

16 de febrero de 2026

Sin logística no hay paraíso

- Aunque las exportaciones superaron nuevamente los USD 50 mil millones, su peso en la economía sigue siendo reducido: **en 2025 representaron el 12,1% del PIB, la menor cifra registrada y lejos del 26% promedio de los demás países de LAC5**. Este rezago refleja, en buena medida, las brechas estructurales del sistema logístico del país.
- **La logística es un determinante estructural de la productividad y la competitividad del país**. Su desempeño incide directamente en los costos empresariales, la sofisticación exportadora y la estabilidad de precios, por lo que mejorar sus indicadores no es un objetivo sectorial, sino una condición para elevar el crecimiento potencial.
- Aunque el sector logístico en Colombia ha crecido por encima del PIB y hoy produce 17% más que en la prepandemia, este dinamismo no se ha traducido en mejoras proporcionales en desempeño. **El estancamiento del Índice de Desempeño Logístico (LPI), ante el deterioro en eficiencia aduanera y puntualidad evidencian cuellos de botella persistentes**.
- **Los costos logísticos en 2024, aunque disminuyeron frente a 2022, se mantienen elevados (15,6% de las ventas) y lejos de la meta del 9,5% al 2030**. Esta brecha limita la competitividad empresarial y reduce la capacidad de inserción en cadenas de valor más sofisticadas.
- **La tercerización logística sigue siendo baja y poco intensiva**. Solo el 30% de las empresas externaliza algún proceso y, en promedio, la intensidad de la tercerización es reducida. Esto sugiere un mercado de servicios logísticos aún en proceso de maduración y con oportunidades de especialización.
- El análisis por eslabones muestra un panorama mixto. El **comercio electrónico y la carga aérea exhiben alto dinamismo; la cadena de frío crece por encima del promedio del transporte; y el embalaje mantiene una base exportadora relevante**. Sin embargo, persisten rezagos en sofisticación, adopción tecnológica y eficiencia operativa.
- **El entorno internacional impone desafíos adicionales**. El resurgimiento de medidas proteccionistas podría desacelerar el crecimiento del comercio mundial —con proyecciones cercanas al 2,3% en 2026 frente a 3,5% en 2024—, limitando el dinamismo del sector logístico y reduciendo las oportunidades de expansión vía comercio exterior.
- En este contexto retador la agenda logística cobra aún más relevancia. **La logística debe transformarse en una verdadera plataforma de competitividad**: fortalecer la eficiencia aduanera, promover mayor tercerización, acelerar la digitalización y articular infraestructura, regulación e institucionalidad bajo una estrategia integral de largo plazo.

A comienzos de este mes fue noticia que las exportaciones colombianas volvieron a superar el umbral de los USD 50 mil millones, impulsadas por precios favorables de *commodities* como el café y el oro. Más allá de este resultado, el país continúa mostrando un rezago exportador significativo: en 2025 las exportaciones representaron apenas el 12,1% del PIB, la menor cifra registrada y por debajo del promedio de 26% de los demás países de LAC5¹. Este rezago es reflejo, entre otros factores, **de las limitaciones estructurales de su sistema logístico**.

La logística es la red de servicios que permite el flujo eficiente de bienes, servicios e información a lo largo de toda la cadena de suministro, a través de procesos de planificación, implementación y control (BID, 2021)². Más que un conjunto de actividades operativas, la

¹ La cifra de América Latina corresponde a 2024.

² Logística en América Latina y el Caribe: oportunidades, desafíos y líneas de acción.

Editor:

Fabián Osorio Quintero

 Director Sectores y Sostenibilidad
crstthian.osorio@corfi.com

Autor:

Andrés Felipe Gallego

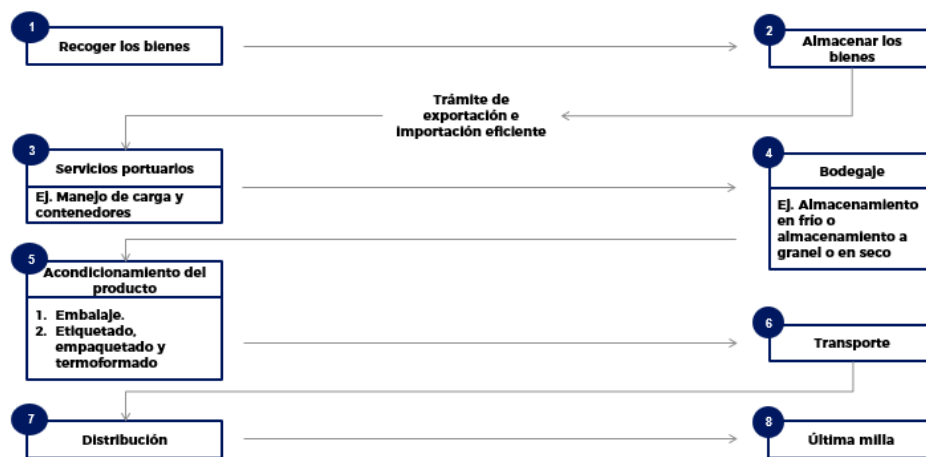
 Analista Sectores y Sostenibilidad
andres.gallego@corfi.com

