

# PERLOG

PERFIL LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA

MÉXICO

**Título:** PEFIL LOGÍSTICO DE AMÉRICA LATINA (PERLOG)

**MÉXICO**

**Depósito legal:** lf74320153203668

**ISBN:** 978-980-422-022-7

**Editor:** CAF

**Vicepresidencia de Infraestructura**

Antonio J. Sosa, Vicepresidente Corporativo

**Autor:** Rafael Farromeque Quiroz, Especialista Senior

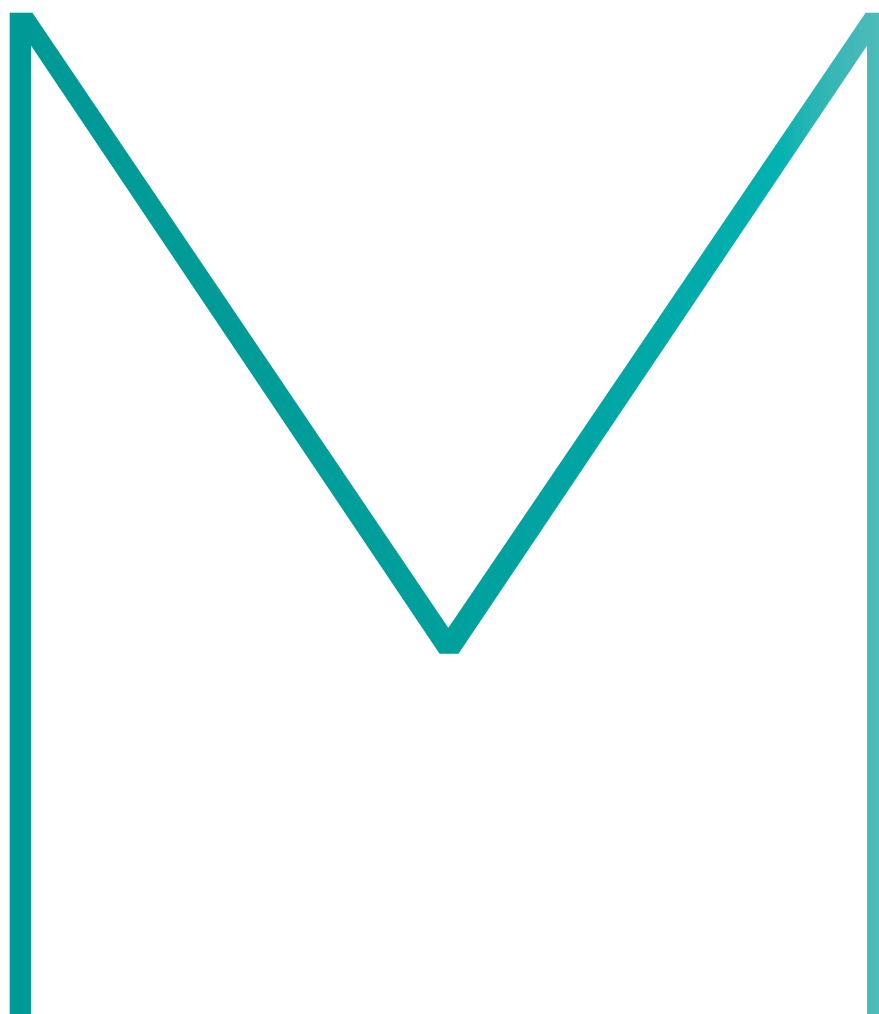
**Colaboradores:** Felipe Manchón Contreras, SPIM S.L.

**Diseño gráfico e impresión:** Gatos Gemelos Comunicación

Las ideas y planteamientos contenidos en la presente edición son de exclusiva responsabilidad de sus autores y no comprometen la posición oficial de CAF.

La versión digital de este libro se encuentra en: [scioteca.caf.com](http://scioteca.caf.com)

© 2016 Corporación Andina de Fomento Todos los derechos reservados



# PERFIL LOGÍSTICO DE MÉXICO

---

EL PERFIL LOGÍSTICO DE MÉXICO EN EL MARCO DEL PERFIL LOGÍSTICO  
DE AMÉRICA LATINA (PERLOG)

---

# INTRODUCCIÓN AL PERFIL LOGÍSTICO DE MÉXICO

## El Perfil Logístico de México en el marco del Perfil Logístico de América Latina (PERLOG)

CAF –Banco de Desarrollo de América Latina– apoya a los países de la región en el desarrollo de nuevos planes, proyectos y programas, orientados a intervenir en todos los elementos que componen los sistemas logísticos nacionales.

En este contexto, **CAF** creó el **Programa de Desarrollo Logístico Regional para América Latina (CAF-LOGRA)** cuyo objetivo es identificar, analizar, promover, realizar y difundir proyectos y programas que contribuyan al desarrollo y desempeño competitivo de los sistemas logísticos nacionales en la región, en sus ámbitos económicos, sociales, sectoriales y medioambientales.

Como punto de partida para **CAF-LOGRA**, elaboró el **“Perfil Logístico de América Latina” (PERLOG)** que aporta el análisis de la situación actual y el desarrollo potencial a futuro del Sistema Logístico Regional

Latinoamericano, bajo un enfoque de sistema logístico conformado por los siguientes elementos: infraestructura, servicios, procesos, sistemas de información, capacidades de gestión, institucionalidad y regulación.

En su primera etapa (2014), **PERLOG** se complementa con los perfiles logísticos más detallados de ocho países de la región (Bolivia, Colombia, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay).

Para la elaboración del **Perfil Logístico de México** se utilizaron un conjunto de documentos, planes y análisis preliminares. Estos han sido sistematizados desde una óptica regional, estableciendo la referencia con los demás países estudiados, para así contribuir a avanzar en una visión integradora de la logística de América Latina.

## Estructura del Perfil Logístico de México

Perfil socioeconómico  
**Página 5**

Desempeño logístico  
**Página 12**

Perfil de Comercio Exterior  
**Página 6**

Formulación de ambiciones estratégicas  
**Página 13**

Sistema Logístico de México  
**Página 8**

Lineamientos estratégicos de México  
**Página 14**

Estructura funcional de México  
**Página 10**

Indicadores cumplimiento lineamientos estratégicos  
**Página 16**

Hoja de ruta logística de México  
**Página 18**

# PERFIL SOCIOECONÓMICO DE MÉXICO

## Territorio y población

México es el segundo país más poblado de América Latina, después de Brasil, con casi 113 millones de habitantes.

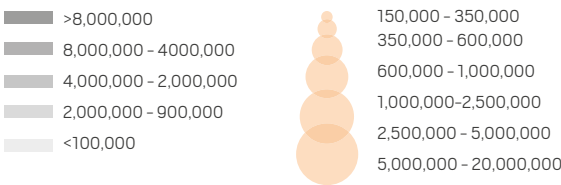
Dispone de una superficie total de 1,96 millones de km<sup>2</sup> y 11.600 km de costa, mientras que muy pocos de sus ríos son aptos para navegación.

El país se organiza políticamente en 32 entidades federativas, 31 de las cuales son estados libres y soberanos, mientras que la entidad restante se configura como Distrito Federal. Las entidades federativas más pobladas son las de México (13,5% del total), Distrito Federal (7,88%) y Veracruz (6,8%).



Fuente: Elaboración propia con base en Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)

### Población (habitantes)



## Economía

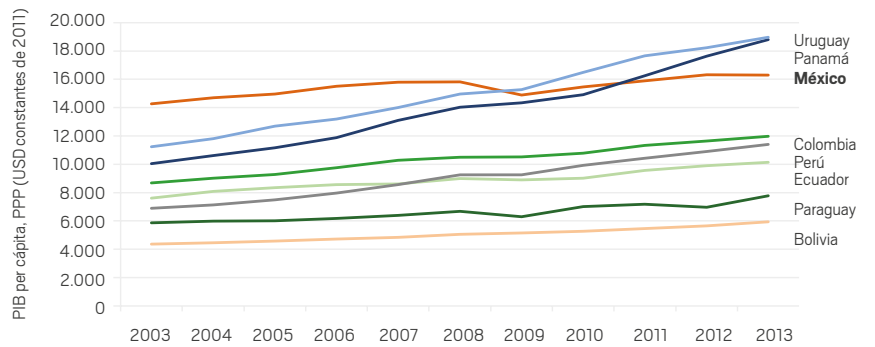
México ha tenido un fuerte crecimiento en la última década, del 2,81% anual. Es considerada por la OCDE una economía emergente.

