

inbound logistics[®] LATAM

REVISTA LÍDER EN SOLUCIONES DE LOGÍSTICA

NÚMERO 173, VOL. 17

www.il-latam.com

Fast Track

*para el éxito
del envío acelerado*

+

**FORTALECIMIENTO DE LA CONEXIÓN
PUERTO - FERROCARRIL**

**5 TENDENCIAS EN MÉXICO Y
LATINOAMÉRICA EN RETAIL PARA EL 2025**

#SCLM2025



U.S.-MEXICO LOGISTICS & SUPPLY CHAIN LEADERS MEETING MIAMI

Top Speakers + Conference + Networking

13 de Marzo, 2025

Port Everglades Florida, Celebrity Cruise Terminal 25

ORGANIZADO POR



THE UNITED STATES-MEXICO
CHAMBER OF COMMERCE
INTER-AMERICAN CHAPTER

PATROCINADORES



ALIANZAS



vesta

Elevating Standards



Edificios y parques industriales sustentables de clase mundial para acompañar en ubicaciones estratégicas a la manufactura ligera, logística y e-commerce en su crecimiento.

T.+52 (55) 5950 0070

- 6** **EXPERTCOMMENT**
Embalajes que cuestan la Tierra: cómo el diseño y la logística alimentan una crisis de desperdicio de alimentos de 940 mil millones de dólares
- 8** **EXPERTCOMMENT**
Perspectivas de la cadena de suministro para 2025: una radiografía estratégica global y regional
- 12** **EXPERTCOMMENT**
Los 4 saberes clave en la Cadena de Suministros.
- 16** **5 tendencias en México y Latinoamérica en Retail para el 2025**
- 18** **AAPA se despliega por Latinoamérica**
- 22** **EXPERTCOMMENT**
El futuro del transporte logístico en Latinoamérica: un compromiso con la sostenibilidad y la innovación
- 24** **Fortalecimiento de la conexión puerto-ferrocarril**
- 34** **Fast Track para el éxito del envío acelerado**
- 40** **Altibajos en 2024 y oportunidades de crecimiento para 2025 para el sector del transporte de carga**
- 42** **EXPERTCOMMENT**
El contenedor marítimo intermodal: La caja de acero que revolucionó la industria marítima
- 47** **FORUM**
Promologistics celebra 20 años
- 48** **25 años de reconocer la labor de los héroes y heroínas del camino**
- 51** **FORUM**
La gran cita portuaria del 2025: AAPA Latam en Perú
- 52** **FORUM**
Presenta AMAM Agenda Nacional de Movilidad 2024-2030
- 54** **PROJECTIONS**
- 58** **FORUM**
11th Invitational de TIP México: Torneo de golf mágico que rompe récords
- 60** **BUSINESSCONTEXT**
- 64** **NEXTISSUE**

Organiza:



@ferias_cciap X @expocomer in expocomer
expocomer@panacamara.org

ES TU OPORTUNIDAD DE HACER NEGOCIOS CON

MÁS de **30 PAÍSES**
EUROPA | ASIA | AMÉRICA

Panama Convention Center
Amador

25 al 27
de marzo 2025



www.expocomer.com

[EDITORIAL]



La vasta oferta de servicios de autotransporte de carga en la región no solo representa oportunidades, sino también desafíos para las empresas que buscan eficiencia y seguridad en sus operaciones. En esta edición, destacamos las mejores prácticas y las compañías líderes que han priorizado la capacitación de sus operadores, la implementación de herramientas tecnológicas avanzadas y el fortalecimiento de soportes clave para garantizar un tránsito seguro en las rutas más complejas.

Con el cierre de un año lleno de retos, es fundamental adoptar un enfoque estratégico que permita enfrentar las dinámicas cambiantes del sector. Los expertos en logística proyectan un panorama para 2025 en el que la sostenibilidad, la digitalización y la agilidad operativa se consolidarán como pilares fundamentales para mantener la competitividad. En paralelo, el sector retail también se enfrenta a un futuro transformador, marcado por tendencias como la personalización impulsada por IA, la sostenibilidad como eje de negocio y la integración de experiencias físicas y digitales para satisfacer a un consumidor más exigente.

Desde *Inbound Logistics LATAM*, reafirmamos nuestro compromiso de ser un aliado estratégico para los líderes de la industria, ofreciendo información relevante y análisis que impulsen la toma de decisiones informadas. Esperamos que esta edición inspire a los profesionales de la logística y el retail a transitar con éxito hacia un 2025 lleno de oportunidades, consolidando prácticas innovadoras y avanzando hacia un futuro más eficiente y sostenible.

