

PERLOG

PERFIL LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA

COLOMBIA

Título: PEFIL LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA (PERLOG)

COLOMBIA

Depósito legal: lf74320153203665

ISBN: 978-980-422-020-3

Editor: CAF

Vicepresidencia de Infraestructura

Antonio J. Sosa, Vicepresidente Corporativo

Autor: Rafael Farromeque Quiroz, Especialista Senior

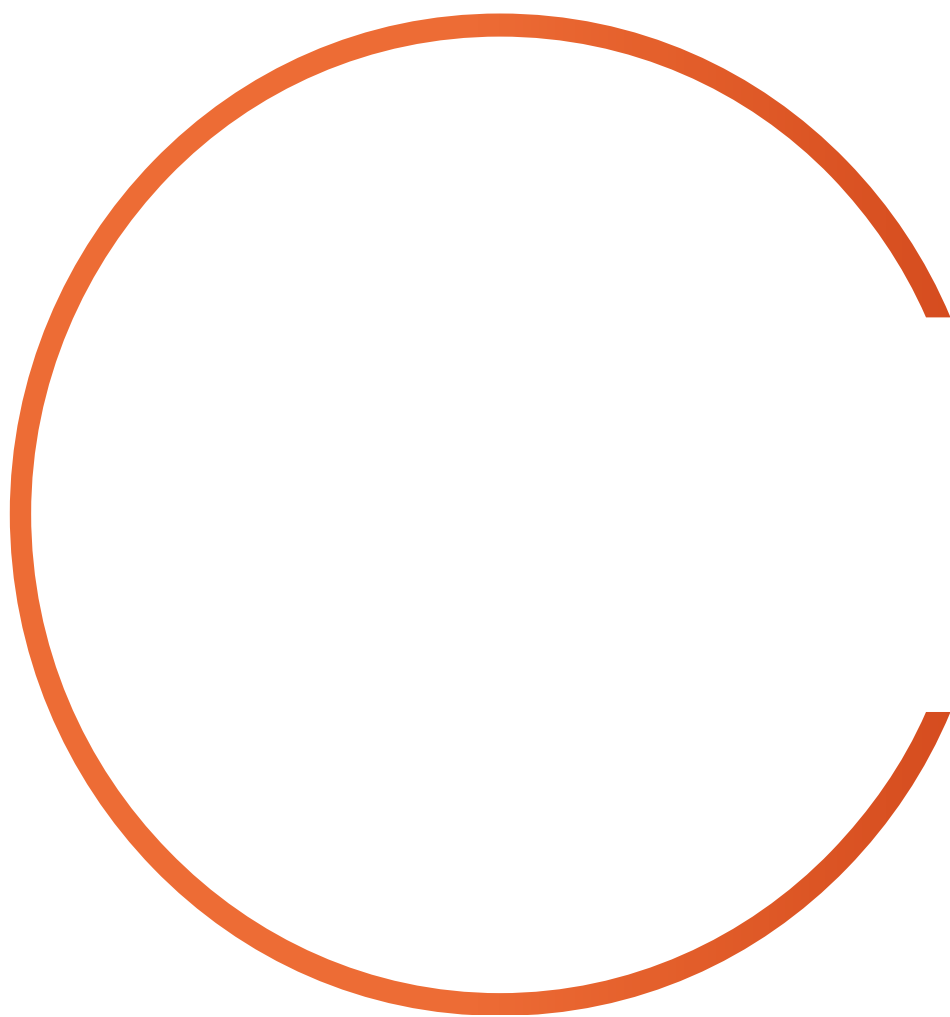
Colaboradores: Felipe Manchón Contreras, SPIM S.L.

Diseño gráfico e impresión: Gatos Gemelos Comunicación

Las ideas y planteamientos contenidos en la presente edición son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no comprometen la posición oficial de CAF.

La versión digital de este libro se encuentra en: scioteca.caf.com

© 2016 Corporación Andina de Fomento Todos los derechos reservados



PERFIL LOGÍSTICO DE COLOMBIA

EL PERFIL LOGÍSTICO DE COLOMBIA EN EL MARCO DEL PERFIL
LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA (PERLOG)

INTRODUCCIÓN AL PERFIL LOGÍSTICO DE COLOMBIA

El Perfil Logístico de Colombia en el marco del Perfil Logístico de América Latina (PERLOG)

CAF –Banco de Desarrollo de América Latina– apoya a los países de la región en el desarrollo de nuevos planes, proyectos y programas, orientados a intervenir en todos los elementos que componen los sistemas logísticos nacionales.

En este contexto, **CAF** creó el **Programa de Desarrollo Logístico Regional para América Latina (CAF-LOGRA)** cuyo objetivo es identificar, analizar, promover, realizar y difundir proyectos y programas que contribuyan al desarrollo y desempeño competitivo de los sistemas logísticos nacionales en la región, en sus ámbitos económicos, sociales, sectoriales y medioambientales.

Como punto de partida para **CAF-LOGRA** se elaboró el “**Perfil Logístico de América Latina**” (**PERLOG**), que aporta el análisis de la situación actual y el desarrollo potencial a futuro del Sistema Logístico Regional

Latinoamericano, bajo un enfoque de sistema logístico conformado por los siguientes elementos: infraestructura, servicios, procesos, sistemas de información, capacidades de gestión, institucionalidad y regulación.

En su primera etapa (2014), **PERLOG** se complementa con los perfiles logísticos más detallados de ocho países de la región (Bolivia, Colombia, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay).

Para la elaboración del **Perfil Logístico de Colombia** se utilizaron un conjunto de documentos, planes y análisis preliminares. Estos han sido sistematizados desde una óptica regional, estableciendo la referencia con los demás países estudiados, para así contribuir a avanzar en una visión integradora de la logística de América Latina.

Estructura del Perfil Logístico de Colombia

Perfil socioeconómico
Página 5

Desempeño logístico
Página 12

Perfil de Comercio Exterior
Página 6

Formulación de ambiciones estratégicas
Página 13

Sistema Logístico de Colombia
Página 8

Lineamientos estratégicos de Colombia
Página 14

Estructura funcional de Colombia
Página 10

Indicadores cumplimiento lineamientos estratégicos
Página 16

Hoja de ruta logística de Colombia
Página 18

PERFIL SOCIOECONÓMICO DE COLOMBIA

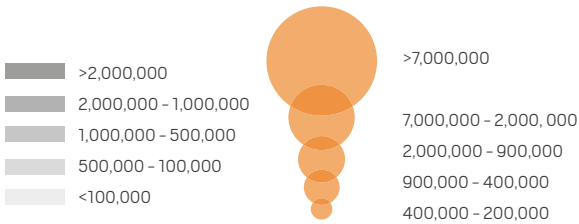
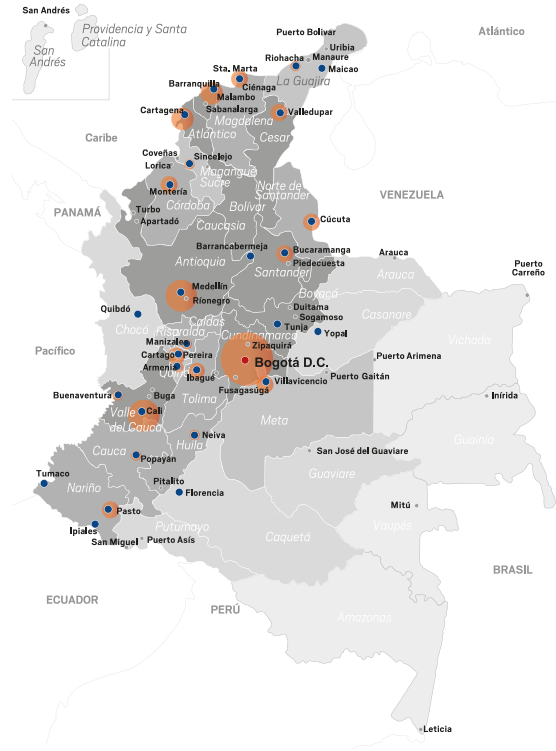
Territorio y población

La estructura del territorio colombiano ha favorecido la concentración urbana en determinadas áreas.