16 de febrero de 2026

logística constituye una infraestructura económica fundamental: de su desempeño depende qué tan rápido, barato y predecible se mueven los bienes desde el productor hasta el consumidor, tanto dentro como fuera del país.

La logística comprende distintos segmentos, entre los que se destacan el transporte, la gestión de inventarios, el almacenamiento, el embalaje y la última milla, que, en conjunto, determinan la eficiencia sistémica de la economía (Gráfico 1). No obstante, su desempeño no depende únicamente de estos eslabones: **la cadena logística interactúa de manera directa con factores territoriales como la calidad y cobertura de la infraestructura, la seguridad, la institucionalidad local y las condiciones geográficas**, los cuales condicionan los costos, los tiempos y la confiabilidad de los flujos logísticos.

Gráfico 1. Cadena de valor logística



Fuente: Corficolombiana.

En conjunto, **mejores indicadores logísticos se traducen en mayores niveles de productividad, una mayor competitividad exportadora y menores presiones inflacionarias**. Al reducir costos, incertidumbre y tiempos de entrega, una logística más eficiente disminuye los costos operativos de las empresas, amplía su acceso a mercados e insumos y fortalece su inserción en cadenas de valor nacionales e internacionales. Al mismo tiempo, contribuye a contener los precios al consumidor al reducir los costos de comercialización y distribución (BID, 2020).

Desde la pandemia, **la logística ha adquirido un rol aún más central en los desafíos de competitividad y productividad de las empresas a nivel global**, en un contexto marcado por el aumento de los precios internacionales de los fletes, las disrupciones en las cadenas de suministro y las restricciones de capacidad. En este entorno, **se han acentuado tendencias estructurales como la expansión del comercio electrónico, el crecimiento de sectores intensivos en cadena de frío, como alimentos, agroindustria y farmacéuticos, y una mayor demanda de servicios de envasado y embalaje** asociada a estándares sanitarios, sostenibilidad y diferenciación de productos.

En este contexto, **mejorar los indicadores logísticos no constituye un objetivo sectorial aislado, sino una condición necesaria para elevar el crecimiento potencial y la competitividad de largo plazo**. Así, este informe presenta un diagnóstico de la situación actual de la logística en Colombia, como punto de partida para las discusiones estratégicas que el país deberá enfrentar en esta materia.

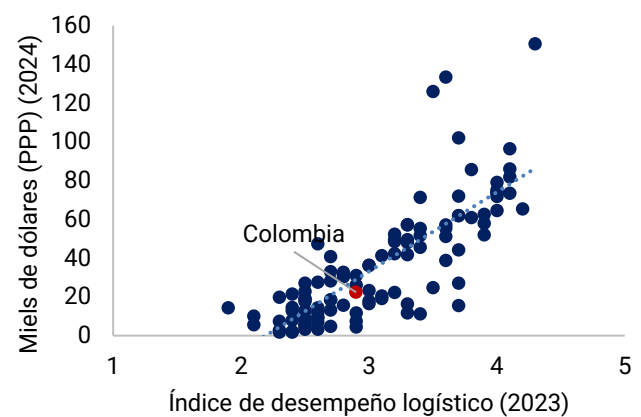
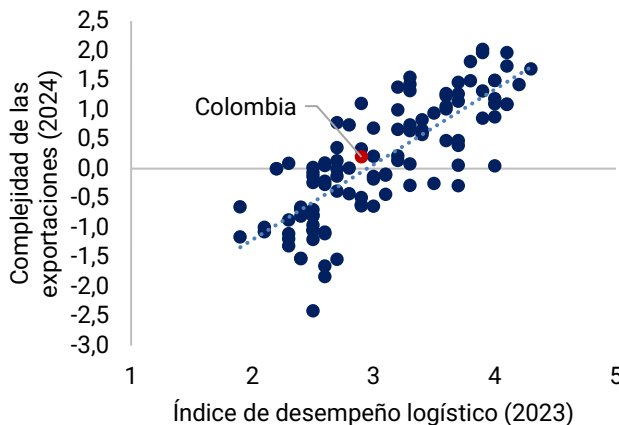
Desempeño logístico: avances con brechas estructurales

