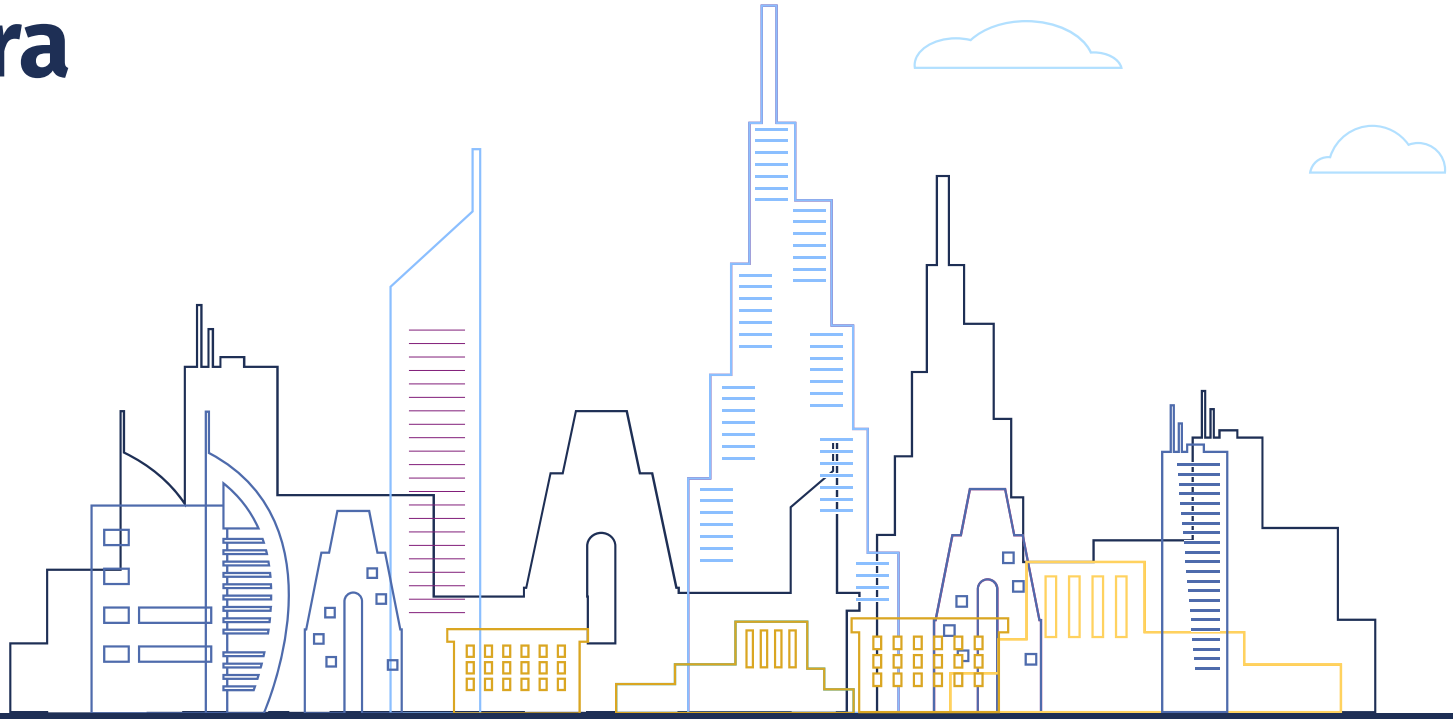
Plan de negocios Pereira

Risaralda



Contenido del documento

c.Estrategia Económica

-Estrategia según Debilidades, Oportunidades, Fortalezas y Amenazas.
-Probabilización de los Escenarios Pereira 2042.

d.Plan Estratégico

-Desarrollo del sistema logístico.
-Organización de la cadena logística urbana.
.Modernización economía-

e.Estrategias para Atraer Inversión

-Incentivos Tributarios.
-Beneficios económicos.
-Plan de Acción.

b.Propuesta de valor

-Incentivos y beneficios especiales de la ZELE.

a.Contexto de la Inversión Extranjera

-Factores habilitantes de competitividad en Pereira y su zona de influencia.

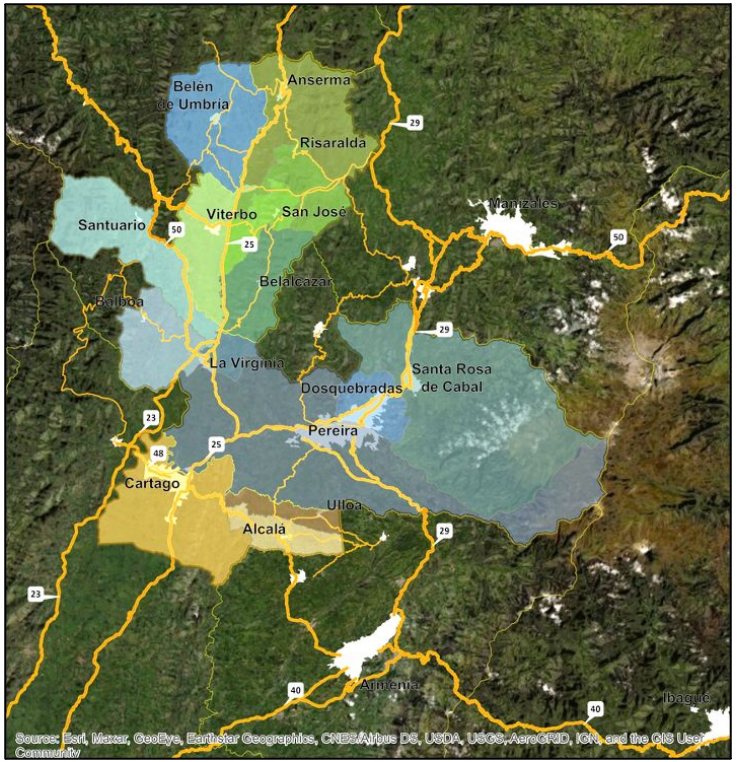
Contenido del documento

El Plan de Negocios de Pereira y su zona de influencia es una propuesta de región que contiene y desarrolla la Zona Económica Logística Especial proporcionando la información técnica que la especializa y categoriza.

contiene además la estrategia de negocios y la figura jurídica a través de la cual se implementará dicha propuesta, junto con los posibles beneficios de la participación empresarial

Este Plan aporta elementos para la comprensión de las redes tejidas entre la ciudad de Pereira y su zona de influencia que reúne 14 municipios de los departamentos de Risaralda, Caldas y Valle con una superficie total de 2.672 Km^2 que representan el 0.23% del territorio colombiano. Al interior de cada departamento, los municipios de Caldas, Risaralda y Valle representan el 7,36%, 43,22% y 1,79% respectivamente, del total de la superficie de su propio departamento.

La representación espacial del área de influencia del proyecto se relaciona a continuación:



Estructura del plan de negocios

Modernización de la economía
Estrategias de facilitación.
Integración de los sectores estratégicos

Componentes necesarios para la operatividad. Propuesta Económica ZELE

Análisis estratégico y apuestas de futuro de Pereira y su Zona de Influencia.

Formulación Planteamiento
Marco Normativo.
Inclusión de la agenda de Proyectos

Realidad Prospectiva del sistema logístico en Pereira y su zona de influencia.

Contexto y Plan organizacional en torno a la propuesta de valor.

Pilares del modelo de ordenamiento logístico territorial para la atracción de Inversión

VISIÓN 2042 DEL MODELO DE ORDENAMIENTO LOGÍSTICO DE PEREIRA Y SU ZONA DE INFLUENCIA:
En el 2042, Pereira y los 14 municipios que conforman el ámbito territorial de influencia, se han posicionado como Zona Económica y Logística Especial -ZELE- y en uno de los principales nodos de operaciones logísticas de Colombia, aprovechando la posición estratégica privilegiada en medio del triángulo dorado", entre Bogotá, Medellín y Cali.

PILARES DEL MODELO PARA EL PLAN DE NEGOCIOS

1.DESARROLLO DE SISTEMA LOGÍSTICO REGIONAL (Comercio Nacional e Internacional)

2.ORGANIZACIÓN Y DESARROLLO DE LA CADENA LOGÍSTICA TERRITORIAL (Consumo a escala de zona de influencia)

3.MODERNIZACIÓN DE LA ECONOMÍA PARA SU INTERNACIONALIZACIÓN

4. DESARROLLO DE UN MARCO INSTITUCIONAL DE SOPORTE (Modelo de Gobernanza Vol.3)

5. ATRACCIÓN DE INVERSIÓN

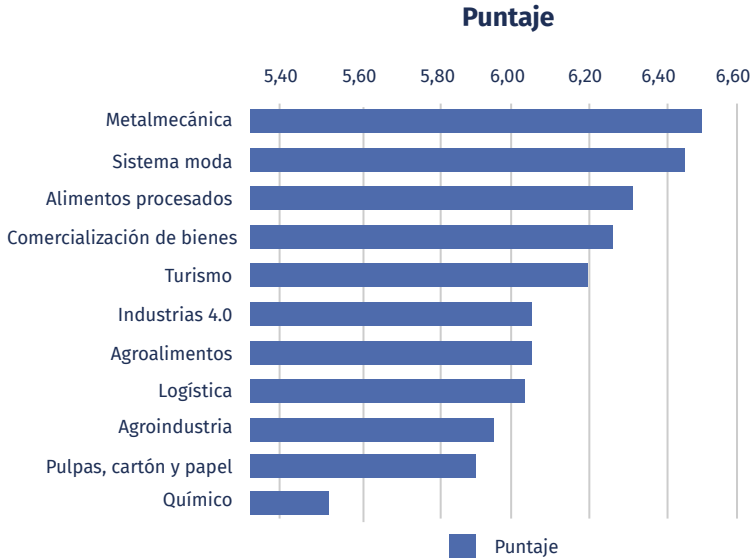
Fuente: Equipo Consultor con Base en CAF 2015 Agenda estratégica de desarrollo logístico.

Contexto: composición económica de las empresas

1. Las actividades económicas que generan un mayor valor agregado en el departamento de Risaralda, -el cual viene ganando participación en la economía nacional-, son en su orden: Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas; transporte y almacenamiento; alojamiento y servicios de comida con el 21%; le siguen Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria; educación; actividades de atención de la salud humana y de servicios sociales con el 19 % , la industria manufacturera con el 13%, y las actividades profesionales científicas y técnicas, todas ellas no intensivas en empleabilidad ; posteriormente se encuentran la agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca, intensiva en empleabilidad.

Contexto: principales actividades económicas desarrolladas en Pereira y su zona de influencia

1. Metalmecánica.
2. Sistema moda.
3. Alimentos procesados.
4. Comercialización de bienes.
5. Turismo.
6. Industrias 4.0.
7. Agro alimentos.
8. Logística.
9. Agroindustria.
10. Pulpas, papel.



