el caso de la gestión del transporte de carga por carretera, los modelos colaborativos buscan:

1. Garantizar la disponibilidad del producto para satisfacer a los consumidores.
2. Integración de las redes de distribución.
3. Sincronización de bases de datos.
4. Reducción de tiempos de cargue y descargue.
5. Optimización de la utilización de los activos.
6. Reducción de distancias por optimizaciones de rutas.

7. Incremento de la trazabilidad en las operaciones de transporte.
8. Reducción de errores de facturación y comunicaciones inapropiadas.
9. Mejoramiento del proceso de planeación, permitiendo optimizar recursos y mejorar cumplimientos.
10. Mejoramiento de los procesos de logística de reversa y/o reciclaje de productos.

Para lograr alcanzar estos objetivos es necesario desarrollar esquemas que consideren todos los componentes que intervienen en los acuerdos operativos y comerciales, que permitan obtener beneficios económicos para todos, partiendo de unas relaciones basadas en la confianza, productividad y competitividad, entre los actores interesados.

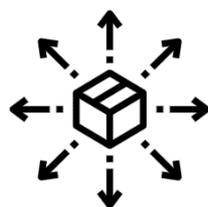
En este sentido, es indispensable compartir una visión de la cadena de valor, los generadores de carga deben poder permanecer en el mercado siendo competitivos, con la seguridad de que sus productos se encuentran en buen estado y bajo los parámetros que el consumidor final requiere; las empresas de transporte debe obtener un rendimiento económico producto del servicio que presta y la responsabilidad que asume; y los propietarios de los equipos, quienes ejecutan la operación del transporte, deben poder recibir rentabilidad una vez hayan cubierto los costos operativos.

Como se mencionó anteriormente, estas relaciones deben estar sustentadas en la confianza entre las partes que interactúan en la cadena de abastecimiento. Esto se logra implementando prácticas mediante las cuales ninguna parte saque ventaja sobre otra, al tiempo que cada una elimine las ineficiencias en sus procesos y optimice los recursos utilizados. Esto último debe estar ligado a una gestión interna eficiente, de esta forma se integra por parte de los generadores de carga, un

equipo multidisciplinario encargado de la logística, producción, compras, ventas y tecnologías. Desde las empresas de transporte debe existir un flujo de información entre el área operativa y comercial, que involucre directamente a los propietarios de los vehículos.

Por otro lado, se deben determinar condiciones esenciales que garanticen un modelo colaborativo perdurable en el tiempo, entre estas se encuentran:

- Sistemas de cuantificación en términos de tiempo, frecuencias y/o volúmenes.
- Sistemas de definición de tarifas de flete, basados en estructuras de costos, donde se reflejen los efectos de los criterios técnicos y de eficiencia operacional utilizados en el desarrollo de la operación y que le permitirán a esos propietarios de camiones optimizar su costo operacional.
- Relación de las condiciones que deberán cumplir los propietarios de camiones, la empresa de transporte y el generador de la carga, de tal manera que se garanticen las bases y las condiciones para la productividad deseada.
- La empresa de transporte y los propietarios de camiones deberán garantizar, en el caso de vehículos de terceros, el estricto cumplimiento a las condiciones contractuales de sus conductores.



El componente operacional debe describir cada elemento del proceso y los tiempos requeridos para los mismos. En este punto se debe trabajar bajo parámetros de administración de flota por parte de la empresa de transporte y buenas prácticas logísticas con respecto a los generadores de carga. Entre estos procesos, los cuales deben incluir indicadores de gestión detallados, se pueden nombrar: solicitud del servicio, coordinación de cargue/descargue, tiempos de espera, cargue y despacho, trazabilidad del tránsito, facturación, pago y/o recaudo del servicio, al igual que la confirmación del servicio cumplido.

Dentro del componente financiero, se encuentra la definición de los costos de referencia para las operaciones antes mencionadas, de esta forma es posible negociar los valores a pagar sobre esta base los valores a pagar entre propietarios de los equipos y las empresas de transporte, al igual que las tarifas de fletes entre las empresas de transporte y los generadores de carga. Este será el principio para compartir los beneficios económicos.

Otros componentes de los modelos colaborativos que deben ser considerados, son el operacional y el financiero.

MEJORES PRÁCTICAS LOGÍSTICAS APLICADAS A MODELOS COLABORATIVOS

1. Operación 7 x 24

Propietarios de camión	Conductor	Empresa de Transporte
Relacionarse con una empresa de transporte eficiente. Doble tripulación. Reducción de costos de operación por mejor distribución de costos fijos.	Doble tripulación. Incremento de oferta laboral. Posibilidad de incremento de ingreso variable. Mejor distribución de horas de trabajo.	Incremento de capacidad instalada para comercializar.

