



SE

XXI Congreso Latinoamericano de Puertos

**Corredores multimodales:
experiencia mexicana**

**Antigua, Guatemala, Abril de
2012**

**SE**

PIB 2010
(miles de millones de dólares)

País	Valor
1. EE.UU.	14,657
2. China	5,878
3. Japón	5,459
4. Alemania	3,315
5. Francia	2,582
6. Reino Unido	2,247
7. Brasil	2,090
8. Italia	2,055
9. Canadá	1,574
10. India	1,538
14. México	1,140
Mundo	62,909

Población 2010
(millones)

País	Valor
1. China	1,341
2. India	1,215
3. EEUU	309
4. Indonesia	234
5. Brasil	193
6. Paquistán	166
7. Bangladesh	164
8. Nigeria	156
9. Rusia	140
10. Japón	127
11. México	112
Mundo	6,818

Exportaciones mundiales 2010
(miles de millones de dólares)

País	Valor
1. Unión Europea	5,147
2. China	1,578
3. EE.UU.	1,278
4. Japón	770
5. Corea del Sur	466
6. Hong Kong	401
7. Rusia	400
8. Canadá	387
9. Singapur	352
10. México	298
11. Taiwán	275
Mundo	15,238

**SE**

Comercio

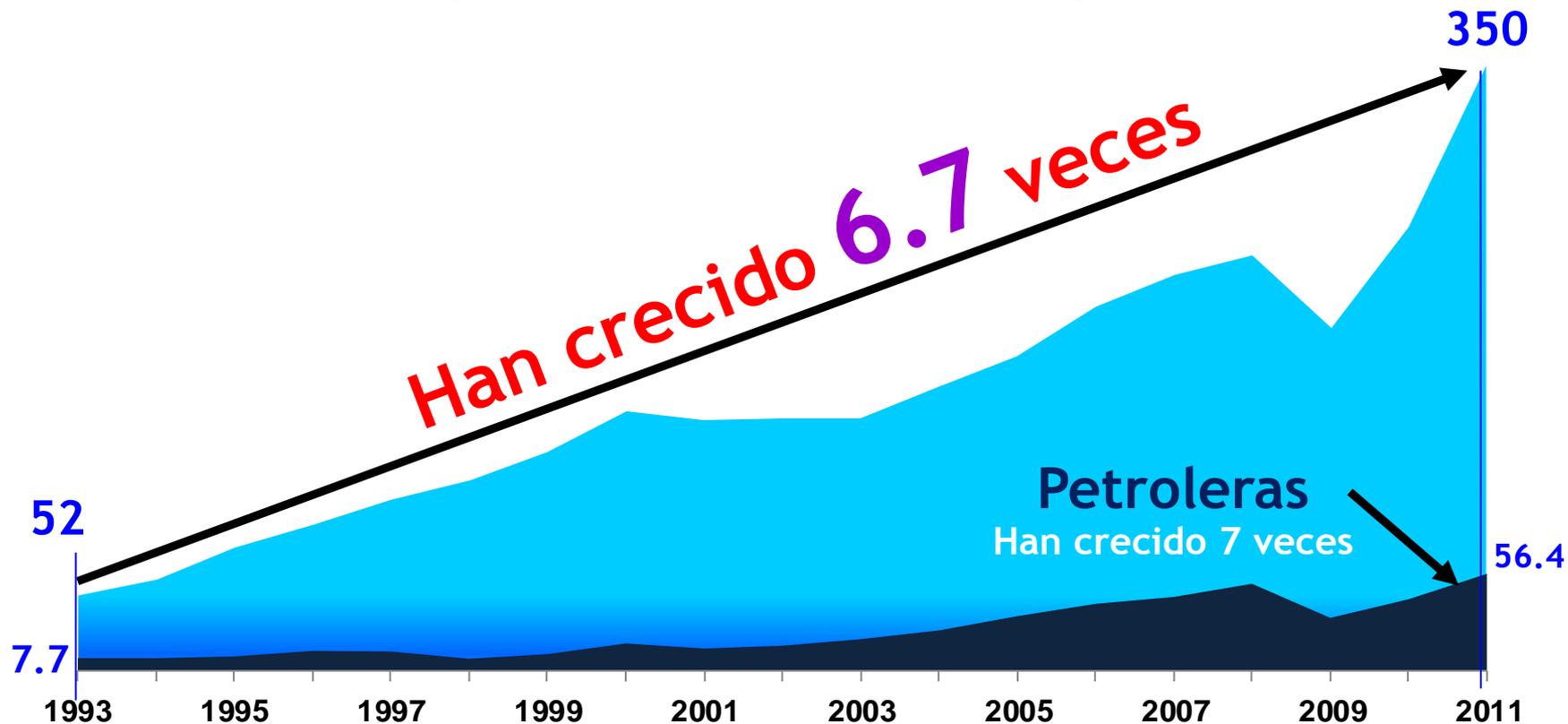
miles de millones de dólares	2010	2011	Crec% 11/10	Enero 2011	Enero 2012	Crec% 12/11
Exportaciones totales	298.4	349.7	17.2%	24,675	27,256	10.5%
Petroleras	41.7	56.4	35.3%	4,432	4,592	3.6%
No petroleras	256.7	293.3	14.2%	20,243	22,665	11.9%
Exportaciones a socios TLC	276.1	320.5	16.1%	22,711	24,621	8.4%
Importaciones totales	301.5	350.8	16.4%	24,532	27,544	12.3%
Bienes de consumo	41.4	51.8	25.0%	3,890	4,095	5.3%
Bienes de uso intermedio	229.8	264.0	14.9%	18,059	20,495	13.5%
Bienes de capital	30.2	35.0	15.8%	2,584	2,954	14.3%
Importaciones de socios TLC	209.4	247.2	18.1%	17,405	19,093	9.7%
Balanza comercial	-3.1	-1.1	...	-153	-288	88.2%
Comercio total	599.8	700.5	16.6%	49,207	54,800	11.4%



