

AUTOR

LUIS HILDEBRANDO GONZÁLEZ HERNÁNDEZ

Artículo Trabajo Final del programa de Especialización en Gerencia Logística Integral

**ANÁLISIS DEL NIVEL DE DESARROLLO DE LA
IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA NACIONAL
LOGÍSTICA EN COLOMBIA EN CUANTO A LA
INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE**

PROFESORA

DIANA MARCELA MOSQUERA CAICERO



La U
acreditada
para todos

**ESPECIALIZACIÓN EN GERENCIA LOGÍSTICA INTEGRAL
UNIVERSIDAD MILITAR NUEVA GRANADA
FACULTAD DE INGENIERÍA
NOVIEMBRE, 2018**

ANALISIS DEL NIVEL DE DESARROLLO DE LA IMPLEMENTACIÓN DE LA POLITICA NACIONAL LOGISTICA EN COLOMBIA EN CUANTO A LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

Luis Hildebrando González Hernández
Universidad Militar Nueva Granada
Especialización en Gerencia Logística Integral
Bogotá, Colombia
U9500901@unimilitar.edu.co

RESUMEN

El presente artículo es un estudio de revisión bibliográfica que incluye análisis de documentos, estudios de logística de infraestructura de transporte, que han publicado entidades gubernamentales como la Presidencia de la República, Congreso de la República, Ministerio de Transporte, DNP-Departamento Nacional de Planeación, CPC-Concejo Privado de Competitividad, con el fin de desarrollar la Política Nacional Logística en Colombia, y que al estudiarlos permitieron identificar las dificultades que se han presentado en la implementación de las políticas de logística, para tener un país más productivo, competitivo y conectado en todos sus modos de transporte. La metodología que se siguió fue la de consultar los documentos publicados en los últimos años sobre logística de infraestructura de transporte, para realizar un estudio comparativo y luego exponer los resultados.

Palabras clave: Logística, Política, Transporte, Infraestructura, Competitividad, productividad, conectividad.

ANALYSIS OF THE LEVEL OF DEVELOPMENT OF THE IMPLEMENTATION OF THE NATIONAL LOGISTICS POLICY IN COLOMBIA WITH REGARD TO TRANSPORT INFRASTRUCTURE

ABSTRACT

This article is a bibliographic review study that includes analysis of documents, studies, transport infrastructure logistics, published by government entities such as the Presidency of the Republic, Congress of the Republic, Ministry of Transportation, DNP-National Department of Planning, CPC-Private Council of Competitiveness, in order to develop the National Logistics Policy in Colombia, and that by studying them allowed to identify the difficulties that have arisen in the implementation of logistics policies, to

have a more productive country, competitive and connected in all modes of transport. The methodology followed was to consult the documents published in recent years on transport infrastructure logistics, to conduct a comparative study and then expose the results.

Keywords: Logistics, Politics, Transport, Infrastructure, Competitiveness, productivity, connectivity.

INTRODUCCIÓN

Con la globalización, Colombia empezó la apertura económica en la década de los 90, y para su desarrollo se han venido celebrando tratados de libre comercio con diferentes países del mundo, que ya suman 60, pero se ha notado que no somos competitivos al exportar, por eso los gobiernos nacionales de los últimos cuatro periodos han venido formulando, adoptando políticas públicas de mediano y largo plazo, para desarrollar la infraestructura, la operación, la logística del transporte intermodal, con el fin de reducir costos de operación, tiempos de viaje desde los sitios de producción a los centros de consumo, los puertos, zonas de frontera.

En los planes de desarrollo se ha priorizado los temas de Infraestructura, transporte, logística, dejando recursos y expidiendo actos administrativos para su ejecución.

Se han elaborado documentos conpes como el de política de transporte público automotor de carga, de competitividad y productividad, logística, dejando planteados planes de acción.

Se tiene el plan maestro fluvial, de dragados, se está realizando el plan maestro ferreo.

Se han priorizado proyectos, inversiones como los que contempla el PMTI-Plan Maestro de Transporte Intermodal, una política de estado para hacer de Colombia un país más competitivo, que se formuló en el 2015 para ser ejecutado en dos décadas, y desarrollar todos los modos de transporte (Carretero, férreo, fluvial, marítimo, aéreo) se estructuraron dos módulos, el I plan de Infraestructura que comprende la red básica y las vías de integración nacional, que fue diseñado para potenciar la productividad real del país y su comercio exterior, conectando entre sí a las 18 principales ciudades-región, donde se originan el 85% del PIB con las fronteras y los puertos del Caribe y el Pacífico, En el módulo II hoja de ruta para incluir políticas públicas para desarrollar por lo menos, la regulación sectorial, la movilidad urbana, la gerencia logística de corredores nacionales (Transporte, 2015)

Se ha fortalecido la parte institucional, creando entidades adscritas al Ministerio de Transporte como la ANI, INVIAS, SUPERPUERTOS, CORMAGDALENA, ANSV, se propone crear la UPIT-Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte, la CRIT-Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte, se espera que las diferentes entidades oficiales del sector transporte, logística, infraestructura, se

articulen y coordinen los temas, que no se presente duplicidad de funciones, y que se trabaje con el sector privado, academia, sociedad civil, para desarrollar la infraestructura y transporte eficiente para la competitividad del país.

A pesar de todo lo que se ha venido planeando, ejecutando por los diferentes gobiernos, al comparar Colombia con los demás países en los indicadores desempeño logístico, infraestructura y competitividad, se ha avanzado, pero no como se quisiera.

La metodología a seguir en este estudio es analizar los diferentes documentos, para encontrar los cuellos de botella en la aplicación de las políticas, que vacíos, problemas se ha tenido en la ejecución de planes, programas, proyectos, regulaciones técnicas, económicas, porque se ha priorizado el desarrollo del modo de transporte carretero, aéreo dejando atrás el férreo y fluvial que podrían darnos más posibilidad para desarrollar la competitividad del país.

Con los resultados obtenidos se explorara si es viable seguir desarrollando, explorando otras formas de desarrollar la logística, como el de tener estructurados las ILE-Infraestructura logística especializada, los corredores logísticos, gerencia de corredores, alianzas regionales logísticas, plataformas logísticas, planes logísticos municipales, mejorar la accesibilidad al transporte de la población rural, desarrollar, la logística digital, logística sostenible, proponer cambios, mejoras, actualización a la normativa vigente, o que se tomen decisiones por parte de las entidades del gobierno, el sector privado, gremios, academia para realizar una planeación más efectiva, ambiciosa para implementar lo que se ha venido planteando.

Colombia por su ubicación geográfica y contar con tanto recursos naturales, humanos, físicos, tiene un inmenso potencial para ser un país más desarrollado económicamente, socialmente y que todos sus habitantes disfruten de una buena calidad de vida.

Para eso necesitamos que la infraestructura del transporte este integrada en todos los modos y se implemente la logística.

METODOLOGIA

Para conseguir el objetivo del estudio se realizará las siguientes actividades:

1-Recopilación de información relacionada, con el tema de logística, infraestructura y transporte (planes de desarrollo, documentos conpes, actos administrativos, estudios, informes, planes, proyectos, regulaciones técnicas, económicas, entre otros)

2-se analizará y estudiará la situación actual del avance de la ejecución de la política nacional de logística de infraestructura del transporte.

3-se hará un estudio comparativo

4-se expondrán los resultados.

MARCO TEORICO

RELACION DE DOCUMENTOS ANALIZADOS

DOCUMENTOS CONPES

Documento CONPES 3489 del 1 de octubre de 2007 “Política Nacional de Transporte Automotor de Carga.”

Documento CONPES 3527 del 23 de junio de 2008 “Política Nacional de Competitividad y Productividad”

Documento CONPES 3547 del 27 de octubre de 2008 “Política Nacional Logística”

Borrador CONPES “Política Nacional Logística

ACTOS ADMINISTRATIVOS

Ley No. 1682 del 22 de noviembre de 2013 “Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias”

Resolución No.0006359 del 27 de diciembre de 2013 “Por la cual se crea el Grupo Interno de Trabajo de logística y Carga”

Decreto presidencial No. 736 del 10 de abril de 2014 “Por la cual se reglamenta la planeación de los proyectos de infraestructura de transporte con la finalidad de asegurar la intermodalidad, multimodalidad, su articulación e integración, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 de la ley 1682 de 2013”

Resolución No. 0001154 del 7 de mayo de 2014 “Por la cual se crea el Grupo Interno de Trabajo de Logística y Carga y se deroga la Resolución 0006359 de 2013”

Decreto Presidencial No. 946 del 21 de mayo de 2014 “Por el cual se crea la unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte y se determinan su estructura y funciones”

Decreto Presidencial No. 947 del 21 de mayo de 2014 “Por el cual se crea la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte y se establece su estructura”

Decreto presidencial No. 1478 del 5 de agosto de 2014 “por medio del cual se fijan lineamientos para el establecimiento de corredores logísticos de importancia

estratégica para el país y para la articulación de los actores que convergen sobre estos, y se dictan otras disposiciones.”

Resolución No. 0000164 del 5 de febrero de 2015 “por medio de la cual se establecen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país y se dictan otras disposiciones”

Resolución No. 0003752 del 31 de agosto de 2016 “por la cual se crea un grupo en el Viceministerio de infraestructura y se modifican los grupos internos de trabajo de la dirección de infraestructura, se asignan funciones y se dictan otras disposiciones”

Resolución No.0000789 del 9 de abril de 2018 “por la cual se fijan los lineamientos para la conformación de Alianzas Logísticas Regionales”

PLAN DE DESARROLLO, ESTUDIOS, INFORMES

Plan nacional de desarrollo 2002-2006

Plan nacional de desarrollo 2006-2010

Plan nacional de desarrollo 2010-2014

Plan nacional de desarrollo 2014-2018

PMTI-Plan Maestro de Transporte Intermodal

Libro Blanco del Sistema logístico nacional

Observatorio De Logística

Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022-Resumen Ejecutivo

Informe de gestión, 100 primeros días del gobierno –Ministerio de Transporte

Informe Nacional de Competitividad 2018-2019-Concejo privado de competitividad.