FELICES FIESTAS Y PROSPERO 2025

Mónica Herrera
Editora

Editado bimestralmente por: Negocios Editoriales Especializados SA de CV, Número 173 Año 17. Revista de los meses de noviembre - diciembre 2024. Editor responsable: Guillermo Almazo Garza. Reserva de derechos al uso exclusivo N° 04-2016-012013143700-102 expedido por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Número de certificado de licitud de título y contenido 15815. Expediente: CCPRI/3/TC/13/19752. Domicilio de la publicación: Luis Donaldo Colosio s/n Loc 3 Parque Industrial Reynosa, Sección Norte, CP 88788, Reynosa Tamaulipas.
Imprenta: Grupo Gamma. Pascual Orozco #53; Col. Barrio San Miguel; Iztacalco C.P. 08650 CDMX. Distribuidor Sepomex. Tiraje certificado 15,000.00 ejemplares. Prohibida la reproducción total o parcial del contenido sin previa autorización por escrito de los editores, el contenido de los artículos no refleja necesariamente la opinión de los editores.

"Certificado de circulación, cobertura y perfil del lector folio 00264-RHY emitido por RHY y registrado en el Padrón Nacional de Medios Impresos de la SEGOB."



Núm. 173, Vol.17
www.il-latam.com

Publisher **Guillermo Almazo**
publisher@il-latam.com

Editor **Mónica Herrera**
editor@il-latam.com

Director de Ventas **Carlos Caicedo**
manager@il-latam.com

Miami Office **Gordon Harper**
south@inboundlogistics.com

Director de Diseño **Vincent Velasco**
production@il-latam.com

Director Ejecutivo **Víctor Almazo**

Contabilidad **Erika Luna**

Fotógrafo **Federico de Jesus**

Traducción **Lorena Peralta**



Publisher **Keith Biondo**

Editor **Felecia J. Stratton**

Creative Director **Sean Doyle**

Publication Manager **Sonia Casiano**

OFICINAS

México: +52 555514 7914

Frontera; Reynosa: +52 (899) 922-8561

Síganos en Facebook
X y LinkedIn



LOGISTICS WORKSHOPS

Logística, Almacenamiento y Distribución en México

Capacitación y Networking Especializado
para las Principales Empresas
de la Región

SAVE THE DATE

Mayo 23, 2025

Mérida - Yucatán



Seminario

GESTIÓN LOGÍSTICA

PARA EL ALMACENAMIENTO Y DISTRIBUCIÓN DE PRODUCTOS en el Sur - Sureste de México

**Temas para implementar
mejores procesos y optimizar
la operatividad de tu empresa**

Temario:

Módulo 1: Fundamentos de la Gestión Logística en un Almacén

Módulo 2: Procesos de Almacenamiento y Distribución

Módulo 3: Optimización de Costos y Mejora Continua

www.logisticsworkshops.com

**inbound
logistics[®]**
LATAM

Media Sponsor

Síguenos en Redes:



PATROCINADO POR:



EDICOM
Mezzanino

LOK PARK
PARQUE LOGÍSTICO



TechSOFT



EXPERTCOMMENT

Por: Alvaro Humberto Santos A.
CEO & Director General
SH Santos Herrera
alvaro.santos@shsantosherrera.com

Embalajes que cuestan la Tierra: cómo el diseño y la logística alimentan una crisis de desperdicio de alimentos de 940 mil millones de dólares

El diseño de empaques es más que una cuestión estética: es una ciencia funcional que protege los productos en cadenas de suministro complejas

El asombroso impacto económico anual de 940 mil millones de dólares del desperdicio de alimentos a nivel mundial subraya la urgente necesidad de innovación estratégica en el diseño de embalajes y la logística. Dado que entre el 20 y el 50% de las pérdidas se atribuyen a embalajes inadecuados y condiciones de manejo deficiente de la cadena de suministro, este artículo explora la interacción estratégica entre estos factores. Basándonos en las recomendaciones de la FAO y en los conocimientos de los líderes mundiales en logística y sostenibilidad, examinamos cómo un embalaje bien pensado y una logística eficiente pueden minimizar el deterioro, maximizar el uso de los recursos y mejorar la seguridad alimentaria mundial.