Generador de Carga	Destinatario	Entidades de control
Ampliación de ventanas de cargue. Se puede beneficiar de la mejor distribución de costos fijos del vehículo.	Ampliación de ventanas de descargue. Se puede beneficiar de la mejor distribución de costos fijos del vehículo.	Exigir y garantizar 7 x 24 en terminales portuarias y patios de contenedores.

2. Mejoramiento de la infraestructura para cargues y descargues

Propietarios de camión	Conductor	Empresa de Transporte
Reducción de costos de operación por mejor distribución de costos fijos.	Reducción de tiempos de espera. Posibilidad de incremento de ingreso variable. Mejor distribución de horas de trabajo.	Reducción de tiempos de espera de los vehículos. Incremento de capacidad instalada para comercializar.

Generador de Carga	Destinatario	Entidades de control
Disminución de tiempos de espera y cargue, reduciendo costos de operación para el vehículo. Posibilidad de reducción del flete.	Disminución de tiempos de espera y descargue, reduciendo costos de operación para el vehículo. Posibilidad de reducción del flete.	Comenzar a hacer control y seguimiento a estas Operaciones Logísticas con GPS. Garantizando cumplimiento de tiempos logísticos pactados

3. Solicitud del servicio y planeación del cargue y descargue

Propietarios de camión	Conductor	Empresa de Transporte
Reducción de costos de operación por mejor distribución de costos fijos.	Reducción de tiempos de espera. Posibilidad de incremento de ingreso variable. Mejor distribución de horas de trabajo.	Reducción de tiempos de espera de los vehículos. Garantizando cumplimiento de tiempos logísticos pactados.

Generador de Carga	Destinatario	Entidades de control
Disminución de tiempos de espera y cargue, reduciendo costos de operación para el vehículo. Posibilidad de reducción del flete.	Disminución de tiempos de espera y descargue, reduciendo costos de operación para el vehículo. Posibilidad de reducción del flete.	Comenzar a hacer control y seguimiento a estas Operaciones Logísticas con GPS. Garantizando cumplimiento de tiempos logísticos pactados

4. Definición, seguimiento y control de tiempos logísticos con GPS

Propietarios de camión	Conductor	Empresa de Transporte
Garantía de que se tendrán en cuenta en la estructuración de los costos de operación, tiempos logísticos reales.	Garantía de que se tendrán en cuenta en la estructuración de los costos de operación, tiempos logísticos reales.	Garantía de que se tendrán en cuenta en la estructuración de los costos de operación, tiempos logísticos reales.

Generador de Carga	Destinatario	Entidades de control
Garantía de que se tendrán en cuenta en la estructuración de los costos de operación, tiempos logísticos reales.	Garantía de que se tendrán en cuenta en la estructuración de los costos de operación, tiempos logísticos reales.	Comenzar a hacer control y seguimiento a estas Operaciones Logísticas con GPS. Garantizando cumplimiento de tiempos logísticos pactados

5. Cumplimiento de reglas concertadas

Propietarios de camión	Conductor	Empresa de Transporte
Da la transparencia que genera confianza, base primordial para desarrollar Modelos colaborativos.	Da la transparencia que genera confianza, base primordial para desarrollar Modelos colaborativos.	Da la transparencia que genera confianza, base primordial para desarrollar Modelos colaborativos.

Generador de Carga	Destinatario	Entidades de control
Da la transparencia que genera confianza, base primordial para desarrollar Modelos colaborativos.	Da la transparencia que genera confianza, base primordial para desarrollar Modelos colaborativos.	Da la transparencia que genera confianza, base primordial para desarrollar Modelos colaborativos.

6. Definición de tarifas por SICE TAC

Propietarios de camión	Conductor	Empresa de Transporte
Facilita una negociación equitativa, donde la aplicación de mejores prácticas logísticas, permiten mejores costos operacionales, valores a pagar y fletes competitivos.	Es una excelente base de cálculo de la parte variable de los ingresos del conductor.	Facilita una negociación equitativa, donde la aplicación de mejores prácticas logísticas, permiten mejores costos operacionales, valores a pagar y fletes competitivos.

Generador de Carga	Destinatario	Entidades de control
Si garantiza la aplicación de mejores prácticas logísticas, las podrá reflejar en la estructura de costos y lograr fletes más competitivos.	Si garantiza la aplicación de mejores prácticas logísticas, las podrá reflejar en la estructura de costos y lograr fletes más competitivos.	permitir el acceso al SICE TAC Manual, Interactivo y Simulador. Definiendo condiciones para su uso. Sirviendo de garante en Modelos colaborativos.