Informe del banco mundial sobre LPI 2018

Informe Global de competitividad -WEF

Estudio del sistema logístico de carga en los principales corredores de Colombia-E-Transcol.

Informe de la misión logística-Misión logística.

Anuario Estadístico Transporte en Cifras-Estadísticas 2017, Ministerio de Transporte

Ley No. 1682 del 22 de noviembre de 2013 "Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias"	Decreto presidencial No. 736 del 10 de abril de 2014 "Por la cual se reglamenta la planeación de los proyectos de infraestructura de transporte con la finalidad de asegurar la intermodalidad, multimodalidad, su articulación e integración, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 de la ley 1682 de 2013"	Resolución No. 0001154 del 7 de mayo de 2014 "Por la cual se crea el Grupo Interno de Trabajo de Logística y Carga y se deroga la Resolución 0006359 de 2013"	Decreto presidencial No. 1478 del 5 de agosto de 2014 "por medio del cual se fijan lineamientos para el establecimiento de corredores logísticos de importancia estratégica para el país y para la articulación de los actores que convergen sobre estos, y se dictan otras disposiciones."	Decreto Presidencial No. 946 del 21 de mayo de 2014 "Por el cual se crea la unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte y se determinan su estructura y funciones"	Decreto Presidencial No. 947 del 21 de mayo de 2014 "Por el cual se crea la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte y se establece su estructura"	Decreto presidencial No. 1478 del 5 de agosto de 2014 "por medio del cual se fijan lineamientos para el establecimiento de corredores logísticos de importancia estratégica para el país y para la articulación de los actores que convergen sobre estos, y se dictan otras disposiciones."	Resolución No. 0000164 del 5 de febrero de 2015 "por medio de la cual se establecen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país y se dictan otras disposiciones"	Resolución No.0000789 del 9 de abril de 2018 "por la cual se fijan los lineamientos para la conformación de Alianzas Logísticas Regionales"
Artículo 4, parágrafo 7	Artículo 9 de la Ley 1682 de 2013			Artículo 66, numeral 1) de la ley 1682 de 2013	Artículo 66 de la ley, numeral 2) de la Ley 1682 de 2013	Artículo 69 de la Ley 1682 de 2013	Artículo 69 de la Ley 1682 de 2013	

RESULTADOS

SITUACION ACTUAL DE COLOMBIA EN DESEMPEÑO LOGÍSTICO INFORME DEL BANCO MUNDIAL SOBRE LPI- Índice de Desempeño Logístico- 2018

Colombia dentro de 160 países evaluados en el 2018 sobre el LPI, ocupó el puesto No. 58 con un puntaje de 2.94, siendo Alemania el país que ocupó el primer puesto.

PERFIL DE COLOMBIA EN MATERIA LOGÍSTICA

Tema	Indicador	Valor Colombia 2018	Ranking en América Latina 2018	Mejor país en América Latina 2018 (valor)	Fuente
Desempeño logístico	Índice de Desempeño Logístico (entre 1 y 5) ¹	2,94	5 de 18	Chile (3,32)	Banco Mundial



¹ Índice de Desempeño Logístico. Puesto entre 160 países (1 indica el país con el mejor desempeño logístico).
Fuente: BID (2018).

Fuente: Informe Nacional de Competitividad 2018-2019-CPC-consejo privado de competitividad.

Comparación del LPI de Colombia con respecto a Chile

Pais	año	Puesto LPI	Calificación LPI	Aduanas	aduanas	Infraestructura	Infraestructura	Envios internacionales	Envios Internacionales	Competencia Logística	Competencia Logística	Rastreo y Seguimiento	Rastreo y Seguimiento	Oportunidad	Oportunidad
Chile	2018	34	3.32	32	3.27	34	3.21	38	3.27	43	3.13	44	3.20	31	3.80
Colombia	2018	58	2.94	75	2.61	72	2.67	46	3.19	56	2.87	53	3.08	81	3.17

Chile ocupó el puesto 34 con una calificación de 3.32, siendo el mejor ubicado de los países de América Latina, todos sus componentes están por encima de 3.00. Colombia ocupó el puesto No. 5 de los 18 países de América Latina.

EVOLUCION DEL INDICE DE DESEMPEÑO LOGISTICO Y SUS COMPONENTES- COLOMBIA 2007-2018

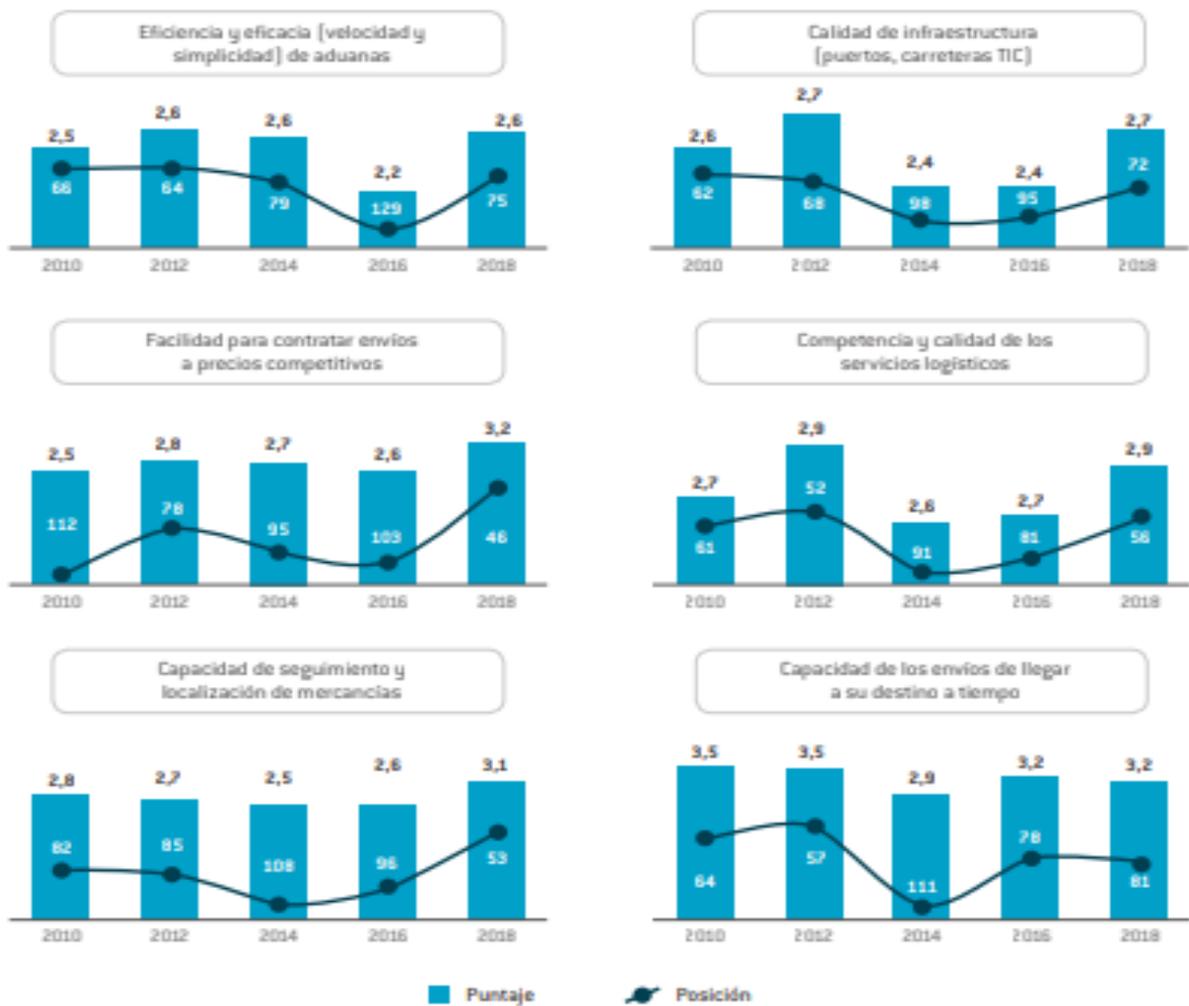
Pais	año	Puesto LPI	Calificación LPI	Aduanas	aduanas	Infraestructura	Infraestructura	Envios internacionales	Envios Internacionales	Competencia Logística	Competencia Logística	Rastreo y Seguimiento	Rastreo y Seguimiento	Oportunidad	Oportunidad
Colombia	2007	82	2.50	116	2.10	85	2.28	74	2.61	86	2.44	71	2.63	87	2.94
Colombia	2010	72	2.77	66	2.50	62	2.59	112	2.54	61	2.75	82	2.75	64	3.52
Colombia	2012	64	2.87	64	2.65	68	2.72	78	2.76	52	2.95	85	2.66	57	3.45
Colombia	2014	97	2.64	79	2.59	98	2.44	95	2.72	91	2.64	108	2.55	111	2.87
Colombia	2016	94	2.61	129	2.21	95	2.43	103	2.55	81	2.67	96	2.55	78	3.23
Colombia	2018	58	2.94	75	2.61	72	2.67	46	3.19	56	2.87	53	3.08	81	3.17

Fuente: Elaboración propia datos

Colombia en infraestructura en el 2007 ocupó el puesto 85 con un puntaje de 2.28, en el 2010 mejoró ocupando el puesto 62 con un puntaje de 2.59, en el 2012, ocupó el puesto 68 mejoró el puntaje teniendo 2.72 siendo el más alto de la serie, en el 2014 ocupó el puesto 98 bajando el puntaje 2.44, en el 2016 ocupó el puesto 72 teniendo un puntaje de 2.67

Grafica evolución del índice de desempeño Logístico y sus componentes Colombia 2010-2018

Gráfica 2. Índice de Desempeño Logístico y sus componentes. Evolución Colombia, 2010- 2018*.