Las cadenas de suministro mundiales son líneas vitales que conectan a los productores con los consumi-

dores. Sin embargo, el diseño de los embalajes y las ineficiencias logísticas dan lugar a una pérdida masiva de alimentos, en particular de productos perecederos como frutas y verduras. Como destaca la FAO, abordar estas pérdidas es fundamental para la sostenibilidad y la seguridad alimentaria. Este artículo examina estrategias viables que entrelazan la ciencia, la tecnología y el diseño para reducir el deterioro y aumentar la eficiencia de las cadenas de suministro, centrándose en los contextos mundiales y los desafíos únicos de México.

ANTECEDENTES: ¿CUÁL ES LA SITUACIÓN EN EL MUNDO Y EN MÉXICO?

El mundo enfrenta un doble desafío: alimentar a una población en crecimiento y reducir el desperdicio. La FAO estima que un tercio de todos los

alimentos producidos a nivel mundial se desperdician, con un costo de 940 mil millones de dólares anuales. Entre los principales factores que contribuyen a esto se encuentran las ineficiencias en el empaquetado y la logística, que exacerban las tasas de deterioro.

En México, el deterioro de los alimentos afecta al 37% de la producción total de alimentos, según la Red de Bancos de Alimentos de México. Los principales culpables son la mala logística de la cadena de frío, el empaquetado inadecuado y las largas distancias de transporte. Abordar estos problemas no es simplemente una necesidad logística, sino un imperativo estratégico para reforzar la seguridad alimentaria nacional y el crecimiento económico.

ASPECTOS DEL DISEÑO DE EMPAQUES A CONSIDERAR PARA SOBREVIVIR A LAS CONDICIONES LOGÍSTICAS

El diseño de empaques es más que una cuestión estética: es una ciencia funcional que protege los productos en cadenas de suministro complejas. Las consideraciones clave incluyen:

- **Selección de materiales:** el empaque debe soportar tensiones de manipulación y temperaturas variables. Los materiales biodegradables o reciclables pueden mejorar la sostenibilidad y, al mismo tiempo, garantizar la durabilidad.
- **Tamaño y forma:** las dimensiones optimizadas garantizan un almacenamiento y transporte eficientes y, al mismo tiempo, minimizan los desechos.
- **Ventilación y aislamiento:** la gestión del flujo de aire puede evitar el deterioro de los productos perecederos al mantener niveles óptimos de temperatura y humedad.

El embalaje es un caballo de batalla silencioso en logística, que proporciona una capa invisible de protección fundamental para la integridad del producto.

ASPECTOS A CUIDAR EN LAS CONDICIONES LOGÍSTICAS

Una logística eficiente comienza con

la atención a las necesidades específicas de los productos transportados. Las recomendaciones incluyen:

- **Gestión de la cadena de frío:** una cadena de frío bien mantenida minimiza el deterioro de los artículos sensibles a la temperatura.
- **Manipulación adecuada:** la capacitación permanente del personal en carga, descarga y apilado reduce los daños mecánicos.
- **Tecnologías de monitoreo:** los sensores de IoT rastrean las condiciones ambientales y brindan información en tiempo real para mitigar los riesgos.

Garantizar que las condiciones logísticas complementen el diseño del embalaje es fundamental para reducir las pérdidas.

ESTRATEGIAS PARA MITIGAR EL DETERIORO DE PRODUCTOS DEBIDO AL DISEÑO DE EMPAQUES Y LAS CONDICIONES LOGÍSTICAS

La integración de empaques innovadores y estrategias logísticas precisas puede transformar la eficiencia de la cadena de suministro:

- **Embalaje inteligente:** la incorporación de etiquetas RFID o etiquetas inteligentes permite el seguimiento y la supervisión de las condiciones en tiempo real.
- **Colaboración en toda la cadena:** la alineación de fabricantes, distribuidores y minoristas garantiza prácticas de manipulación uniformes.
- **Estandarización:** la adopción de estándares de empaquetado para toda la industria simplifica la manipulación y reduce el desperdicio. La implementación de estas estrategias reduce el deterioro y contribuye a prácticas sostenibles.

POR QUÉ MAXIMIZAR LA OCUPACIÓN DEL ÁREA DEL ALMACÉN Y DEL REMOLQUE ES UNA BUENA ESTRATEGIA

La eficiencia del espacio afecta directamente los costos operativos y la seguridad del producto. Los beneficios clave incluyen:

- **Menores costos de tránsito:** la

utilización maximizada del espacio reduce la cantidad de viajes necesarios.

- **Mayor estabilidad:** el apilamiento adecuado minimiza el movimiento durante el tránsito, lo que reduce el riesgo de daños.
- **Mejor control de la temperatura:** las disposiciones optimizadas de la carga mejoran el flujo de aire, lo que preserva la calidad del producto.