Con una superficie de 1,14 millones de km², la geografía de la Cordillera de Los Andes, por un lado, y la llanura amazónica, por otra, condicionan la conectividad logística de Colombia.

El 40% de su población se distribuye en los departamentos de Antioquia, Bogotá D.C. y Valle del Cauca.

Colombia tiene una población de 47,7 millones de habitantes en 2014. Está organizada políticamente en 32 departamentos descentralizados y un distrito capital. Bogotá es la capital de la nación.



Fuente: Elaboración propia con base en Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE)

Economía

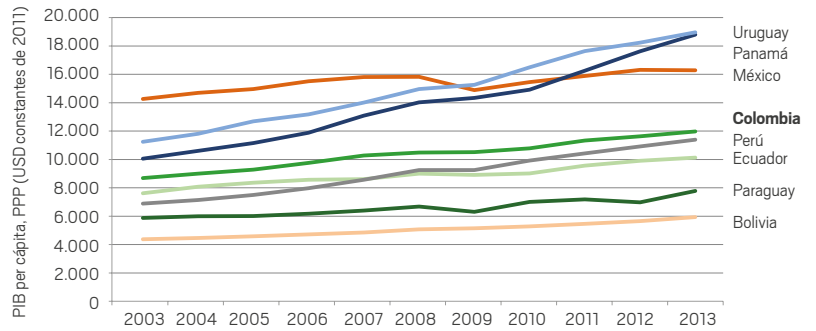
Colombia presenta un crecimiento sostenido de 4,75% anual en la última década. El petróleo, café, vehículos y transporte han impulsado su economía.

El país tiene dos ritmos de desarrollo distintos, delimitados geográficamente. El sistema andino y norte cuentan con las principales concentraciones urbanas y productivas. En cambio, las zonas sur y sureste, dentro de la región amazónica, no han desarrollado grandes núcleos de producción ni de consumo.

Colombia presenta unas condiciones idóneas para realizar una inversión.

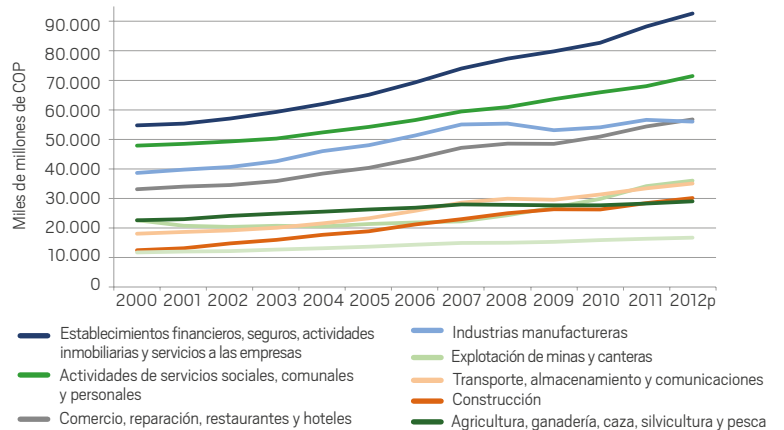
En el ranking Doing Business, Colombia se ubicó en 2014 en la posición 43 de un total de 189 países, muy por encima del promedio de América Latina y el Caribe (ALC). Alcanza la sexta posición a escala mundial en relación con la protección a los inversores.

Evolución del PIB per cápita de Colombia y países de la región



Fuente: Elaboración propia con base en WDI

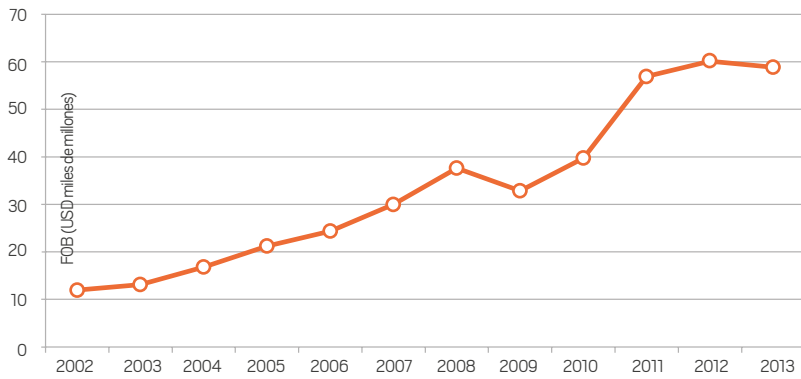
Evolución de la distribución del PIB por principales actividades productivas



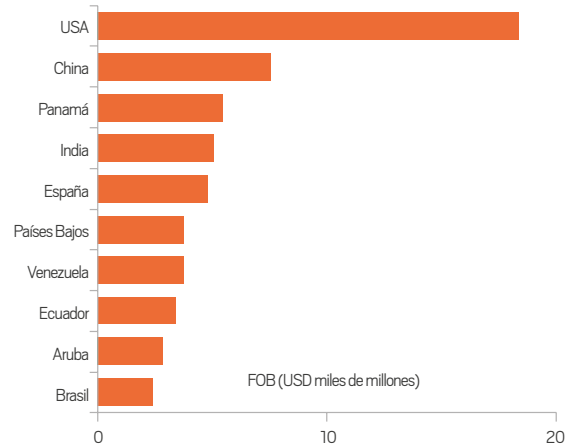
Fuente: Elaboración propia con base en DANE - Dirección de Síntesis y Cuentas Nacionales

PERFIL DE COMERCIO EXTERIOR DE COLOMBIA

Exportaciones de Colombia hasta 2013

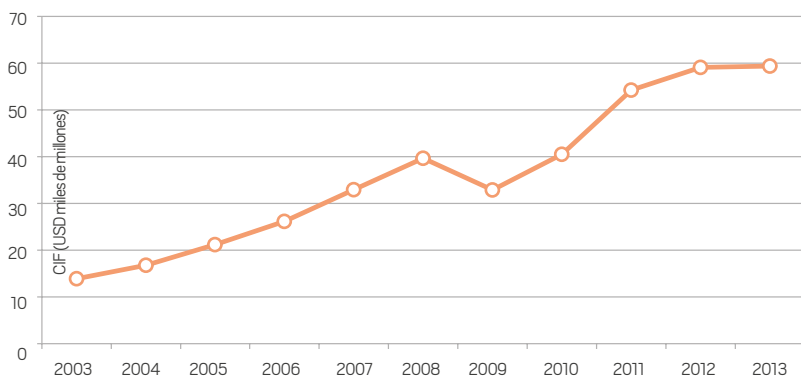


Principales países, 2013

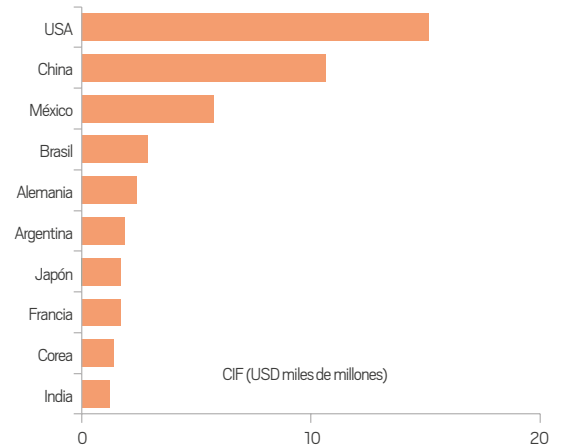


Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) y Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MinCIT)