*Índice entre 1 y 5, donde el mayor valor significa un mejor desempeño logístico. Calculado entre 150 países para 2007, entre 155 países para 2010 y 2012 y entre 160 países para 2014, 2016 y 2018.

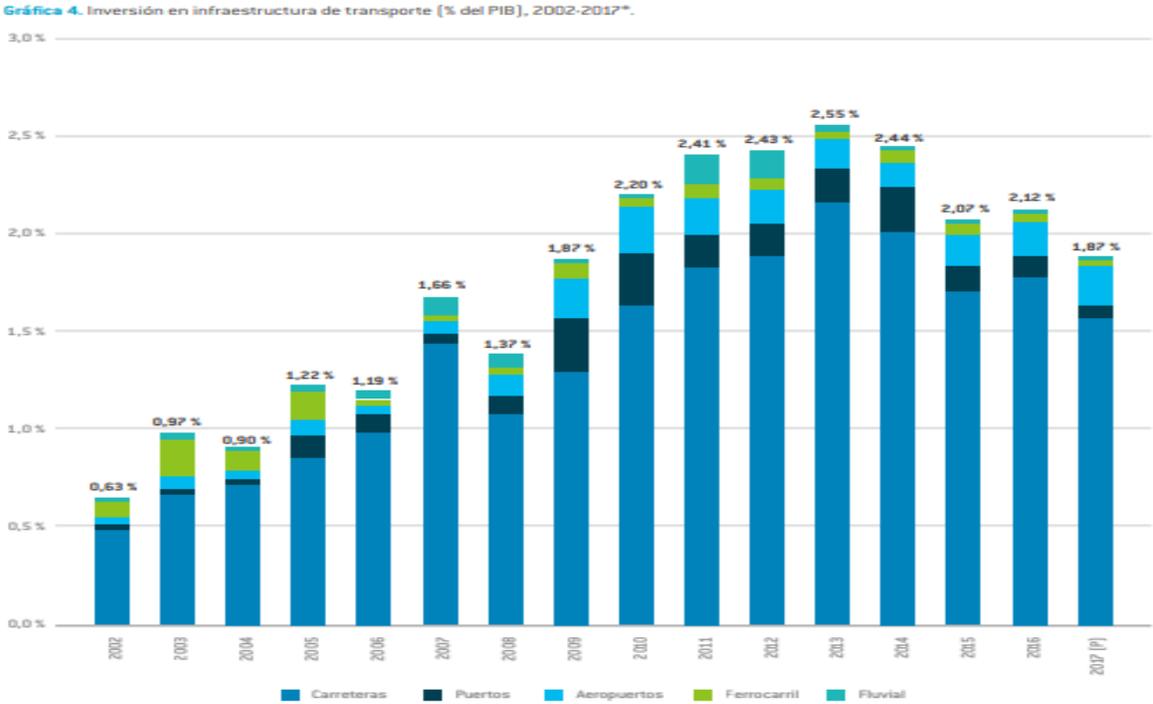
Fuente: Banco Mundial (2018).

Fuente: Informe Nacional de Competitividad 2018-2019-CPC-consejo privado de competitividad.

Colombia en el año 2018, le fue mejor en la facilidad para contratar envíos a precios comparativos (3.19 puesto 46), le sigue la capacidad de los envíos de llegar a su destino a tiempo (3.17 puesto 81) y en la capacidad de seguimiento y localización de mercancías (3.08 puesto 53), los demás índices están por debajo de 3.0. Si se compara por los años se ve que los diferentes componentes han mejorado desde el 2014, es así que Colombia en el año 2016 ocupó el puesto 94 y en el 2018 pasó a ocupar el puesto 58, avanzando 36 posiciones. Pero seguimos por debajo de Brasil, México, Panamá, Chile, OCDE, superamos a Argentina, al promedio de América Latina, Perú.

DATOS DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN COLOMBIA Y COMPARACION CON OTROS PAISES

INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA DE LOS MODOS DE TRANSPORTE EN COLOMBIA (2002-2017)



*La información para 2017 es provisional.
Fuente: DNP.

Fuente: Informe nacional de competitividad 2018-2019-CPC-consejo privado de competitividad.

Se observa que desde el 2002 se ha venido invirtiendo más el modo carretero, en promedio el 1% del PIB, en el modo férreo el 0.07% y en el modo fluvial el 0.03%., el año que se invirtió más fue en el año 2013 con un 2.55% del PIB, desde este año ha venido disminuyendo las inversiones.

T14. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE - MODO CARRETERO

AÑO	PRIMARIAS			SECUNDARIAS A cargo de los departamentos - PVR	TERCIARIAS			TOTAL RED VIAL NACIONAL	PUENTES (unidad) Red Nacional y Red Terciaria - INVÍAS	
	A cargo de la Nación		Subtotal		A cargo de la Nación - INVÍAS	A cargo de los departamentos *	A cargo de los municipios*			Subtotal
	Concesionado - ANI	No concesionado - INVÍAS								
2002	0	16.531	16.531	27.918	240	ND	72.561	72.801	117.250	2.296
2003	0	16.528	16.528	34.918	240	ND	65.653	65.893	117.339	2.296
2004	0	16.677	16.677	34.918	145	ND	72.761	72.906	124.501	2.296
2005	0	16.750	16.750	34.918	145	ND	72.761	72.906	124.574	2.296
2006	2.628	14.143	16.771	34.918	145	ND	72.761	72.906	124.595	2.296
2007	3.380	13.296	16.676	34.918	145	ND	72.761	72.906	124.500	2.361
2008	3.400	13.276	16.676	34.918	27.577	ND	72.761	100.338	151.932	2.534
2009	3.400	13.386	16.786	34.918	27.577	ND	72.761	100.338	117.234	2.534
2010	5.680	11.463	17.143	38.315	27.577	21.469	86.633	135.679	191.137	2.314
2011	5.578	11.320	16.898	42.954	27.577	13.959	100.409	141.945	201.797	3947
2012	5.262	11.856	17.118	43.327	27.577	13.959	100.409	141.945	202.390	3947
2013	5.202	11.835	17.037	44.399	27.577	13.959	100.419	141.955	203.392	3.947
2014	6.240	11.194	17.434	45.137	27.577	13.959	100.748	142.284	204.855	3.947
2015	10.389	8.917	19.306	45.137	27.577	13.959	100.748	142.284	206.727	5.097
2016	10.155	8.924	19.079	45.137	27.577	13.959	100.748	142.284	206.500	5.097
2017	8.587	9.929	18.516	45.137	27.577	13.959	100.748	142.284	205.937	5.506

Gráfica >>

Fuente: Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, Grupo Apoyo a las Regiones (PVR) - Dirección de Infraestructura - Ministerio de Transporte.

*Datos estimados, toda vez que no se cuenta con un inventario actualizado de esta Red.

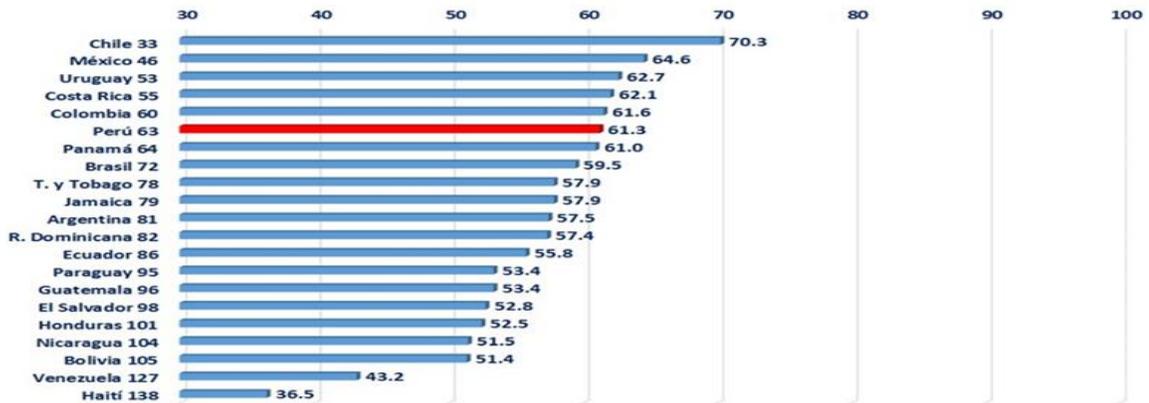


Fuente: Anuario Estadístico Transporte en Cifras-Estadísticas 2017, Ministerio de Transporte.

En Colombia la red vial nacional total es de 205.937 km, de los cuales 18.516 km pertenece a la red primaria, 8.587 km son concesionada a cargo de la ANI, 9.929 están a cargo de INVÍAS. De la red secundaria suman 45.137 km, y están a cargo de los departamentos, de la red terciaria suman 142.284 km donde 27.577 km están a cargo de INVÍAS, 13.959 Km a cargo de los departamentos y 100.748 km a cargo de los municipios. Se tiene también 5.506 puentes. se ha venido actualizando los inventarios de la red terciaria que pueden estar por encima de los 150.000 km.