La eficiencia en la utilización del espacio es un principio fundamental para reducir el desperdicio y mejorar la rentabilidad.

El costo de 940 mil millones de dólares que supone el desperdicio de alimentos no es algo inevitable, sino un llamado a la acción. El diseño estratégico de los envases y la excelencia logística pueden mitigar el deterioro, reducir el impacto ambiental y mejorar la seguridad alimentaria mundial. Al adoptar prácticas innovadoras y priorizar las soluciones sostenibles, las partes interesadas pueden transformar los desafíos en oportunidades. ■

Referencias

1. FAO. Global Initiative on Food Loss and Waste Reduction. Food and Agriculture Organization of the United Nations.
2. Mexican Food Bank Network. Food Waste and Security in Mexico.
3. Entourage Freight Solutions. "Transportation of Perishable Goods Challenges."
4. Fast Casual. "Calculating the New Cost of Food Spoilage."
5. Kirci, M. et al. Managing Perishability in the Fruit and Vegetable Supply Chains. MDPI Sustainability Journal.

Alvaro Humberto Santos A.

Si deseas ampliar la conversación con nuestro columnista, lo puedes encontrar en LinkedIn como: <https://www.linkedin.com/in/alvarohumbertosantosatehortua/> o contactar vía correo electrónico alvaro.santos@shsantosherrera.com o contactar en la página web <https://www.shsantosherrera.com>



EXPERTCOMMENT

Por Daniel Martínez
Coach de Innovación Logística
daniel.martinez@zammarti.com

Perspectivas de la cadena de suministro para 2025: una radiografía estratégica global y regional

El año 2025 no será solo un hito en el calendario, sino un momento clave en la evolución de las cadenas de suministro, marcando la convergencia de fuerzas económicas, tecnológicas y geopolíticas que han redefinido la logística global en la última década. Eventos como la pandemia de COVID-19, el conflicto Rusia-Ucrania y la reciente elección de Donald Trump como presidente de Estados Unidos han acelerado la transformación de estos sistemas.

Desde 2020, el mundo ha aprendido lecciones duras sobre la fragilidad de las cadenas globales. Las interrupciones causadas por la pandemia afectaron a bienes de consumo, insumos médicos y materias primas esenciales, lo que impulsó a las empresas a repensar sus modelos operativos. Durante el período de 2020 a 2024, conceptos como la resiliencia, la regionalización y la sostenibilidad dejaron de ser ideales aspiracionales y se convirtieron en necesidades urgentes.

El 2024 también trajo consigo un cambio político significativo. La elección de Trump, con su política proteccionista y su disposición a imponer aranceles, particularmente a productos provenientes de México y China, ha encendido alarmas sobre el futuro de las cadenas de suministro norteamericanas. Estas dinámicas subrayan la necesidad de estrategias ágiles y adaptativas para mantener la competitividad en un entorno cada vez más fragmentado.

A medida que avanzamos hacia 2025, la clave del éxito radica en tres pilares fundamentales: la regionalización, la revolución tecnológica y la sostenibilidad.

Este análisis explora cómo estas fuerzas están remodelando las cadenas de suministro globales, con un enfoque especial en América Latina y México, regiones que tienen el potencial de desempeñar un papel protagonista en este escenario dinámico.

I UNA NUEVA REALIDAD GEOECONÓMICA

1. Reconfiguración Geopolítica de los Mercados

Las cadenas de suministro globales están experimentando una transición hacia la regionalización y la diversificación. Las estrategias centradas exclusivamente en la eficiencia están siendo reemplazadas por modelos que priorizan la resiliencia y la autonomía económica.



Regionalización de las Cadenas de Valor

La pandemia y las tensiones comerciales entre potencias han acelerado la necesidad de acercar las operaciones a los mercados finales. Según un informe de McKinsey, el 72% de las empresas globales están considerando relocalizar sus operaciones para 2025.

- **América del Norte:** El Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) sigue siendo un motor para la integración económica. México, gracias a su proximidad geográfica y costos competitivos, es un destino clave para el near-shoring.
- **Asia-Pacífico:** La Asociación Económica Integral Regional (RCEP) fomenta la integración entre países de Asia, con Vietnam y Tailandia como beneficiarios clave del desplazamiento de manufactura desde China.
- **América Latina y Friends-horing:** Países como Colombia y Brasil están fortaleciendo sus relaciones comerciales con Estados Unidos y Europa, atrayendo inversiones en manufactura, energía renovable y tecnología.