Para entender las brechas estructurales del sistema logístico en Colombia, es necesario analizar su desempeño desde una perspectiva comparativa y considerar tanto la dinámica reciente del sector como algunos factores que explican sus rezagos. Esta sección examina la relación entre el desempeño logístico y variables de desarrollo económico, la evolución de la actividad logística, la posición del país en el contexto regional, el comportamiento de los costos logísticos y el grado de tercerización de los servicios como indicador de madurez operativa.

En línea con lo anterior, el Gráfico 2 muestra una relación positiva entre el Índice de Desempeño Logístico (LPI, por sus siglas en inglés) y la complejidad de las exportaciones. El LPI, un indicador elaborado por el Banco Mundial, evalúa el desempeño logístico de los países a partir de cinco dimensiones³, mientras que la complejidad exportadora refleja la capacidad de un país para producir y exportar bienes con mayor contenido tecnológico, diversificación y sofisticación productiva.

Asimismo, el Gráfico 3 evidencia una relación positiva entre el LPI y el PIB per cápita, lo que resalta la importancia del desarrollo logístico como un determinante clave del desempeño económico y del nivel de ingreso. En este contexto, **Colombia se ubica en la mitad de la distribución internacional: presenta un LPI intermedio y, de manera consistente, niveles también intermedios tanto en complejidad exportadora como en PIB per cápita, lo que sugiere un amplio margen de mejora para cerrar brechas de productividad y desarrollo.**

Gráfico 2. Índice de desempeño logístico vs complejidad de las exportaciones* **Gráfico 3. Índice de desempeño logístico vs PIB per cápita**



Fuente: OEC y Banco Mundial. Cálculos: Corficolombiana.

La actividad logística en Colombia ha mostrado un crecimiento sostenido en los últimos años, a un ritmo ligeramente superior al del PIB, impulsada principalmente por la expansión del consumo interno y el auge del comercio electrónico. Los sectores directamente asociados a la logística dentro del PIB –como el transporte terrestre, el transporte aéreo, almacenamiento

³ Las dimensiones son la calidad de la infraestructura, la eficiencia de los procesos aduaneros, la facilidad para organizar envíos internacionales, la calidad de los servicios logísticos, la trazabilidad y la puntualidad en las entregas.

16 de febrero de 2026

y los servicios de mensajería— han representado en promedio el 5% del PIB total, una participación que se ha mantenido relativamente estable a lo largo del tiempo.

Tras el fuerte choque de la pandemia, cuando la actividad se contrajo 23,5% en 2020, el sector registró una recuperación sólida y actualmente los niveles de producción se ubican 17,1% por encima de los registros pre-pandemia. Sin embargo, este dinamismo en el valor agregado no se ha reflejado en mejoras equivalentes en los indicadores de desempeño: el LPI permaneció prácticamente estancado entre 2018 y 2023, como resultado del deterioro en la eficiencia de los procesos aduaneros y la ausencia de avances en puntualidad de las entregas, lo que **evidencia la persistencia de cuellos de botella estructurales**.