El PIB per cápita de México es el tercero más elevado en la región. Se sitúa alrededor de USD 16.300 en 2013. Su crecimiento promedio anual es, sin embargo, el más bajo. El sector servicios, especialmente el subsector comercio y la industria son los sectores con mayor aporte al PIB nacional. En particular, los subsectores de industria alimentaria (22% del total de industria manufacturera) e industria automotriz (16% de la industria) se sitúan como referentes a escala nacional.

México es un país que presenta muy buenas condiciones para llevar a cabo inversión.

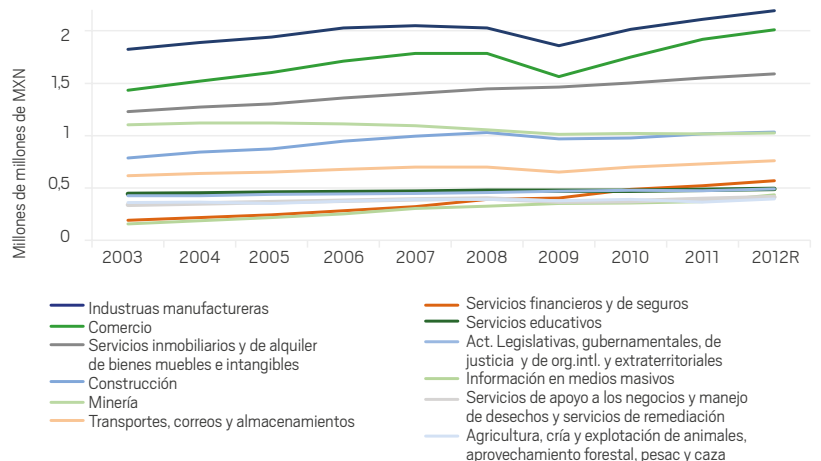
En el ranking Doing Business, México se encuentra en la posición 43 de un total de 189 países en 2014, muy por encima del promedio de América Latina y el Caribe (ALC). Sus principales fortalezas son la resolución de insolvencias, el acceso al crédito y la facilidad de empezar un negocio.

### Evolución del PIB per cápita de México y países de la región



Fuente: Elaboración propia con base en WDI

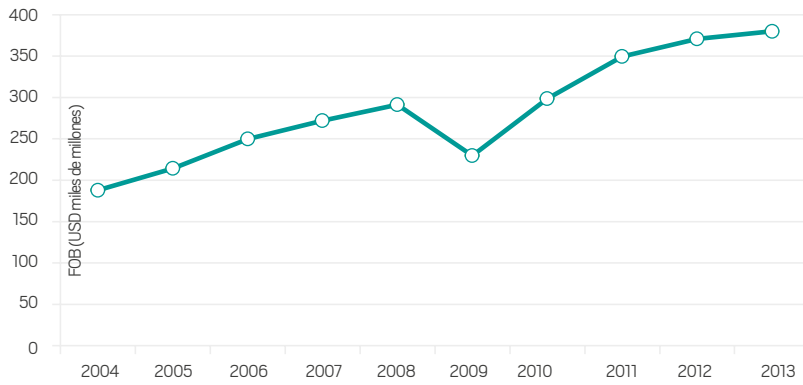
### Evolución del PIB per cápita de México y países de la región



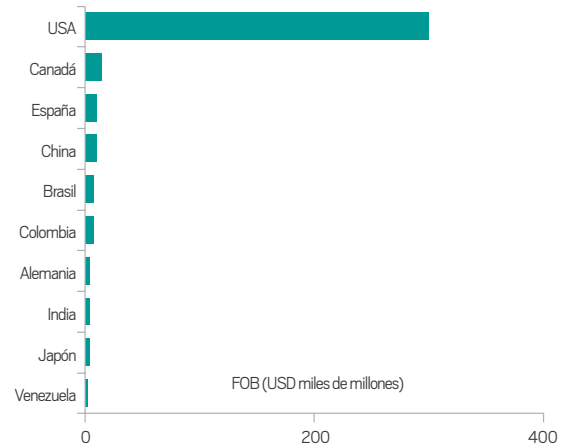
Fuente: Elaboración propia con base en Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)

# PERFIL DE COMERCIO EXTERIOR DE MÉXICO

**Exportaciones de México hasta 2013**

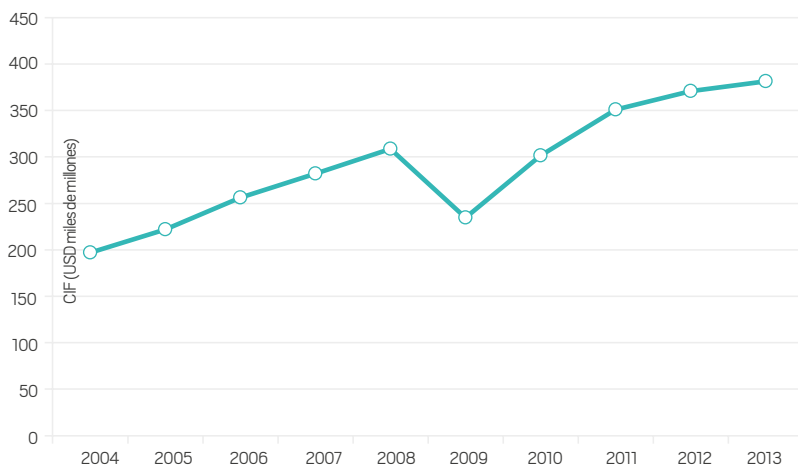


**Principales países, 2013**

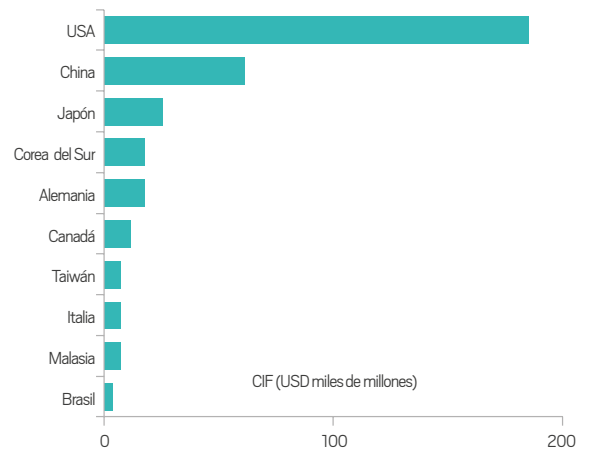


Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y Banco de México (BAXICO)

