

Taller de presentación de resultados de la consultoría:
“DISEÑO CONCEPTUAL DE UN ESQUEMA DE PLATAFORMAS
LOGÍSTICAS EN COLOMBIA”

Muy buenos días. Quiero agradecer muy especialmente a todos los asistentes por haber aceptado la invitación del Departamento Nacional de Planeación a este evento. El objetivo de este taller es presentar los resultados de la consultoría “DISEÑO CONCEPTUAL DE UN ESQUEMA DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS EN COLOMBIA”, como una primera propuesta de definición de áreas estratégicas para promover el desarrollo de Plataformas Logísticas en el país, la cual será, además un insumo fundamental para la construcción de la Política Nacional Logística.

La tendencia mundial de globalización de las economías, y las nuevas prácticas empresariales y de comercio exterior e interior, como la reducción de *stocks* de producción y el *just in time*, “justo a tiempo”, hacen que la gestión integral de los flujos de mercancías sea cada vez más relevante a la hora de insertar un bien o servicio en el contexto internacional.

En ese sentido, la logística, como elemento de articulación entre la infraestructura y los servicios, juega un papel fundamental en el desarrollo del intercambio comercial de cualquier país, y es un indicador de competitividad, eficiencia y facilidad para realizar negocios.

Analizando los resultados para el año 2007 del de Desempeño Logístico del Banco Mundial, que complementa los análisis del *Doing Business* y de los indicadores de competitividad del Foro Económico Mundial, y que mide el desempeño de la cadena de abastecimiento en una muestra de 150 países, encontramos que Colombia ocupa la posición 82 del escalafón, situación que nos impone un importante reto de mejora, principalmente en los aspectos aduaneros, de facilitación y de infraestructura.

Dada la agenda del Gobierno para concretar tratados comerciales, y la dinámica propia que hoy en día muestra el comercio exterior colombiano, la logística es cada vez un aspecto más relevante para manejar el importante incremento en los niveles de movilización de mercancías que el país enfrenta.

Hemos realizado las siguientes acciones para potenciar el papel de la logística como soporte de la productividad y competitividad:

- En coordinación con el Sistema Nacional de Competitividad, se ha incluido la logística como una de las estrategias de la Política Nacional de Competitividad, que en este momento se encuentra en discusión, y que se someterá a aprobación del Conpes el próximo 23 de junio.
- Como parte del Sistema Nacional de Competitividad, se ha creado el Comité para la Facilitación de la Logística del Comercio y el Transporte (Comifal), el cual está conformado por la Alta Consejería para la Competitividad y Productividad; el Ministerio de Transporte; el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales - DIAN; Proexport y el Departamento Nacional de Planeación, además de representantes del sector productivo, gremios y transportadores. El objetivo principal de este comité es analizar y estudiar los procedimientos, tiempos y costos asociados con el comercio exterior, y recomendar las medidas

necesarias para optimizar la eficiencia en toda la cadena logística.

- El Gobierno Nacional está trabajando en un documento Conpes para definir los lineamientos de política que promuevan la adopción de mejores prácticas logísticas y de transporte en el país. El reto es llegar a una complementariedad modal que estimule una mayor oferta de transporte, permita un aumento del flujo de bienes y servicios, y produzca una reducción en los costos de distribución física de nuestros productos. Para ello se han identificado algunos ejes estratégicos a ser desarrollados, tales como:

- ✓ Una visión integral de la cadena de abastecimiento.
- ✓ La vinculación de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TICs) al servicio de la logística.
- ✓ La promoción de la infraestructura de conexión e intermodalidad (en transporte).
- ✓ Un sistema integrado de infraestructura logística especializada (plataformas logísticas).

- ✓ Una estrategia de orientación de políticas basada en una gran ENCUESTA NACIONAL LOGÍSTICA.
- ✓ Y la apuesta en la diversificación de servicios asociados con la logística (oferta de servicios).

En los últimos años el Gobierno Nacional ha desarrollado algunos lineamientos de la que será la Política Nacional Logística, que contribuyen al objetivo principal de optimizar la estructura de costos de la cadena de abastecimiento. Dentro de ellos podemos mencionar los siguientes:

Por un lado, el documento Conpes 3469 de abril de 2007 plantea las medidas de coordinación interinstitucional para el control y gestión de la carga en puertos, aeropuertos y pasos de frontera, buscando la reducción de tiempos y procedimientos de comercio exterior. Como desarrollo de dicha política, el decreto 1520 del 9 de mayo de 2008 reglamenta la inspección física de la carga, y define parámetros mínimos para áreas de inspección en infraestructura de transporte (puertos, aeropuertos y pasos de frontera).

Así mismo, como resultado de un trabajo conjunto con el sector privado, en octubre de 2007, se aprobó el documento Conpes 3489, que contiene la Política Nacional de Transporte Automotor de Carga, la cual está orientada hacia los siguientes aspectos: (1) la transformación del esquema de regulación de las relaciones entre el generador de la carga, la empresa de transporte y el transportador, que actualmente está basado en la denominada tabla de fletes; (2) la reorganización de la estructura empresarial del transporte; (3) la profesionalización de la actividad, con un importante énfasis en la formación de capital humano; y (4) el diseño de mecanismos para la reposición del parque automotor.