Dentro del plan surgieron algunas actividades consideradas promisorias a futuro, relacionadas con la cadena de producción actividades industriales a priorizar acogiendo la clasificación internacional de las actividades económicas CIUU- que abarcan la agregación de valor a productos como el café y el cacao, la elaboración de productos de café, la fabricación de prendas de vestir con denominación de origen y la fabricación de otros artículos textiles

Contexto: principales actividades económicas desarrolladas en Pereira y su zona de influencia

AGROALIMENTOS; AGROINDUSTRIA; ALIMENTOS PROCESADOS

NIVEL 1
de prioriación

Principales productos:

- Café, té, yerba mate y especias
- Azúcares y artículos de confitería
- Frutas; cortezas de agrios (cítricos), melones o sandías, Preparaciones de hortalizas
- Preparaciones a base de cereales, harina, almidón, otros.

Municipios de influencia

Pereira, Dosquebradas, La Virginia, Cartago, Santa Rosa de Cabal, Ulloa, Alcalá, Viterbo, Belén de Umbría, Anserma, Belalcázar, Risaralda, San jose, Santuario.

Datos técnicos

Empleos generados: 18%
Aporte PIB regional: 9%
Aporte PIB nacional: 10,3%

COMERCIALIZACIÓN DE BIENES; QUÍMICO

NIVEL 2
de prioriación

Principales productos:

- Perlas finas (naturales).
- Muebles
- Plástico y sus manufacturas.
- Vidrio y sus manufacturas.
- Productos farmacéuticos..

Municipios de influencia

Pereira, Dosquebradas, La Virginia, Cartago, Santa Rosa de Cabal, Ulloa, Alcalá, Viterbo, Belén de Umbría, Anserma, Belalcazar, Risaralda, San jose, Santuario.

Datos técnicos

Empleos generados: 20%
Aporte PIB regional: 21%

INDUSTRIAL, METALMECÁNICA Y EQUIPOS

NIVEL 3
de prioriación

Principales productos:

- Cobre y sus manufacturas.
- Vehículos automóviles, tractores, otros; sus partes y accesorios.
- Máquinas, aparatos y material eléctrico, sus partes y otros.

Municipios de influencia

Pereira, Dosquebradas, La Virginia, Cartago, Santa Rosa de Cabal, Ulloa, Alcalá, Viterbo, Belén de Umbría, Anserma, Belalcázar, Risaralda, San jose, Santuario.

Contexto: principales actividades económicas desarrolladas en Pereira y su zona de influencia

SISTEMA MODA

NIVEL 4
de prioriación

Principales productos:

- Telas impregnadas, recubiertas, revestidas.
- Prendas y complementos (accesorios), de vestir.
- Pieles (excepto la peletería) y cueros.
- Fibras sintéticas

Municipios de influencia

Pereira, Dosquebradas, La Virginia, Cartago, Santa Rosa de Cabal, Ulloa, Alcalá, Viterbo, Belén de Umbría, Anserma, Belalcázar, Risaralda, San jose, Santuario.

Datos técnicos

Empleos generados: 12%
Aporte PIB regional: 13%

INDUSTRIAS 4.0, LOGÍSTICA, TURISMO

NIVEL 5
de prioriación

Principales productos:

- Administración pública y defensa.
- Actividades artísticas, entretenimiento.
- Alojamiento y servicios de comida.
- Actividades profesionales.
- Transporte y almacenamiento.

Municipios de influencia

Pereira, Dosquebradas, La Virginia, Cartago, Santa Rosa de Cabal, Ulloa, Alcalá, Viterbo, Belén de Umbría, Anserma, Belalcázar, Risaralda, San jose, Santuario.

Datos técnicos

Empleos generados: 42%
Aporte PIB regional: 49%

PULPAS, CARTÓN Y PAPEL

NIVEL 6
de prioriación

Principales productos:

- Papel y cartón; manufacturas de pasta de celulosa, de papel o cartón.
- Pasta de madera o de las demás materias fibrosas celulósicas; otros.
- Productos editoriales, de la prensa y de las demás industrias gráficas; otros.

Municipios de influencia

Pereira, Dosquebradas, La Virginia, Cartago, Santa Rosa de Cabal, Ulloa, Alcalá, Viterbo, Belén de Umbría, Anserma, Belalcázar, Risaralda, San jose, Santuario.

Contexto: principales actividades económicas desarrolladas en Pereira y su zona de influencia

MAPA DE EXPORTACIÓN

Leyenda

Flujos y modo de transporte de la mercancía

Flujos y modo de transporte de la mercancía

- Flujo marítimo
- Flujo aéreo
- Por carretera

Infraestructuras de tránsito

- Puerto
- Paso de frontera
- Aeropuerto

Centros de producción, distribución y consumo

- Principales centros de producción

Participación por Producto

97,65%	Papel y cartón; manufacturas.
74,40%	Café, té, yerba mate y especias
55,39%	Perlas finas (naturales) o cultivadas.
36,57%	Cobre y sus manufacturas.
28,15%	Vehículos automóviles, partes y accesorios.
25,88%	Prendas y complementos.
21,23%	Telas impregnadas.
12,92%	Muebles; mobiliario medicoquirúrgico.
9,96%	Azúcares y artículos de confitería
2,25%	Pasta de madera.

Contexto: principales actividades económicas desarrolladas en Pereira y su zona de influencia

MAPA DE IMPORTACIÓN

Leyenda

Flujos y modo de transporte de la mercancía

Flujos y modo de transporte de la mercancía

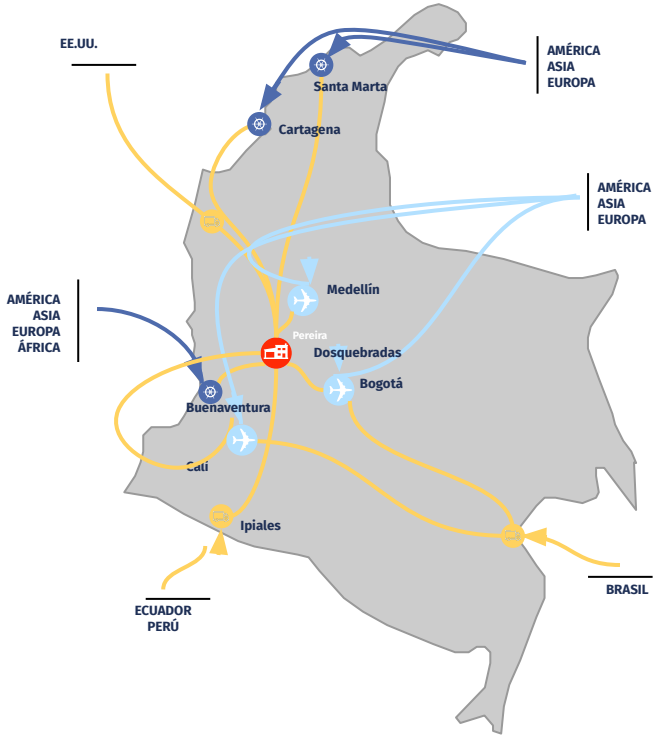
- Flujo marítimo
- Flujo aéreo
- Por carretera

Infraestructuras de tránsito

- Puerto
- Paso de frontera
- Aeropuerto

Centros de producción, distribución y consumo

- Principales centros de destino



Participación por Producto

98,30%	Papel y cartón; manufacturas.
50,98%	Vehículos, sus partes y accesorios.
44,15%	Filamentos sintéticos o artificiales.
43,13%	Máquinas, aparatos y material eléctrico.
35,58%	Operaciones especiales.
27,34%	Reactores nucleares, calderas, máquinas.
24,14%	Pasta de madera.
22,26%	Pescados y crustáceos
19,03%	Tejidos de punto.
1,70%	Productos editoriales.

Contexto de la inversión extranjera

(Dejar sólo la info de Pereira)

Las agencias de inversión han buscado dar a los inversores información de valor agregado en términos de competitividad, conectividad, talento humano e incentivos tributarios.

En el 2021 Pereira recibió 18 inversionistas que se distribuyen en sectores como la industria 4.0 (con ocho proyectos de inversión), agroindustria (5), construcción (2); y metalmecánica, retail, y el sector textil, con un proyecto de inversión regional cada uno.

Fuente: la república

Lo que mueven las agencias de inversión del eje cafetero

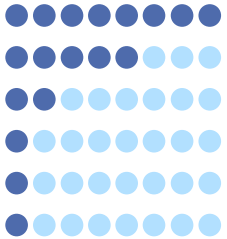
Invest in Pereira
Agencia de Promoción de Inversión de Risaralda

Ha apoyado la instalación de 45 empresas en Risaralda

Total inversión **US$248** millones

Empleos generados **7.000**

Proyectos gestionados (2021)



8	Sector 4.0
5	Agroindustria
2	Construcción
1	Metalmecánica
1	Retail
1	Textil

Caracterización de la infraestructura disponible para la facilitación del comercio en Pereira y su zona de influencia

Desde el dinamismo económico

-Tendencia creciente en el dinamismo empresarial.
-Crecimiento estable de las matrículas.

Desde El Ordenamiento Territorial

Los instrumentos (POT, PBOT, EOT) no incorporan estrategias, programas, proyectos y actividades relacionadas con la logística o en el mejor de los casos, lo hacen indirectamente, al admitir usos del suelo que, aunque se relacionan con usos logísticos, no están claramente determinados y podrían admitir otros no compatibles como vivienda.

Desde la Movilidad y El transporte

Una parte importante de los viajes (41%) corresponden a aquellos que entran o salen de Risaralda. La mayoría de los viajes (55%) que tienen trayectos enmarcados en las vías nacionales con incidencia en Pereira y su zona de influencia, no tienen ni origen ni destino Risaralda.

Desde la Logística

El par más interesante es el de conexión Valle del Cauca –Antioquia .La composición del costo logístico, el principal factor es el transporte con el 30,7 %, seguido de inventarios con el 29,3 % y los costos administrativos con el 17,8 %. El transporte, almacenamiento e inventarios corresponden al 73,9 %, cifra que en la ENL de 2018 representó el 81,7 % del costo logístico total.

Análisis estratégico

Como conclusión del ejercicio, se ha realizado un análisis de las vocaciones logísticas actuales y potenciales del territorio objeto de estudio encontrando:

- La adecuada incorporación en el Modelo de ocupación de políticas, objetivos y estrategias relacionadas con logística en instrumentos de planificación de Pereira, La Virginia, Santa Rosa y Cartago.

- La regular incorporación en el Modelo de ocupación de políticas, objetivos y estrategias relacionadas con logística en instrumentos de planificación de Dosquebradas, Balboa, Viterbo, Anserma y Risaralda.

