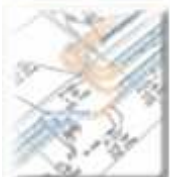


E.1 INICIATIVA: PLAN LOGISTICO NACIONAL (Master Plan Logístico)



E.1 Índice

1. **Introducción: contexto y descripción**
2. **Análisis de brechas**
3. **Brechas y KPIs**
4. **Líneas de Acción**
5. **Bases de diseño y Objetivos**
6. **Conformación y actores para la implementación**
7. **Operación y sistema de retroalimentación en el tiempo**
8. **Funcionamiento de la entidad a cargo del master plan**
9. **KPIs para la logística nacional**
10. **Descripción de beneficios**
11. **Costos y financiamiento**
12. **Actores, plazos y posibles barreras.**
13. **Etapas de implementación de la Iniciativa**
14. **Ficha resumen**

1. Introducción



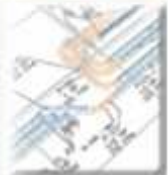
Contexto

- La actual planificación de las construcciones y cambios a la infraestructura logística en los diferentes segmentos de sus cadenas, el desarrollo tecnológico y la oferta de servicios de cada modo de transporte en las regiones de los clusters, así como las operaciones y los procesos de control tanto públicos como privados para el comercio exterior, muestran descoordinaciones y desbalances significativos que impactan al proceso de exportación de los cluster con condiciones de tiempos, costos y servicios que tienen oportunidades para ser más competitivos.
- Existen desbalances en el uso de los modos de transporte, inclinados notoriamente hacia el modo caminero, (uso de modo ferroviario y cabotaje está muy por debajo de países líderes), el cual a su vez presenta ineficiencias importantes en tiempos de espera, (medias de 7 horas de transporte efectivo con 21 horas de espera en circuitos cortos para exportación), ineficiencia en uso de combustible (edad media de camiones está sobre 20 años), servicios pobres lo que está asociado a su elevada atomización en empresas de tamaño mínimo (media de 1,8 camiones por empresa), así como otras externalidades hacia el medio ambiente (CO₂), la baja seguridad y sustentabilidad de esa industria.

Iniciativa

- La iniciativa consiste en desarrollar una planificación logística integrada a nivel nacional, a través de la planeación e implementación de un master plan logístico.
- La iniciativa es liderada por el estado a través de un Consejo Ministerial con participación mayoritaria de actores y entes privados que representan a los sectores clave de la logística y del transporte nacional así como de los exportadores e importadores de los cluster priorizados.
- El proceso de implementación considera varias etapas para estudiar y elaborar las bases y propuestas de las estrategias clave del master plan, planes de acción, inversiones, plazos, prioridades, financiamiento, etc., el cual luego debe ser consensuado entre todos los actores de los sectores y clusters relacionados.





- La iniciativa considera la implementación de medidores estratégicos de la logística, KPIs, que ayuden a evaluar los resultados de este proyecto así como anticipar acciones para aumentar la competitividad en el tiempo.
- El rol del estado como líder, es vital para fomentar esta iniciativa y lograr soluciones armónicas para los diferentes sectores, pero al mismo tiempo debe ser independiente a cambios en los gobiernos para asegurar la continuidad y credibilidad del proceso.

Resultados esperados

Mediante la implementación de esta iniciativa, se espera:

- Balancear la participación de los modos de transporte, para obtener la mayor eficiencia de cada uno de ellos donde sea estos sean más competitivos. (reducir viajes vacíos, tiempos de espera).
- Reducir los costos y tiempos del transporte nacional, al tiempo que se mejora el servicio que afecta las exportaciones y la competitividad de los clusters en los mercados internacionales.
- Poner en servicio la infraestructura y las tecnologías de comunicación y control (TICs) que hace más eficiente a cada modo y en el momento requerido.
- Asegurar la continuidad de movimiento de los flujos en la operación de cada modo. (movilidad de la carga).
- Reducir significativamente las externalidades de los modos (ambiente, seguridad, sustentabilidad).
- Contar con un plan maestro de infraestructura pública para cada región y cada cluster prioritario, trazado con mucha anticipación y revisado anualmente con un horizonte de al menos 20 años. (lograr el uso óptimo de la infraestructura)
- Aportar al crecimiento del país, a través de condiciones logísticas eficientes para las exportaciones de los clusters priorizados.

1. Introducción

PROPOSITO: Chile busca ser líder en la cadena logística de exportación alimentaria

Introducción

Para lograr un desarrollo efectivo y altamente competitivo de las cadenas logísticas de exportación de clusters, es imprescindible mejorar la coordinación de los actores de estas cadenas, en especial los relacionados con el transporte y el manejo interno de cargas.

Para poner en acción esta gran actividad es necesario que el estado inicie un plan de coordinación a nivel nacional que determine e implemente una política nacional de logística y transporte y con ello la planeación de los diferentes modos de transporte, de manera de obtener la mayor efectividad logística en tres grandes ámbitos: el económico, el ecológico y el social.