IMPACTOS ECONÓMICOS POR LA IMPLEMENTACIÓN DE BUENAS PRÁCTICAS

Según las proyecciones realizadas, al implementar modelos colaborativos y buenas prácticas logísticas, para el caso de la ruta Buenaventura – Bogotá y Cartagena - Medellín, se alcanza un ahorro del 33,1% y 32,3% sobre el total de los costos, respectivamente.

Ruta Buenaventura - Bogotá			
Componentes del Costo	Condición promedio	Condición bajo M.C	% Ahorro
Costos Variables	1846065	1556684	15,70%
Costos Fijos	1116732	508060	54,50%
Otros Costos	555678	290809	47,70%
Total Costos de Operación	3518475	2355553	33,10%
% Ahorro por gestión de administración de flota			24,90%
% Ahorro por implementación de B.P			75,10%

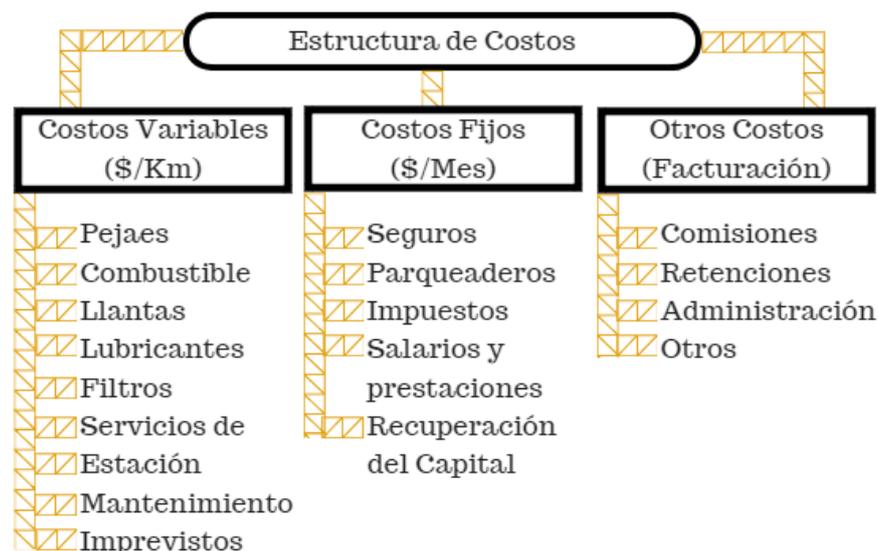
Estos ahorros se logran principalmente gracias al componente de ahorro atribuible a la implementación de buenas prácticas (Bun-Bog: 75,1%; Cart-Med: 74,7%), a la gestión de la administración de flota (Bun-Bog: 24,9%; Cart-Med: 25,3%).

Ruta Cartagena - Medellín			
Componentes del Costo	Condición promedio	Condición bajo M.C	% Ahorro
Costos Variables	2015519	1705643	15,40%
Costos Fijos	1188001	553317	53,40%
Otros Costos	600827	318163	47,00%
Total Costos de Operación	3804347	2577123	32,30%
% Ahorro por gestión de administración de flota			25,30%
% Ahorro por implementación de B.P			74,70%

ESTRUCTURA DE COSTOS

Actualmente las relaciones económicas en el sector están regidas por una política de libertad vigilada, mediante la cual se busca brindar transparencia en el sistema de negociación a todos los participantes, partiendo de la construcción de una estructura de costos de referencia que permita modelar las condiciones particulares pactadas entre la empresa de transporte y el propietario del camión, en la prestación de un servicio de transporte de carga por carretera, permitiendo además que en esa modelación se puedan plasmar criterios técnicos y de eficiencia operacional aportados por el generador de la carga y el receptor de la misma, contribuyendo de manera significativa a una reducción de costos como producto de unos tiempos eficientes de cargue y descargue, y un número de horas de operación por mes que redunden en un mejor aprovechamiento del camión a lo largo de los periodos tenidos en cuenta en dicha negociación.

Lo anterior requiere que los contratos que de este método de costeo se desprenden sean precisos, se honren y que se prevean las obligaciones y responsabilidades de las partes, para los casos en que se presenten imprevistos en la operación del transporte, incumplimientos en los tiempos de entrega, y en las actividades directas asociadas al transporte y entrega de la carga.



Según esto, antes de emprender una relación económica entre la empresa prestataria del servicio de transporte y el generador de la carga, es importante que todas las partes, incluyendo las

autoridades, tengan plena comprensión de los costos del transporte, la incidencia que éstos tienen en la tarifa final y los beneficios económicos que se pueden obtener con la aplicación de buenas prácticas logísticas.