- La deficiente incorporación en el Modelo de ocupación de políticas, objetivos y estrategias relacionadas con logística en instrumentos de planificación de Santuario, Belén de Umbría, Belalcázar, San José y Alcalá.

- Por lo anterior, las vocaciones logísticas en el área de Pereira y su zona de influencia son muy altas para Pereira y la Virginia, altas para Dosquebradas, Santa Rosa de Cabal, Viterbo y Cartago, medias para Balboa y Risaralda y bajas para el resto de los municipios. Estas valoraciones son pertinentes para la incorporación al ejercicio de un Plan de Acción que oriente el reforzamiento de la infraestructura logística en los municipios con calificaciones bajas y medias, con el fin de incorporarlos a las dinámicas de desarrollo de la Zona Económica Especial.

Análisis estratégico

Partiendo del análisis del Documento Diagnóstico contenido del Plan Maestro de Logística de Pereira y su zona de influencia y con la ayuda de los actores del territorio relevantes en asuntos empresariales, institucionales y de logística, además de expertos, mediante el uso de la Técnica Nominal de Grupo y el Método Delphi, se plantean las Fortalezas, Debilidades, Oportunidades y Amenazas que inciden en el desarrollo logístico y en sus impactos en la zona de análisis. También se emplearon métodos teóricos (analítico-sintéticos, inductivo-deductivos, histórico-lógicos, sistémico-estructurales y de modelación conceptual, descriptivos y proyectivos.

Análisis estratégico

El análisis de las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (DOFA) es una herramienta que conforma un cuadro de la situación actual de un territorio o municipio, permitiendo de esta manera obtener un diagnóstico preciso y en función de ello tomar decisiones acordes con los objetivos, las políticas a formular y/o aplicar y los proyectos a priorizar.

	OPORTUNIDADES	AMENAZAS	
FORTALEZAS	Cuadrante Ofensivo	Cuadrante Defensivo	- Cuadrante ofensivo: ¿Cómo permite cada fortaleza aprovechar cada una de las oportunidades? - Cuadrante Defensivo: ¿Cómo cada una de las fortalezas permite disminuir o apaciguar cada una de las amenazas? - Cuadrante adaptativo: ¿Si no se supera cada una de las debilidades, se podrá aprovechar cada una de las oportunidades? - Cuadrante de supervivencia: ¿Si no se supera cada una de las debilidades, se podrá disminuir cada amenaza?
DEBILIDADES	Cuadrante Adaptativo	Cuadrante Supervivencia	

Resumen análisis estratégico

De acuerdo con los criterios de valoración, las estrategias con mayores probabilidades en la generación de impacto en materia de crecimiento económico para la región fueron las cruzadas así:

Estrategia por Cruce 5F + 18O

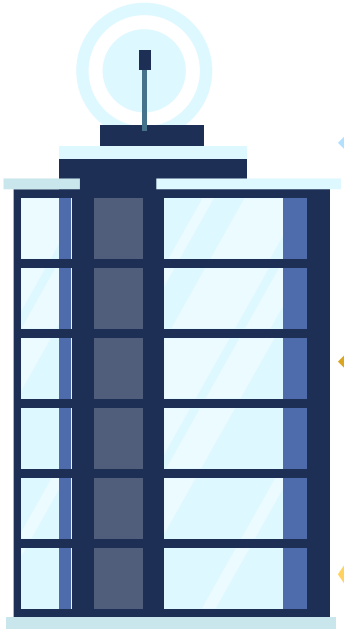
"Aprovechar la ubicación estratégica de la región como parte del Paisaje Cultural Cafetero, para promoción del turismo;

Estrategia por crue 8F + 3A:

Elaborar planes de contingencia que soporten la solidez del tejido empresarial ante la inestabilidad política

Estrategia por cruce 8F + 3A

Elaborar planes de contingencia que soporten la solidez del tejido empresarial ante la inestabilidad política;



Estrategia por cruce 21D + 12O:

Realizar un sistema de información logístico que integre los actores de la cadena de suministros y permita la prestación de los diferentes servicios de forma oportuna y acorde a las necesidades de cada sector.

Estrategia por cruce J3F+5O:

Establecer como una de las prioridades del megaproyecto PLEC, la conexión con la red férrea tramo La Felisa - Buenaventura, que garantice el ágil acceso a los procesos de intercambio comercial.

Estrategia por cruce 7F + 3O:

Generar procesos de articulación con los municipios pertenecientes a la zona de influencia, cuyos objetivos de desarrollo económico y social sean similares a los locales, para la creación de propuestas que mejoren el entorno competitivo

Propuesta de valor

Modelo 1 : Clusterización de apuestas productivas: Ej Agroindustrial

Los clústeres agroindustriales de la región sur serán de los más beneficiados con las ZEE, ya que contarán con incentivos para impulsar su desarrollo. Esto implica que si dentro de las ZEE se instala un agroparque, que cuenta con infraestructura para la postproducción, los bienes agroalimentarios que se produzcan en cualquier parte de la región podrán realizar el procesamiento, empaque, logística y comercialización dentro del agroparque con todos los beneficios administrativos, fiscales y de financiamiento de estas zonas. También tendrían la oportunidad de importar –libres de impuestos– maquinaria, equipo y tecnología para emplearla en las zonas francas y podrían ser financiados por el Banco Nacional de Comercio Exterior (Bancomext), lo cual sería de gran impulso para los nuevos proyectos.

Fuente: Ej Agroindustrial

FUENTE VILLARREAL, René Clusters, Un modelo de asociatividad en la cadena global de valor, amazon.com

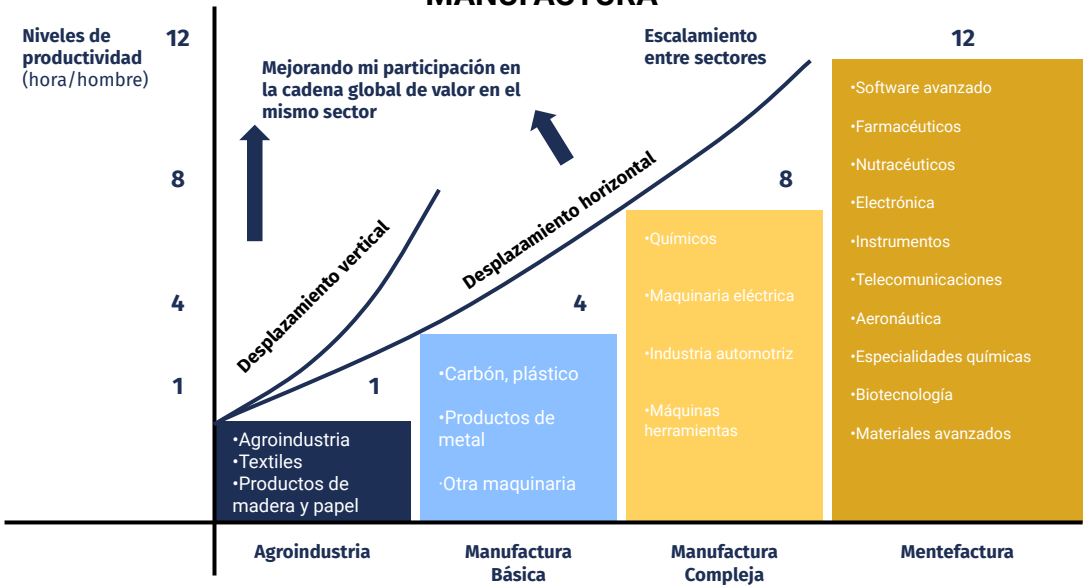
Propuesta de valor

Modelo 1 : Clusterización de apuestas productivas: Ej Agroindustrial

Los productores, trabajadores y empresarios son los actores centrales del proceso, por lo que el capital humano es clave para el desarrollo de las regiones. Es necesario fortalecer el capital empresarial de la región y atraer empresarios con experiencia en negocios agroalimentarios y manufactureros que estén dispuestos a impulsar el desarrollo industrial buscando la integración de la cadena de valor y el escalamiento en las actividades de manufactura hacia mayor valor agregado, productividad y mejores salarios.

Es decir, sería una estrategia dual de integración de las cadenas de valor y de escalamiento en las actividades productivas de mayor valor agregado; potencial que se generaría con el corredor industrial del Istmo y las otras ZEE, con un horizonte de 15 a 30 años (ver gráfica).

ESCALAMIENTO DE VALOR DE LA AGROINDUSTRIA A LA MANUFACTURA



Derechos reservados, CECIC, 2003.

Salario promedio (Dólares/hr.)	$3.00	$6.00	$12.00	$24.00
Productividad (Dólares/hr.)	$10.00	$40.00	$160.00	>$600.00

FUENTE: VILLARREAL, René, "Clusters. Un modelo de asociatividad en la cadena global de valor", amazon.com

Propuesta de valor

Modelo Dos ZELE

La propuesta de valor concebida para Pereira y su zona de influencia, de acuerdo con su localización privilegiada, la infraestructura logística existente y las potencialidades territoriales es la creación de una Zona Económica y Logística Especial (ZELE), la cual, además de agregar elementos de eficiencia operacional a las actividades económicas, podría convertirse en una actividad de servicios que por sí misma, sería un factor importante en la empleabilidad en la zona de influencia.

INCENTIVOS

- A las ZEE se le dará un tratamiento equivalente al de los usuarios industriales de bienes o servicios de las zonas francas.
- Tributarios.
- Las ZEEE gozan exención del pago de impuestos.
- Están exentas de todos los derechos de importación para los bienes extranjeros (aranceles e IVA).
- Benefician del acceso a los créditos regulares de entidades financieras bajo las mismas condiciones establecidas para las empresas ubicadas en el resto del país y a la líneas especiales de Bancóldex.
- Cambiarios.

Propuesta de valor

En 2008 a nivel mundial había aproximadamente 3 mil Zonas Económicas en 135 países, las cuales generaban más de 68 millones de empleos directos y más de 500 billones de dólares en valor agregado comercial directo dentro de las zonas (The World Bank Group, 2008). En el caso de China, en 2006 el empleo total de las cuatro ZEE iniciales era de alrededor de 15 millones de plazas, lo que representaba el 2% del empleo nacional (Zeng, 2010). Por su parte, en República Dominicana las ZEE permitieron crear más de 100 mil empleos en la rama de la manufactura, lo que permitió romper con la dependencia de la agricultura (Farole, 2011b).

ZELE DEBE TRABAJAR DE LA MANO JUNTO CON:

Propuesta de valor

Objetivos del plan

- Promover el crecimiento y el desarrollo económico de Pereira y su zona de influencia, a través del diseño y la gestión de un sistema estructurado de logística, que fomente la intermodalidad y optimice los costos y los tiempos en la cadena logística del territorio.

