

REPORTE 1



LA
EVOLUCIÓN
DE LA
POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA
EN
COLOMBIA
Y EL
APOYO DEL BID

Diciembre de 2104 · Bogotá D.C., Colombia





Diciembre de 2104
Bogotá D.C., Colombia

LA
EVOLUCIÓN
DE LA
POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA
EN
COLOMBIA
Y EL
APOYO DEL BID

1. INTRODUCCIÓN	6
2. AVANCES Y APOYO EN LAS LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE LA POLÍTICA NACIONAL LOGÍSTICA	8
2.1 INSTITUCIONALIDAD	88
2.2 PRODUCCIÓN DE INFORMACIÓN	12
2.2.1 ENCUESTA NACIONAL LOGÍSTICA	88
2.2.2 OBSERVATORIOS DE LOGÍSTICA	88
2.2.3 INFORMACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA	88
2.3 PROVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA	88
2.3.1 PLATAFORMAS LOGÍSTICAS	88
2.3.2 MODOS FÉRREO Y FLUVIAL	88
2.4 FACILITACIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR	88
2.5 TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES	88
2.6 SERVICIOS LOGÍSTICOS Y DE TRANSPORTE	88
2.3.1 RELACIONES ECONÓMICAS	88
2.3.2 PARQUE AUTOMOTOR	88
2.3.3 FORMALIZACIÓN LABORAL Y DESARROLLO EMPRESARIAL	88
2.3.4 EVALUACIÓN DE POLÍTICAS	88
3. RESUMEN Y RECOMENDACIONES	88
4. ANEXO: CONTRATACIONES	88

LISTA DE ACRÓNIMOS Y ABREVIACIONES



BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CMNUCC	Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (United Nations Framework Convention on Climate Change – UNFCCC)
CNL	Comité Nacional de Logística de Transporte
Comifal	Comité para la Facilitación de la Logística del Comercio y el Transporte
CONPES	Consejo Nacional de Política Económica y Social
CPL	Comité Programático de Logística
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadística
DIAN	Dirección de Impuesto y Aduanas Nacionales
DNP	Departamento Nacional de Planeación
ECDBC	Estrategia Colombiana de Desarrollo Bajo en Carbono
EGES	Ente Gestor para el Desarrollo Económico y Social
ENL	Encuesta Nacional Logística
GdC	Gobierno de Colombia
GEI	Gases Efecto Invernadero
ICTC	Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera
INSIDE	Integrador de Sistemas de Entrenamiento
MCIT	Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
MdT	Ministerio de Transporte
NAMA	Nationally Appropriate Mitigation Action (Acción de Mitigación Nacional Apropiada)
ONL	Observatorio Nacional de Logística
PNL	Política Nacional Logística
REV	Recaudo Electrónico Vehicular
RNDC	Registro Nacional de Despacho de Carga
SICE-TAC	Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga
SIGLOG	Sistema de Información Logística Georreferenciada
SILCU	Sistema de Indicadores Logísticos en Centros Urbanos
SINIEV	Sistema Nacional de Identificación Electrónica Vehicular
SIRTCC	Sistema de Información para la Regulación de Transporte de Carga por Carretera
SNCel	Sistema Nacional de Competitividad e Innovación
TIC	Tecnologías de Información y Comunicaciones
UTEL	Unidad Técnica de Ejecución Logística

1 INTRODUCCIÓN

El Gobierno de Colombia (GdC) definió las principales estrategias para el desarrollo del sistema logístico nacional a través del documento CONPES (Consejo Nacional de Política Económica y Social)¹ 3547 de 2008 -Política Nacional Logística- (PNL). Este sistema incluye todos los actores públicos y privados involucrados en la adquisición, movimiento, almacenamiento y control de mercancías, y es el encargado de apoyar la competitividad y la productividad del país a través de la generación de alto valor agregado en los bienes.

La PNL definió un ambicioso plan de acción en las siguientes líneas estratégicas:



1 INSTITUCIONALIDAD



2 PRODUCCIÓN DE INFORMACIÓN



3 PROVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA



4 FACILITACIÓN DEL COMERCIO EXTERIOR



5 TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES (TIC)



6 SERVICIOS LOGÍSTICOS Y DE TRANSPORTE

¹ El Consejo Nacional de Política Económica y Social es la máxima autoridad nacional de planeación y se desempeña como organismo asesor del GdC en todos los aspectos relacionados con el desarrollo económico y social. Para lograrlo, coordina y orienta a los organismos del gobierno a través del estudio y aprobación de documentos sobre el desarrollo de políticas generales.