Importaciones de Colombia hasta 2013

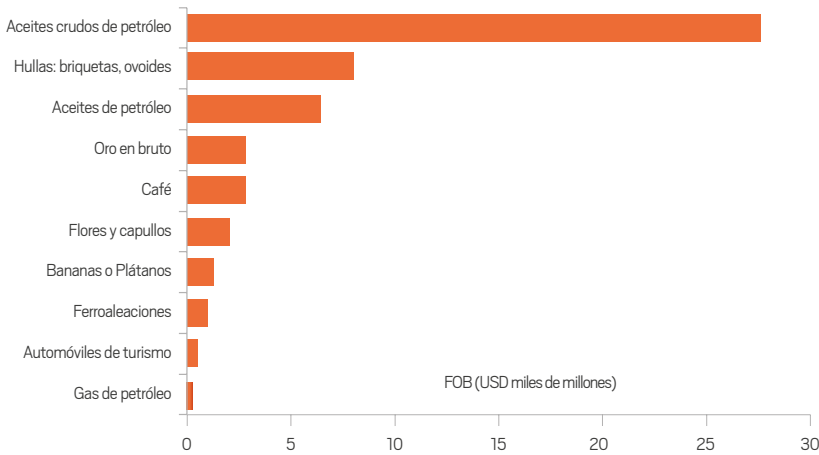


Principales países, 2013

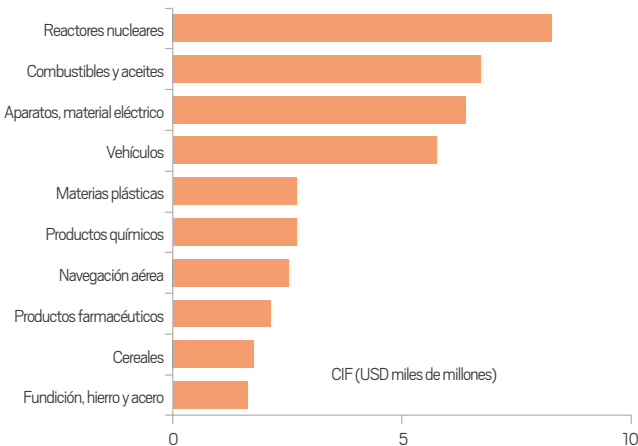


Fuente: Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) y Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MinCIT)

Principales productos, 2013



Principales productos, 2013



USD 58,8 miles de millones

Exportaciones 2013



USD 59,4 miles de millones

Importaciones 2013



17,3%

Crecimiento anual exportaciones 2003-2013



16,6%

Crecimiento anual importaciones 2003-2013



43

Ranking Doing Business 2014 (189 países)

La balanza comercial colombiana, en valor, se encuentra equilibrada.

El comercio exterior de Colombia está representado por un valor total de exportaciones (FOB) de USD 58,82 miles de millones. Las importaciones (CIF) alcanzaron USD 59,38 miles de millones en el año 2013.

En exportaciones predominan los combustibles, con Estados Unidos como principal receptor.

Las exportaciones colombianas han crecido a un ritmo promedio anual del 17,3% la última década, alcanzando tasas máximas del 43,3% en el período 2010-2011.

Los productos colombianos más exportados: materiales combustibles y aceites minerales (72% del total); perlas finas, piedras y metales preciosos; café, té, yerba mate y especias; materias plásticas y manufacturas; plantas vivas y productos de la floricultura.

Las importaciones colombianas han experimentado un crecimiento similar a las exportaciones, con una tasa anual del 16,6%.

Las importaciones se centran en reactores nucleares, calderas, máquinas y partes (13,3% del total importado en 2013); combustibles, y aceites minerales y sus productos (10,8%); aparatos y material eléctrico, de grabación o imagen (10,1%), así como vehículos, partes y accesorios (9,1%).

SISTEMA LOGÍSTICO DE COLOMBIA

En Colombia se están poniendo en marcha iniciativas que incidirán en la mejora de la competitividad de su sistema de transporte.

El país tiene problemas de competitividad en transporte, debido a su complicada orografía y a las largas distancias entre los puertos y el interior del país, que generaron sobrecostos de transporte.

Infraestructuras lineales

Sistema vial: en proceso de modernización.

Los principales corredores viales están orientados al comercio exterior. Unen las principales ciudades (Bogotá, Medellín, Barranquilla, Cali y Cartagena) con los nodos de transferencia (puertos y aeropuertos). Actualmente, se está llevando a cabo el Programa de las Autopistas de la Prosperidad, con vías de alta capacidad y diseño eficiente.

Un sistema ferroviario escasamente utilizado, con iniciativas para mejorar su participación.

El sistema ferroviario cuenta con una extensión de más de 3.400 km, 437 de ellos concesionados. La ANI ha estructurado dos nuevos tramos y, al mismo tiempo, existen iniciativas de APP para la reactivación de otros corredores ferroviarios y la conexión de toda la red.

Transporte fluvial: planes para impulsar el tráfico en el Magdalena.

De la extensa red fluvial de Colombia, sólo el río Magdalena presenta condiciones favorables para un sistema de carga eficiente. Transporta hidrocarburos prioritariamente.

Infraestructuras nodales

La carga marítima representa aproximadamente el 90% en volumen y el 78% en valor del comercio exterior del país.

Colombia cuenta con nueve zonas portuarias: siete en la Costa Caribe y dos en el Pacífico. En los puertos de Santa Marta, Barranquilla, Cartagena, Buenaventura y Tumaco operan las Sociedades Portuarias Regionales (SPR). Los principales puertos de movilización de contenedores son Cartagena y Buenaventura.

El Aeropuerto El Dorado de Bogotá se posiciona como principal aeropuerto en movimiento de carga en América Latina.

Los principales aeropuertos de carga son El Dorado en Bogotá y Rionegro en Antioquia: el primero, con 617,468 toneladas en 2011. El segundo con 104,632 toneladas, más vinculado a la exportación.

Plataformas logísticas: cuenta con un plan nacional de 20 plataformas (CONPES 3547).

Entre las plataformas priorizadas se encuentran las de los nodos de Bogotá y Medellín así como las ZALes de Cartagena y Buenaventura.



Fuente: Elaboración propia a partir de Ministerio de Transporte

ESTRUCTURA LOGÍSTICA FUNCIONAL DE COLOMBIA

Nodos logísticos

Nodo primario nacional: domina la logística del país.

Bogotá.

Nodos emergentes: tienen peso poblacional en el país y peso específico como centros de distribución y consolidación de mercancías a escala nacional.

Medellín y Cali.

Nodos de distribución: actúan como ámbitos intermedios entre los nodos primarios y los nodos secundarios.

Bucaramanga, Cartagena y Pereira.

Nodos de comercio exterior: puertos, aeropuertos y centros fronterizos con flujos de comercio estables y significativos.