- Atraer inversiones, crear empleo e impulsar las exportaciones, tanto de manera directa como indirecta, así como favorecer la participación en las cadenas de valor mundiales, las actividades empresariales, la modernización de la industria, la diversificación económica y la agrupación de empresas.

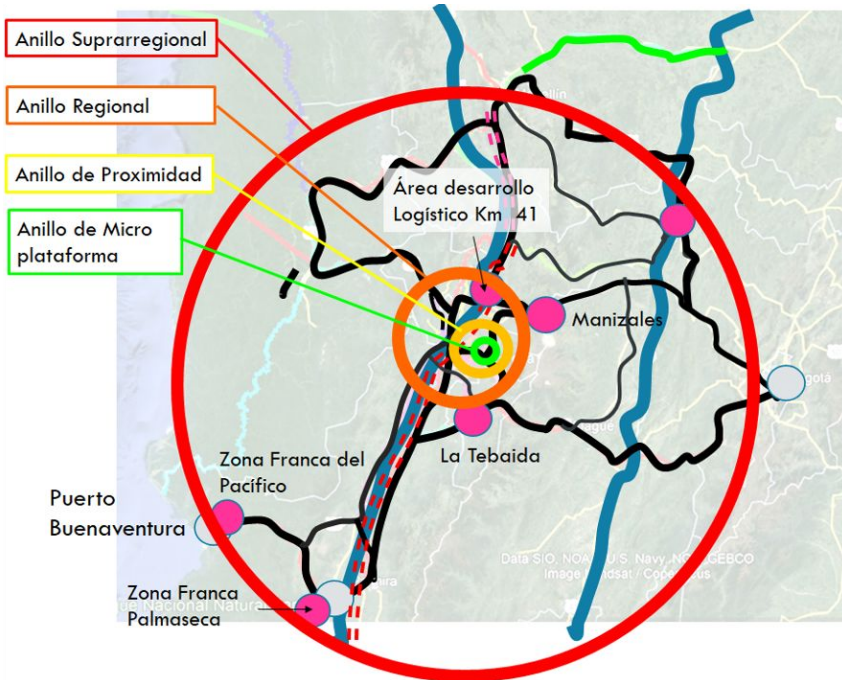
- Establecimiento de nuevas empresas nacionales e internacionales que dinamicen los sectores estratégicos, los promisorios y potencialicen nuevos sectores.

- Contribuir positivamente a mejorar el desempeño ambiental, social y de gobernanza de la base industrial del país.

- Promover la cualificación del personal local en asuntos logísticos, la conectividad de datos y la provisión de servicios tecnológicos.

Estrategia económica de Pereira y los municipios de la zona de influencia frente a los centros productivos de Bogotá, Cali, Medellín

Desde el diagnóstico del Plan , quedó evidenciado de acuerdo con el modelo logístico planteado donde se definen cuatro (4) tipos de plataformas para Pereira y su zona de influencia que corresponden a las Zonas Logísticas y empresariales regionales, los Corredores logísticos agroalimentarios y agroindustriales, los Nodos Logísticos de Proximidad y Nodos logísticos de Distribución Urbana. En este escenario se plantean de acuerdo con los usos contemplados en los planes de ordenamiento de los municipios de Pereira, La Virginia, Balboa, Santuario, Anserma, Santa Rosa y los procesos de revisión de los planes de ordenamiento de Cartago y Dosquebradas, algunas recomendaciones generales y algunas más puntuales sobre los usos para las diferentes plataformas planteadas en relación con la normativa existente. Solo se toman en cuenta los municipios antes mencionados en razón a los resultados del modelo de ocupación.

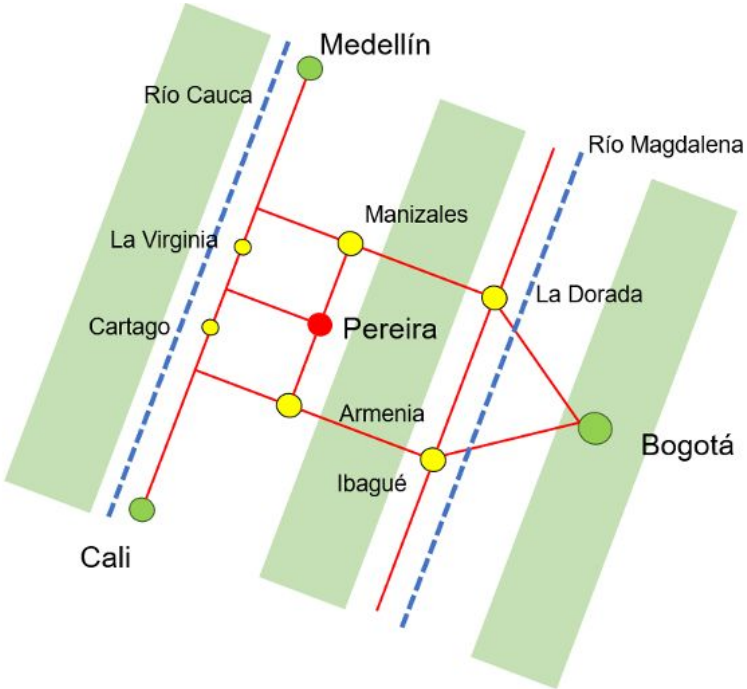


Representación de los sistemas estructurantes del triángulo productivo de Colombia

El modelo de ocupación promueve la consolidación de las áreas logísticas existentes, complementadas por nodos logísticos proyectados de carácter regional en la conexión con Cartago, articulándose de este modo con la zona multimodal proyectada de Santa Ana para generar un corredor Cartago – Pereira – La Virginia, y terminar conectando la zona multimodal con una zona logística próxima a Cartago, con la zona Franca Internacional de Pereira y con la Plataforma Logística del Eje Cafetero (PLEC), proyectada en el corredor vial del municipio de La Virginia. También se promueve una conexión funcional entre Caimalito y Puerto Caldas, conectando sus áreas industriales y comerciales definidas en el POT en sus zonas de expansión.

La estrategia económica de Pereira y los Municipios de su Zona de influencia, frente a los centros de producción de Bogotá, Medellín y Cali que se plantea, presenta cuatro (4) pilares de gestión a desarrollar:

1. Posicionar los sistemas estructurantes de la región con los principales centros de producción.



Representación de los sistemas estructurantes del triángulo productivo de Colombia

2. Establecer un relacionamiento económico diferenciado, en términos de consumo con los centros de producción, desarrollando los potenciales económicos de la región:

a. Complementar los procesos productivos de los centros de producción, identificando iniciativas empresariales nuevas o existentes, que puedan conformar una red consolidada de proveedores de las empresas de los centros de producción.
b. Competir en mercados nacionales con productos de la zona de influencia, teniendo en cuenta su ubicación privilegiada.
c. Identificar qué exportan las principales ciudades y desarrollar procesos industriales y comerciales que favorezcan la producción más competitiva, con mejores prácticas de manufactura y con mejores tiempos de entrega.
d. Propiciar la deslocalización de la producción en los centros de producción, con mejor valor agregado.

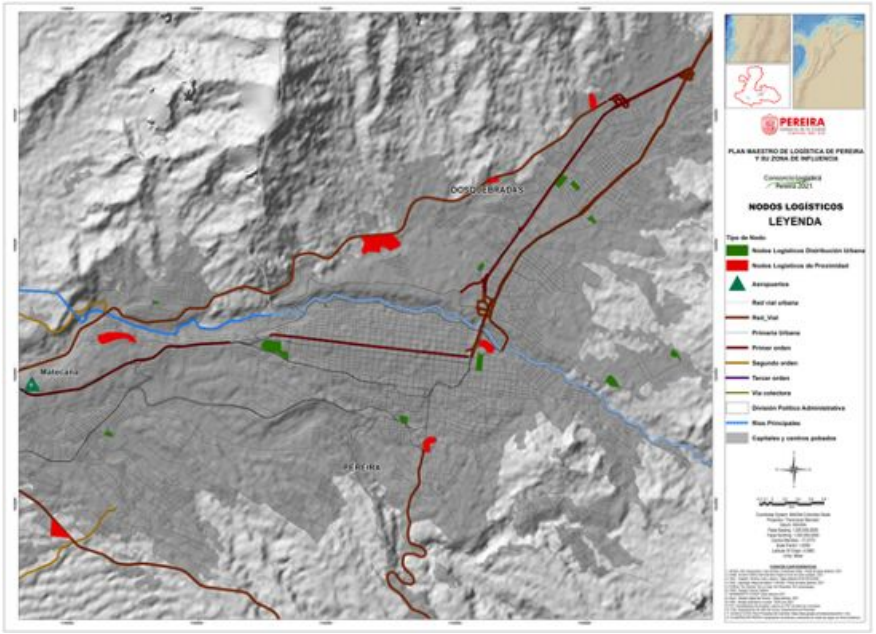
Desagregación estrategia económica de Pereira y los municipios de la zona de influencia frente a los centros de producción de Bogotá, Medellín y Cali

ESTRATEGIAS	BOGOTÁ D.C.	MEDELLÍN	CALI
COMPLEMENTAR PROCESOS PRODUCTIVOS	-Abastecimiento de productos a zonas apartadas del país.	-Confección. -Manufactura autopartes. -Centro de distribución para Comercio de bienes importados.	-Transformación de agro alimentos (valor agregado) -Transformación derivados del azúcar.
COMPETIR EN MERCADOS NACIONALES	-Floricultura especializada. -Floricultura exótica. -Caficultura de micro lotes.	-Partes, piezas y accesorios para el mantenimiento y reparación de motocicletas. -Servicios de Tecnología. -Desarrollo de Software. -Procesamiento de Datos. -Financieros y seguros.	
PROPICIAR LA DESLOCALIZACIÓN	-Papel y cartón. -Sistema moda. -Actividades especializadas. -Transporte y Logística.	-Manufactura. -Sistema moda. -Papel y cartón. -Actividades especializadas. -Transporte y Logística.	-Producción de azúcar y etanol.