En cuanto al desarrollo de infraestructura física de transporte, la estrategia del Gobierno Nacional, plasmada en el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 "Estado Comunitario: desarrollo para todos", en la Visión Colombia II Centenario y en la Agenda Interna para la Productividad y la Competitividad, está enfocada hacia la consolidación de los corredores de comercio exterior, con proyectos de alto impacto que, por su envergadura, generarán las condiciones necesarias para absorber las presiones que pueda ocasionar

el previsible y creciente intercambio comercial. Esto no sólo incluye las principales carreteras que conectan los centros de producción y consumo con los puertos, aeropuertos y pasos de frontera, sino también la infraestructura asociada con éstos últimos, tales como el ferrocarril.

Para ello se tienen previstas inversiones en el presente cuatrienio que superan los 20 billones de pesos, con una activa participación del sector privado, permitiendo incrementar los niveles de inversión a una cifra cercana al 5% del Producto Interno Bruto.

Estas inversiones incluyen proyectos tan importantes como la ampliación a doble calzada del corredor vial Bogotá-Buenaventura, el cual se encuentra concesionado casi en su totalidad. El Gobierno Nacional está adelantando el proceso licitatorio para la construcción del Túnel II Centenario en el alto de La Línea, con inversiones públicas en su primera fase por 655.000 millones de pesos, y una inversión total estimada de cerca de un billón de pesos. Estos proyectos están complementados con la definición de la expansión y mejoramiento del puerto de Buenaventura, el cual incluye compromisos de inversión cercanos a los 900.000 millones de

pesos, y la entrada en operación de nuevos puertos en esa zona portuaria, como es el caso del puerto de Aguadulce con una inversión estimada de 206.000 millones de pesos. Lo anterior sumado a la repotenciación del tren del Pacífico.

Por otro lado, se tiene previsto el desarrollo de la concesión vial de la Ruta del Sol, un megaproyecto nacional que se puede calificar como el segundo más ambicioso en Latinoamérica, por el monto de inversión, después de la ampliación del canal de Panamá. Este proyecto, cuyo corredor comprende el trazado entre Tobia Grande (Cundinamarca) y Puerto Salgar (Cundinamarca), para luego continuar por el valle del Río Magdalena y conectar en Yé de Ciénaga con la Costa Caribe, permitirá unir a Bogotá con los puertos del Caribe en doble calzada, y demandará una inversión cercana a los cinco billones de pesos. La Corporación Financiera Internacional (IFC) está llevando a cabo la estructuración de este proyecto y el compromiso es iniciar el proceso licitatorio en el cuarto trimestre de este año.

Estas obras viales se complementan con el desarrollo del Sistema Ferroviario Central, el cual tiene recursos por cerca

de 770.000 millones de pesos, que aseguran su ejecución en el mediano plazo. También están previstas inversiones en las sociedades portuarias de Santa Marta, por 254.000 millones de pesos, y Barranquilla, por 356.000 millones de pesos.

En los últimos 2 años, hemos logrado la entrega en concesión de 6 corredores viales que totalizan 600 kilómetros con una inversión estimada de 1.7 billones de pesos, y la entrega en concesión de los aeropuertos el Dorado, San Andrés y Providencia, y de un grupo de 6 aeropuertos, dentro de los que se encuentran Medellín, Rionegro, Carepa, Quibdó, Montería y Sincelejo, con inversiones estimadas que ascienden a 1.5 billones de pesos.

Así mismo, y en desarrollo del compromiso del Gobierno Nacional de incrementar las inversiones previstas en el Plan Nacional de Desarrollo, la consolidación de los corredores de comercio exterior se complementa con el programa de Corredores Complementarios Arteriales de Competitividad, cuyo objetivo es articular el sistema de transporte en todo el país, facilitando la conectividad de las regiones con la infraestructura de transporte de comercio exterior, y con los principales centros de producción y/o consumo. Este

programa contempla la realización de 38 proyectos en un plan decenal, el cual en su primera etapa, ya cuenta con el financiamiento para el desarrollo de 19 corredores viales estratégicos con inversiones que ascienden a 2,5 billones de pesos.

Los anteriores son solo algunos ejemplos de los esfuerzos que el Gobierno, y el país, están haciendo para corregir los atrasos en infraestructura que se han identificado en diversos frentes. Es importante que el país perciba y conozca esos esfuerzos, que son los más ambiciosos de las últimas décadas.

Pero también es necesario que se conozca que los esfuerzos que estamos haciendo en infraestructura están acompañados por esfuerzos en provisión de servicios y logística, que complementan y optimizan el uso de la infraestructura. En particular, la logística es el factor de articulación entre los servicios y la infraestructura, y como tal es un factor esencial para promover la competitividad sectorial, cuyo fin último es optimizar la estructura de costos de distribución física de mercancías.