Autonomía Estratégica de Bloques Económicos

Bloques como la Unión Europea han intensificado esfuerzos para reducir su dependencia de recur-

sos externos, especialmente en sectores estratégicos como energía y tecnología. Esto incluye inversiones en manufactura avanzada y la construcción de cadenas de suministro internas.

- La Unión Europea está invirtiendo €200,000 millones en energía renovable y manufactura avanzada para reducir la dependencia de recursos externos.
- En Asia, Japón y Corea del Sur lideran la producción de semiconductores para asegurar su competitividad tecnológica.

Resiliencia sobre Eficiencia

El enfoque global está migrando hacia la resiliencia, incluso a costa de mayores costos operativos.

- **Almacenamiento Preventivo:** Las empresas están incrementando sus inventarios para mitigar riesgos, una estrategia que, aunque costosa, se ha vuelto esencial para evitar interrupciones.
- **Diversificación de Proveedores:** La creación de redes de suministro más amplias y menos dependientes de un solo país o región está en auge.

2. Escenarios de Tensión Geopolítica

Las tensiones geopolíticas siguen siendo una amenaza significativa para las

cadenas de suministro, obligando a las empresas a adaptarse rápidamente.

Tensiones China-Taiwán

- **Impacto en semiconductores:** Taiwán produce más del 63% de los semiconductores del mundo. Un conflicto afectaría industrias como la automotriz, la tecnología y la electrónica de consumo.
- **Rediseño de rutas comerciales:** Las tensiones podrían forzar a las empresas a buscar rutas alternativas en el Pacífico, incrementando costos logísticos en un 40% a 50%.

Conflicto Rusia-Ucrania

- **Volatilidad de precios:** La guerra ha disparado los costos de recursos como el gas y el trigo, afectando cadenas logísticas en Europa y Asia.
- **Nuevos corredores logísticos:** Europa está invirtiendo en infraestructura para reducir su dependencia de rutas afectadas por el conflicto.

Disputas Comerciales EE.UU.-China

- **Fragmentación de cadenas globales:** Empresas como Apple han comenzado a mover operaciones a India y Vietnam para reducir riesgos.
- **Diversificación acelerada:** Según PwC, el 85% de las empresas

EXPERTCOMMENT

estadounidenses han diversificado proveedores en respuesta a las tensiones comerciales.

Política Comercial de Trump

■ **Aranceles a productos de México y Canadá:** La amenaza de un arancel del 25% afectaría directamente la competitividad de las cadenas de suministro en América del Norte.

■ **Impacto en nearshoring:** Si bien las políticas proteccionistas buscan beneficiar a Estados Unidos, también podrían acelerar inversiones en México como una alternativa de manufactura regional.

II. REVOLUCIÓN TECNOLÓGICA: NUEVOS HORIZONTES PARA LA LOGÍSTICA

1. Inteligencia Artificial (IA) y Automatización

La IA se está consolidando como el núcleo de la logística moderna, con aplicaciones que transforman todos los aspectos de las cadenas de suministro.

■ **Predicción de Disrupciones:** La IA puede prever eventos como cierres portuarios o interrupciones climáticas con una precisión del 95%, permitiendo ajustes operativos en tiempo real.

■ **Optimización de Rutas:** Empresas como UPS han reducido en un 30% sus tiempos de entrega mediante algoritmos que optimizan rutas logísticas.

■ **Mantenimiento Predictivo:** En el sector automotriz, Toyota utiliza IA para anticipar fallas en maquinaria, reduciendo tiempos muertos en un 42%.

2. Blockchain y Trazabilidad

El blockchain está proporcionando transparencia y confianza en las cadenas de suministro.

■ **Rastreo Integral:** Walmart ha implementado blockchain para rastrear productos agrícolas desde su origen, reduciendo tiempos de verificación de días a segundos.

■ **Reducción de Fraudes:** La tecnología ha disminuido los fraudes logísticos en un 85%, según PwC.

3. Vehículos Autónomos y Drones

Los avances en movilidad están redefiniendo la última milla de las cadenas de suministro.

Drones de Entrega: Amazon y UPS están probando drones para reducir costos y tiempos en zonas urbanas.

Camiones Autónomos: Tesla está liderando el desarrollo de camiones eléctricos autónomos, con pruebas en rutas de alta demanda en Estados Unidos.