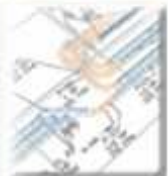
Este enfoque, con énfasis en una mirada integral de la logística país, permite un real aporte de la logística y el transporte a la economía nacional, la preservación ecológica actual y futura, la sustentabilidad y competitividad de las cadenas logísticas, el mejor uso del suelo destinado al transporte terrestre y la movilidad e integración social de todos los actores de los clusters.

La situación actual muestra signos y evidencias de acciones descoordinadas entre actores públicos y privados, lo cual genera un crecimiento de modos de transporte, infraestructura y servicios de forma no balanceada, poco eficiente y en contraposición con intereses ambientales y sociales.

Los benchmark con países desarrollados indican que este factor es una brecha importante en la competitividad y en los tiempos de ciclo de nuestra cadena logística.

Objetivo : reducir la variabilidad, los costos y los tiempos logísticos mediante la integración y planeación de la logística y el transporte de carga a nivel nacional, sobre una base económica, ecológica y socialmente solida, que sea valida para el tiempo actual así como en el largo plazo.

1. Desarrollar cada modo de transporte a su potencial mas eficiente



2. Análisis general de brechas y posibles soluciones

Diagrama causa efecto

Pág. 7

Oportunidad

Lograr una visión integrada de las cadenas logísticas de los cluster priorizados y anticiparse a sus demandas de mediano y largo plazo.

Situación Actual

- No hay prioridades en construcción de infraestructura que fomenten el uso eficiente de cada modo de transporte
- Fuerte dependencia de las cadenas del modo de transporte terrestre
- Planes de desarrollo individuales de cada puerto, sistemas ferroviarios y aéreos
- No se considera en el costo el impacto de las externalidades de cada modo de transporte
- El transporte terrestre (camiones y trenes) solo ha desarrollado planes individuales con alcance limitado y enfocados en el corto plazo.
- Normativas relativas al transporte disgregadas
- No existen KPIs (Indicadores Estratégicos) logísticos nacionales
- Los sistemas de información origen- destino de transporte no están interconectados.
- Las rutas claves para los cluster priorizados tienen similar prioridad frente a otras rutas importantes en las decisiones de infraestructura logística nacional.
- Fragmentación Institucional para proyectos logísticos

Efecto

Reducir la variabilidad, costos y tiempos de las cadenas logísticas de los cluster.

Medir el rendimiento logístico de los cluster para lograr mejoras continuas

Solución

Los sectores público y privado en conjunto deben liderar una **estrategia nacional de logística y transporte (Master plan) de largo plazo**, que desarrolle:

- La movilidad del transporte de carga (confiabilidad y eficacia)
- La movilidad de las personas (confiabilidad y eficacia)
- El uso óptimo de la infraestructura de transporte y logística
- La eficiencia del sistema de transporte (evitar viajes vacíos, eliminar cuellos de botella)
- La normativa de transporte por modo
- Implementar un sistema de seguimiento por cluster de **KPIs logísticos** (Indicadores Estratégicos)
- Asignación de presupuestos para cumplir los objetivos

Alcance de la Iniciativa:

- Estratégica
- Táctica

Participación del Estado:

- A Estatal
- M Cooperación Estatal Intensiva
- B Con Apoyo Estatal

KPIs impactados:

KPI N° 1: Tiempo de ciclo de los pedidos de clientes

KPI N° 2: costo logístico total

3. Brechas y KPIs

Master Plan Logístico

Brechas relevantes

KPIs

Líneas de acción

costo de transporte

Costo logístico total:
Reducción estimada
3 – 8%

- Maximizar eficiencia y el uso optimo de capacidad existente
- Nueva infraestructura para resolver cuellos de botella
- Interconectar diferentes modos para maximizar fortalezas de cada modo en cada macro zona
- Reducir viajes vacios

Tiempos de ciclo

Tiempo de ciclo de los pedidos de clientes:
Reducción estimada
5 – 10%

- Minimizar movimientos innecesarios
- Eliminar congestión
- Implementar fuertemente sistemas electrónicos de control de trafico y de gestión
- Instalar sistemas activos de control y manejo de trafico para reducir congestión

Fuente: generadores de carga, benchmark, mesas de talleres, encuestas



4. Líneas de acción preliminares

Master Plan Logístico

OBJETIVO

Alcanzar el mejor costo de transporte mediante el uso óptimo de infraestructura de transporte

- lograr un transporte eficiente y confiable

Evitar viajes innecesarios

- asegurar movilidad de personas y cargas

Desplazar cargas hacia los modos ferroviario y marítimo

- mejorar uso de toda la infraestructura de transporte, reducir la contaminación y la congestión carretera

LÍNEAS DE ACCIÓN RELEVANTES

- Maximizar eficiencia y el uso óptimo de capacidad existente
- Nueva infraestructura para resolver cuellos de botella
- Interconectar diferentes modos para maximizar fortalezas de cada modo en cada macro zona
- Implementar fuertemente sistemas electrónicos de control de tráfico y de gestión
- Instalar sistemas activos de control y manejo de tráfico para reducir congestión