SE

Exportaciones totales de México

(miles de millones de dólares)

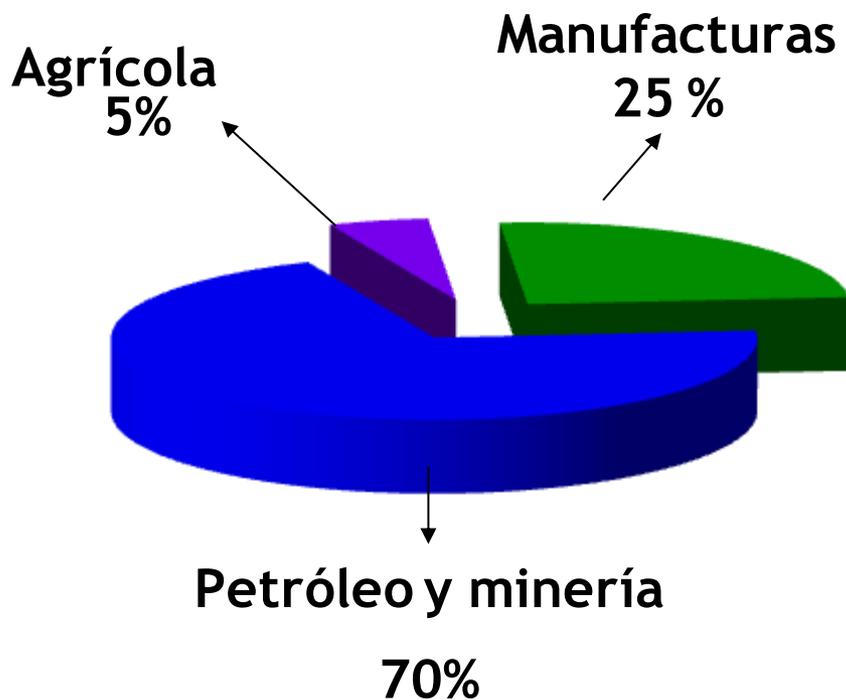




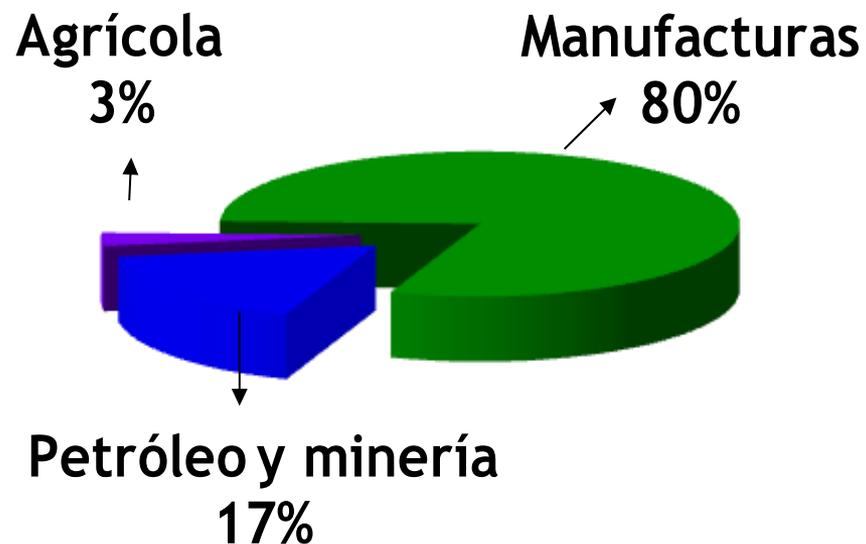
SE

Exportaciones de México Distribución sectorial

1982



2011





SE

Como se puede apreciar, la participación de México en la economía mundial ha tenido un importante dinamismo, principalmente por:

- Ubicación geográfica estratégica con el mercado más importante (EE.UU.).
- Diversos acuerdos comerciales con los principales bloques económicos del mundo.

Esta condición, exige a México:

- Elevar su competitividad.
- Obtener la mayor ventaja de sus acuerdos comerciales.
- Un sistema de transporte vinculado con todo el mundo, a través de su infraestructura y servicios de alta calidad.



SE

El desarrollo del concepto de **Corredores Multimodales** se basa en el encadenamiento de todas las operaciones que intervienen en la cadena de abasto, suministro y distribución de las mercancías a través de la organización y coordinación de todos sus actores.

El proyecto inicia con:

- Identificación de los pares origen/destino con mayor movimiento de carga.
- Análisis de oportunidades tanto en servicios como en infraestructura (desde los puertos hasta puerta del destino final).
- Clasificación de oportunidades de acuerdo a su atención (corto, mediano y largo plazo).





SE