DATOS INDICE DE COMPETITIVIDAD GLOBAL (IGC) DEL FORO ECONOMICO MUNDIAL (WEF-2018) RELACIONADAS CON INFRAESTRUCTURA DE COLOMBIA Y COMPARADAS CON PAISES DE AMERICA LATINA

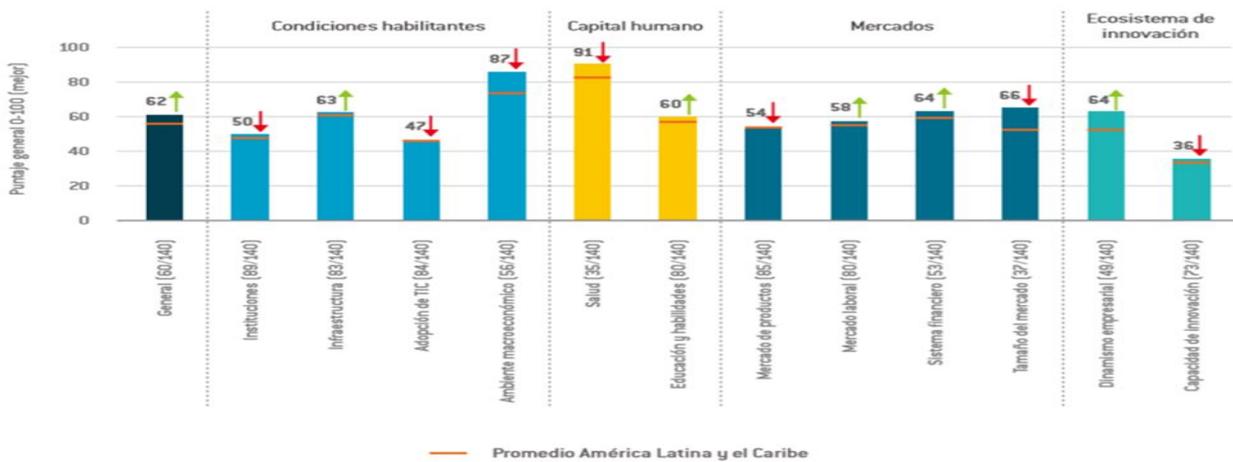
Se mide la competitividad de 140 economías a través de 98 indicadores organizados en 12 pilares considerados impulsores de la productividad.



Colombia ocupa el puesto No.60 de los 140 países evaluados con un puntaje de 61.6 puntos.

De los países de América Latina Chile es el mejor, ocupa el puesto 33 con un puntaje de 70.3

Gráfica 2. Puntaje y posición de Colombia entre 140 países, en los pilares del IGC-WEF 2018-2019.



Fuente: WEF Cálculos: CPC.

Fuente: Informe nacional de competitividad 2018-2019-CPC-consejo privado de competitividad.

Colombia en el pilar de infraestructura obtuvo el puesto 83 dentro de los 140 países evaluados del IGC.

PILAR DE INFRAESTRUCTURA

PERFIL DE COLOMBIA EN MATERIA LOGISTICA

Tema	Indicador	Valor Colombia 2018	Ranking en América Latina 2018	Mejor país en América Latina 2018 (valor)	Fuente
Desempeño logístico	Índice de Desempeño Logístico (entre 1 y 5) ¹	2,94	5 de 18	Chile (3,32)	Banco Mundial
Infraestructura	Índice de conectividad de carreteras (entre 0 y 100) ²	47,93	13 de 18	México (93,49)	WEF
	Calidad de las carreteras (entre 1 y 7) ²	3,27	12 de 18	Chile (5,22)	WEF
	Densidad de la red ferroviaria (km férreos por km cuadrado)	1,46	8 de 10	Uruguay (16,98)	WEF
	Eficiencia del servicio de trenes (entre 1 y 7) ²	1,75	12 de 18	Panamá (4,40)	WEF
	Índice de conectividad de transporte marítimo (entre 0 a 157,1) ²	43,69	2 de 16	Panamá (51,95)	WEF
	Conectividad aeroportuaria ³	144.423	3 de 18	México (497.154)	WEF
	Calidad del transporte aéreo (entre 1 y 7) ²	5,81	2 de 7	Chile (7,85)	IMD

Fuente: Informe nacional de competitividad 2018-2019-CPC-consejo privado de competitividad.

Colombia en los últimos años ha mejorado su infraestructura de transporte, donde se le ha dado prioridad a la construcción de carreteras de la red primaria 4G, las inversiones ascienden a 2% del PIB, pero no obstante Colombia sigue rezagada con respecto a los países de la OCDE y la alianza del pacífico, obtuvo una calificación de 47,8 sobre 100 en el índice de conectividad de carreteras calculado por el Foro Económico Mundial para el 2018, siendo México el mejor posicionado de América latina con un puntaje de 93,49, Colombia ocupó el puesto 13 de los 18 países de A.L.

En calidad de carreteras Colombia sacó 3,27 de 7, Chile fue el mejor de A.L con 5.22, el puesto de Colombia de A.L el 12 de 18.

En densidad de red ferroviaria (km férreos por km cuadrado) 1,46 quedó en el puesto 8 de 10 países de A.L, Uruguay es el mejor de A.L con un puntaje de 16.98. a nivel de los 140 países evaluados Colombia ocupa el puesto 92

En cuanto a eficiencia del servicio de trenes 1.75 de 7 quedo en el puesto 12 de 18 países de A.L. Panamá es el mejor país con 4.40. Colombia ocupa el puesto 125 de los 140 países evaluados

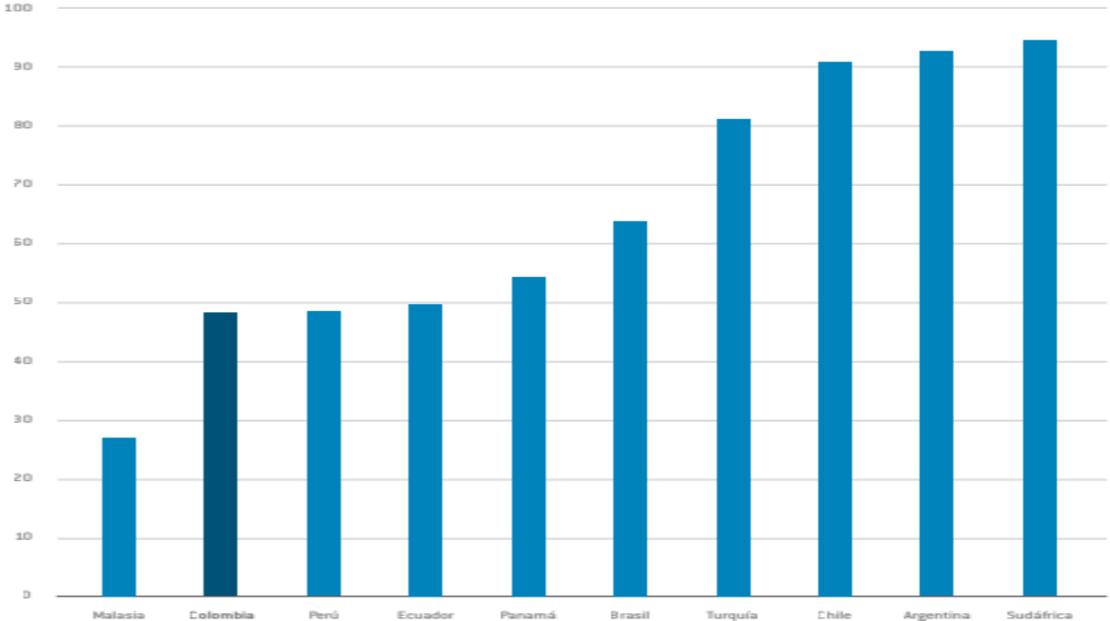
En el índice de conectividad de transporte marítimo, Colombia saco 43.69 de 157.1 quedo en el puesto 2 de 16 países de A.L. Panamá mejor país de A.L con un puntaje de 51.95.

En conectividad aeroportuaria 144.423, quedo en el puesto 3 de 18 países de A.L. México el mejor ubicado de A.L. con 497.154 en este componente Colombia ha mejorado ocupo de los 140 países el puesto 31

Y en calidad de transporte aéreo, Colombia saco 5.81 de 7, ocupo el puesto 2 de 7 países de A.L. Chile el mejor ubicado.

Grafica de Comparación con otros países de la calificación de Colombia en el índice de conectividad de carreteras 2018 -foro económico mundial.

Gráfica 3. Índice de conectividad de carreteras*. Colombia y países de referencia, 2018.



*Valor entre 0 y 100, donde una puntuación más alta representa un mejor desempeño.
Fuente: WEF (2018).

Fuente: Informe nacional de competitividad 2018-2019-CPC-consejo privado de competitividad.

Colombia depende del modo carretero para el transporte de carga, en la cual es vulnerable, ineficiente y costoso, en el informe nacional de competitividad, Colombia transporta por carretera el 73%, el 25,5% se realiza por modo férreo y el 1% fluvial.

T19. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE - MODOS FÉRREO, FLUVIAL Y AÉREO

AÑO	LINEAS FÉRREAS EN OPERACIÓN (kilómetros)			LINEA FÉRREA INACTIVA CONCESIONADA		LINEA FÉRREA INACTIVA A CARGO DEL INVÍAS	TOTAL LINEA FÉRREA INACTIVA	TOTAL RED FÉRREA	VIAS FLUVIALES (kilómetros)			AÉREO PISTAS
	Nacional (ANI-INVÍAS)	Privado	TOTAL	PACÍFICO	ATLÁNTICO				Navegable	No Navegable	TOTAL	
2004	1.992	145	2.137	118	ND	ND	118	2.255	18.225	6.500	24.725	614
2005	1.992	145	2.137	118	ND	ND	118	2.255	18.225	6.500	24.725	598
2006	1.992	145	2.137	118	ND	ND	118	2.255	18.225	6.500	24.725	581
2007	1.518	145	1.663	118	ND	ND	118	1.781	18.225	6.500	24.725	581
2008	1.488	184	1.672	118	ND	ND	118	1.790	18.225	6.500	24.725	608
2009	1.488	184	1.672	118	ND	ND	118	1.790	18.225	6.500	24.725	ND
2010	1.039	184	1.223	118	ND	ND	118	1.341	18.225	6.500	24.725	590
2011	1.010	184	1.194	118	ND	ND	118	1.312	18.225	6.500	24.725	610
2012	756	184	940	118	ND	ND	118	1.058	18.225	6.500	24.725	621
2013	610	184	794	118	ND	1.787	1905	2.699	18.225	6.500	24.725	542
2014	824	184	1.008	118	674	1.729	2.521	3.529	18.225	6.500	24.725	543
2015	1459	186	1645	155	0	1.729	1884	3.529	18.225	6.500	24.725	596
2016	824	186	1.010	118	0	1.729	1.847	2.857	18.225	6.500	24.725	703
2017	1222,7	186	1408,7	225	53,9	1.729	2007,9	3.417	18.225	6.500	24.725	720

Fuente: INVÍAS, ANI, Aeronáutica Civil y Ministerio de Transporte
ND: No Disponible



Fuente: Anuario Estadístico Transporte en Cifras-Estadísticas 2017, Ministerio de Transporte.