Gráfico 4. Índice de crecimiento del valor agregado del sector logístico

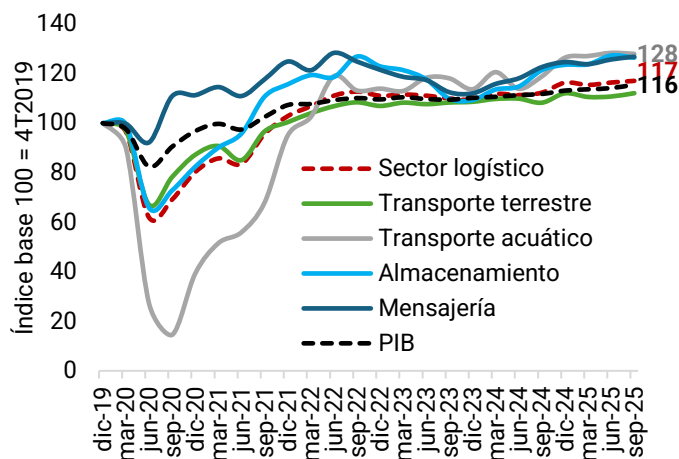


Gráfico 5. Evolución del LPI en Colombia y sus componentes

Componente	2010	2012	2014	2016	2018	2023
Aduanas	2.5	2.6	2.6	2.2	2.6	2.5
Infraestructura	2.6	2.7	2.4	2.4	2.7	2.9
Envíos internacionales	2.5	2.8	2.7	2.6	3.2	3.0
Competencia y puntaje de calidad	2.7	2.9	2.6	2.7	2.9	3.1
Seguimiento y localización	2.8	2.7	2.5	2.6	3.1	3.1
Puntualidad	3.5	3.5	2.9	3.2	3.2	3.2
Total LPI	2.8	2.9	2.6	2.6	2.9	2.9

Fuente: DANE y Banco Mundial. Cálculos: Corficolombiana.

Colombia presenta un desempeño en el LPI similar al promedio de América Latina, aunque aún distante de los estándares observados en las regiones más competitivas, como el sudeste asiático (Gráfico 6). En el contexto regional, el país se ubica por debajo de economías como Brasil, Chile y Perú, pero en niveles comparables a México y por encima de Argentina. A nivel de componentes, Colombia obtiene resultados relativamente favorables en competencia logística y en seguimiento y localización de envíos frente a varios de sus pares latinoamericanos. Sin embargo, el país **registra uno de los desempeños más rezagados en eficiencia aduanera, lo que constituye un cuello de botella relevante para el comercio exterior y limita las ganancias de competitividad del país**.

Si bien el LPI ofrece información comparable a nivel internacional hasta 2023, la Encuesta Nacional Logística (ENL), elaborada por el DNP, permite identificar tendencias más recientes sobre el desempeño logístico en el país. La ENL estima el costo logístico como porcentaje de las ventas de las empresas encuestadas y se ha consolidado como un referente clave para el seguimiento del sector. Este indicador incorpora costos de transporte, inventarios, almacenamiento, administración y otros gastos asociados a la gestión logística.

En 2024, los costos logísticos representaron el 15,6% de las ventas, lo que implica una mejora frente al 17,9% registrado en 2022, año marcado por fuertes presiones inflacionarias y disrupciones en las cadenas globales de suministro. No obstante, **el nivel actual sigue siendo**

16 de febrero de 2026

superior al observado entre 2015 y 2020 y se mantiene lejos de la meta establecida en el CONPES 3982 de 2020, que fijó como objetivo reducir el costo logístico al 9,5% para 2030.

Gráfico 6. Comparación del LPI regional (2023)

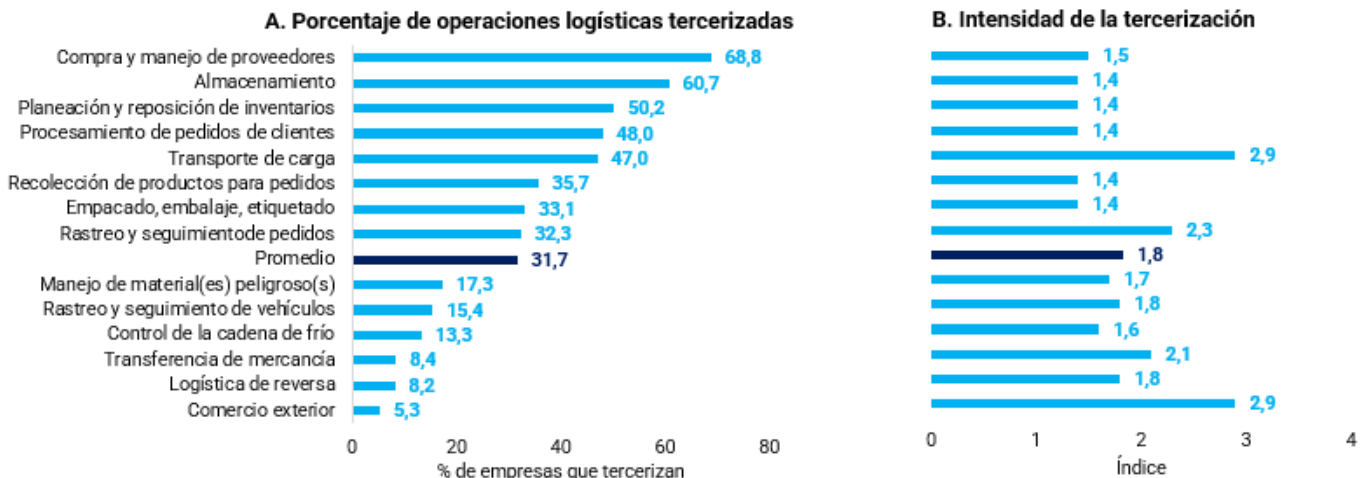
País	Aduanas	Infraestructura	Envíos internacionales	Competencia logística y puntaje de calidad	Puntualidad	Seguimiento y localización	LPI
Brasil	2,9	3,2	2,9	3,3	3,5	3,2	3,2
Panamá	3,0	3,3	3,1	3,0	3,4	2,9	3,1
Chile	3,0	2,8	2,7	3,1	3,2	3,0	3,0
Perú	2,6	2,5	3,1	2,7	3,4	3,4	3,0
Uruguay	2,9	2,7	2,7	3,1	3,2	3,3	3,0
Colombia	2,5	2,9	3,0	3,1	3,2	3,1	2,9
México	2,5	2,8	2,8	3,0	3,5	3,1	2,9
Costa Rica	2,8	2,7	2,8	2,9	3,2	2,9	2,9
Argentina	2,7	2,8	2,7	2,7	3,1	2,9	2,8
Mundo	2,8	2,9	2,9	3,0	3,2	3,1	3,0
América Latina	2,6	2,7	2,8	2,8	3,1	2,9	2,9
Sudeste asiático	3,3	3,5	3,4	3,5	3,7	3,6	3,5

