

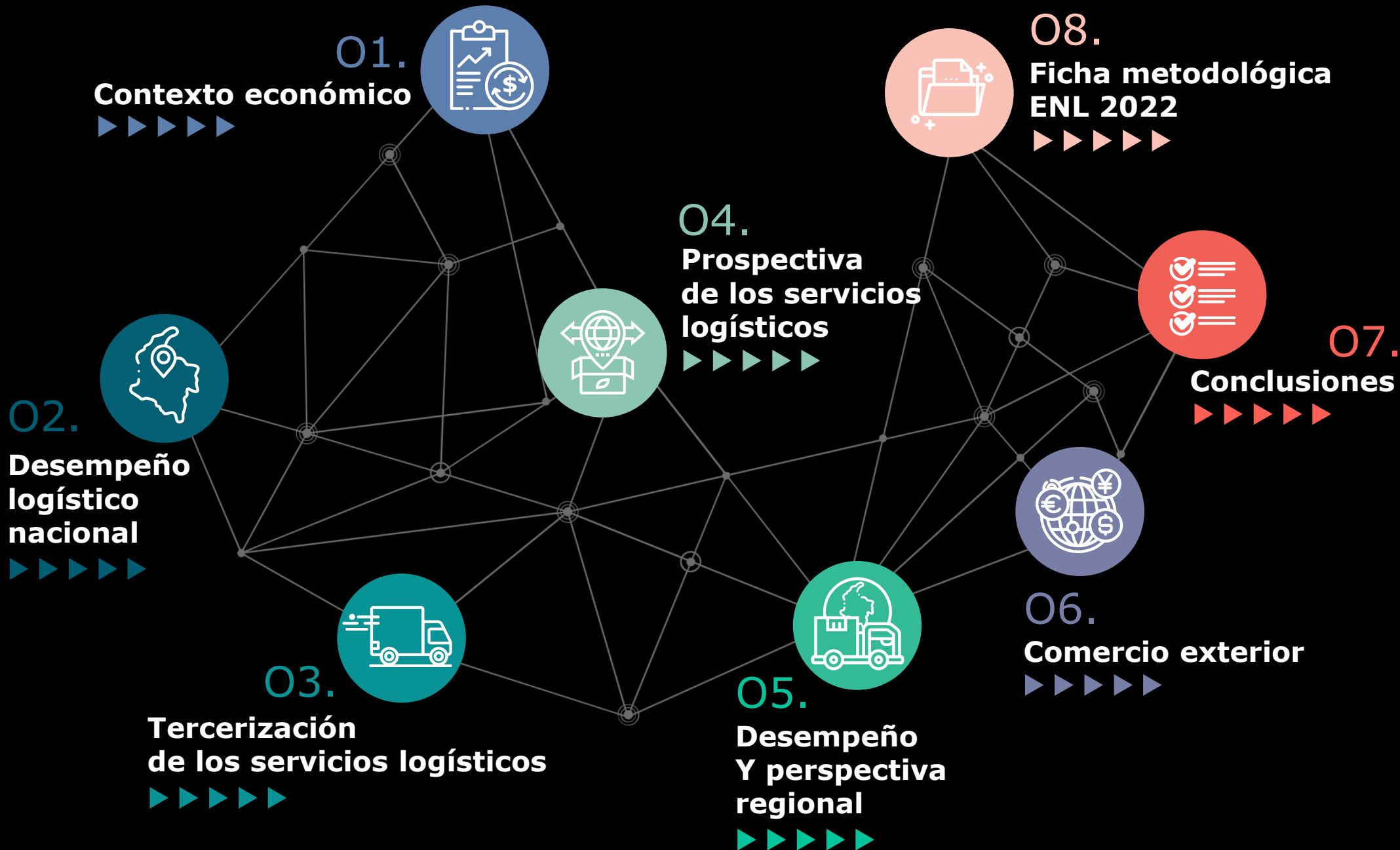
# Encuesta Nacional Logística

Edición 2022

Bogotá, D. C., noviembre de 2023



# Contenido



# 01. Contexto económico



# Contexto económico

Factores que afectaron  
la logística nacional:



Proceso de **reactivación económica** en medio de la pandemia del Covid-19



**Inflación internacional:** impacto en los precios internacionales de productos básicos y en la inflación mundial que se transmitió a la gran mayoría de países



**Crisis internacional de contenedores:** generó traumatismos en los flujos de comercio exterior, **debido al desbalance en la disponibilidad de contenedores** en los puertos del mundo.

Aumento del flete marítimo en **170 %**



La confiabilidad de los horarios de **transporte marítimo** pasó de un promedio de

**75%**  
en prepandemia

a tan solo el

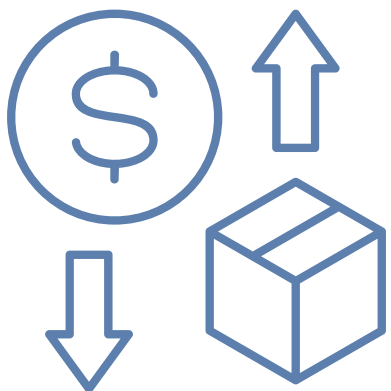
**35%**  
En 2021

y el retraso promedio de **4 a 7 días.**



# Contexto económico

Factores que afectaron la logística nacional:



Con el traslado del **aumento de los costos de la producción nacional** a la estructura de consumo, se presentaron incrementos sobre el Índice de Precios al Consumidor (IPC).

**La inflación cerró el año 2021 en 5,6%**

(nivel más alto desde diciembre de 2016).

**En 2020 se evidenció una desaceleración económica del 7% en América Latina.**

Las flexibilizaciones sobre las restricciones tuvieron efectos positivos en el empleo, registrando un incremento del **PIB** en los últimos tres trimestres del 2021



**Llevando a un repunte del 11,0%**  
al cierre del año.

A nivel local, se crearon fuertes tensiones sobre los precios internos como respuesta a una mayor presión sobre los **costos de las materias primas, transporte, precios de alimentos e influenciado por las interrupciones en la cadena global de suministro.**



El Índice de Precios al Productor (IPP), registró en 2021 una variación de 26,6% respecto a 2020.



**Los productos agropecuarios presentaron mayor incremento**

**33,5%**



**junto con el sector de explotación de minas**

**16,3%**

**02.**



# **Desempeño logístico nacional**

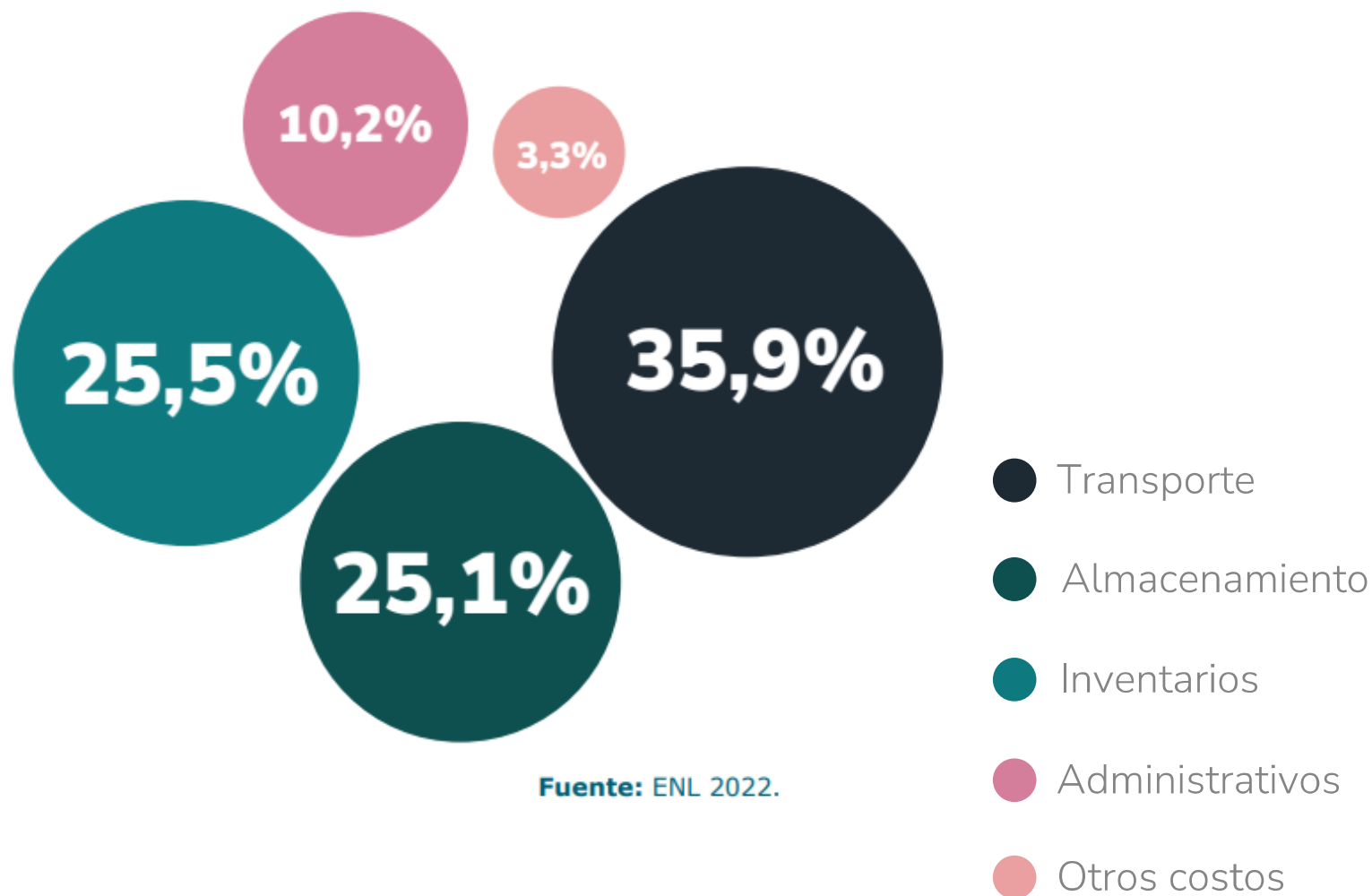
# Costo logístico *nacional*

El promedio del costo logístico sobre las ventas  
a nivel nacional se ubicó en



## 17,9%

compuesto principalmente por los  
costos de transporte.

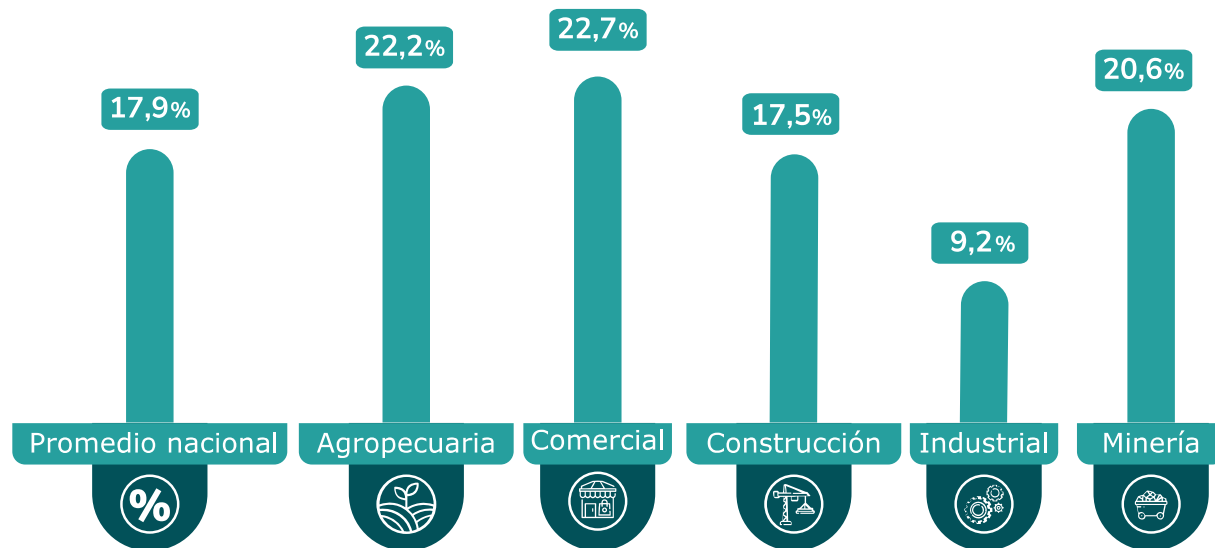


# Costo logístico por actividades y tamaños empresariales

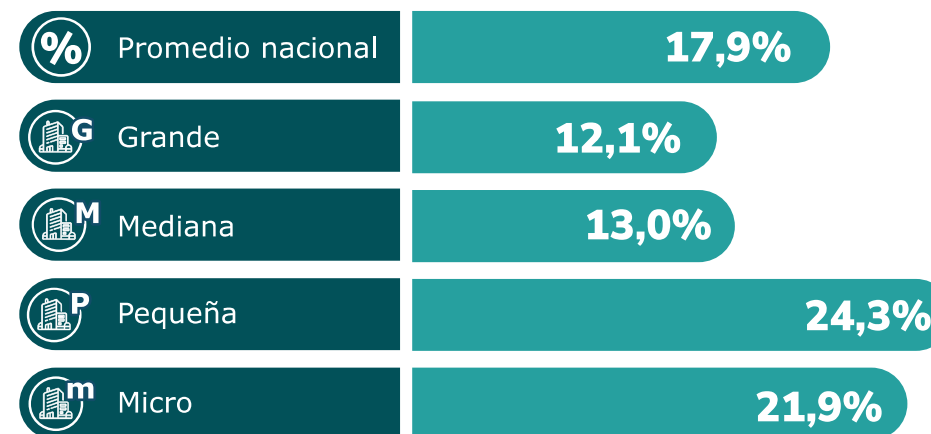
Por actividades económicas, fueron las empresas **industriales** las que presentaron el menor costo logístico, con **9,2 %**, mientras el mayor costo logístico estuvo en la actividad **comercial** con **22,7 %**.

Por tamaño empresarial, fueron las **empresas grandes** las de **mejor desempeño logístico**, con **12,1 %**, mientras el mayor costo logístico se presentó en **las pequeñas**, con **24,3 %**.

Costo logístico por actividades económicas



Costo logístico por tamaños de empresa

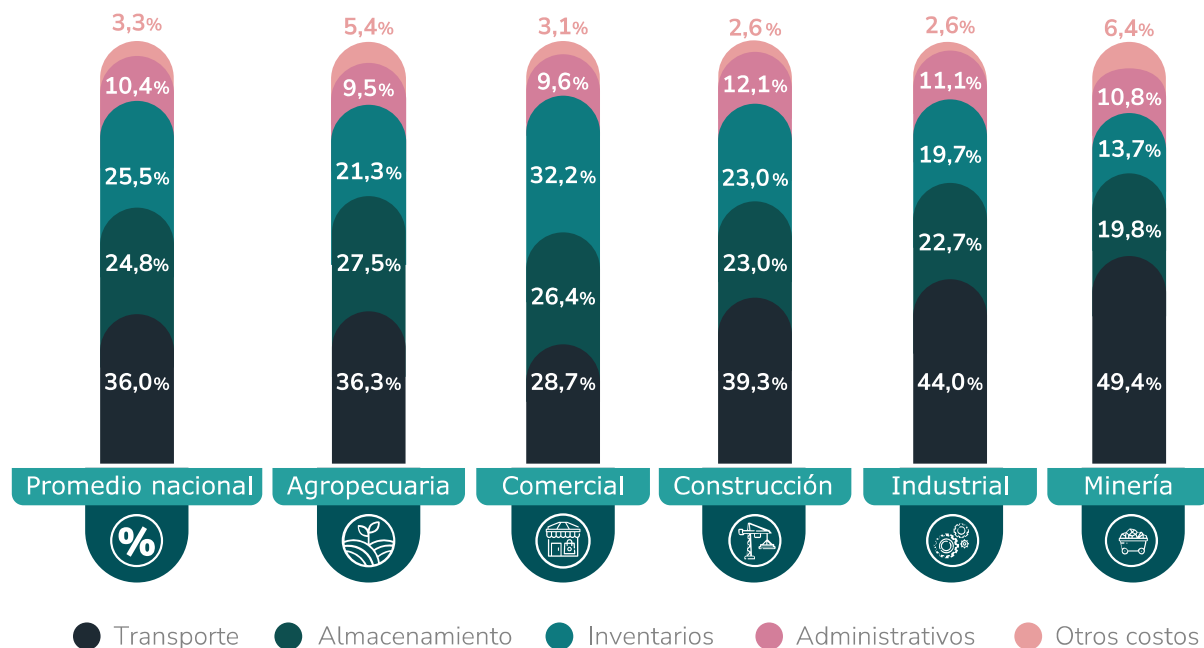




# Componentes del *costo logístico*

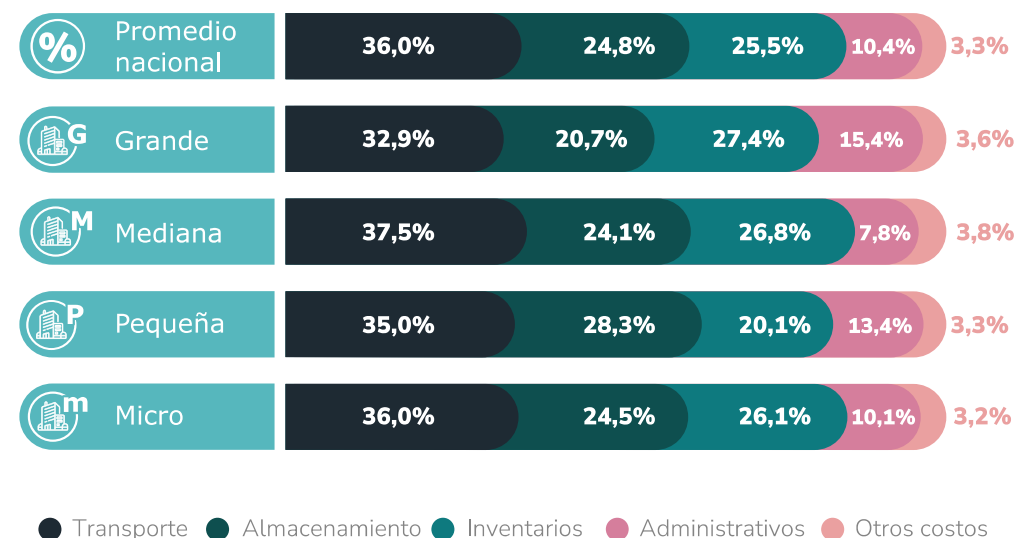
El componente de **transporte** presenta la **mayor participación** en los costos logísticos, especialmente en las actividades de **minería e industria**.