Ante la creciente interrelación de nuestro país con el mundo, se decidió diseñar un esquema que permitiera la coordinación de todos los actores de los procesos logísticos de abasto y suministro de mercancías con una visión de integralidad de servicios.

El concepto a aplicar fue el Transporte Multimodal, a través del cual se coordinan todas las operaciones para llevar una mercancía de su lugar de origen a su destino en un centro de transformación o consumo, en el menor tiempo y al mejor costo.





SE

Para poder implementar el esquema que integrara los procesos logísticos, utilizándolos los diversos modos de transporte, se realizó lo siguiente:

- Se identificaron los pares origen destino por donde fluye la carga dentro del territorio nacional y sus enlaces con el extranjero
- Se invitó a los operadores y prestadores de servicios involucrados en las cadenas de abasto y suministro sobre los pares identificados.
- Se identificaron áreas de oportunidad para elevar la competitividad a lo largo de los corredores identificados.
- Se plantearon procesos, coordinación entre autoridades y particulares para elevar la eficiencia y competitividad de la gestión logística.
- Se dotaron de facilidades para que la operación que se realizara bajo el esquema diseñado no tuviera obstáculos en su desarrollo.
- Se diseñaron servicios integrales de carácter multimodal con la participación de todos lo operadores y prestadores de servicios, con el propósito de tener el control y visibilidad de todo el proceso en los pares origen/destino.

