

Transporte Ferroviario para la Carga

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA

Contenidos generales:

- I. Consideraciones generales del transporte ferroviario
- II. Modos y Medios del transporte
- III. Marco Jurídico y Aspectos Operativos
- IV. Aspectos Comerciales

OBJETIVO DEL MÓDULO

El participante deberá tener la capacidad para ofrecer información en materia ferroviaria, tanto en aspectos legales del transporte de mercancías, como en la descripción del equipo más utilizado en este medio de transporte.

También deberá explicar cómo llenar la documentación ferroviaria y la manera en que se definen las tarifas.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA
TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA

TEXTO

TEMA I.

Consideraciones generales del transporte ferroviario

Contenido:

1. La evolución del ferrocarril
2. Configuración actual del sistema ferroviario a nivel internacional
3. Movimiento de cargas a través de la red ferroviaria internacional y regional
4. Configuración actual del sistema ferroviario – Caso México
5. Caso: Cool Rail – Europa

Objetivos:

- Identificar la importancia del transporte ferroviario de carga a nivel internacional
- Conocer la geografía y distribución del transporte ferroviario de carga.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA

La evolución del ferrocarril

El origen del ferrocarril se podría remontar a la civilización egipcia y época grecorromana, pero será en el siglo XVI cuando los mineros alemanes por medio del transporte subterráneo realizado con vagones que se apoyaban sobre dos series de maderas planas los que empiecen a dar forma al nacimiento del ferrocarril como tal.

En el siglo XVIII será cuando se sustituyan los maderos por lingotes largos de hierro, al mismo tiempo que se introdujo la rueda con llanta o cerco metálico.

Después del mejoramiento de la máquina de vapor por parte de James Watt en 1770 se construye la primera locomotora de vapor por medio de Richard Trevithick el 13 de abril de 1771 en Inglaterra, cuyo cometido fue el del transporte de viajeros (por primera vez en el mundo) a una velocidad superior al paso del hombre.

El 21 de febrero de 1804 se consigue por primera vez el arrastre de cinco vagones por medio de una locomotora de vapor durante 15.5 Km y a una velocidad de 8 Km/h.

El 25 de septiembre de 1825 el inglés George Stephenson construye una potente locomotora de vapor que fue capaz de arrastrar seis vagones, cargados de hierro y carbón, junto con 35 diligencias y 20 carrozas ocupadas por 400 viajeros provistos de sus correspondientes billetes; es la primera vez en la historia del ferrocarril que una compañía establece tarifas comerciales, horarios y un trayecto convencional.

La primera línea de ferrocarril del mundo se inaugura el 15 de abril de 1830 en Inglaterra, uniendo las ciudades de Liverpool con Manchester. En dicha línea ferroviaria la locomotora utilizada para realizar el transporte era capaz de llegar a la velocidad de 16 Km/h. Será con esta locomotora cuando se empiecen a asentar las bases de la tracción de vapor hasta nuestros días.

Se puede decir que es a partir de 1830 cuando comienza la era moderna del ferrocarril en el mundo, con la correspondiente incidencia en la economía de los países. El tráfico de viajeros se intensificó de manera sorprendente. La velocidad de 20 millas/h parecía abolir el tiempo y el espacio. El carbón y otras mercancías se transportaban de una estación a otra mucho más rápido que por transporte fluvial y los ingresos rindieron un firme dividendo, pese al capital invertido y el excesivo deterioro de las primeras máquinas.

Rápidamente se comenzó a implantar líneas ferroviarias en otros países tales como E.E.U.U., Francia, Bélgica, Canadá, Italia o Alemania. 1837, año en el que por primera vez el transporte ferroviario tocó territorio latinoamericano. Fue en Cuba, con el tendido de una vía férrea de 28km desde La Habana hasta Bejucal. (12 años antes de que el ferrocarril apareciera en España)

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA

Con este hallazgo, Cuba se posiciono en aquel entonces como el 7mo país del mundo y 1ero en Latinoamérica en disponer de la gran innovación del siglo XIX

La llegada del transporte ferroviario a otros países latinoamericanos:

- 1851: Perú, ferrocarril Lima-Callao y Chile, primera línea férrea con 80 km de extensión (zona minera del norte)
- 1854: Brasil
- 1855: Panamá
- 1857: Argentina
- 1870: Operación de las primeras líneas de México, Colombia y Uruguay.

En España no será hasta 1848, con la línea Barcelona-Mataró cuando se instaure la primera línea ferroviaria peninsular, habiéndose realizado con anterioridad en Cuba la primera línea ferroviaria española.

Configuración actual del sistema ferroviario a nivel internacional

Según datos de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC, por sus siglas en francés), actualmente existen 801,357 miles de kilómetros de líneas ferroviarias a nivel internacional, sin embargo, se entiende que la Unión no necesariamente contempla la infraestructura de todos los países del Mundo.

Para efectos de análisis en este módulo y como referencia para los participantes, a continuación, se comparten las cifras reportadas en 2017 por la UIC respecto a la infraestructura internacional del transporte ferroviario y el porcentaje de participación regional a nivel mundial en cuanto al arrastre de mercancías.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA
TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA

Tabla 1: Longitud de línea (Kilómetros) existentes de red ferroviaria a nivel mundial

Región	2017
Federación Rusa	85,545
Compañías europeas	260,08
Compañías africanas	24,374
Compañías americanas	225,533
Compañías Asia/Oceanía	205,820
Total	801,357

Fuente: Elaboración propia con datos de la UIC (2017) que no necesariamente contemplan todos los países del Mundo.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA
TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA

Tabla 2: Movimiento de cargas a través de la red ferroviaria internacional - Transporte de mercancías - Toneladas-kilómetros (millones)

Región	2017
Federación Rusa	2,491,876
Compañías europeas	587,495
Compañías africanas	11,297
Compañías americanas	2,832,419
Compañías Asia/Oceanía	3,068,788
Total	8,991,875

Fuente: Elaboración propia con datos de la UIC (2017) que no necesariamente contemplan todos los países del Mundo.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA

Configuración actual del sistema ferroviario – Caso México

Red ferroviaria mexicana. - En 1940 se crea el organismo descentralizado Ferrocarriles Nacionales de México y en sucesivas acciones de construcción y control de diversos sistemas autónomos, llevó al gobierno federal en 1970 a completar la nacionalización del sistema y operado en forma unificada bajo (FNM).

El inventario al 31 de diciembre de 1970 indicaba un total de 24 mil 468 kilómetros en todos los sistemas. De esa fecha, hasta finales de 1996, antes del inicio del concesionamiento de los sistemas ferroviarios, el número máximo de kilómetros construidos en nuestro país alcanzó poco más de 26 mil kilómetros de extensión.

Con todo, resulta paradójico que de los principios que orientaron las decisiones políticas hace más de un siglo, hoy día, al menos dos retoman toda su actualidad, a saber: una política del gobierno de no soportar la carga que representa la modernización y la operación de la red ferroviaria como instrumento esencial del desarrollo industrial y comercial del país, cuidando fomentar la competencia en el servicio ferroviario.

Espiral de deterioro del servicio y la necesidad de un cambio

A pesar de los intentos del gobierno por modernizar los Ferrocarriles Nacionales de México (FNM), este organismo se encontró limitado por fuerzas fuera de su control. Su posibilidad de cambio, como empresa estatal, fue rebasada por los rápidos cambios de la economía y del mercado.

Al igual que varios ferrocarriles estatales en diversos países del mundo, FNM tenía los siguientes problemas básicos:

1. Altos costos de personal, por el excesivo número de empleados y reglas de trabajo que no contribuían a la eficiencia de la empresa.
2. Infraestructura obsoleta y excesiva: vías en rutas innecesarias, equipo anticuado y falta de inversión en mantenimiento.
3. Servicio de pasajeros subsidiado, como servicio social, en rutas financieras no justificadas.
4. Falta de cultura de servicio, no orientado al cliente, ni atenta a las necesidades cambiantes del mercado.
5. Cambios constantes en la gerencia con muy frecuente asignación de puestos con criterios políticos.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

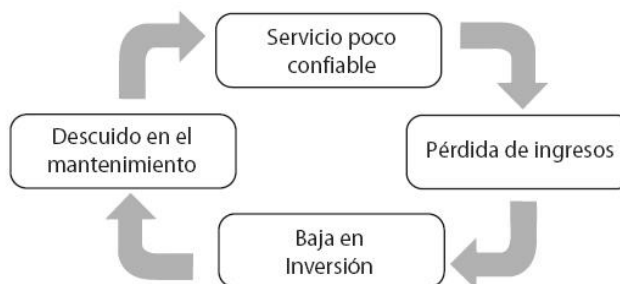
TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA

¿Dónde quedó FNM?

Una vez terminado el proceso de licitación, se constituyó una entidad liquidadora que tuvo como objeto, vender instalaciones y equipos que no fueron aceptados por los nuevos concesionarios.

Por otra parte, la nómina de jubilados de FNM pasó a ser responsabilidad del Estado directamente a efecto de dejar limpio de compromisos laborales a las nuevas empresas concesionadas.

En México y en otros países como Argentina, Colombia, Polonia y muchos más los ingresos eran insuficientes para absorber costos que no añadían valor; esto llevó a los ferrocarriles a un círculo vicioso:



En este contexto, el gobierno mexicano tomó la decisión de romper esa espiral de caída; sin embargo, subir tarifas y reducir el subsidio significaba empeorar el servicio y perder más tráfico. Por ello, el colapso del sistema ferroviario en México era una posibilidad real. Esto sucedió en el momento en que el país se preparaba para competir -necesariamente- en los mercados globales.

La mejor opción para inyectar capital fresco y vencer los vicios acumulados, fue el concesionamiento del servicio. Para muchos se trata de la “privatización”, sin embargo, hay que recordar que para tratarse de bienes de la nación no pueden venderse y sólo se permite su explotación por un periodo determinado, al cabo del cual el sistema ferroviario se revierte en favor del Estado.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA

Estrategia “privatizadora” del gobierno mexicano

La competencia es el juego

El gobierno mexicano analizó varias opciones de estrategias para llegar a la más apta para el país. Las alternativas eran complejas: ¿Un solo ferrocarril en el país? ¿Integración vertical o segmentación por negocios? ¿Transición rápida o modernizarlo antes de venderlo? ¿Vender o concesionar la infraestructura? ¿Competencia de mercado o monopolio privado?

Después de un cuidadoso estudio, la decisión fue crear tres regiones integradas verticalmente, cada una responsable de comercializar, mantener la infraestructura y operar el servicio ferroviario de su área. Las tres regiones estarían interconectadas para servir a los principales centros del país.

En rutas importantes y con el fin de crear competencia efectiva, se previeron derechos de paso obligatorios, permitiendo a un ferrocarril acceso a las vías de su competidor y abrir opciones al usuario. Éste es el caso del Ferrocarril Mexicano S.A. de C.V. (Ferromex), el cual tiene derechos de paso sobre vías de Kansas City Southern México (KCSM), que a su vez tiene derecho de paso para dar alternativas a la industria como es el caso de la automotriz.

Este esquema sentó las bases para la reestructuración de la red ferroviaria, con franquicias bien definidas, en las cuales cada concesionario puede capitalizar en flujos de tráfico de su geografía con la posibilidad de competir en las principales rutas.

Se evitó seguir la fórmula aplicada en Inglaterra, donde las concesiones se otorgaron por segmentos del mercado. Tampoco se consideró aceptable separar la responsabilidad del concesionario con respecto a la infraestructura y la operación del servicio. Estos esquemas difícilmente hubieran funcionado en México, además de ser poco atractivos para los inversionistas. Por otra parte, en México, a diferencia de Argentina, los concesionarios compran el equipo rodante y obtienen una concesión a largo plazo, 50 años renovables por otro periodo igual, que es la mejor opción para el inversionista con planes a largo plazo.

Como resultado de este proceso el servicio ferroviario en México sufrió un cambio radical que ahora se caracteriza por un sistema compuesto por tres empresas troncales y otras denominadas “líneas cortas”.

La primera decisión trascendental tuvo que ver con las reformas constitucionales al Artículo 28 que permitiera la participación del capital privado, tanto mexicano como extranjero en el servicio ferroviario, actividad reservada exclusivamente al Estado.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA

Con el propósito de facilitar el proceso de concesionamiento, FNM fue dividido en tres líneas troncales denominadas:

1. Ferrocarril del Noreste
2. Ferrocarril Pacífico-Norte y
3. Ferrocarril del Sureste.

Y se crearon empresas que tenían la concesión de los siguientes sistemas:

1. Línea Corta Tijuana-Tecate
2. Ferrocarril Chihuahua al Pacífico¹
3. Ferrocarril de Nacozari
4. Unidad Ferroviaria Coahuila-Durango
5. Ferrocarril de Chiapas
6. Ferrocarril del Mayab.
7. Ferrocarril del Sur
8. Ferrocarril de Oaxaca
9. Por último el Estado conservo al Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec



En el centro del país, en la zona metropolitana de la Ciudad de México, se creó un centro neurálgico denominado Ferrocarril y Terminal Valle de México.

¹ El nombre original es Línea Ojinaga-Pacífico, aunque comercialmente se le dio el nombre de Chihuahua-Pacífico, conocida como “Chepe”.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA

TFM / KCS México

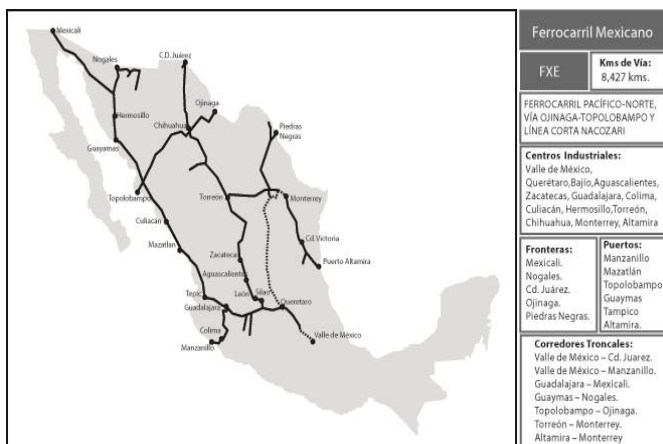


El 5 de diciembre de 1996 como resultado de un proceso de licitación pública internacional, se entregó la primera concesión a Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM), sociedad integrada por Transportación Marítima Mexicana (TMM) y la empresa ferroviaria estadounidense Kansas City Southern Lines (KCSL) que empezó a operar el 24 de junio del siguiente año, lo que marcó una nueva era en el servicio ferroviario de México.

En diciembre del 2005 ésta última compró la totalidad de las acciones de la concesionaria, convirtiéndose en KCS de México

FERROCARRIL MEXICANO

El segundo sistema concesionado fue el del 1997 a la empresa denominada Grupo Ferroviario por el consorcio Grupo México y Union Pacific, éste 24%. Junto con esta línea también se concesionó la mejor conocida como “Chepe” (febrero de 1999) y Nacozari (julio 1999), que sirve a las minas del



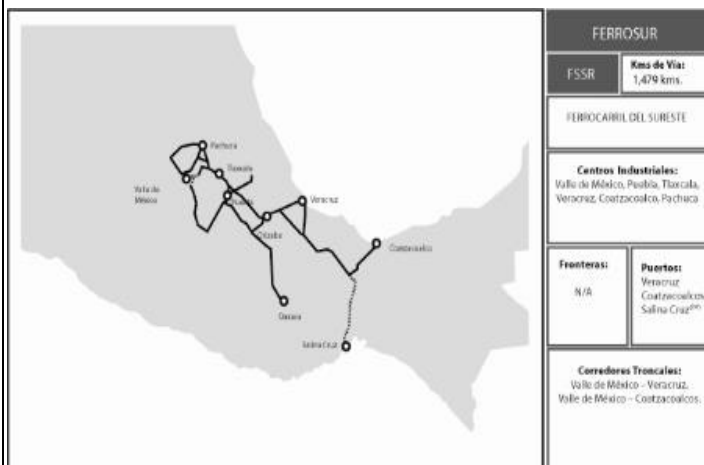
“Pacífico Norte” el 27 de junio de Mexicano “Ferromex”, integrada último con una participación del Vía Topolobampo – Ojinaga, por último se concesionó la Línea norte de Sonora.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA

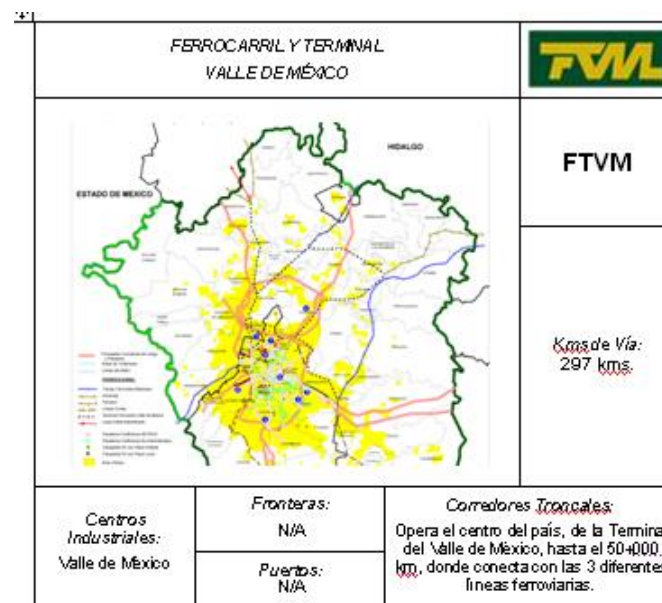
FERROSUR

El sistema del Sureste fue concesionado originalmente en julio de 1998 a la empresa Triturados Basálticos (Tribasa), sin embargo en agosto de 1999, Grupo Carso adquiere las acciones y por consiguiente el control total de la línea



FERROCARRIL TERMINAL VALLE DE MEXICO

Esta empresa presta los servicios de interconexión y maniobras y provee de forma equitativa acceso a las tres empresas concesionarias de las líneas troncales: Kansas City Southern México, Ferromex y Ferrosur. De esta forma la empresa se constituye en cuatro partes iguales constituidas por cada una de las tres anteriores y una restante que se mantuvo en el gobierno federal para luego traspasarla al ferrocarril interurbano de pasajeros Huehuetoca – Buenavista.



DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

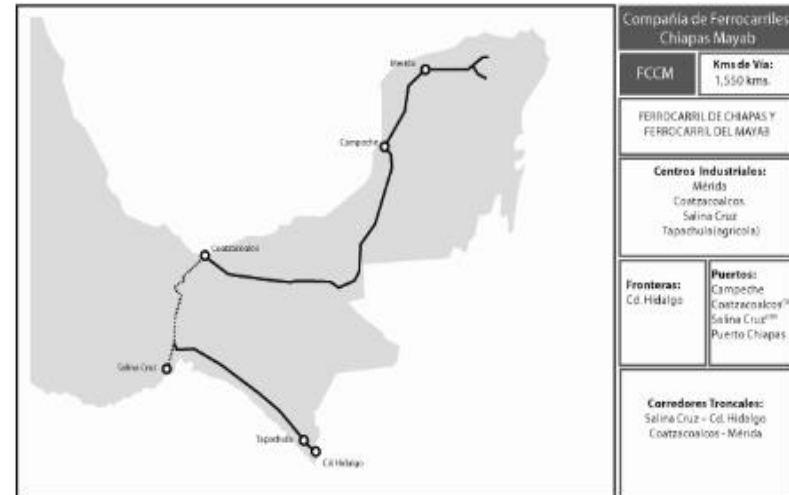
TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA

COMPAÑÍA DE FERROCARRILES CHIAPAS MAYAB

A esta concesión se le asignaron dos líneas: la línea Chiapas y la línea Mayab; estas vías se conectan entre si mediante derechos de paso sobre la línea del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.

La concesión fue otorgada en agosto de 1999 a la empresa Genessee & Wyoming Inc.

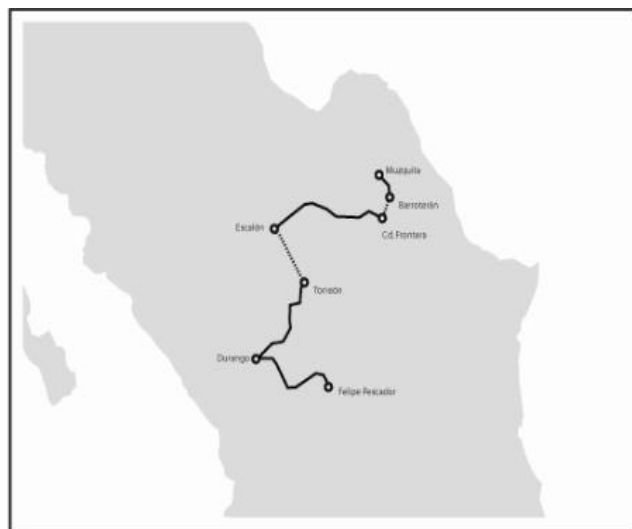
Desde octubre del 2005 hasta mediados del 2007 esta concesión perdió una importante parte de su mercado derivado de los daños ocasionados por el Huracán "Stan" pues numerosos puentes y vías desde Tonalá, Chiapas hasta la frontera con Guatemala, fueron destruidos, quedando incomunicados estos tramos por vía férrea.



Como consecuencia del retraso en la reconstrucción de la vía y de la pérdida de mercados importantes de la región, el concesionario expresó la imposibilidad financiera de seguir operando la línea, por lo cual el 25 de junio del 2007 notificó el cese de sus operaciones. A partir del 6 de agosto de ese mismo año Ferrosur se encarga de la operación de dicha concesión, hasta que la autoridad convoque una nueva licitación.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA



Línea Ferrocarril Coahuila Durango	
LFCD	Kms de Vía: 974 kms.
UNIDAD FERROVIARIA COAHUILA DURANGO	
Centros Industriales: Industria acerera y siderúrgica desarrollada en Durango y Coahuila	
Fronteras: N/A	Puertos: N/A
Corredores Troncales: Compuesta por líneas cortas con derechos de paso para interconectar sus servicios.	

LÍNEA FERROCARRIL COAHUILA DURANGO

Grupo Acerero del Norte y Peñoles obtuvieron la concesión de este ferrocarril en octubre de 1997 en sociedad con Industrias Peñoles; por su localización e interés para la industria minera generalmente transporta productos a granel. Esta concesión la conforman líneas cortas que corren por los estados de Durango y Coahuila, de los cuales algunos tramos se encuentran interconectados mediante derechos de paso con Ferromex

FERROCARRIL DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC

Por su posición estratégica se decidió no concesionar esta línea y dejarla en manos del Estado así como la gestión de la misma, permaneciendo como una empresa estatal de infraestructura, lo que significa que queda a su cargo el control de tráfico, la explotación y el mantenimiento de línea. El transporte de la carga lo realizan los ferrocarriles que conectan con esta línea, Ferrosur y Chiapas – Mayab, por medio derechos de paso que esta línea permite a cambio de una contraprestación.

FERROCARRIL DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC		Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec
		FIT
		Vía Principal: 242 kms.
Centros Industriales: N/A	Fronteras: N/A	Corredores Troncales: Coahuila – Salina Cruz
	Puertos: Salina Cruz	

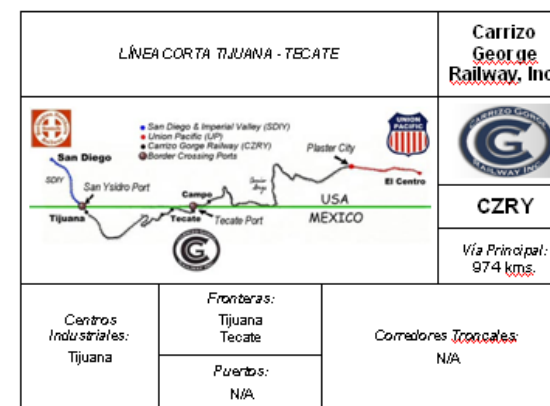
DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA

Por último la línea Tijuana-Tecate, fue cedida al gobierno de Baja California Norte y posteriormente dada en operación a Carrizo George Railway Inc. de la zona sur del Estado de California.

Líneas Ferroviarias después de la concesión:

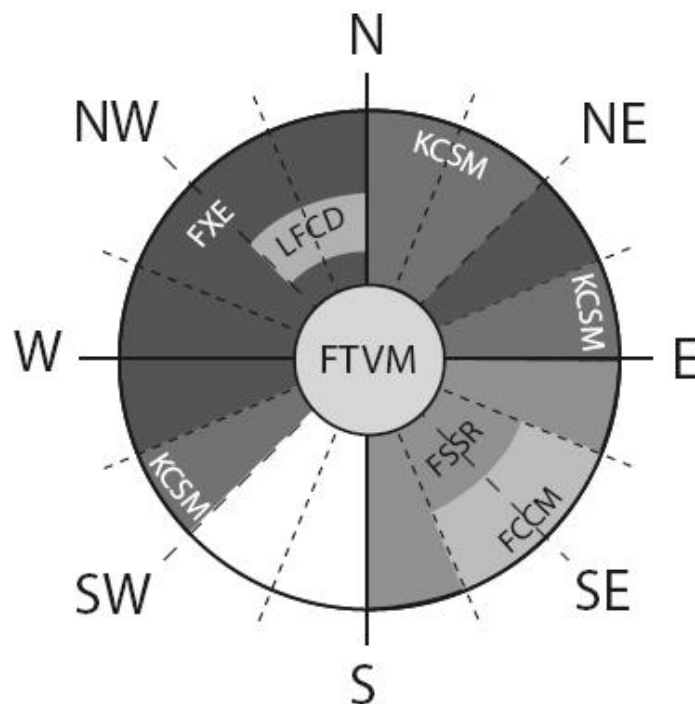
Concesión Ferroviaria	Siglas	Línea Ferroviaria concesionada
Kansas City Southern México	KCSM	Ferrocarril del Norte
Ferrocarril Mexicano	FXE	Ferrocarril del Pacífico Norte Ojinaga-Topolobampo (Chepe) Unidad Ferroviaria de Nacozari
Ferrosur	FSSR	Ferrocarril del Sureste
Compañía de Ferrocarriles Chiapas Mayab	FCCM	Ferrocarril de Chiapas Ferrocarril de Mayab
Ferrocarril y Terminal Valle de México	FTVM	Ferrocarril Terminal Valle de México
Línea Ferrocarril Coahuila-Durango	LFCD	Unidad Ferroviaria Coahuila-Durango
Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec	FLT	Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec
Carrizo George Railway Inc.	CZRY	Vía Corta Tijuana - Tecate
Pendiente		Ferrocarril de Oaxaca
Pendiente		Ferrocarril del Sur



DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA

ZONA DE INFLUENCIA GEOGRAFICA POR SISTEMA

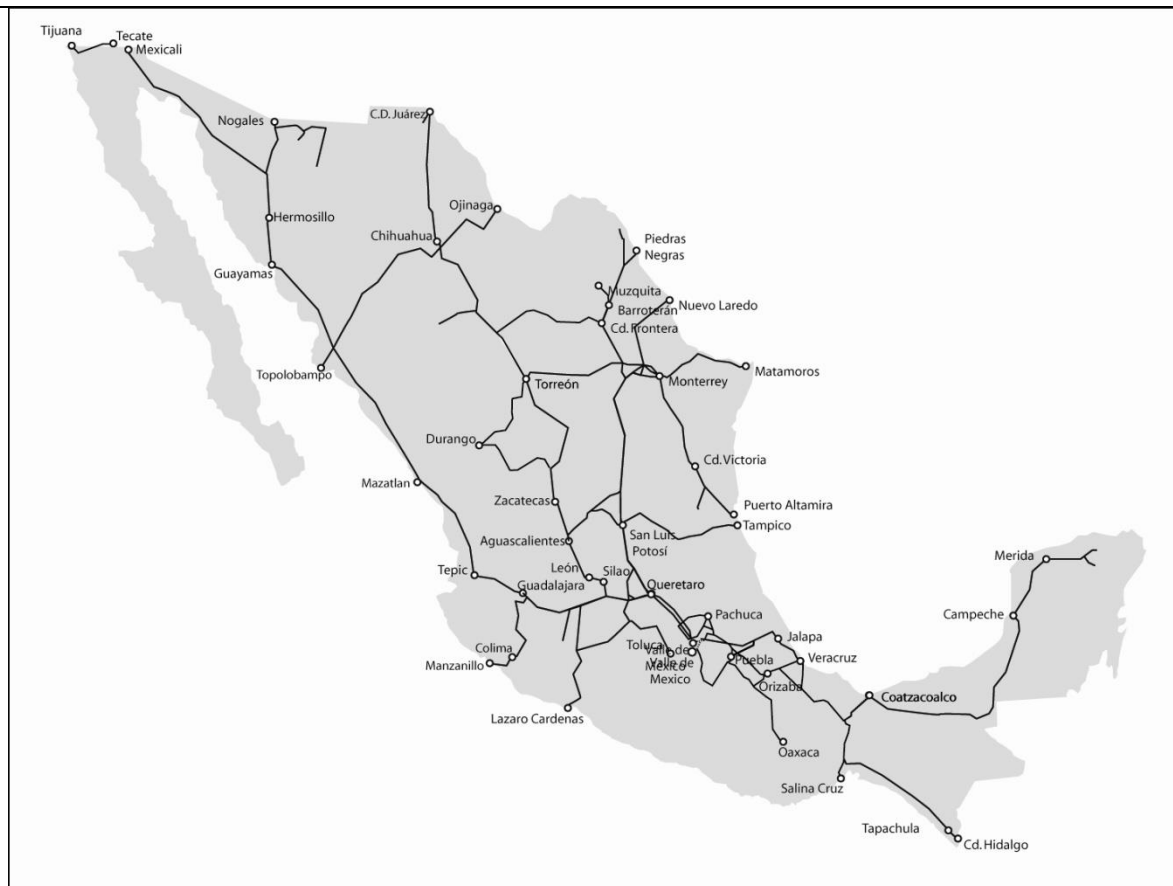


Configuración Actual del Sistema (Un solo sistema)

Independientemente de esta configuración del servicio ferroviario, el reto para los concesionarios es ofrecer un servicio uniforme ("sin costuras") como si se tratara de una sola empresa a todo lo largo y ancho del país.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA

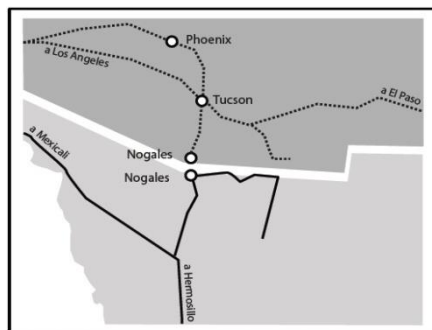


DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA

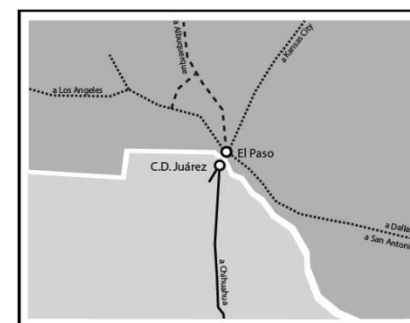
Puntos de conexión con redes internacionales.- En relación con las fronteras, podemos señalar lo siguiente:

La frontera de Mexicali, además de ser límite fronterizo y por consiguiente intercambio internacional entre ferrocarriles, también es el sitio más alejado dentro del sistema ferroviario mexicano, pues a pesar de existir la línea corta Tecate-Tijuana, ésta sólo se encuentra conectada al resto del sistema mexicano por Estados Unidos. Además que para poder atravesar la Sierra de la Rumorosa las pendientes de la vía hacen poco factible su operación de forma eficiente. Para integrar el servicio ferroviario hacia California regularmente se utilizan las conexiones con UP y por otra parte, para servir a la zona norte de Baja California se hace mediante el apoyo del servicio del autotransporte en sus diferentes modalidades.



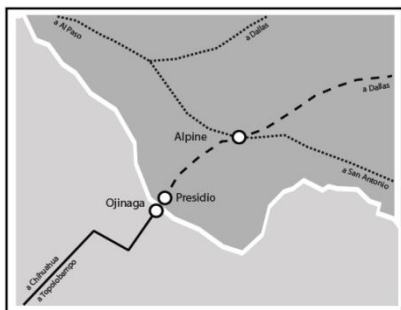
Por su ubicación geográfica, a Nogales se le considera la frontera de salida para la gran producción de hortalizas de los estados mexicanos de Sonora y Sinaloa. La cercanía a Hermosillo una ventaja para el cruce de automóviles nuevos de la producción de la planta de Ford ubicada en esta ciudad; además de ser una frontera de cruce regular de productos contenerizados.

Su ubicación al centro de la región norte del país hace de Cd. Juárez una frontera de interés logístico, una razón es la interconexión con 4 diferentes rutas ferroviarias dentro de Estados Unidos, éstas son: California y Arizona por UP, Nuevo México y Colorado por BNSF, Nuevo México y Norte de Texas por UP y el centro y el sur de Texas también con UP.



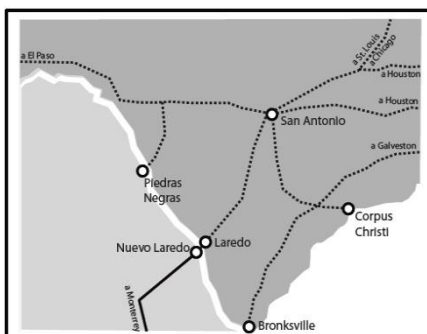
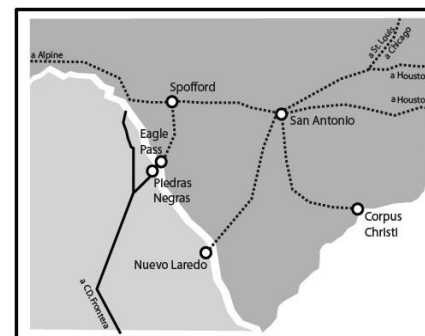
DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA



Ojinaga ofrece por su localización e interconexión la línea más corta entre la costa del Pacífico y el centro del Texas. Además de que su línea interconectante del lado de Estados Unidos es una empresa de Grupo México al que pertenece Ferromex.

Piedras Negras es una de las dos opciones para dirigirse al sur de Texas y a las diversas rutas que desde esta zona se generan; alguna ventaja que este punto fronterizo ofrece, es que el tráfico es menor y por consiguiente mayor agilidad en el cruce. Para el embarcador puede ser una alternativa de análisis para la decisión logística.

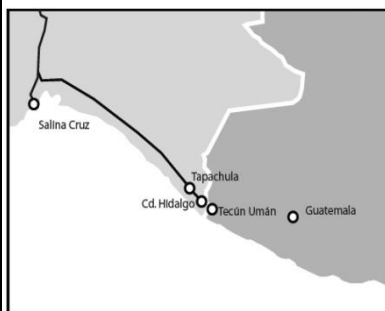
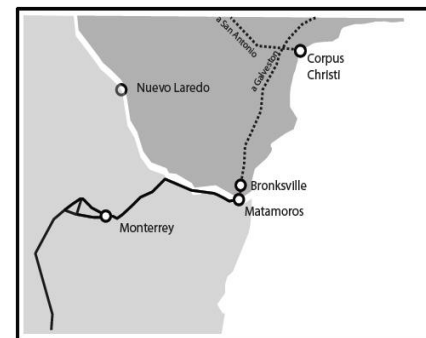


Nuevo Laredo tiene la peculiaridad de estar conectado al corredor de mayor flujo en el país, además de ser la ruta más corta desde la Cd. de México hacia la frontera. Para flujos de gran volumen y de paso prioritario como lo es el Intermodal y el automotriz sea muy benéfico por la operación que se ha venido mejorando, agilizando y que no sólo se consideran corredores nacionales, sino la parte más importante del corredor internacional.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA

La región fronteriza integrada por Reynosa y Matamoros se utiliza en mucho menor medida que la anterior. La clave de su mercado es potencializar los flujos de la costa del Golfo de ambos lados de la frontera.



La región fronteriza sur cuenta con vías férreas en un solo punto a todo lo largo de la misma. En este punto sólo se conecta el sistema ferroviario mexicano con unos pocos kilómetros de vía principal, para acceder al patio público de Tecún Umán y un par de espuelas conectadas a este patio dentro de Guatemala. Esto se debe a que el ancho de vía (escantillón) entre ambas líneas no es el mismo y hasta el momento sólo se realizó la adaptación del límite fronterizo (Puente Suchiate) hasta las vías internas del patio; además el sistema guatemalteco no se encuentra conectado en la actualidad hasta este punto, los tramos que subsisten en la ruta a la capital, conservan el escantillón angosto y por su inoperabilidad se encuentran abandonados. El servicio en frontera lo realiza el Ferrocarril Chiapas Mayab con sus propias máquinas haciendo las maniobras pertinentes y Ferrovial de Guatemala se encarga de mantener las vías en estado operable, cobrándole al FCCM una cuota por el ingreso a

su vías mediante un convenio.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

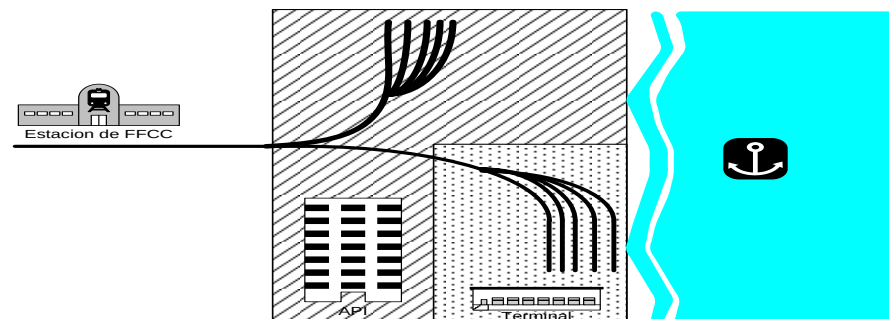
TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA



Terminales ferroviarias.- Para la conexión con los puertos, el ferrocarril da servicio hasta el límite del recinto portuario; a partir de ese punto, la API debe generar su propia infraestructura y servicio hasta las terminales dentro del puerto, donde cada terminal también deberá hacerse cargo de su infraestructura y servicio; por supuesto esto no significa que no puedan realizarse convenios entre ellos con el fin contar con servicios tanto en el recinto portuario como en los terminales particulares.

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA



Litoral	Puerto	Concesión Ferroviaria que sirve al Puerto
Golfo de México	Altamira	Ferrocarril Mexicano
		Kansas City Southern México ^(DP)
	Tampico	Kansas City Southern México
	Veracruz	Kansas City Southern México
		Ferrosur
	Coatzacoalcos	Ferrosur
		Compañía de Ferrocarriles Chiapas Mayab ^(DP)
Océano Pacífico	Campeche	Compañía de Ferrocarriles Chiapas Mayab
	Progreso	Compañía de Ferrocarriles Chiapas Mayab ¹
	Puerto Chiapas	Compañía de Ferrocarriles Chiapas Mayab ²
	Salina Cruz	Compañía de Ferrocarriles Chiapas Mayab ^(DP FIT)
		Ferrosur ^(DP FIT)
	Lázaro Cárdenas	Kansas City Southern México
	Manzanillo	Ferrocarril Mexicano
	Mazatlán	Ferrocarril Mexicano
	Topolobampo	Ferrocarril Mexicano
	Guaymas	Ferrocarril Mexicano

DIPLOMADO INTERNACIONAL EN LOGISTICA Y TRANSPORTE - FIATA

TRANSPORTE FERROVIARIO PARA LA CARGA

Caso: Cool Rail – Europa

Con el ánimo de dimensionar el nivel de especialización que en la actualidad contempla el transporte ferroviario para la carga a nivel internacional, hacemos referencia a la primera conexión ferroviaria directa para productos refrigerados entre Valencia y Rotterdam.

Desde mayo de 2019 es la primera conexión de tren para el transporte de productos frescos que conecta Valencia con Rotterdam y otros destinos como Reino Unido, Países Nórdicos, Alemania y Polonia.