El GdC solicitó posteriormente al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) un Préstamo de Apoyo a Reformas de Política, bajo la modalidad programática, con el fin de profundizar la ejecución de la PNL y acelerar su implementación. Esta operación, por valor de USD 300 millones, se denominó Programa de Apoyo a la Política Nacional Logística (CO-L1090). Los principales componentes del programa correspondieron a las seis líneas estratégicas establecidas previamente por la PNL.

Las acciones de acompañamiento acordadas en el marco del programa incluyeron recursos de cooperación técnica no reembolsable por cerca de USD 3 millones. Cinco cooperaciones técnicas han sido ejecutadas entre 2011 y 2014 en este marco (*Tabla 1*). Mediante la financiación de estudios, el apoyo al fortalecimiento institucional, el fomento del diálogo intersectorial y la incorporación de mejores prácticas, la ejecución de estas cooperaciones ha ayudado a sentar las bases de la implementación de la PNL y consolidar los asuntos logísticos como aspecto clave y de tratamiento coordinado entre las entidades nacionales y locales.

tabla 1

Cooperaciones técnicas en el marco del Programa de Apoyo a la Política Nacional Logística CO-L1090

NÚMERO	NOMBRE	MONTO (US\$)
CO-T1233	Apoyo a la implementación de la política nacional logística	500.000
CO-T1237	Apoyo a la iniciativa de eficiencia energética en transporte de carga	600.000
CO-T1230	Apoyo para mejorar el uso de las TIC en logística de carga y facilitación del comercio exterior	650.000
CO-T1238	Apoyo a la expansión del modo fluvial	1.000.000
CO-T1229	Estudio piloto NAMA - Plan nacional de transporte de carga	175.000

En procura de dar continuidad a las acciones ya emprendidas en materia logística, el GdC inició en 2014 la ejecución de un crédito con el BID denominado “Apoyo a la implementación de la Política Nacional Logística (CO-L1109)”, por valor de USD 15 millones a ejecutarse en un periodo de 5 años (2014-2018). Este programa contempla dos componentes principales. El primer componente apoyará la consolidación y articulación del Comité Nacional de Logística de Transporte (instancia de alto nivel para los asuntos logísticos del país) y será ejecutado por el Departamento Nacional de Planeación (DNP). Este componente incluye acciones que apuntarán a la generación de información logística, la promoción de infraestructura logística especializada, el mejoramiento de la logística urbana, la facilitación del comercio exterior y la promoción de prácticas logísticas sostenibles. El segundo componente apoyará la implementación de la política nacional de transporte de carga y estará a cargo del Ministerio de Transporte (MdT). Este componente incluye acciones en torno a la formalización y el desarrollo empresarial del sector, la consolidación de sistemas de información y el mejoramiento del marco regulatorio. Se espera que este programa le permita a Colombia mejorar en diferentes aspectos referentes a infraestructura y servicios de transporte y logística, y alcanzar los niveles de desempeño de países líderes en la región.

El apoyo del BID ha sido importante para iniciar la implementación de la PNL de Colombia, por ello es necesario sintetizar y evaluar la eficacia del soporte brindado hasta el momento a través de las cooperaciones técnicas. Esta síntesis y evaluación permitirá comprender la asignación de los recursos del crédito iniciado en 2014 que se realizará en los próximos años. Adicionalmente, este trabajo permitirá consolidar un modelo de apoyo al sector logístico que pueda ser replicado en otros países de la región.

Este informe contiene los resultados de la síntesis y evaluación del Programa de Apoyo a la Política Nacional Logística. En este sentido, la segunda sección presenta los principales avances que el GdC ha tenido en la implementación de la PNL, haciendo énfasis en aquellos avances que han sido soportados por recursos de las cooperaciones técnicas asociadas al programa. Esta sección está organizada según las seis líneas estratégicas de la PNL, más una sección adicional sobre impacto ambiental. La tercera sección resume el apoyo del BID en todas las líneas estratégicas y presenta las principales recomendaciones para orientar el apoyo futuro del BID a la PNL. El anexo al final del documento enumera las contrataciones que han sido financiadas a través de las cooperaciones técnicas.



foto 1 El apoyo del BID ha sido importante para iniciar la implementación de la PNL de Colombia, por ello es necesario sintetizar y evaluar la eficacia del soporte brindado hasta el momento a través de las cooperaciones técnicas.