Componentes del costo logístico por actividades económicas



Los **mayores costos** de transporte se presentaron en las **empresas medianas (37,5 %)**.

Componentes del costo logístico por tamaños de empresa



# Operación *del transporte*



**41,1%**  
de los empresarios  
cuenta con flota propia

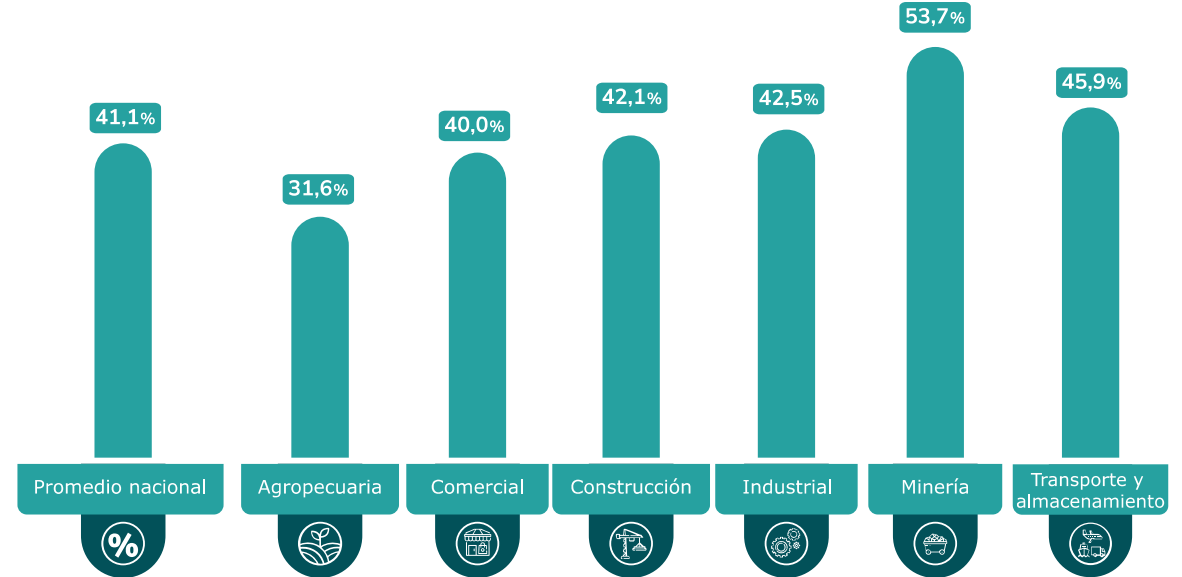


El **sector minero presenta el mayor porcentaje** de flota propia (**53,7 %**) respecto a las demás actividades económicas

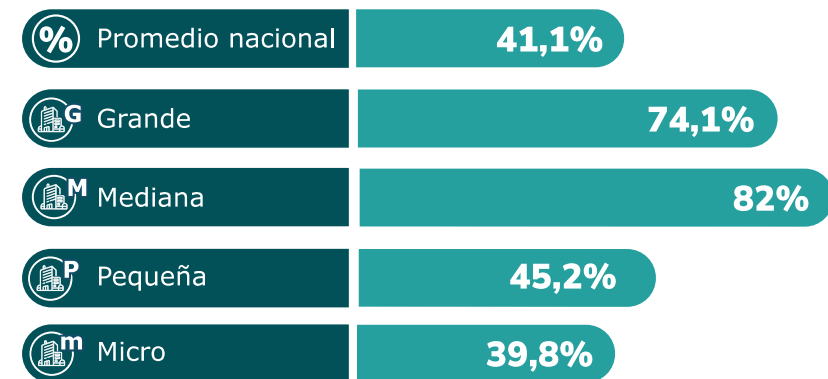
La **gran mayoría de empresas medianas (82,0 %) y grandes (74,1 %)** cuentan con flota propia



■ Porcentaje de empresas que cuentan con flota propia por actividades económicas

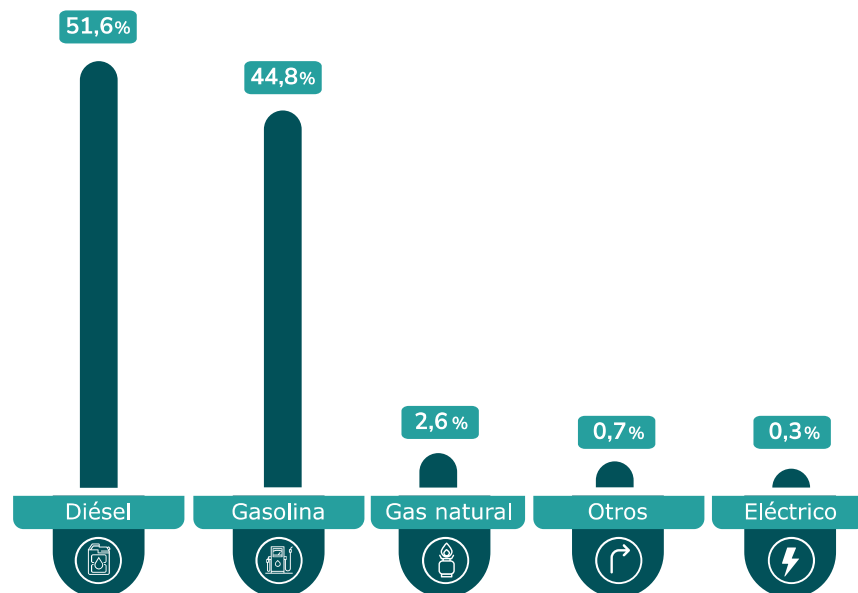


■ Porcentaje de empresas que cuentan con flota propia por tamaños de empresa



# Tecnología *en el transporte*

■ Porcentaje de vehículos de flota propia por tipo de tecnología



 **2,9%**  
empresas cuentan con  
al menos **un vehículo  
de cero y bajas  
emisiones.**

 **96,4%**  
empresas cuenta con **vehículos que  
usan combustibles fósiles.**  
La flota vehicular sigue  
siendo **altamente dependiente de  
estos combustibles.**

Cerca del **90% de las  
empresas** demuestran  
preferencia por el uso de  
vehículos pequeños:

**44,3%**

Particulares pequeños

**23,1%**

Rígidos de 2 ejes

**22,5%**

motos, tricimotos  
o motocarros

En las microempresas  
predomina el uso de vehículos  
pequeños y en los demás  
tamaños el uso de vehículos  
**rígidos de 2 ejes, comunes  
en el transporte urbano.**

# Productividad *en el transporte*

## Recorridos mensuales

vehículos de carga

3.309 km

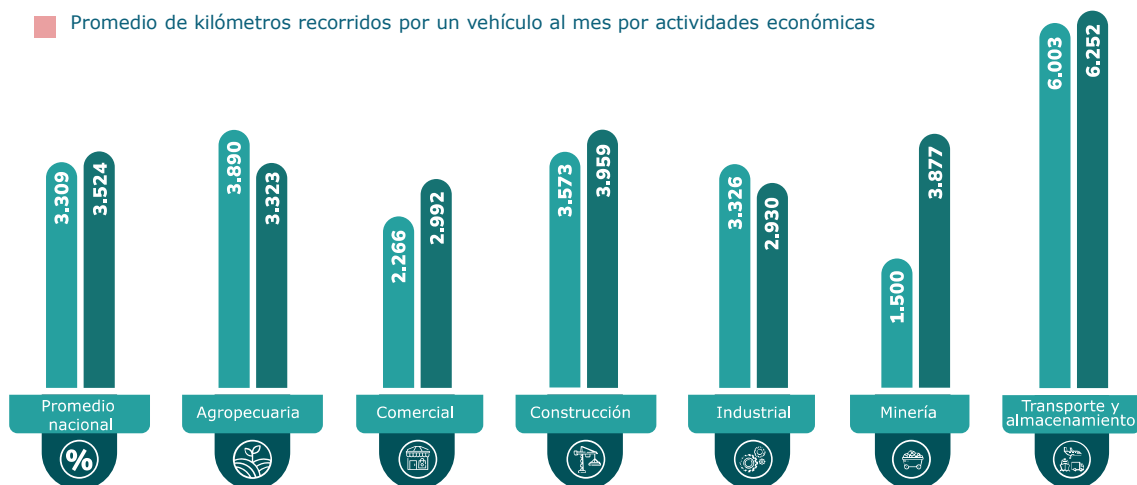
urbanos

3.524 km

carreteras



Promedio de kilómetros recorridos por un vehículo al mes por actividades económicas



● Urbano (km) ENL 2022 ● Nacional (km) ENL 2022

Promedio de kilómetros recorridos por un vehículo al mes por tamaño de empresa



● Urbano (km) ENL 2022 ● Nacional (km) ENL 2022

**Se observan mayores recorridos asociados a transporte en empresas grandes (a nivel nacional) y pequeñas (a nivel urbano).**

Las microempresas jalonan el promedio nacional.

# Tiempos *logísticos*

Pese a la relevancia que tienen los tiempos de cargue y descargue de mercancías en el desempeño logístico, **menos del 45,6% de empresas los miden.**



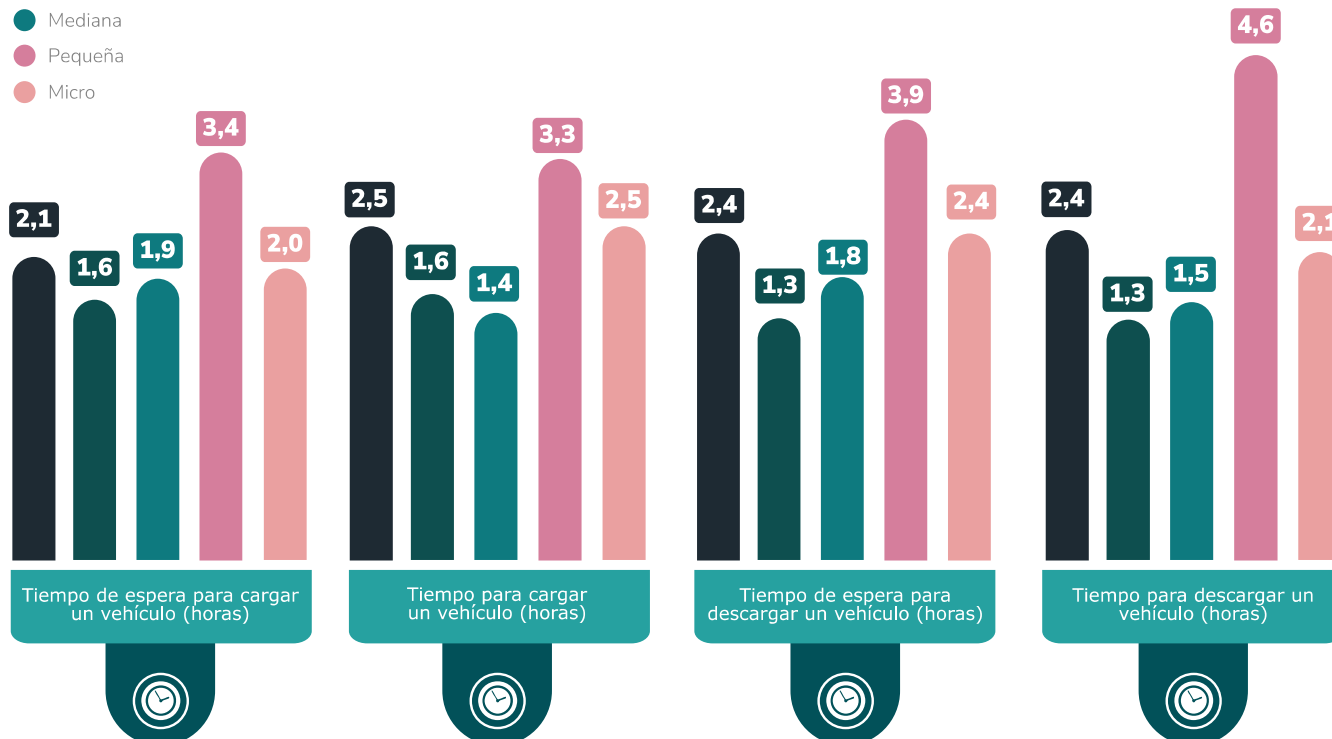
Los mayores tiempos de espera para el **descargue** se presentan en empresas pequeñas, superando las

**3 horas**  
en cada etapa

Los demás tamaños de empresas **presentan valores inferiores al promedio nacional**, destacando mayores eficiencias en las grandes empresas, que reportaron tiempos entre **1,3 y 1,6 horas**

Tiempos de operación y espera de cargue y descargue por tamaños de empresa

- Promedio nacional
- Grande
- Mediana
- Pequeña
- Micro

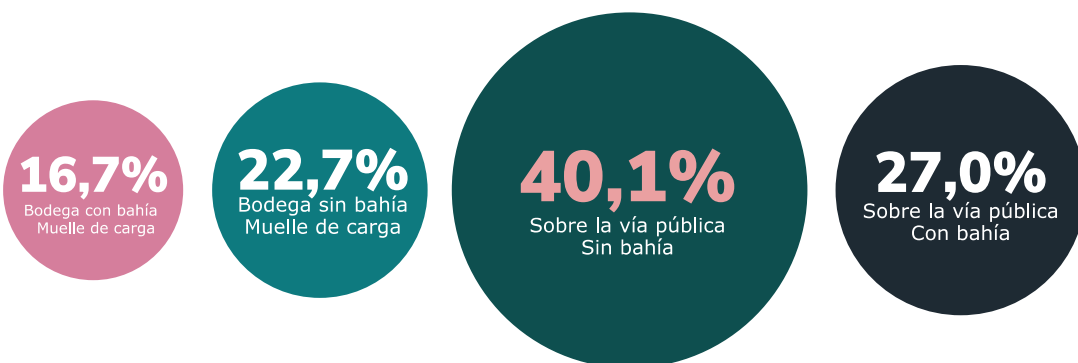




# Infraestructura de cargue y descargue

Parte de estas ineficiencias logísticas se deben a la falta de infraestructura adecuada para las operaciones de cargue y descargue de mercancías.

Infraestructura para el cargue y descargue\*



Más del **60% de las empresas** realizan estas operaciones sobre infraestructura inadecuada, es decir, sobre la vía pública sin bahía de parqueo o en bodegas sin bahía o muelles de carga.

Las empresas grandes cuentan con mayor acceso a **infraestructura adecuada**, mientras que la mayoría de pequeñas y micro empresas efectúan estas operaciones sobre la vía pública, o sin bahías.