Fuente: Banco Mundial. Cálculos: Corficolombiana.

La ENL permite caracterizar el grado de tercerización de los servicios logísticos en el país, ofreciendo evidencia tanto sobre la adopción como sobre la intensidad de esta práctica entre las empresas. En un entorno donde la eficiencia operativa es determinante para la competitividad, la tercerización se convierte en un instrumento estratégico, pues permite a las empresas concentrarse en su núcleo de negocio, mientras delegan procesos especializados a operadores con mayor experiencia, economías de escala y capacidades técnicas.

La encuesta mide la tercerización en dos dimensiones. La primera corresponde al porcentaje de empresas que utilizan algún servicio tercerizado dentro de su operación logística. En promedio, **el 30% de las empresas reporta tercerizar al menos uno de sus procesos logísticos**. Las operaciones logísticas con mayor porcentaje de empresas con algún servicio de tercerización son la compra y manejo de proveedores, el almacenamiento y la planeación y reposición de inventarios. En contraste, la tercerización es menos frecuente en operaciones de comercio exterior, logística reversa y transferencia de mercancías.

Gráfico 7. Tercerización de operaciones logísticas en Colombia (2024)



Fuente: ENL-DNP. Cálculos: Corficolombiana.

16 de febrero de 2026

La segunda dimensión evalúa la intensidad de la tercerización mediante una escala de 1 a 5, donde 1 representa una tercerización nula (proceso completamente interno) y 5 una tercerización total del servicio, en aquellos casos en que las empresas reportan utilizar esta modalidad. **En promedio, el grado de tercerización es bajo (1,9)**. Por ejemplo, aunque el 68,8% de las empresas terceriza algún servicio relacionado con la compra y manejo de proveedores, la intensidad promedio es de apenas 1,5. En contraste, si bien solo el 5,3% de las empresas terceriza servicios de comercio exterior, en estos casos el grado de tercerización es el más alto (2,9), lo que sugiere una intensidad media cuando se decide externalizar este tipo de operaciones.

¿Cómo están los principales eslabones logísticos?

Si bien las métricas agregadas permiten dimensionar el desempeño general del sistema logístico, muchas de las brechas de eficiencia se originan en el funcionamiento específico de sus distintos componentes. Analizar el comportamiento de los principales eslabones permite identificar fortalezas, rezagos y oportunidades de mejora que no siempre son visibles a nivel agregado, además de mostrar cómo la logística incide de manera diferenciada en sectores productivos clave.

El desempeño logístico del país depende, en buena medida, del funcionamiento coordinado de varios eslabones críticos a lo largo de la cadena de suministro. En particular, la distribución asociada al comercio electrónico, el *handling* y el transporte aéreo, la cadena de frío y el embalaje y empaquetado constituyen componentes estratégicos por su impacto directo en los tiempos de entrega, la calidad del producto, el acceso a mercados y la sofisticación productiva. Estos segmentos no solo reflejan el grado de modernización del sistema logístico, sino que también condicionan la competitividad de sectores como el comercio, la agroindustria, las flores, los alimentos procesados y los bienes manufacturados.