En Colombia se tiene un potencial de los modos fluviales al tener 18.225 km de vías fluviales navegables, del modo férreo se tiene 3.417 Km de red férrea, de las cuales solo el 41.23% (1.408,7 km) están activas, el 58.77%(2007,9 km) están inactivas se requiere inversión oficial, para que se se desarrolle el transporte intermodal, se adelanten las obras para recuperar la navegabilidad del río Magdalena, y los demás ríos, se de transparencia en los procesos contractuales.

En el modo aéreo el país cuenta con 720 pistas.

T27. MOVIMIENTO DE CARGA NACIONAL POR MODO DE TRANSPORTE.

AÑO	TERRESTRE	FERROVIARIO			FLUVIAL	AÉREO	CABOTAJE	TOTAL
		Concesiones (sin incluir carbón)	Carbón	Total				
2002	84.019	ND	31.032	31.032	3.480	122	532	119.185
2003	99.782	37	42.744	42.781	3.725	132	928	147.348
2004	117.597	317	45.865	46.182	4.211	129	588	168.707
2005	139.646	308	48.919	49.227	4.863	135	400	194.271
2006	155.196	314	49.394	49.708	4.025	138	509	209.576
2007	183.126	375	52.829	53.204	4.563	137	454	241.484
2008	169.714	236	58.236	58.472	4.953	123	372	233.634
2009	173.558	254	59.144	59.398	4.070	109	364	237.499
2010	181.021	366	66.659	67.025	3.691	119	353	252.209
2011	191.701	204	74.350	74.554	3.650	124	646	270.029
2012	199.369	20	76.780	76.800	3.474	127	388	280.158
2013	220.309	97	76.684	76.781	2.968	149	774	300.980
2014	N.D.	174	42.733	42.907	2.858	163	601	46.529
2015	N.D.	230	47.705	47.935	3.524	179	969	52.607
2016	N.D.	643,1	54.650	55.293	3.938	185	1.786	61.202
2017	N.D.	15,9	50.419	50.435	5.200	177	3.563	59.375

El modo aéreo incluye carga y correo

Miles de Toneladas

Fuente: Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, Aeronáutica Civil, Superintendencia de Puertos y Transporte

N.D.: No Disponible. Terrestre: Dato obtenido de la encuesta Origen - Destino de carga



Fuente: Anuario Estadístico Transporte en Cifras-Estadísticas 2017, Ministerio de Transporte.

En Colombia el 73% de la carga se transporta por el modo carretero terrestre, por el modo férreo el 25,5%, donde el 99% es carbón, y por el modo fluvial el 1%.

En el 2017 se transportaron por tren 50.473.000 de toneladas, por el modo fluvial 5.200.000 ton, por el modo aéreo 177.000 ton, por cabotaje 3.563.000 ton y por el modo terrestre aproximadamente 260.000.000 de ton.

INDICE DE COMPETITIVIDAD DOING BUSINESS-2018 DEL BANCO MUNDIAL

Transporte de carga	Edad promedio parque automotor ⁴	21	14 de 15	Chile (10)	BID
	Facilitación del comercio	Costo para exportar: cumplimiento fronterizo (USD) ⁵	545	12 de 18	Bolivia (65)
Costo para importar: cumplimiento fronterizo (USD) ⁵		545	13 de 18	El Salvador (128)	Doing Business
Tiempo para exportar: cumplimiento fronterizo (horas) ⁵		112	15 de 18	República Dominicana (16)	Doing Business
Tiempo para importar: cumplimiento fronterizo (horas) ⁵		112	16 de 18	Uruguay (6)	Doing Business
Costo para exportar: cumplimiento documental (USD) ⁶		90	12 de 18	República Dominicana (15)	Doing Business
Costo para importar: cumplimiento documental (USD) ⁶		50	3 de 18	Bolivia (30)	Doing Business
Tiempo para exportar: cumplimiento documental (horas) ⁶		60	16 de 18	Panamá (6)	Doing Business
Tiempo para importar: cumplimiento documental (horas) ⁶	64	11 de 18	Panamá (6)	Doing Business	

Nota: 1/ El mayor valor indica una mejor posición. 2/ El mayor valor indica una mejor posición. 3/ Para cada aeropuerto, el número de asientos disponibles a cada destino es ponderado por el tamaño del aeropuerto de destino [en términos de volumen de pasajeros]. Los totales ponderados son entonces sumados para todos los destinos y luego para todos los aeropuertos en el país. 4/ Datos correspondientes al año 2012. 5/ Los costos y tiempos relacionados con el cumplimiento fronterizo hacen referencia al cumplimiento de la regulación aduanera, la regulación relativa a las otras inspecciones y los costos y tiempos en puerto o frontera. 6/ Los tiempos y costos asociados con el cumplimiento documental hacen referencia al tiempo y costo de cumplir con la documentación exigida por todas las agencias de gobierno de la economía de origen, la de destino y cualquier economía de tránsito.

Fuente: Informe nacional de competitividad 2018-2019-CPC-consejo privado de competitividad.

T1. ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD DOING BUSINESS (I)

No.	1	59	190								
País	Nueva Zelanda	Colombia	Somalia								
DIF Score	86.55	69.41	19.98								
COLOMBIA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Posición en el índice general	66	53	37	47	42	45	43	34	54	53	59
Número de países en estudio	178	181	183	183	183	185	189	189	189	190	190
Componentes del índice – Posiciones											
1. Apertura de una empresa	88	79	74	73	65	61	79	84	84	61	96
2. Manejo de permisos de construcción	61	54	32	29	29	27	24	61	38	34	81
4. Registro de propiedad	69	78	51	54	51	52	53	42	54	53	60
5. Obtener crédito	84	59	61	64	67	70	73	2	2	2	2
6. Protección al inversionista	19	24	5	5	5	6	6	10	14	13	16
7. Pago de impuestos	167	141	115	120	95	99	104	146	136	139	142
8. Cumplimiento de contratos	147	149	152	149	149	154	155	168	180	174	177
9. Cerrar un negocio	27	30	32	29	12	21	25	30	30	33	33
10. Comercio transfronterizo	105	96	97	83	87	91	94	93	110	121	125
Variables en estudio para el componente de Posición de Comercio Transfronterizo											
10.1 Tiempo para exportar (días)	24	14	14	14	14	14	14	14	NR	NR	NR
10.2 Tiempo para importar (días)	20	15	14	13	13	13	13	13	NR	NR	NR
10.3 Costo para exportar (US\$ por contenedor)	1440	1690	1770	1770	2770	2255	2355	2355	NR	NR	NR
10.4 Costo para importar (US\$ por contenedor)	1440	1640	1750	1700	2830	2830	2470	2470	NR	NR	NR
10.5 Documentos para exportar (número)	6	6	6	6	5	5	4	4	NR	NR	NR
10.6 Documentos para importar (número)	8	8	8	8	6	6	6	6	NR	NR	NR

Fuente: Informes Doing Business 2018 del Banco Mundial y la Corporación Financiera Internacional.
NR: Estos indicadores fueron reformulados (ver la página siguiente)



Fuente: Anuario Estadístico Transporte en Cifras-Estadísticas 2017, Ministerio de Transporte.

Colombia ocupa el puesto No.59 dentro de 190 países evaluados según el índice de competitividad Doing Business 2018 del banco mundial, obtuvo un puntaje de 69.41, el mejor país fue Nueva Zelanda con un puntaje de 86.55. con respecto al año anterior bajo 6 puestos al pasar del puesto 53 al puesto 59, en el año 2015 es donde ha estado mejor ubicado en el puesto 34, en el 2010 en el puesto 37.

T1. ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD DOING BUSINESS (II)

Comercio Transfronterizo		DTF Score para Comercio Transfronterizo (0-100)		
125		62,83		
Comercio Transfronterizo	Exportar		Importar	
	Tiempo (horas)	Costo (US\$)	Tiempo (horas)	Costo (US\$)
Cumplimiento documental	60	90	64	50
Cumplimiento fronterizo	112	545	112	545

Indicador	OCDE	América Latina y el Caribe	Colombia
Tiempo para exportar: Cumplimiento fronterizo (horas)	12,7	62,5	112
Costo para exportar: Cumplimiento fronterizo (USD)	149,9	526,5	545
Tiempo para exportar: Cumplimiento documental (horas)	2,4	53,3	60
Costo para exportar: Cumplimiento documental (USD)	35,4	110,4	90
Tiempo para importar: Cumplimiento fronterizo (horas)	8,7	64,4	112
Costo para importar: Cumplimiento fronterizo (USD)	111,6	684	545
Tiempo para importar: Cumplimiento documental (horas)	3,5	79,9	64
Costo para importar: Cumplimiento documental (USD)	25,6	119,5	50

Fuente: Informes Doing Business 2018 del Banco Mundial y la Corporación Financiera Internacional.
<http://espanol.doingbusiness.org/data/exploreconomies/colombia/#trading-across-borders>

Fuente: Anuario Estadístico Transporte en Cifras-Estadísticas 2017, Ministerio de Transporte.

Colombia al comparar los tiempos de exportar, importar en cuanto a cumplimiento fronterizo y documental, con los países de la OCDE y de América Latina estamos retirados, en cuanto a costos estamos cerca y mejor que al promedio de AL, pero superior a costos de la OCDE.