- Nodos portuarios de **Cartagena y Buenaventura.**
- Nodo aeroportuario de **Bogotá.**
- Nodo transfronterizo de **Cúcuta.**

Ámbitos logísticos

Ámbito logístico nacional de Bogotá: la mayor concentración de consumo y de actividad industrial del país, con conexión directa con el resto de ámbitos logísticos y el primer aeropuerto del país en manejo de cargas.

Ámbito logístico de Antioquia: polo industrial altamente consolidado con orientación exportadora. Segundo nodo poblacional del país, el área de Medellín.

Ámbito logístico del Valle del Cauca: puerto de Buenaventura y área metropolitana de Cali.

Ámbito logístico del Caribe: concentra las áreas metropolitanas de Cartagena, Barranquilla y Santa Marta.

Ámbito logístico del Eje cafetero: abarca las áreas metropolitanas de Manizales, Pereira, Armenia e Ibagué.

Ámbito frontera Este: integrado por Barrancabermeja, Bucaramanga y Cúcuta.

Corredores logísticos

Corredor logístico a escala nacional: conexiones de los nodos de Bogotá, Medellín y Cali entre sí para el intercambio de mercancía, que están relacionados con los nodos de comercio exterior en el Atlántico y el Pacífico.

Corredor complementario: corredores Bogotá-Cúcuta, el eje transversal del Caribe y el eje que comunica el centro occidente con el sur del país.

Corredores transversales: con especial interés en aquellos con conexión entre el este (Llanos y Orinoquía), con el centro del país y el piedemonte andino, a la vez que con conexión hacia el sur (frontera San Miguel con Ecuador).

La estructura logística de Colombia estaría constituida por los siguientes sistemas

El triángulo Bogotá-Valle de Aburrá-Cali domina el esquema logístico nacional, si bien existen nodos emergentes en otras regiones del macizo andino y la costa atlántica.

El sistema logístico interior depende casi exclusivamente de la carretera. Sin embargo se están empezando a producir cambios en la reestructuración de los flujos de transporte que tendrán sus efectos con el tiempo:

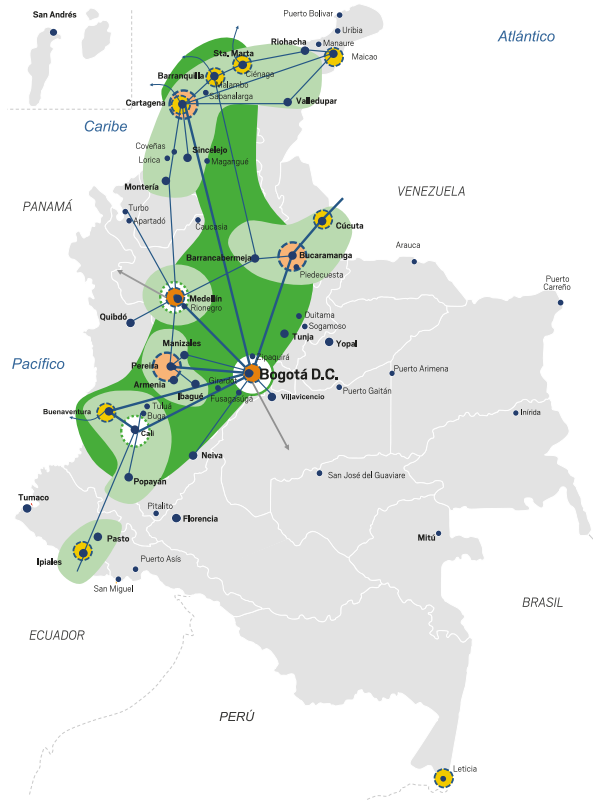
- Obra de acondicionamiento del río Magdalena, para garantizar la navegabilidad de forma permanente.
- Plan de inversiones en el Ferrocarril del Pacífico.

- Importantes proyectos en el sistema vial: Autopistas de la Prosperidad, Ruta del Sol, Programa de Concesiones 4G, etc.).
- Reformas en los servicios de transporte automotor de carga.
- Consolidación del nodo aéreo de Bogotá.

Ámbito portuario del Pacífico: las inversiones en puertos multi-propósito se están concentrando en Buenaventura.

Ámbito portuario del Caribe: Cartagena está potenciando su posicionamiento como *hub* de trasbordos vinculados al Caribe. Barranquilla está apoyándose en su base industrial y en las futuras oportunidades del transporte fluvial. Santa Marta ha modernizado progresivamente sus instalaciones.

Nodos logísticos, relaciones funcionales y ámbitos logísticos



Nodos logísticos

- Nodos primarios
- ⊙ Nodos emergentes
- ⊙ Nodos intermedios de distribución
- ⊙ Nodos de comercio exterior
- ⊙ Nodos de comercio portuario
- ⊙ Nodos de comercio aeroportuario
- Núcleos urbanos

Ámbitos logísticos

- ▬ Ámbitos logísticos de escala nacional
- ▬ Ámbitos logísticos regionales

Relaciones funcionales

- ▬ Relaciones principales
- ▬ Relaciones secundarias
- - - Ejes en desarrollo

Corredores funcionales



Nodos logísticos

- Nodos primarios
- ⊙ Nodos emergentes
- ⊙ Nodos intermedios de distribución
- ⊙ Nodos de comercio exterior
- ⊙ Nodos de comercio portuario
- ⊙ Nodos de comercio aeroportuario
- Núcleos urbanos

Corredores logísticos

- ▬ Corredores domésticos

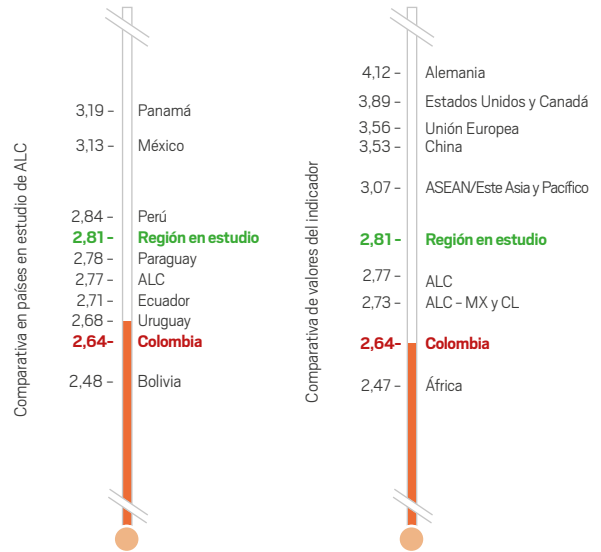
Fuente: Elaboración propia a partir de Ministerio de Transporte

DESEMPEÑO LOGÍSTICO DE COLOMBIA

El desempeño logístico de Colombia presenta resultados relativamente bajos, con puntuaciones próximas al promedio de América Latina y el Caribe (ALC), así como de la región de estudio.