Por un lado, el comercio electrónico ha sido uno de los principales dinamizadores recientes de la logística en Colombia. Tras la pandemia, el sector experimentó un crecimiento acelerado: **entre 2021 y 2025, hasta noviembre, las ventas del comercio minorista a través de comercio electrónico crecieron 235%, cifra tres veces superior al crecimiento del comercio minorista.**

Gráfico 8. Evolución del comercio electrónico minorista

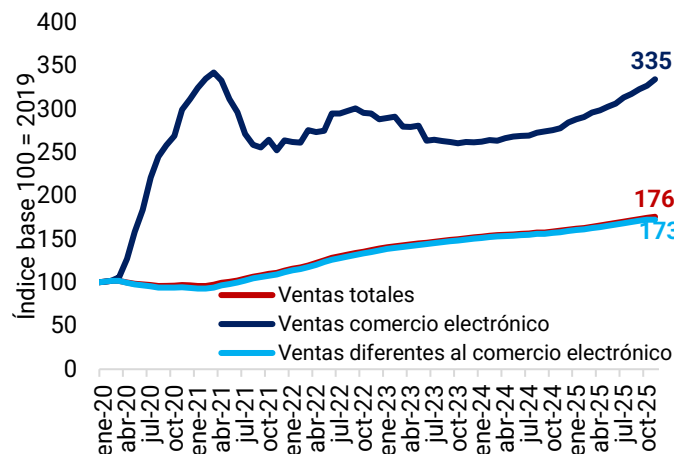
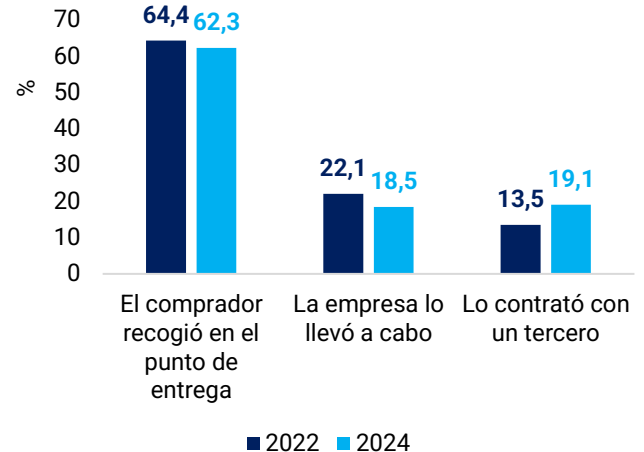


Gráfico 9. Métodos más utilizados para la distribución de las empresas



Fuente: DANE y Banco Mundial. Cálculos: Corficolombiana.

16 de febrero de 2026

No obstante, **su participación dentro del comercio total se ha mantenido entre el 2% y el 3% en los últimos años, lo que evidencia un amplio margen de expansión frente a economías más digitalizadas.** Desde el punto de vista logístico, la ENL 2024 muestra que el 19,1% de las empresas utiliza terceros para distribuir mercancía, el 62,3% realiza entregas en puntos de recogida y el 18,5% distribuye directamente, reflejando avances en tercerización pero también importantes oportunidades de mejora en última milla, integración tecnológica y escalamiento de operadores especializados.

Por su parte, el *handling* comprende el conjunto de servicios en tierra que permiten la adecuada movilización aérea de pasajeros y carga, incluyendo procesos de carga, descarga, almacenamiento temporal y asistencia operativa. Su eficiencia es determinante para el desempeño del transporte aéreo y la competitividad de sectores intensivos en tiempo.

En este frente, Colombia presenta fortalezas relevantes. Es el país de América Latina y el Caribe con mayor carga movilizada por vía aérea, medida en toneladas-kilómetro⁴, y el tercero con mayor número de pasajeros. Además, ha sido uno de los mercados más dinámicos en los últimos 15 años: entre 2010 y 2024, el número de pasajeros creció 165%, por encima de varios de sus pares regionales e incluso del promedio global. En el mismo periodo (2010-2023), la carga aérea aumentó 103%, ampliando la brecha frente a otros países de la región.

Asimismo, **Colombia ocupa el quinto lugar entre 22 países en el Índice de Competitividad del Transporte Aéreo en América Latina y el Caribe.** Se destaca como el segundo país con mayor número de frecuencias de vuelo y el quinto en destinos internacionales. A nivel de nodos estratégicos, Bogotá sobresale por su alto puntaje en infraestructura aeroportuaria. En conjunto, estos resultados evidencian un potencial significativo para consolidar el transporte aéreo como un habilitador estratégico del comercio exterior, particularmente en productos perecederos y bienes con alta sensibilidad al tiempo de entrega.