INSTITUCIONALIDAD PARA EL DESARROLLO DE LOGISTICA, COMPETITIVIDAD, PRODUCTIVIDAD, CONECTIVIDAD EN COLOMBIA

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2006-2010-Estado Comunitario: Desarrollo para Todos

Se adelantó lo siguiente:

Sistema Nacional de Competitividad -SNC

Con la expedición del decreto 2828 de 2006, por el cual se organiza el Sistema administrativo Nacional de Competitividad y se dictan otras disposiciones y el conpes 3439 de 2006, institucionalidad y principios rectores de política para la competitividad y productividad ,se crea la Comisión Nacional de competitividad para diseñar la política de competitividad donde quedo el transporte y la logística ejes de apoyo dentro SNC, se creó el comité para la facilitación de la logística del comercio y el transporte comifal, donde el sector privado quedo representado por el sector productivo, gremios y los transportadores y el sector publico por la Alta Consejería para la Competitividad y las Regiones, el Ministerio de Transporte; el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales; Proexport y el Departamento Nacional de Planeación -DNP

El objetivo de comifal es promover la adopción de mejores prácticas en logística y transporte, que permitan incrementar la competitividad y la productividad para el país, para optimizar la eficiencia en toda la cadena logística del comercio exterior

DOCUMENTOS DE POLITICA

Documento conpes 3489 del 1 de octubre de 2007- Política Nacional de Transporte Automotor de Carga.

Documento que se enfoca al fortalecimiento subsectorial y a la inserción en la cadena de abastecimiento como eslabón estratégico para el desarrollo económico del país.

Documento conpes 3527, del 23 de junio de 2008 - Política Nacional de Competitividad y productividad

El gobierno nacional definió en el documento conpes 15 planes de acción, dentro de un plan de acción se identificó la logística como una de las estrategias que contribuirán al logro de los objetivos de la política de competitividad y productividad.

Documento conpes 3469 de 2007, lineamientos para el control de la mercancía y la seguridad en los nodos de transferencia de comercio exterior

Documento que busca articular las iniciativas de facilitación del comercio y del transporte, para fortalecer, implementar la inspección simultánea en puertos, aeropuertos y pasos de frontera.

IMPLEMENTACION DEL CONPES 3547 del 27 de octubre de 2008

POLITICA NACIONAL DE LOGISTICA

Con el fin de buscar soluciones a los problemas logísticos del país, se expidió el documento conpes 3547 de 2008 donde definió la logística como el factor de articulación entre la infraestructura física y los servicios asociados para facilitar el uso óptimo de la infraestructura, el documento contiene las estrategias para adoptar de mejores prácticas en logística y transporte de mercancías, para el desarrollo del SLN- Sistema Logístico Nacional , enmarcado dentro del SNC.-sistema nacional de competitividad para apoyar el incremento de competitividad y productividad definido en el Documento conpes 3527 Política Nacional de Competitividad y Productividad y conseguir reducir los costos logísticos, coordinando acciones con los diferentes actores del sector publico y privado y así tener un sistema de transporte competente complementario, orientado al servicio e integrado a la economía global.

En el documento conpes definen la logística como la manipulación de bienes y servicios que requieren o producen las empresas o los consumidores finales, mediante las funciones de transporte, almacenaje y aprovisionamiento y/o distribución de mercancías

Sistema Logístico Nacional



PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE INTERMODAL-PMTI

Se elaboró en el año 2015 con visión de 20 años (2015-20135), es una herramienta de planeación estratégica del sector transporte para potenciar la competitividad del país, se estructuraron dos módulos el PMTI1 INFRAESTRUCTURA y el módulo 2 LOGISTICA

MODULO PMTI 1-INFRAESTRUCTURA

Se identificaron los principales proyectos de infraestructura que se deben de construir en dos décadas para sacar a Colombia del rezago de más de 20 años en materia de infraestructura intermodal.



	Componente	Primera Década	Segunda Década
(Billones de pesos 2015)			
Red Básica	Fluvial	3,58	1,22
	Férrea	4,10	6,00
	Puertos (canales)	0,64	0,64
	Aeropuertos	15,73	1,37
	Vial		
	- Mantenimiento	21,13	39,37
- Reducción Saturación	29,27	14,45	
- Mejora Especificaciones	13,03	4,94	
Total Red Básica	87,48	67,75	
Redes Integración	Fluvial	-	2,16
	Vial		
	- Mantenimiento	-	6,99
	- Proyectos	17,19	26,89
Total Red Integración	17,19	36,04	
Inversión Anual	10,47	10,38	
Inversión Anual como porcentaje del PIB 2015	1,31 %	1,30 %	

Vías férreas

3 corredores recuperados

- Dorada - Chiriguana **555 km**
- Bogotá – Belencito **257 km**
- Pacífico **209 km**
 - Cali-Cartago-Zaragosa **166.5 km**
 - Zarzal/La Tebaida **42,06 km**

Segunda línea:

- Chiriguana – Sta. Marta **45 km**

Reactivación carga: Buenaventura - Yumbo



MODULO PMTI 2- LOGISTICA



Módulo

Logística

Presenta una hoja de ruta minuciosa y detallada para resolverlos.

Además de ser un complemento al módulo de infraestructura, este módulo busca implementar soluciones estratégicas en logística para resolver los principales cuellos de botella del transporte de carga.

¿Cómo se inicio esta tarea?

(2014) Con un trabajo investigativo: Universidad – Estado

- ✓ Definir el Sistema Logístico Nacional
- ✓ Definir las especificaciones para la configuración de un corredor logístico
- ✓ Definir un sistema de indicadores para el monitoreo de corredores logísticos



¿A dónde se quiere llegar?



1. Plan de acción logística

- Infraestructura logística en corredores integrales
- Servicios logísticos relacionados
- Normatividad e institucionalidad
- Facilitación comercial

Visión de Corredores Logísticos – Decreto 1478 de 2014



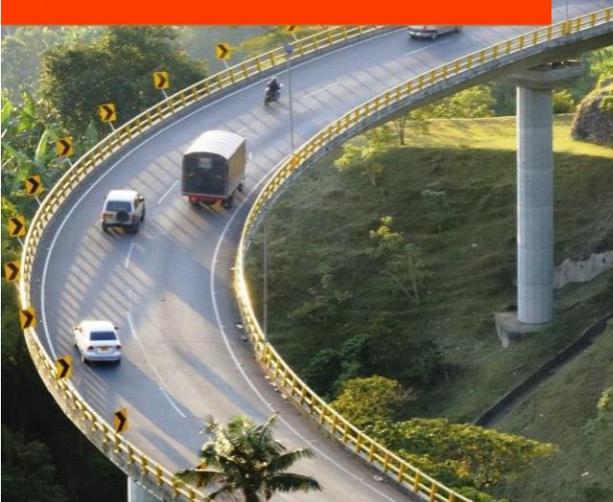
¿A dónde se quiere llegar?



¿A dónde se quiere llegar?



¿A dónde se quiere llegar?



2. Optimización de accesos viales a los centros urbanos

- Aumento de la competitividad urbano regional por medio de infraestructura de accesos
- Reglas claras de participación y cofinanciación Nación - Región

4. Profundización en la financiación

- Evaluación financiera de un grupo de proyectos semiurbanos
- Caracterización y evaluación de fuentes alternativas de financiación
 - ✓ Inversión de capital
 - ✓ Operación y mantenimiento

3. Aspectos normativos del sector transporte y logístico

- Articulación entre los POT y la política nacional logística
- Depuración y complemento de la normatividad para operaciones logísticas, aspectos aduaneros y de facilitación comercial

¿A dónde se quiere llegar?



5. Maduración de proyectos

- Priorización de proyectos del PMTI 1 para su estructuración en prefactibilidad (análisis costo / beneficio)



PMTI 2: ¿Qué se desarrollará de forma paralela?

Planes desarrollados



- Planes viales (4G + Vías Equidad)
- Plan maestro fluvial

Planes a desarrollar



- Plan maestro férreo (en formulación)
- Planes estratégico portuario
- Plan maestro aeroportuario

Acciones sobre corredores logísticos

- Implementación de peajes electrónicos
- Gestión ingreso vehículos de carga de alto rendimiento
- Desarrollo de niveles de servicio en patios de contenedores
- Implementación programa de conducción eficiente
- Piloto cargue y descargue nocturno

PMTI 2: ¿Qué lograremos?



Consolidación de corredores



Menor contaminación



Articulación nación-región



Menores tiempos



Servicios logísticos



Operaciones intermodales



Menores costos



Marco regulatorio



Fuentes de financiación

RESULTADOS DE LA ENCUESTA NACIONAL LOGISTICA DE 2015 “COLOMBIA ES LOGISTICA”

En esta encuesta los resultados permiten entender el desempeño, las necesidades y perspectivas que tienen las empresas en su gestión logística para la formulación de políticas publicas

PERFIL DE EMPRESAS

Participaron 264 prestadores de servicios logísticos (PSL) de los siguientes sectores:

Operación logística terrestre (37.1%), operación logística integral (18.9%), otros servicios (17.4%), operación logística comercio exterior(17%), operación logística marítima puertos(3.4%), operación logística de almacenamiento(3.4%), operación logística zonas francas(1.5%), operación logística(1.1%)

504 usuarios de servicios logísticos (USL) de los siguientes sectores:

Sector manufactura (52%), sector proveedor de servicios no logísticos (35%), sector básico (8%), sector comercio mayorista y minorista (5%)

Participaron por regiones, caribe (11.7%), eje cafetero y Antioquia (27.7%), Centro Oriente (49.3%), Pacifico (7.2%), llanos (1.4%), sur de Colombia amazonia (2.6%)

INDICADORES DE DESEMPEÑO LOGISTICO

Los tres rubros más importantes en el costo total de logística son transporte y distribución (37%), un transportador antes de iniciar el cargue y descargue debe esperar entre 3 a 5 horas con el vehículo quieto, una empresa pequeña utiliza 1.4 veces más tiempo en el proceso de cargue o descargue que una empresa grande almacenamiento (20%), compra y manejo de proveedores (17%)

EL COSTO TOTAL DE LOGISTICA SOBRE LAS VENTAS ES DE 14.97%, por cada \$100 pesos de ventas, \$15 pesos se gastan en proceso de logística.

Entrega a tiempo el 83.8%, 2 de cada 10 pedido llegan tarde,

Entregas completas 92.2%

Entrega a tiempo y completas 77.3% otif

En trazabilidad el 54.7% empresas que cuentan con sistemas de trazabilidad y monitoreo de carga desde origen hasta destino.