**Importaciones de México hasta 2013**

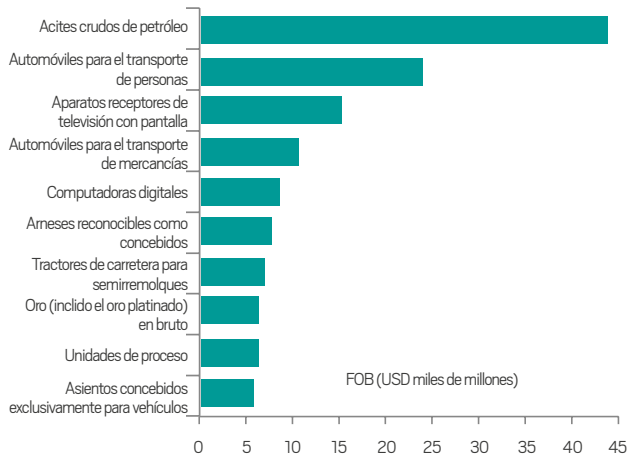


**Principales países, 2013**

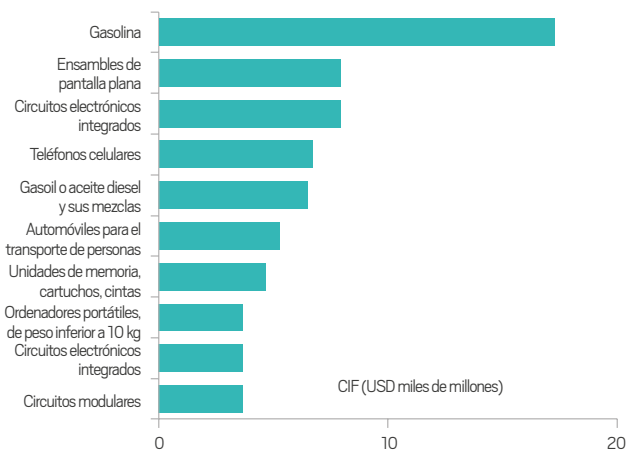


Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y Banco de México (BAXICO)

**Principales productos, 2013**

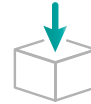


**Principales productos, 2013**



**USD 380 miles de millones**

Exportaciones 2013



**USD 381 miles de millones**

Importaciones 2013



**9,0%**

Crecimiento anual exportaciones 2003-2013



**8,6%**

Crecimiento anual importaciones 2003-2013



**43**

Ranking Doing Business 2014 (189 países)

**La balanza comercial mexicana, en valor, se encuentra equilibrada.**

El comercio exterior de México en 2013 registró exportaciones por USD 380,03 miles de millones (FOB) y las importaciones por USD 381,21 miles de millones (CIF).

**Estados Unidos es el receptor del 80% de las exportaciones mexicanas.**

Las exportaciones de México han tenido una evolución positiva en la última década, con un crecimiento promedio anual del 9%. Durante el período de recesión, las exportaciones nacionales sufrieron una caída del 21,2% que se revirtió a partir de 2010, con una recuperación que impulsó el crecimiento a un ritmo del 30%.

**Las importaciones mexicanas han experimentado crecimientos similares a las exportaciones, con una tasa anual del 8,6%.**

China, aunque a notable distancia de Estados Unidos, va ganando terreno y cada año supone más representación respecto a las importaciones totales mexicanas. En 2013 México importó USD 61,3 miles de millones (CIF) de ese país, principalmente teléfonos celulares (7,03% del total en 2013); ensamblados de pantalla plana (5,4%); computadoras (4,4%); y partes para computadoras (3,5%).

# SISTEMA LOGÍSTICO DE MÉXICO

**México tiene un gran potencial como nodo logístico global. Sus políticas de transporte se encaminan a fomentarlo.**

México, por su localización geoestratégica —fachada de dos de los principales océanos, miles de kilómetros de frontera con Estados Unidos y conexión terrestre con el resto de Mesoamérica— tiene un enorme potencial como nodo logístico global.

Las infraestructuras de transporte mexicanas se ubican sobre el promedio mundial en los principales indicadores internacionales que las evalúan.

## Infraestructuras lineales

**La red vial se viene desarrollando en los últimos años. El sector público estableció modelos público-privados para su construcción o mejora.**

Entre las infraestructuras logísticas mexicanas destacan los corredores carreteros de alta capacidad que proporcionan buen servicio al desplazamiento de carga dentro del país, si bien en algunos casos se encuentran en concesión y sujetos al pago de peajes.

La red carretera mexicana, desarrollada a lo largo de varias décadas, cuenta con 366.807 km de vías. La columna vertebral de la red carretera de México la componen 14 corredores trocales, que representan el 5,4% del total de la red.

La SCT ha buscado modelos de participación público-privada con el propósito de atraer inversión privada para la construcción o mejora de carreteras.

**La red ferroviaria se utiliza exclusivamente para el transporte de carga.**

El desarrollo del ferrocarril ha estado ligado principalmente a los planes de las compañías concesionarias. Por esta razón, el ferrocarril presenta numerosos problemas, tales como el incumplimiento de frecuencias, la baja velocidad comercial o el bajo desempeño en los servicios a los accesos portuarios. Este medio de transporte se utiliza, principalmente, en los intercambios comerciales con Estados Unidos.

## Infraestructuras nodales

**El tráfico de contenedores se ha convertido en la mayor actividad de los puertos mexicanos, con la especialización de sus cuatro principales.**

México ha logrado realizar las actuaciones necesarias en sus principales puertos, a tiempo para dar respuesta al aumento de la carga marítima de los últimos años. Las más importantes terminales portuarias sobre el Pacífico son Manzanillo y Lázaro Cárdenas, generalmente en conexión con otros puertos de la dorsal pacífica americana o con el sureste asiático. En la fachada atlántica, los principales son Veracruz y Altamira que, en general, tienen por destino otros puertos del Atlántico de Estados Unidos, de América del Sur y de Europa.

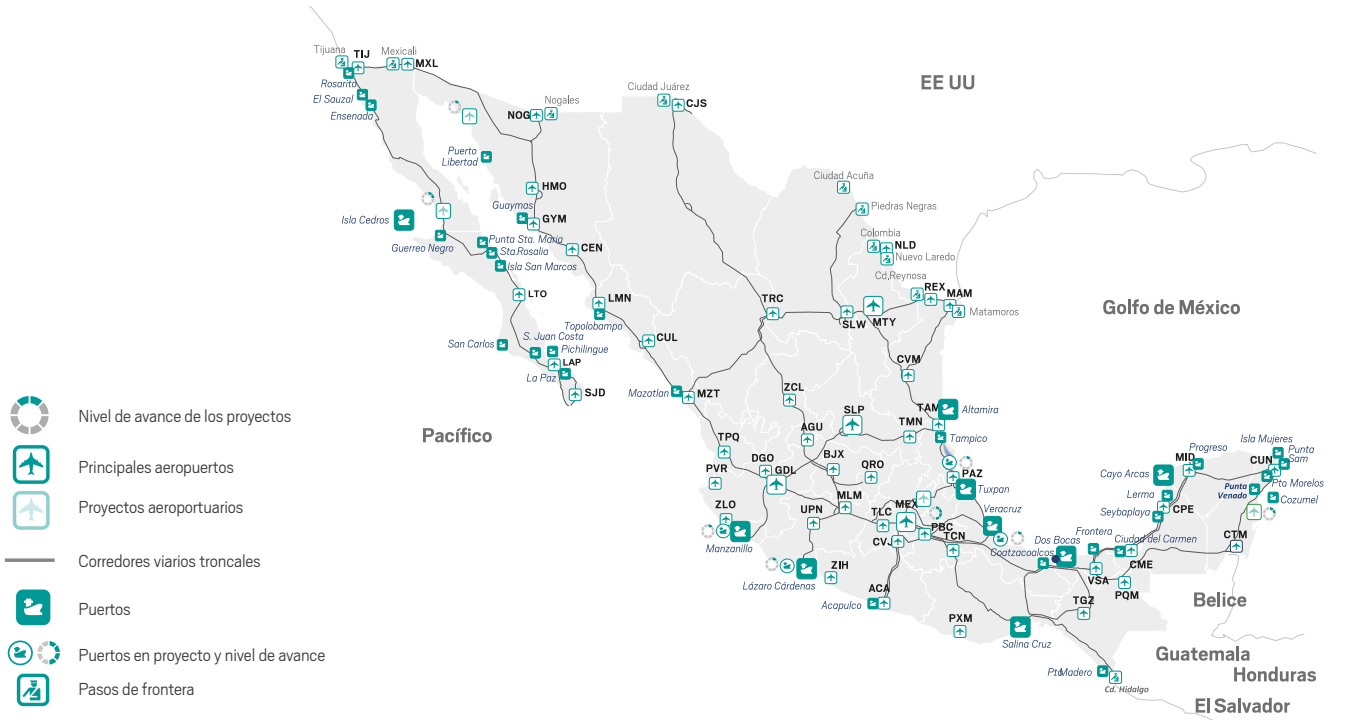
**En el modo aéreo México tiene una escasa participación, apenas con el 0,5%, en la movilización total de su carga.**

El país dispone de terminales de carga aérea con gran potencial de desarrollo, dada su localización estratégica y los principales tipos de productos exportados. Aun así, se hacen necesarias las inversiones en infraestructuras que permitan desarrollar el sector, especialmente en el Aeropuerto Internacional de México.