2.1. INSTITUCIONALIDAD

Debido al carácter transversal de la logística, la actuación coordinada de diversos actores públicos y privados es necesaria para su mejoramiento. En este sentido, la PNL recomendó fortalecer el Comité para la Facilitación de la Logística del Comercio y el Transporte (Comifal), conformado por actores públicos y privados en el marco del Sistema Nacional de Competitividad e Innovación (SNCeI). El Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 profundizó posteriormente esta recomendación y determinó la creación de una estructura institucional más amplia, que incluye al Comité Nacional de Logística de Transporte (CNL, que reemplaza al Comifal), el Comité Programático de Logística (CPL) y la Unidad Técnica de Ejecución Logística (UTEL).

El acta de creación del CNL, en el marco del SNCeI, determinó que éste estaría integrado por representantes de alto nivel de las siguientes entidades del sector público: Alta Consejería para la Gestión Pública y Privada, DNP, MdT, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (MCIT), Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) y Proexport. Adicionalmente, el Consejo Privado de Competitividad participaría de parte del sector privado. El CPL estaría conformado por representantes designados de las mismas instituciones y sería el encargado de proponer y gestionar el plan de trabajo. Finalmente, la UTEL estaría conformada por profesionales especializados y serviría de apoyo técnico al CNL y al CPL. La figura 1 muestra el marco institucional de la logística en Colombia.

fig. 1

Marco institucional de la logística en Colombia
Fuente: Departamento Nacional de Planeación



La Alta Consejería para la Competitividad y Proyectos Estratégicos lidera actualmente las reuniones esporádicas del CNL, integrando representantes de alto nivel de las diferentes entidades públicas y privadas. El CPL se reúne de forma más rutinaria, integrando representantes de estas mismas entidades. Finalmente, la UTEL se ha establecido al interior del DNP como grupo de apoyo técnico y el MdT ha conformado el Grupo de Logística y Carga al interior de su institucionalidad.

En este marco, el BID ha apoyado la conformación de grupos técnicos en logística mediante la contratación de profesionales de apoyo y coordinadores para el DNP (UTEL), el MdT (Grupo de Logística y Carga) y la Alta Consejería.

E1



estudio 1

Apoyo a la conformación de grupos técnicos en logística al interior de entidades públicas

Año de ejecución	2011-2014
Monto total	USD 251.981 (diversos consultores individuales)
Cooperación técnica	<ul style="list-style-type: none"> · Apoyo a la iniciativa de eficiencia energética en el transporte de carga (CO-T1237). · Apoyo para mejorar el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones en logística de carga y facilitación del comercio (CO-T1230). · Apoyo a la implementación de la política nacional logística (CO-T1233). · Apoyo a la expansión del modo fluvial (CO-T1238).
Firma consultora / Consultor Individual	Consultores individuales: <ul style="list-style-type: none"> · Ana María Zambrano (DNP-MdT). · Johnny Alexander López (DNP). · Oscar Julián Gómez (DNP). · Jhoan Rincón Munar (DNP). · José Alejandro Hincapié (DNP). · Iván Hidalgo (DNP). · Andrés Francisco Baquero Ruiz (MdT). · Andrés Posada (MdT). · Hugo Mesías Carrillo Díaz (MdT). · Francisco Roberto Barbosa Delgado (MdT). · Angélica Mayolo Obregón (Alta Consejería).
Principales resultados o conclusiones	Conformación de grupos técnicos especializados en logística al interior del DNP (UTEL) y el MdT (Grupo de Logística y Carga).
Aporte a la PNL	Una de las principales recomendaciones de la PNL fue fortalecer el marco institucional alrededor de la logística, de forma que se pudiera adelantar acciones coordinadas entre diferentes entidades públicas y privadas. El apoyo del BID ha permitido consolidar grupos de apoyo técnico especializados en logística al interior del DNP (UTEL) y el MdT (Grupo de Logística y Carga). Estos grupos permiten que las acciones de gestión realizadas por el CNL y el CPL sean más efectivas.

Es importante resaltar que el MdT está comenzando a internalizar la institucionalidad asociada al apoyo logístico a través del Grupo de Logística y Carga². Por el contrario, el funcionamiento de la UTEL al interior del DNP depende todavía en su mayoría del apoyo brindado por el BID. Es recomendable que esta institucionalidad sea completamente internalizada tanto en el MdT como en el DNP, de forma que su impacto sea sostenible en el largo plazo, más allá del periodo de ejecución del nuevo crédito (2014-2018).

² Resolución 1154 de 2014 del Ministerio de Transporte, por medio de la cual se crea el Grupo Interno de Trabajo de Logística y Carga.