El tema de la infraestructura de transporte es importante por su alcance e impacto, pero yo confío en que este evento, por su propia naturaleza, se concentrará en los temas de servicios y de infraestructura dedicada a la logística.

En cuanto a servicios y plataformas logísticas, hemos estudiado diferentes modelos internacionales, como los casos de España y Portugal, con el objeto de encontrar soluciones de infraestructura logística especializada, que permitan acoger la actividad logística y organizar el transporte en condiciones óptimas para los operadores, la movilidad y el territorio, así como promover y potenciar el uso de la infraestructura instalada, aumentando la capacidad en puertos y aeropuertos. Algunos de los beneficios que podemos mencionar, por el hecho de contar con este tipo de infraestructura, son:

- La promoción de la intermodalidad
- La integración de todos los operadores (logísticos, de transporte y otros) en un mismo ámbito.
- El desarrollo de una oferta de servicios adecuada para las demandas específicas del cliente.

- La reducción de tiempos de entrega y costos en la cadena logística.
- La facilidad en la inspección, vigilancia y control de la mercancía de comercio exterior.

El Programa de Participación Privada y Concesiones en Infraestructura (PPCI), de la Dirección de Infraestructura y Energía Sostenible del Departamento Nacional de Planeación, contrató la consultoría “DISEÑO CONCEPTUAL DE UN ESQUEMA DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS EN COLOMBIA”, efectuada por la firma española *Advanced Logistic Group* (ALG), cuyos resultados presentamos hoy. La supervisión de esta consultoría estuvo a cargo de un comité técnico del que forman parte el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Departamento Nacional de Planeación. La consultoría contó con una gran acogida por parte del sector privado, y con la inmensa colaboración de la ANDI, de los prestadores de los servicios logísticos y de transporte, y de todas aquellas personas que, con su información y conocimiento, colaboraron durante su desarrollo. A todos ellos queremos extender nuestros agradecimientos.

La consultoría contó con el insumo de más de 200 entrevistas e incluyó el análisis de la relación entre la oferta de infraestructura disponible en transporte, logística y comercio exterior e interior y las necesidades de infraestructura asociada a las cadenas logísticas y productivas, así como aquellas con potencial exportador.

Basado en estos insumos, se identificaron 14 corredores funcionales en los cuales se distribuye la producción nacional, y que agrupan 10 familias productivas¹ con relevancia y características logísticas similares. De lo anterior se desprende el análisis de producción, importación de insumos, consumo nacional, y exportación de productos elaborados de 20 cadenas logísticas².

Estas cadenas se caracterizan por tener presencia de múltiples agentes en la cadena, una densidad de valor de comercialización relevante (US\$/Tn), un alto volumen movilizado de carga, y una vocación para ser usuarias de un potencial desarrollo de una plataforma logística.

¹ Incluye: Sector agropecuario; alimentos y bebidas; industria de la moda; industria del papel y cartón; industria eléctrica y metalmecánica; industria química; madera y manufacturas; materiales de construcción; minerales y derivados; y productos metalúrgicos.

² Flores; industria farmacéutica; industria cárnica; detergentes y cosméticos; café; pinturas; textil y confecciones; plaguicidas; maquinaria industrial y equipos eléctricos; industria del plástico; autopartes; piezas cerámicas; electrodomésticos y consumo de electrónicos; productos siderúrgicos; muebles de madera; papel y envases; cacao y chocolate; calzado y marroquinería; cuero y pieles; vehículos automotores.

El estudio recomienda nueve zonas con alto potencial para el desarrollo logístico, y se ha hecho una propuesta de una red de veinte plataformas logísticas a desarrollar, siete en el corto plazo, otras siete en el mediano plazo y seis más en largo plazo, así como de modelo de promoción, gestión y participación por parte del Gobierno Nacional.

Este estudio es una primera propuesta de definición de áreas estratégicas para promover el desarrollo de Plataformas Logísticas y generar las condiciones propicias para su implementación, con el apoyo de potenciales usuarios, como herramienta para la facilitación del intercambio comercial y del desarrollo de la logística en el país.

Las conclusiones que se deriven de este evento serán muy importantes a la hora de la definición, por parte del Gobierno Nacional, de las políticas públicas para el desarrollo logístico del país, para su implementación como soporte del sector productivo y para la promoción de iniciativas que generen un impacto considerable en nuestro comercio exterior e interior.

Quiero dar las gracias al Banco Interamericano de Desarrollo, y en especial a su representante en Colombia, el doctor Rodrigo Parot, ya que con su cooperación, hemos logrado realizar, con éste, dos eventos para la construcción de la Política Nacional Logística; el primero de ellos realizado el 24 de noviembre de año anterior. Así mismo, agradezco al programa MIDAS de USAID su apoyo en el diseño de la Encuesta Nacional Logística, que también se presentará durante este evento.

Esperamos que una vez socializados, concertados y complementados los lineamientos de política identificados preliminarmente por el Gobierno Nacional en la materia, podamos en el segundo semestre de este año llevar al CONPES, para su aprobación, la Política Nacional Logística.

Muchas gracias,