Lo anterior se conoce como Corredores Multimodales



SE

Como resultado de este esfuerzo, el gobierno mexicano promovió el **Acuerdo de Concertación para el Desarrollo de Corredores Multimodales** como el instrumento para dotar a la infraestructura y servicios, de las facilidades y atributos necesarios, para vincular a los centros de transformación y consumo de manera eficiente, segura y competitiva, mediante la coordinación y evaluación de la operación de los diferentes actores que participan en las cadenas logísticas de transporte y distribución de las mercancías.

El Acuerdo fue suscrito el 15 de junio de 2004, por 8 dependencias del Ejecutivo Federal y 14 confederaciones, asociaciones y organizaciones involucradas en el movimiento de mercancías, ante la presencia del Presidente de la República.

El Acuerdo fue instrumentado a través del **Comité Interinstitucional de Facilitación para el Desarrollo de Corredores Multimodales**, en el cual se analiza la problemática que inhibe la competitividad y se plantean las alternativas de solución que permitan mejorar los índices de operación y utilización de los servicios e infraestructura a lo largo de cada uno de los corredores multimodales.



El objetivo del Acuerdo fue:

- **Promover** el desarrollo de corredores multimodales que incrementen la competitividad de la economía nacional.
- **Facilitar** el desarrollo de cadenas logísticas en el territorio nacional y su vinculación con el exterior.
- **Establecer** un mecanismo de coordinación de los diferentes agentes que intervienen en su operación y traslado de las mercancías, y
- **Sumar** el compromiso, buena voluntad, la experiencia, conocimiento, capacidades y esfuerzos, de los involucrados en el movimiento de mercancías.





SE

Beneficios

- Facilitación en la operación de las cadenas logísticas del movimiento de mercancías;
- Interconexión competitiva de la infraestructura de transporte nacional con la correspondiente en el exterior.
- Incremento de la competitividad de las empresas productoras, importadoras y exportadoras del territorio nacional.
- Incremento al valor agregado de los productos, con un costo logístico menor, para su oferta competitiva en los mercados internacionales, lo que da viabilidad a las zonas agrícola, industrial y comercial que son impactadas directamente por los corredores.





SE

Asimismo se identificaron diversas áreas de oportunidad sobre las cuales se puede seguir trabajando

- Consolidar los corredores multimodales en operación.
- Fortalecer la coordinación entre autoridades y los diferentes actores en el desarrollo de los servicios a lo largo de los corredores.
- Promover la instalación de terminales intermodales en las zonas estratégicas identificadas.
- Mejorar la conectividad de la infraestructura de transporte para complementación modal y el desarrollo de los servicios intermodales.
- Sistematizar el rastreo de la carga a lo largo de los corredores multimodales para incrementar la seguridad en el tránsito de la misma.
- Implementar un sistema de indicadores, para medir el desempeño de las diferentes operaciones a lo largo de los corredores.
- Diseño de servicios de transporte mediante esquemas óptimos de complementación modal.
- Vincular los corredores multimodales del territorio nacional con los correspondientes en Estados Unidos, Asia y Europa.