III. AMÉRICA LATINA: OPORTUNIDADES Y RETOS

América Latina se encuentra en una posición única para capitalizar la regionalización, pero enfrenta desafíos significativos que deben ser abordados.

1. Nearshoring como Motor de Crecimiento

La relocalización de operaciones hacia América Latina está generando una ola de inversiones.

■ **México:** Según UNCTAD, México recibió \$40,000 millones en inversión extranjera directa en 2022, un aumento del 12% gracias al nearshoring.

■ **Brasil:** Está fortaleciendo su infraestructura portuaria para convertirse en un hub logístico regional, con inversiones de \$10,000 millones en el puerto de Santos.

2. Infraestructura y Desafíos Logísticos

La falta de infraestructura moderna sigue siendo una barrera crítica.

■ **Costos Elevados:** Los costos logísticos en América Latina representan hasta el 35% del precio final de los productos, frente al 8% en Europa.

■ **Burocracia:** Los tiempos de aduana en la región son tres veces mayores que el promedio global.

IV. MÉXICO: PROTAGONISTA REGIONAL

México tiene una oportunidad histórica, pero también enfrenta desafíos internos que podrían limitar su potencial.

1. Nearshoring en México

■ **Inversión en Manufactura:** Empresas como Tesla y BMW han anunciado plantas en México para fortalecer cadenas de suministro regionales.

■ **Crecimiento de Empleo:** Se espera la creación de más de 680,000 empleos en sectores como automotriz y tecnología.

2. Infraestructura y Presupuesto

El recorte presupuestario del 1.9% en infraestructura amenaza con limitar el desarrollo de proyectos estratégicos.

■ **Puertos:** La modernización del puerto de Manzanillo enfrenta retrasos que afectan la capacidad de manejar el creciente comercio regional.

■ **Carreteras:** Según Inegi, el 40% de las carreteras están en mal estado, incrementando los costos logísticos en un 20%.

3. Sostenibilidad

México está avanzando en prácticas verdes, pero enfrenta desafíos para escalar estas iniciativas.

■ **Flotas Eléctricas:** Bimbo ha recorrido 7 millones de kilómetros con su flota eléctrica, estableciendo un precedente en sostenibilidad logística.

■ **Energías Renovables:** México lidera en energía solar en América Latina, pero enfrenta barreras regulatorias que limitan su crecimiento.

CONCLUSIÓN: PERSPECTIVAS CLARAS PARA 2025 Y MÁS ALLÁ

Las cadenas de suministro están evolucionando rápidamente en respuesta a un mundo interconectado pero cada vez más fragmentado. Para 2025, se vislumbran tres grandes pilares que

guiarán el futuro de la logística y que marcarán la competitividad en mercados globales y regionales:

1. Regionalización y Resiliencia como Estrategias Clave

- **El fin de la dependencia excesiva de Asia:** Con la regionalización como prioridad, América del Norte, Europa y Asia Oriental fortalecerán sus cadenas de valor internas. México, con su cercanía a Estados Unidos y sus costos competitivos, seguirá consolidándose como un centro neurálgico para el nearshoring.
- **Diversificación de proveedores:** Las empresas reducirán la concentración en una sola región o país, lo que dará lugar a nuevos hubs de manufactura en lugares como América Latina, India y Vietnam.
- **Cadena de suministro adaptable:** La resiliencia no solo será una respuesta reactiva, sino una característica intrínseca, basada en redundancias estratégicas y el almacenamiento preventivo.

2. Transformación Tecnológica

Digitalización avanzada: La integración de tecnologías como la inteligencia artificial, el blockchain, el Internet de las Cosas y los gemelos digitales alcanzará un nivel de madurez. Esto permitirá cadenas de suministro más rápidas, transparentes y automatizadas.

- **IA y optimización predictiva:** Permitirá prever disrupciones con mayor precisión, ajustando operaciones antes de que los problemas se materialicen.
- **Blockchain:** La trazabilidad total será estándar en sectores como alimentación, farmacéutica y automotriz, eliminando ineficiencias y fraudes.
- **Robótica y automatización:** Los almacenes inteligentes serán la norma, reduciendo costos operativos y mejorando la velocidad de procesamiento.



- **Movilidad avanzada:** Los camiones autónomos y drones serán componentes fundamentales de la última milla, reduciendo costos y mejorando tiempos de entrega.