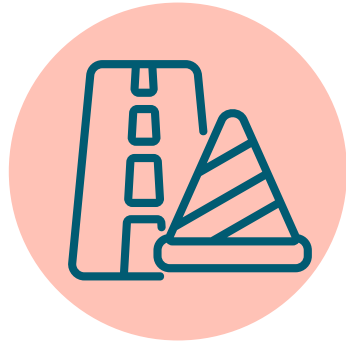
Infraestructura para el cargue y descargue por tamaños de empresa\*



\* Corresponde a una pregunta con opción múltiple, por lo cual la suma de resultados parciales puede arrojar valores superiores a 100,0 %

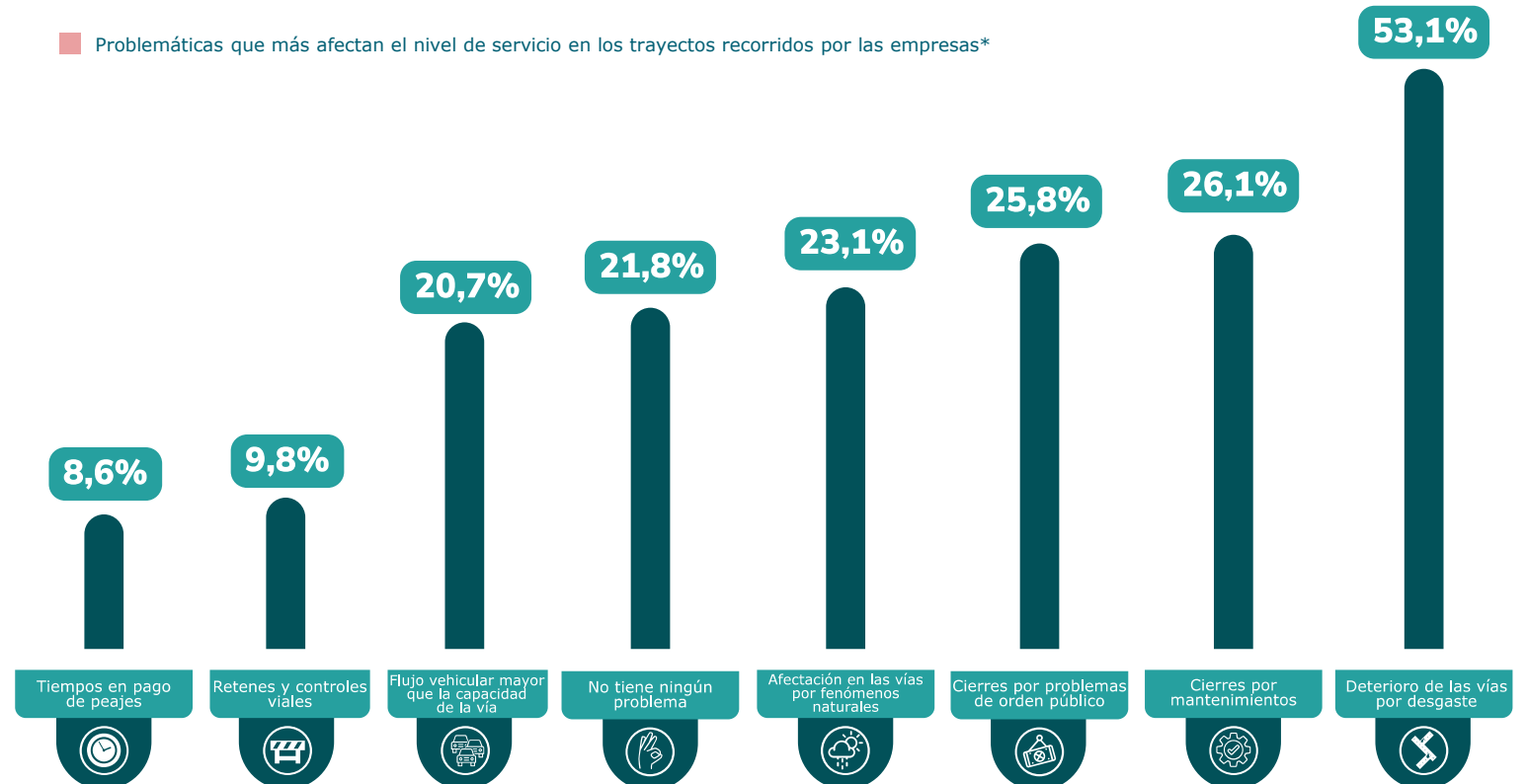
# Infraestructura *vial*

Más de la mitad de **las empresas reportaron dificultades en materia logística**, a causa del deterioro de las vías.



Entre otras problemáticas comunes figuran los **deterioros de las vías por desgaste, cierres por mantenimiento y por problemas de orden público.**

■ Problemáticas que más afectan el nivel de servicio en los trayectos recorridos por las empresas\*



\* Corresponde a una pregunta con opción múltiple, por lo cual la suma de resultados parciales puede arrojar valores superiores a 100,0 %

# Calidad en la entrega *de pedidos*



El índice de **pedido perfecto** alcanza a nivel nacional

**58,4%**

resaltando mejores resultados en las empresas del **sector industrial**

**65,9%**

y las de tamaño **grande (75,3 %)**.

## Índice de calidad en logística por actividades económicas

	Pedido sin daños	Pedidos completos en cantidad	Pedidos con documentación perfecta	Pedidos a tiempo	Pedido perfecto
% Promedio nacional	86,8%	88,0%	90,2%	84,8%	58,4%
Agropecuaria	84,7%	86,2%	85,9%	82,5%	51,7%
Comercial	86,3%	86,7%	90,1%	84,2%	56,8%
Construcción	86,6%	87,7%	88,3%	86,3%	57,9%
Industrial	89,9%	92,7%	92,1%	85,8%	65,9%
Minería	85,6%	89,0%	87,7%	81,9%	54,7%
Transporte y almacenamiento	84,5%	90,4%	91,7%	89,8%	62,9%

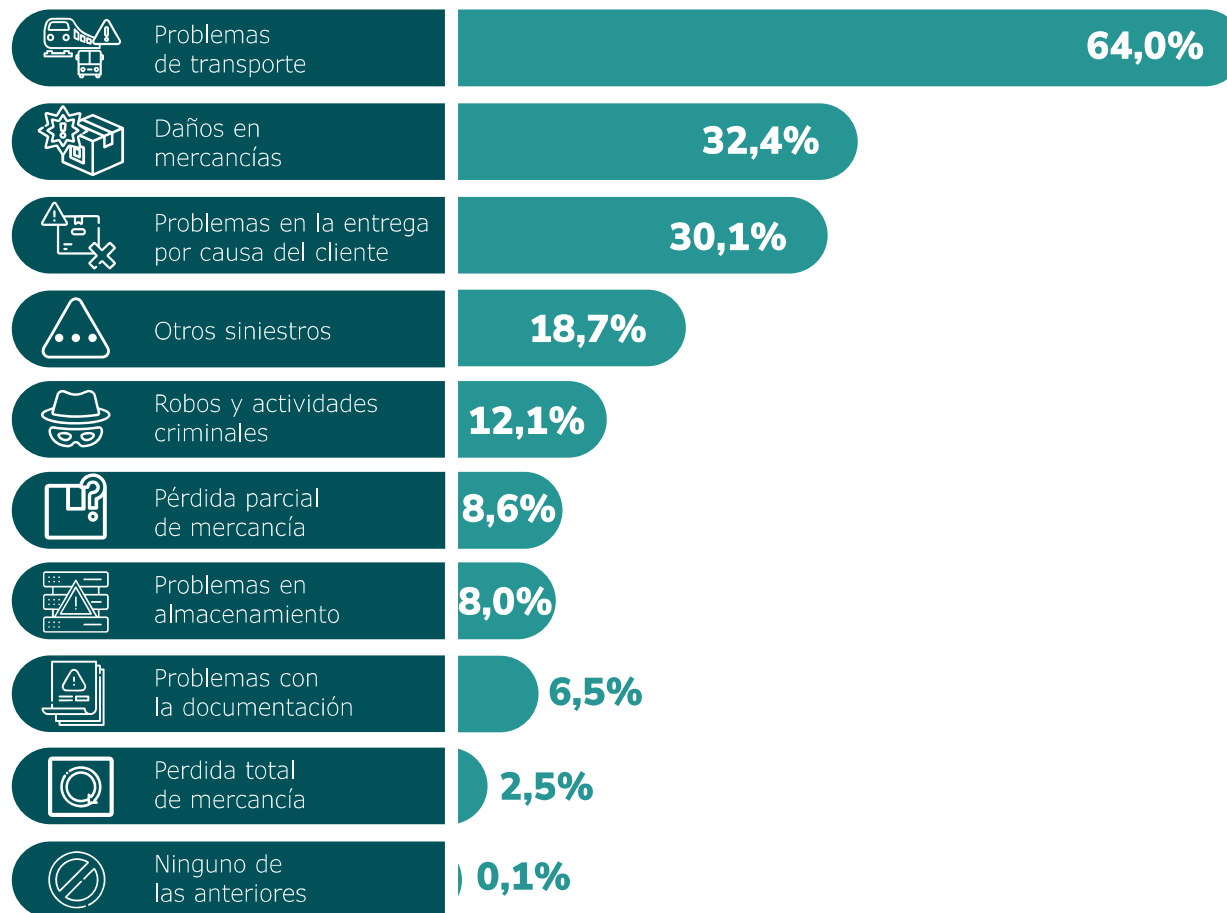
## Índice de calidad en logística por tamaños de empresa

	Pedido sin daños	Pedidos completos en cantidad	Pedidos con documentación perfecta	Pedidos a tiempo	Pedido perfecto
% Promedio nacional	86,8%	88,0%	90,2%	84,8%	58,4%
G Grande	93,5%	93,3%	97,7%	88,4%	75,3%
M Mediana	91,4%	94,0%	96,2%	88,1%	72,8%
P Pequeña	89,7%	90,1%	92,2%	86,4%	64,4%
m Micro	86,5%	87,7%	89,9%	84,6%	57,7%

# Calidad en la entrega *de pedidos*

Analizando las principales causas que afectan la calidad en la entrega de pedidos, **las empresas reportaron mayores inconvenientes relacionados con el transporte, el deterioro de la mercancía y las demoras en entregas a causa de los mismos clientes.**

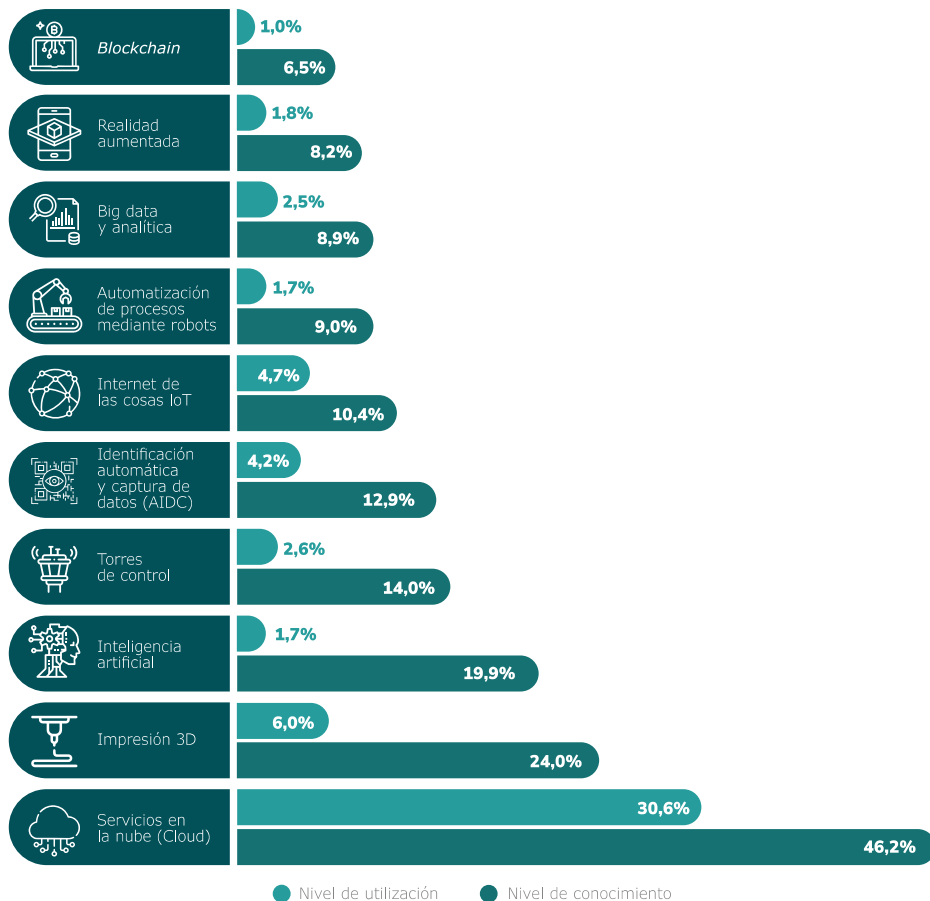
## Principales problemas en la entrega de pedidos



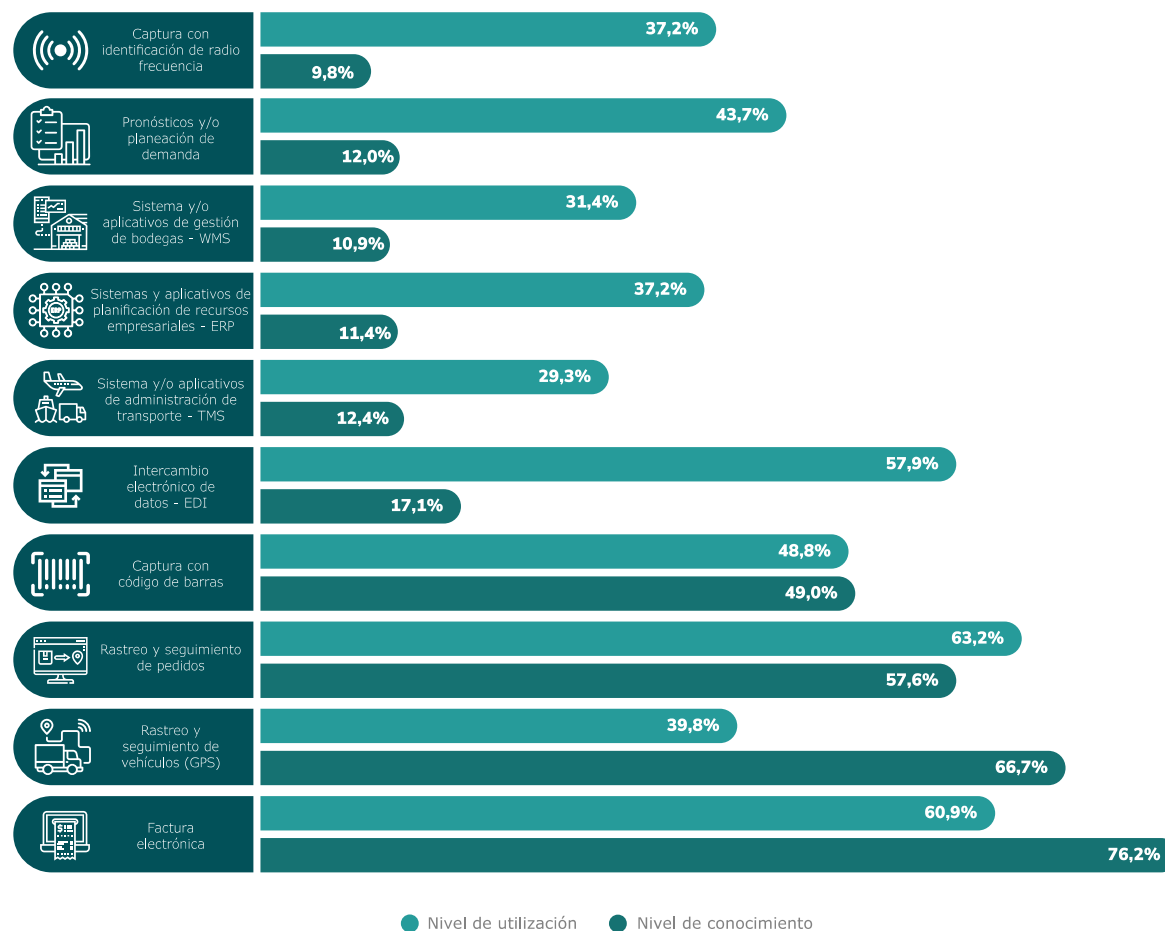
# Uso de *tecnología*

En general, se evidencia **mayor conocimiento y adopción de las tecnologías tradicionales que de las tecnologías 4.0**.