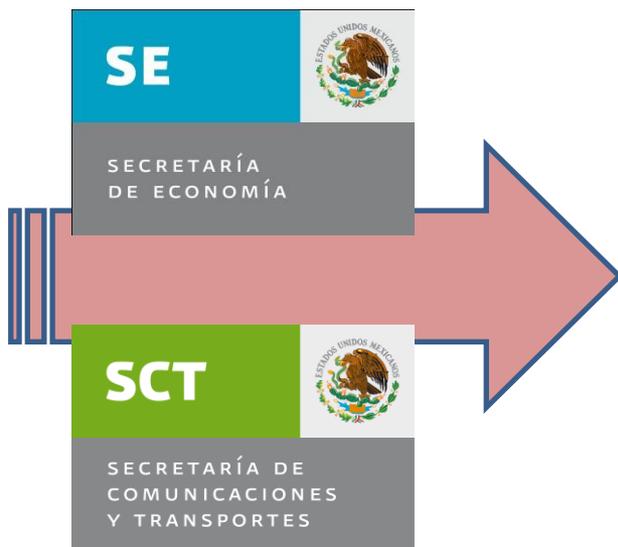
SE

CREACIÓN DEL CONCEPTO DE PLATAFORMAS LOGÍSTICAS



SE

Antecedentes



Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012

- Plantea el objetivo de potenciar la productividad y competitividad de la economía mexicana para alcanzar un crecimiento económico sostenido y acelerar la creación de empleos que permitan mejorar la calidad de vida de los mexicanos.

El Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012

- Proponen constituir a México en una plataforma logística que facilite el intercambio comercial al interior y hacia el resto del mundo, promoviendo que los servicios logísticos que se ofrezcan sean más eficientes y permitan a las empresas tener una oferta competitiva, suficiente y oportuna de los insumos necesarios para la producción.

Agenda de Competitividad en Logística 2008-2012

- La cual tiene como objetivo crear las condiciones para que México cuente con servicios logísticos de clase mundial, que impulsen la competitividad del país a través del uso correcto de herramientas para elevar sus niveles de servicio.



Antecedentes

El Gobierno Federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y la Secretaría de Economía (SE), con la colaboración del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), decidió impulsar el Sistema Nacional de Plataformas Logísticas en México que permita:

- Establecer las prioridades y los proyectos estratégicos para el desarrollo de infraestructura y servicios logísticos en México con una visión de largo plazo
- Impulsar la integración y conectividad de proyectos logísticos
- Promover una mejor coordinación entre los tres órdenes de gobierno, entre las distintas Secretarías del Gobierno Federal involucradas, así como con el sector privado



Objetivos generales de las plataformas logísticas

1

Promover la competitividad de la infraestructura logística en México, en concordancia al Programa Nacional de Infraestructura (2007-2012)

2

Innovar en la competitividad de las cadenas de suministro en México, vinculadas tanto al mercado interno como al comercio exterior, según lineamientos de la Agenda de Competitividad en Logística (2008-2012)

3

Establecer un Ordenamiento Territorial Logístico Competitivo en México

4

Impulsar el desarrollo de la infraestructura y los servicios logísticos necesarios para facilitar las actividades industriales y comerciales tanto del mercado interno como del comercio exterior



SE

Marco conceptual y análisis de la experiencia internacional en plataformas logísticas

Objetivo Particular 1:

Formular un marco conceptual sobre Plataformas Logísticas así como una Tipología con base en estudios existentes a nivel nacional, tales como los del Instituto Mexicano del Transporte (IMT) de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y los realizados por Secretaría de Economía, e internacional.

Objetivo Particular 2:

Realizar un análisis comparativo de la experiencia internacional en Plataformas Logísticas y en Sistemas de Plataformas Logísticas vinculándolo a la experiencia en México en el desarrollo de infraestructura logística.



SE

Diagnóstico prospectivo de la infraestructura de transporte y logística en México

Objetivo Particular 3:

Elaborar un diagnóstico prospectivo de la infraestructura de transporte y logística en México tomando en consideración los estudios de referencia realizados con anterioridad, tales como el *Programa Nacional de Infraestructura*, el *Plan Maestro de Corredores* (ambos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes), *Optimización de los procesos logísticos de importación y exportación* (a cargo de la SE), así como los estudios realizados por los Fideicomisos Regionales para las mesoregiones de planeación.

Objetivo Particular 4:

Establecer un Ordenamiento Territorial Logístico Competitivo para las mesoregiones de planeación con base en los estudios *Ordenamiento Territorial Logístico Competitivo de la región Centro* (FIDCENTRO), *Estudio para la creación de un Corredor Logístico, Industrial y Económico de la Frontera Sur* (FIDESUR), *Estudio sobre el desarrollo estratégico de la infraestructura logística* (FIDENORESTE) y *Programa de Transporte y Logística de la región Centro Occidente* (FIDERCO).