**En México han proliferado los desarrollos logísticos en los últimos años. El Sistema Nacional de Plataformas Logísticas de México (SNPL) establece una red nacional planificada de plataformas.**

Recientemente, la SCT y la SE publicaron el Sistema Nacional de Plataformas Logísticas de México (SNPL) que promueve una serie de infraestructuras nodales para el apoyo del sector productivo y exportador. El SNPL, además de incluir nuevas infraestructuras, plantea la mejora y reorientación de las existentes.





Fuente: SNPL México

# ESTRUCTURA LOGÍSTICA FUNCIONAL DE MÉXICO

## Nodos logísticos

**Nodo primario nacional:** domina la logística del país.

**Distrito Federal.**

**Nodos emergentes:** con peso poblacional y centros de distribución y consolidación de mercancías a escala nacional.

**Monterrey y Guadalajara.**

**Nodos intermedios de distribución:** actúan como ámbitos intermedios entre los nodos primarios y secundarios.

**Hermosillo, Torreón, Mazatlán, San Luis Potosí, Querétaro, Puebla, Oaxaca, Villahermosa, Mérida, Tampico y Veracruz.**

**Nodos de comercio exterior:** puertos, aeropuertos y centros fronterizos con flujos de comercio estables y significativos.

- Costa Pacífica: nodos portuarios de **Ensenada, Mazatlán, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Acapulco y Salina Cruz**
- Costa Atlántica: **Altamira, Veracruz, Coatzacoalcos y Progreso.**
- Nodos aeroportuarios de **México y Guadalajara.**
- Nodos transfronterizos de **Tapachula y Chetumal** con **América Central**. En el norte con **Tijuana, Ensenada y Tecate**, nodo de **Nogales, Ciudad Juárez-Chihuahua, Piedras Negras, Nuevo Laredo y Reynosa-Matamoros.**

## Ámbitos logísticos

**Ámbito Logístico Nacional del Valle de México:** *hub* logístico nacional con la mayor concentración de consumo y de actividad industrial del país. Ámbito logístico muy extenso: desde Puebla (*al sur*) hasta Querétaro (*en el norte*) y las costas del Pacífico y Atlántico.

**Ámbito Logístico de Guadalajara y el Puerto de Manzanillo:** polo industrial y de consumo altamente consolidado con orientación exportadora. Alcanza hasta Colima, Puerto Vallarta y Tepic.

**Ámbito Logístico del Valle del Monterrey:** abarca los polos productores de su entorno, muy vinculados en su actividad logística. Se extiende hasta Nuevo Laredo.

**Ámbitos logísticos transfronterizos en el norte:** Tijuana–Mexicali –Ensenada, Nogales–Hermosillo–Navojoa y Ciudad Juárez– Chihuahua.

**Ámbitos logísticos al sur del país:** Parte norte de la península de Yucatán y la zona hotelera de Riviera Maya–Cancún.

## Corredores logísticos

**Corredor estructurante nacional consolidado:** centralizado en Ciudad de México, organiza la actividad logística del país.

**Corredor estructurante nacional a consolidar:** con vocación de estructuración nacional, supone una continuación del anterior. Inicia en el nodo capital y abarca el recorrido en la península de Yucatán.

**Otros corredores de articulación territorial:** ejes que articulan el territorio, permitiendo el intercambio comercial a través de los principales puertos nacionales.

La estructura logística de México estaría constituida por los siguientes sistemas

### Concentración logística del país en el Valle de México y Mesoregión Centro-Occidente.

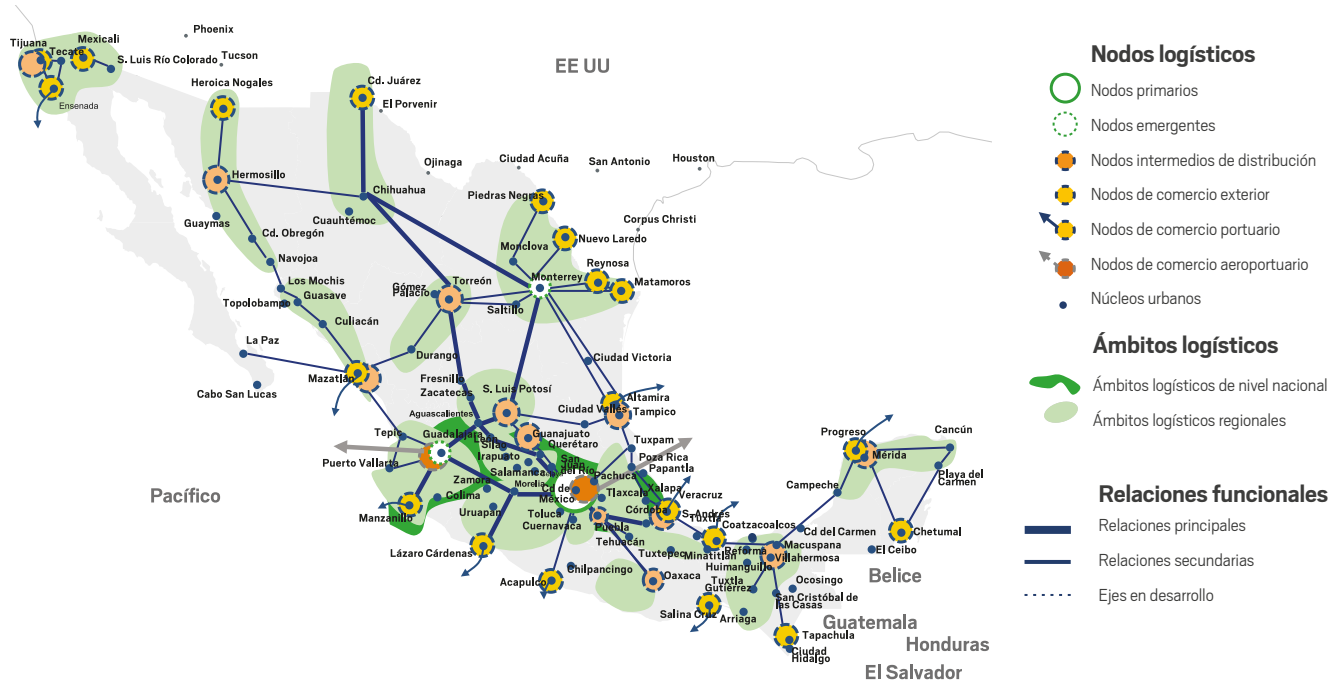
El Valle de México concentra una notable actividad logística, vinculada a la distribución de productos de consumo. El Distrito Federal es el nodo articulador que forma, junto a Cuernavaca, Toluca y Puebla, el ámbito funcional más potente de todo el país.

**El norte de México presenta una actividad marcada por el comercio** transfronterizo, donde

se han desarrollado clústeres industriales muy importantes. Además, la actividad fronteriza ha desarrollado ámbitos logísticos delimitados en torno al negocio maquilador principalmente.

**Estados del sur de México.** En el sur del país existen dos ámbitos claramente marcados: el ámbito central, que se articula alrededor de Villahermosa, y la península del Yucatán, especialmente orientada a la atención de la industria turística.