Nivel de conocimiento y utilización de tecnologías 4.0 en logística\*



Nivel de conocimiento y utilización de tecnologías tradicionales en logística\*



\* Corresponde a una pregunta con opción múltiple, por lo cual la suma de resultados parciales puede arrojar valores superiores a 100,0 %



# 03.

## Tercerización de los servicios logísticos

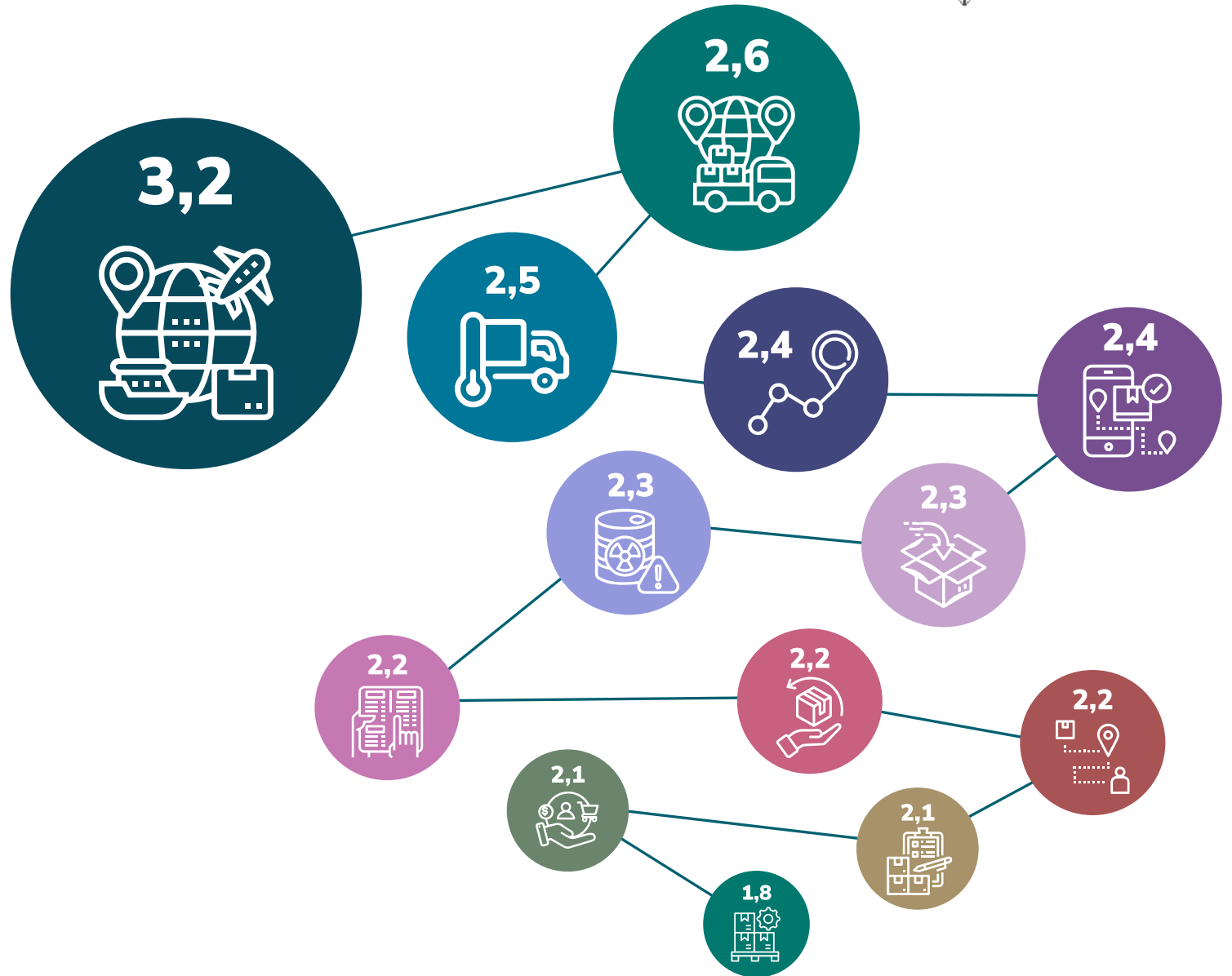


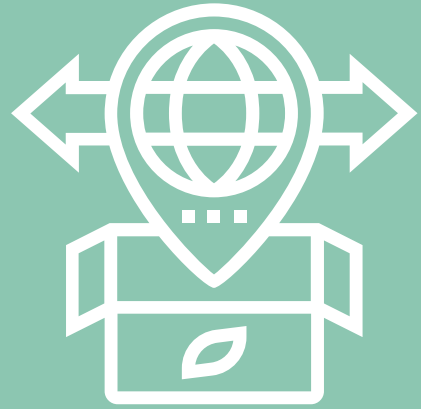
# Grado de tercerización

Respecto a las empresas que tercerizan sus servicios logísticos, se evidencian mayores niveles en los servicios de **comercio exterior, transporte de carga y distribución** y **control de cadena de frío**.

■ Grado de tercerización de servicios logísticos a nivel nacional

- Logística para comercio exterior
- Ejecución de transporte de carga y distribución
- Control de cadena de frío
- Rastreo y seguimiento de pedidos
- Rastreo y seguimiento de vehículos
- Manejo de material(es) peligroso(s)
- Empacado, embalaje, etiquetado, armado de kits
- Procesamiento y seguimiento de pedidos de clientes
- Logística de reversa y devoluciones
- Selección y recolección de productos para preparación
- Planeación y reposición de inventarios
- Manejo de proveedores y compras
- Almacenamiento y bodegaje



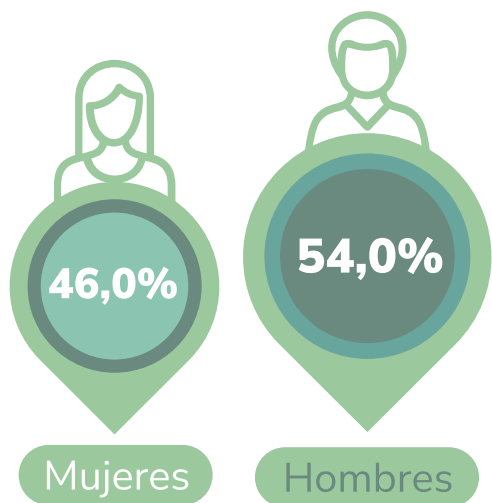


**04.**

# **Prospectiva de los servicios logísticos**

# Equidad de género en *la logística nacional*

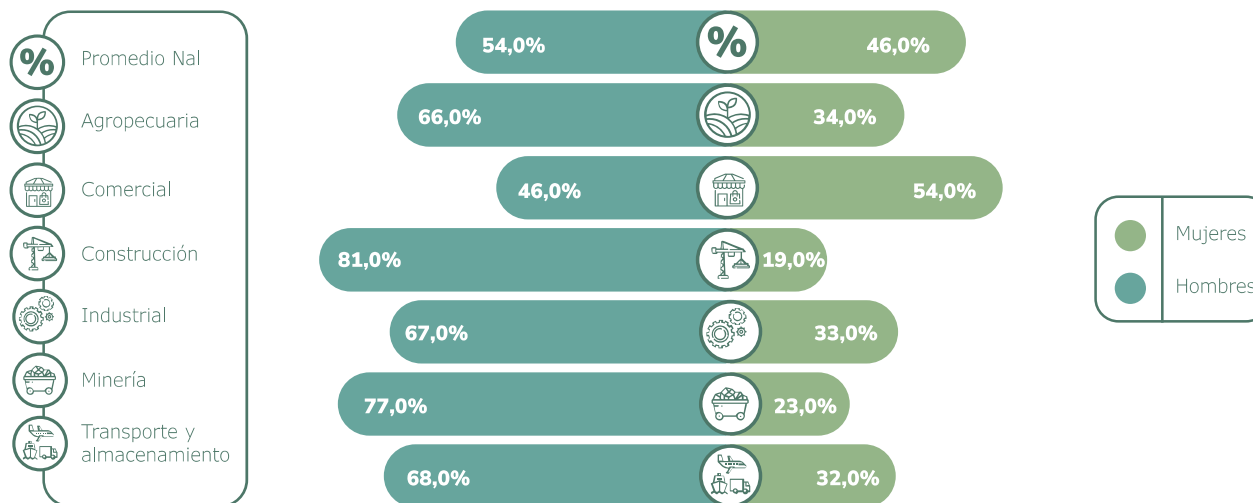
En esta edición se exploraron las brechas de género en el sector logístico, identificando el desarrollo de estrategias realizadas por los empresarios para lograr una mayor equidad.



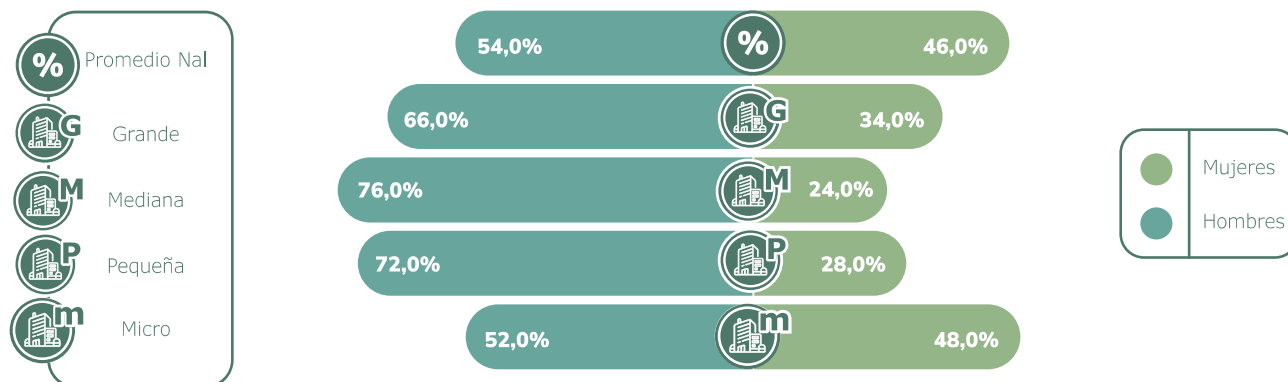
Se destacan **mejores niveles de equidad en el sector comercial y en las micro empresas.**

En el sector logístico, predomina la participación del **género masculino (54%)**

## Equidad de género en operaciones logísticas por actividades económicas



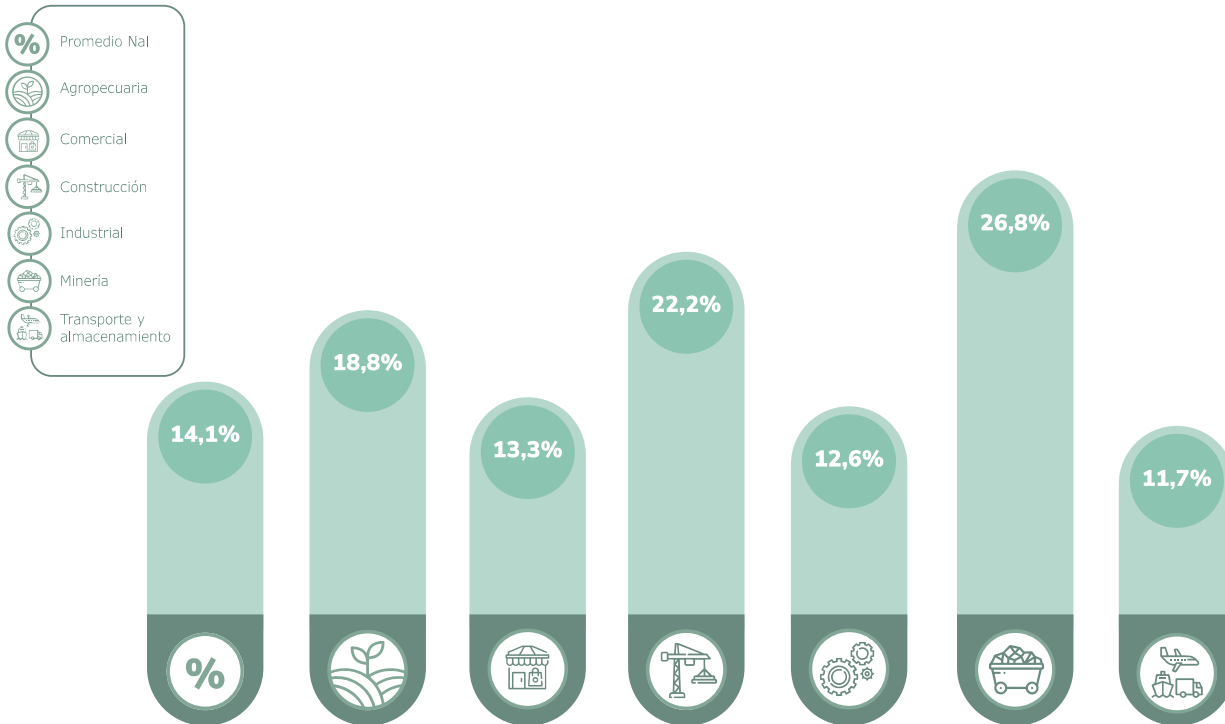
## Equidad de género en operaciones logísticas por tamaño de empresa



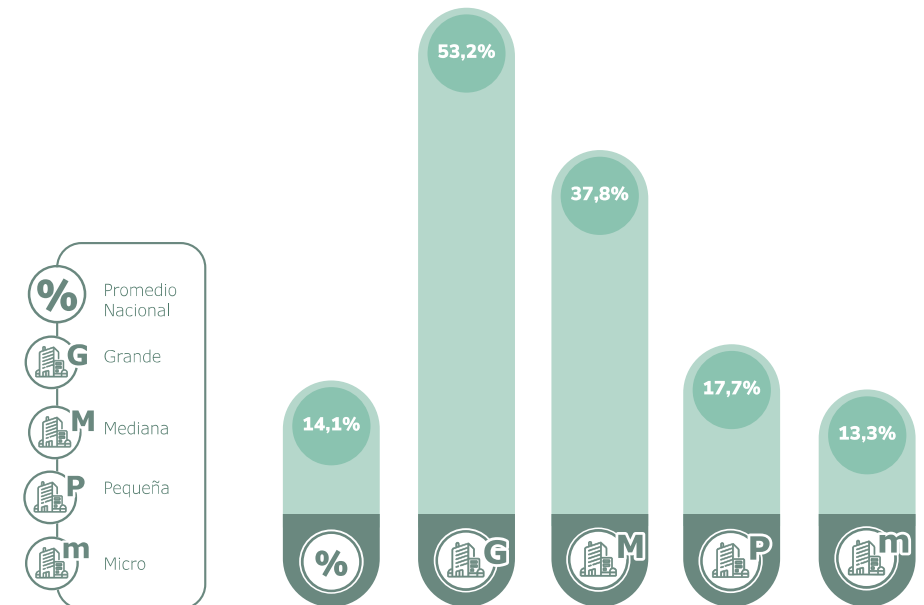


Pese a esta brecha, se observa **que sólo el 14,1% de las empresas a nivel nacional han implementado programas de equidad de género**, destacándose un mayor esfuerzo en la actividad de **minería, y en las empresas de mayor tamaño.**

■ Porcentaje de empresas que han implementado programas de equidad de género por actividad económica



■ Porcentaje de empresas que han implementado programas de equidad de género por tamaño de empresas





# Logística *verde*



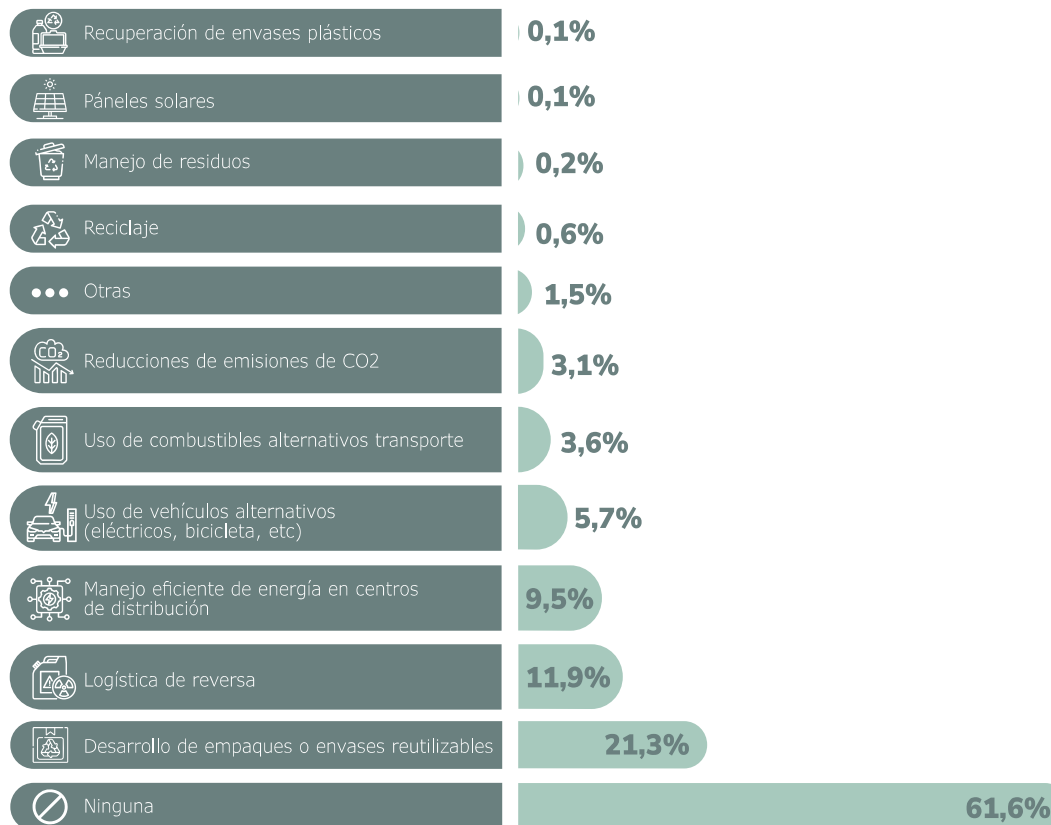
**La mayoría de las empresas (61,6%) no realizan acciones de logística verde.**

No obstante, la acción de logística verde más común es el desarrollo de envases reutilizables.