Aunque el crédito iniciado en 2014 incluye componentes específicos de fortalecimiento institucional para el MdT y el DNP, es recomendable que estos componentes sean cada vez menos relevantes, a medida que se fortalece la institucionalidad formal de ambas entidades. Adicionalmente, es recomendable evaluar la necesidad y posibilidad de utilizar recursos del nuevo crédito para apoyar la conformación de grupos técnicos en logística al interior de otras entidades públicas como la DIAN y el MCIT.



2.2. PRODUCCIÓN DE INFORMACIÓN

La PNL identificó la segmentación, dispersión y ausencia de información específica en logística como una de las principales problemáticas del sector. Esta situación limita considerablemente la formulación de políticas públicas y la priorización de acciones. La PNL recomendó varias acciones en esta materia.

2.2.1 Encuesta Nacional Logística

La PNL recomendó el desarrollo de la Encuesta Nacional Logística (ENL), basada en encuestas dirigidas a empresas prestadoras y usuarias de servicios logísticos a nivel nacional. El objetivo propuesto a largo plazo fue institucionalizar esta encuesta, con una periodicidad no mayor a un año, de forma que permita observar el comportamiento de la logística en el país a través del tiempo y orientar la adopción de políticas públicas.

El GdC llevó a cabo en 2008 la primera ENL. Esta encuesta contó con la participación de 95 empresas proveedoras de servicios logísticos y 227 empresas usuarias de servicios logísticos, y obtuvo información sobre los siguientes aspectos:

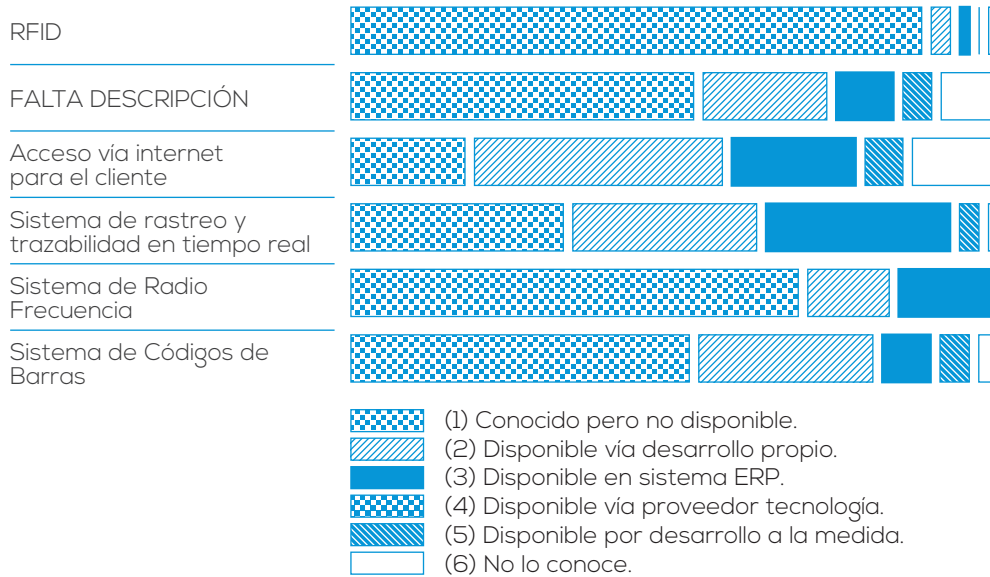
- Grado de tercerización logística de las empresas usuarias.
- Tipos de servicios logísticos ofrecidos por las empresas proveedoras.
- Nivel de inversión en Tecnologías de Información y Comunicaciones (TIC) en logística de las empresas usuarias y proveedoras.
- Estructura organizacional logística de empresas usuarias y proveedoras.
- Indicadores de velocidad en logística.
- Costo total de logística como porcentaje de las ventas.

fig. 2

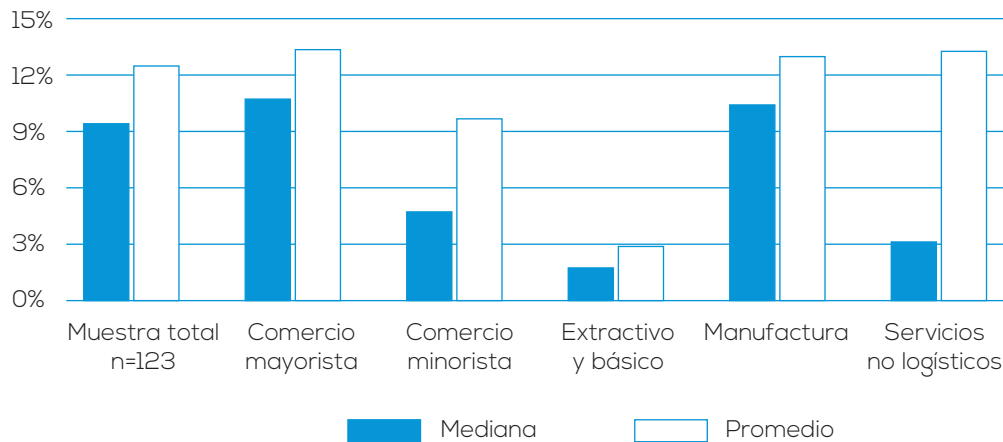
Ejemplos de información obtenida en la Encuesta Nacional Logística.