Fuente: Elaboración del Equipo Consultor

Plan técnico de operaciones

El sistema de ciudades de la región donde se localizan Pereira y su zona de influencia se presenta desde el ordenamiento territorial como una alternativa válida de planeamiento y diseño regional, en tanto integra unidades especiales de cierta compactación, cuyo sentido radica en su gran operatividad y condiciones relacionales a través de las cuales se pueden establecer acuerdos, definir proyectos compartidos e establecer recursos para su desarrollo, dentro de una agenda de convergencia y ofrecimiento de condiciones para mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

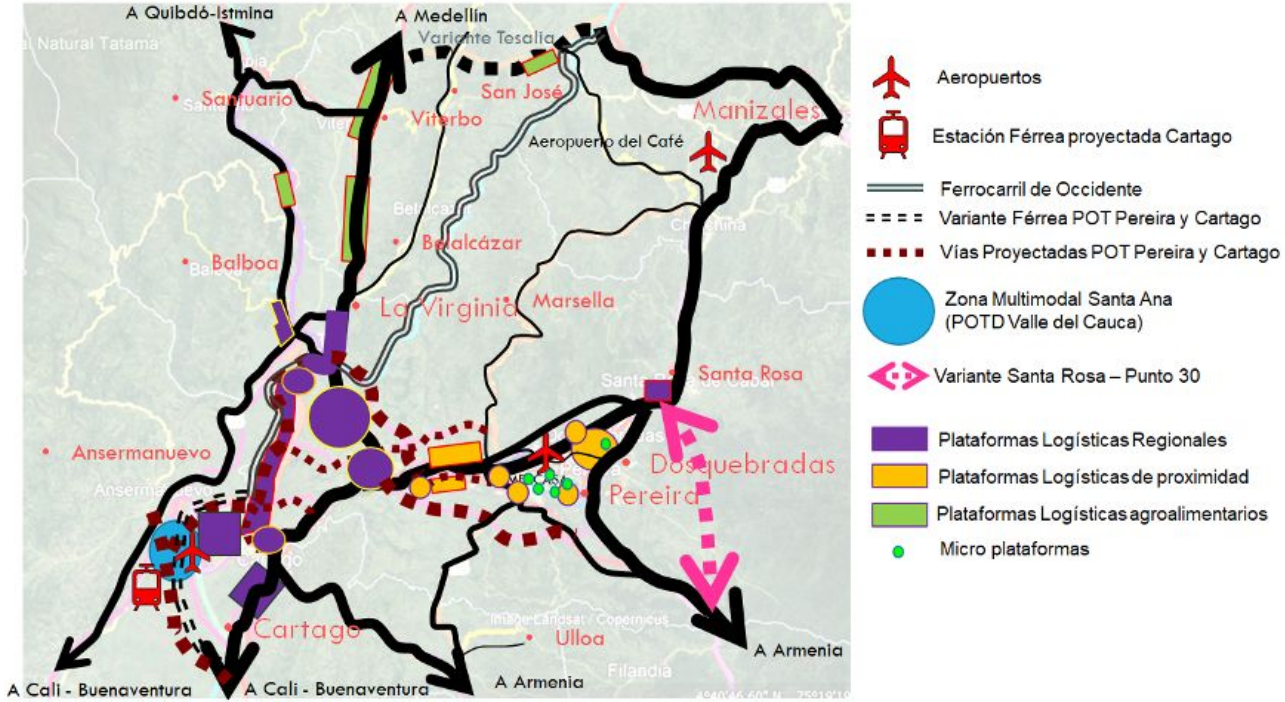


Nodos logísticos supra regionales:

1. Zonas logísticas y empresariales regionales. 2 Corredores logísticos agroalimentarios y agroindustriales. 3.Nodos logísticos de proximidad. 4. Nodos logísticos de distribución urbana.

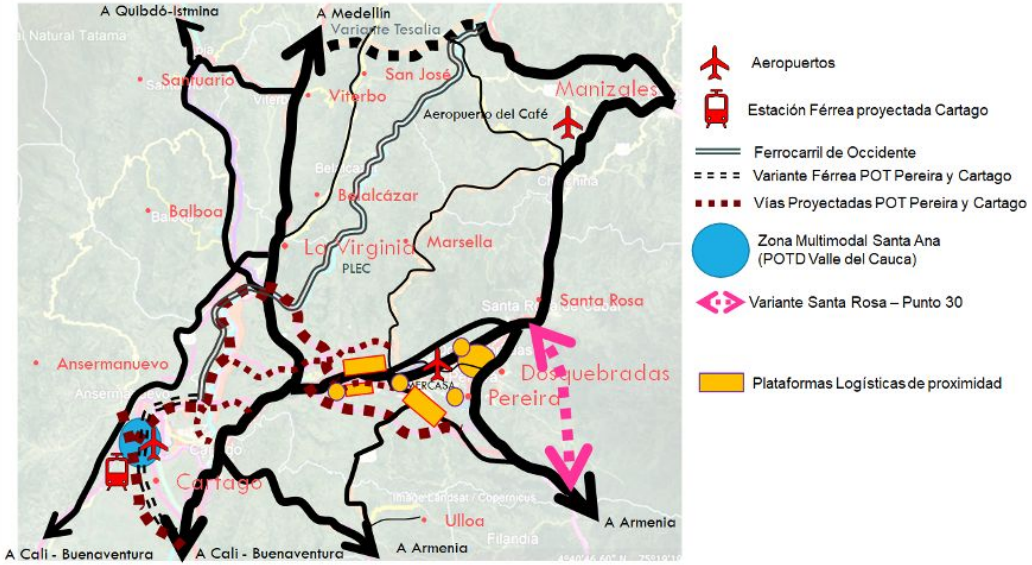
Influencia del modelo funcional de la logística urbano regional de Pereira y su zona de influencia

(aplicado al plan de negocios)



Áreas para la localización de plataformas logísticas de proximidad

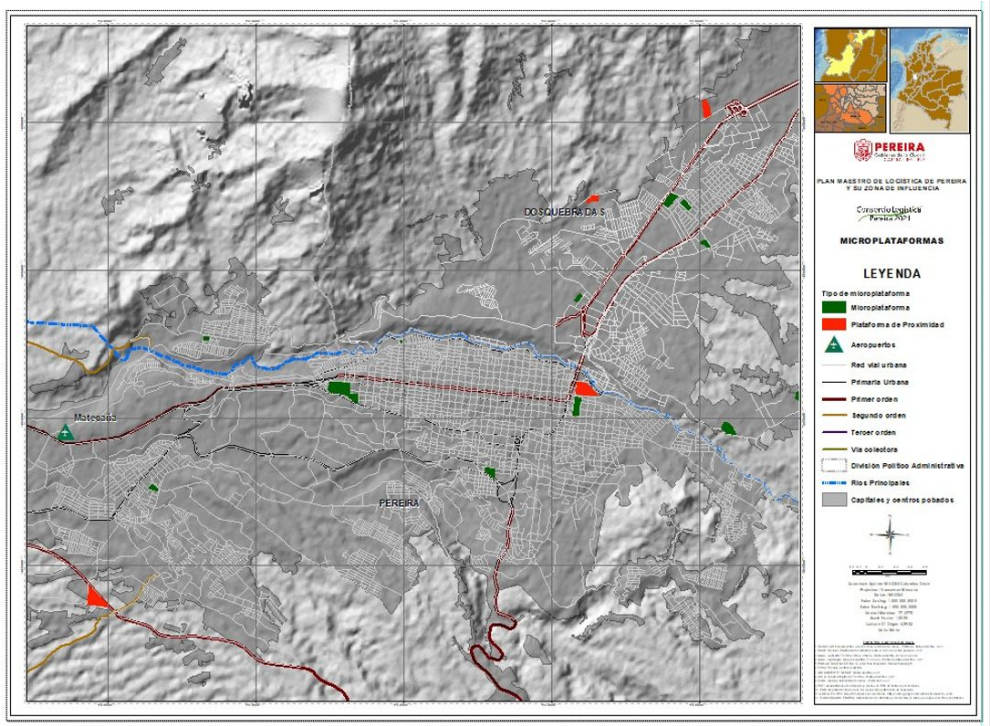
El anillo interior, en un radio menor a 5 km del centro Metropolitano de Pereira, contiene las zonas estratégicas localizadas alrededor del territorio que podrían llegar a constituirse en nodos de apoyo a la cadena logística, desde diferentes perspectivas como ***plataformas de proximidad:*** *Centro logístico de Cerritos, el Centro Logístico del Eje Cafetero de Dosquebradas, MERCASA*, la zona industrial del sector aledaño a la variante La Romelia - El Pollo, la Zona industrial La Badea de Dosquebradas y el Terminal de Transportes de Pereira.



Áreas logísticas de distribución urbana - Micro plataformas urbanas

Las áreas logísticas de distribución urbana o micro plataformas corresponden con zonas dentro del área urbana de Pereira y Dosquebradas que se interconectan con las plataformas de proximidad para dar soporte a la operación logística de consumo en la escala urbana y local en la conurbación de Pereira y Dosquebradas.

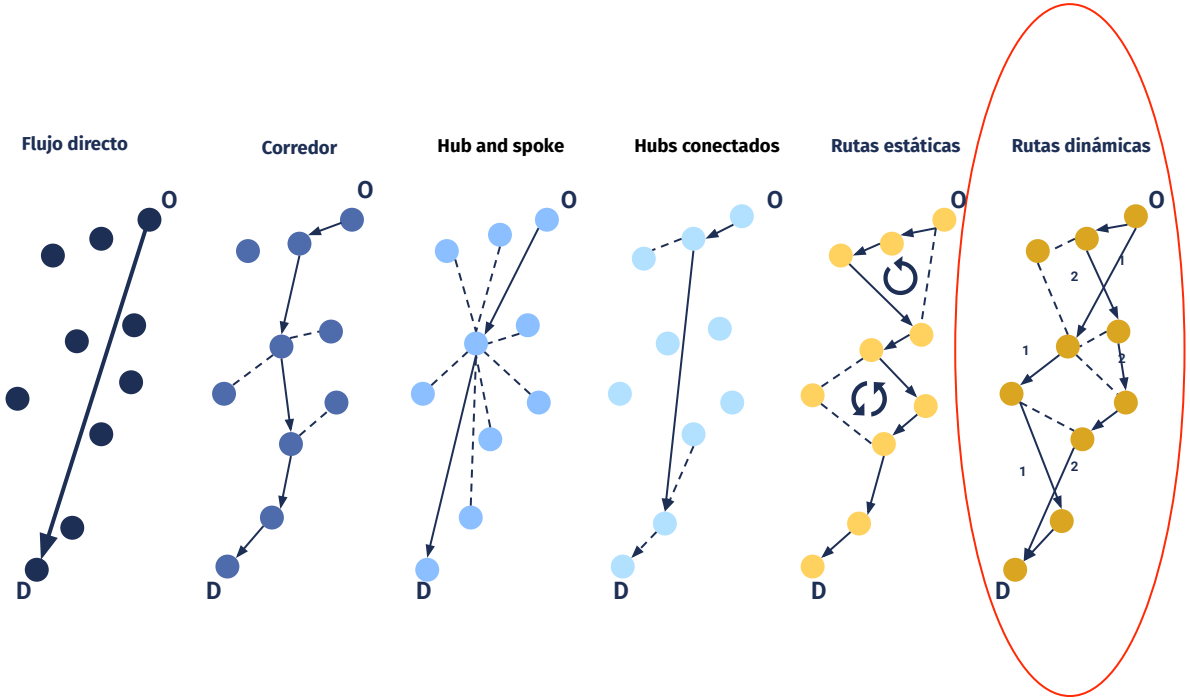
Estos sectores se localizan sobre vías arteriales principales y/o secundarias en las zonas urbanas de Pereira y Dosquebradas y permiten cubrir el proceso de distribución local. El área requerida para este proceso puede tener aproximadamente cerca de 200 m².