Posición comparativa de Colombia respecto al indicador Índice de Desempeño Logístico (LPI)

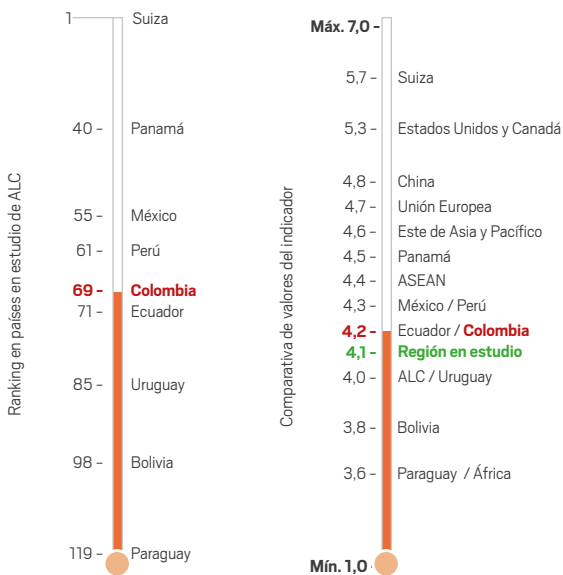
Índice de Desempeño Logístico (LPI)-2,64 (2014): En 2014 obtiene una baja puntuación (2,64), la cual coloca al país ligeramente por encima de África, pero por debajo de América Latina y el Caribe (ALC). Con respecto a los demás países de la región, se observa el efecto que el crecimiento en el período 2007-2012 tuvo en las posiciones relativas.



Fuente: Elaboración propia con base en WDI (BM)

Posición comparativa de Colombia respecto al indicador Índice de Competitividad Global (GCI)

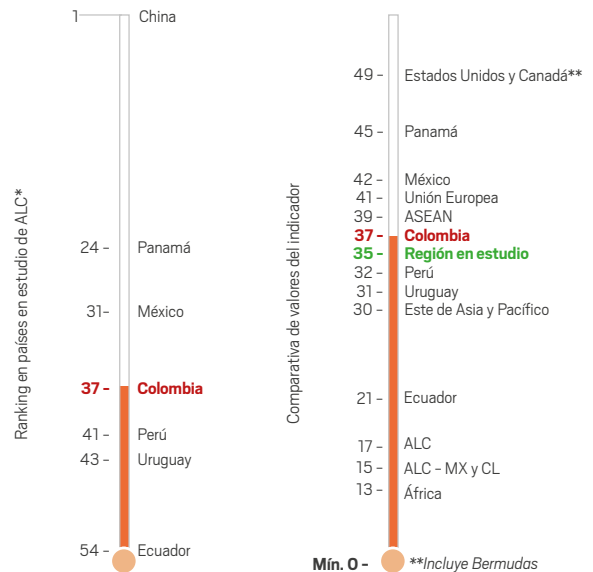
Índice de Competitividad Global (GCI)-4,193 (2013): Colombia ocupa el cuarto puesto en el ranking de países en estudio de América Latina y se sitúa en la posición 69 a escala mundial. En relación con otras regiones globales se coloca por encima de la media de América Latina y el Caribe y de África, pero sigue estando por debajo, a cierta distancia, de las regiones que encabezan las puntuaciones.



Fuente: Elaboración propia con base en World Economic Forum

Posición comparativa de Colombia respecto al indicador Índice de Conectividad Marítima (LSCI)

Índice de Conectividad Marítima (LSCI) – 37,49 (2013): En este índice, Colombia obtiene puntuaciones superiores y se coloca en una 37ª posición. Su nivel es muy próximo al obtenido por la región de la ASEAN, mientras que el Este de Asia y, sobre todo, ALC y África obtienen valores notablemente inferiores. Con respecto a los países estudiados, Colombia solo es superada netamente por Panamá y México.



*No existen datos para Paraguay y Bolivia

Fuente: Elaboración propia con base en WDI y UNCTAD data center

FORMULACIÓN DE AMBICIONES LOGÍSTICAS DE COLOMBIA

Ambición estratégica de Colombia¹

Evolucionar hacia convertirse en un *hub* subregional de la región andina y Centroamérica, a partir de su posición en el Caribe colombiano.



Visión estratégica

Colombia tiene la oportunidad de superar la desventaja competitiva de sus altos costos logísticos actuales, mediante el desarrollo de infraestructuras de integración terrestre entre la costa y el interior, nuevas infraestructuras logísticas especializadas y servicios logísticos de valor añadido con niveles internacionales.

Al mismo tiempo, basándose en la competitividad de sus exportaciones en los rubros más dinámicos, su mercado interno, su sector aéreo y su estructura de zonas francas, debe aspirar a convertirse en un *hub* subregional para la región andina y América Central (desde el Caribe colombiano), con una estrategia activa de captación de inversiones.

Avances y oportunidades de Colombia en los tres niveles de ambición:

Respecto al Nivel 1 – competitividad interna-país	Respecto al Nivel 2 – estrategias de tránsito	Respecto al Nivel 3 – estrategias de <i>hub</i> logístico
<p>Problema de competitividad vinculado a los altos costos logísticos en el tramo nacional de las cadenas, debido a múltiples factores:</p> <ul style="list-style-type: none"> Centros de producción y consumo alejados de los puertos. Orografía compleja. Oportunidades de mejora del sector transporte automotor de carga. Rezago en la promoción de zonas logísticas especializadas. 	<p>Colombia es un caso de éxito reconocido internacionalmente en algunos rubros productivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Cuenta con una base de planificación en materia de promoción por mercados y productos. Las empresas internacionales prestatarias de servicios logísticos han penetrado en el mercado. Los desarrolladores inmologísticos todavía no lo han hecho. 	<p>Oportunidad para el desarrollo de clústeres productivos en los que se integren prácticas logísticas especializadas; todavía no se cuenta con una base amplia de operadores logísticos especializados.</p> <p>La exportación de servicios logísticos todavía no se ha materializado.</p>

Posicionamiento estratégico de Colombia

<ul style="list-style-type: none"> En su desarrollo estratégico logístico, sus bases de apoyo principales son su fortaleza en exportaciones de los rubros más dinámicos, el potencial de su mercado interno, la dinámica de su sector aéreo y su estructura competitiva de zonas francas. 	<p>Principales retos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Superar la desventaja competitiva que suponen los altos costos logísticos actuales. Desarrollar infraestructuras de integración territorial costa interior, plataformas logísticas especializadas y servicios de valor añadido con niveles internacionales.
--	---

Nota1: El concepto de ambiciones estratégicas, con tres niveles y dos subniveles, se encuentra definido en el documento IDEAL 2013 y se adopta como criterio general en el Perfil Logístico Regional de América Latina (PERLOG).

LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE COLOMBIA

PERLOG ha definido –en el despliegue estratégico a escala regional y de cada país– un sistema de 18 lineamientos, agrupados en cuatro grandes ejes o bloques estratégicos.

