

LO QUE DEBE SABER DEL NUEVO CONPES DE LA POLÍTICA NACIONAL **LOGÍSTICA**



Análisis Económico realizado por la **Cámara Colombiana de la Infraestructura** - Marzo de 2020.





LO QUE DEBE SABER DEL NUEVO CONPES DE LA POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA

El mes pasado, el Gobierno Nacional realizó el lanzamiento de la nueva Política Nacional Logística, orientada a fortalecer la competitividad y productividad del país para responder a las demandas a nivel mundial en el próximo decenio, definiendo como plazo el 2030.

Esta nueva política busca atender a los retos generados por la geografía colombiana, potencializar los polos industriales y comerciales del país, fortalecer la eficiencia del Estado, además de maximizar el aprovechamiento de la infraestructura instalada del país, así como la que se va a terminar en los próximos años.

Puntualmente, el objetivo definido en el nuevo Conpes de la Política Nacional Logística es promover la intermodalidad en el transporte y la facilitación de comercio

48
MILLONES
de toneladas se espera incrementar la carga movilizada en el modo ferreo y en 22 millones de toneladas la movilizada por el modo fluvial.



para reducir los costos y tiempos logísticos y así impulsar la competitividad del país.

Problemas que atenderá la nueva Política Nacional Logística:

1. El alto costo logístico como porcentaje de las ventas de las empresas en Colombia, el cual es de 13,5%, representado principalmente por los rubros de almacenamiento y transporte.
2. El limitado desarrollo del transporte intermodal, con el movimiento de carga concentrado en el modo carretero, situación que genera un incremento de costos debido al limitado aprovechamiento del transporte ferreo, fluvial y de cabotaje.
3. Tiempos elevados en las operaciones de comercio exterior, proceso en el que Colombia tarda 4,6 días, muy superior a otros países



“ESTA NUEVA POLÍTICA BUSCA ATENDER LOS RETOS GENERADOS POR LA GEOGRAFÍA COLOMBIANA Y POTENCIALIZAR LOS POLOS INDUSTRIALES Y COMERCIALES DEL PAÍS.

de la región. En Perú y Chile la duración promedio es de dos días y dos días medio, respectivamente.

4. Falta de claridad en las fronteras institucionales y en la división de responsabilidades y funciones al interior del sector transporte y carencia de articulación.
5. El sector transporte y las entidades que participan en el comercio exterior cuentan con multiplicidad de sistemas

de información (19 en total) con limitados niveles de interoperabilidad.

Estrategias a través de las cuales se soporta la puesta en marcha de la nueva Política Logística del país:

A continuación, se presentan las estrategias y las principales actividades que soportan la implementación de la política pública recién definida por el Gobierno Nacional, y que principalmente, están a cargo del sector transporte y comercio; sin embargo, requiere de un apoyo interinstitucional de otras entidades como la Dian, la Policía, Invima, entre otros.

1. Promover la intermodalidad a través del desarrollo de modos de transporte competitivos y de conexiones eficientes de intercambio modal.
 - a. Generación de condiciones para el desarrollo de un sistema de transporte eficiente.
 - Elaboración del Plan Maestro Férreo.



b. Modernización en la prestación de los servicios de transporte de carga para todos los modos.

- Modernización y reactivación del modo férreo, para el transporte de materias primas, dentro de las que se encuentran insumos del sector construcción como acero y cemento.

2. Promover la facilitación del comercio a través del desarrollo de nodos de intercambio comercial eficientes y la optimización de trámites de importación y exportación.

a. Optimización de la oferta de infraestructura de los terminales de comercio exterior:

- Expedición del plan de expansión portuaria, de los nueve planes maestros referentes a las zonas portuarias con visión entre 10 y 20 años.
- Expedición de la nueva política tarifaria del sistema portuario.
- Actualización de los planes maestros aeroportuarios.

b. Optimización de los trámites de importación y exportación.