Análisis estratégico escenario Multimodal

Los anteriores modelos de logística están orientados a descifrar cuáles son las zonas que permiten una figura de mayor eficiencia en costos, no tanto desde la comprensión predial del territorio sino desde la estructura macro de este; de esta manera se tiene:

La opción de un corredor es una estrategia basada en el uso de un flujo de alta densidad a lo largo de una arteria, con cortos servicios capilares o nodos fuera del corredor; los nodos están jerárquicamente ordenados como un corredor y nodos satélite. En esta estrategia, el origen (O) es un nodo satélite y el destino (D) es un nodo de corredor.
En la estrategia <hub-and-spoke> un nodo se designa como hub, teniendo en cuenta que todos los envíos pasan por este nodo, incluso para el transporte entre orígenes y destinos.



Características de costos promedio por modo de transporte

En la ruta de la definición de la intermodalidad se presentan a continuación las características de costos por modo de transporte

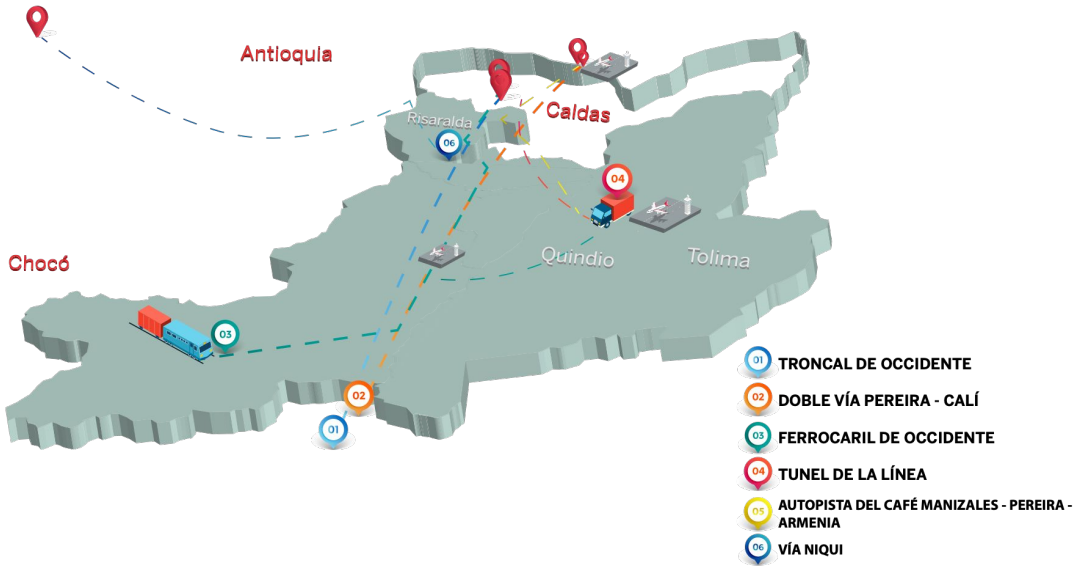
MODO	BTU/TON-MILLA	CENTAVOS/ TON-MILLA	LONGITUD MEDIA DE RECORRIDO (MILLAS)	VELOCIDAD MEDIA (MILLAS-HORA)
Carretero	2.800	7,5	300	40
Marítimo	680	0,3	1000	10
Ferroviario	670	1,4	500	20
Aéreo	42.000	21,9	1000	400

El transporte intermodal de mercancías presenta una combinación ideal de ventajas que se relacionan con la naturaleza y la característica de cada modo de transporte (marítimo, férreo, carretero, aéreo). Tiene como objetivo principal desarrollar la integración óptima de los diferentes modos y al tiempo, favorecer la competencia entre operadores, más concretamente, entre el modo marítimo – ferroviario versus vías navegables interiores

Características de costos promedio por modo de transporte

Para que una instalación se considere intermodal debe ser accesible por más de un modo de transporte – marítimo – carretero o ferroviario – aéreo o fluvial interno – carretero, desempeñando funciones como la transferencia de carga sin ruptura del flujo, modificación del modo de transporte en un primer lugar de almacenamiento, control logístico de la carga, y facilitación de la continuación del viaje de las mercancías.

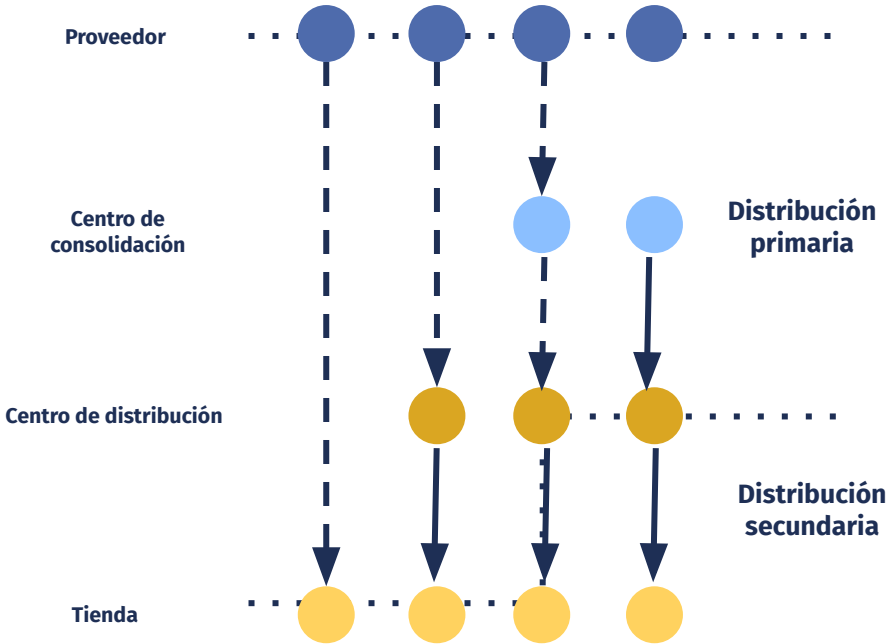
Este diseño permite centralizar el control con el objeto de focalizar las operaciones críticas a través de los nodos de facilitación de gestión, en búsqueda de oportunidades de economías de escala.



Plan estratégico

Pereira y su zona de influencia desarrollaron una estrategia urbana de 'desbloqueo', que detonó la potencialidad de conexión hacia los estratégicos del Valle del Cauca y Antioquia, con pleno acceso al sistema de la red nacional de las carreteras entre Bogotá-Medellín-Cali; están en consolidación de un centro logístico regional impulsado por las dinámicas de desarrollo logístico concebidas en el Plan Estratégico de Infraestructura Intermodal de Transporte (PEIIT), a través de las cuales se propusieron nuevas zonas logísticas en Colombia, donde se resalta el área de consolidación logística entre Armenia, Pereira, Manizales e Ibagué, a afianzarse entre los años 2022 y 2030.

Relación de Canales en la Logística Regional



Fuente: Capítulo 4 Logística Intermodal basado en Potter, A., Manson, R & Laiwani, C

Plan estratégico

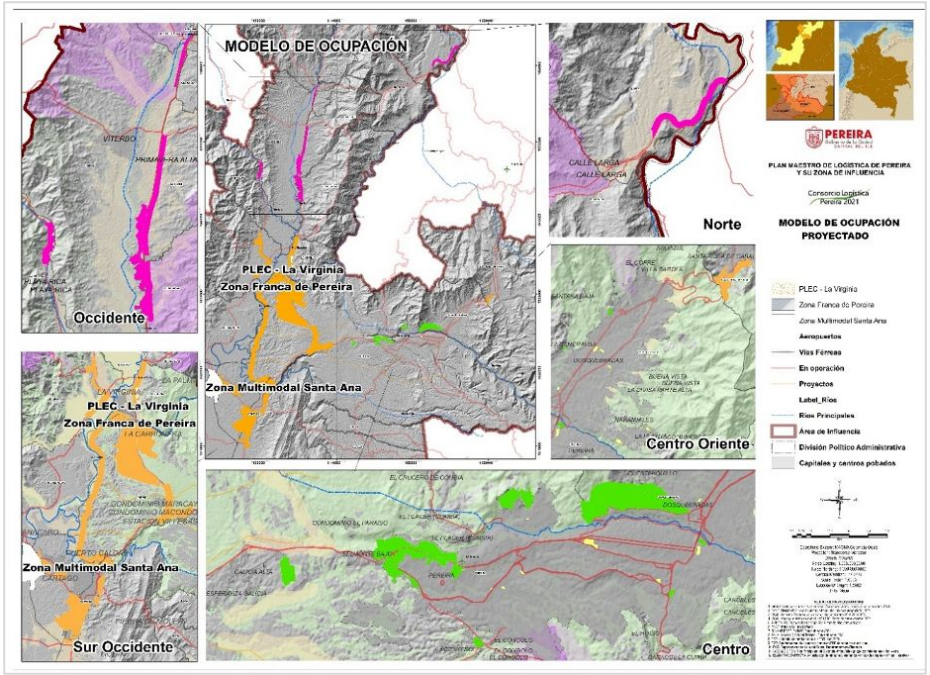
1. Diseñar, construir y poner en marcha una Plataforma logística especializada en el intercambio modal férreo- carretero en la PLEC, complementado con un sistema de nodos logísticos subregionales estratégicamente localizados y conectados espacial y funcionalmente. Las terminales ferroviarias intermodales pueden combinarse con los centros de transporte conformando grandes plataformas logísticas intermodales (especialmente ferrocarril-carretera).
2. Construir centros de acopio y de servicios que acojan los productos del campo y mejoren las condiciones de distribución y comercialización de los productos. Generar además espacios comunitarios para que la población conozca y se apropie de dicha infraestructura en beneficio de su calidad de vida.
3. Promover la planificación del territorio con base en la articulación de los planes de ordenamiento territorial entre municipios colindantes, facilitada y orientada por decisiones del orden nacional.
4. Integrar los aspectos y necesidades logísticas en los estudios regionales de movilidad y ordenamiento territorial.
5. Optimizar el funcionamiento de los tramos interurbanos: Las vías arteriales primarias son infraestructuras para el manejo de altos volúmenes de tráfico y alta capacidad y, por tanto, deben tener una baja accesibilidad directa a los predios.
6. Crear puntos a lo largo de la vía que concentren, de manera organizada, actividades económicas (restaurantes, estaciones de servicio, etc.)