Análisis de cadenas de suministro de segmentos competitivos de sectores prioritarios en México

Objetivo Particular 5

Caracterizar el desempeño logístico en cadenas de suministro de segmentos competitivos en sectores prioritarios en México para la identificación de necesidades de infraestructura y servicios, para innovar y mejorar la eficiencia de operaciones en procesos logísticos, que puedan ser provistos en Plataformas Logísticas.

Objetivo Particular 6

Identificar nodos logísticos, y seleccionar los estratégicos (Nodos Logísticos Estratégicos -NLE-) para equiparlos con plataformas logísticas (PL), integrándolas en un sistema jerarquizado y especializado.



Estrategia para el sistema nacional de plataformas logísticas (SNPL) en México

Objetivo Particular 7

Analizar las Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas en cada NLE para promover el desarrollo de PL e integrarlas en un sistema jerarquizado y especializado de plataformas logísticas

Objetivo Particular 8

Estructurar un Modelo de Gestión del Sistema Nacional de Plataformas Logísticas con base en una revisión de los modelos de gestión existentes en referentes nacionales e internacionales

Objetivo Particular 9

Formular diferentes alternativas de Modelos de Negocio para el desarrollo e implantación de los diferentes proyectos de PL

Objetivo Particular 10

Diseñar un sistema de indicadores para la evaluación y seguimiento de la implantación del SNPL

Objetivo Particular 11

Diseñar un conjunto de Indicadores Cuantitativos del Desempeño de las operaciones de los procesos logísticos realizadas en las PL para establecer un benchmarking periódico entre las diferentes PL, en cada uno de los NLE y en el Sistema Nacional de Plataformas Logísticas, que estimule la competitividad y facilite innovación y ajustes en los instrumentos de las políticas públicas

Objetivo Particular 12

Establecer las Bases de Política Pública para la promoción del Sistema Nacional de Plataformas Logísticas, y diseñar los Instrumentos para implementarla.



SE

Apoyo al diseño de políticas públicas para el desarrollo del sistema nacional de plataformas logísticas (SNPL) y difusión de resultados del estudio

Objetivo Particular 13

Diseñar y realizar Talleres de Apoyo al Diseño de Políticas Públicas a nivel federal, estatal y municipal, en problemáticas específicas. En particular:

- i) Método para Identificar Áreas Relevantes de Reserva para Actividades Logísticas (ARAL) en Nodos Logísticos Estratégicos (NLE),
- ii) Análisis de Accesibilidad Física a ARAL en NLE,
- iii) Alternativas en Modelos de Negocio según propiedad del suelo y desarrollo de instrumentos legales relacionados para facilitar la implementación del SNPL,
- iv) Modalidades de Participación Pública Privada para el desarrollo de proyectos de Plataformas Logísticas (PL) y desarrollo de instrumentos legales relacionados para facilitar la implementación del SNPL,
- v) Diseño de Incentivos (fiscales, etc) y desarrollo de instrumentos legales relacionados para facilitar la implementación del SNPL,
- vi) Diseño y lanzamiento de Organizaciones de Promoción con la participación del gobierno federal, gobiernos estatales, gobiernos municipales, agencias de públicas y privadas de promoción del desarrollo, organizaciones empresariales, empresas usuarias de logística, operadores logísticos.



Elementos a destacar

- En este tema de plataformas logísticas participan de manera intensa subsecretarías vinculadas al tema de logística.
- En el desarrollo de las plataformas logísticas se están tomando como base diversas iniciativas que el gobierno mexicano ha desarrollado como estratégicas para la logística en nuestro país.
- Potencialmente puede convertirse en la política pública en logística de mayor repercusión en la historia del país.
- Sienta las bases para un trabajo permanente entre diversas Secretarías de Estado, los tres niveles de gobierno y el sector privado.



SE

**GUILLERMO MALPICA SOTO
DIRECTOR GENERAL DE
NEGOCIACIONES DE SERVICIOS
SECRETARÍA DE ECONOMÍA**

guillermo.malpica@economia.gob.mx