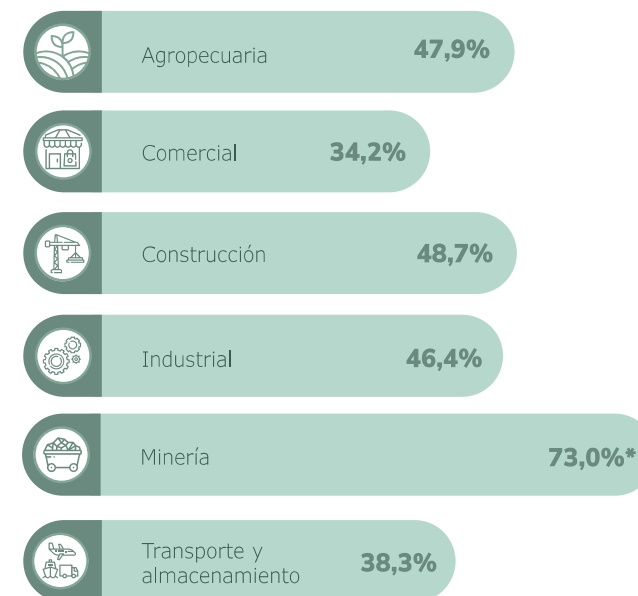
**Son las empresas del sector minero las que más adoptan prácticas de logística verde,** destacando iniciativas para disminuir emisiones de CO<sub>2</sub>.



## Niveles de implementación de acciones de logística verde



## Porcentajes de empresas que han implementado acciones de logística verde por sectores económicos



# Innovación en *logística*

El **55,3% de las empresas** reportaron no haber llevado a cabo ningún tipo de innovación en sus procesos logísticos.  
Se destacan **prácticas de mitigación de riesgos (sector minero)** y el desarrollo de prácticas de **logística colaborativa (sector industrial y comercial)**.

■ Niveles de implementación de acciones de logística verde



Por tamaño de empresa, se observa que:



**Para las grandes empresas**

la acción de innovación más representativa es el desarrollo de proyectos de sostenibilidad

**25,2%**



**Para las medianas y pequeñas empresas**

es hacer más eficiente su operación logística

**25,2%**

**20,9%**

respectivamente



y para **las microempresas** es el desarrollo de prácticas colaborativas

**16,8%**

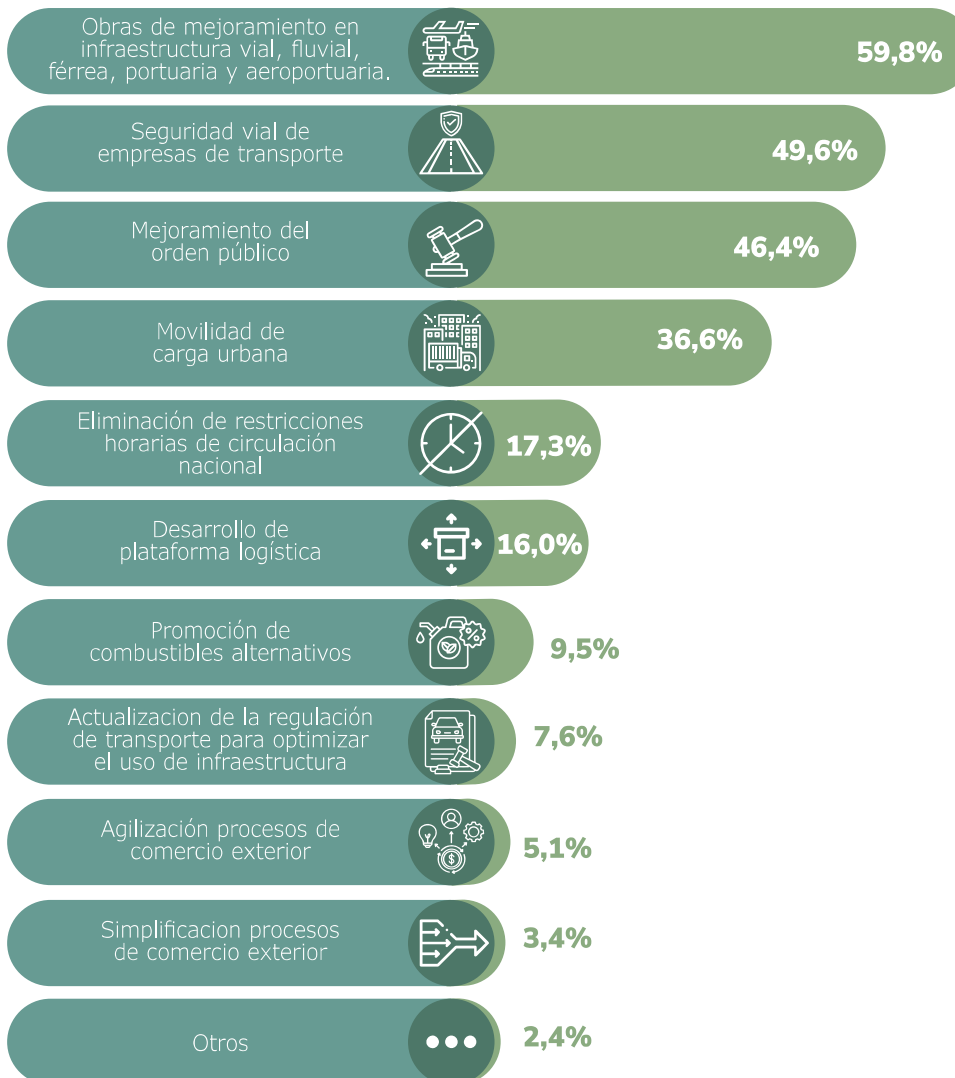
# Acciones que debería impulsar el Gobierno nacional



Entre las acciones que el Gobierno nacional debería impulsar para hacer más eficiente la logística, los empresarios identifican:

**las obras de mejoramiento en infraestructura de todos los modos, la seguridad vial y el mejoramiento del orden público.**

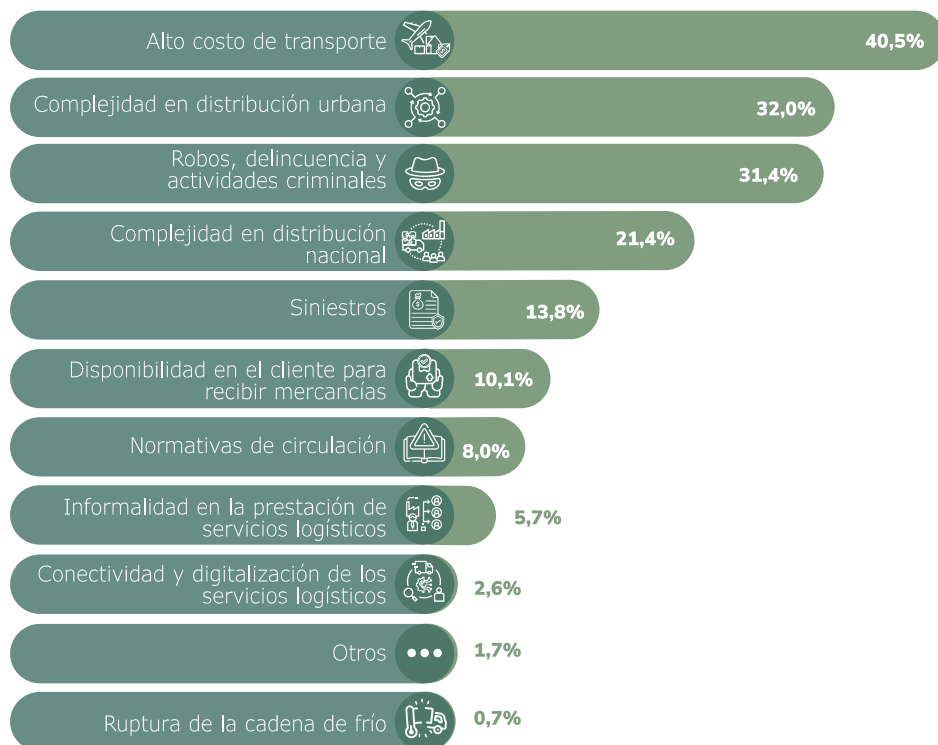
■ Acciones que debe impulsar el Gobierno nacional para hacer más eficiente la logística nacional





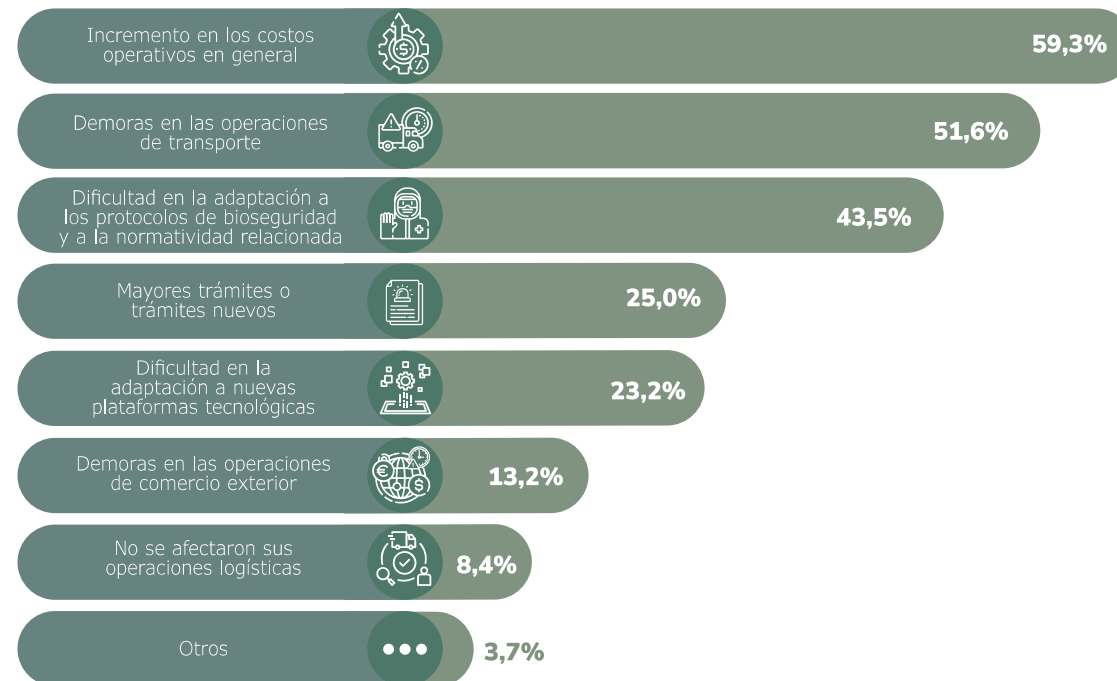
Se identifican como principales barreras en las operaciones logísticas, **los altos costos de transporte.**

■ Barreras que dificultan las operaciones logísticas



Las empresas encuestadas identificaron **como principales problemáticas, durante la pandemia del COVID-19, el incremento en los costos operativos** en general, y demoras en las operaciones de transporte.

■ Principales problemáticas que afectaron a las operaciones logísticas de las empresas durante la pandemia del COVID-19



**05.**



**Desempeño y  
perspectiva  
regional**



# Regiones *logísticas*

El análisis territorial se dividió en  
**14 regiones logísticas.**

Las regiones logísticas están conformadas a partir del ejercicio de regionalización realizado en la ENL 2018, que se mantuvo en la ENL 2020, **el cual tiene como propósito facilitar la visualización especial de los resultados.**



# Índice de *logística regional*

El índice de logística regional permite identificar fortalezas y retos en las siguientes dimensiones:



1. Costo logístico



2. Calidad de servicios logísticos



3. Uso de las tecnologías en los procesos logísticos



4. Percepción del nivel de servicio de las carreteras



Para estas dimensiones se obtiene un puntaje normalizado en una escala de 1 a 5 (es 5 la calificación máxima).

El peso relativo de cada una de las dimensiones para el cálculo de índice fue del 25 %.

El índice general para Colombia se ubica en 2,5 puntos

En cada una de las dimensiones se obtuvieron los siguientes puntajes para el agregado nacional:

**3,8** puntos en la dimensión de **costos logísticos**, el cual corresponde al puntaje más alto de las cuatro dimensiones;

**2,4** puntos para la dimensión de **calidad de servicios logísticos**;

**1,6** puntos para la dimensión de **uso de tecnología** en procesos logísticos y, por último,

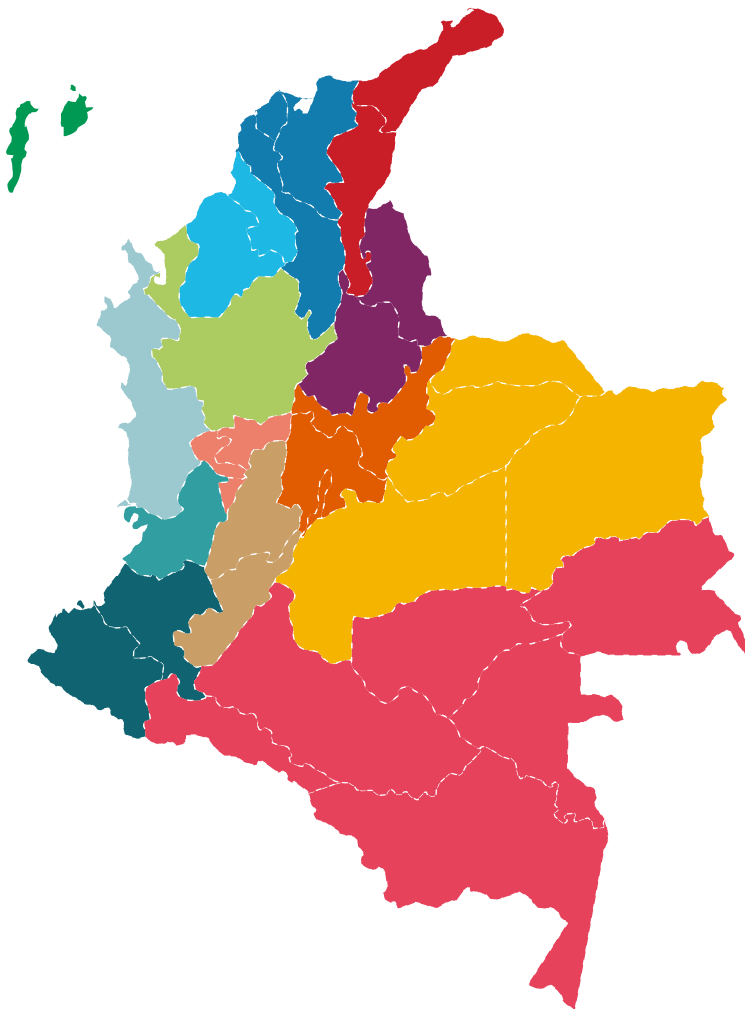
**2,1** puntos para la evaluación de **nivel de servicio de las carreteras**.