Fuente: Encuesta Nacional Logística Colombia 2008

a) Disponibilidad de tecnologías de comunicaciones y trazabilidad en proveedores de servicios logísticos. (n: 63 encuestas válidas; 32 encuestas faltantes).



b) Medianas y promedios de costos de logística como porcentaje de ventas en empresas colombianas por sectores.



La primera ENL obtuvo información importante sobre el nivel de desarrollo logístico en el país. Sin embargo, no se ha realizado hasta el momento una segunda versión. El DNP planea realizar esta segunda versión en 2015, utilizando recursos provenientes del crédito iniciado con el BID en 2014. Aunque esta es una iniciativa importante, que permitirá evidenciar los cambios entre 2008 y 2015, es necesario que la encuesta sea institucionalizada y realizada con una periodicidad definida, según lo recomendado por la PNL, de forma que permita orientar realmente la adopción de políticas públicas. Es probable que este proceso de institucionalización deba contar con la participación del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), entidad con amplia experiencia en este tipo de encuestas, como la Encuesta Anual Manufacturera.

2.2.2 Observatorios de logística

La PNL también identificó la carencia de un observatorio de indicadores que den muestra de la evolución de la logística del país. En este sentido, el BID apoyó en 2013 la realización de un estudio técnico con el objetivo de estructurar el Observatorio Nacional de Logística (ONL), como una herramienta estratégica para capturar, analizar y difundir la información de logística del país. Este estudio propuso 48 indicadores, agrupados en 6 familias (Figura 3). La información necesaria para estos indicadores proviene tanto de entidades del sector público como empresas del sector privado. En el caso de fuentes de información privadas, la ENL se propone como una de las principales fuentes de información. Adicionalmente, el estudio recomendó ubicar el ONL dentro de la UTEL, obtener la información de entidades públicas a través de la estrategia de Gobierno en Línea, crear el ONL a través de un decreto que obligue a las entidades públicas a remitir la información necesaria y desarrollar un sistema para análisis y consulta de la información.

fig. 3

Familias de indicadores propuestos.

Fuente: Observatorio Nacional de Logística, Idom Consulting, 2013.

1. Mercado y flujos logísticos	Reparto multimodal en sistema de transporte nacional, principales corredores existentes y flujos nacionales por cada uno de los modos de transporte, volumen de exportaciones e importaciones, evaluación del tipo de mercancías movidas...
2. Tejido empresarial	Representación de la situación del tejido empresarial de los servicios logísticos: la cobertura geográfica sector, así como con su estructuración, la importancia y peso de la logística en Colombia, evaluación del parque automotor de carga...
3. Infraestructura logística	Disponibilidad, calidad y dimensionamiento de la red de transporte por cada modo, inversiones realizadas en infraestructuras de transporte y logística, así como eficiencia de las concesiones otorgadas...
4. Costos	Evaluación de los costos de exportación e importación de un contenedor incluyendo costos por modo de transporte, trámites administrativos, y aduanas. Por otra parte, gastos en logística de las empresas, costos de combustibles...
5. Operativa	Representan y valorar la operación logística del sector nacional: tiempos y costos de exportación e importación incluyendo tiempos de generación de documentación e inspecciones, así como indicadores de desempeño de los servicios logísticos privados.
6. Impacto medioambiental	Monitorizar a las emisiones generadas de CO ₂ y GEI en el sector de transporte, como parte de los requerimientos futuros que tiene Colombia para cumplir con los acuerdos internacionales.



foto 2 El BID apoyó también la realización de un estudio técnico para capturar, analizar y difundir la información del manejo de carga en los principales centros urbanos del país.

E 2



estudio 2

Estructuración del Observatorio Nacional de Logística (ONL).