Plan estratégico

Desarrollo del sistema logístico regional

Lineamiento 1. Geoestrategia para el ordenamiento logístico regional:

El sistema está basado en el establecimiento de nodos intermedios de concentración y distribución de bienes, localizados en los sitios de producción y consumo, en los cuales se pueden obtener ahorros y llevar a cabo operaciones de valor agregado, para aprovechar estas "rupturas" en las cadenas de transporte.
También define redes viales diseñadas y acondicionadas para la circulación de vehículos de transporte de carga, dentro de la estructura del sistema territorial del área de análisis y que conectan los nodos del sistema de transporte de carga, a manera de corredores metropolitanos de carga, articulados territorial y modalmente a Zonas de Actividades Logística -ZAL, Centros Integrados de Mercancías, Centros de Servicios de Transporte y Logística, Plataformas de Soporte Logístico Corporativo y Micro plataformas Logísticas Urbanas. Dentro de los proyectos y/o actividades del lineamiento se proponen:



Plan estratégico

Lineamiento 2. Sistema logístico regional estructurado y conectado:

Una vez implementada la plataforma logística especializada en el intercambio modal férreo- carretero en la PLEC, complementado con un sistema de plataformas logísticas estratégicamente localizadas, es fundamental la conexión espacial y funcional entre esas infraestructuras. De ello depende un funcionamiento articulado y además la eficiencia del sistema que reducirá tiempos y costos en el flujo de los productos y servicios.

Los proyectos y /o las actividades concebidas en esta línea estratégica son las siguientes:

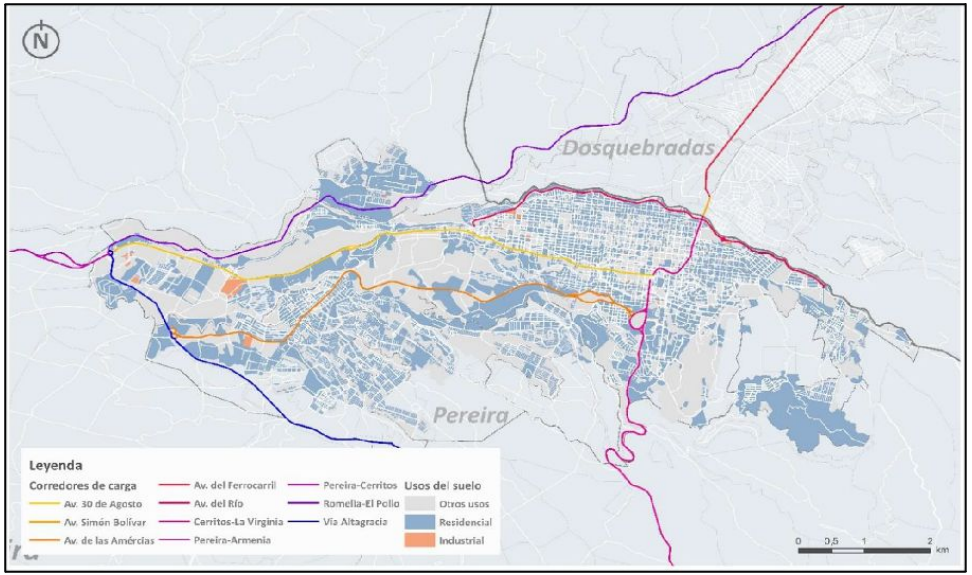
1. Integración de la PLEC a la red ferroviaria.
2. Ampliación Aeropuerto Matecaña y de su capacidad de carga.
3. Proyecto de conexión Punto 30 - Variante La Romelia El Pollo.
4. Promover el cambio de jerarquía de la Vía La pedregosa.
5. Promover la construcción de Infraestructura de frío y del transporte refrigerado.
6. Construcción de Patios de Contenedores.
7. Mejorar la conectividad interna en el área urbana de Pereira favoreciendo la movilidad norte - sur y la accesibilidad a las micro plataformas.
8. Promover el desarrollo de proyectos conjuntos a nivel regional para el abastecimiento de agua.
9. Incrementar la participación de los modos férreo y fluvial y la modernización de la prestación de los servicios de transporte de carga para incentivar la intermodalidad y la eficiencia en el transporte.

Plan estratégico

Implantación de un sistema de Nodos logísticos de Distribución Urbana:

Dentro de los programas, proyectos y/o actividades concebidas para esta línea estratégica se tienen:

- Buscar soluciones a los problemas de los accesos y pasos urbanos.
- En los accesos y pasos urbanos críticos se recomienda iniciar un plan de choque inmediato que promueva soluciones “blandas” y de bajo costo.
- Mejorar la competitividad de las operaciones de primera y última milla, mediante el fortalecimiento de instrumentos técnicos y normativos y lineamientos de política pública que incrementen la eficiencia de los flujos de mercancías en ciudades y regiones de manera articulada con el ámbito rural y el medio ambiente.
- Regulación de actividades de cargue y descargue de mercancías en centros urbanos para mitigar problemas de movilidad.
- Promover el cargue y descargue nocturno.



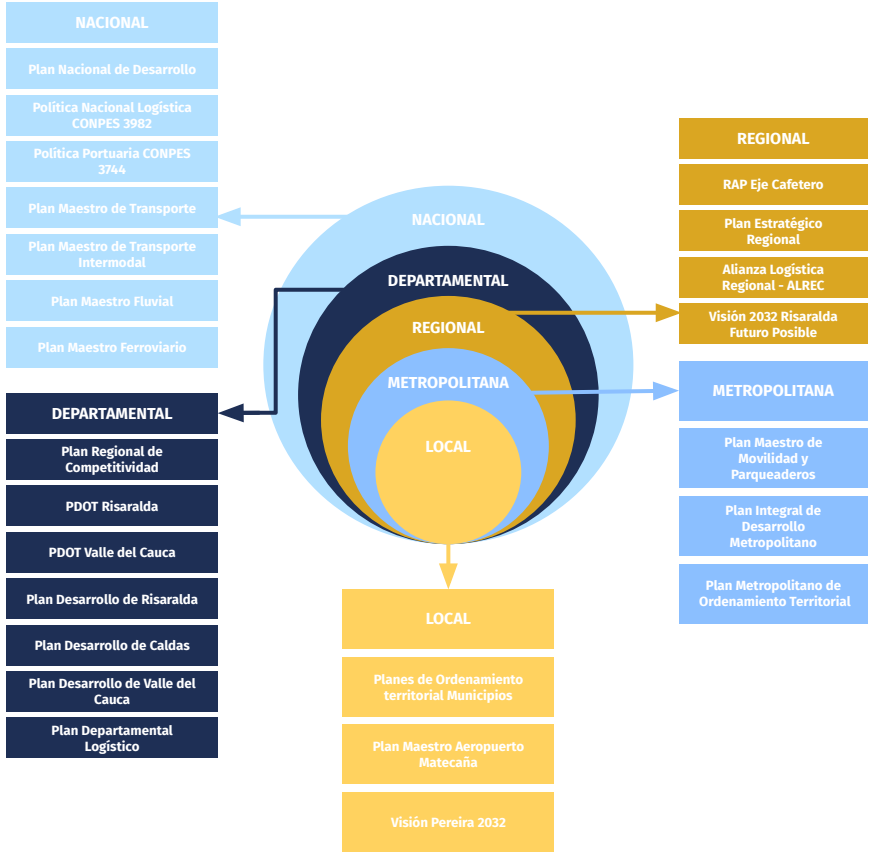
Plan estratégico

Desarrollo de un marco institucional de soporte

El sistema logístico regional al igual que el nacional requiere de acuerdo con la PNL contar con reglas y estructuras institucionales y técnicas que promuevan el desarrollo eficiente de los modos de transporte, por su complementariedad y, en consecuencia, por la diversificación de la matriz modal.

Así mismo, las operaciones de importación y exportación requieren de una institucionalidad madura, que facilite el comercio exterior y brinde las condiciones para promover la competitividad del país.

De manera específica, para el sector transporte, se necesita claridad en las fronteras institucionales y en la división de responsabilidades, de tal manera que exista una eficiente y eficaz articulación en el sector.



Desarrollo de un Marco Institucional de Soporte

Modelo de Gobernanza propuesto para la ZELE

DIMENSIONES DEL DESARROLLO

Diagnóstico territorial

Realidad territorial de Pereira y su zona de influencia

Agenda de desarrollo sostenible 2030

SISTEMA ESTRATÉGICO Y DE GESTIÓN

Plan maestro de logística de Pereira y su zona de influencia

Plan estratégico

Lineamiento 1: Formulación y ejecución del planeamiento estratégico:

1. Consolidar una economía basada en los intangibles y avanzar hacia servicios generadores de valores agregados.
2. Aprovechar el café como patrimonio cultural de la humanidad.
3. Establecer mecanismos para apoyar las iniciativas colectivas locales de desarrollo, de manera que se concentren los esfuerzos privados, públicos, académicos para convertirlos en polos de desarrollo.
4. Consolidar un observatorio de prospectiva del territorio.
5. Consolidar la institucionalidad para la gestión del desarrollo regional.
6. Fortalecer el sistema de planificación y de información para la toma de decisiones.
7. Transformar y fortalecer la institucionalidad asociada a la logística.
8. Establecer un programa de marketing regional.
9. Mejorar la movilidad y de la integración alrededor del desarrollo subregional.
10. Promover los modos de vida y entornos territoriales apropiados para proteger la integración de asentamientos empresariales favorecidos por el nearshoring.
11. Promover la producción de alimentos y de productos agrícolas intermedios.
12. Promover la difusión de tecnologías y la asignación de recursos dentro de las empresas para ello; así mismo adoptar y adaptar las tecnologías existentes.
13. Diversificar los productos en la canasta de exportación y su demanda de tecnología.
14. Promover el mejoramiento de la participación en las Cadenas Globales de Valor -CGV-.

Plan estratégico

Lineamiento 2: Marco normativo y de competencia claro:

Los proyectos y/o actividades concebidas en el marco de esta línea estratégica son:

1. Implementar las reformas y las medidas necesarias para que los flujos de conocimiento que sustentan la tecnología moderna puedan desarrollarse con mayor rapidez y eficiencia.

2. Fortalecer la institucionalidad y la gobernanza de los sectores de transporte y comercio para la efectiva implementación de la nueva PNL.