3. Sostenibilidad como Factor Diferenciador

- **Regulación estricta:** Las políticas ambientales en mercados clave como la Unión Europea, Estados Unidos y Asia obligarán a las empresas a reducir sus emisiones y adoptar prácticas sostenibles.
- **Transporte verde:** La electrificación de flotas y el uso de combustibles alternativos se convertirán en el estándar. Las empresas que no adopten estas tecnologías enfrentarán barreras comerciales y reputacionales.
- **Economía circular:** Los modelos de producción y consumo se enfocarán en reducir desperdicios y maximizar el uso de materiales reciclados.

4. América Latina y México: Protagonistas Regionales

México como hub del nearshoring: Con una inversión extranjera proyectada en \$52,000 millones para 2025, el país será un jugador clave en cadenas regionales de manufactura y tecnología.

Infraestructura mejorada: Los avances en infraestructura serán esenciales para sostener el crecimiento, aunque persisten desafíos que deben ser atendidos con urgencia.

Liderazgo en sostenibilidad: Em-

presas mexicanas como Bimbo y Cemex están marcando un ejemplo con prácticas sostenibles y modelos innovadores de transporte y producción.

Impacto de las Políticas Comerciales de Trump

- **Amenazas arancelarias:** Los aranceles al 25% sobre bienes mexicanos podrían afectar cadenas de suministro clave como la automotriz y la electrónica, aumentando costos y complicando la competitividad.
- **Respuesta estratégica:** México debe reforzar su infraestructura y diversificar mercados para mitigar el impacto de estas políticas.

PERSPECTIVA POST-2025

Más allá de 2025, las cadenas de suministro serán organismos inteligentes, altamente conectados y adaptativos. Las empresas que se adapten a este cambio ganarán no solo eficiencia, sino también ventaja competitiva en un mercado global que demandará agilidad, sostenibilidad y resiliencia.

México y América Latina, con sus ventajas geográficas y demográficas, tienen la oportunidad de consolidarse como líderes en esta nueva era, siempre y cuando superen retos estructurales y aprovechen las oportunidades que ofrecen las tendencias globales. ■

*Si quiere seguir la conversación en torno a esta columna colaboración de Daniel Martínez Ruvalcaba, puede hacerlo a través de su red social en LinkedIn <https://www.linkedin.com/in/danielmtzr/>



EXPERTCOMMENT

Por Helman Puentes*

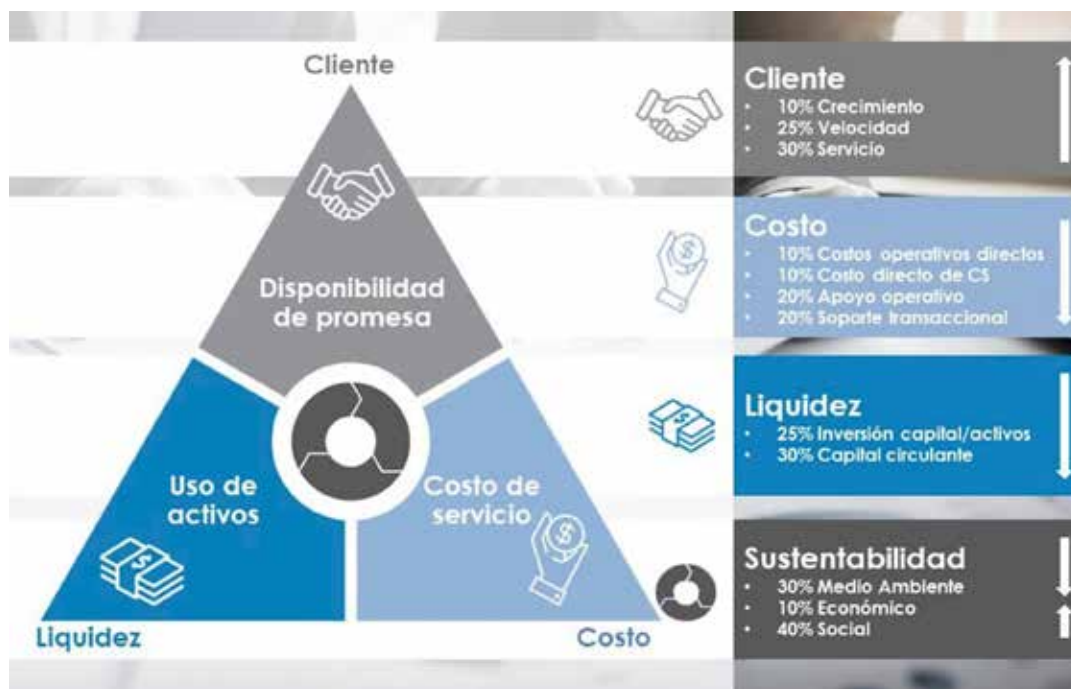
MSCH, Economista, Consultor Senior en SCM y Logística.