A continuación se presentaran algunas características del Sistema de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga – SICE TAC – estructura de costos diseñada por el Ministerio de Transporte, y referencia actual para el sector.

Este es un modelo dinámico, cuenta con varios parámetros actualizables a lo largo del tiempo a partir de diversas fuentes, como son: los insumos (ICTC – DANE), combustible (Ministerio de Minas y Energía), salarios (Ministerio de Trabajo y Protección Social), peajes (Ministerio de Transporte).

El modelo permite diferenciar las variables de manera que se hagan simulaciones que consientan hacer el análisis costo-beneficio ente las partes. Se podrán evaluar varios escenarios en busca de la productividad y competitividad deseada, con el ánimo de definir los parámetros más eficientes. A su vez el modelo cuenta con la flexibilidad para ajustar los parámetros que inciden en el número de recorridos posibles a realizar en un mes, teniendo en cuenta además, el tipo de carga y la configuración del vehículo, el tipo y características de la ruta, al igual que los aspectos y/o parámetros asociados a la movilización de la carga entre el origen y el destino.

Por último es importante aclarar el carácter de modelo de costos de referencia que representa el SICE TAC, esto no es equivalente a los costos de eficiencia, los cuales difieren entre las empresas de acuerdo a la optimización que puedan lograr en los distintos procesos. Adicionalmente, el SICE TAC hace parte de la fracción de la ecuación correspondiente a la relación entre el propietario de los equipos y la empresa del transporte, relación que se amplía al interactuar con el generador de la carga.



NOTICIAS NACIONALES

Empresas de transporte se verán afectadas por implementación del IVA. Noviembre 06

Para la Federación de Empresarios del Transporte de Carga, implementar el IVA en la actividad, afectará en un principio y de manera directa a las empresas de carga quienes son las que facturan el servicio y si hoy la utilidad bruta de dicha empresa ronda el 7% de carga impositiva, se hará inviable el desarrollo del sector.

Caracol Radio [Ver más ▶](#)

Petróleo WTI y Brent caen más de 2% tras exención de sanciones temporal a Irán. Noviembre 06

En lo corrido de la jornada del miércoles los precios del petróleo están viendo caídas en sus principales referencias, tanto Brent como West Texas Intermediate. El crudo europeo ha llegado a su nivel más bajo desde el 21 de agosto al cotizarse en un precio de US\$71,3 por barril, mientras el WTI cae hasta US\$61,4 tras perder 2,60%.

La República [Ver más ▶](#)

Colombia gana arbitraje por Concesión de Autopista Bogotá-Girardot. Noviembre Octubre 06

La ANI presentó una demanda de reconvención contra la Concesión Autopista Bogotá Girardot S.A por graves incumplimientos en la ejecución del contrato. El tribunal de arbitraje acogió las pretensiones y condenó a la Concesionaria al pago de cerca de 200 mil millones de pesos -alrededor de 63 millones de dólares- a favor del Gobierno colombiano.

CIAR Global [Ver más ▶](#)

NOTICIAS DEL SECTOR

LOGÍSTICA

Zona franca de Buenaventura ampliará su infraestructura. Noviembre 06

El Centro Logístico del Pacífico, realizará nuevas inversiones para ampliar sus espacios con miras a atraer mayor inversión con la llegada de nuevos clientes.

Hoy son más de 20 empresas que han decidido instalarse en esta zona franca, esto debido, dice el directivo a que es una de las mejores formas de ahorrar costos en materia logística.

Dinero [Ver más ▶](#)

TRANSPORTE

Impulsan inicio de transporte ferroviario de café hacia los puertos del Caribe. Noviembre 06

El director ejecutivo de Asoexport, Gustavo Gómez Montero, anunció que el próximo 19 de noviembre se realizará una prueba de transporte en tren, desde La Dorada hasta Santa Marta, con la finalidad de buscar las opciones que permitan abaratar costos de comercialización del café para su etapa de exportación en el norte de Colombia

Mundo Marítimo [Ver más ▶](#)

INFRAESTRUCTURA

“Esperamos que el Estado jalone al sector con obras de infraestructura”.

Noviembre 07

La producción de acero es un indicador del comportamiento económico de una nación, si crece el consumo, crece la economía. Esto se ve reflejado en el uso del material en las obras de infraestructura como las 4G o grandes inversiones en estructuras por parte del sector privado

La República [Ver más ▶](#)

INFORMACIÓN DE INTERÉS

NACIONALES

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

INTERNACIONALES

[MIT Supply Chain](#)

VER ESTADO DE VIAS ACTUAL

-

Noviembre 08 de 2018

Según información de la dirección de tránsito y transporte, hay **(16)** vías departamentales y municipales con cierres totales y **(107)** 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