

[PROJECTIONS]



KCSM mejora su oferta de transporte intermodal

Este sexenio, KCSM espera cerrar con un programa de inversiones totales de 1,300 millones de dólares, lo que significaría una inversión de 128 millones de dólares (11%) más que el sexenio anterior.

El desarrollo de la infraestructura en México, como en cualquier país, influye directamente en su crecimiento económico. Al fomentar la generación de empleo, al atraer más y mejores inversiones, al promover la integración regional, al mejorar la rentabilidad de las empresas y al elevar la calidad de vida de la población, la infraestructura impacta directamente en la competitividad y productividad de una región.

México posee grandes ventajas logísticas que le permiten ser un país competitivo y un factor determinante del desarrollo en la región. Con una posición geográfica estratégica, un capital humano calificado y especializado y una red logística sólida, basada en la alta calidad y la eficiencia de su infraestructura, puertos y servicios de transporte, nuestro país puede ser

uno de los jugadores más importantes en el mercado logístico internacional.

Actualmente, México cuenta con una infraestructura de clase mundial que le permite aprovechar las múltiples ventajas de la intermodalidad: puertos, vías férreas y carreteras que facilitan la transportación y movimiento de mercancías desde y hacia cualquier parte del mundo.

Debido a la creciente complejidad de las cadenas de suministro y su globalización, el intermodalismo se ha convertido en un factor nodal para el comercio internacional, la integración regional y el desarrollo económico.

Según la definición de la Asociación Mexicana del Transporte Intermodal (AMTI), el transporte intermodal se basa en dos o más formas de transporte para realizar el envío

de mercancías. Implica diferentes modos de transporte para trabajar en conjunto y proporcionar servicios de envío de mercancías de una manera más rápida y eficiente.

En los últimos años, el ferrocarril se ha convertido en un medio de transporte indispensable para el crecimiento económico de México, debido a su capacidad para transportar carga de gran volumen y peso en largas distancias. Por ello, en la gran mayoría de los casos el transporte marítimo, el ferrocarril y el auto-transporte son complementarios para el transporte intermodal.

El transporte intermodal y la conversión total de las opciones por carretera a este sistema ofrece múltiples ventajas.

Entre las más importantes destaca el menor costo del traslado y una importante reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, si se toma en cuenta que representa una alternativa eficiente a las carreteras congestionadas. Además, con sólo un galón de combustible (3,78 litros) los trenes intermodales pueden mover una tonelada de carga hasta por 772 kilómetros.

Tan sólo en 2015, del total de 119 millones 646 mil 188 toneladas de carga transportada en el Sistema Ferroviario Mexicano, el transporte intermodal reportó ocho millones 930 mil toneladas, lo que representa 7.5% de la carga total, ocupando el tercer segmento más importante dentro del movimiento ferroviario.

El monto de inversión de la industria ferroviaria en el país ha crecido también en los últimos años, contribuyendo al desarrollo de ciertas regiones y al incremento de nivel de vida en lugares donde se fomenta la instalación de industrias de producción de bienes de alto valor agregado.

Las inversiones de los concesionarios del sistema ferroviario mexicano



pasaron de 10 mil 278 millones de pesos en 2008 a 23 mil 441 millones de pesos en 2014, una alza del 50% en tan solo seis años.

De acuerdo con los datos oficiales de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), en los últimos 15 años se ha incrementado de manera sustancial el número de toneladas que se mueven a través del ferrocarril. En el año 2000 se transportaban 77,164 toneladas, mientras que para el 2015 se registró el movimiento de 119,707 toneladas, un incremento de más del 50%.

Hoy en día, los ferrocarriles mexicanos atienden industrias como la agrícola, química, de energéticos, automotriz, acerera, agrícola, de construcción, además de transportar diversos productos industriales y de consumo.

En el caso de México, la inversión constante de los concesionarios

del servicio público del transporte ferroviario de carga ha permitido la movilización de mercancías de manera eficiente, con costos competitivos y con rutas que facilitan el tránsito entre áreas industriales, puertos y centros de consumo.

En el sistema ferroviario mexicano, Kansas City Southern de México (KCSM) es uno de los actores más importantes para el transporte de mercancías dentro y fuera de nuestro país.

Con un servicio ferroviario de carga en tiempo, confiable, accesible y eficiente y sin fronteras desde el corazón industrial de México hasta Estados Unidos, KCSM llega incluso hasta algunas de las zonas más importantes en Canadá, a través de la interconexión con otros ferrocarriles. Tiene la ruta más corta entre el Océano Pacífico y el centro del país con la frontera con Estados Unidos, a través

PROJECTIONS



de las fronteras de Nuevo Laredo y Matamoros, en Tamaulipas.

Con sus 4,251 km de extensión de vías concesionadas, KCSM cruza el territorio de 15 estados partiendo del Puerto de Lázaro Cárdenas en Michoacán, y a través de las ciudades de Morelia, Querétaro, San Luis Potosí, Aguascalientes, Monterrey, Saltillo y Nuevo Laredo.

Fiel a su programa de inversiones en el país. En 19 años ha invertido más de 3 mil millones de dólares en mantenimiento, infraestructura, tecnología, entrenamiento y en equipo, lo cual ha sido clave para lograr un mejor desempeño logístico año con año.

Este sexenio, KCSM espera cerrar con un programa de inversiones totales de 1,300 millones de dólares, lo que significaría una inversión de 128 millones de dólares (11%) más que el sexenio anterior.

El año pasado, KCS/ KCSM anunció la apertura, a partir del 1 de diciembre, de un nuevo servicio intermodal en conjunto con el ferrocarril estadounidense BNSF Railway, a través del cual se transportarán bienes de consumo, incluyendo elec-

trodomésticos, alimentos, bebidas y otros envíos transfronterizos.

México y Estados Unidos estarán incluso más cerca, más comunicados, más interconectados gracias a KCSM y BNSF, quienes acordaron trabajar juntos y aprovechar las ventajas de cada uno.

KCSM ofrece soluciones de embarque en todo el territorio mexicano debido al acceso de sus vías a principales centros industriales del país. Las terminales intermodales en México son eslabones clave para optimizar la cadena de suministro y favorecer el sistema de transportación de carga en México. KCSM cuenta con tres terminales intermodales que le permiten complementar el servicio de transporte y hacer frente a los requerimientos de tipo de empresas sin importar su tamaño.

Interpuerto San Luis Potosí destaca como la terminal intermodal con la mayor capacidad, al movilizar hasta 186 mil contenedores por año, atendiendo los requerimientos locales y a la región del Bajío. La importancia del Bajío creció recientemente cuando KCS, Wat-

co Companies y WTC Industrial anunciaron una inversión conjunta planeada, para facilitar y expandir la exportación de combustibles líquidos de los Estados Unidos a México. Con una inversión de aproximadamente 45 millones de dólares, el proyecto incluirá la construcción de una terminal de combustibles líquidos para unidades ferroviarias ubicada en el Parque Industrial WTC de San Luis Potosí. El recinto será únicamente atendido por los trenes de KCSM.

Con una capacidad de 167 mil contenedores por año, la terminal intermodal de Salinas Victoria, ubicada cerca de la ciudad de Monterrey, sigue en importancia a la terminal potosina, atendiendo la zona metropolitana de la ciudad regiomontana y el norte del país.

En el Estado de México, la terminal intermodal Puerta México tiene una capacidad de casi 150 mil contenedores y más de dos millones de toneladas de carga por año, en más de 130 hectáreas de desarrollo. Desde esta terminal se atienden las zonas industriales del Estado de México, de

UNA OPCIÓN DE TRANSPORTE CONFIABLE ENTRE

MÉXICO



EE.UU

MÁS CERCA DE LO QUE PIENSAS



BNSF
RAILWAY

www.kcs-bnsf.com



la Ciudad de México y toda su área metropolitana.

Tan sólo en 2015, los segmentos de químicos y productos petrolíferos, productos industriales y de consumo e intermodal contabilizaron el 63% del total de carga transportada, con el 21% cada uno del total movilizado ese año, y juntos representaron ingresos de 734 millones 298 mil 559 dólares para KCSM.

Por su parte, BNSF es el proveedor intermodal más grande del mundo, que ofrece acceso a los mercados más importantes de Estados Unidos, por encima de cualquier otro ferrocarril.

Tomando en cuenta estos factores, el nuevo servicio intermodal fue diseñado para conectar los principales mercados industriales y de consumo en México como Toluca, San Luis Potosí y Monterrey, con ciudades clave de los Estados Unidos como Dallas y Chicago, en un transporte seguro y rápido.

Este nuevo servicio, disponible cinco días a la semana, facilitará el traslado de productos transfronterizos y permitirá a los clientes rastrear sus envíos las 24 horas del día, siete días a la semana de un lado y del otro de la frontera.

Otra ventaja importante es el ahorro significativo en los tiempos de traslado. Por un lado estamos hablando de traslados realizados únicamente por ferrocarril, lo que

automáticamente ofrece un tiempo en ruta más corto y más competitivo, que puede ir de 2.5 a 8 días, dependiendo del destino.

Por otro lado, dado que el servicio implica un transporte transfronterizo continuo, con despacho previo, los trenes no tendrán que detener su marcha en la frontera para realizar los trámites aduanales y aclararán las cuestiones aduanales en México en el punto de partida y al llegar a su destino, aumentando la eficiencia de la colaboración de KCS/ KCSM y BNSF.

Un punto importante para la intermodalidad en México lo representan los puertos por su papel de nodos de interconexión global que juegan y a la estrecha vinculación con el ferrocarril.

El ferrocarril permite integrar las aglomeraciones de población y de actividad económica al interior del territorio con los “gateways” (puertas de entrada) o “load centers” (centros de carga).

El puerto de Lázaro Cárdenas tiene una importancia comercial estratégica, no sólo nacional sino regional, siendo la puerta de entrada de los productos provenientes de Asia que tienen como destino México, Estados Unidos y Canadá.

En el caso de KCSM, casi toda su carga comienza o termina en el Puerto de Lázaro Cárdenas. Gracias a la ubica-

ción del puerto, se pueden transportar mercancías y productos a 15 puertos en Asia y a 10 puertos en Sudamérica, lo que permite tener un mercado internacional sumamente amplio.

Los productos principales que se transportan desde y hacia el puerto de Lázaro Cárdenas son: acero, combustible, vehículos nuevos y tráfico intermodal, este último con una amplia variedad de productos que KCSM maneja en contenedores -principalmente importaciones de Asia, que vienen a grandes tiendas en México.

Para Lázaro Cárdenas, Gerardo Gutiérrez Candiani, Jefe de la Unidad Federal para el Desarrollo de las Zonas Económicas Especiales (ZEE), prometió la creación de 50 mil empleos formales y permanentes durante los próximos 15 años, a través de las ZEE, al tratarse de un recinto que genera el 30% del PIB de la entidad, al igual que concentra el 40% del tránsito de mercancías a nivel mundial.

Este 2017, KCSM cumple 20 años de presencia en México, por lo que la empresa continuará siendo un eslabón clave en el transporte de México y seguirá participando de manera activa en la atracción de la inversión extranjera, haciendo uso de las ventajas logísticas que posee y de la conexión que tiene con importantes puertos mexicanos y centros de producción nacionales e internacionales. ■