Orientación general de las líneas estratégicas de actuación a largo plazo, para la región y Colombia:

1. Planificación e institucionalización logística	
Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
1.1 Planificación logística integral	<ul style="list-style-type: none"> Contribuir con la dotación de instrumentos de planificación logística integrada en todos los países de la región. Colombia es uno de los países de América Latina que tiene mayor desarrollo de planificación nacional en materia de transporte y logística.
1.2 Institucionalización logística	<ul style="list-style-type: none"> Configurar un sistema institucional compatible para la logística en todos los países de la región. Colombia tiene la oportunidad de impulsar la participación público-privada para la implantación de la Política Nacional de Logística.
1.3 Formación y conocimiento logístico	<ul style="list-style-type: none"> Impulsar la formación y capacitación logística, así como los sistemas de progresión y divulgación del conocimiento logístico. Colombia deberá afrontar el desarrollo de planes de formación y capacitación logística.
2. Desarrollo del Sistema Logístico	
Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
2.1 Puertos y transporte marítimo	<ul style="list-style-type: none"> Configurar un sistema portuario articulado con un <i>hub</i> global y varios <i>hubs</i> regionales, con especial capacidad para la relación con Asia. En Colombia sería conveniente una planificación integral del sistema portuario, incluyendo las ampliaciones portuarias. Desarrollar el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD-SSS) como un modo básico de articulación logística regional a medio y largo plazo. Colombia puede beneficiarse del desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD-SSS), sobre todo con Mesoamérica y el Caribe.
2.2 Logística portuaria terrestre	<ul style="list-style-type: none"> Planificar y estructurar la relación logística terrestre entre los puertos y su hinterland, con infraestructuras (ZALes, puertos secos), corredores intermodales y procesos eficientes. Los principales puertos colombianos precisan de estrategias integrales del “lado tierra” y una organización de sus espacios logísticos –Zonas de Actividades Logísticas Portuarias (ZALes)–.
2.3 Fomento de la integración e intermodalidad ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> Fomentar la intermodalidad ferroviaria, impulsando la integración de redes y las conexiones con los principales puertos y nodos (con plataformas intermodales), y los tránsitos internacionales. El potencial del sistema ferroviario de carga constituye uno de los grandes retos pendientes del sistema logístico colombiano. En particular, el sistema ferroviario central sería el principal articulador nacional.
2.4 Potenciamiento y competitividad en corredores prioritarios	<ul style="list-style-type: none"> Estructurar los principales corredores logísticos mediante un sistema de infraestructuras, servicios y soluciones tecnológicas para optimizar la prestación de los servicios logísticos y de comercio internacional. En Colombia es necesario el desarrollo de autopistas de nueva generación, con programas integrados de corredores prioritarios.
2.5 Fomento de la navegación fluvial	<ul style="list-style-type: none"> Potenciar y aprovechar el transporte fluvial en la articulación logística subregional, mediante inversiones en infraestructuras, servicios y procesos. Colombia tiene en elaboración un Plan Maestro Fluvial, con prioridad en las mejoras infraestructurales del río Magdalena.
2.6 Fomento de la carga aérea y logística aeroportuaria	<ul style="list-style-type: none"> Articular un sistema de <i>hubs</i> regionales de carga aérea con proyectos integrados colaborativos de infraestructuras (centros de carga aérea), servicios y procesos. El desarrollo de la carga aérea colombiana precisa actuaciones infraestructurales (principalmente, un centro de carga aérea en Medellín) y de una estrategia de fomento de tráfico.

En negro: Orientaciones estratégicas para la región

En naranja: Orientaciones estratégicas para Colombia

Orientación general de las líneas estratégicas de actuación a largo plazo, para la región y Colombia:

3. Desarrollo de logística básica y sostenible

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
3.1 Apoyo y mejora al transporte carretero	<ul style="list-style-type: none"> Promover la eficiencia y competitividad sistemática del sector de carga por carretera, mediante estrategias sistémicas que incorporen infraestructuras de servicios (redes de truck centers), formación, regulación, fomento de servicios avanzados, etc. El transporte automotor de carga de Colombia precisa de un apoyo general y de la optimización del sector, con implementación de las recomendaciones regulatorias del CONPES para su modernización.
3.2 Logística urbana	<ul style="list-style-type: none"> Promover planes integrales de logística urbana en el sistema de ciudades de la región, principalmente en ciudades medias y grandes áreas metropolitanas, con sistemas de plataformas de distribución urbanas y metropolitanas. Colombia deberá impulsar la planificación logística urbana y metropolitana de las principales áreas urbanas del país, siguiendo la pauta marcada por el Plan Logístico de la región Capital.
3.3 Logística agraria y agroalimentaria	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar sistemas de apoyo a la logística agroalimentaria, tanto en origen (redes de agrocentros) como en destino (plataformas logístico-alimentarias de distribución). Esta línea constituye una de las grandes potencialidades de desarrollo en Colombia, principalmente en el lado de la logística en origen (agrocentros), pero también en la racionalización en destino (Centro Logístico Agroalimentario en Bogotá).
3.4 Logística de territorios no integrados	<ul style="list-style-type: none"> Contribuir con soluciones logísticas específicas a la articulación de territorios menos desarrollados, principalmente aquellos con presencia indígena significativa. Colombia deberá impulsar la mejora de accesibilidad a territorios menos integrados en la logística y el comercio exterior.
3.5 Sostenibilidad territorial	<ul style="list-style-type: none"> Promover la concentración logística mediante la planificación territorial integrada, respetuosa con el medioambiente. En Colombia es conveniente avanzar en la planificación territorial logística sustentable, empezando por Bogotá-Cundinamarca.
3.6 Logística inversa	<ul style="list-style-type: none"> Impulsar el desarrollo progresivo de proyectos y servicios de logística inversa, vinculados a las grandes metrópolis y a los principales clústeres estratégicos de la región. En Colombia, la logística inversa ha de apoyarse también en el marco del planeamiento logístico metropolitano.

4. Logística de comercio internacional

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
4.1 Logística de clústeres	<ul style="list-style-type: none"> Apoyar el desarrollo del comercio internacional en los clústeres estratégicos de la región mediante soluciones integrales, con plataformas logísticas de apoyo a clústeres (plataformas especializadas con servicios logísticos a un determinado clúster), eficiencia de servicios, agilización de procesos y estrategias comerciales colaborativas. Colombia deberá desarrollar una estrategia de promoción de exportaciones con los estados TLC.
4.2 Mejora de la logística fronteriza y facilitación	<ul style="list-style-type: none"> Contribuir a la agilización de los tránsitos en frontera mediante proyectos integrados de infraestructuras logísticas, procesos y servicios. Colombia deberá abordar sistemáticamente la estructuración organizacional y legal de los centros nacionales/binacionales de fronteras.
4.3 Gobernanza de cadenas logísticas internacionales	<ul style="list-style-type: none"> Impulsar la gestión integral de las cadenas de comercio internacional, estratégicas de cada país, con presencia y decisión en los destinos comerciales, así como con el apoyo a la creación de grandes operadores logístico-comerciales regionales. Colombia deberá desarrollar nuevos instrumentos de facilitación del comercio, orientados a aumentar su base exportadora y a reducir su cuota de las exportaciones de materias primas.

En negro: Orientaciones estratégicas para la región

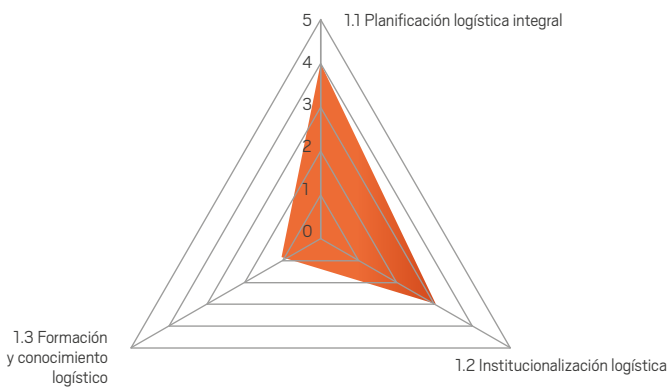
En naranja: Orientaciones estratégicas para Colombia

INDICADORES DE CUMPLIMIENTO DE LOS LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS (INDILOG)

El perfil logístico incluye un sistema de indicadores para la monitorización del **Nivel de Cumplimiento de los Lineamientos Estratégicos de la Logística Regional a Largo Plazo (INDILOG)** definidos en PERLOG, en una escala de 1 a 5 en cada uno de los lineamientos estratégicos.