3. Fortalecer el trabajo asociado y coordinado entre las entidades públicas de los diferentes niveles de gobierno.

4. Promover la logística inversa para el cumplimiento de la normatividad ambiental.

Plan estratégico

Lineamiento 3: Formación del talento humano:

Sobre esta línea estratégica se conciben los siguientes proyectos y/o actividades:

1. Mejorar la pertinencia de la educación.
2. Culturizar la sociedad para que aproveche los avances de las tecnologías de la información y las comunicaciones.
3. Ampliar las capacidades, generación de instrumentos de gestión y aplicación conocimientos biotecnológicos, al desarrollo social, ambiental y económico en Risaralda, en el contexto del eje cafetero, norte del Valle y Chocó.
4. Mejorar la movilidad laboral en el sistema de ciudades y proveer programas de capacitación especializados en sectores claves con enfoque diferencial.
5. Promover la contratación de asesorías especializadas de talento internacional con pertinencia y el mejoramiento de las capacidades locales.
6. Alentar a que las universidades y centros de investigación sean proveedores de servicios de innovación que apunten a resolver los problemas del sector productivo.
7. Establecer y fortalecer los centros de investigación aplicada e innovación, con enfoque en tecnologías o en industria.
8. Aumentar los esfuerzos de estudios de posgrado en el exterior, reducir los incentivos para retornos inmediatos a la graduación, y crear oportunidades para que los estudiantes colombianos de posgrado puedan trabajar en el exterior.
9. Facilitar la colaboración entre empresas y universidades o I&D, tecnología y centros de innovación.
10. Promover la asignación de recursos para financiar y apoyar viajes de planteles académicos a conferencias internacionales, y para establecer colaboraciones internacionales de investigación.

Plan estratégico

Lineamiento 4: Esquema público privado de gestión y ejecución de proyectos:

En el marco de esta línea estratégica se conciben los siguientes proyectos y/o actividades:

1. Consolidar una organización mixta (pública y privada) que posibilite la gestión de las iniciativas locales de desarrollo.

2. Aumentar el grado de *clusterización* de sectores de alta productividad en cada aglomeración, por medio del desarrollo de institucionalidad público-privada.

3. Reconocer y difundir prácticas de buen gobierno y asociación con el sector privado.

4. Fomentar los esquemas de asociación entre las entidades territoriales.

5. Aumentar el grado de *clusterización* de sectores de alta productividad en cada aglomeración, por medio del desarrollo de institucionalidad público-privada.

6. Promover la cooperación internacional para el desarrollo de la ZEE

Plan estratégico

***Lineamiento 5: Organización de los actores de la cadena logística*:**

Para este lineamiento se conciben los siguientes proyectos y/o actividades:

1. Promocionar la reconversión socioambiental de la producción agrícola y pecuaria del departamento.
2. Acompañar los sistemas territoriales de innovación (colectiva o asociativa) relacionados con actividades sociales, ambientales y/o económicas.
3. Desarrollar instrumentos financieros que permitan mantener un fondo para la promoción del desarrollo de las iniciativas de desarrollo local y de los sistemas territoriales de innovación.
4. Desarrollar modelos de gestión logística para el sector agrícola.
5. Consolidar información de los diferentes actores del transporte de carga para regular la oferta y demanda del servicio.
6. Brindar solución a la restricción de búsqueda y consolidación de carga de compensación y/o viajes muertos tanto para los generadores como oferentes de carga.
7. Integrar en tiempo real la información de la oferta y demanda de transporte de carga a una solución tecnológica con un interfaz amigable para el usuario.
8. Definir los protocolos tecnológicos y de información adecuados para el desarrollo de una solución de bolsa de carga.
9. Intervenir la excesiva intermediación de los productos agrícolas antes de llegar a los centros de consumo.
10. Optimizar y digitalizar los procesos logísticos de las cadenas de suministro y de los procesos de comercio exterior para contribuir a la reducción de los tiempos y costos para exportar e importar y generar procesos más más eficientes de facilitación comercial.

Plan estratégico

Modernización de la economía y su internacionalización

Algunos proyectos y actividades concebidos dentro de la línea estratégica son los siguientes:

1. Promover la profundización de los vínculos internacionales de empresas nacionales y extranjeras para reducir la brecha tecnológica que se tiene con la frontera tecnológica del mundo.
2. Incentivar a las empresas para participar de las CGV, a especializarse en tareas específicas, en el intercambio de tecnología, y en aprender la una de la otra. Una mayor integración a las CGV implica también construir capacidades y competencias, y diversificar la canasta de productos exportados hacia bienes y servicios más sofisticados.
3. Promover reformas en áreas como regulaciones, facilitación comercial, competencia, servicios, inversión y ayuda estatal, que pueden ayudar a superar las desventajas estructurales en la participación y actualización de CGV.
4. Desarrollar en la ZELE la vinculación a mercados desarrollados en insumos y productos, así como a puertos, y tener objetivos estratégicos claves, que estén alineados a la promoción de efectos indirectos, clústeres y cadenas de valor.
5. Promover desde la ZELE la simplificación de los procesos migratorios para abastecer sus necesidades de capital humano calificado.
6. Promover la (IED) en sectores y empresas que sean catalizadores de innovación, con el fin de superar las limitaciones tecnológicas y gerenciales.
7. Diversificar hacia sectores de mejoramiento tecnológico y hacia industrias que promuevan vínculos regresivos y progresivos.

Recomendación de estrategias para atraer inversión

A continuación, se presentan algunas recomendaciones generales relacionadas con las estrategias para atraer inversión:

1. Promover la adopción y/o tránsito hacia políticas activas de atracción de inversiones y que los objetivos de atracción de Inversión Extranjera Directa sean compatibles con los objetivos generales de desarrollo del país; en ese contexto, utilizar políticas activas de promoción de IED, gestionando la adecuada coordinación e integración entre estas políticas y el conjunto de instrumentos de desarrollo productivo y económico, lo que incluye dotar de los recursos humanos y financieros apropiados a las instituciones encargadas de promoverla.
2.
3. Aprovechar las políticas de promoción y en particular la creación de programas, unidades o agencias de promoción de inversiones -API, entendiendo la promoción como el conjunto de funciones y actividades que se realizan con el objetivo de dar a conocer las ventajas del país y la región, proveer de información relevante a potenciales inversionistas y facilitar el proceso de toma de decisiones e instalación en el país y la región. En particular estos organismos desarrollan unas funciones primarias: análisis de oportunidades, imagen país, marketing focalizado, servicios al inversionista y el seguimiento y la atención a la post inversión; además realizan unas actividades secundarias como incidir en la mejora del clima de negocios y asesoría a la autoridad, la administración de incentivos y la mejora de la competitividad de las empresas locales.

Recomendación de estrategias para atraer inversión

3. Promoción desde las API de distintas estrategias de focalización o targeting:

Tabla 11 Tipos de estrategias de focalización

ESTRATEGIA DE FOCALIZACIÓN	EJEMPLOS
POR SECTOR	Tecnologías de la información, automotriz, biotecnología, agroindustria, turismo, etc.
POR FUNCIÓN	Por función Manufactura, logística, comercial, investigación y desarrollo, back-office, etc. Por tipo de proyecto Alto monto de inversión, generador de empleo, intensivo en tecnología, exportador, etc.
POR TIPO DE PROYECTO	Alto monto de inversión, generador de empleo, intensivo en tecnología, exportador, etc.
POR TIPO DE EMPRESA	Fortune 500, marca destacada, empresas exitosas, etc. Por zona geográfica América Latina, países vecinos, Estados Unidos, Asia, Japón, Europa.
POR ZONA GEOGRÁFICA	América Latina, países vecinos, Estados Unidos, Asia, Japón, Europa.

Fuente: Cepal

Recomendación de estrategias para atraer inversión

4. Promover la ZELE como factor de atracción de inversión, creación de empleo, crecimiento de las exportaciones e ingreso de divisas.

5. La utilización de incentivos para hacer más atractiva la ciudad de Pereira y su zona de influencia. Estos incentivos pueden tomar diferentes formas, pero en general se agrupan en: “incentivos fiscales” (rebajas o eliminaciones temporales o permanentes de impuestos de distinta índole) o “incentivos financieros” (subsidios directos que tienden a bajar el costo de la puesta en marcha u operación de la inversión –activo fijo, capacitación, servicios básicos, y otros-, en la forma de aportes no reembolsables, rebajas en el valor de los factores productivos o servicios, o provisión de la infraestructura necesaria).

6. La definición clara de los sectores priorizados a futuro en la región obtenidos a través de talleres de prospectiva con los actores y su desarrollo: Agroindustria sostenible, Biotecnología, Nanotecnología, Industrias 4.0, educación/servicios basados en el conocimiento, Turismo, Logística, Bioeconomía, Servicios de Salud, Biónica, Robótica.

7. Creación nueva institucionalidad de promoción por fusión o por absorción

8. Contactar a potenciales inversionistas, a través de distintas acciones de marketing (seminarios, agendas virtuales, participaciones en ferias, contactos directos, visita a empresas en el exterior). El contacto permanente con los inversionistas permite diseñar los programas de apoyo que mejor satisfacen los requerimientos de estos.

Recomendación de estrategias para atraer inversión

9. Posicionamiento del país y de la región del proyecto logístico como destino de relocalización: atracción de compañías extranjeras para la relocalización de sus cadenas de valor en Colombia-Risaralda-Pereira y su zona de influencia como HUB cercano de proveedores y consumidores, a través de estrategias de facilitación, medidas e incentivos, adopción de medidas estratégicas sectoriales y regionales, importación de exportadores.

10. Focalizarse en nichos de alto valor agregado, donde la competencia no se dé por el bajo valor de la mano de obra, sino por la productividad y la especialización de esta sin dejar a un lado las fortalezas.

11. Trabajar activamente en el desarrollo de la infraestructura física y educacional, y el ambiente de negocio.

12. Promover la integración o coordinación de las políticas de atracción de inversiones con el resto de las políticas de desarrollo del país, para que la inversión extranjera actúe como un catalizador de cambios importantes en la dinámica productiva regional.

Plan de Negocios de Pereira y su Zona de Influencia

ALCALDÍA DE PEREIRA, RISARALDA

Alcalde Municipal / Carlos Alberto Maya López

Secretario de Desarrollo Económico y de Competitividad / Mario León Ossa

Dirección Operativa de Competitividad / Maicol Castaño Alfonso
Diana Yaneth Osorio Bernal / Carlos Eduardo Rincón González
Claudio Santo Olivella Orcasitas / Diego Fernando Ordoñez Rosero
Diego Mauricio Orrego Otálora / Luis Alfonso Sandoval Perdomo
Deisy Viviana Aguirre Espinosa

Consórcio Logística Pereira 2021

Norbey Castro Gil – Ingeniero Civil Magister. Director del Proyecto / José Colorado Mejía – Ingeniero Industrial Especialista / Juan Sebastián Quiceno Calderón – Negociador Internacional Magister / Jeisson Alexander Castiblanco Hernández – Arquitecto Especialista / Juan Sebastián Ocampo Murillo – Abogado Especialista / Verónica Uribe Burcher – Ingeniera Civil Magister / Mauricio Andrés Lozano Mejía – Economista Especialista / Mario Ortiz López – Geólogo Especialista / Androw Montoya Londoño – Abogado Especialista / Angie Katherine Chica Ríos – Ingeniera Industrial María Alejandra Salazar Salas – Profesional Ambiental