Año de ejecución	2013
Monto total	USD 169.804
Cooperación técnica	Apoyo a la implementación de la política nacional logística (CO-T1233)
Firma consultora / Consultor Individual	Idom Consulting
Principales resultados o conclusiones	<ul style="list-style-type: none"> · Formulación del conjunto de indicadores logísticos (48 indicadores en 6 familias). · Fuentes de información necesarias para los indicadores. · Propuesta de ubicación del ONL en la UTEL. · Propuesta de decreto para la creación del ONL. · Propuesta de sistema para análisis y consulta de información.
Aporte a la PNL	La PNL identificó la segmentación, dispersión y ausencia de información específica en logística como una de las principales problemáticas del sector. Este estudio estructuró el ONL como una herramienta estratégica para capturar, analizar y difundir la información logística del país. La puesta en marcha del ONL permitirá mejorar en gran medida la disponibilidad de esta información y facilitará la formulación de políticas y la priorización de acciones.

El BID apoyó también la realización de un estudio técnico con el objetivo de estructurar una herramienta para capturar, analizar y difundir la información del manejo de carga en los principales centros urbanos del país. Los objetivos de este estudio fueron similares a los de la estructuración del ONL, pero enfocados en medir el desempeño logístico a nivel urbano. La herramienta desarrollada se denominó Sistema de Indicadores Logísticos en Centros Urbanos (SILCU). El SILCU se compone de un módulo de gestión de información y un módulo de evaluación de desempeño. El módulo de evaluación de desempeño incluye 3 pilares, 8 objetivos y 26 indicadores específicos (Figura 4). El estudio desarrolló la herramienta informática en el software Microsoft Excel y realizó recomendaciones institucionales y técnicas para la consolidación del SILCU, así como recomendaciones generales para desarrollar una política nacional de logística urbana.

fig. 4

Estructura del Sistema de Indicadores Logísticos en Centros Urbanos (SILCU).

Fuente: Indicadores Logísticos en Centros Urbanos, ALG, 2013.

a) Módulos y ejes del SILCU.

Objetivos		
MÓDULO 1: GESTIÓN DE INFORMACIÓN	Eje 1 Datos generales	Identificar, cuantificar y caracterizar la generación y atracción de carga urbana de distintos tipos (demanda de transporte y logística urbana de mercancías).
	Eje 2 Infraestructura de transporte	Identificar y caracterizar las infraestructuras de transporte disponibles en los centros urbanos y su adaptación a la Distribución Urbana de Mercancías.
	Eje 3 Infraestructura logística	Identificar y caracterizar las infraestructuras logísticas disponibles para la realización de actividades logísticas urbanas.
	Eje 4 Servicios de transporte logísticos	Identificar y caracterizar los servicios de transporte y logística de distribución urbana de mercancías.
MÓDULO 2: EVALUACIÓN DEL DESEMPEÑO	Evaluar el desempeño de la logística de mercancías de los centros urbanos a partir de la identificación y cuantificación de los elementos que afectan su eficiencia.	

b) Pilares y objetivos del módulo de evaluación de desempeño

Pilar 1 Eficiencia logística del entorno urbano.	Objetivo 1.1	Adaptar del medio urbano a los requerimientos de logística.
	Objetivo 1.2	Disponer de infraestructura especializada.
	Objetivo 1.3	Garantizar la seguridad jurídica del marco normativo.
Pilar 2 Desempeño operacional.	Objetivo 2.1	mejorar el desarrollo de las operaciones de distribución urbana.
	Objetivo 2.2	Minimizar la influencia logística sobre la estructura de costos.
Pilar 3 Impacto de logística.	Objetivo 3.1	Reducir el impacto ambiental.
	Objetivo 3.2	Reducir el impacto el entorno urbano.
	Objetivo 3.3	Reducir la accidentalidad.

E 3



estudio 3

Indicadores Logísticos en Centros Urbanos.

Año de ejecución	2013
Monto total	USD 116.297
Cooperación técnica	Apoyo a la implementación de la política nacional logística (CO-T1233).
Firma consultora / Consultor Individual	ALG Transportation Infrastructure & Logistics.
Principales resultados o conclusiones	<ul style="list-style-type: none">· Estructuración del Sistema de Indicadores Logísticos en Centros Urbanos (SILCU).· Desarrollo de la herramienta informática asociada al SILCU.· Recomendaciones técnicas e institucionales para la consolidación del SILCU.
Aporte a la PNL	La PNL identificó la segmentación, dispersión y ausencia de información específica en logística como una de las principales problemáticas del sector. Este estudio estructuró el SILCU como una herramienta informática para capturar, analizar y difundir la información del manejo de carga en los principales centros urbanos del país. La puesta en marcha del SILCU permitirá mejorar la disponibilidad de información logística a nivel urbano y facilitará la formulación de políticas y la priorización de acciones.