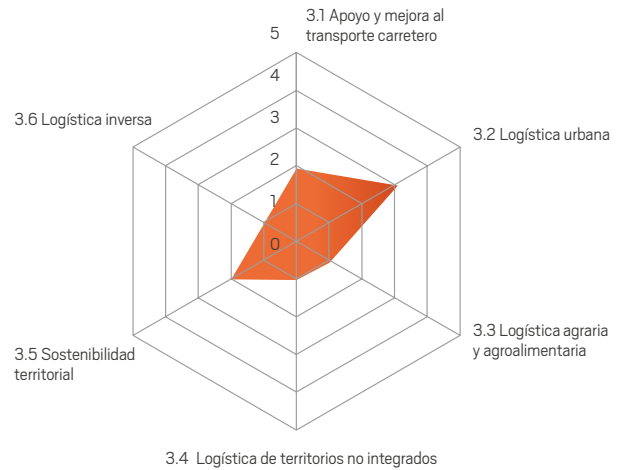
Línea Base del INDILOG en Colombia

1. Planificación/institucionalización logística: 2,66



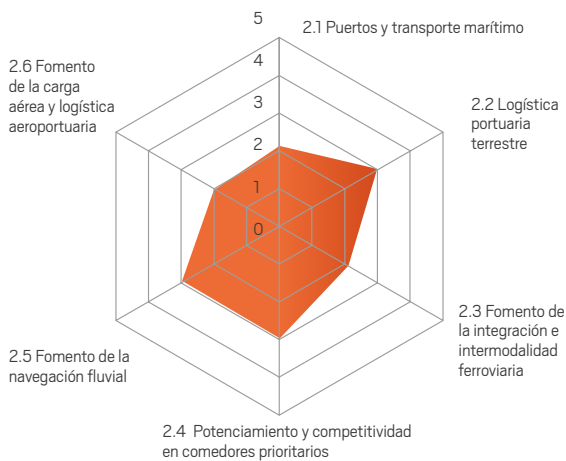
Colombia presenta la línea base más elevada de los países analizados, con un alto nivel de planificación estratégica e institucionalización en desarrollo, pero también con rezago en formación logística.

3. Desarrollo de logística básica y sostenible: 1,66



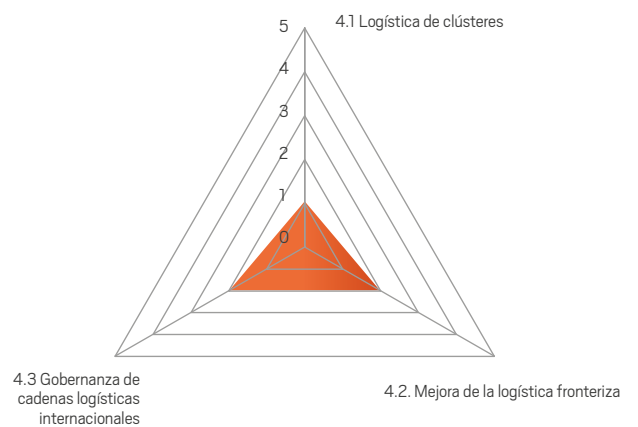
En este grupo de indicadores destaca el plan logístico de Bogotá, ya formulado.

2. Desarrollo del sistema logístico: 2,50



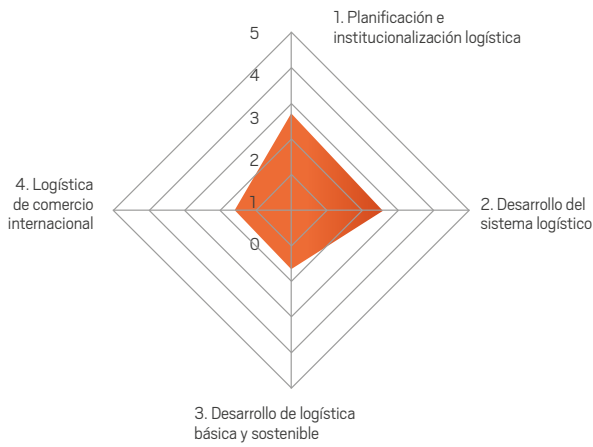
Presenta un valor por encima de la media respecto a este grupo de indicadores, con formulaciones estratégicas en los capítulos de logística terrestre, transporte fluvial y corredores prioritarios

4. Logística de comercio internacional: 1,66



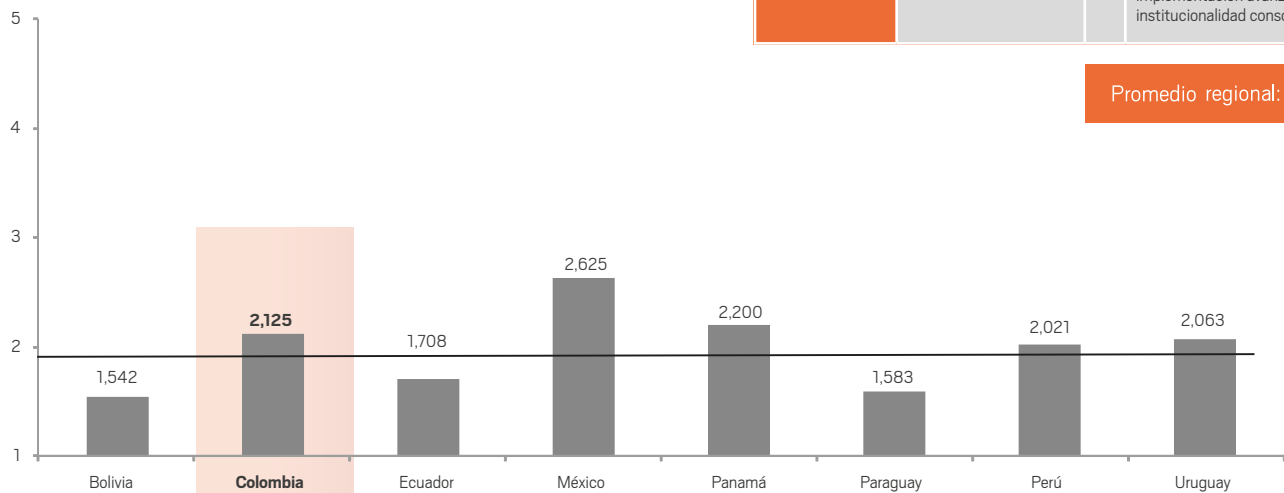
Colombia tiene una línea base inferior a la media, sin iniciativas de clústeres, pero sí en el terreno de la logística fronteriza e internacional.

Indicador cumplimiento lineamientos: 2,12



Colombia presenta un nivel de la línea base superior al nivel “de iniciación”.

Comparativa del INDILOG entre países del PERLOG Fase 1



Niveles de cumplimiento de INDILOG

Nivel A	básico	1	Sin iniciativas y planificación en el sector logístico o área correspondiente.
Nivel B	de iniciación	2	Representa un nivel con actuaciones o planes iniciales, pero no consolidados ni articulados.
Nivel C	de maduración	3	Conlleva planes integrales ya formulados, con apoyo público y/o privado firme, o alguna actuación relevante del sector ya decidida o en ejecución.
Nivel D	avanzado	4	Avanzado desarrollo de la planificación, o de la implementación de políticas y actuaciones significativas en el sector correspondiente.
Nivel E	de excelencia	5	Mayor nivel de cumplimiento del desarrollo estratégico, que suele englobar planificación, implementación avanzada e institucionalidad consolidada.