# Índice de *logística regional*

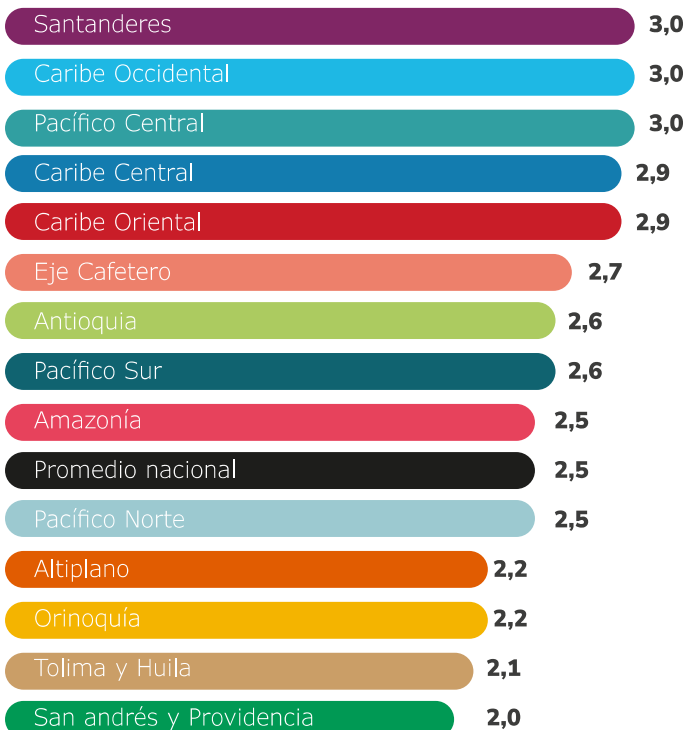
La región de Santanderes, Caribe Occidental y Pacífico Central encabezan el listado con 3,0 puntos, demostrando **un mejor desempeño en las dimensiones de costo logístico**

Promedio regional

2,5



Índice de logística regional



# Costo *logístico regional*

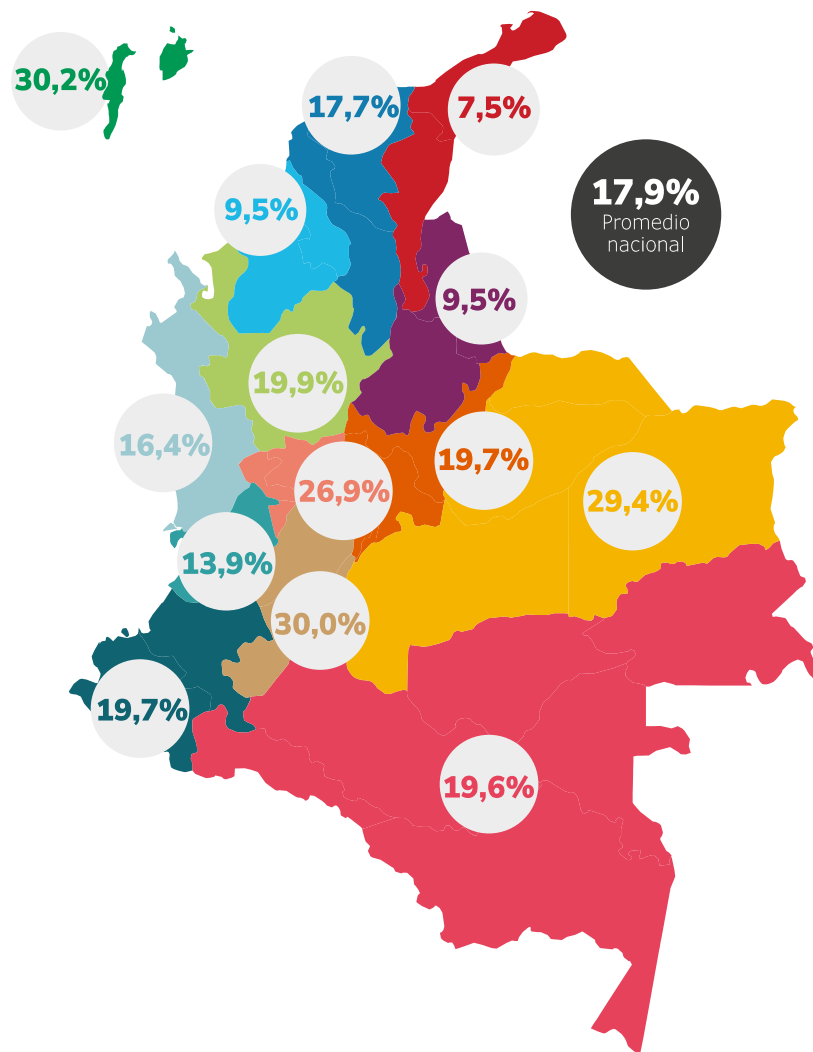
Las regiones que tienen un **mayor costo logístico** son:

San Andrés y Providencia  
**(30,2%)**

Tolima y Huila  
**(30,0%)**

Por su parte, se presentan **mayores eficiencias en las regiones de Caribe Oriental y Santanderes.**

Costos logísticos regionales



Caribe oriental

Santanderes

Caribe Occidental

Pacífico Central

Pacífico Norte

Caribe Central

Amazonía

Pacífico Sur

Altiplano

Antioquia

Eje Cafetero

Orinoquía

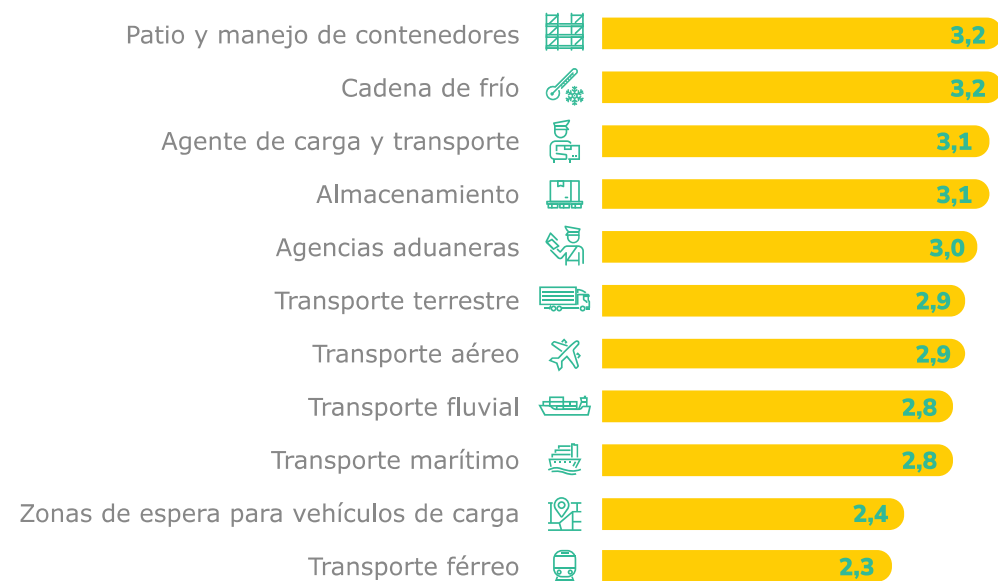
Tolima y Huila

San Andrés y Providencia

# Calidad de la oferta de servicios logísticos

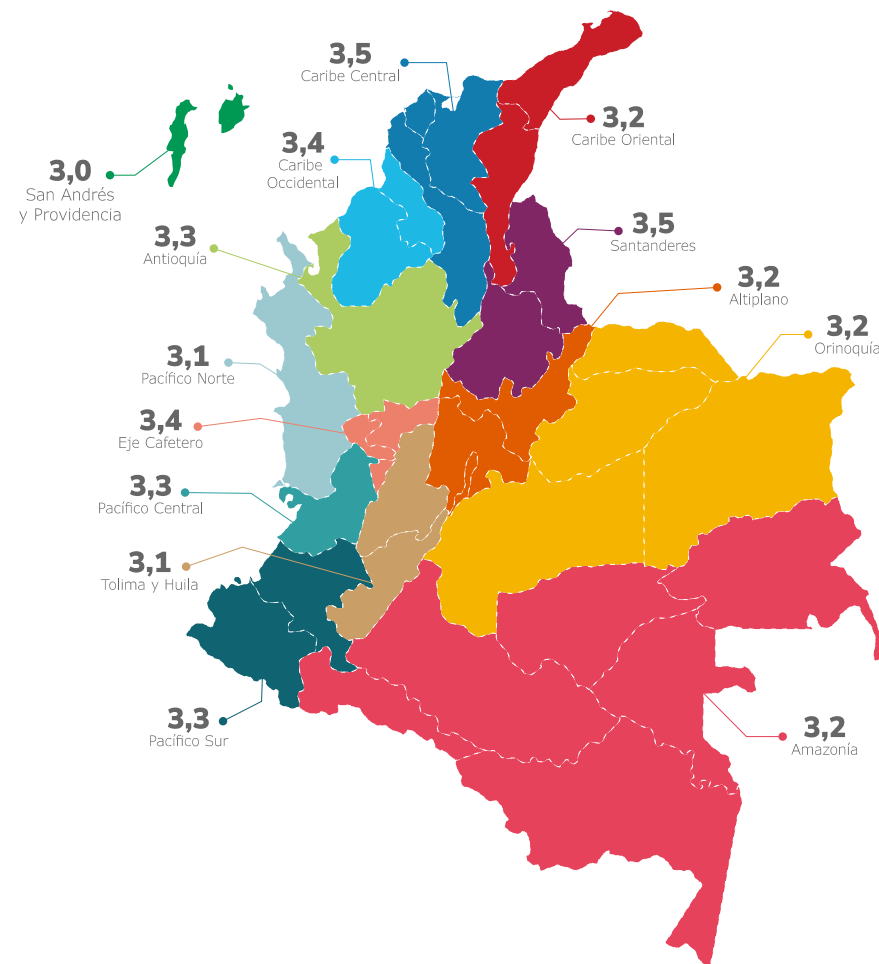
Los servicios de **patio y manejo de contenedores, cadena de frío y agente de carga y transporte** presentan los **mayores índices de calidad de servicios logísticos**.

■ Índice de calificación de los servicios logísticos



En cuanto a la percepción de los servicios logísticos, **la región de Caribe Central presenta una mejor calificación global junto con Santanderes**.

■ Índice de calificación de los servicios logísticos por regiones logísticas



# Uso de las tecnologías en los procesos logísticos

Las regiones con mejor puntaje en esta dimensión son: **Caribe Central, Pacífico Sur y Eje Cafetero**

Las tecnologías más utilizadas por las regiones son: **el rastreo y seguimiento de pedidos, la factura electrónica y el rastreo y seguimiento de vehículos, a través de GPS.**

■ Índice de calificación del uso de las tecnologías en los procesos logísticos por regiones logísticas

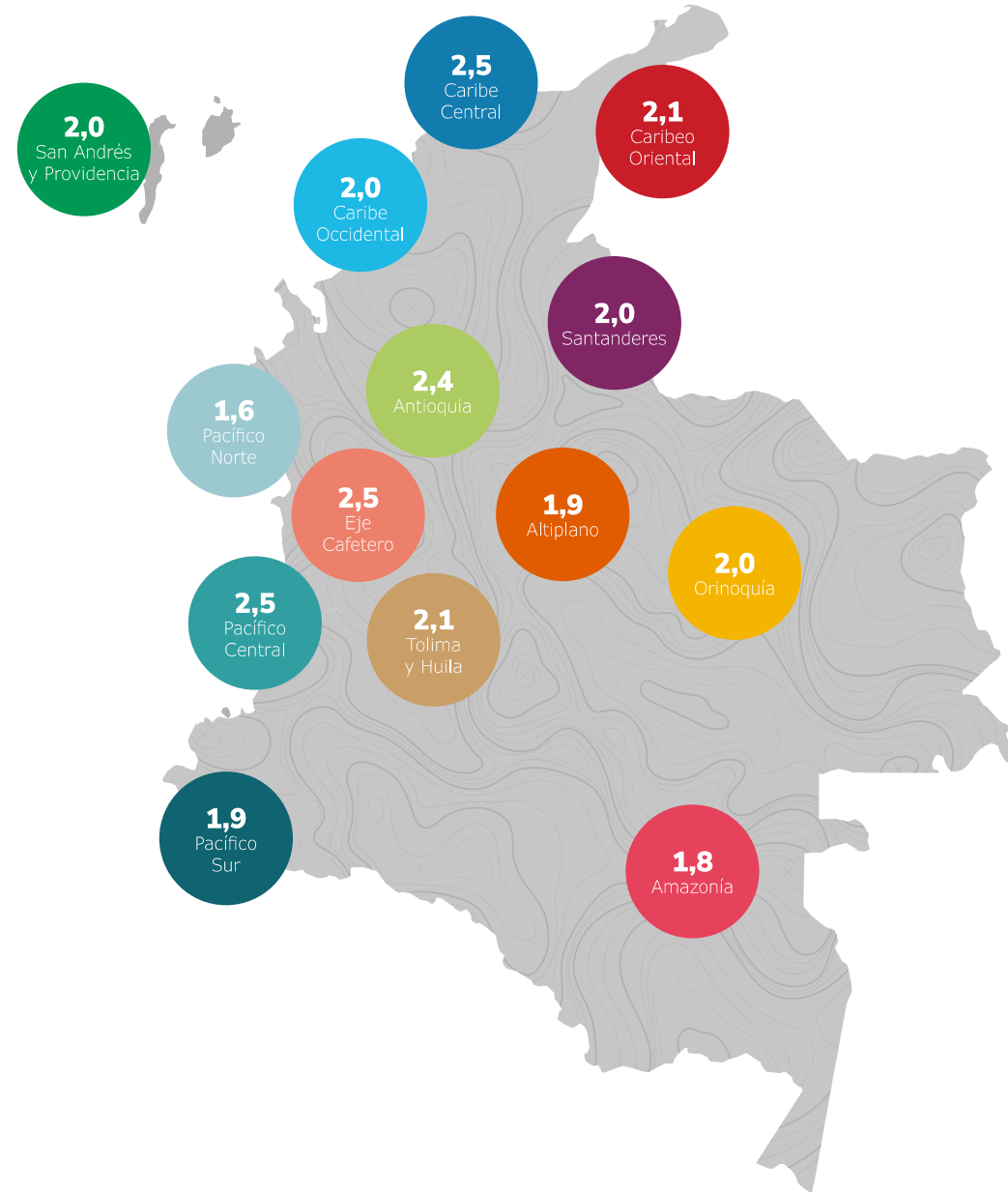




# Disponibilidad *de las vías*

La percepción de los empresarios sobre la disponibilidad en vías se evaluó **teniendo en cuenta la velocidad, el tiempo de recorrido, la libertad de maniobra, la comodidad, los servicios para el usuario y la seguridad vial.**

■ Índice del nivel de disponibilidad de las vías por regiones logísticas



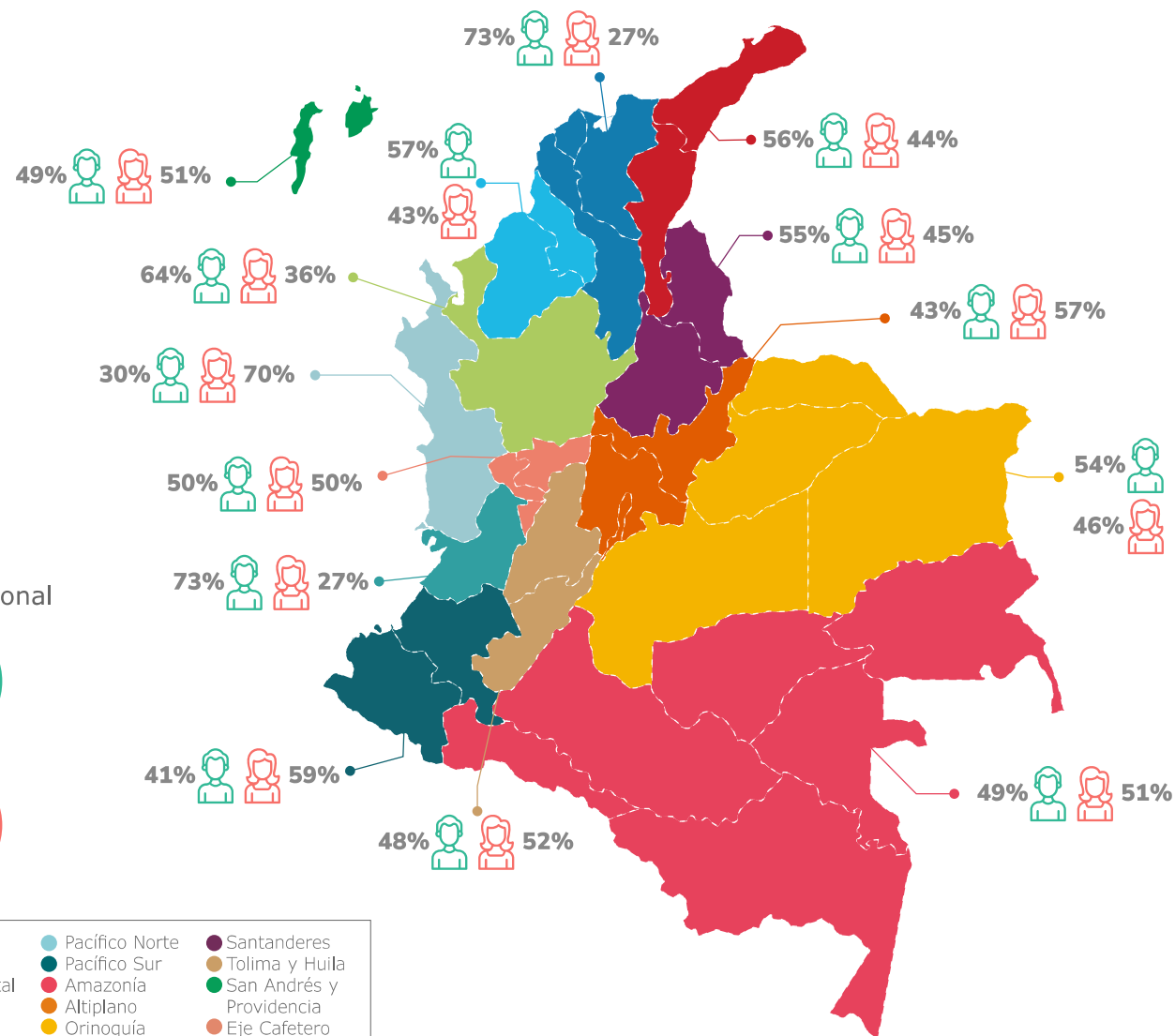
# Equidad de género en la logística regional

Las brechas de género a nivel regional presentan un comportamiento diverso, encontrando casos de **brechas superiores al 70,0 %; en el caso masculino en Caribe Central y Pacífico Central, y en el caso femenino en el Pacífico Norte.**

Se destaca una total paridad en el Eje Cafetero y brechas bajas en Amazonía, San Andrés y Providencia, y Tolima y Huila.

