



Lanzamiento de la Encuesta Nacional Logística (ENL 2022)

YouTube <https://www.youtube.com/watch?v=YuXNXsHhcl4>

El director del DPN, Jorge Iván González, presenta el lanzamiento de la *Encuesta nacional logística 2022*, haciendo énfasis en la importancia de la geografía en los debates sobre productividad y competitividad. Los costos del transporte afectan la logística empresarial y deprimen la dinámica de las empresas en Colombia, tanto para el gran empresario como para el vendedor ambulante. Y con este saludo se inicia la sesión de instalación de este seminario.

Juan Miguel Gallego (subdirector General de Prospectiva y Desarrollo Nacional del DNP) nos recuerda que desde el 2008 se viene realizando esta encuesta nacional logística que hoy presenta su quinta entrega. Esta encuesta recoge la información de 4000 empresas sobre temas como costos de transporte, variación de costos ante la adopción de tecnologías y competencia logística por regiones, entre otros aspectos. Con esta información debemos mejorar la competitividad y la conectividad mediante políticas públicas y estrategias del sector privado.

Cuadro 1. Contenido.



Fuente: DNP (2023)

Nicolás Rincón (director de Infraestructura del DNP) comenta que este proyecto ha tenido acompañamiento del Banco Interamericano de Desarrollo, despertando gran interés en los sectores público y privado, así como en la academia latinoamericana; e implica el impulso de la tecnología y de la ciencia al tema logístico. Esta entrega se realiza en el contexto de la pandemia y en medio de una crisis económica de la economía colombiana y mundial. Agrega que este documento se puede ver ya en el Observatorio Nacional de Logística, consta de siete capítulos (ver cuadro 1) con toda la diversidad de las regiones y sus apuestas.

Cuadro 2. Contexto económico mundial.



Fuente: DNP (2023)

> 1. Contexto económico

Desde el concepto económico, esta encuesta muestra los resultados de un escenario postpandemia, de reapertura de los diversos sectores de la economía; esta situación produjo grandes desequilibrios entre oferta y demanda, desencadenando escenarios de inflación en todo el mundo, crisis de contenedores, de empaques, de transporte, todo esto generó retrasos en las cadenas de producción. El índice de precios del productor (11% en el caso colombiano) se incrementó y se trasladó al índice de precios del consumidor.

A este escenario de crisis se sumaron otros factores, como el incremento excesivo de los precios en el sector agropecuario, además del costo logístico nacional (fundamentalmente costos de transporte). Toda esta información nos permite revisar el modo como podemos ser más productivos, en particular, si se analiza desde los diversos sectores de la economía colombiana.



Cuadro 3. Contexto económico nacional

Fuente: DNP (2023)

El costo logístico por actividades y tamaños empresariales (cuadro 4) tenemos un promedio nacional en 17%, en el cuadro se muestran los resultados o tamaños de las empresas y por sectores.



Fuente: DNP (2023)

> 2. Desempeño logístico nacional

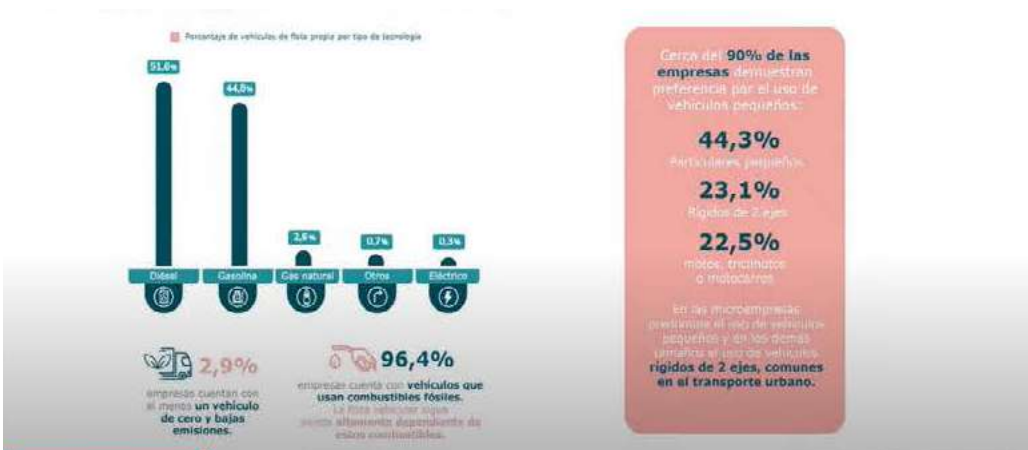
La encuesta nacional logística analiza diversos factores como: uno, el transporte (por sectores); dos, tecnologías aplicadas a la logística (solo el 3 % es eléctrico, el resto gasolina y diésel); tres, los tamaños de los vehículos (cuadro) cuatro la productividad en el transporte (uso de los vehículos), ver en los siguientes cuadros aspectos como, en el cuadro 5, porcentaje de propiedad de la flota por tamaño de las empresas:



Cuadro 5. Empresarios con flota propia

Fuente: DNP (2023)

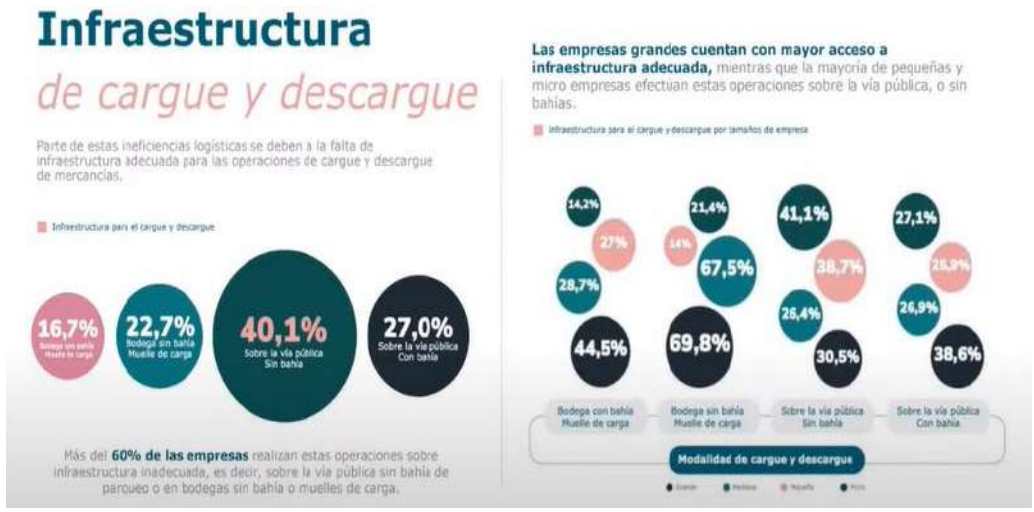
En el cuadro 6 podemos observar que tan solo el 2,9% de las empresas usan vehículos con cero emisiones; de otro lado, el 44,3% de las empresas prefiere el uso de vehículo pequeños.



Cuadro 6. Uso de tecnología y tamaño de la flota

Fuente: DNP (2023)

En el siguiente cuadro se pueden observar diferentes situaciones de carga y descarga en relación si se hace sobre la vía y en qué condiciones. Más del 60% realizan estas operaciones sobre infraestructura inadecuada.



Cuadro 7. Infraestructura

Fuente: DNP (2023)

En cuanto a la productividad, los vehículos recorren en el sector urbano 3.309 km promedio en un mes; mientras en carreteras el promedio es 3.524 km. En el siguiente cuadro se pueden observar estos promedios por tamaño de la empresa y por sectores de la economía.



Cuadro 8. Productividad en el transporte

Fuente: DNP (2023)

Sobre la calidad en la entrega de los pedidos se reseñan en el siguiente cuadro los porcentajes de ocurrencia de las principales causas de afectación, en su orden: problemas de transporte, daños en recargas, problemas en la entrega por causa

del cliente, otros siniestros, robos y actividades criminales, pérdida parcial de la



mercancía, etc.

Cuadro 9. Calidad en la entrega de los pedidos

Fuente: DNP (2023)

➤ 3. Tercerización de los servicios logísticos

Otro tipo de análisis es el grado de tercerización, en esta instancia el almacenamiento de los pedidos es un hecho clave, se encuentran altas divergencias por sectores (ver



cuadro).

Cuadro 10. Tercerización

Fuente: DNP (2023)

➤ 4. Prospectiva de los servicios logísticos

En cuanto a la logística verde, la mayoría de las empresas, el 61%, no está aplicando o implementando medidas de política verde (reciclaje de empaque); la minería de,

acuerdo con una muestra, es la que más asume este tipo de políticas.

Se comenta que, a pesar de la amplia brecha de género, solo el 14,1% de las empresas a nivel nacional han implementado programas de equidad de género, especialmente en el sector minero, y por parte de empresas de gran tamaño. En cuanto a la innovación en logística, el 55,3% no implementa mecanismos de este tipo. Las acciones que se deberían emprender para mejorar la logística, entre la más importantes, se mencionan la seguridad vial, el mejoramiento del orden público, la movilidad urbana, entre otros. De acuerdo con el tamaño de las empresas, las grandes, el 25,2% considera que los proyectos de sostenibilidad son la prioridad; las medianas y pequeñas, el 25,2% y el 20,9% respectivamente, considera como prioridad la eficiencia en la operación logística; mientras las microempresas, el 16,8% considera como prioridad la construcción de prácticas colaborativas.



Cuadro 11.

Fuente: DNP (2023)

Las principales barreras en las operaciones logísticas son tarifas altas de transporte, robos, delincuencia, incrementos de los costos operativos, las demoras en el transporte.

5. Desempeño y perspectiva regional

En el ámbito del desempeño y la perspectiva regional (mapa de regiones, se establecieron 14 regiones). Desde el 2015 se identificaron estas regiones desde la geografía física, tejido empresarial, geografía humana, etc.



Mapa 1. Regiones logísticas

Fuente: DNP (2023)

Se construyó el *índice de logística regional*, en una escala de 1 a 5, se calculó un promedio nacional de 2,5 (cuadro), con cuatro categorías clave: costo logístico (3,8), calidad de servicios logísticos (2,4), uso de tecnologías en los servicios logísticos (1,6), percepción del nivel de servicios en las carreteras (2,1). A nivel nacional, tenemos solo tres regiones que aprueban, con 3.0 el *índice de logística regional*: Santanderes Pacífico central y Caribe Occidental. En cuanto a costos logísticos, regiones como San Andrés, Tolima-Huila presentan los mayores costos; mientras que, Costa Atlántica y los Santanderes aparecen con los costos más bajos.



Cuadro 12.

Fuente: DNP (2023)



De otro lado, la calidad de la oferta de servicios logísticos (ver factores evaluados en el mapa), los Santanderes y la región Caribe Central presentan los mejores puntajes.

Mapa 2. Calidad de los servicios logísticos

Fuente: DNP (2023)

No obstante, la calidad de los servicios logísticos mediante aspectos como el patio y manejo de contenedores, cadena de frío, agente de carga y transporte, así como el resto de los factores, presenta resultados muy homogéneos en todo el país. Las regiones con mejor puntaje con el uso de tecnologías son Caribe Central, Pacífico Sur y Eje Cafetero. Las tecnologías más utilizadas por las regiones son el rastreo y seguimiento de pedido, la factura electrónica, el rastreo y seguimiento de vehículo por medio del GPS. La disponibilidad de vías se presenta con un índice muy bajo, y en el caso del Chocó demasiado bajo,

Indicador de equidad género un mapa muy interesante que muestra situaciones



disimiles en este aspecto a lo largo territorio colombiano (ver mapa).

Mapa 3. Equidad de género

Fuente: DNP (2023)

➤ 6. Comercio exterior

Otro capítulo, referente al comercio exterior, se analizan aspectos como los requisitos de calidad por sectores, mediante la indagación de si las empresas realizan o no



ficha técnica de calidad, el resultado se presenta por sectores y por tamaño de las empresas.

Cuadro 13. Requisitos de calidad

Fuente: DNP (2023)

Otra herramienta clave en el análisis del comercio exterior es el mecanismo de declaración anticipada como herramienta muy útil para reducir el tiempo en los



procesos de importación; desafortunadamente los empresarios desconocen este

instrumento y sus beneficios.

Cuadro 14.

Fuente: DNP (2023)

El *operador económico autorizado* y la percepción del modo como facilita los procesos del comercio se exponen como una razón para certificarse en este ámbito. Se encuentran como razones para no hacerlo la falta de conocimiento y los costos de inversión. También se muestran los retos a desarrollar en el sector: simplificación de trámites, mejora en el nivel de servicio de puertos y aeropuertos, de los pasos de frontera, y de la articulación institucional. El 49.3% de las empresas consideró que la regulación aduanera no brinda seguridad en los tratamientos del comercio exterior.

Los costos totales de importación y de exportación arrojan los siguientes promedios: en el caso del importador, USD 731,5; y en el caso del exportador, USD 812,2. “El mayor porcentaje de los costos totales promedio, tanto para importación como para exportación, corresponde al costo de agenciamiento, seguido de los costos internos y de los costos logísticos en puerto o aeropuerto.”

7. Conclusiones

En los siguientes cuadros se presenta el resumen de los principales indicadores



de esta encuesta nacional logística en cuanto a participación, uso de combustibles, productividad en km. recorridos, etc.

Cuadro 15.

Fuente: DNP (2023)



Cuadro 16.

Fuente: DNP (2023)

➤ Conversatorio: Retos para mejorar el desempeño logístico

Giovanna Cardona (subdirectora de logística del DNP) pregunta a los tres panelistas sobre cuáles fueron los factores coyunturales y estructurales que influyeron en el costo logístico.

Responde Édgar Higuera Gómez (gerencia logística, Transporte e Infraestructura de la ANDI), quien nos recuerda que la encuesta es un desarrollo mancomunado entre los sectores público y privado. En cuanto a la pregunta, indica que el costo logístico pasó de la encuesta anterior de 12.6 al 17.9. Estos resultados se analizan desde el sector industrial, respecto a las empresas grandes, las medianas o pequeñas; sus efectos y sus asimilaciones son diferentes. Se encuentra un efecto negativo en algunas normas; por ejemplo, los equipos de transportes no están disponibles el 100% del tiempo, lo que implica no poder cambiar equipos cada 8 años, sino cada 16, aunque las grandes empresas si pueden asumir estos procesos de reposición.

María Alejandra Osorio (directora ejecutiva ACOPI, Bogotá) comenta al respecto que esta problemática de la logística reúne aspectos coyunturales y otros estructurales.

Un aspecto como la pandemia y su efecto sobre las empresas delinean una coyuntura muy particular. Los aspectos estructurales como el alto costo en Colombia para crear

empresa, y si a esto se suma el problema aquí tratado de la logística, en particular el tema del transporte, y otros temas como el de uso de energía y su alto precio, se configura un escenario complejo en relación con la productividad para este sector de la logística. No obstante, en el caso de la industria, este sector tiene un gran peso y por ello asume mejor los inconvenientes; en cambio, en el caso del agro (en particular el transporte), los precios de la gasolina y el diésel lo afectan de un modo sustancial, a todo esto se suma el régimen aduanero con sus costos y complejidades.

Juan Pablo Matiz (fundador de las empresas *Atiempo* e *Imétrica*) comenta que esperaba un dato como el 17,9 para el costo logístico tras la pandemia (no había peajes); y además, durante el paro nacional la productividad también estuvo altamente afectada por los incrementos en los tiempos de transporte; aunque de otro lado comenta, que las empresas tienen un gran papel en el modo como se deben enfrentar y solventar estas tareas.

Giovanna Cardona (moderadora) pregunta a María Alejandra Osorio sobre cómo pueden las empresas pequeñas aprovechar las tecnologías para su mejoramiento logístico.

Osorio responde que sí hay mayores dificultades para las pequeñas empresas, y esto se debe a temores de productividad y culturales para cambiar procesos, todo esto en medio de la necesidad de superar mitos como facturación electrónica, nómina por procesos de programación, etc.); las normas están obligando a incorporar estas tecnologías, pero hacen falta mecanismos de apoyo y compromisos de asimilación. Y se pide un alto cumplimiento de la normativa en el agro, a pesar de ser un sector débil.

Giovanna Cardona (moderadora) pregunta a Juan Pablo Matiz: ¿cómo podríamos cerrar la brecha en las regiones de esta problemática logística?

Matiz responde señalando la importancia de revisar los costos de transporte internacionales y competitivos desde cualquier recorrido, en este sentido recalca como debemos hablar de geografía a la hora de establecer no solo los costos logísticos, sino siempre en contextos geográficos.

Giovanna Cardona (moderadora) pregunta a Edgar Higuera Gómez cuáles son las apuestas que se deben impulsar desde la industria para resolver el cuello de botella del costo logístico.

Higuera contesta que el estado de las vías es un aspecto importante a resolver; y amplía el tema diciendo que se arreglan fragmentos, no corredores completos. Y de otro lado propone que se abran los peajes (tiempo de demora). Todo esto entra dentro de un modelo de eficiencia. Otro aspecto importante es el modelo de servicio de gestión de la empresa constructora entre la obra y el nivel de servicio; de acuerdo con referentes europeos, un adecuado nivel de servicios puede bajar los costos incluso en un 30%. Por ejemplo, no existe en Colombia un patio de operación técnica de contenedores.

Giovanna Cardona (moderadora) pregunta a María Alejandra Osorio sobre el papel de

la tercerización en la productividad de las mipymes.

Osorio señala la necesidad de la tercerización en casos como la cadena de frío o los complejos procesos de aduanas, se necesita un nivel de especialización para estas instancias; así, lo ideal es que, las pequeñas empresas puedan contratar estos servicios a empresas especializadas, para mitigar sus costos. Otro hecho, las mipymes no pueden afrontar la inestabilidad en el precio de la tasa de cambio igual que las grandes empresas. Igualmente, la necesidad de simplificar los procesos de trámite, el cumplimiento del requisito técnico de calidad, todo esto es necesario tercerizarlo, para las pequeñas empresas.

Giovanna pregunta a Juan Pablo Matiz sobre el porcentaje de pedidos que no cumplen las condiciones de pedido perfecto, y sobre cómo esto se promueve en otros países.

Matiz dice que Colombia es referencia en las mediciones, en el país el 50% empresas que miden estos aspectos, en otros países a duras penas llegan a un 30%. No existe cultura de la medición, además porque no tener con qué o quién compararse, existe una resistencia a ceder datos por parte de las empresas.

Finalmente, Giovanna pregunta a Edgar Higuera Gómez cuales son los más grandes desafíos en torno al reemplazo del parque automotor.

Higuera contesta que más del 80% de la carga se mueve por carretera (diésel y gasolina); y, el 21% de los equipos tienen edades superiores a los 21 años. Entonces se debe repensar el modelo de reposición de equipos (en Colombia solo se permiten 288 horas de operación mensual, a diferencia de Europa donde no hay límite al respecto, dice Higuera), entonces el inversionista en Colombia se demora 16 años en recoger el capital, y el DNP pide que los equipos se renueven en 8 años. La gestión y administración de flota en Europa hace que los equipos duren más, mediante el manejo y la apropiación de tecnología de equipos. Y finaliza señalando los problemas sociales y de orden público como obstáculos adicionales a tomar en la cuenta.

Referencias

DNP (2023). Lanzamiento de la encuesta nacional logística 2022
<https://www.youtube.com/watch?v=YuXNXsHhcl4>