Finalmente, el BID apoyó en 2014 la estructuración inicial del Sistema de Información Logística Georreferenciada (SIGLOG). Este sistema permite visualizar geográficamente la información específica en logística que sea ingresada a su fuente de datos. La estructuración inicial del SIGLOG incluyó información sobre títulos mineros y movilización de carga a nivel nacional.

E 4



estudio 4

Sistema de Información Logística Georreferenciada (SIGLOG).

Año de ejecución	2014
Monto total	USD 20.000 (cifra aproximada).
Cooperación técnica	Apoyo a la expansión del modo fluvial (CO-T1238).
Firma consultora / Consultor Individual	Nicolás Barajas Mora.
Principales resultados o conclusiones	<ul style="list-style-type: none">· Estructuración inicial del SIGLOG con información sobre títulos mineros y movilización de carga a nivel nacional
Aporte a la PNL	La PNL identificó la segmentación, dispersión y ausencia de información específica en logística como una de las principales problemáticas del sector. Este estudio estructuró el SIGLOG como una herramienta geográfica para visualizar la información específica en logística que sea ingresada en su fuente de datos. La puesta en marcha del SIGLOG facilitará la formulación de políticas y la priorización de acciones en el sector logístico.

La estructuración del ONL, el SILCU y el SIGLOG fue un paso importante en la producción de información y la medición del desempeño logístico a nivel nacional. Sin embargo, es necesario que la UTEL lidere en los próximos años la consolidación de estos sistemas, coordinando la recolección y el envío de información por parte de las diferentes entidades del sector público y el sector privado.

2.2.3 Información del transporte de carga por carretera

Dado que el transporte de carga por carretera constituye más del 70% del movimiento interurbano de mercancías en el país, la producción de información en este sector es de vital importancia para la PNL. En este sentido, el BID apoyó el desarrollo del Registro Nacional de Despacho de Carga (RNDC). El RNDC sistematiza la expedición y el envío del manifiesto de carga (documento requisito para la movilización de carga por carretera a nivel interurbano) por parte de las empresas de transporte al MdT. El manifiesto de carga contiene información básica de los viajes interurbanos de carga por carretera, incluyendo: fecha del viaje, origen y destino, vehículo utilizado, conductor y propietario del vehículo, producto transportado y cantidad, y valor del viaje (valor pactado entre la empresa de transporte y el propietario del vehículo).

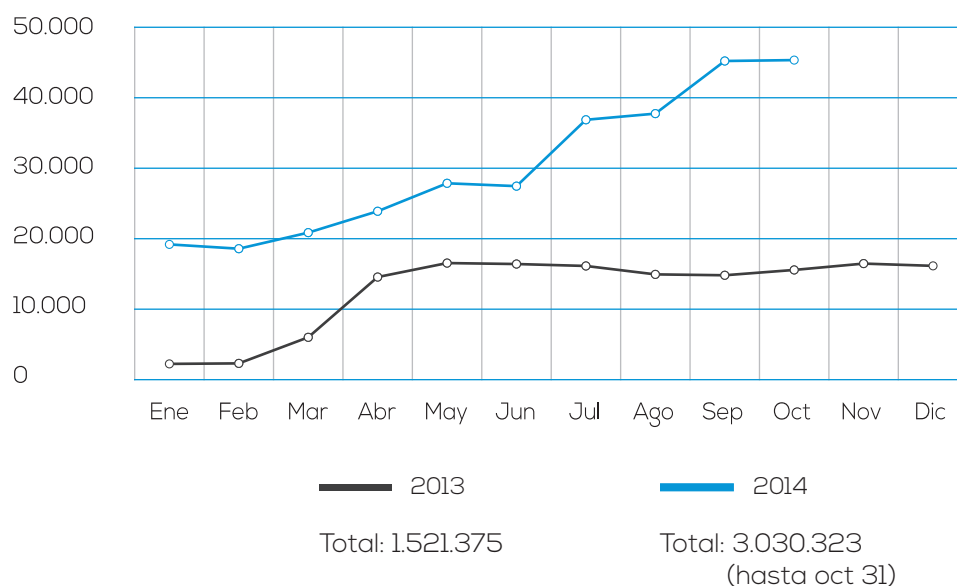
El MdT adoptó oficialmente el RNDC a principios de 2013. El RNDC procesa actualmente cerca del 30% de los manifiestos de carga a nivel nacional y su nivel de penetración aumenta mes a mes (Figura 5). El RNDC es actualmente la principal herramienta informática de recolección de información en el sector y es la base del monitoreo de precios de transporte de carga por carretera que realiza el MdT (ver sección 2.6 – Servicios logísticos y de transporte)³. Se espera que en 2015 el RNDC procese la mayoría de los manifiestos de carga a nivel nacional y se consolide como una fuente de información en tiempo real de las principales características del movimiento de carga por carretera.