- Minimizar movimientos innecesarios con políticas de transporte para prevenir congestiones mayores
- Establecer un control logístico optimizado
- Desplegar estrategias para la consolidación de cargas
- Implementar incentivos para reducir viajes vacíos

- Evitar el crecimiento desmesurado del transporte caminero sin aprovechar los demás modos de transporte de carga
- Implementar políticas de fomento para el transporte ferroviario y marítimo
- Priorizar las inversiones públicas para el desarrollo de los modos ferroviario y marítimo
- Fomento al uso integrado de los modos donde se utilicen al máximo las fortalezas de cada uno
- Fomentar la competencia entre modos en igualdad de condiciones normativas y tributarias



4. Líneas de acción preliminares

Master Plan Logístico


OBJETIVO

LÍNEAS DE ACCIÓN RELEVANTES




Mejorar los nodos y arterias de transporte caminero

- Mejorar la infraestructura caminera que ya tiene congestión, la que la tendrá en el corto plazo por el alza considerable estimada en sus flujos y en aquellas arterias que siendo mejoradas darían un aporte de capacidad importante (ej. Accesos a puertos, rutas de alto tráfico en Chiloé, ruta 66 entre otras).
- Segmentar los tráficos lentos con carga de los demás en aquellas rutas de alto flujo, con una gestión de pistas en el tiempo y en su separación



Conseguir un transporte amigable con el ambiente, silencioso y seguro para la comunidad

- Fijar tasas de reducción de CO2 para cada tipo de transporte
- Fomentar el uso de biocombustibles
- Fijar metas de reducción de consumo de energía para cada tipo de transporte
- Fijar niveles de contaminación por tonelada transportada
- Fomentar el uso de tecnologías más limpias y eficientes
- Implementar planes de mitigación de ruido en las áreas urbanas o sectores anexos a carreteras y ferrocarriles
- Fomentar la reducción de ruido en todos los modos de transporte



Lograr buenas condiciones de trabajo y de capacitación en la industria del transporte para la motivación y satisfacción de sus trabajadores

- El estado debe asumir un compromiso de mejorar la capacitación básica y las condiciones de trabajo de los operadores del transporte por medio del fomento a la colaboración entre los actores del cluster logístico, en especial las asociaciones logísticas
- Fomentar el entrenamiento técnico de los operadores logísticos tanto como la inversión en tecnología y equipos
- Monitorear regularmente las condiciones de trabajo para cumplir las normativas de trabajo, de seguridad, de salud, y de seguridad de la carga



4. Líneas de acción preliminares

Master Plan Logístico

OBJETIVO

•Desarrollar las condiciones para proyectar la logística nacional más allá de Chile

•Medición de resultados a través de KPIs logísticos por cluster

LÍNEAS DE ACCIÓN RELEVANTES

- Desarrollar las condiciones para dar servicios logísticos fuera de Chile y programas de integración con los países vecinos orientados a generar igualdad de condiciones de competencia en los diferentes servicios logísticos y particularmente de transporte
- Desarrollar vínculos de trabajo y de negocios con universidades e instituciones, así como empresas logísticas de alto nivel, para establecer centros de educación logística y sobre dicha plataforma formar centros de I+D nacionales.
- Mantener la delantera y cerrar con la necesaria anticipación las brechas logísticas de interés nacional de forma rápida y eficiente para situarnos entre los líderes a nivel global en logística

- Implementar un sistema regional de mediciones de indicadores logísticos para la eficiente gestión del Comité Directivo a cargo del Master Plan
- Permitir la anticipación en las decisiones claves que afectan la competitividad logística del país
- Entregar información relevante los actores de los segmentos logísticos que les permita tomar decisiones de manera transparente e informada

5. Bases de diseño y Objetivos

Master Plan Logístico

Bases de sustentabilidad de largo plazo

- 1. Base económica:** el transporte debe contribuir a la competitividad, crecimiento y empleo del país. La competencia debe ser un impulsor de la calidad y la eficiencia.
- 2. Base ecológica:** el transporte debe ser moldeado en cada modo de manera que se preserven los recursos naturales y la calidad de vida de las generaciones presentes y futuras.
- 3. Base social:** el transporte debe permitir la participación de toda la ciudadanía en la vida pública. La política de transporte, con su cuota de responsabilidad social, debe asegurar una movilidad al alcance de todos, una seguridad y ecuanimidad en el transporte y buenas condiciones de trabajo para los que trabajan en esta industria.

Objetivos

- Lograr un transporte eficiente y confiable – uso óptimo de infraestructura de transporte
- Evitar viajes innecesarios, evitar viajes vacíos – asegurar movilidad de cargas y de personas, uso de estrategias y tecnología de punta
- Lograr equilibrio de modos y de capacidades – desplazar cargas hacia los modos ferroviario y marítimo
- Mejorar nodos y arterias de transporte – refuerzo de infraestructura clave para los clusters priorizados
- Fomento al transporte amigable con el ambiente, silencioso y seguro
- Buenas condiciones de trabajo y de capacitación en la industria del transporte
- Desarrollar las condiciones para proyectar la logística nacional más allá de Chile
- Medición de resultados a través de KPIs logísticos por cluster
- Mantener vigencia y continuidad del plan en el tiempo



6. Conformación y actores para la implementación

Master Plan Logístico

ACTORES DEL ESTADO

INSTITUCIONES

ACTORES PRIVADOS

CORFO - INNOVA

Asociaciones logísticas

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Centros de Estudio y CFT

Cámara de Comercio e Industria

Empresas logísticas del Estado (SEP)

Entidad Público- Privada

Asociaciones de productores y exportadores de alimentos

Ministerio de Obras Publicas

Gremios del Transporte

Expertos logísticos nacionales e internacionales

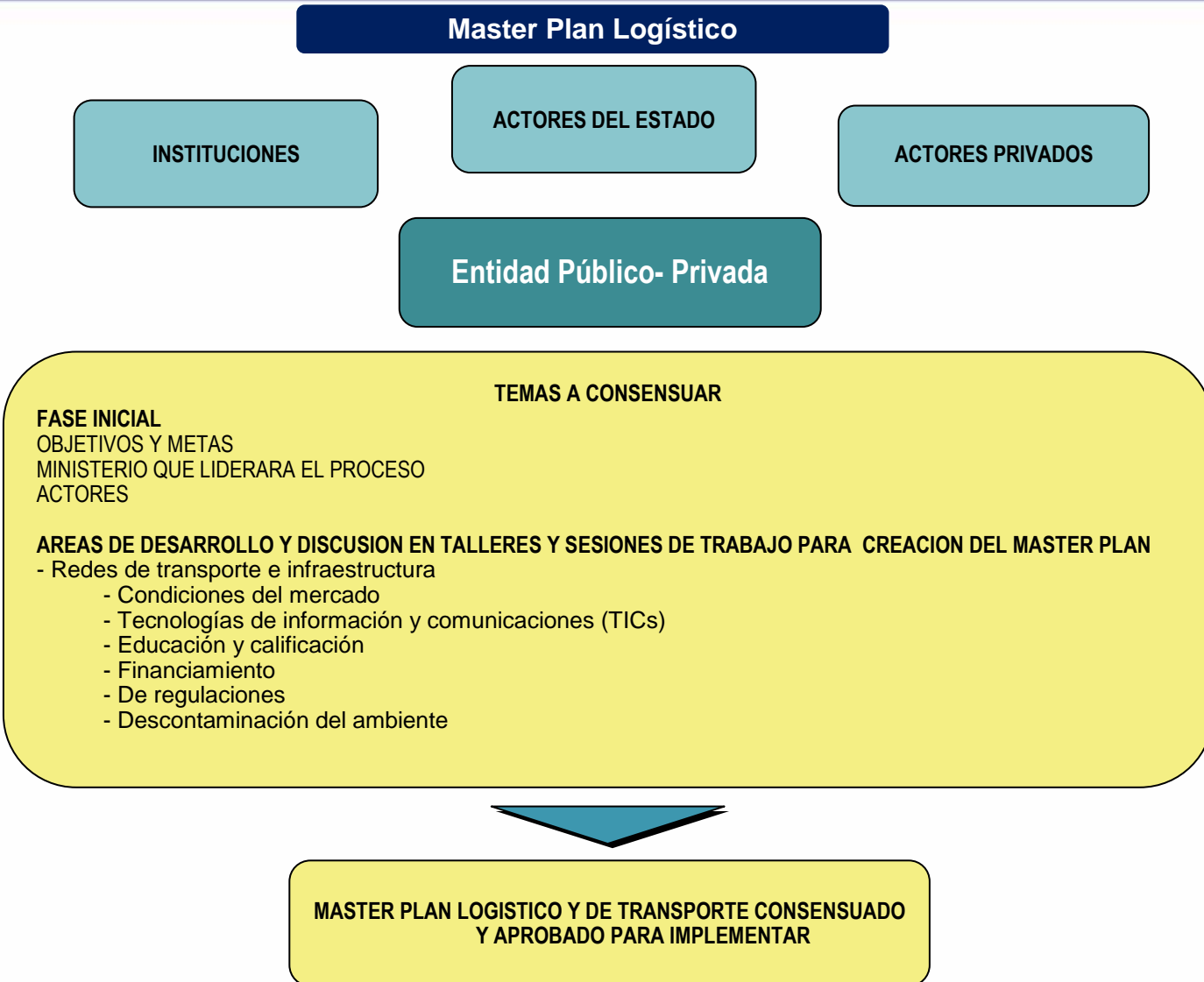
Centros de Investigación

Expertos ambientales

MASTER PLAN LOGISTICO Y DE TRANSPORTE



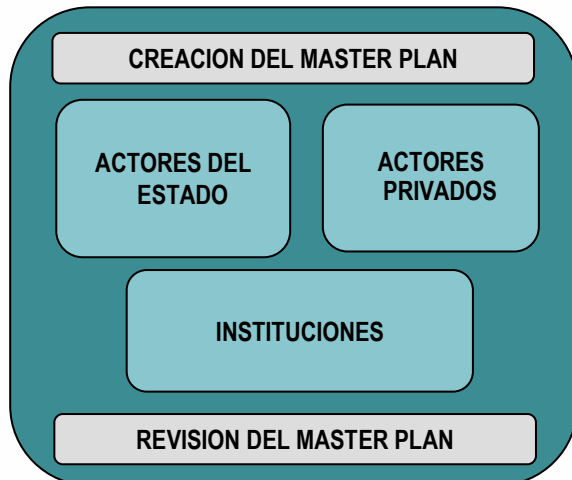
6. Conformación y actores para la implementación



7. Operación y sistema de retroalimentación en el tiempo

Master Plan Logístico

Entidad Público- Privada



MASTER PLAN LOGISTICO Y DE TRANSPORTE

PLANES NACIONALES

- POLITICAS,
- NORMATIVAS,
- REGLAMENTOS,
- INCENTIVOS,
- PRIORIDADES,

PLANES NACIONALES Y REGIONALES

- INFRAESTRUCTURA,
- TICS
- CONTROLES E INFORMACION DE GESTION

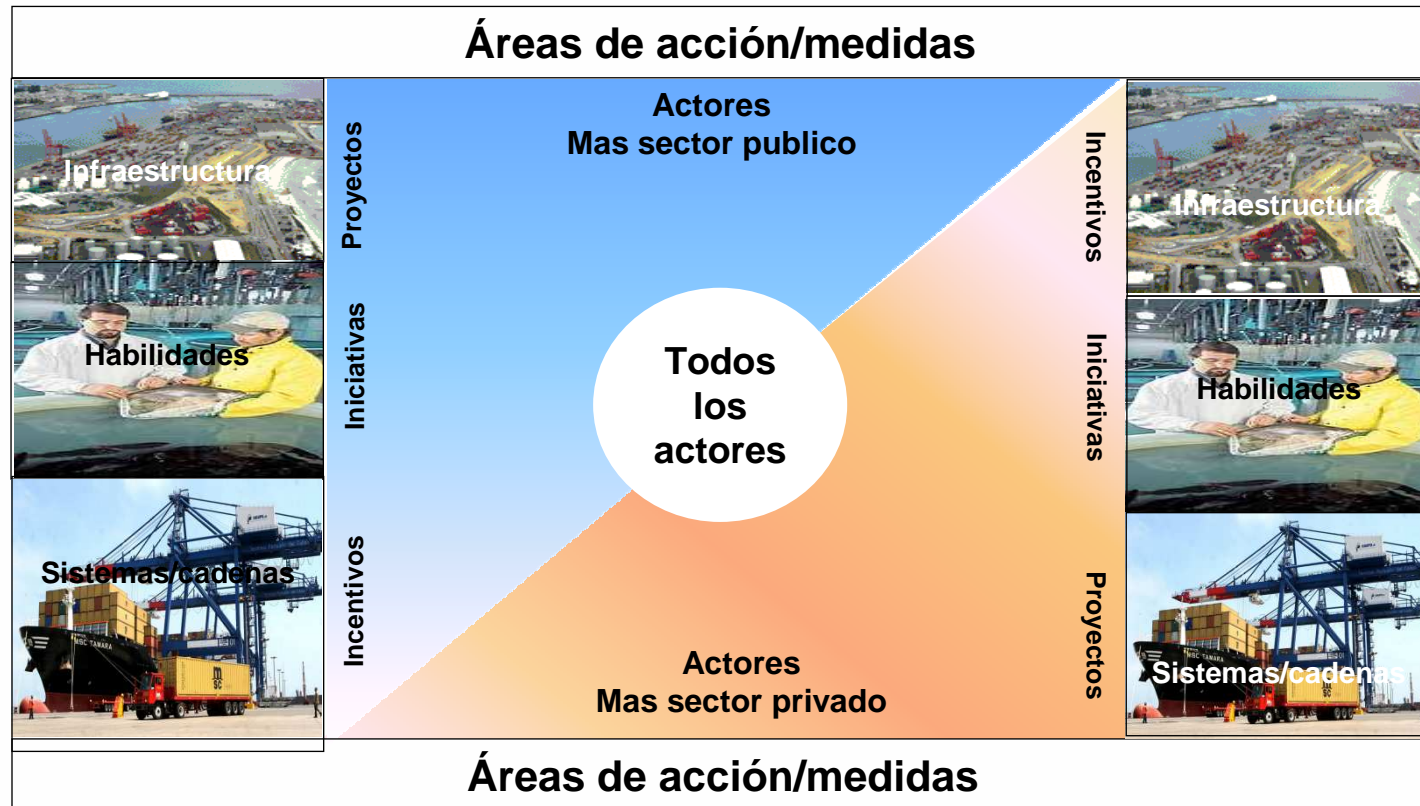
MEDICION DE KPIs LOGISTICOS POR CLUSTERS

IMPLEMENTACION DEL PLAN EN REGIONES



8. Funcionamiento de la entidad a cargo del master plan

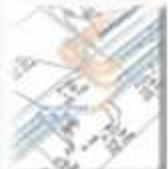
Estrategia recomendada: operación y responsabilidad combinada Publico – Privada con mayor énfasis inicial del estado y luego mas énfasis de los actores privados



Rol del estado: Liderazgo inicial, luego Cooperación Estatal Intensiva



8. Desarrollar la Transferencia Intermodal para lograr el costo mínimo



9. Indicadores estratégicos (KPIs) orientados a la Logística nacional



KPIS LOGISTICOS: propuesta de indicadores a nivel nacional, regional y por cluster de interés.

La información la recogen diferentes organismos de la cadena, tales como Aduanas, Directemar, DGAC, Dirección de Fronteras, Vialidad desde un sistema integrado de TAGS de las autopistas clave. Se recomienda implementar los KPIs clasificados con "Etapa: Inicial", y a futuro evaluar la implementación de los KPIs clasificados con "Etapa: Opcional".

Se propone el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) para integrar y procesar la información.

La información agrupada debe ser de uso y acceso público.

El sistema Port Community System (PCS) puede ser el lugar central para almacenar toda la información.

Los KPIs se clasifican aquí en tres dimensiones: por costos, tiempos y servicios.

Resumen KPIS relevantes

Tiempos totales de exportación

Tiempo

Costos logísticos totales de exportación versus el costo total del producto

Costo microeconómico

Eficiencia de los procedimientos de importación y exportación

Servicio

Tiempos de tránsito por modo de transporte

Tiempo

Costo logístico del país versus Producto Interno Bruto

Costo macroeconómico

Disponibilidad y calidad de la infraestructura de transporte

Servicio

9. Indicadores estratégicos (KPIs) orientados a la Logística nacional

KPIs de Dimensión Tiempo

Etapa	Nombre	Unidad de Medida	Frecuencia de cálculo	Como se mide
Inicial	Promedio y rango de los tiempos totales de exportación (internacional). Clasificado por tipo producto, región, cluster, mercado destino.	DIAS	Anual	Por vía de registros en la documentación respectiva (debe tender a estar todo digitalizado).
Inicial	Promedio y rango de los tiempos de tránsito por modo de transporte (solo nacional) Clasificado por tipo producto, región, cluster, modo	HORAS	Anual	Por vía de registros en la documentación respectiva (debe tender a estar todo digitalizado) .
Otros KPIs de tiempos a ser usados en forma opcional				
Opcional	Tiempo entre salida camión del productor hasta zarpe del barco (solo nacional), clasificado por tipo producto, región, cluster, mercado destino	delta tiempo = HORAS	Anual	Por vía de Tags por contenedor, registros de exportación y datos de navieras
Opcional	Tiempo para pasar los controles del estado (solo nacional) clasificado por tipo de salida, región, cluster, modo	HORAS	Anual	Por vía de registros en la documentación respectiva (debe tender a estar todo digitalizado)

9. Indicadores estratégicos (KPIs) orientados a la Logística nacional

KPIs de Dimensión Costo

Etapa	Nombre	Unidad de Medida	Frecuencia de cálculo	Como se mide
Inicial	A nivel Macroeconómico: Costo logístico del país versus Producto Interno Bruto (PIB)	% (US\$/US\$)	Anual	Por vía de registros en la documentación respectiva (debe tender a estar todo digitalizado)
Inicial	A nivel Microeconómico: Promedio y Rango de los costos logísticos totales de exportación versus el costo total del producto Clasificado por tipo producto, región, cluster, mercado destino	% (US\$/US\$)	Anual	Por vía de registros en la documentación respectiva (debe tender a estar todo digitalizado)
Otros KPIs de costos a ser usados en forma opcional				
Opcional	Costo logístico total nacional (solo parte nacional) clasificado por tipo producto, región, cluster, mercado destino	US\$ delta costo = (FOB – Ex fabrica)	Anual	Por vía de facturas de exportación por contenedor, (debe tender a estar todo digitalizado), por grupos destino (USA; EU; ASIA; LA, etc.)
Opcional	Costo logístico internacional (todos los costos de la exportación) clasificado por tipo de salida, región, cluster, modo	US\$ delta costo = (CIF – FOB)	Anual	Por vía de facturas de exportación por contenedor, (debe tender a estar todo digitalizado), por grupos destino (USA; EU; ASIA; LA, etc.)

9. Indicadores estratégicos (KPIs) orientados a la Logística nacional

KPIS de Dimensión Servicio

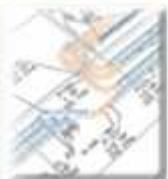
Etapa	Nombre	Unidad de Medida	Frecuencia de cálculo	Como se mide
Inicial	Eficiencia y rapidez de los controles del estado en COMEX, clasificado por tipo producto, región, cluster, mercado destino	HORAS/proceso % del total	Anual	Por vía de tiempos de proceso en la transacción (vía Tags o registro de entrada y salida) de puntos relevantes escogidos
Inicial	Disponibilidad y calidad de la infraestructura de transporte. Clasificado por tipo de estructura, modo, región, cluster	HORAS/año; % saturados del total	Anual	Por vía de una encuesta para medir los ítems mas relevantes escogidos de muestra para los clusters (vialidad, puertos, aeropuertos, pasos)
Otros KPIs de servicio a ser usados en forma opcional				
Opcional	Proporción de modos usados (solo nacional), clasificado por modos (terrestre, ferroviario, marítimo, aéreo), región, cluster	% / % / % / %	Anual	Por vía de registros en la documentación respectiva (debe tender a estar todo digitalizado)
Opcional	Entrega a tiempo de pedidos y cargas (nivel nacional) clasificado por tipo de producto, región, cluster, modo	(%)	Anual	Por vía de encuesta anual: numero de pedidos entregados en el tiempo comprometido versus el total de pedidos

10. Descripción de Beneficios

Master Plan Logístico

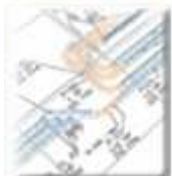
Beneficios cualitativos

- Contribución a un cambio económico estructural y a un desarrollo sustentable de la plataforma logística
- Mejoras en costos, tiempos y servicio de los sistemas de transporte de carga del país
- Disponer de una guía planificada (Road map) para aumentar la competitividad logística de los clusters
- Definición específica y planes de acción para el diseño óptimo, financiamiento y uso de todos los sistemas de transporte
- Mejora significativa de la percepción pública sobre la importancia económica de la logística y del transporte de carga
- Reducción de la congestión, contaminación, ruido, entre otras externalidades.
- Con la medición de KPIs logísticos se toman mejores y más oportunas decisiones para los clusters



10. Beneficios estimados de la iniciativa

Master Plan Logístico



N°	Beneficios de la Iniciativa	Variable impactada	Estimación Ahorro (%)
1	Reducción del tiempo de ciclo en el tramo nacional de las cadenas de exportación para los cluster	Tiempo de ciclo (días)	15 – 25
2	Reducción de los tiempos de tramitación/aprobación de las obras de infraestructura publica	Tiempo de autorización de obras de infraestructura (días)	10 – 15
3	Reducción de la congestión en los flujos de camiones a lo largo del circuito de transporte (tramo nacional)	Tiempo gastado en congestión vehicular	7 - 10
4	Aumento de transporte en tren versus camiones (disminución costo transporte) donde el tren sea mas eficiente	Costo de transporte de plantas a zonas extra portuarias	Ver iniciativa de transporte ferroviario

N°	Inversiones para la ejecución del Master Plan	Estimado US\$ (referencia Alemania)
1	Monto anual en inversiones que se pueden ver afectadas por el Masterplan	1500 – 2500 MM/año (*)

(*) Valor estimado sobre información de Master plan alemán y español con horizonte inicial de 5 años

Fuente: elaboración KOM sobre Talleres, entrevistas, encuestas



10. Beneficios: infraestructura intermodal, menos congestión, mas flujo



11. Costos y Financiamiento

Costos de la Iniciativa

Master Plan Logístico



Costos estimados	Financiamiento
<ul style="list-style-type: none">• Desarrollo del Master Plan: 1.5 a 2 US\$MM (Equipo de trabajo y estudios necesarios para la creación del master plan)• Implementación del Master Plan: la inversión requerida será según los alcances y detalles de estudio del MP, (*) <p>(*) Como referencia se indica la inversión que esta haciendo Alemania en la implementación de su Master Plan para sus primeros 5 años y que es de aprox. 2,500 US\$ MM/año.</p>	<p>Inversión estatal</p> <p>El financiamiento de la infraestructura publica se hace por concesiones con recuperación vía peajes por el uso de dicha infraestructura. Se incluyen los impactos ecológicos, sociales y factores de ineficiencia intermodal cuando corresponda.</p> <p>Los fondos recogidos se reinvierten en ese mismo plan para financiar los años siguientes</p> <p>Las inversiones que socialmente sean necesarias y rentables pero no tienen rentabilidad privada serán financiadas por el estado</p> <p>Una parte se hará con inversión combinada publico privada cuando sea de interés / beneficio de pocos usuarios</p>

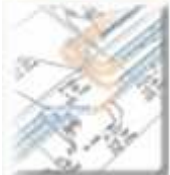


12. Actores, Plazos y posibles barreras



Características de la Iniciativa

Master Plan Logístico



Actores Involucrados	Plazos estimados												
<p>El inicio de esta iniciativa la lidera el Estado (en varios países la hace un mini-equipo del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones)</p> <p>Las etapas de desarrollo las lidera el Estado, y la conforman varios entes públicos (Ministerios MTT, MOP) con participación mayoritaria de actores privados de todas las áreas del cluster logístico y de exportaciones</p> <p>Las etapas de implementación las co-lidera el Estado con actores privados, y la conforman varios entes públicos (Ministerios MTT, MOP) con participación mayoritaria de actores privados de todas las áreas del cluster logístico y de exportaciones</p>	<table border="1"> <tr><td>Etapa 1</td><td>4 meses</td></tr> <tr><td>Etapa 2</td><td>10 meses</td></tr> <tr><td>Etapa 3</td><td>8 meses</td></tr> <tr><td>Etapa 4</td><td>8 meses</td></tr> <tr><td>Etapa 5</td><td>5 años</td></tr> <tr><td>Etapa 6</td><td>continua</td></tr> </table> <p><small>Nota : detalle de etapas se da en Item 12, mas adelante.</small></p>	Etapa 1	4 meses	Etapa 2	10 meses	Etapa 3	8 meses	Etapa 4	8 meses	Etapa 5	5 años	Etapa 6	continua
Etapa 1	4 meses												
Etapa 2	10 meses												
Etapa 3	8 meses												
Etapa 4	8 meses												
Etapa 5	5 años												
Etapa 6	continua												

Posibles Barreras

- La credibilidad de los actores es la principal barrera a vencer. La conformación del equipo de trabajo debe estar diseñada con participación publico - privada en una proporción alta del sector privado .
- Continuidad del esfuerzo. La participación de actores públicos debe ser tal que no se vea afectada por cambios de autoridades (ministros) y gobiernos para que tenga continuidad y éxito en el largo plazo.
- Gestión efectiva sin influencias de grupos sectoriales. No debe haber sesgo o influencia política del gobierno de turno ni desbalance de los sectores privados participantes. Se debe buscar el óptimo país, y de no de sectores individuales.
- Los lideres deben asegurar una visión de largo plazo, como mínimo de 20 ó mas años
- Se debe asegurar la transparencia y el apego a principios y valores que trasciendan a las personas



12. Fomentar el desarrollo de habilidades y condiciones de trabajo



13. Etapas de implementación

Master Plan Logístico



Etapa 1 Formación

- Establecer entidad para liderar el proceso,
- Definir estructura, capacidad de operación y presupuesto
- Definir líder y equipo
- Conformar integrantes
- Evento Kick off

Líder
Estado

Etapa 2 Discusión

- Establecer objetivos grandes ejes de acción y visión inicial
- Diálogos con todos los actores, expertos y autoridades que están vinculadas al cluster logístico
- Confirmación de objetivos, visión y enfoque
- Identificación de brechas y acciones iniciales

Líder
Estado

Etapa 3 Consenso

- Resumen de grandes problemas y oportunidades
- Evaluación inicial cualitativa y cuantitativa de posibles soluciones
- Evaluación y filtro por expertos y actores clave
- Propuesta inicial
- Validación con entidades y actores relevantes de la logística y clusters participantes
- Propuesta y plan base definitivo

Líder
Estado

Etapa 4 Desarrollo

- Desarrollo de las acciones necesarias específicas por grandes líneas y plataformas en cada modo, en cada región y en el tiempo
- Evaluación de costos y beneficios
- Priorización de actividades
- Definición de indicadores de gestión
- Aprobación del plan y presupuestos por año

Líder
Estado

Etapa 5 Implementación

- Preparación de propuestas para ejecución de planes (infraestructura, cambios normativos, tributarios, incentivos, etc.).
- Desarrollo y realización de los cambios y tareas en todos los ámbitos identificados en el Master Plan

Líder
Mix Estado y Privados

Etapa 6 Seguimiento

- Medición de indicadores,
- Seguimiento a tiempos de ejecución
- Evaluación de problemas y cambios necesarios para el logro de las metas del MP conforme a sus objetivos
- Reportes de avance y cumplimiento

Líder
Mix Estado y Privados

14. Ficha resumen

Ficha de la Iniciativa

Master Plan Logístico

Concepto	Descripción
Objetivo	Reducir la variabilidad, los costos y los tiempos logísticos mediante la integración y planeación de la logística y el transporte de carga a nivel nacional, sobre una base económica, ecológica y socialmente solida, que sea valida para el tiempo actual así como en el largo plazo.
Conformación	Integración de equipo Publico Privado , con importante componente privada
Líder	Ministerio del estado (MTT en otros países)
Bases de sustentabilidad	Bases de largo plazo, con fundamento económico, ecológico y social
Beneficios	Mejoras en costos, tiempos y servicio de los sistemas de transporte de carga del país
Costos estimados	Preparación Master Plan: 1,5 a 2 US\$MM Implementación M. Plan: según diseño del Master plan cifra de referencia: 2,500 US\$ MM/año para 5 años
Plazos estimados	Tiempo preparación Master Plan: 30 meses Horizonte de planeación: 25 años Tiempo Implementación M. Plan: etapas de 5 años (con seguimiento y revisión anual)
Barreras	Credibilidad publica, gestión efectiva, duración y proyección de largo plazo
Rol del Estado	Liderazgo inicial hasta implementación, seguimiento con Cooperación Estatal Intensiva