■ Equidad de género por regiones logísticas

Promedio nacional





# 06. ■ Comercio exterior



# Requisitos de *calidad*



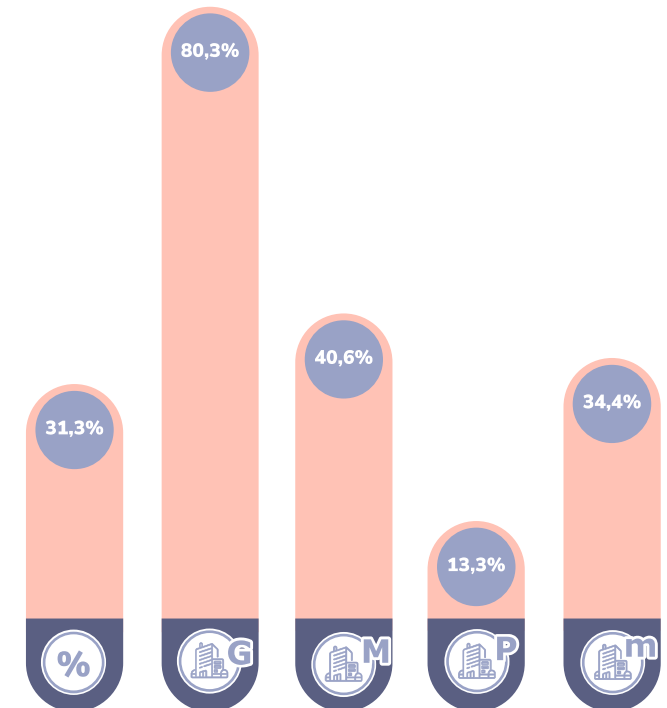
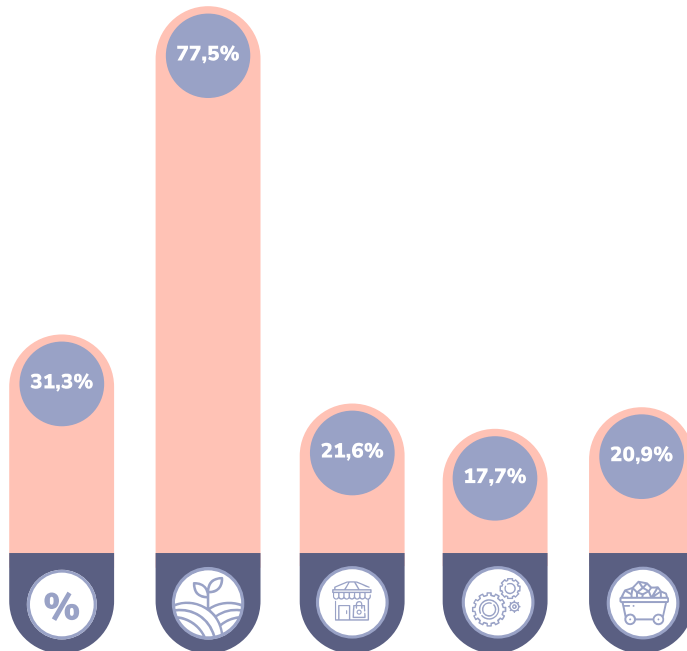
El **31,3%** de las empresas exportadoras desarrollan **manuales o protocolos** para el manejo de la carga



El **sector agropecuario** es el que mayormente desarrollan los manuales o protocolos, con **77,5%**. Por tamaños de empresa, son **las grandes las que lideran el desarrollo de estos manuales, con un 80,3%**.

■ Porcentaje de empresas exportadoras que **desarrollan manuales o protocolos** para el manejo de la carga en el proceso de inspección en la aduana, por actividades económicas

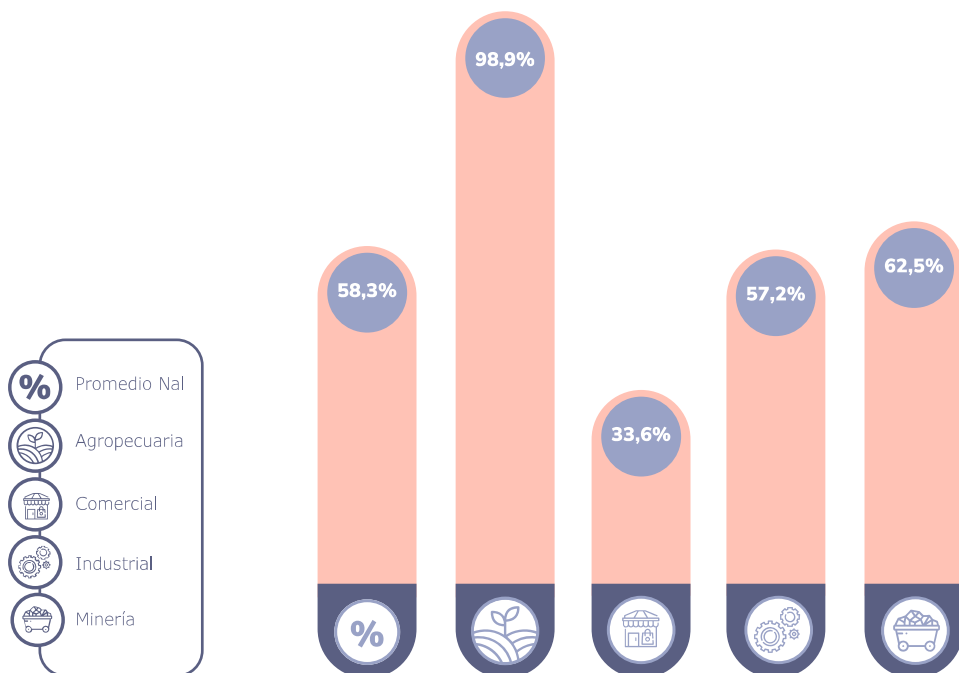
■ Porcentaje de empresas exportadoras que desarrollan manuales o protocolos para el manejo de la carga en el proceso de inspección en la aduana, por tamaños de empresa



# Requisitos de *calidad*

El promedio nacional de empresas que desarrollan fichas técnicas **para los productos que comercializan es de 58,3%**

■ Porcentaje de empresas exportadoras que han desarrollado fichas técnicas para los productos que comercializa, por actividades económicas



**el sector agropecuario** presenta la mayor concentración de empresas que desarrollan estas fichas con un 98,9%. Por tamaños de empresa, son las empresas **medianas** las que reportaron **el mayor nivel de desarrollo en este indicador (95,2%)**.

■ Porcentaje de empresas exportadoras que han desarrollado fichas técnicas para los productos que comercializa, por tamaños de empresa



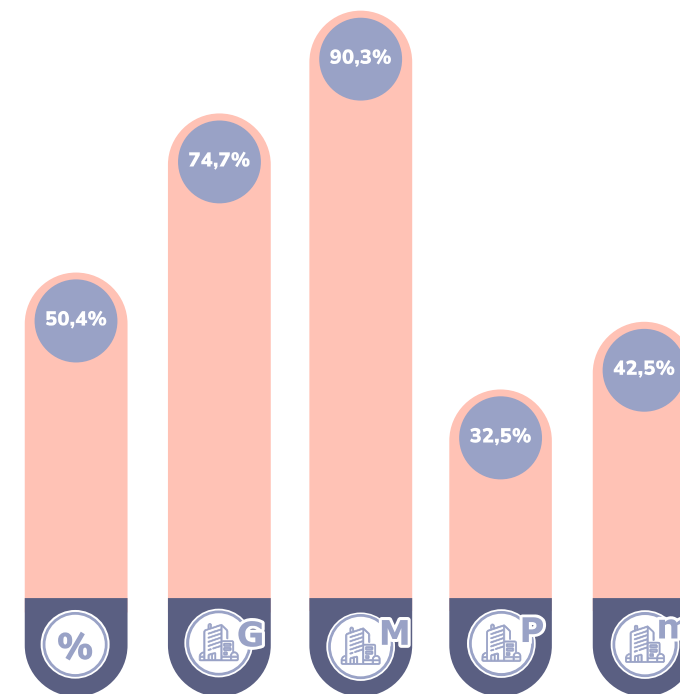
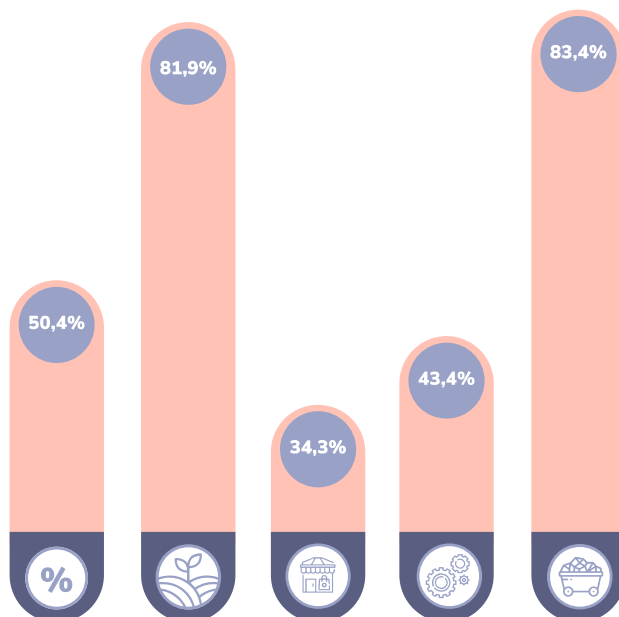
# Requisitos de *calidad*



El promedio nacional de empresas exportadoras que reportaron elaborar la **carta de instrucciones para el transportador**, según las características de su carga, fue del 50,4%.

■ Porcentaje de empresas exportadoras que han desarrollado fichas técnicas para los productos que comercializa, por actividades económicas

■ Porcentaje de empresas exportadoras que han desarrollado fichas técnicas para los productos que comercializa, por tamaños de empresa





# Mecanismo de *declaración anticipada*

De acuerdo con la medición de tiempos de la DIAN en 2022, **el uso de la declaración anticipada disminuye en, aproximadamente 0,7 días el proceso de importación.**

Las principales razones por la que no se hace uso de la declaración anticipada es el **desconocimiento del mecanismo (64,4%)**, junto con que **no se perciben beneficios para las empresas (12,1%)**.



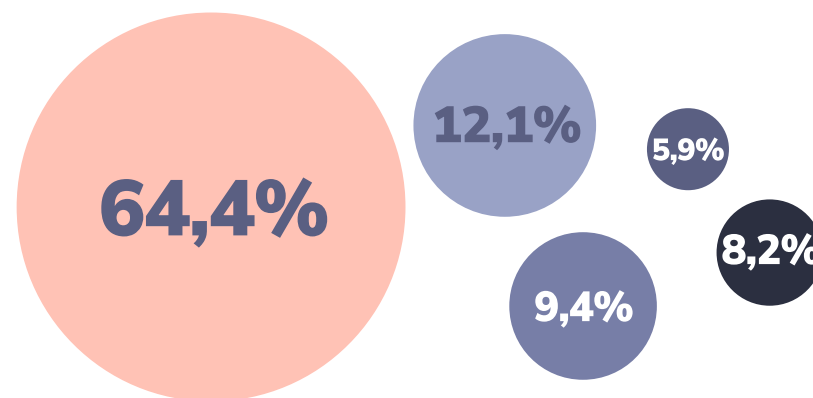
3,8 días

VS

4,5 días

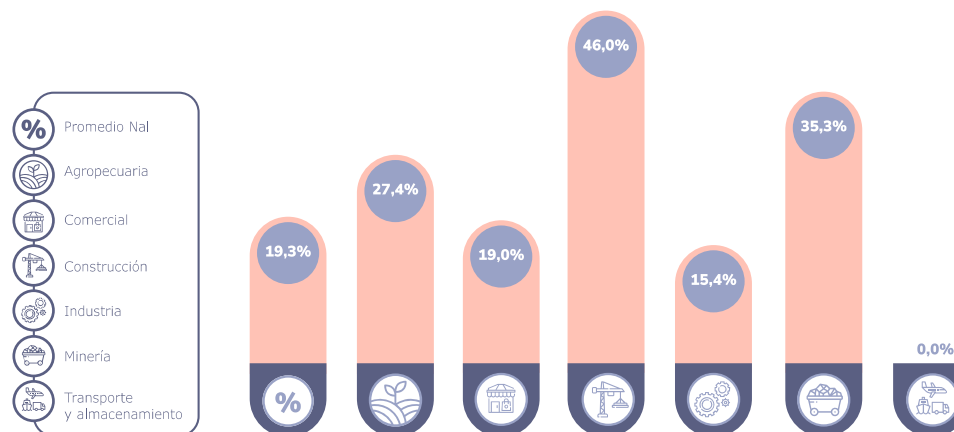
0,7  
días

Razones por las que las empresas no hacen uso de la declaración anticipada

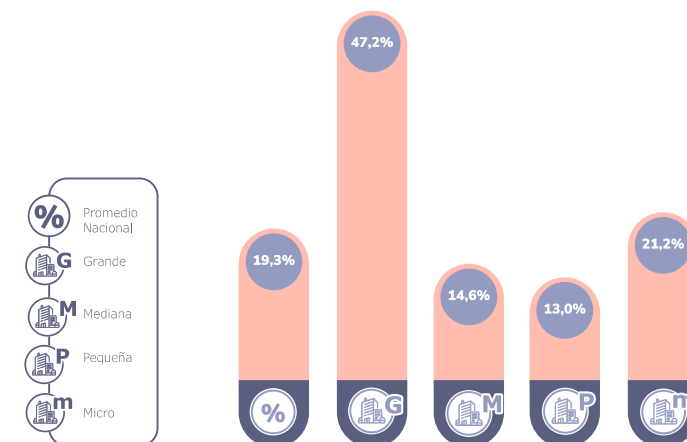


- No la conoce
- No le beneficia
- Tiempos reglamentarios de la presentación de la declaración no se ajusta al producto
- Los costos son altos respecto a los beneficios
- Otros

Porcentaje de empresas importadoras que han utilizado el mecanismo de declaración anticipada, por actividades económicas



Porcentaje de empresas importadoras que han utilizado el mecanismo de declaración anticipada, por tamaños de empresa



# Operador económico autorizado y percepción de la facilitación del comercio

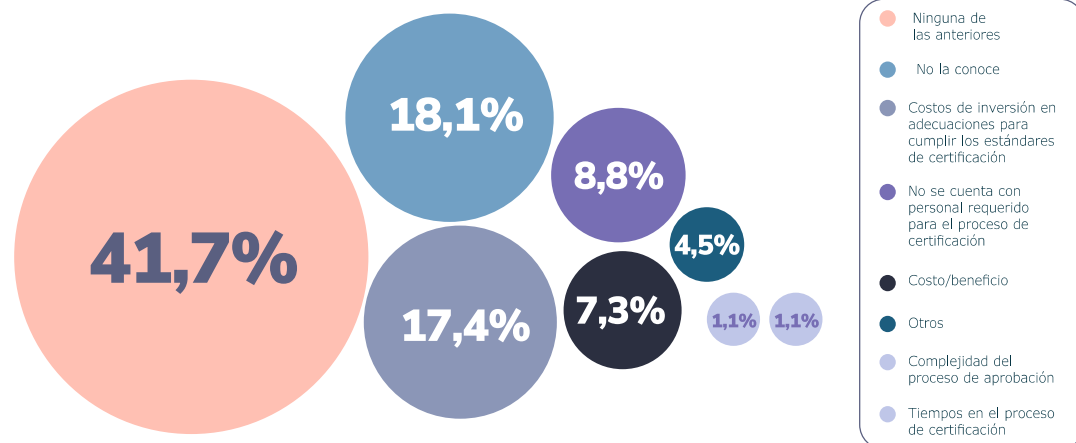
La principal dificultad **para certificarse como operador económico autorizado**, para una parte del sector empresarial, es