En trazabilidad hacia atrás 38.5%

En trazabilidad interna 83.3%

En trazabilidad hacia adelante 59.3%

Índice de competitividad logística regional

	infraestructura	Servicio logísticos e industria	Movilidad y ciudad	Índice región	Índice promedio nacional
caribe	6.15	6.45	5.32	5.98	5.45
eje cafetero y Antioquia	6.33	5.32	5.32	5.66	5.45
Centro Oriente	6.32	5.93	4.94	5.73	5.45
Pacifico	5.73	6.05	5.16	5.65	5.45
llanos	5.13	3.84	4.72	4.56	5.45
Sur de Colombia amazonia	5.53	4.93	4.81	5.09	5.45

El mejor índice de infraestructura lo tiene la región eje cafetero y Antioquia con 6.33 le sigue Centro -oriente con 6.32, la peor los llanos con 5.13%.

RETOS Y PERSPECTIVAS para el fortalecimiento de la competitividad del país

Las empresas de USL determinaron 4 principales barreras que impactan la logística.

Altos costos de transporte 32.3%

Insuficientes carreteras y puertos y aeropuertos 21.1%

Falta de sistemas de información en logística 19.7%

Complejidad en trámites aduaneros 11.8%

Y las cuatro principales barreras que impactan la logística de los prestadores de servicios logísticos (PSL)

Falta de zonas adecuadas para carga y descarga 32.3%

Infraestructuras viales insuficientes y congestión 22.0%

Falta de talento humano en logística 16.9%

Insuficiencia de zonas logísticas y/o alto precio de bodegas 10.2%.

Institucionalidad

Existe una falta claridad en la definición de fronteras institucionales y en la división de responsabilidades y funciones al interior del sector de transporte y carencia de articulación

	Def. de política	Planeación	Diseño y/o Estruct. de proy.	Financiación	Ejecución	O&M Infrae	Oper. Serv.	Reg. Econ.	Reg. Téc.	Superv. y control	Investigación accidentes
	X	X					X	X	X	X	X
	X	X	X					X			
	X	X	X		X	X	X	X	X	X	
	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X
		X	X		X	X	X	X	X	X	
		X	X		X	X	X		X	X	
M.pios		X	X		X	X	X	X		X	
Deptos.		X	X		X	X	X	X		X	
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X
							X			X	X

x Funciones directas sobre el proceso

Fuente: PMTI 2015

Como se ve en la tabla En Colombia hay entidades del gobierno que están haciendo las mismas funciones presentándose desgaste en la ejecución de las políticas, planes, programas, proyectos para poder ser más efectivos en desarrollar la infraestructura y el transporte.

Ley No. 1682 del 22 de noviembre de 2013 "Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias"	Decreto presidencial No. 736 del 10 de abril de 2014 "Por la cual se reglamenta la planeación de los proyectos de infraestructura de transporte con la finalidad de asegurar la intermodalidad, multimodalidad, su articulación e integración, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9 de la ley 1682 de 2013"	Resolución No. 0001154 del 7 de mayo de 2014 "Por la cual se crea el Grupo Interno de Trabajo de Logística y Carga y se deroga la Resolución 0006359 de 2013"	Decreto presidencial No. 1478 del 5 de agosto de 2014 "por medio del cual se fijan lineamientos para el establecimiento de corredores logísticos de importancia estratégica para el país y para la articulación de los actores que convergen sobre estos, y se dictan otras disposiciones."	Decreto Presidencial No. 946 del 21 de mayo de 2014 "Por el cual se crea la unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte y se determinan su estructura y funciones"	Decreto Presidencial No. 947 del 21 de mayo de 2014 "Por el cual se crea la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte y se establece su estructura"	Decreto presidencial No. 1478 del 5 de agosto de 2014 "por medio del cual se fijan lineamientos para el establecimiento de corredores logísticos de importancia estratégica para el país y para la articulación de los actores que convergen sobre estos, y se dictan otras disposiciones."	Resolución No. 0000164 del 5 de febrero de 2015 "por medio de la cual se establecen los corredores logísticos de importancia estratégica para el país y se dictan otras disposiciones"	Resolución No. 0000789 del 9 de abril de 2018 "por la cual se fijan los lineamientos para la conformación de Alianzas Logísticas Regionales"
Artículo 4, parágrafo 7	Artículo 9 de la Ley 1682 de 2013			Artículo 66, numeral 1) de la ley 1682 de 2013	Artículo 66 de la ley, numeral 2) de la Ley 1682 de 2013	Artículo 69 de la Ley 1682 de 2013	Artículo 69 de la Ley 1682 de 2013	

Se han expedido normas que se han logrado implementar es necesario actualizarlas

DISCUSIONES

Al interpretar la información de los informes del año 2018 y años anteriores, de Colombia, tanto de desempeño logístico del Banco Mundial, del Índice de Competitividad Global del Foro Económico Mundial, del índice de competitividad Doing Business del Banco Mundial, y teniendo el monto de inversiones que se han realizado en la infraestructura de transporte en los últimos años con los inventarios de la red de todos los modos, se analiza que Colombia tiene cuellos de botella para ser competitivo, se supone que falta más planeación a largo plazo, políticas planes, reglamentaciones que se puedan implementar, más capacidad institucional, más recursos, tener en cuenta las inversiones en todos los modos para desarrollar el transporte intermodal, para seguir avanzando en los índices respectivos. Y que se cumpla con lo planteado en le PMTI del desarrollo de las regiones para un mejor progreso y menos impacto ambiental.

Mejoramiento de los indicadores de competitividad vial y logística

Los gobiernos en los planes nacionales de desarrollo han planteado estrategias, planes de acciones, han invertido en infraestructura pero no se ve el impacto en el avance de los índices.

EL CONCEJO PRIVADO DE COMPETITIVIDAD EN EL INFORME NACIONAL DE COMPETITIVIDAD 2018-2019 HACE RECOMENDACIONES COMO LAS SIGUIENTES:

DESARROLLAR EL TRANSPORTE INTERMODAL

Acción pública. Diseñar una política de transporte intermodal estableciendo un cronograma para su ejecución y la forma como deben ser priorizados y financiados los proyectos de infraestructura para las próximas décadas

Acción pública. Definir las fronteras institucionales y la división de responsabilidades para el desarrollo del transporte intermodal.

Acción pública. Fortalecer la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (Invías) para que se especialicen en la ejecución de proyectos relacionados con todos los modos de transporte.

Acción pública. Poner en marcha la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte.

Acción pública. Destinar recursos públicos suficientes para adelantar la rehabilitación, construcción y puesta en operación de los corredores ferroviarios estratégicos que requiere el país.

Acción pública. Destinar recursos públicos suficientes para adelantar la rehabilitación, construcción y puesta en operación de los corredores ferroviarios estratégicos que requiere el país.

Acción pública. Agilizar las obras para recuperar la navegabilidad del río Magdalena y generar las condiciones adecuadas que permitan la implementación del Plan Maestro de Transporte Fluvial.

Coordinación público-privada. Identificar las necesidades logísticas de las diferentes cadenas productivas que puedan ser posibles usuarios del modo férreo y fluvial.

Acción regulatoria. Establecer un procedimiento claro, expedito y equilibrado en materia de consultas previas.

CONTINUAR CON EL DESARROLLO DEL MODO CARRETERO

Coordinación público-privada. Asegurar la financiación del programa de cuarta generación de concesiones, 4G.

CONTINUAR CON LA MODERNIZACIÓN DE LOS AEROPUERTOS Y PUERTOS

Coordinación público-privada. Culminar la modernización de los aeropuertos, priorizar las nuevas inversiones del Plan de Navegación Aérea y cumplir con la implementación del Plan Maestro del Aeropuerto El Dorado.

Coordinación público-privada. Continuar con el dragado en los principales puertos del país y actualizar la política tarifaria.

GENERAR MAYOR TRANSPARENCIA EN LOS PROCESOS DE CONTRATACIÓN PÚBLICA

Acción regulatoria. Implementar la Ley 1882 de 2018 para generar mayor transparencia y competencia en los proyectos de infraestructura.

IMPLEMENTAR MECANISMOS PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL TRÁFICO EN LOS CORREDORES DEL PAÍS

Acción pública. Revisar y ampliar la estructura de las gerencias de corredores logísticos y acompañarlas de alianzas logísticas regionales para generar soluciones oportunas en los corredores.

Acción pública. Articular los flujos de tránsito para el acceso a las grandes zonas urbanas y a los puertos y aeropuertos.

Coordinación público-privada. Implementar el piloto de los planes logísticos regionales, extenderlo a las otras regiones del país y aumentar el análisis a más cadenas productivas.

Acción regulatoria. Racionalizar normas que obstaculizan la inversión privada en plataformas logísticas y continuar con la estructuración de estas.

PLANTEAMIENTOS DEL NUEVO PLAN DE DESARROLLO 2018-2022

Tener eficiencia en la competitividad. Mejorar la accesibilidad,

Se tiene herramientas como el RUNT, RNDC, SICE TAC, con información que no se ha procesado para la toma de decisiones-

Todas la leyes que se expidieron como la ley 1508 de 2012, la ley 1682 de 2013 y la ley 1882 de 2018

Las entidades que se crearon como la ANI, FDN, Comisión intersectorial de infraestructura, las que están por desarrollar como la UPIT, CRIT. Lo que plantea el sector privado como el concejo privado de competitividad. La CCI, las cámaras de comercio como la de Bogotá que viene liderando un cluster de logística y transporte.