Promedio regional: 1,983

HOJA DE RUTA LOGÍSTICA DE COLOMBIA

Retos para avanzar en la ambición estratégica de Colombia

Como resumen final, el cuadro siguiente recoge la síntesis de las líneas de avance hacia la ambición estratégica en Colombia, definiendo las principales estrategias por lineamiento a partir de la situación actual.

1. Planificación e institucionalización logística			
Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
1.1 Planificación logística integral	<ul style="list-style-type: none"> Formulada la estrategia logística, pendiente el desarrollo. Avance en planificación urbana. 	<ul style="list-style-type: none"> La planificación básica está establecida. 	<ul style="list-style-type: none"> Apoyo a la actualización de la Encuesta Nacional Logística.
1.2 Institucionalización logística	<ul style="list-style-type: none"> En proceso de institucionalización logística, con compromiso de la administración. 	<ul style="list-style-type: none"> Participación público-privada en la implantación de la Política Nacional de Logística. 	<ul style="list-style-type: none"> Institucionalización público-privada del sector logístico. Apoyo a la puesta en marcha del Observatorio Nacional de Logística. Mejora del marco regulatorio, con criterios de competitividad
1.3 Formación y conocimiento logístico	<ul style="list-style-type: none"> Sin una planificación ni programas de formación logística. 	<ul style="list-style-type: none"> Planes de formación y capacitación logística. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Nacional de Formación del Sector Empresarial Logístico. Participación en el Programa Regional de Formación Logística.
2. Desarrollo del sistema logístico			
Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
2.1 Puertos y transporte marítimo	<ul style="list-style-type: none"> Sin una coordinación nacional portuaria a nivel estratégico. Formulación básica de un posible desarrollo del TMCD. 	<ul style="list-style-type: none"> Planificación integral del sistema portuario. Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD-SSS). 	<ul style="list-style-type: none"> Plan Nacional de Puertos. Participación en el Programa Regional de Desarrollo del TMCD.
2.2 Logística portuaria terrestre	<ul style="list-style-type: none"> En proceso desigual de estudio de los proyectos de ZALes portuarias. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de ZALes y logística de valor añadido en nodos portuarios. 	<ul style="list-style-type: none"> ZALes de Buenaventura y Cartagena. ZALes de Barranquilla y Santa Marta.
2.3 Fomento de la intermodalidad ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> En proceso de formulación de una estrategia ferroviaria nacional. 	<ul style="list-style-type: none"> Potenciamiento ferroviario (sistema ferroviario central) y plataformas multimodales. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de la Red Ferroviaria Central. Plataforma Logística Multimodal de Barrancabermeja.
2.4 Potenciamiento de corredores prioritarios	<ul style="list-style-type: none"> En proceso de institucionalización de los corredores y mejora de los principales ejes carreteros nacionales. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de autopistas de nueva generación, interior-costa. Programas de corredores prioritarios. 	<ul style="list-style-type: none"> Programa de Corredores Inteligentes, de gran trascendencia en Colombia para mejorar la prestación logística y la conexión con el interior del país (con selección de un "corredor piloto").
2.5 Fomento de la navegación fluvial	<ul style="list-style-type: none"> Estrategia de potenciamiento del río Magdalena. 	<ul style="list-style-type: none"> Mejoras de infraestructura en el río Magdalena. Desarrollo de nuevos servicios fluviales. 	<ul style="list-style-type: none"> Mejoras infraestructurales del río Magdalena.
2.6 Fomento de la carga aérea y logística aeroportuaria	<ul style="list-style-type: none"> Sin una estrategia nacional articulada, con iniciativas parciales. 	<ul style="list-style-type: none"> Centro de carga aérea en Medellín. Estrategia de fomento de tráficos. 	<ul style="list-style-type: none"> Centro de carga aérea de Medellín. Estrategia de desarrollo del Hub de carga aérea del Aeropuerto Internacional de El Dorado (Bogotá).

En negrita: Planes, proyectos, programas o acciones prioritarios.

3. Desarrollo de logística básica

Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
3.1 Apoyo y mejora al transporte carretero	<ul style="list-style-type: none"> Recomendaciones básicas sectoriales de CONPES. 	<ul style="list-style-type: none"> Recomendaciones de CONPES para la modernización de transporte automotor de carga Plan de <i>Truck Centers</i>. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de <i>Truck Centers</i>. Actuaciones de apoyo al sector: empresarización, sistemas de información y bolsas de carga.
3.2 Logística urbana	<ul style="list-style-type: none"> Con el Plan de Bogotá. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo del Plan de Bogotá. Planificación logística integral urbano-metropolitana de las áreas de Medellín y Cali. 	<ul style="list-style-type: none"> Plataforma Logística de Distribución de Siberia (Bogotá-Cundinamarca). Planes logísticos integrales de Medellín y Cali. Plataformas logísticas de distribución de Cali y Medellín. Plataforma logística del eje cafetero.
3.3 Logística agraria y agroalimentaria	<ul style="list-style-type: none"> Sin actuaciones sistemáticas en este sector. 	<ul style="list-style-type: none"> Agrocentros y centros logísticos agroalimentarios. 	<ul style="list-style-type: none"> Participación en el Programa Regional de Agrocentros. Centro Logístico Agroalimentario en Bogotá.
3.4 Logística de territorios no integrados	<ul style="list-style-type: none"> Sin propuestas ni actuaciones sistemáticas. 	<ul style="list-style-type: none"> Mejora de accesos a territorios menos integrados. 	<ul style="list-style-type: none"> Identificación y planificación logística básica de territorios menos integrados.
3.5 Sostenibilidad territorial	<ul style="list-style-type: none"> Planificación logística sostenible en el área de Bogotá. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan territorial de logística sustentable, empezando por Bogotá-Cundinamarca. 	<ul style="list-style-type: none"> Esquema de ordenamiento logístico de Bogotá-Cundinamarca.
3.6 Logística inversa	<ul style="list-style-type: none"> Sin iniciativas significativas. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo en el marco de planes integrales de logística urbana. 	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollar lineamientos de buenas prácticas en logística inversa, tanto para sector público como privado.

4. Logística de comercio internacional

Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
4.1 Logística de clústeres	<ul style="list-style-type: none"> Sin iniciativas de actuaciones ni planes en este sector. 	<ul style="list-style-type: none"> Estrategia de promoción de exportaciones con los estados TLC, de segmentos: agropecuarios, cosméticos, textil y confecciones. 	<ul style="list-style-type: none"> Participación en el Programa Regional de Clústeres e Internacionalización.
4.2 Mejora de la logística fronteriza y facilitación	<ul style="list-style-type: none"> Iniciativas aisladas de mejoras en puntos fronterizos. 	<ul style="list-style-type: none"> Plataformas fronterizas binacionales. 	<ul style="list-style-type: none"> Programa de pasos de frontera. Plataforma logística de apoyo en frontera de Cúcuta. Plataforma logística de apoyo en frontera de Ipiales.
4.3 Gobernanza de cadenas logísticas internacionales	<ul style="list-style-type: none"> Coordinación con el sector público, pero el privado sigue llevando el peso principal. 	<ul style="list-style-type: none"> Potenciamiento de operadores logísticos de valor añadido y nivel internacional. 	<ul style="list-style-type: none"> Participación en el Programa Regional de Gobernanza de las Cadenas Logísticas Internacionales.

En negrita: Planes, proyectos, programas o acciones prioritarios.