## Nodos logísticos, relaciones funcionales y ámbitos logísticos



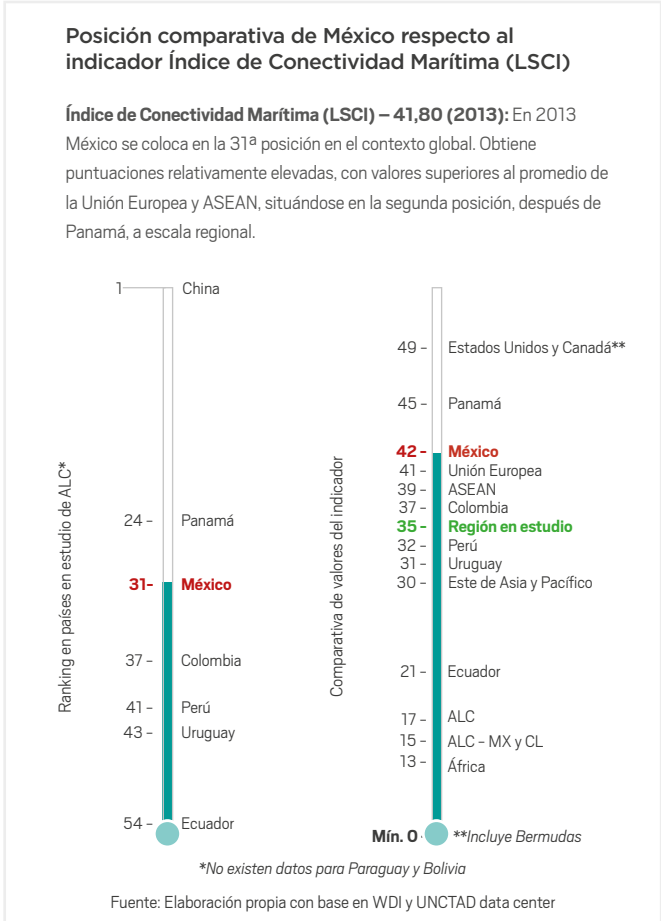
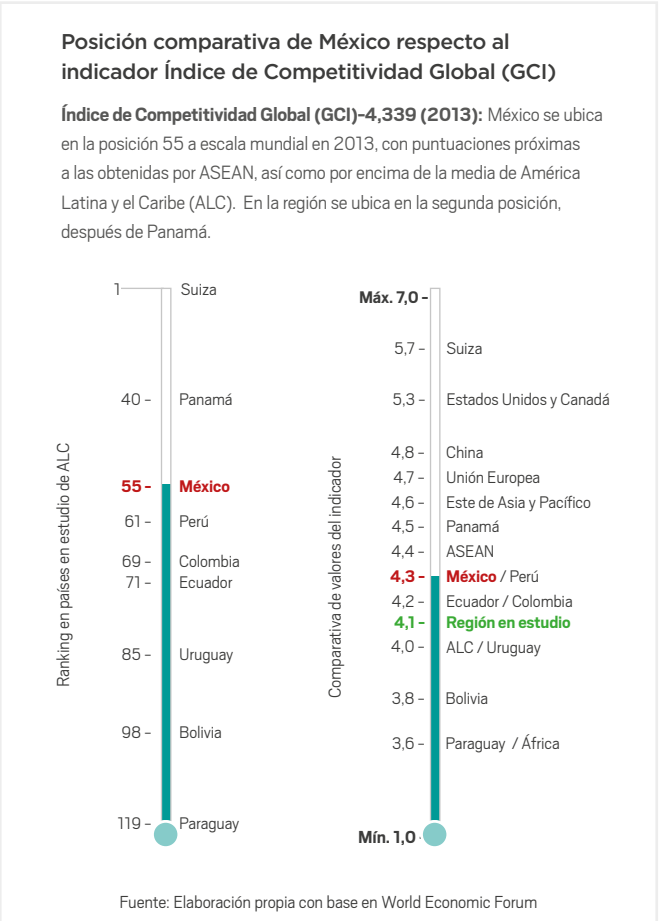
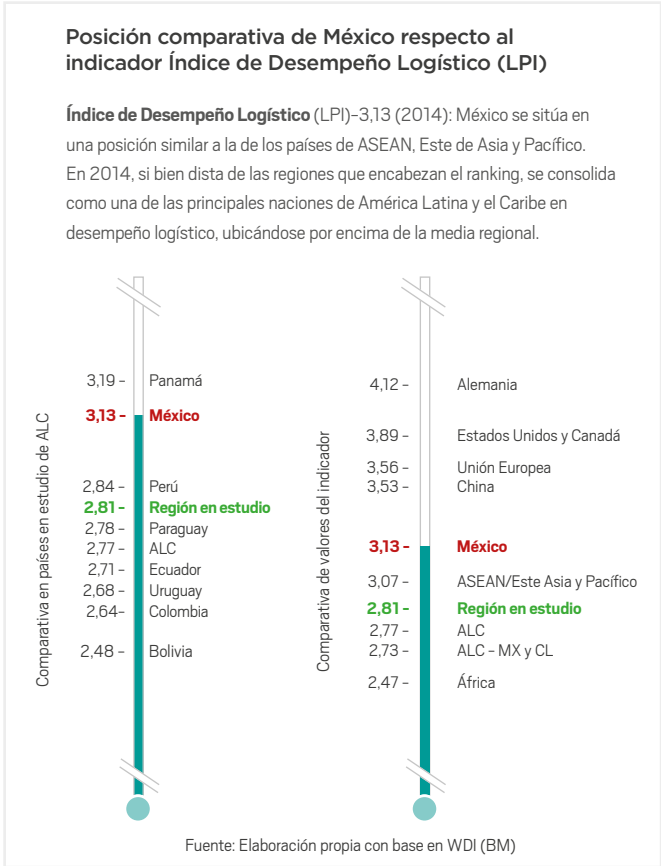
## Corredores Funcionales



Fuente: Elaboración propia con base en la revisión y consulta de varias fuentes

# DESEMPEÑO LOGÍSTICO DE MÉXICO

**México se consolida como uno de los principales países de la región de América Latina y el Caribe en desempeño logístico, por lo que se posiciona por encima de la media regional.**



# FORMULACIÓN DE AMBICIONES LOGÍSTICAS DE MÉXICO

## Ambición estratégica de México<sup>1</sup>

Convertirse en un gran *hub* logístico y clúster de infraestructuras, así como en un gran puente de valor añadido hacia Estados Unidos.



## Visión estratégica

México deberá promoverse como un gran *hub* logístico y clúster de infraestructuras, empresas y conocimiento, capaz de competir globalmente, aprovechando su doble fachada oceánica, su frontera terrestre con Estados Unidos, su gran potencia productiva y de recursos humanos, así como su posición en NAFTA.

También, como un gran puente logístico terrestre de valor añadido hacia el mercado norteamericano, desarrollando un sistema de infraestructuras especializadas que complete su estructura logística.

## Avances y oportunidades de México en los tres niveles de ambición:

Respecto al Nivel 1 – competitividad interna-país	Respecto al Nivel 2 – estrategias de tránsito	Respecto al Nivel 3 – estrategias de <i>hub</i> logístico
<ul style="list-style-type: none"> <li>El desarrollo infraestructural sigue siendo un factor clave en México, con notables avances. El sector privado ha liderado el desarrollo de áreas logístico-industriales. El sector público, la planificación integral.</li> <li>Oportunidad para el desarrollo de servicios logísticos y de transporte de valor añadido.</li> <li>Desarrollo de estrategias de atracción de inversiones novedosas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>México lleva años potenciando este rol con Estados Unidos y América Central.</li> <li>Existe un nivel de prestatarios de servicios logísticos de clase mundial.</li> <li>La penetración en el mercado estadounidense es más compleja.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>México ha incursionado exitosamente en este nivel de ambición logística.</li> <li>El reto en los próximos años incluye conseguir crear este tipo de clústeres en otros países (Belice, Guatemala, etc.) para penetrar en nuevos mercados (Caricom, por ejemplo).</li> </ul>

## Posicionamiento estratégico de México

- Para abordar sus retos, México parte de un posicionamiento estratégico especialmente favorable, con base en dos grandes fortalezas: su situación geoestratégica y su fuerte mercado industrial y de consumo interno.