³ Con el objetivo de mejorar el monitoreo de precios del sector, el MdT solicitó recientemente a los generadores de carga reportar el valor del flete pactado con las empresas de transporte a través del RNDC.

fig. 5

Viajes de carga reportados a través del RNDC.

Fuente: Ministerio de Transporte.





estudio 5

Desarrollo del Registro Nacional de Despacho de Carga (RNDC).

Año de ejecución	2011-2012
Monto total	<p>USD 237.610, divididos de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> · USD 165.600 para la firma consultora principal, · USD 35.207 para el consultor individual encargado de la supervisión, · USD 21.803 para el consultor individual encargado de la elaboración de herramientas de comunicación para socializar el RNDC con el sector, · USD 15.000 para la firma consultora encargada de elaborar los productos audiovisuales).
Cooperación técnica	Apoyo para mejorar el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones en logística de carga y facilitación del comercio (CO-T1230).
Firma consultora / Consultor Individual	<ul style="list-style-type: none"> · Firma consultora principal: Transformer Ltda. · Consultor individual para supervisión: Sandra González Loaiza. · Consultor individual para comunicación: Ana María Parada Fernández · Firma consultora para productos audiovisuales: Davidmob SAS.
Principales resultados o conclusiones	<ul style="list-style-type: none"> · Diseño y desarrollo del RNDC. · Herramientas de comunicación para socializar el RNDC con los diferentes actores del sector (empresas generadoras, empresas de transporte, propietarios y entidades públicas).
Aporte a la PNL	<p>La PNL identificó la segmentación, dispersión y ausencia de información específica en logística como una de las principales problemáticas del sector. Este estudio desarrolló el RNDC como la principal herramienta informática del MdT para recolectar información del transporte de carga por carretera en tiempo real. Esta información es de vital importancia para evaluar el desempeño del sector logístico, dado que actualmente el transporte de carga por carretera constituye más del 70% del movimiento interurbano de mercancías en el país.</p>

Con el objetivo de mejorar la producción de información sobre los procesos logísticos en puertos del transporte de carga que arriba por carretera (cargue, descargue, recibo y entrega de contenedores, etc.), el MdT, con apoyo del BID, adelantó en 2014 el diseño preliminar y la construcción de un prototipo Integrador de Sistemas de Entornamiento (INSIDE). INSIDE fue diseñado preliminarmente para Buenaventura como un sistema que permite consolidar la información de los sistemas de entornamiento de diferentes actores portuarios, como operadores portuarios, patios de contenedores y zonas de apoyo al transporte terrestre. Esta información consolidada sería difundida a todos los actores públicos y privados (entidades públicas como MdT, Superintendencia de Puertos y Transporte, DNP y DIAN, y entidades privadas como em-

E 6



presas de transporte, generadores de carga y patios de contenedores), facilitaría el monitoreo y la toma de decisiones por parte de las entidades públicas y contribuiría a ordenar la circulación de los vehículos de carga en zonas portuarias. El GdC busca actualmente expandir el diseño preliminar de INSIDE al concepto de Sistemas de Comunidad Portuaria.

estudio 6

Apoyo en la implementación del aplicativo Sistema Piloto de Enturnamiento de Vehículos de Carga para el Distrito de Buenaventura (Prototipo INSIDE).

Año de ejecución	2014
Monto total	· USD 46.727
Cooperación técnica	Apoyo a la iniciativa de eficiencia energética en el transporte de carga (CO-T1237)
Firma consultora / Consultor Individual	Sandra González Loaiza
Principales resultados o conclusiones	<ul style="list-style-type: none">· Diseño preliminar del Integrador de Sistemas de Enturnamiento (INSIDE), tomando como caso de referencia a Buenaventura.· Desarrollo prototipo INSIDE.· Recomendaciones generales para avanzar en el proyecto INSIDE.
Aporte a la PNL	La PNL identificó la segmentación, dispersión y ausencia de información específica en logística como una de las principales problemáticas del sector. Este estudio apoyó el desarrollo inicial del proyecto INSIDE, como herramienta que permitirá consolidar información sobre los procesos logísticos en puertos del transporte de carga por carretera.



foto3 INSIDE fue diseñado preliminarmente para Buenaventura como un sistema que permite consolidar la información de los sistemas de enturnamiento de diferentes actores portuarios.