3. Diseñar mecanismos de articulación institucional, acceso a la información promoción del uso de TIC en los procesos y fortalecimiento del capital humano.

a. Fortalecer la institucionalidad de los sectores de transporte y comercio.

- Puesta en marcha la UPIT y la CRIT.
- Conformación de las gerencias de los corredores logísticos y Alianzas Logísticas Regionales.

b. Promover el acceso a la información y el uso de TIC en logística.

- Posicionamiento del Observatorio Nacional de Logística y el Portal Logístico de Colombia como herramientas de análisis.

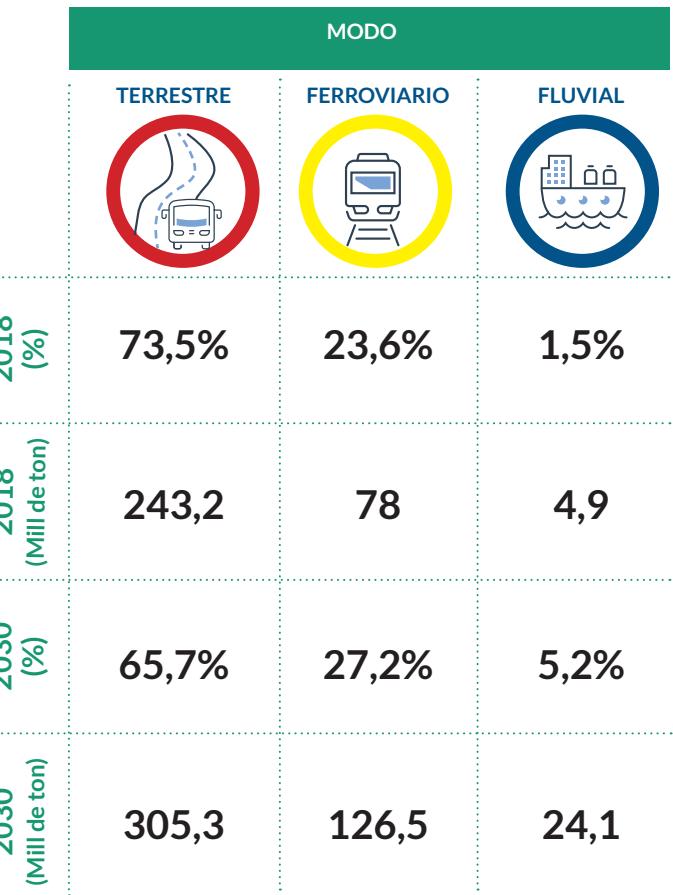
- Aplicación cada dos años de la En-

cuesta Nacional Logística.

- Mejoramiento del Registro Nacional de Despachos de Carga por Carretera.
- Promover el capital humano cualificado orientado a la logística.
- Publicación del catálogo de cualificaciones en logística y transporte.
- Implementación de acciones para fortalecer y actualizar el cierre de brechas de capital humano del sector logístico.

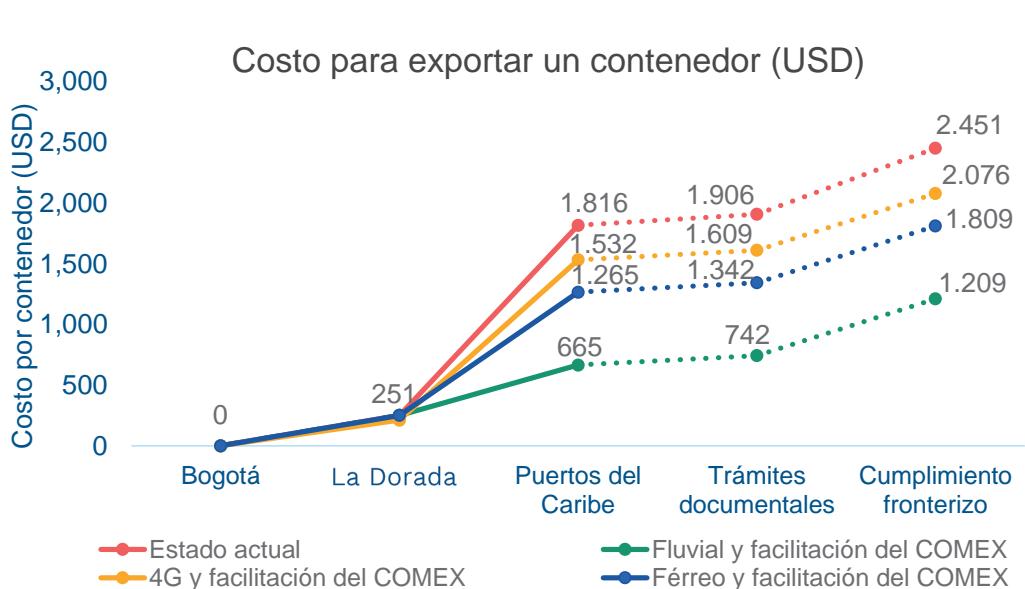
¿Qué se espera al 2030?