**Principales retos:**

- Desarrollo de infraestructuras y servicios logísticos de valor añadido.
- Penetración comercial de sus clústeres estratégicos.

**Nota1:** El concepto de ambiciones estratégicas, con tres niveles y dos subniveles, se encuentra definido en el documento *IDEAL 2013* y se adopta como criterio general en el Perfil Logístico Regional de América Latina (PERLOG).

# LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS DE MÉXICO

PERLOG ha definido –en el despliegue estratégico a escala regional y de cada país– un sistema de 18 lineamientos, agrupados en cuatro grandes ejes o bloques estratégicos.

## Orientación general de las líneas estratégicas de actuación a largo plazo, para la región y México

### 1. Planificación e institucionalización logística

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
1.1 Planificación logística integral	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contribuir con la dotación de instrumentos de planificación logística integrada en todos los países de la región</li> </ul>
1.2 Institucionalización logística	<ul style="list-style-type: none"> <li>Configurar un sistema institucional compatible para la logística en todos los países de la región.</li> <li>México cuenta con un entramado avanzado de planificación logística integral. Es prioritario implementar este marco existente e institucionalizarlo –principalmente el Plan del Sistema Nacional de Plataformas Logísticas (SNPL) –.</li> </ul>
1.3 Formación y conocimiento logístico	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impulsar la formación y capacitación logística, así como los sistemas de progresión y divulgación del conocimiento logístico.</li> <li>Al igual que en otros países de la región, la formación logística constituye un importante campo de aportación y desarrollo pendiente en México.</li> </ul>

### 2. Desarrollo del sistema logístico

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
2.1 Puertos y transporte marítimo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Configurar un sistema portuario articulado con un hub global y varios hubs regionales, con especial capacidad para la relación con Asia.</li> <li>Es necesario asegurar la capacidad del sistema portuario mexicano, con el desarrollo de las ampliaciones planificadas.</li> <li>Desarrollar el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD-SSS) como un modo básico de articulación logística regional a medio y largo plazo.</li> <li>México deberá aprovechar el potencial de desarrollo del TMCD, principalmente con Mesoamérica.</li> </ul>
2.2 Logística portuaria terrestre	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planificar y estructurar la relación logística terrestre entre los puertos y su hinterland, con infraestructuras (ZALes, puertos secos), corredores intermodales y procesos eficientes.</li> <li>Los principales puertos mexicanos precisan una estrategia de reforzamiento de su logística terrestre (ZALes y puertos secos).</li> </ul>
2.3 Fomento de la integración e intermodalidad ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fomentar la intermodalidad ferroviaria, impulsando la integración de redes, así como las conexiones con los principales puertos y nodos (con plataformas intermodales), a la vez que los tránsitos internacionales.</li> <li>El fomento de tráfico ferroviario de carga en México pasa por el potenciamiento, la racionalización y la interoperabilidad de puertos secos.</li> </ul>
2.4 Potenciamiento y competitividad en corredores prioritarios	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estructurar los principales corredores logísticos, mediante un sistema de infraestructuras, servicios y soluciones tecnológicas para optimizar la prestación de los servicios logísticos y de comercio internacional.</li> <li>México cuenta con corredores de primera importancia, que exigen planes de desarrollo de corredores inteligentes (vigilados, gestionados y priorizados, con implementación de tecnologías).</li> </ul>
2.6 Fomento de la carga aérea y logística aeroportuaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Articular un sistema de hubs regionales de carga aérea, con proyectos integrados colaborativos de infraestructuras (centros de carga aérea), servicios y procesos.</li> <li>De manera prioritaria, México precisa desarrollar sus infraestructuras logísticas de primera línea (centros de carga aérea), para potenciar el tráfico de carga.</li> </ul>

**En negro:** Orientaciones estratégicas para la región  
**En verde:** Orientaciones estratégicas para México

## Orientación general de las líneas estratégicas de actuación a largo plazo, para la región y México

### 3. Desarrollo de logística básica y sostenible

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
3.1 Apoyo y mejora al transporte carretero	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promover la eficiencia y competitividad sistemática del sector de carga por carretera, mediante estrategias sistémicas que incorporen infraestructuras de servicios (redes de truck centers), formación, regulación, fomento de servicios avanzados, etc.</li> <li>El sector de transporte carretero mexicano precisa tres grandes áreas de apoyo: el desarrollo de una red de truck centers, mejora en su seguridad y programas de incentivos de renovación de flota.</li> </ul>
3.2 Logística urbana	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promover planes integrales de logística urbana en el sistema de ciudades de la región, principalmente en ciudades medias y grandes áreas metropolitanas, con sistemas de plataformas de distribución urbanas y metropolitanas.</li> <li>Ciudad de México cuenta con un estudio integral de logística urbana. Sería importante ampliarlo a otras áreas metropolitanas, empezando por Monterrey y Guadalajara.</li> </ul>
3.3 Logística agraria y agroalimentaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollar sistemas de apoyo a la logística agroalimentaria tanto en origen (redes de agrocentros) como en destino (plataformas logístico-alimentarias de distribución).</li> <li>México precisa el desarrollo de una red de agrocentros, como parte del Sistema Nacional de Plataformas Logísticas.</li> </ul>
3.4 Logística de territorios no integrados	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contribuir con soluciones logísticas específicas a la articulación de territorios menos desarrollados, principalmente aquellos con presencia indígena significativa.</li> <li>México deberá impulsar la mejora de accesibilidad logística a los territorios menos integrados, como Oaxaca y Chiapas.</li> </ul>
3.5 Sostenibilidad territorial	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promover la concentración logística mediante la planificación territorial integrada, respetuosa con el medioambiente.</li> <li>Para evitar tensiones especulativas, México deberá apoyar la planificación logística territorial sustentable en las principales áreas metropolitanas.</li> </ul>
3.6 Logística inversa	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impulsar el desarrollo progresivo de proyectos y servicios de logística inversa, vinculados a las grandes metrópolis y a los principales clústeres estratégicos de la región.</li> <li>En México, su desarrollo se realizará de forma vinculada a las grandes metrópolis y a los principales clústeres estratégicos de la región.</li> </ul>

### 4. Logística de comercio internacional

Lineamientos estratégicos	Orientaciones a largo plazo
4.1 Logística de clústeres	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apoyar el desarrollo del comercio internacional en los clústeres estratégicos de la región mediante soluciones integrales, con plataformas logísticas de apoyo a clústeres (plataformas especializadas con servicios logísticos a un determinado clúster), eficiencia de servicios, agilización de procesos y estrategias comerciales colaborativas.</li> <li>México constituye un país especialmente adecuado al desarrollo de plataformas logísticas de apoyo a clústeres.</li> </ul>
4.2 Mejora de la logística fronteriza y facilitación	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contribuir a la agilización de los tránsitos en frontera mediante proyectos integrados de infraestructuras logísticas, procesos y servicios.</li> <li>México es un país clave de articulación internacional terrestre con Estados Unidos y América Central, que debe potenciar sus plataformas logísticas de apoyo fronterizo.</li> </ul>
4.3 Gobernanza de cadenas logísticas internacionales	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impulsar la gestión integral de las cadenas de comercio internacional, estratégicas de cada país, con presencia y decisión en los destinos comerciales y apoyo a la creación de grandes operadores logístico-comerciales regionales.</li> <li>En México es necesaria la implementación de estrategias de promoción de nuevos mercados, y diversificación de la oferta exportable.</li> </ul>