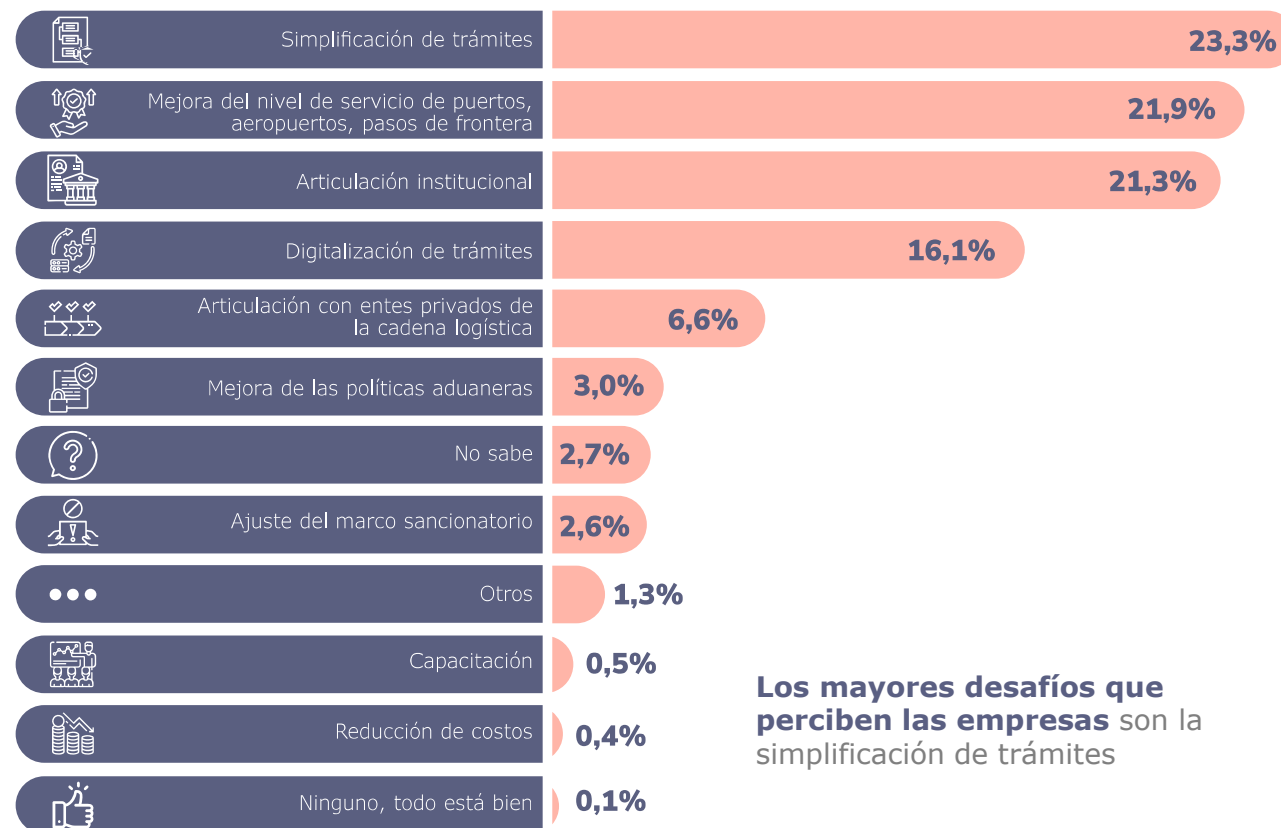
**18,1%**  
Falta de conocimiento

**17,4%**  
Costos de inversión

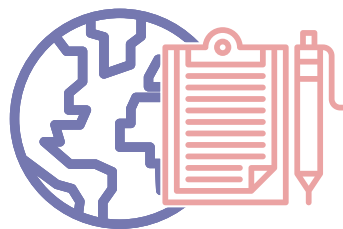
■ Razones por las que las empresas no hacen uso del Operador Económico Autorizado



■ Mayores desafíos para facilitar las operaciones de comercio exterior\*

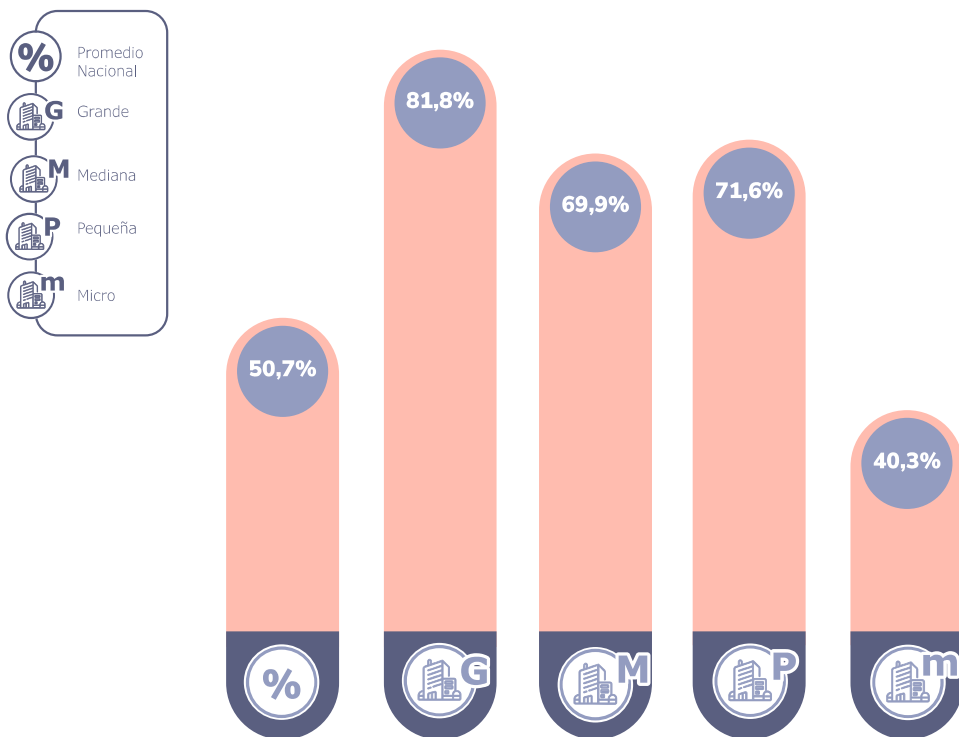


**Los mayores desafíos que perciben las empresas son la simplificación de trámites**

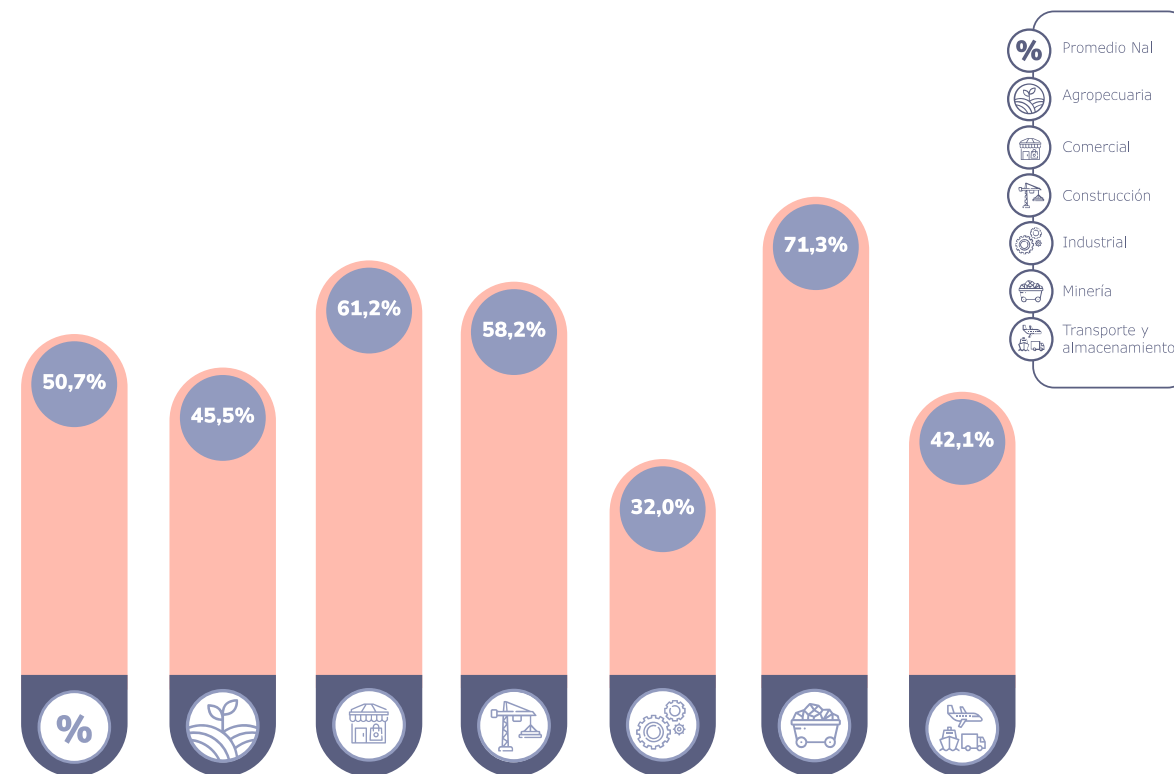


El **49,3%** de las empresas consideró que la regulación aduanera no brinda **seguridad en los trámites de comercio exterior**

■ Porcentaje de empresas exportadoras que consideran que la regulación aduanera brinda seguridad en los trámites de comercio exterior, por tamaños de empresa

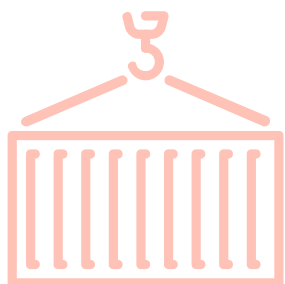


■ Porcentaje de empresas exportadoras que consideran que la regulación aduanera brinda seguridad en los trámites de comercio exterior, por actividades económicas



# Costos totales de *importación y exportación*

(por contenedor)



El costo total promedio para la exportación de un contenedor es de **USD 812,2** y de **USD 731,5** para **importación** (en los nodos portuarios).

El costo total promedio por tonelada de exportación es de **USD 725,4** y de **USD 1.795,5** por **tonelada de importación** (en el nodo aeroportuario).

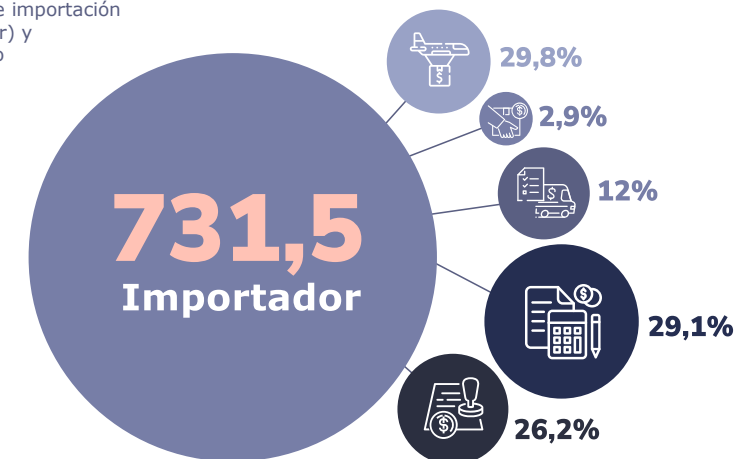
El **mayor porcentaje** de la composición de los costos totales promedio, tanto para importación como exportación, corresponde al **costo de agenciamiento**, seguido de los costos internos y los costos logísticos en puerto o aeropuerto.



Costo total promedio de exportación  
(en USD por contenedor) y  
desagregación del costo



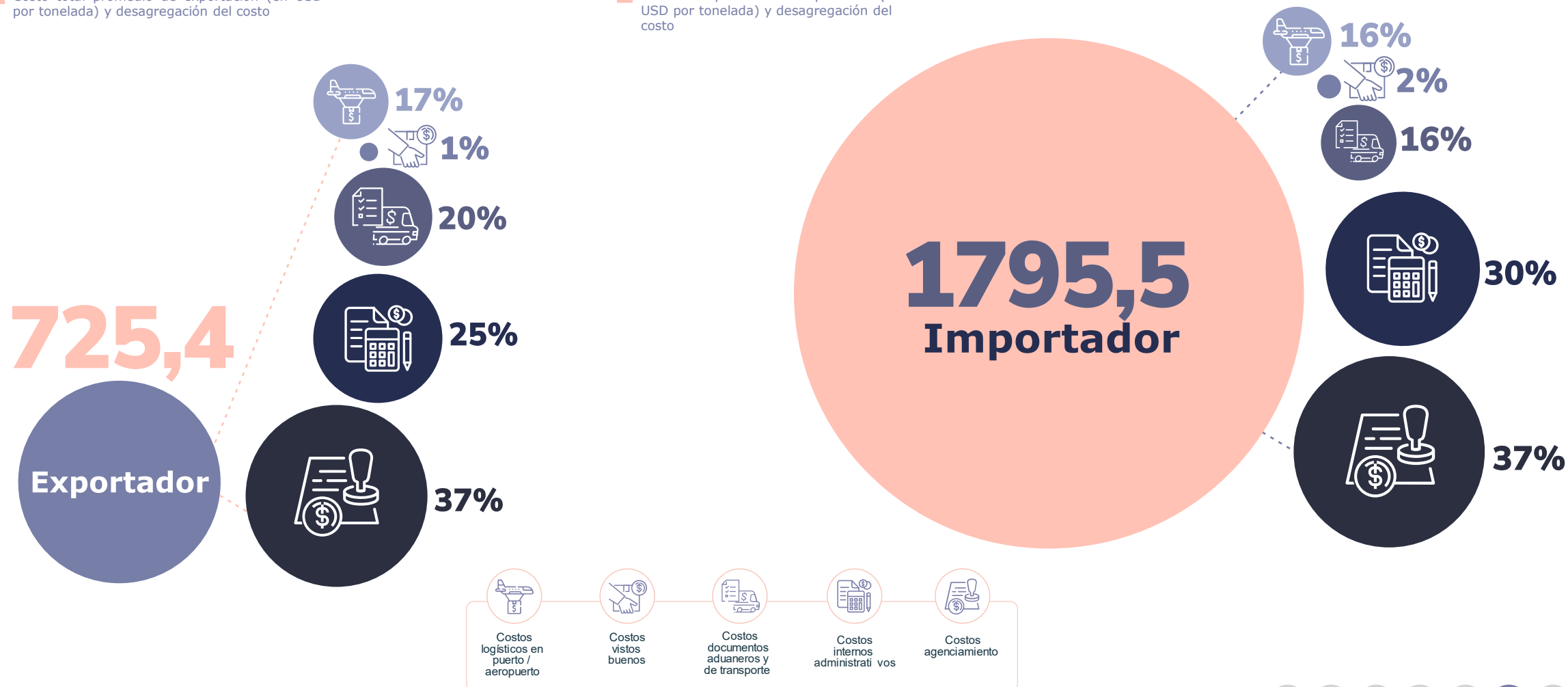
Costo total promedio de importación  
(en USD por contenedor) y  
desagregación del costo



# Costos totales de *importación y exportación* (por tonelada)

Costo total promedio de exportación (en USD por tonelada) y desagregación del costo

Costo total promedio de importación (en USD por tonelada) y desagregación del costo



07.



Conclusiones



# Conclusiones



**4.021**

Participación de empresas  
mayormente en el sector comercial  
y tamaño micro



**54%**

Género masculino



Costo logístico

**17,9%**

Participación del  
transporte

**35,8%**

Especial impacto en el sector  
de minería y microempresas

El contexto internacional afectó el desempeño logístico nacional: **la crisis internacional de contenedores, inflación y la escasez de materias primas.**

Dependencia de  
combustibles fósiles



**96,4%**

**0,3%** Uso vehículos  
eléctricos

Uso vehículos  
a gas **2,6%**

Tipología de vehículos

Uso particulares o pequeños



**44,2%**

Recorridos mensuales

**3.309km**

Urbanos

**3.524km**

carreteras



Promedio anual

**81.966km**

dista de los recorridos de los  
países líderes en la región



### Tecnologías

Mayor uso de las tecnologías tradicionales

**76,2%**

Facturación electrónica

**66,7%**

GPS

**57,6%**

Rastreo seguimiento

**49,0%**

Código de barras

El país debe avanzar en la implementación de buenas prácticas para mejorar la eficiencia en los procesos de comercio exterior.

Se destaca la importancia del uso de la declaración anticipada, la cual puede disminuir el tiempo de importación de 4,5 a 3,8 días. Se evidenció que el 64,4 % de las empresas no lo conocen.

### Cargue y descargue



**60%**

Sobre infraestructura inadecuada

**38,7%**

pequeños

**41,7%**

microempresas



**Logística verde y Estrategias de innovación**

Empresas que implementaron logística verde

Sector minero y en las grandes empresas

**38,4%**

Empresas que implementaron algún tipo de innovación logística

**44,7%**

### Costo logístico por regiones



Mayor costo logístico

San Andrés y Providencia

**30,2%**

Tolima y Huila

**30,0%**

Orinoquia

**29,4%**

Mayor eficiencia logística

Caribe Oriental

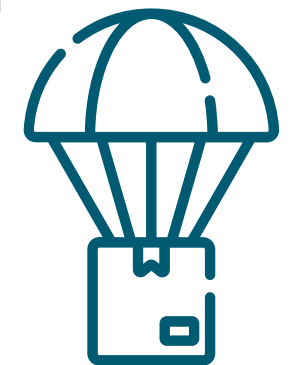
**7,5%**

Santanderes

**9,5%**

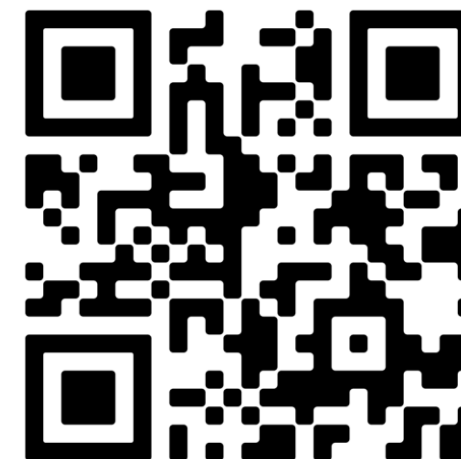
Caribe Occidental

**9,5%**





**Escanea y visita el  
nuevo Observatorio  
Nacional de  
Logística**



©Departamento Nacional de Planeación, noviembre de 2023  
Calle 26 núm. 13-19  
PBX: (+57) 601 3815000  
[www.dnp.gov.co](http://www.dnp.gov.co)