- Reducción a 9,5% los costos logísticos de las empresas, teniendo en cuenta los estándares de la OCDE. Actualmente, son de 13,5%.
- Incremento en más de 48 millones de toneladas la carga movilizada por el modo férreo y en más de 22 millones el modo fluvial.
- Mejorar el reparto modal del transporte de carga a 2030, de la siguiente manera:

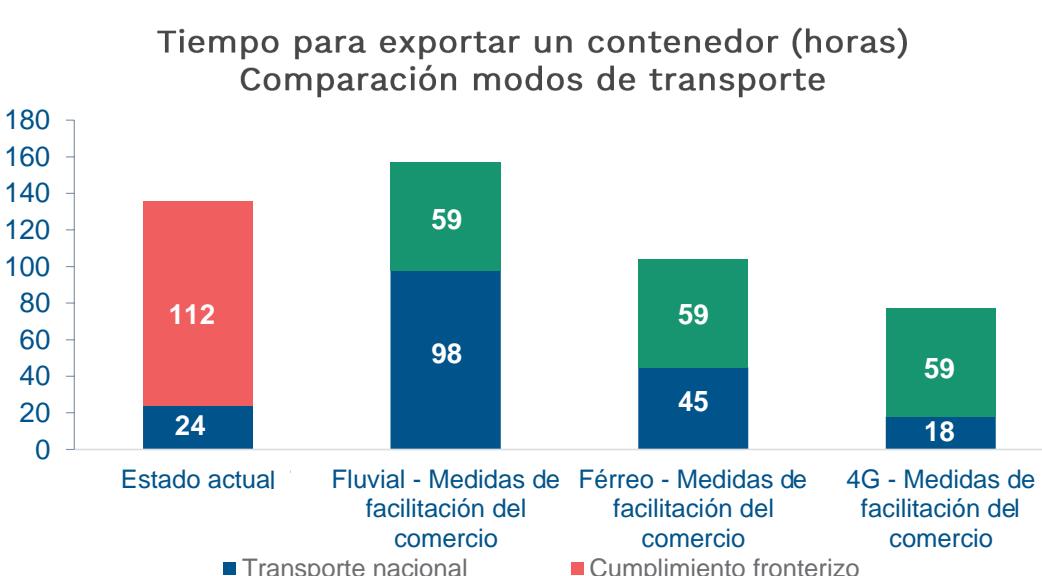


Fuente: Elaboración propia con datos del DNP.

- A través de la aplicación de las medidas de facilitación del comercio exterior y aprovechamiento con los modos de transporte, se estiman reducciones de hasta el 50% en el corredor Bogotá - Costa Caribe.



- Reducción de los tiempos del proceso de exportación de carga, bajo la política de transporte intermodal.



- Continuar mejorando en la posición del Índice de Desempeño Logístico, en la que Colombia se ubica en la posición 58 de 160 países. Cabe señalar que el país logró mejorar 36 posiciones entre 2016 y 2018.

Análisis Económico realizado por: