Departamento Nacional de Planeación

www.dnp.gov.co

DNP Departamento Nacional de Planeación

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

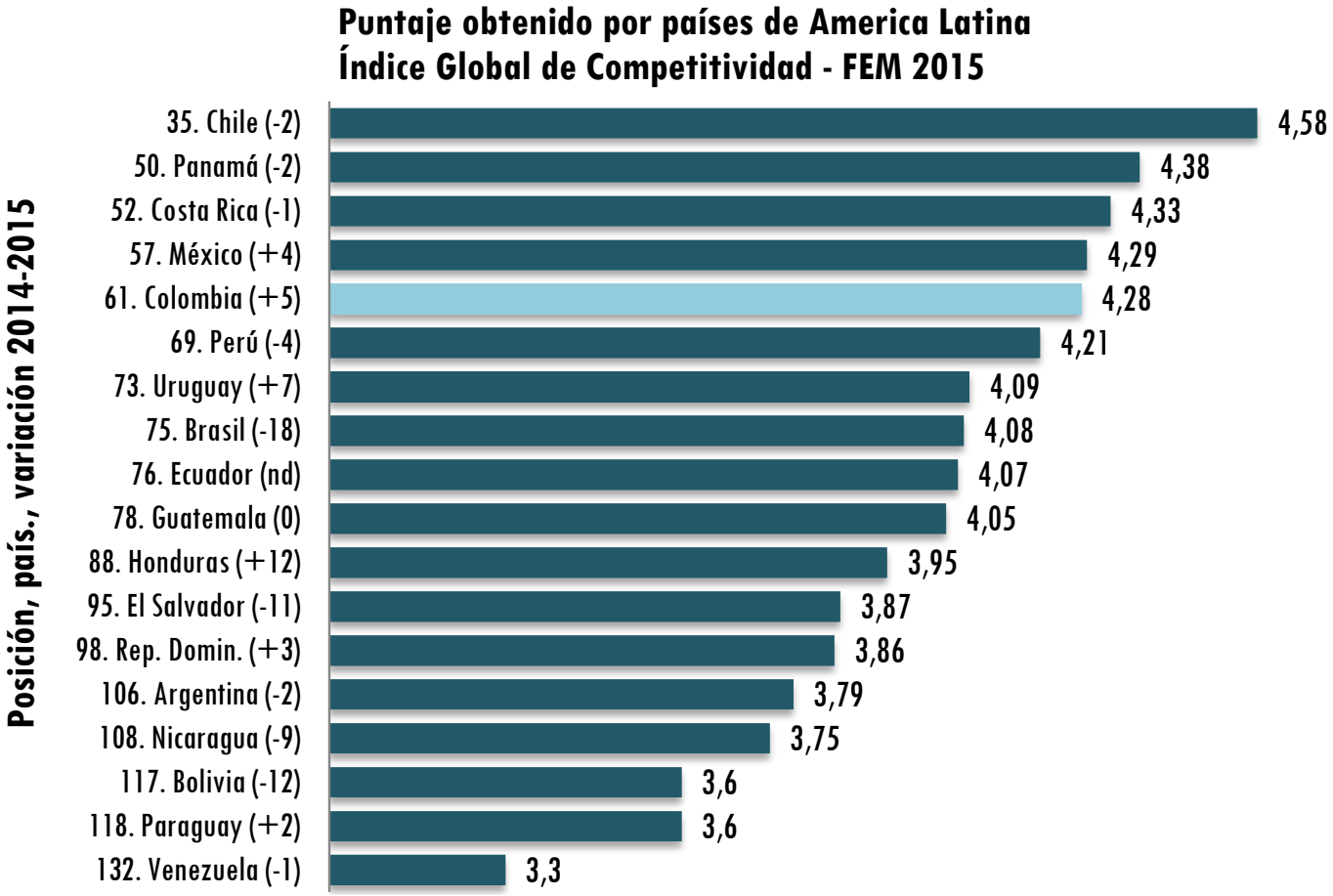
DNP Departamento Nacional de Planeación

Observatorio Nacional de Logística de Colombia

Noviembre de 2015

COMPETITIVIDAD Y LOGÍSTICA

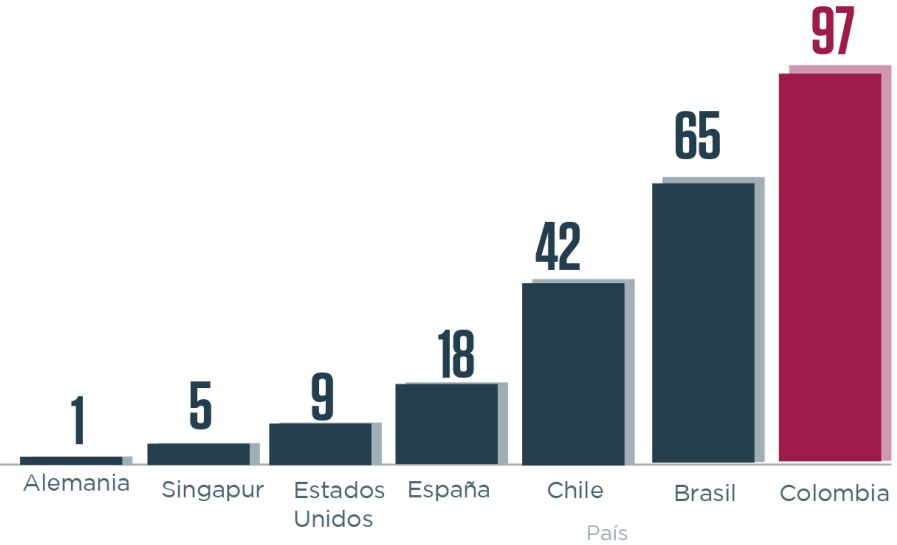
La economía colombiana alcanzó grandes logros en competitividad en los últimos años



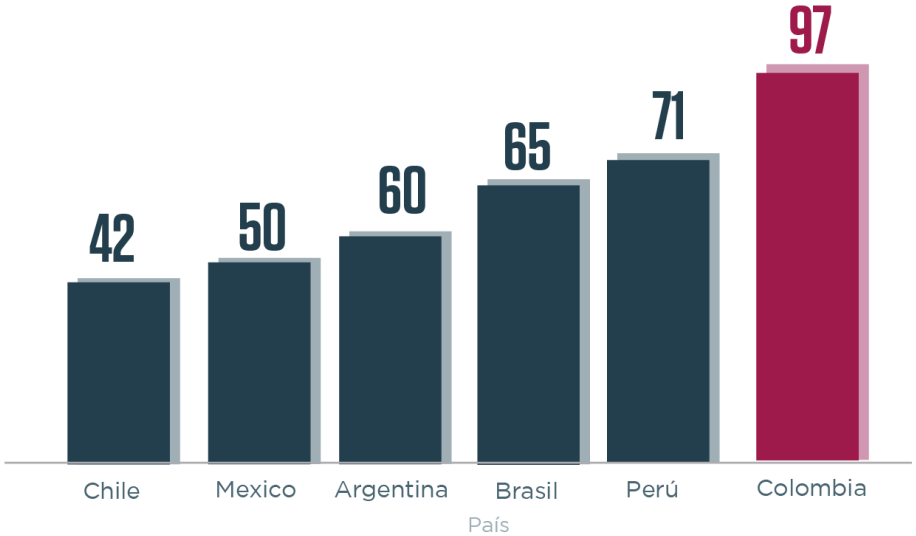
Fuente: Foro Económico Mundial, Reporte Global de Competitividad 2013-2014 y 2014-2015
El valor entre paréntesis al lado del eje vertical indica la variación 2014-2014

Sin embargo, el desempeño logístico del país continúa estando rezagado

LPI - Ranking Mundial 2015



LPI - Ranking países de la región 2015



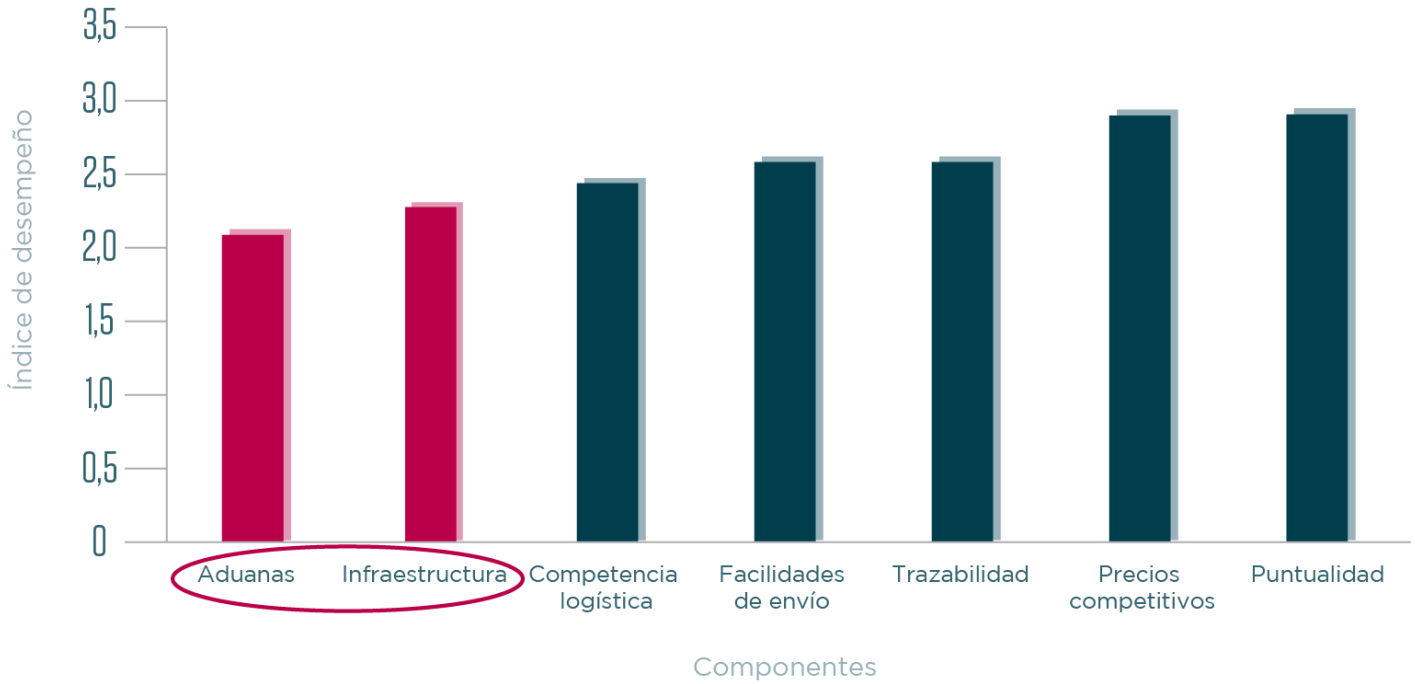
Fuente: Banco Mundial – Logistics Performance Index

DNP Departamento Nacional de Planeación

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

Identificando los componentes de aduanas e infraestructura como los de mayor rezago

Componentes del Índice de desempeño logístico - 2014



Fuente: Banco Mundial – Logistics Performance Index (LPI) - 2014

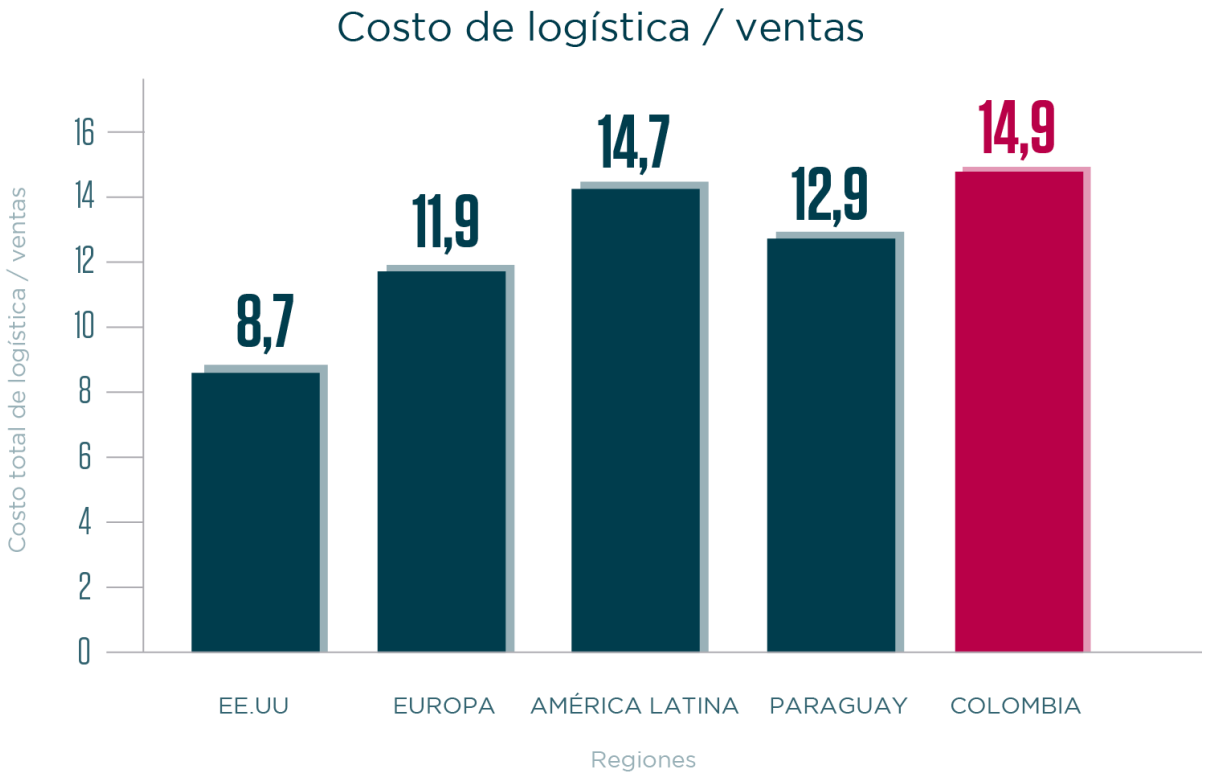
Así mismo, los costos de impo-expo superan los niveles de los países de la región

	Unidad	Brasil	Chile	Colombia	México	Perú
Ranking	Pos.	123	40	93	44	55
Documentos de exportación	No.	6	5	4	4	5
Documentos de importación	No.	8	5	6	4	7
Tiempo de exportación	Días	13,4	15	14	12	12
Tiempo de importación	Días	17	12	13	11,2	17
Costo de exportación	USD	2.322	910	2.355	1.499	890
Costo de importación	USD	2.323	860	2.470	1.888	1.010

Fuente: Banco Mundial – Doing Business – Capítulo de Comercio Transfronterizo - 2014

ENCUESTA NACIONAL LOGÍSTICA

Con el objetivo de medir el bajo desempeño logístico, el DNP realizó la Encuesta Nacional Logística en 2015

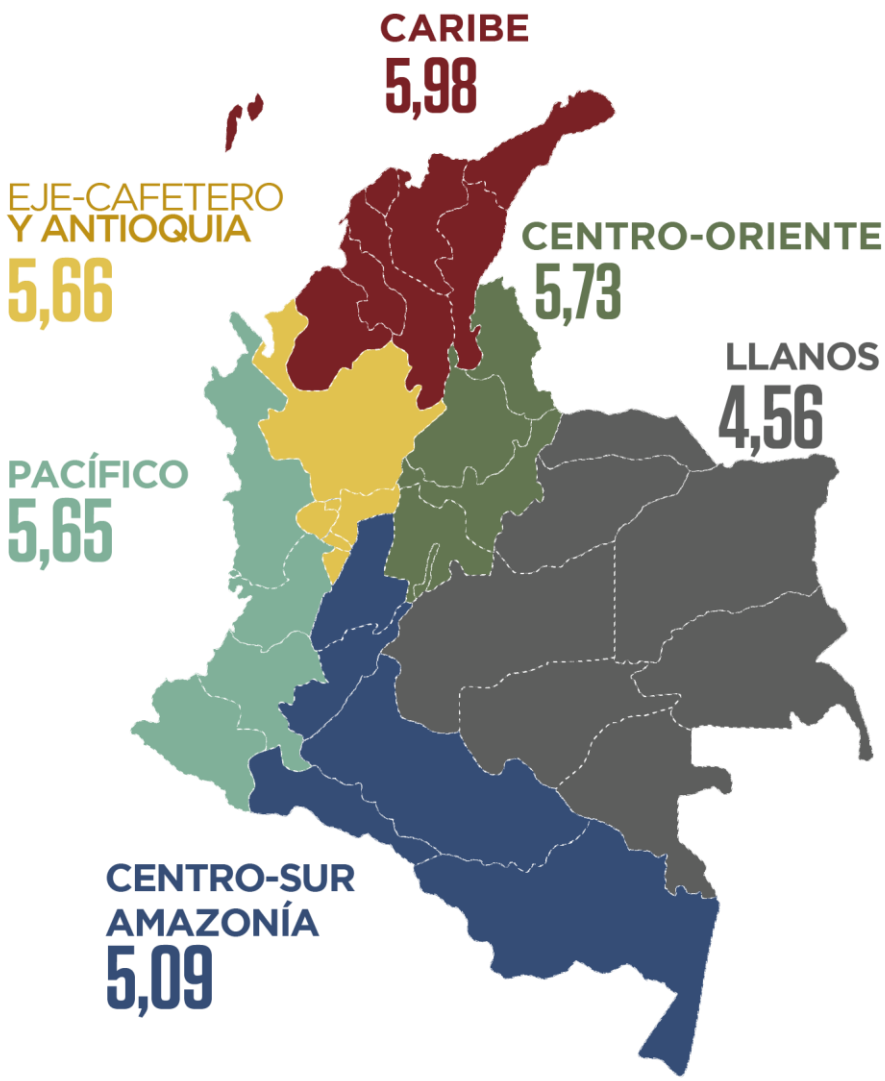


Fuente: Plan Nacional de Logística del Paraguay 2013

DNP Departamento Nacional de Planeación

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

Para entender el costo y de desempeño logístico, se calculó el Índice de Competitividad Logística Regional



	Promedio Nacional
1. Calidad de infraestructura	5,96
2. Infraestructura de comunicaciones- TIC	6,39
3. Seguridad	5,25
4. Consecución carga de retorno	5,38
5. Disponibilidad de plataformas logísticas	5,65
6. Centros de consolidación	5,33
7. Gestión de contenedores	5,32
8. Movilidad (tránsito en ciudades)	5,53
9. Restricciones a la movilidad de carga	5,35
10. Logística Urbana	5,46
11. Logística Nocturna	3,85

Infraestructura y Seguridad	5,87
Servicios logísticos e industria	5,42
Movilidad y Ciudad	5,05

ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD LOGÍSTICA REGIONAL TOTAL NACIONAL **5,45**

Se evaluó el marco regulatorio para las operaciones de comercio exterior

La industria está a la espera del nuevo estatuto aduanero

Se pidió a los empresarios que calificaran el desempeño de las entidades de control en los procesos de comercio exterior

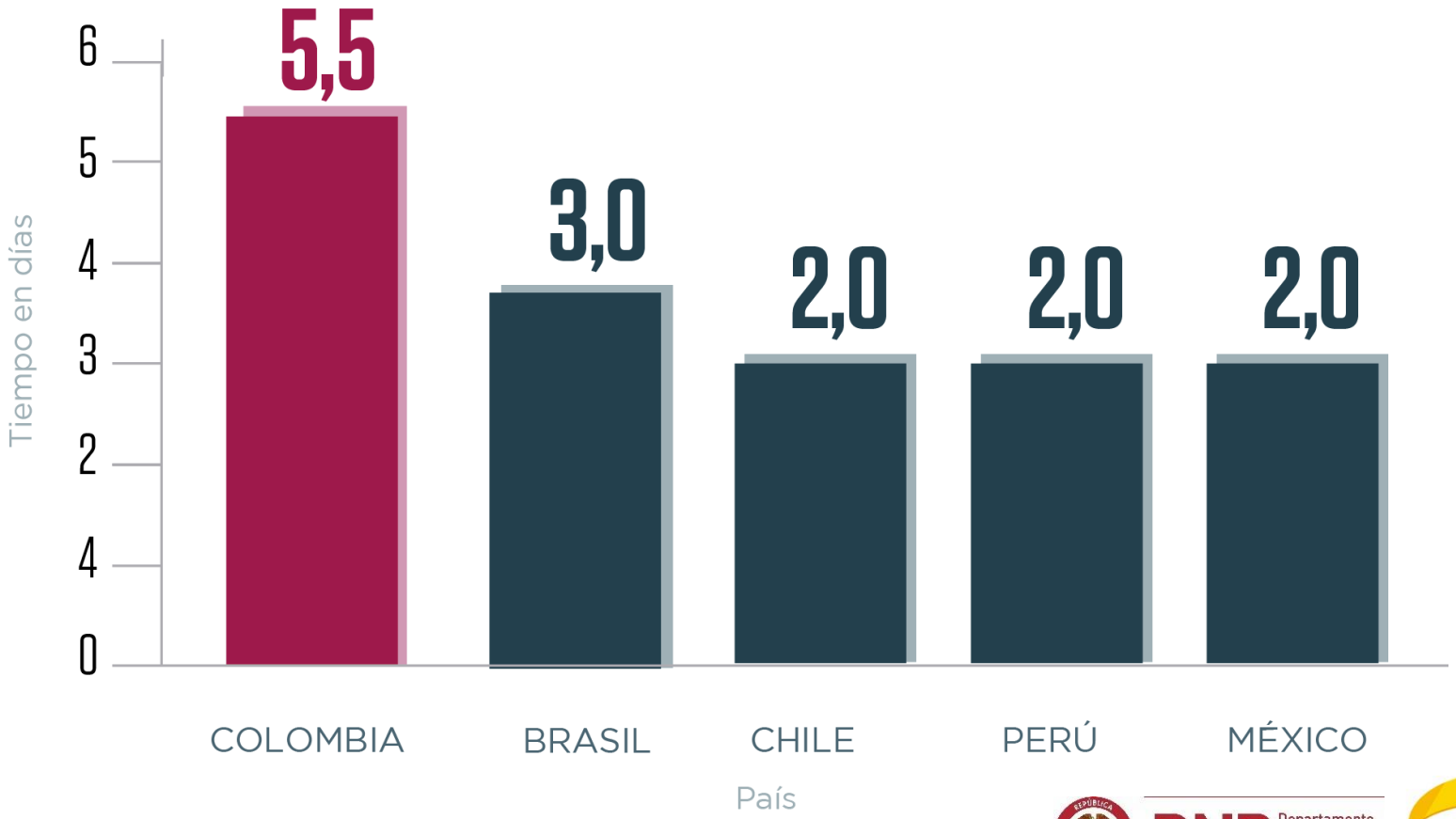
No es facilitador — 1 — 10 — Altamente facilitador

VALORACIÓN DE ENTIDAD DE CONTROL	USL	PSL
Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales DIAN	5,6	4,8
Policía Antinarcóticos	5,8	4,7
Policía Fiscal y Aduanera POLFA	5,5	4,6
Instituto Nacional de Vigilancia de Alimentos y Medicamentos INVIMA	5,6	5,2
Instituto Colombiano Agropecuario ICA	5,7	5,3
Ministerio de Comercio, Industria y Turismo	7,0	5,7

*USL: Usuarios de servicios logísticos
*PSL: Prestador de servicios Logísticos

Incluyendo los tiempos que toman las entidades de control

Tiempos de inspección (días)



DNP Departamento Nacional de Planeación

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

Se analizó la percepción de los servicios portuarios

NIVEL DE EFICIENCIA EN PUERTOS

1. Calidad de los servicios prestados por los puertos

TOTALMENTE INEFICIENTE 1 — 5,2 — 10 TOTALMENTE EFICIENTE

2. Relación costo-beneficio de los servicios portuarios

TOTALMENTE INEFICIENTE 1 — 4,5 — 10 TOTALMENTE EFICIENTE

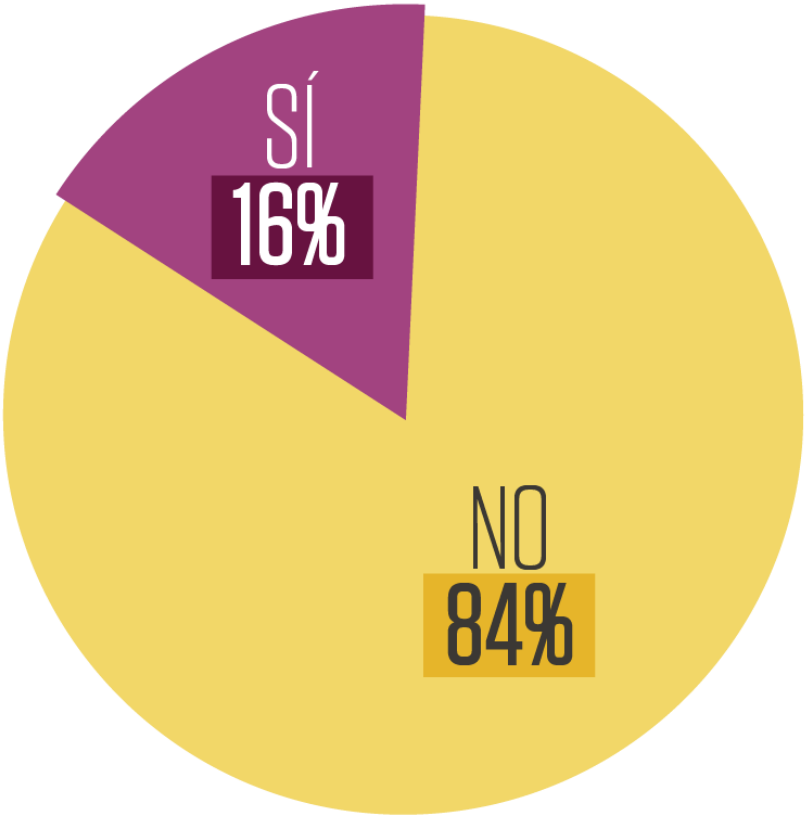
DNP Departamento Nacional de Planeación

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

Se evaluaron los tiempos de espera para recibo o entrega de contenedores

	USL	PSL
TIEMPO DE ESPERA PARA EL RECIBO DE UN CONTENEDOR	15,7 HORAS	8,29 HORAS
TIEMPO DE ESPERA PARA LA ENTREGA DE RETORNO DEL CONTENEDOR VACÍO	30,7 HORAS	10,3 HORAS

El nivel de especialización de los Prestadores de Servicios Logísticos en mercados internacionales

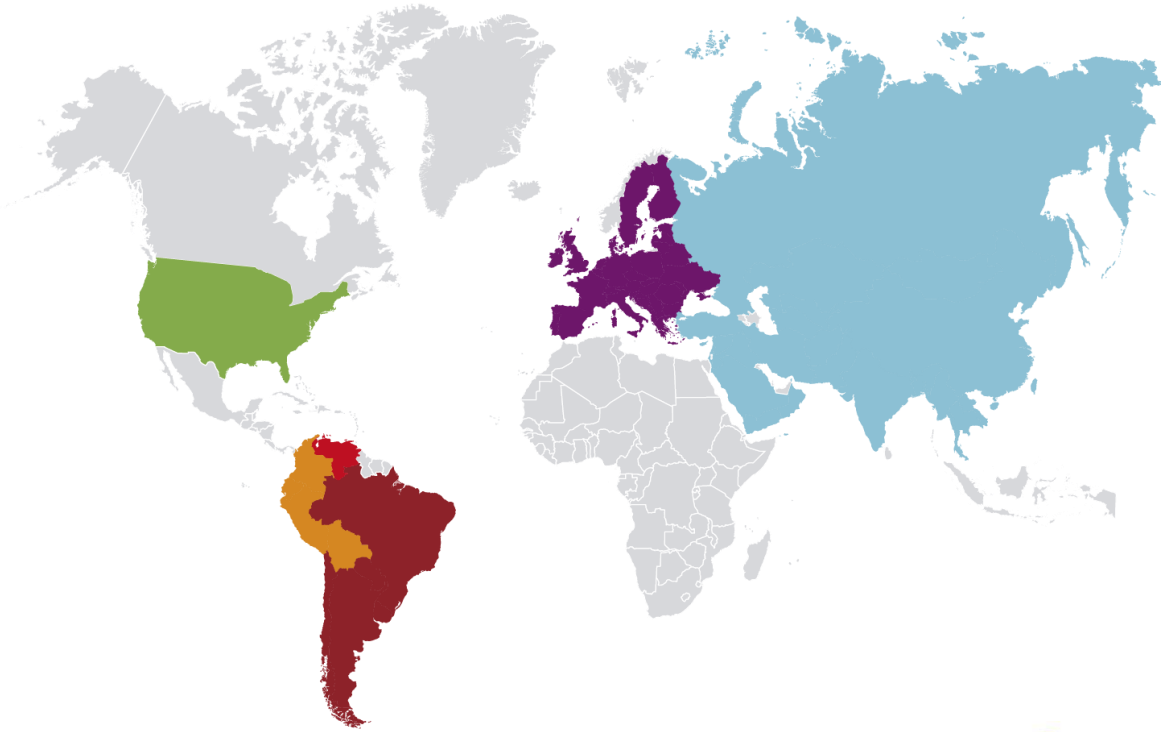


HAY CARENCIA EN EMPRESAS PSL ESPECIALIZADAS **EN OFRECER SERVICIOS RELACIONADOS CON ACUERDOS COMERCIALES (TLC)**

El nivel de favorabilidad en el entorno logístico para el comercio se centra en Estados Unidos, Europa y Asia

MERCADO **EXTERNO**	MEDIA
Venezuela	2,6
Mercosur (Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Venezuela y Bolivia)	5,4
Comunidad Andina (Bolivia Colombia, Ecuador y Perú)	6,9
Asia	7,2
Unión Europea	7,8
EE.UU	8,1

No existe un entorno logístico favorable para el comercio **1** — **10** Existe un entorno logístico favorable para el comercio



DNP Departamento Nacional de Planeación

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

El grado de tercerización en los procesos logísticos

¿Tiene operador logístico?

SÍ	NO
37,5%	62,5%

Evolución del nivel de tercerización en los procesos logísticos

	2008	2015
Procesamiento de pedidos de clientes	7,0%	10,7%
Planeación y reposición de inventarios	4,0%	9,6%
Compras y manejo de proveedores	4,0%	10,0%
Almacenamiento	37,0%	28,1%
Transporte y distribución	91,0%	79,6%
Logística de reversa	53%	46,7%
Comercio exterior	54,8%	54,8%

Análisis de principales indicadores de calidad en procesos logísticos

83,8%
ENTREGAS A TIEMPO

2 DE CADA **10**
PEDIDOS LLEGAN TARDE

92,2%
ENTREGAS COMPLETAS
(Nivel de servicio)

77,3% OTIF
ENTREGAS A TIEMPO Y COMPLETAS

PEDIDO PERFECTO

	Promedio
Pedidos sin error en documentos	88,6%
Pedidos sin daños	94,0%
Pedidos sin problemas de calidad	89,8%
Pedidos a tiempo y completos	77,3%
PEDIDO PERFECTO	57,8%

DNP Departamento Nacional de Planeación

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

Tiempos en la consecución del vehículo de carga y tiempo de espera para el cargue como principales retrasos

*Una empresa pequeña, utiliza **1,4 veces** más de tiempo en el proceso de cargue o descargue que una empresa grande*

Procesos de transporte por tipo de empresa

Tiempo promedio en horas

	Tiempo de espera de consecución del vehículo	Tiempo de espera para el cargue	Tiempo de cargue	Tiempo de espera para el descargue	Tiempo de descargue	Total
Grande empresa	7,3	3,2	2,0	3,1	2,1	17,8
Mediana empresa	11,0	3,9	2,5	4,4	2,9	24,8
Pequeña empresa	8,7	4,9	2,9	3,8	3,0	23,3
TOTAL GENERAL	8,7	4,0	2,3	3,7	2,4	21,0

Los niveles de utilización vehicular en la operación

URBANA

% Utilización Vehicular

Vehículos Pequeños	64,7%
Vehículo turbo	55,2%
Camión Sencillo	39,1%

1 de cada 4 vehículos pequeños podrían no necesitarse en las ciudades

CARRETERA NACIONAL

% Utilización Vehicular

Camión Sencillo	54,5%
Doble Troque	62,1%
Tractomula 2 Troques	68,8%

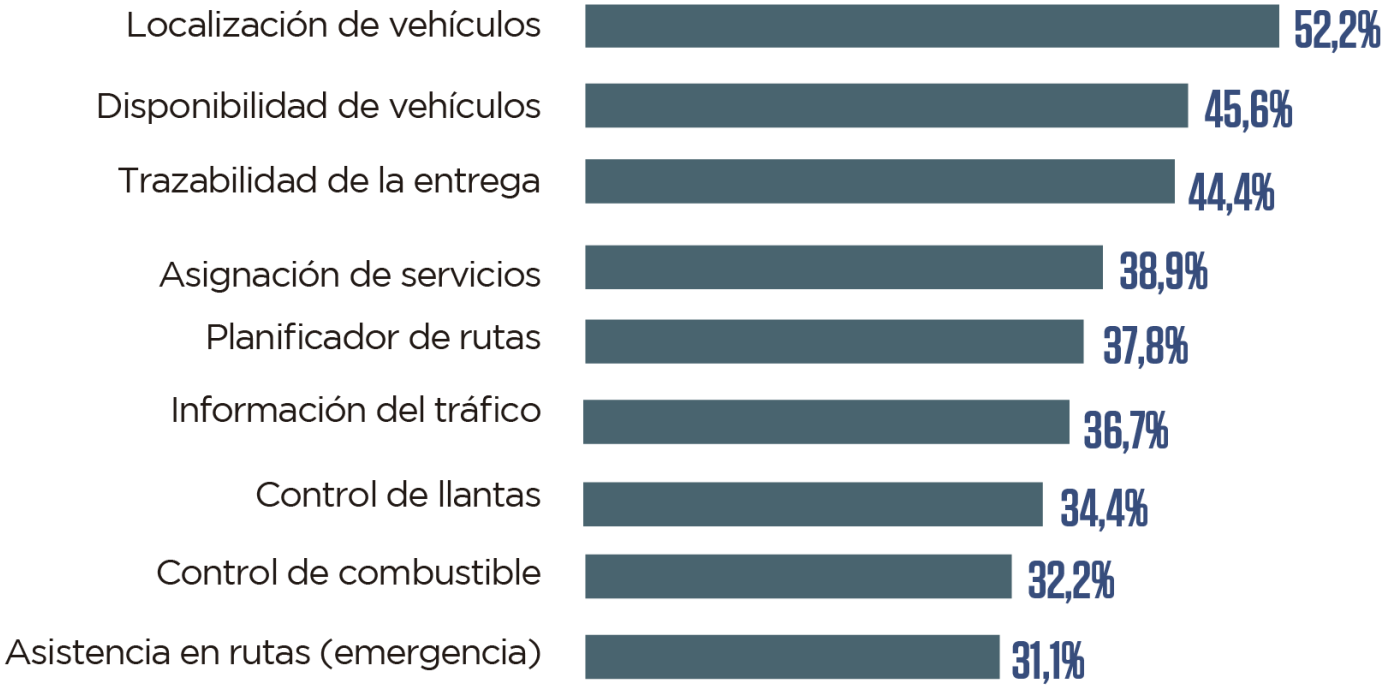
Una tractomula de 2 troques en promedio deja de aprovechar 10 Ton de capacidad

Sólo el 15,2% de las PSL cuentan con un sistema de cubicaje para el aprovechamiento en el estibado de cargue y descargue

El aprovechamiento de las TIC en procesos de transporte y logística

TECNOLOGÍAS

Utilizadas para la gestión y administración de la flota de transporte



Así mismo, se analizó el grado de inserción de las TIC en procesos logísticos

38,5%

TRAZABILIDAD USL

Empresas que cuentan con sistemas de trazabilidad y monitoreo de carga desde origen hasta destino

31,8% De las empresas cuentan con un sistema de trazabilidad implementado, cubriendo:

TRAZABILIDAD HACIA ATRÁS	63,0%
TRAZABILIDAD INTERNA	83,3%
TRAZABILIDAD HACIA ADELANTE	59,3%

30,7% De las empresas llevan trazabilidad a nivel de lote.

22,2% De las empresas llevan trazabilidad a nivel de unidad de venta

Niveles de innovación en la oferta de servicios logísticos

INNOVACIÓN LOGÍSTICA

USL 4,0

INNOVACIÓN LOGÍSTICA

PSL 5,4

Nada innovador 1 — 10 Altamente innovador

Innovación en procesos de logística verde

34,1% De las empresas prestadoras de servicios logísticos, vienen trabajando en proyectos de eficiencia ambiental:

LOGÍSTICA VERDE

ACCIONES PARA UNA LOGÍSTICA SOSTENIBLE

DNP Departamento Nacional de Planeación

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

OBSERVATORIO NACIONAL DE LOGÍSTICA

DNP Departamento Nacional de Planeación

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

Se analizaron iniciativas de observatorio nacionales de logística, obteniendo la formulación de 48 indicadores en 6 familias

Observatorio de la Logística en España

Bureau of Transport Statistic EE.UU

Observatorio Nacional de Logística de Carga - Chile

Instituto Mexicano del Transporte - México

En la misma línea temática, se estructuró el Observatorio Nacional de Logística como una herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública

FAMILIAS DE INDICADORES

Mercado y flujos logísticos	Matriz modal en sistema de transporte nacional, principales corredores existentes y flujos nacionales por cada uno de los modos de transporte, volumen de exportaciones e importaciones, entre otros.
Tejido empresarial	Representación de la situación del tejido empresarial de los servicios logísticos: la cobertura geográfica del sector, así como con su estructuración, la importancia y peso de la logística en Colombia, evaluación del parque automotor de carga.
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.
Costos	Evaluación de los costos logísticos, trámites administrativos, y aduanas. Por otra parte, gastos en logística de las empresas, costos de combustibles.
Operación	Representan y valoran 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.
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.

Los indicadores de Mercado permitirán disponer de información referente a los flujos de mercancía en cada uno de los modos de transporte

Estos indicadores servirán para potenciar políticas públicas referentes a la promoción de corredores articulados multimodales y a un desarrollo sostenible del sistema nacional de transporte

Indicadores

- **Mercado y flujos logísticos**
- Tejido empresarial
- Infraestructura logística
- Costos
- Operación
- Impacto medioambiental

1. Distribución modal del sistema de transporte nacional
2. Distribución del tipo de carga transportada en modos de transporte diferentes al carretero
3. Distribución de los movimientos de carga transportada en los principales corredores nacionales por modo
4. Distribución de la carga de comercio exterior por modo de transporte
5. Distribución del comercio exterior por punto de entrada/salida

Los indicadores de Tejido Empresarial miden la distribución y caracterización de las empresas del sector logístico, así como el parque automotor

El objetivo es fomentar la provisión de servicios de calidad en logística y transporte así como el uso de las TIC al servicio de la logística, así como una flota eficiente y especializada

Indicadores

- Mercado y flujos logísticos
- **Tejido empresarial**
- Infraestructura logística
- Costos
- Operación
- Impacto medioambiental

6. Cobertura geográfica
7. Estructuración del sector logístico
8. Relevancia del sector
9. Grado de uso de las TIC en el sector
10. Saturación del parque automotor
11. Nivel de dispersión de la flota en las empresas del sector de transporte por carretera
12. Distribución del parque automotor por edad media
13. Distribución del parque automotor según tipo de carrocería
14. Distribución del parque automotor por tipología de motores (Euro III, Euro IV)
15. Distribución de viajes en vacío respecto al total de viajes

Los indicadores de Infraestructura están enfocados principalmente para la promoción y evaluación de políticas públicas de infraestructuras de transporte

Diagnostico del crecimiento de la infraestructura y su eficiencia para mejorar la competitividad del país

Indicadores

- Mercado y flujos logísticos
- Tejido empresarial
- **Infraestructura logística**
- Costos
- Operación
- Impacto medioambiental

16. Eficiencia de las concesiones portuarias
17. Eficiencia de la operación portuaria
18. Kilómetros de doble calzada en los principales corredores
19. Intensidad de tráfico en los principales corredores
20. Disponibilidad de la red vial
21. Dimensionamiento de la red carretera, férrea y fluvial por mil habitantes
22. Dimensionamiento de las Zonas Francas
23. Inversión en infraestructura de transporte
24. Siniestralidad en carretera

Los indicadores de Costos se enfocan en el conocimiento del gasto logístico que soportan las empresas para el transporte y manipulación de sus mercancías

Se podrán evaluar políticas públicas referentes a la competitividad de los costos en logística y transporte

Indicadores

- Mercado y flujos logísticos
- Tejido empresarial
- Infraestructura logística
- **Costos**
- Operación
- Impacto medioambiental

25. Costo de importación y exportación por los principales corredores
26. Costo de transporte por kilómetro en los corredores principales por modo de transporte
27. Costo logístico de las empresas
28. Costo de arriendo de un metro cuadrado de almacén en los principales nodos por tipología de bodega
29. Costos de combustible

Los indicadores de Operación tienen por objetivo disponer de información referente a tiempos y procesos llevados a cabo por el sector

Se podrán evaluar políticas públicas referentes a la promoción de servicios de calidad en logística y transporte y la facilitación de los procesos de importación y exportación

Indicadores

- Mercado y flujos logísticos
- Tejido empresarial
- Infraestructura logística
- Costos
- **Operación**
- Impacto medioambiental

30. Tiempo de importación y exportación por los principales corredores
31. Tiempos de recorrido para los diferentes modos de transporte
32. Tiempos de estancia en puertos
33. Tiempos de espera en pasos fronterizos
34. Número de documentos para los procesos de importación y exportación de un contenedor
35. Valoración de la seguridad a la mercancía
36. Valoración de la fiabilidad de las entregas
37. Valoración de la trazabilidad de los envíos
38. Porcentaje de inspecciones aduaneras en los tráficos de contenedores

Los indicadores de Operación incluyen también los indicadores de la Encuesta Nacional Logística

Indicadores

- Mercado y flujos logísticos
- Tejido empresarial
- Infraestructura logística
- Costos
- **Operación**
- Impacto medioambiental

39. Grado de tercerización de servicios logísticos
40. Niveles de inventario en materias primas
41. Niveles de inventario en producto acabado
42. Tiempos de servicio
43. Porcentaje de entregas correctas
44. Porcentaje de entregas a tiempo
45. Capital humano dedicado al desempeño logístico
46. Distribución del capital humano en el sector logístico

Los indicadores de Impacto Medioambiental se incluye en el observatorio con el objetivo de evaluar medidas para fomentar la sostenibilidad ambiental en el sector transporte

Indicadores

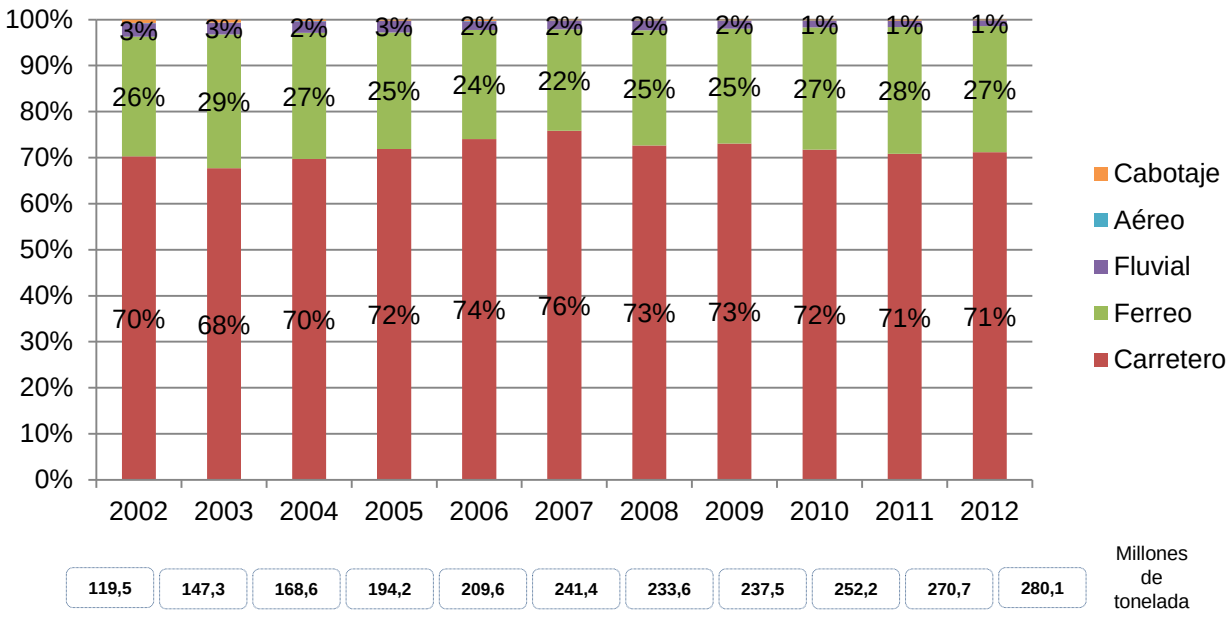
- Mercado y flujos logísticos
- Tejido empresarial
- Infraestructura logística
- Costos
- Operación
- **Impacto medioambiental**

47. Emisiones de GEI

48. Emisiones de CO2

Resultados de la línea base de indicadores en Mercado y Flujos Logísticos

Indicador 1. Distribución de la intermodalidad del sistema de transporte nacional (2002-2012; miles de toneladas; %)



Fuente: Ministerio de transporte. Anuario de transporte 2012

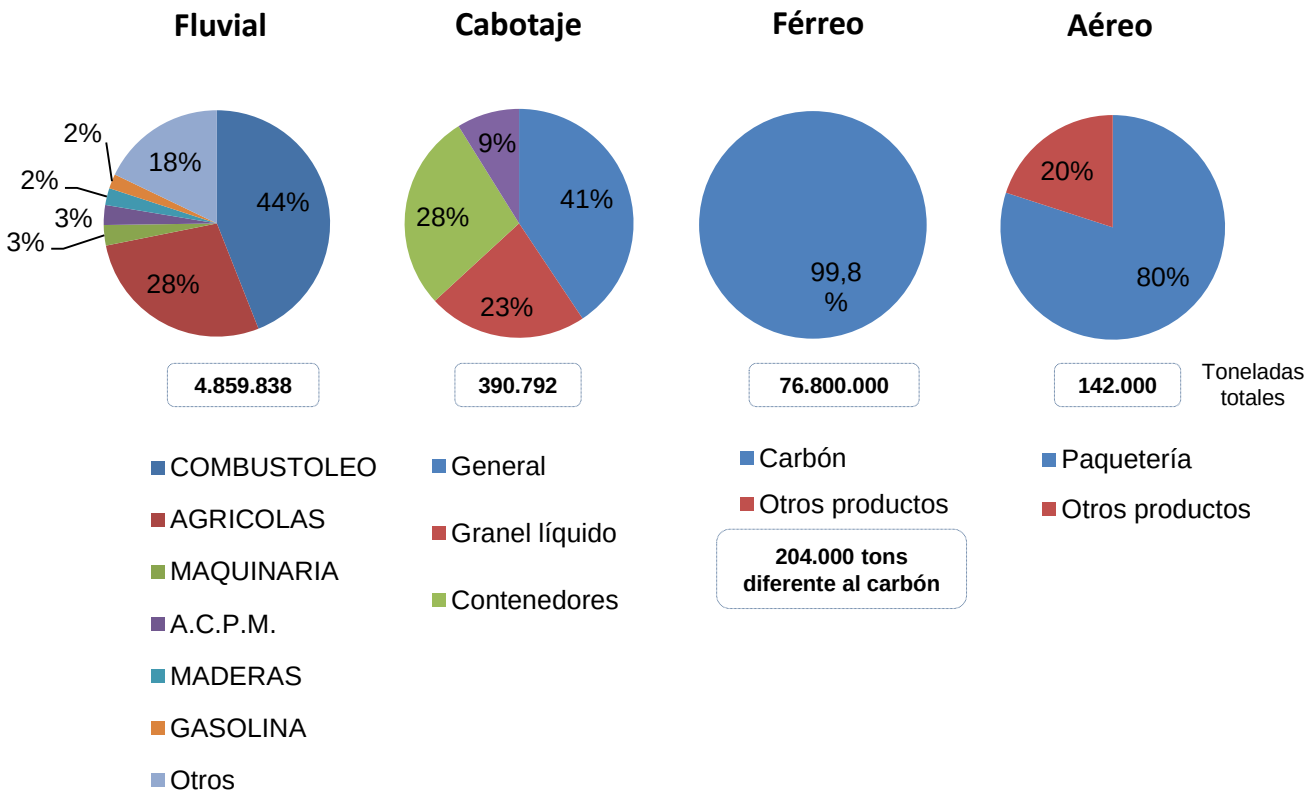
Principales reflexiones

- Los **crecimientos anuales del modo carretero y férreo** se sitúan en torno al **9%** frente a un estancamiento del resto de modos.
- Si se tiene en cuenta **los flujos transportados por ductos**, éstos han supuesto más de 150 millones de toneladas en 2012, lo que equivaldría al **36% si se tuviera en cuenta en el total transportado**
- Si no **se tiene en cuenta el carbón y petróleo**, el transporte por carretera supera el 98% de la carga transportada.

Resultados de la línea base de indicadores en Mercado y Flujos Logísticos

Los modos distintos al carretero concentran su actividad en pocos productos o tienen muy poco volumen

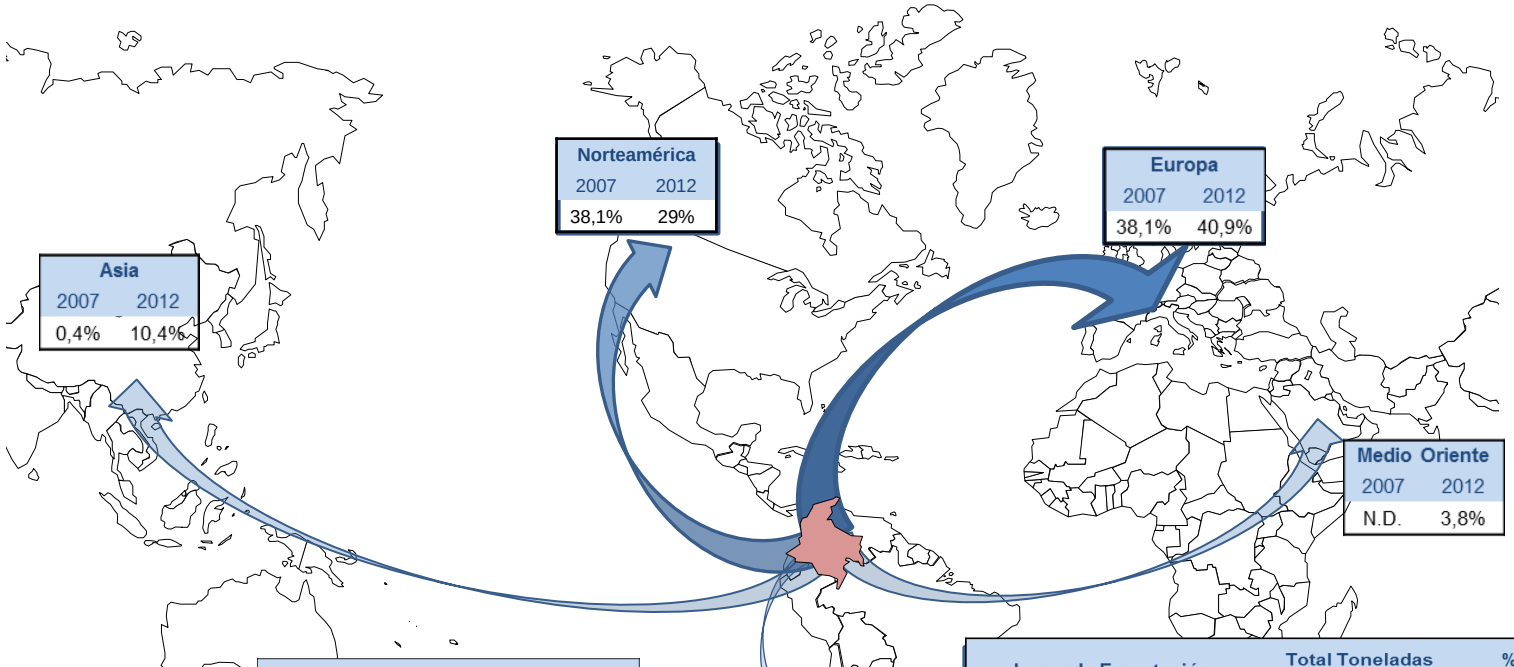
Indicador 2. Distribución del tipo de carga transportada en modos de transporte diferentes al carretero. (2012; toneladas; %)



Principales reflexiones

- Sólo el **0,2% del total de carga transportada por ferrocarril** (76,8 millones de toneladas) **es distinta al carbón**
- En el **modo fluvial** destaca el transporte de combustóleo representando el 44% sobre el total y productos agrícolas con un 28%. El resto de productos tales como cemento, madera, maquinaria… cuenta con cuotas mucho más bajas.
- En **cabotaje** la mercancía sí está **diversificada** entre las distintos tipos de carga, destacando la carga general con un 41% y los contenedores con un 28% del total transportado por cabotaje. Sin embargo, el total movido **no alcanza las 400.000 toneladas en el año 2012**
- El modo aéreo se concentra en paquetería y el volumen movido apenas supera las 140.000 toneladas

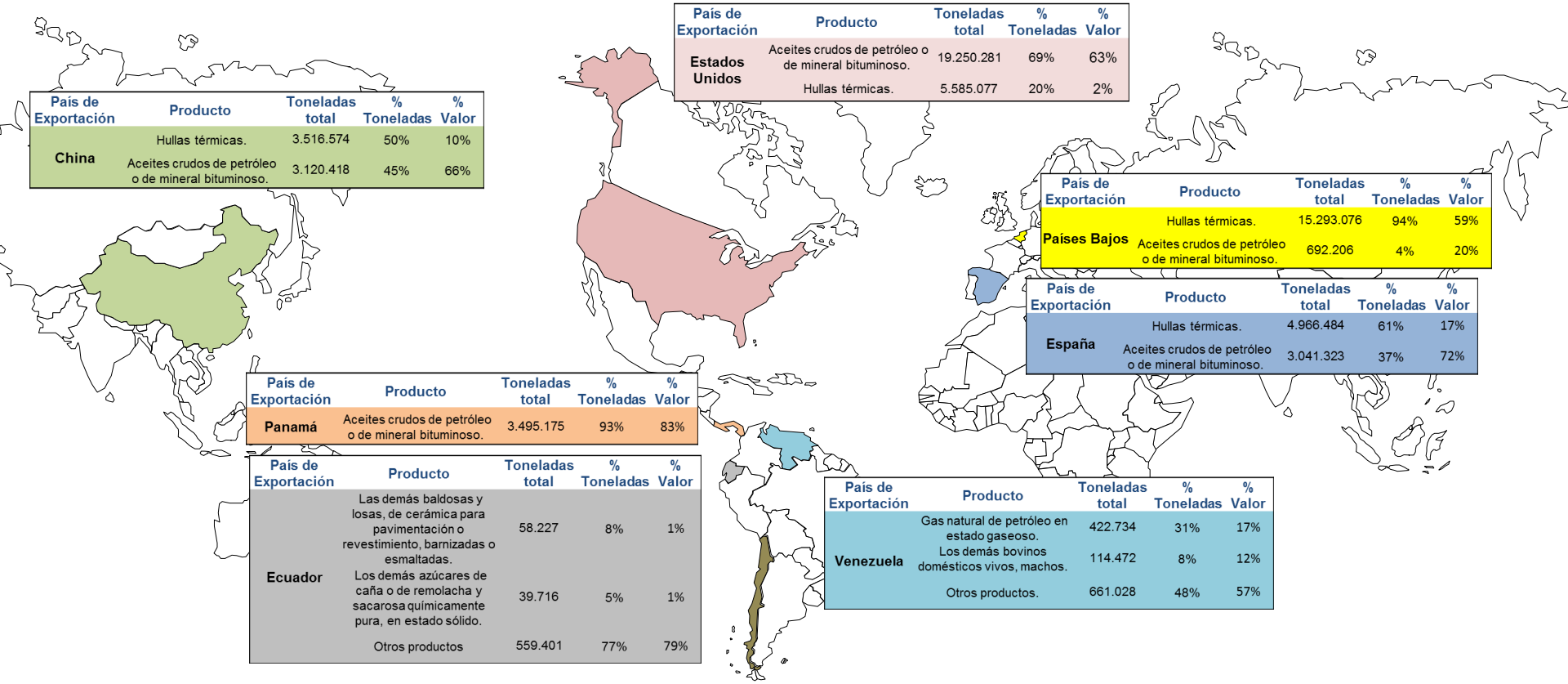
Principales destinos de las exportaciones son los países de Europa y del TLC con Estados Unidos, México y Canadá



Países	% Toneladas	%valor
Estados Unidos	21,6%	36,5%
Países Bajos	12,6%	4,2%
Turquía	6,3%	1,3%
España	6,3%	4,9%
Reino Unido	6,1%	1,9%
China	5,4%	5,5%
Chile	5,3%	3,6%

Lugar de Exportación	Total Toneladas (miles de tons)	% de Toneladas	% valor de exportaciones Valor
EUROPA	52.918.124	40,9%	17,6%
TLC (US, Mexico, Canada)	29.749.312	23,0%	38,6%
ASIA	13.400.047	10,4%	11,0%
MEDIO ORIENTE	4.889.988	3,8%	0,9%
CHILE	6.878.047	5,3%	3,6%
CARIBE Y CENTROAMÉRICA	11.851.854	9,2%	13,2%
OTROS	1.810.992	1,4%	2,2%
MERCOSUR	4.352.431	3,4%	2,6%
COMUNIDAD ANDINA	2.121.371	1,6%	6,0%
VENEZUELA	1.383.816	1,1%	4,2%

Los principales productos exportados son aceites crudos de petróleo a Estados Unidos y hulla térmica a Países Bajos, Estados Unidos y España



País de Exportación	Producto	Toneladas total	% Toneladas	% Valor
China	Hullas térmicas.	3.516.574	50%	10%
	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso.	3.120.418	45%	66%

País de Exportación	Producto	Toneladas total	% Toneladas	% Valor
Estados Unidos	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso.	19.250.281	69%	63%
	Hullas térmicas.	5.585.077	20%	2%

País de Exportación	Producto	Toneladas total	% Toneladas	% Valor
Países Bajos	Hullas térmicas.	15.293.076	94%	59%
	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso.	692.206	4%	20%

País de Exportación	Producto	Toneladas total	% Toneladas	% Valor
España	Hullas térmicas.	4.966.484	61%	17%
	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso.	3.041.323	37%	72%

País de Exportación	Producto	Toneladas total	% Toneladas	% Valor
Panamá	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso.	3.495.175	93%	83%

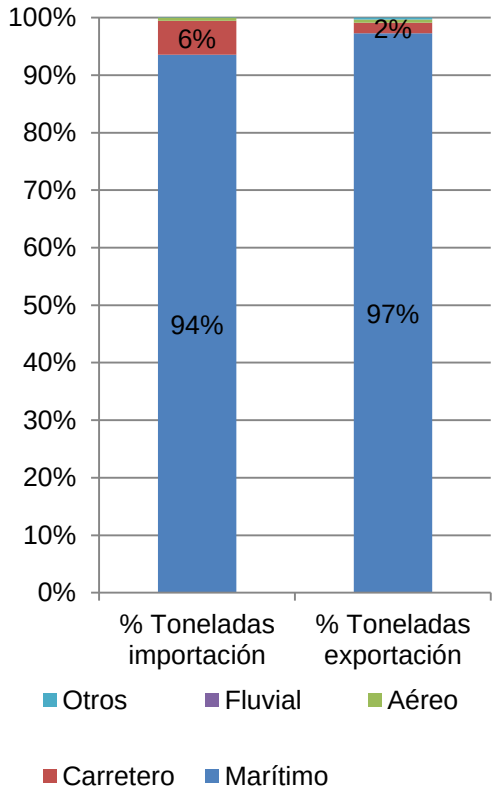
País de Exportación	Producto	Toneladas total	% Toneladas	% Valor
Ecuador	Las demás baldosas y losas, de cerámica para pavimentación o revestimiento, barnizadas o esmaltadas.	58.227	8%	1%
	Los demás azúcares de caña o de remolacha y sacarosa químicamente pura, en estado sólido.	39.716	5%	1%
	Otros productos	559.401	77%	79%

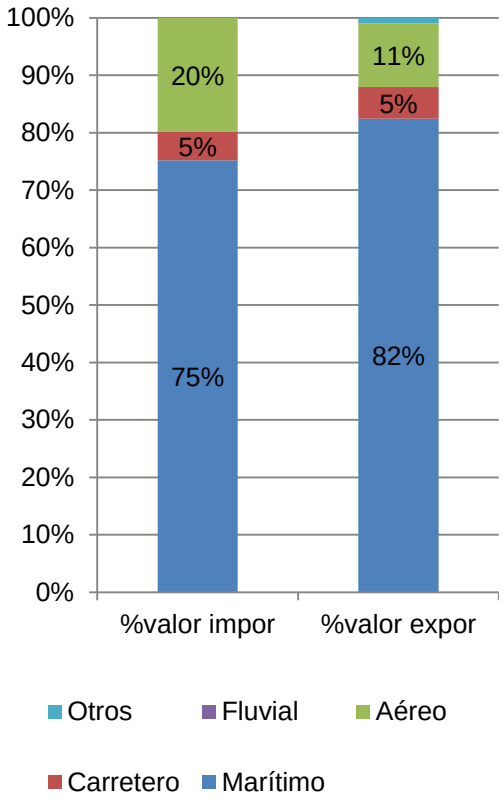
País de Exportación	Producto	Toneladas total	% Toneladas	% Valor
Venezuela	Gas natural de petróleo en estado gaseoso.	422.734	31%	17%
	Los demás bovinos domésticos vivos, machos.	114.472	8%	12%
	Otros productos.	661.028	48%	57%

País de Exportación	Producto	Toneladas total	% Toneladas	% Valor
Chile	Hullas térmicas.	4.823.477	70%	19%
	Aceites crudos de petróleo o de mineral bituminoso.	1.635.894	24%	56%

Identificación de principales nodos de comercio exterior

Indicador 4. Distribución de la carga de comercio exterior por modo de transporte (2012; % toneladas, % valor)



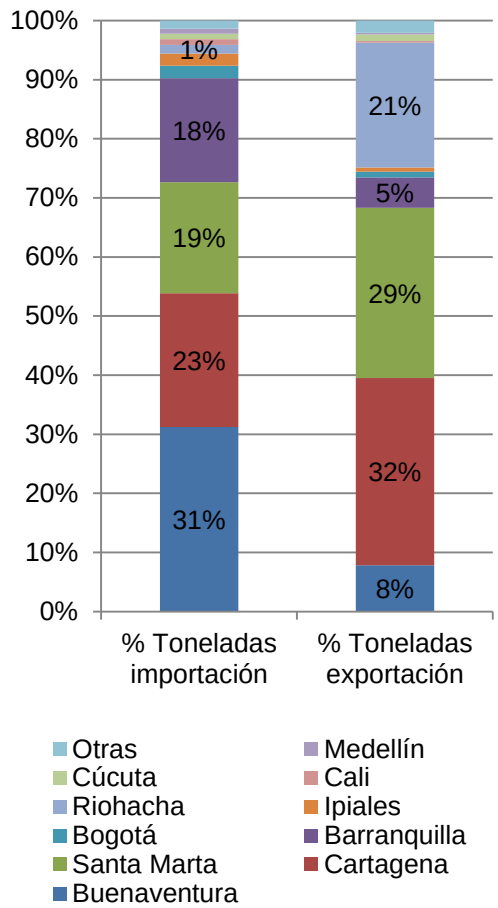


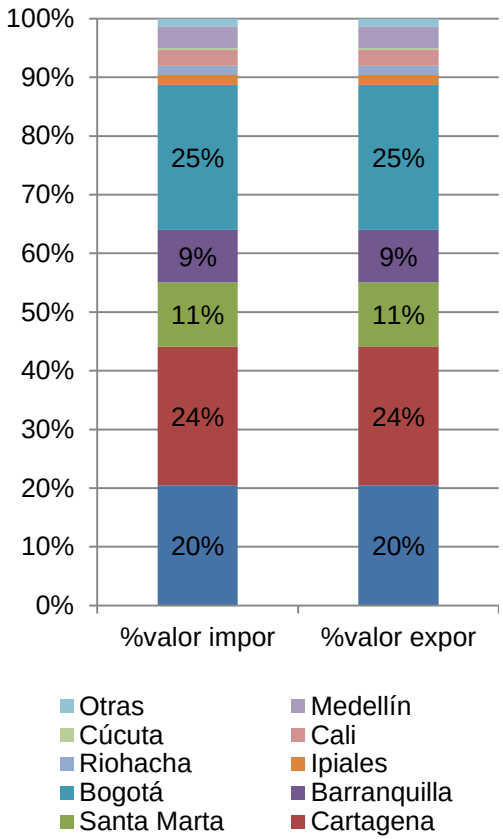
Principales reflexiones

- El 94% de la carga de importación entra a Colombia vía marítima y en el caso de la exportación se alcanzan el 98%
- Si se atiende al valor de las mercancías de comercio, el modo aéreo toma una relevancia cercana al 20% de las importaciones y el 11% de las exportaciones, lo que implica una importante exigencia logística.
- El comercio a través de las fronteras con países de la región no supera el 6% de las importaciones y el 2% de las exportaciones, destacando especialmente la caída del comercio con Venezuela

Las principales aduanas en volumen y valor de importación y exportación de Colombia

Indicador 5. Distribución de comercio exterior por punto de entrada/salida (2012; % toneladas, % valor)



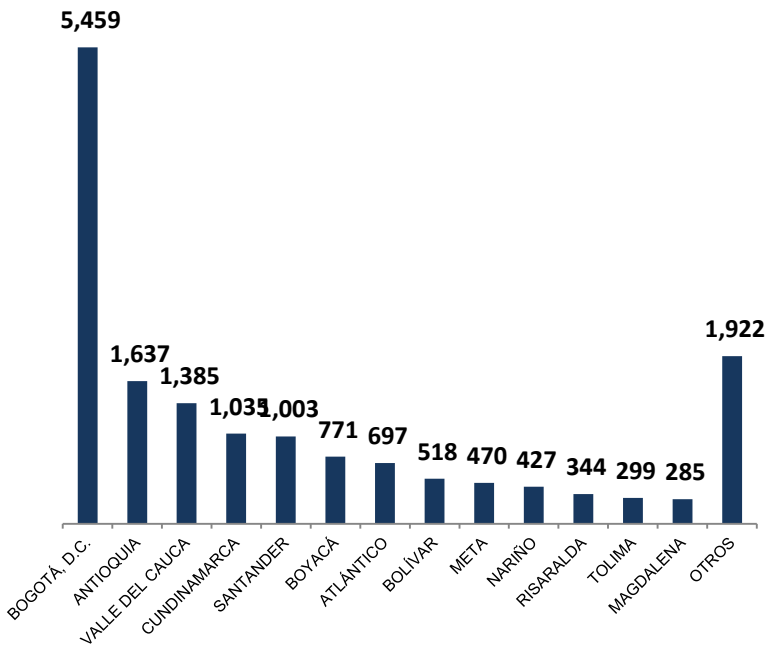


Principales reflexiones

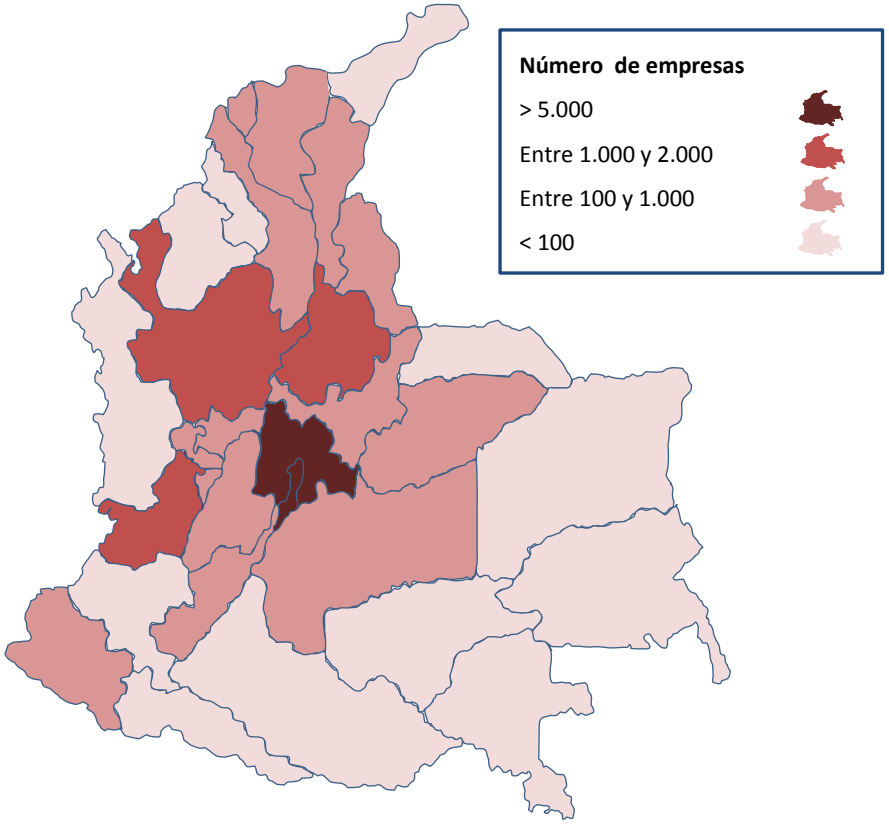
- En toneladas, Buenaventura es el principal nodo de importaciones con más del 31% seguido de Cartagena 23%, Barranquilla 19%, y Santa Marta 18%
- Debido al peso específico de las exportaciones de carbón sobre el total transportado, Santa Marta y Riohacha destacan como principales nodos aduaneros con más del 50% del volumen de exportación.

Número de empresas logísticas existentes por región

Indicador 6. Número de empresas logísticas existentes por departamento.(2012; Número de empresas)



16.252 Empresas logísticas

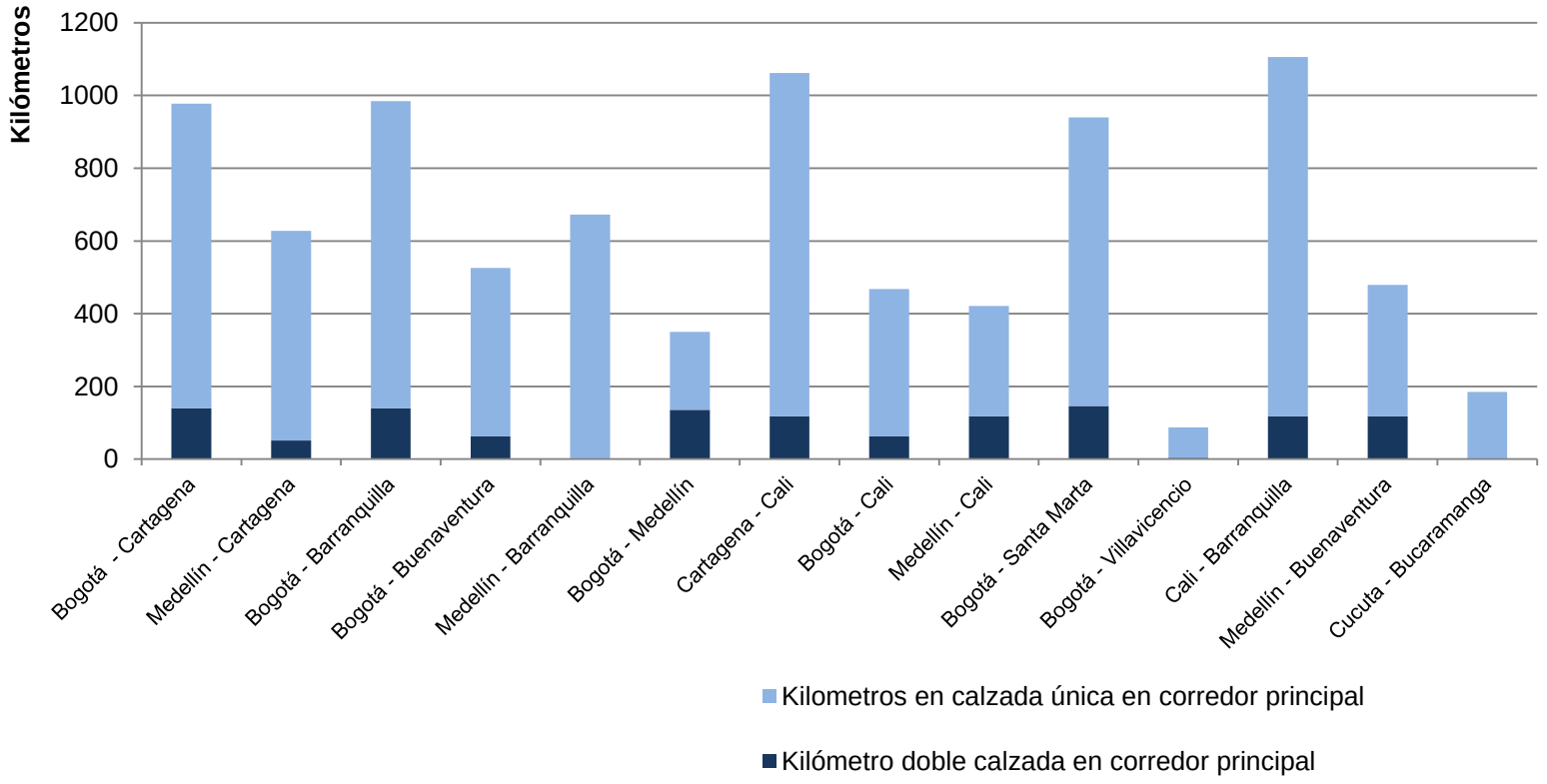


Fuente: DANE. Dirección de Geoestadística

DNP Departamento Nacional de Planeación
TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

Niveles de desarrollo de dobles calzadas en el país

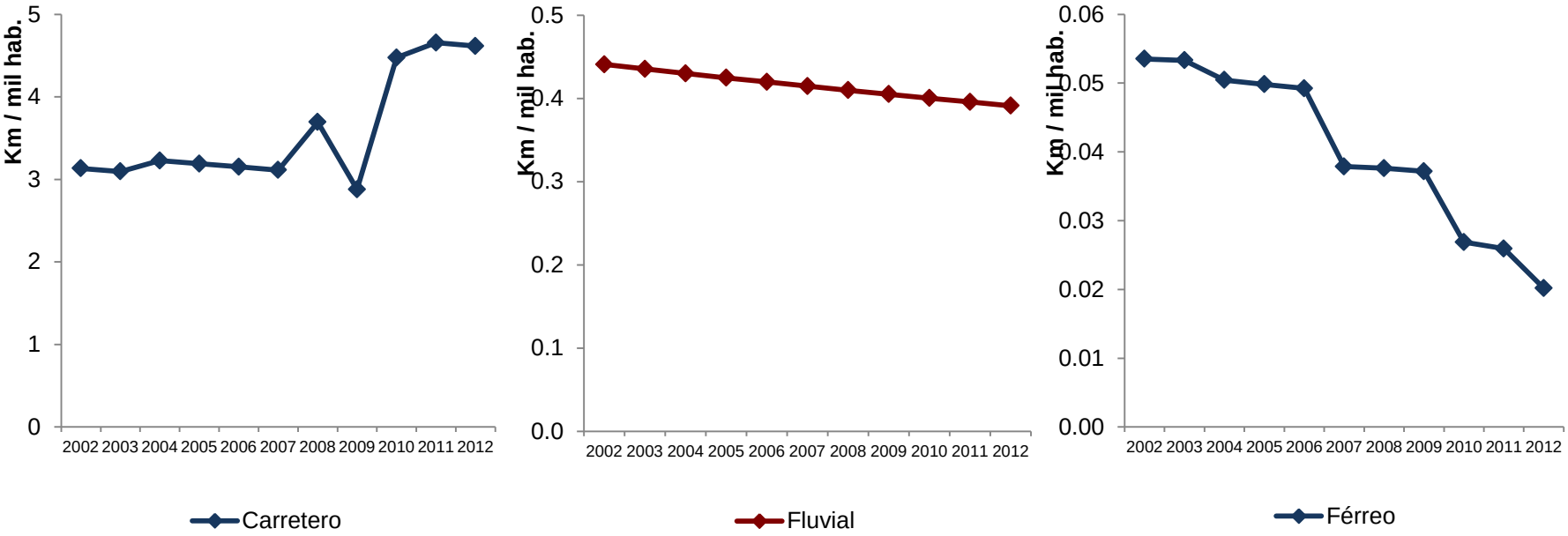
Indicador 18. Kilómetros de doble calzada en los principales corredores. (2011, Kms, %Kms)



Fuente: INVIAS y Anuario actualizado

Evolución del crecimiento de la red de transporte

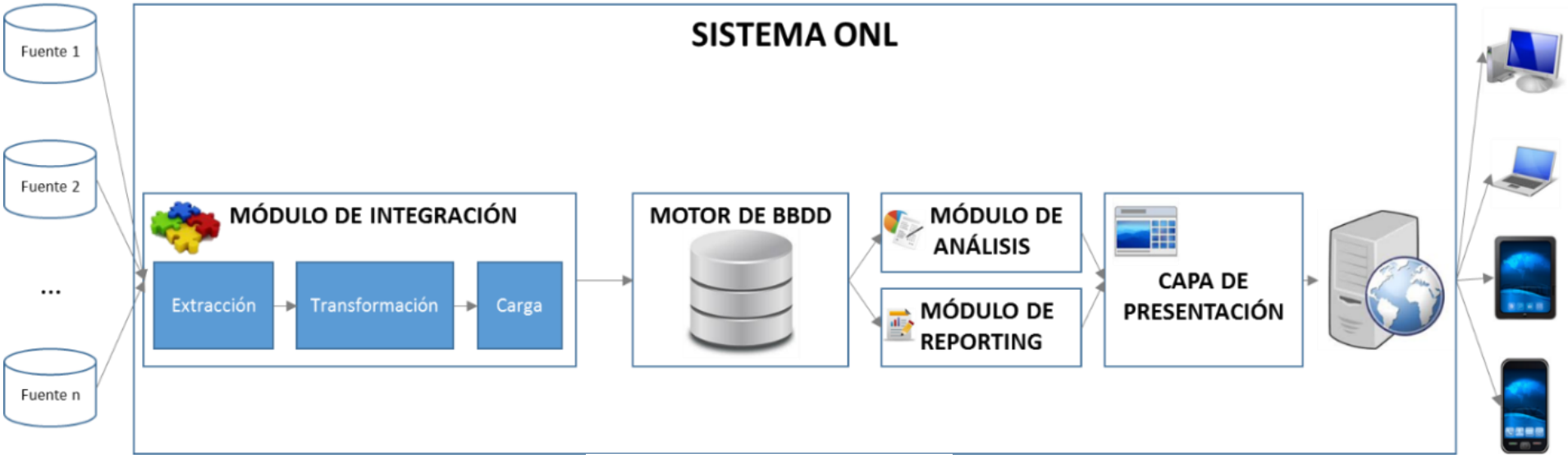
Indicador 21. Dimensionamiento de la red carretera, fluvial y férrea por mil habitantes. (2002-2012; km/1.000 hab.)



Fuente: Ministerio de transporte. Anuario de transporte 2012, DANE

(1) A partir del 2005 la población es calculada mediante proyecciones
(2) Se han considerado la red vial nacional primaria, secundaria y terciaria así como las carreteras de INVIAS y las concesiones a ANI y a los diferentes departamentos

Dentro del proyecto se definió la metodología de intercambio de datos, aprovechando los sistemas de información de las entidades públicas



PLATAFORMA TECNOLÓGICA DEL ONL

Con el objetivo de poner en marcha el ONL, actualmente se está diseñando y desarrollando la plataforma tecnológica que divulgará los indicadores

OBSERVATORIO NACIONAL DE LOGÍSTICA

BIG - DATA LOGÍSTICO

- INFORMACIÓN DESEMPEÑO EMPRESARIAL
- INFORMACIÓN DE NECESIDADES EMPRESARIALES
- INFORMACIÓN DE TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN
- INFORMACIÓN DE NECESIDADES DE SUPPLY CHAIN
- INFORMACIÓN DE INFRAESTRUCTURA
- INFORMACIÓN DE POLÍTICAS
- INFORMACIÓN DE MERCADO
- INFORMACIÓN DE NECESIDADES REGIONALES

Objetivos del proyecto

- ✓ Actualizar la batería de indicadores del ONL calculados en 2013.
- ✓ Identificar y caracterizar las fuentes de información del ONL, definiendo los protocolos de captura y procesamiento.
- ✓ Identificar los requerimientos legales para el intercambio de información entre entidades públicas.
- ✓ Establecer los protocolos de actualización de información del ONL enmarcados en la Estrategia de Gobierno en Línea – GEL (Interoperabilidad y lenguaje común).
- ✓ Contar con una plataforma WEB que soporte el ONL permitiendo la consolidación, análisis y publicación de información del desempeño logístico del país.
- ✓ Posicionar el ONL en el sector logístico del país como una herramienta estratégica que facilite la toma eficiente de decisiones.

Etapas del proyecto

ETAPA 1
Caracterización de fuentes de información
2 meses

ETAPA 2
Protocolos de intercambio digital e interoperabilidad
2 meses

ETAPA 3
Consolidación de bases de datos y diseño de plataforma WEB
3 meses

ETAPA 4
Desarrollo y pruebas de la plataforma WEB
3 meses

ETAPA 5
Socialización y capacitaciones a Entidades
2 meses

Presupuesto:
USD$ 460.000

Tiempo:
1 año

PROPUESTA DE TRABAJO PARA OBSERVATORIO DE FRONTERAS

Con base en la experiencia del ONL, se propone la siguiente hoja de ruta para el desarrollo del Observatorio de Fronteras

- ✓ Identificar los indicadores y sus respectivas fuentes de información para la medición de variables prioritarias en las fronteras.
- ✓ Recopilar la información para el cálculo de los indicadores con un horizonte de tiempo acordado entre los países.
- ✓ Diseñar los protocolos de intercambio de información periódica para garantizar el mantenimiento de la información actualizada.
- ✓ Diseñar la institucionalidad que administre el Observatorio de Fronteras.
- ✓ Diseñar y poner en marcha la plataforma tecnológica para el Observatorio.

Propuesta de pasos a seguir

- ✓ Compartir los términos de referencia del estudio de Encuesta Nacional Logística de 2015 para replicarla y contar con estadísticas comparables sobre desempeño logístico en la región.
- ✓ Compartir batería de indicadores para discusión regional y selección.
- ✓ Brindar acceso al ONL que Colombia está desarrollando, con el fin de evaluar conjuntamente el proceso de construcción.
- ✓ Incluir la construcción del Observatorio en la agenda de trabajo 2016.

DNP Departamento Nacional de Planeación

Dimitri Zaninovich
Tel. (571) 381 5000
Calle 26 No. 13-19
Bogotá, Colombia

www.dnp.gov.co