Gráfico 10. Evolución del número de pasajeros aéreos

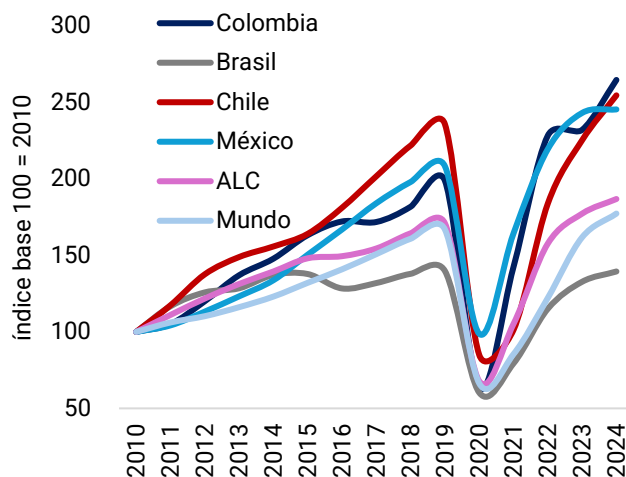
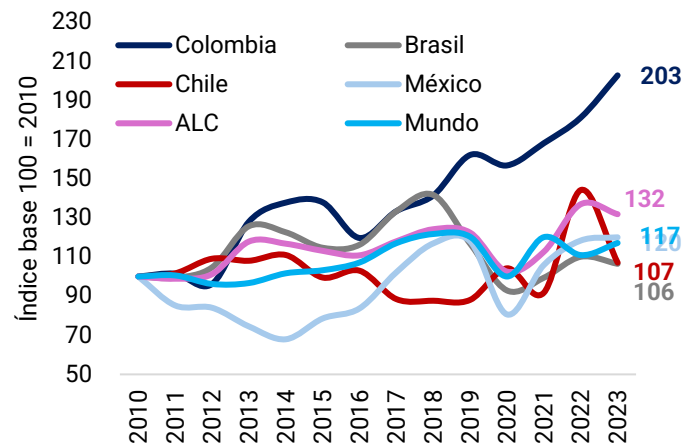


Gráfico 11. Evolución de la carga aérea (toneladas-km*)



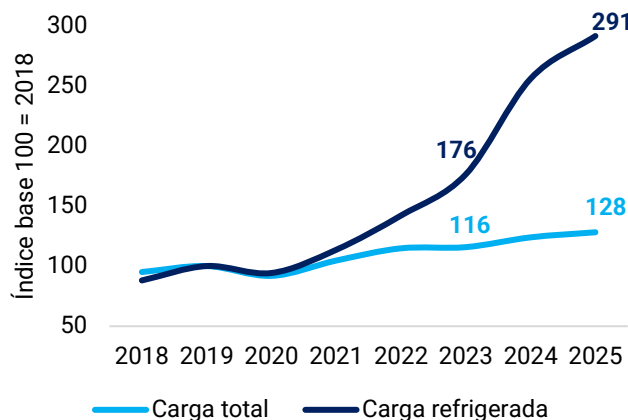
Fuente: Banco Mundial, Consejo Internacional de Aeropuertos y agencias de aviación de cada país. Cálculos: Corficolombiana.

⁴ Las toneladas-kilómetro permiten incorporar en un solo indicador tanto el volumen de carga como la longitud del trayecto. Por ejemplo, si Colombia exporta más flores a Estados Unidos —trayectos largos—, el indicador aumenta considerablemente. En cambio, si el mismo peso se moviliza solo dentro del país, el crecimiento sería menor, aunque las toneladas sean las mismas.

16 de febrero de 2026

La cadena de frío recoge los procesos logísticos relacionados con el control de la temperatura en varias etapas (producción, almacenaje y transporte). **La carga refrigerada por tierra ha crecido 191% entre 2019 y 2025, mientras que la carga total lo ha hecho 28%**. Aunque aún representa una baja participación dentro del transporte terrestre (1,7%), su relevancia es creciente, especialmente si se tiene en cuenta que los alimentos concentran el 92% de la carga refrigerada en 2024 y que los mercados exigen cada vez mayores estándares de calidad, trazabilidad y cumplimiento sanitario.