**En negro:** Orientaciones estratégicas para la región

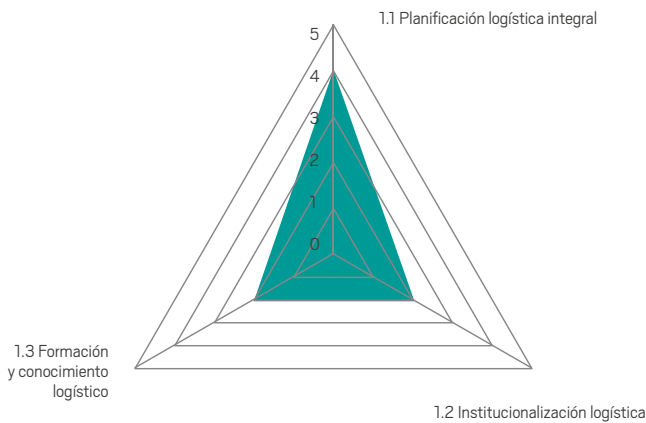
**En verde:** Orientaciones estratégicas para México

# INDICADORES DE CUMPLIMIENTO DE LOS LINEAMIENTOS ESTRATÉGICOS (INDILOG)

El perfil logístico incluye un sistema de indicadores para la monitorización del **Nivel de Cumplimiento de los Lineamientos Estratégicos de la Logística Regional a Largo Plazo (INDILOG)** definidos en PERLOG, en una escala de 1 a 5 en cada uno de los lineamientos estratégicos.

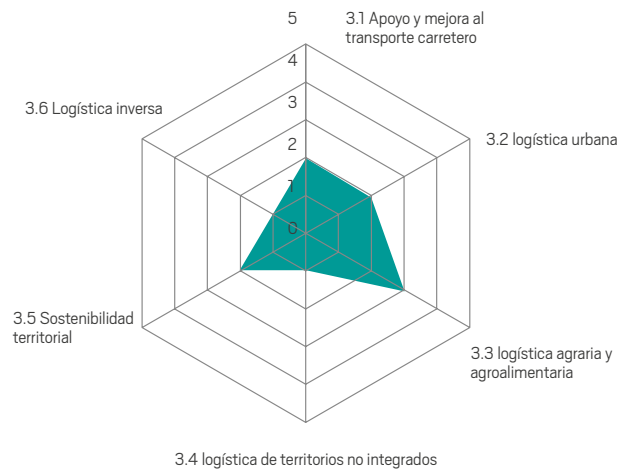
## Línea Base del INDILOG en México

### 1. Planificación/institucionalización logística: 2,66



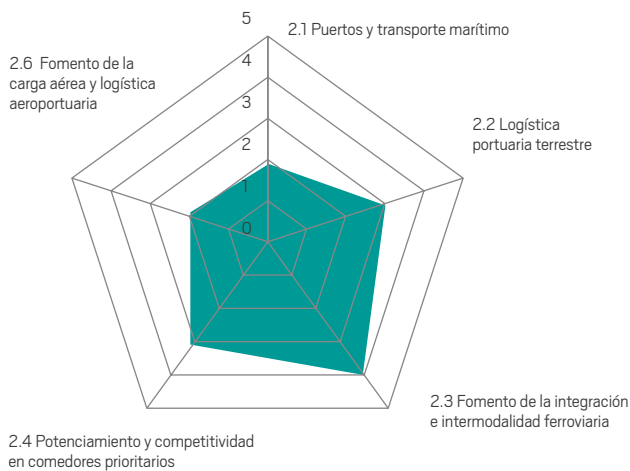
México presenta la línea de base más elevada del grupo, con un alto nivel de planificación estratégica y con la institucionalización en desarrollo, aunque tiene rezago en formación logística.

### 3. Desarrollo de logística básica y sostenible: 1,83



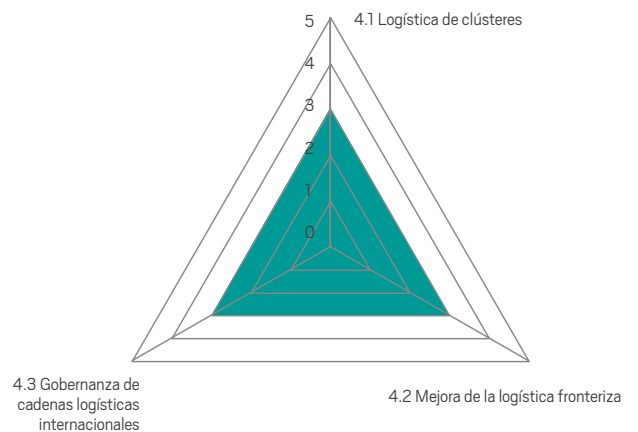
México es uno de los países con mejor nivel en este grupo de indicadores, en el que destaca la identificación de proyectos de logística agraria y agroalimentaria.

### 2. Desarrollo del sistema logístico: 3,00



México alcanza el nivel medio “de maduración”, por encima de la media del grupo de países, así como las áreas más avanzadas en estructuración portuaria, intermodalidad ferroviaria y formulación de corredores prioritarios.

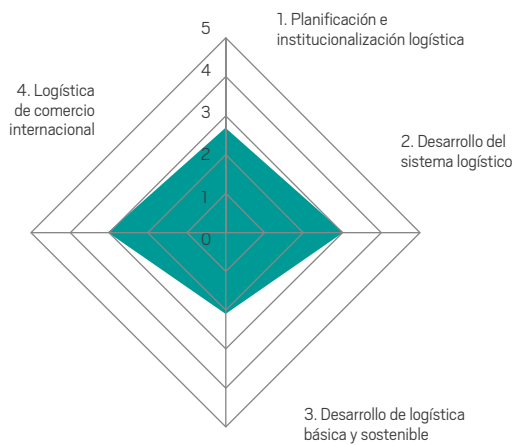
### 4. Logística de comercio internacional: 3,00



México se destaca claramente en este grupo de indicadores, respecto al resto del grupo, con nivel “de maduración”, clústeres consolidados, actuaciones logísticas en frontera y proactividad en el desarrollo de cadenas prioritarias en el comercio internacional.

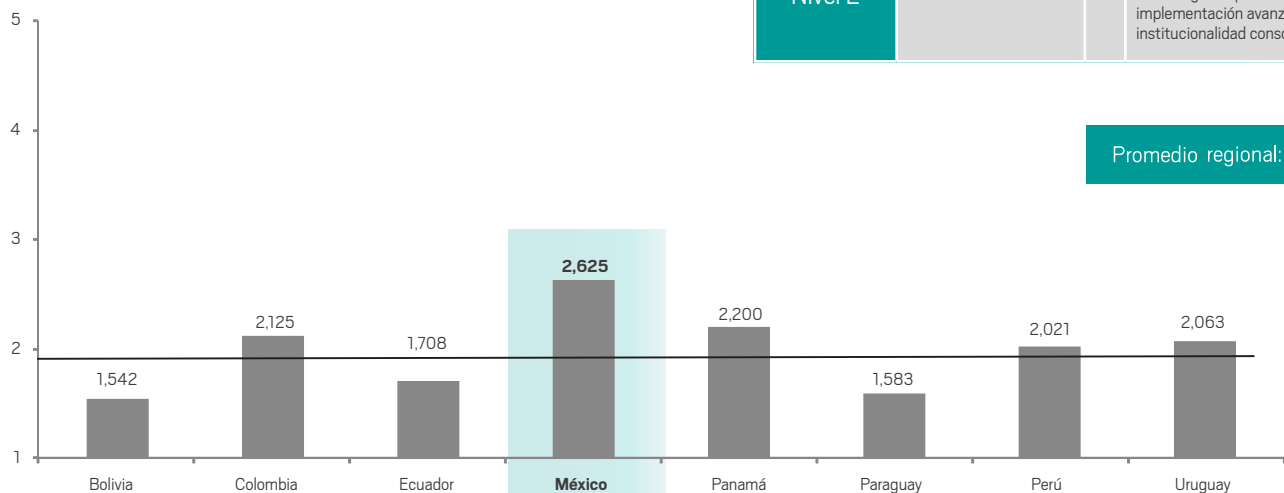


**Indicador cumplimiento lineamientos: 2,62**



México, con el sistema estratégico más equilibrado del conjunto, posee el mayor valor del grupo de países analizado.

**Comparativa del INDILOG entre países del PERLOG Fase 1**



Promedio regional: 1,983

Niveles de cumplimiento de INDILOG			
Nivel A	básico	1	Sin iniciativas y planificación en el sector logístico o área correspondiente.
Nivel B	de iniciación	2	Representa un nivel con actuaciones o planes iniciales, pero no consolidados ni articulados.
Nivel C	de maduración	3	Conlleva planes integrales ya formulados, con apoyo público y/o privado firme, o alguna actuación relevante del sector ya decidida o en ejecución.
Nivel D	avanzado	4	Avanzado desarrollo de la planificación, o de la implementación de políticas y actuaciones significativas en el sector correspondiente.
Nivel E	de excelencia	5	Mayor nivel de cumplimiento del desarrollo estratégico, que suele englobar planificación, implementación avanzada e institucionalidad consolidada.

# HOJA DE RUTA LOGÍSTICA DE MÉXICO

## Retos para avanzar en la ambición estratégica de México

Como resumen final, el siguiente cuadro recoge la síntesis de las líneas de avance hacia la estrategia en México, definiendo las principales estrategias por lineamiento a partir de la situación actual.

1. Planificación e institucionalización logística			
Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
<b>1.1 Planificación logística integral</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Formulado el plan de Sistema Nacional de Plataformas Logísticas (SNPL), pendiente de desarrollo. Avance en planificación urbana.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementar el plan del Sistema Nacional de Plataformas Logísticas (SNPL)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollo del Sistema Nacional de Plataformas Logísticas (SNPL).</li> </ul>
<b>1.2 Institucionalización logística</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En proceso de institucionalización, con variedad de iniciativas parciales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Institucionalizar el plan del Sistema Nacional de Plataformas Logísticas (SNPL).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Institucionalización público-privada del sector logístico.</li> <li>Mejora del marco regulatorio, con criterios de competitividad.</li> </ul>
<b>1.3 Formación y conocimiento logístico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sin una planificación ni programas de formación logística.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan Nacional de Formación del Sector Empresarial Logístico.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Plan Nacional de Formación del Sector Empresarial Logístico.</b></li> <li>Participación en el Programa Regional de Formación Logística.</li> </ul>
2. Desarrollo del sistema logístico			
Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
<b>2.1 Puertos y transporte marítimo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Jerarquización del sistema portuario, coordinado.</li> <li>Formulación básica de un posible desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollo de las ampliaciones planificadas.</li> <li>Mejoras en la eficiencia de los procesos de inspección en puertos.</li> <li>Desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) en Mesoamérica.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estrategia de desarrollo de Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) en los puertos mexicanos.</li> </ul>
<b>2.2 Logística portuaria terrestre</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En proceso desigual de estudio de los proyectos de ZALes portuarias.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reforzamiento de la logística terrestre, tanto próxima (ZAL) como remota (puertos secos).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Plan "piloto" de logística portuaria terrestre de un puerto principal (por ejemplo, Manzanillo)</b></li> <li><b>ZALes portuarias de Veracruz y Manzanillo.</b></li> </ul>
<b>2.3 Fomento de la intermodalidad ferroviaria</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En proceso desigual de estudio de los proyectos de puertos secos, y con alta implicación general en el fomento de papel del ferrocarril.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potenciamiento, racionalización en interoperabilidad del sistema de puertos secos.</li> <li>Impulso de las grandes plataformas o complejos multimodales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Puertos secos de Silao, Querétaro y Tuxtla.</b></li> <li><b>Interpuerto de Monterrey.</b></li> </ul>
<b>2.4 Potenciamiento de corredores prioritarios</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definido el sistema de corredores prioritarios y las iniciativas para proceder a su planificación y potenciamiento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Corredores inteligentes, vigilados, gestionados y priorizados.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Programa de Corredores Inteligentes</b> (con selección de un "corredor piloto")</li> </ul>
<b>2.6 Fomento de la carga aérea y logística aeroportuaria</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sin una estrategia nacional de carga aérea articulada (con iniciativas parciales).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollo de centros de carga aérea.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Centro de Carga Aérea de México.</b> (Coordinación con la planificación del nuevo aeropuerto internacional).</li> <li>Centro de carga aérea de Toluca.</li> </ul>

**En negrita:** Planes, proyectos, programas o acciones prioritarios.

### 3. Desarrollo de logística básica

Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
<b>3.1 Apoyo y mejora al transporte carretero</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Con aplicaciones de políticas no articuladas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollo de una red de <i>truck centers</i> y mejora de la seguridad del sector de transporte carretero.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Plan Nacional de <i>Truck Centers</i></b></li> <li>Actuaciones de apoyo al sector: empresarización, sistemas de información y bolsas de carga.</li> </ul>
<b>3.2 Logística urbana</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En proceso de planificación en México DF.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planes integrales de logística urbana en las principales áreas metropolitanas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Plan de logística integral de las áreas metropolitanas de Monterrey y Guadalajara.</b></li> <li><b>Plataforma Logística de Distribución del Arco Norte</b> (Valle de México), Guadalajara, Monterrey y Villahermosa.</li> </ul>
<b>3.3 Logística agraria y agroalimentaria</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identificados los principales agrocentros necesarios e iniciativas públicas y privadas de desarrollo de proyectos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Agrocentros y centros logísticos alimentarios.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Participación en el Programa Regional de Agrocentros</li> <li>Agrocentro del Estado de Chiapas</li> <li>Centros logísticos alimentarios de Coyotepec, Guadalajara y Montecillo</li> </ul>
<b>3.4 Logística de territorios no integrados</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sin propuestas ni actuaciones sistemáticas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mejora de accesibilidad logística a los territorios menos integrados.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identificación y planificación logística básica de territorios menos integrados.</li> </ul>
<b>3.5 Sostenibilidad territorial</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Propuestas de planificación sostenible vinculadas a las plataformas logísticas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Planificación logística sustentable en las grandes áreas metropolitanas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plan de ordenación de las principales áreas metropolitanas, que incorpore el concepto de "centros de competitividad e innovación logística"</li> </ul>
<b>3.6 Logística inversa</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sin iniciativas significativas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Su desarrollo se realizará de forma vinculada a las grandes metrópolis.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollar lineamientos de buenas prácticas en logística inversa, tanto para sector público como privado.</li> </ul>

### 4. Logística de comercio internacional

Línea estratégica	Nivel actual de desarrollo	Retos para el avance	Planes, proyectos, programas, acciones
<b>4.1 Logística de clústeres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Con clústeres muy consolidados, así como las principales plataformas de apoyo a los clústeres identificadas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollo de plataformas de apoyo a clústeres.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Participación en el Programa Regional de Clusterización e Internacionalización.</li> <li>Plan piloto de plataformas logísticas del sector de automoción.</li> </ul>
<b>4.2 Mejora de la logística fronteriza y facilitación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Iniciativas de mejoras en puntos fronterizos, con proyectos de gran importancia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Potenciar sus plataformas logísticas de apoyo fronterizo, principalmente en sus fronteras del sur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programa de pasos de frontera.</li> <li><b>Plataforma Logística de Apoyo en Frontera de Nuevo Laredo.</b></li> <li>Plataforma logística de apoyo en frontera de ciudad Hidalgo, Chetumal y San Luis Río Colorado.</li> </ul>
<b>4.3 Gobernanza de cadenas logísticas internacionales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gobierno con mayor proactividad en el desarrollo de las cadenas prioritarias del país en el eslabón internacional.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Implementación de estrategias de promoción de nuevos mercados.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Participación en el Programa Regional de Gobernanza de las Cadenas Logísticas Internacionales.</b></li> </ul>

En negrita: Planes, proyectos, programas o acciones prioritarios.