BORRADOR DE NUEVO CONPES DE POLITICA NACIONAL LOGISTICA

Desde el gobierno nacional se viene planteando unas metas, indicadores para cumplir en los próximos cuatro años, en el documento del plan nacional de desarrollo 2018-2022 pacto por Colombia pacto por la equidad-se propone mejorar la movilidad el acceso al transporte aéreo, carretero, fluvial para la población rural la Colombia profunda, invertir en vías terciarias, muelles aeropuertos regionales disminuir los costos logísticos de un 13.5% a 12.9%, mejorar los accesos urbanos , lo anterior para desarrollar modos de transporte eficiente de competitividad, definiendo corredores logísticos, con sus gerencias bien estructuradas, con peajes electrónicos, basculas, para facilitar el comercio exterior y la producción en los centros de acopio, tener ALR alianzas logísticas regionales, plataformas logísticas,, infraestructura especializada de logística-ILE herramientas que capten la información de todos los modos de transporte, se reduzca los impactos ambientales, la emisión de gases efecto invernadero por las fuentes móviles se tenga una movilidad sostenible la siniestralidad vial.

Se plantea varias líneas estratégicas como el de tener unos corredores eficientes, Logística digital, Logística sostenible, Competitividad portuaria

CEI- capacitación, emprendimiento, innovación) formación de conductores

Articular los planes de desarrollo con los esquemas de ordenamiento con los planes logísticos para ordenar el uso del suelo

Las entidades como el BID, BANCO MUNDIAL, LA CEPAL están interesadas en colaborar con el gobierno nacional en implementar las políticas. Han identificado cuellos de botella como el tener muchos indicadores

Colombia al entra a la OCDE, se tiene que mejorar todos los índices de competitividad, conectividad, productividad,

CONCLUSIONES

Para tener una buena competitividad en materia de exportaciones con el resto de países, Colombia requiere tener una buena infraestructura del transporte de todos sus modos para reducir los costos de operación vehicular, los tiempos de viaje, las víctimas de siniestralidad vial, y así ofrecer un precio final competitivo al consumidor tanto nacional como internacional.

Al leer los diferentes documentos que hay en Colombia sobre logística y al participar en eventos, foros, seminarios, vemos el interés de los diferentes sectores tanto privado como oficial, la academia, los consultores los gremios la sociedad civil para adelantar todo el proceso de la logística, falta articular y coordinar a nivel sectorial, institucional.

Se escuchan comentarios de que no se está articulando la institucionalidad de la logística, las entidades tienen dentro de sus agendas la implementación de los actos administrativos, pero no se ve a corto plazo la implementación.

Para implementar toda la política de logística de infraestructura de transporte se requiere suficientes recursos económicos, donde se debe tener una política de estado para que haya continuidad en el desarrollo de los proyectos.

El transporte en todos sus modos tiene un impacto grande sobre la productividad y eficiencia del sector empresarial en la encuesta nacional de logística dentro de los costos logísticos el transporte representa el 37%. Y los costos logístico sobre las ventas es del 14.98%

La conectividad facilita a la población el acceso de los servicios sociales y permite la integración nacional e internacional el desarrollo regional y local.

El transporte involucra la operación y la infraestructura y la logística del transporte de mercancías y distribución física del intercambio comercial de bienes,

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Dnp.gov.co. (2018). *Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022*. [online] Available at: <https://www.dnp.gov.co/Plan-Nacional-de-Desarrollo/Paginas/Bases-del-Plan-Nacional-de-Desarrollo-2018-2022.aspx> [Accessed 7 Dec. 2018].
- D, A. (s.f.). Documento Conpes 3527. Recuperado 7 diciembre, 2018, de <http://www.cenired.org.co/index.php/publicaciones/documentos-de-interes/item/40-documento-conpes-3527>
- Leyes desde 1992 - Vigencia expresa y control de constitucionalidad [LEY_1682_2013]. (s.f.). Recuperado 7 diciembre, 2018, de http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1682_2013.html
- Onl.dnp.gov.co. (2018). *CONPES 3547 Política Nacional Logística | Publicaciones | ONL - Observatorio Nacional de Logística*. [online] Available at: <https://onl.dnp.gov.co/es/Publicaciones/Paginas/CONPES-3547-Pol%C3%ADtica-Nacional-Log%C3%ADstica.aspx> [Accessed 7 Dec. 2018].
- Consejo Privado de Competitividad. (2018). *Desempeño Logístico: Infraestructura, Transporte y Logística - Consejo Privado de Competitividad*. [online] Available at: <https://compite.com.co/informe/informe-nacional-de-competitividad-2016-2017/desempeno-logistico-infraestructura-transporte-y-logistica/> [Accessed 7 Dec. 2018].
- MELO MORENO, O. (2018). *Libro Blanco del Sistema Logístico Nacional*. COLOMBIA.
- Mintransporte.gov.co. (2018). *Ministerio de transporte*. [online] Available at: <https://www.mintransporte.gov.co/documentos/14/resoluciones/> [Accessed 7 Dec. 2018].
- Dnp.gov.co. (2018). *Misión Logística da lineamientos para reducir tiempos y costos de comercio exterior hasta en 50%*. [online] Available at: <https://www.dnp.gov.co/Paginas/Misi%C3%B3n-Log%C3%ADstica-da-lineamientos-para-reducir-tiempos-y-costos-de-comercio-exterior-hasta-en-50.aspx> [Accessed 7 Dec. 2018].

- WordPress.com. (2018). *Nacional, G. O. B. I. E. R. N. O. (s.f.). 301 Moved Permanently.* Recuperado 7 diciembre, 2018, de <http://file:///C:/Users/PAVILION/Desktop/Presentaci%C3%B3n%20Nueva%20visi%C3%B3n%20de%20la%20Pol%C3%ADtica%20Nacional%20Log%C3%A1stica.pdf>. [online] Available at: <https://wordpress.com/> [Accessed 7 Dec. 2018].
- Onl.dnp.gov.co. (2018). *ONL - Observatorio Nacional de Logística.* [online] Available at: <https://onl.dnp.gov.co/es/Paginas/Inicio.aspx> [Accessed 7 Dec. 2018].
- Portal ANI. (2018). *Plan maestro de transporte intermodal.* [online] Available at: <https://www.ani.gov.co/planes/plan-maestro-de-transporte-intermodal-22006> [Accessed 7 Dec. 2018].
- Ministerio de Transporte: Resolución 0006359 del 2013. (2018, 18 mayo). Recuperado 7 diciembre, 2018, de <http://web.mintransporte.gov.co/jspui/handle/001/5730>
- Plan Nacional de Desarrollo, 2002-2006. (2003). Bogotá, D.C., Colombia: Departamento Nacional de Planeación.
- Plan nacional de desarrollo, 2006-2010. (2007). Bogotá, D.C., Colombia: Departamento Nacional de Planeación.
- Plan nacional de desarrollo, 2010-2014. (2011). Bogotá, D.C., Colombia: Departamento Nacional de Planeación.
- Plan nacional de desarrollo, 2014-2018. (2015). Bogotá, D.C., Colombia: Departamento Nacional de Planeación.
- Plan nacional de desarrollo, 2018-2022. (2018). Bogotá, D.C., Colombia: Departamento Nacional de Planeación.
- Estudio del sistema logístico de carga en los principales corredores de Colombia- E - TRANSCOL. (2013). Colombia.

- Puentes, S., Puentes, S. and perfil, V. (2018). *CONPES 3489*. [online] Logisticaintegralanalysis.blogspot.com. Available at: <http://logisticaintegralanalysis.blogspot.com/2015/05/conpes-3489.html> [Accessed 7 Dec. 2018].
- Mintransporte.gov.co. (2018). *Rendición de cuentas 2018 - 100 primeros días de gobierno*. [online] Available at: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/7046/rendicion-de-cuentas-2018---100-primeros-dias-de-gobierno/> [Accessed 7 Dec. 2018].
- World Economic Forum. (2018). *The Global Competitiveness Report 2017-2018*. [online] Available at: <https://www.weforum.org/reports/the-global-competitiveness-report-2017-2018> [Accessed 7 Dec. 2018].
- transporte, m. (2018). *Ministerio de transporte*. [online] Mintransporte.gov.co. Available at: <https://www.mintransporte.gov.co/documentos/14/resoluciones/> [Accessed 28 Nov. 2018].
- Dnp.gov.co. (2018). *Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022*. [online] Available at: <https://www.dnp.gov.co/Plan-Nacional-de-Desarrollo/Paginas/Bases-del-Plan-Nacional-de-Desarrollo-2018-2022.aspx> [Accessed 7 Dec. 2018].
- DECRETO 736 DE 1943. (s.f.). Recuperado 7 diciembre, 2018, de [http://www.suin-juriscol.gov.co/clp/contenidos.dll/Decretos/1156291?fn=document-frame.htm\\$f=templates\\$3.0](http://www.suin-juriscol.gov.co/clp/contenidos.dll/Decretos/1156291?fn=document-frame.htm$f=templates$3.0)
- Resolución número 0001154 de 2014, por la cual se crea el Grupo Interno de Trabajo de Logística y Carga y se deroga la Resolución número 0006359 de 2013. (s.f.). Recuperado 7 diciembre, 2018, de <https://diario-oficial.vlex.com.co/vid/2014-interno-loga-stica-carga-deroga-510459366>
- DECRETO 946 DE 1914. (s.f.). Recuperado 7 diciembre, 2018, de <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?id=1798401>.
- Decreto 947 de 2016 - Gestor Normativo Función Pública. (2016, 9 diciembre). Recuperado 7 diciembre, 2018, de <http://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=71355>.

- Decreto 1478 de 2014. (2016, 13 septiembre). Recuperado 7 diciembre, 2018, de <https://www.ani.gov.co/decreto-1478-de-2014>

- Ministerio de Transporte: RESOLUCION 0000164-2015. (2018, 18 mayo). Recuperado 7 diciembre, 2018, de <http://web.mintransporte.gov.co/jspui/handle/001/6962>

- Ministerio de Transporte: RESOLUCION 0000164-2015. (2018, 18 mayo). Recuperado 7 diciembre, 2018, de <http://web.mintransporte.gov.co/jspui/handle/001/6962>

- Resolución número 0000789 de 2018, por la cual se fijan los lineamientos para la conformación de Alianzas Logísticas Regionales. (s.f.). Recuperado 7 diciembre, 2018, de <https://diario-oficial.vlex.com.co/vid/resolucion-numero-0000789-2018-714877433>