Por su parte, productos exportables como flores, frutas, grasas y carnes animales —que han mostrado una dinámica favorable entre 2019 y 2025— dependen de estos servicios para mantener su competitividad. Hacia adelante, **el fortalecimiento de la infraestructura y los servicios de cadena de frío será un factor determinante para consolidar la diversificación exportadora y capturar mayores oportunidades en mercados internacionales más exigentes.**

Gráfico 12. Evolución de la carga refrigerada transportada por tierra

Gráfico 13. Productos exportables que requieren de cadena de frío

Producto	Exportaciones 2025 (millones USD)	Variación 2019-2024
Flores y plantas	2.440	63%
Frutas	2.193	89%
Grasas y aceites	1.285	145%
Pescados	162	22%
Carne	163	103%

Fuente: RND-Transporte y DANE. Cálculos: Corficolombiana.

Finalmente, el embalaje es el conjunto de elementos que permiten acondicionar los productos para su transporte y almacenamiento. En este eslabón se destacan los medios auxiliares (como el plástico burbuja) y los medios de unitarización (como *big bags* o *pallets*), fundamentales para proteger la mercancía, facilitar su manipulación y optimizar la distribución.

Colombia es el cuarto país de América Latina con mayores exportaciones de bolsas y talegas para envasar, después de México, Guatemala y Ecuador, lo que evidencia una base productiva relevante en la industria de empaques y una inserción activa en este segmento del comercio regional. Este posicionamiento exportador convive, sin embargo, con una estructura interna de embalaje que aún mantiene características tradicionales.

En particular, dentro del componente de unitarización, las estibas de madera continúan siendo las más utilizadas tanto en Colombia como a nivel global, con cerca del 95% del mercado. No obstante, se observa una transformación gradual: la participación de estibas plásticas pasó de 10,8% en 2017 a 20% en 2024. Este cambio refleja una adopción progresiva de soluciones más duraderas, higiénicas y compatibles con estándares internacionales, especialmente en cadenas de valor más sofisticadas.

Consideraciones finales

La logística es un determinante estructural del desarrollo económico. Su desempeño incide directamente en la productividad, la competitividad exportadora, la sofisticación productiva y la estabilidad de precios. Los países que logran reducir fricciones en el movimiento de bienes y mejorar la confiabilidad de sus cadenas de suministro tienden a insertarse con mayor éxito en los mercados internacionales y a alcanzar mayores niveles de ingreso per cápita.

En Colombia, **la actividad logística ha mostrado un crecimiento sostenido y una recuperación sólida tras la pandemia**, impulsada por el consumo interno, el auge del comercio electrónico y la expansión de segmentos como la carga aérea y la cadena de frío. Sin embargo, **este dinamismo en el valor agregado no se ha traducido en mejoras proporcionales en los indicadores de desempeño**. El estancamiento del LPI, los altos costos logísticos y el bajo grado de tercerización especializada evidencian que persisten **cuellos de botella estructurales** que limitan las ganancias de eficiencia de la economía.

El diagnóstico por eslabones revela un panorama mixto. Colombia exhibe fortalezas en transporte aéreo y un dinamismo importante en comercio electrónico y cadena de frío, así como una base productiva relevante en embalaje. No obstante, **la baja sofisticación en algunos servicios, la concentración en esquemas tradicionales, la limitada adopción tecnológica y las debilidades en eficiencia aduanera restringen la capacidad del sistema logístico para operar como una verdadera plataforma de competitividad**.

A estos retos se suma un entorno internacional más exigente. El resurgimiento de medidas proteccionistas podría desacelerar el crecimiento del comercio mundial —con proyecciones cercanas al 2,3% en 2026 frente a 3,5% en 2024—, limitando el dinamismo del sector logístico y reduciendo las oportunidades de expansión vía comercio exterior. En este contexto, **avanzar en una agenda logística integral adquiere una relevancia aún mayor, no solo para mejorar la competitividad, sino también para fortalecer la capacidad del país de adaptarse y responder de manera más efectiva a escenarios internacionales más adversos**.

Esto implica pasar de un modelo centrado en el transporte a uno orientado a la gestión integral de cadenas de valor, de servicios básicos a soluciones tecnológicamente avanzadas y de intervenciones aisladas a una estrategia articulada que combine infraestructura, regulación eficiente, digitalización, capital humano y fortalecimiento institucional. En un entorno global más incierto, avanzar en esta transformación resulta clave para aumentar la resiliencia económica y reducir la vulnerabilidad frente a choques externos. En última instancia, **la logística dejó de ser un asunto sectorial para convertirse en una condición habilitante del crecimiento y la competitividad de largo plazo del país**.