Los 4 saberes clave en la Cadena de Suministros.

Este es el panorama, que puede guiar a los cazadores de talento, universidades, centros de capacitación y encargados de logística de una empresa.

La búsqueda de la felicidad tiene que ver con cada individuo, pero también es línea directa con su entorno de desarrollo, en el mundo de la Cadena de suministros y la logística operativa siempre aparece la capacitación como uno de los temas principales pues implica desarrollar aptitudes y actitudes de los individuos dentro de su rol y generalmente en el puesto de trabajo, en la realidad la mayoría de empresas no pueden permitirse el tiempo de capacitar y entrenar personas para después ubicarlas en la organización muchas veces implica sobre la marcha entrenar un conductor, un montacarguista o un auxiliar de bodega, un auxiliar de inventarios, un repartidor de ruta y los programas de pasantías para nuevos profesionales intentan ese mismo aprendizaje para niveles

administrativos, en ocasiones la gente de base que tiene poco record académico o poca experiencia en campo debe resolver de inmediato con su lógica o lo que le marca la intuición tristemente sin aplicar alguna técnica o estándar reconocido de la industria. Las tablas de saberes son de aplicación universal a muchas áreas de conocimiento y a través de los años han sido usadas como herramientas con las cuales se ha podido diseñar, vincular y actualizar teoría, métodos, normas, tecnología, humanismo y práctica empresarial en disciplinas muy variadas. La felicidad implica producir normas de capacitación estandarizadas que pueden aplicarse y replicarse en miles de personas de manera simultánea y homologar el desempeño laboral de muchos individuos en su puesto de trabajo



Fuente: Búsqueda por google. Procesos de cadena de suministros seguros: Carl Loubser Q&A

Tener una visión holística para lograr acomodar la transversalidad de los conceptos, poder ajustar las técnicas, adaptar las tecnologías e implementar las prácticas de la cadena de suministros puede ser algo muy sencillo de tres procesos como producción-almacenamiento-distribución.

Cada uno debería hacer su propio diagrama explícito que le permita involucrar las complejidades o simplicidades

de su negocio, de manera que sea una especie de brújula o direccionamiento que periódicamente se fuera modificando en forma y en rumbo.

El contenido de este artículo, se fundamenta en un extracto de las tablas de saberes, tomadas del manual de diseño curricular para el desarrollo de las competencias en la formación profesional integral. OIT/CINTERFOR.

mejorando su desempeño.

Sin embargo, la academia tiene sus métodos de transmisión del conocimiento, no todas las instituciones educativas o áreas de recursos humanos empresariales tienen esta metodología, para efectos de este artículo, la aplicación de las tablas de saberes, se debe considerar cómo una tradición pedagógica desarrollada por la OIT (Organización Internacional del Trabajo) y CINTERFOR (Centro Interamericano para el Desarrollo del Conocimiento en la Formación Profesional), ha posibilitado desde 1963 la gestión, la construcción colectiva del conocimiento y la promoción de la cooperación Sur-Sur en temas relacionados con el desarrollo de los recursos humanos, fundamentado en la capacitación, entrenamiento, práctica y formación para el trabajo.

CINTERFOR articula y coordina una red de entidades e instituciones, públicas y privadas dedicadas al fortalecimiento de las competencias laborales. Esta red, formada por más de 65 entidades de 27 países de América Latina, El Caribe, España y África, colabora activamente en la actualización permanente de la plataforma de gestión del conocimiento que está a disposición del mundo de la formación profesional, este párrafo significa la profesionalización de oficios llevados a nivel técnico y tecnológico que permiten mejorar el desempeño laboral.

La tabla de saberes. Se ha llamado de esta manera para resumir una visión o una aproximación holística de una forma de pedagogía como la conocemos en occidente y para efectos de la construcción curricular es un

instrumento que permite precisar, diferenciar y organizar los conocimientos, destrezas habilidades y actitudes requeridas para dominar un arte u oficio determinado, está asociado a crear las estructuras de capacitación laboral y entrenamiento en el puesto de trabajo. Sobre estos instrumentos y su aplicación se han creado muchas formas y normas de capacitación, formación y entrenamiento en disciplinas muy variadas y amplias, como estética personal, cocina, enfermería, carpintería, administración, sector agrícola, sector metalmecánico, servicios de mecánica automotriz, la lista es grande y por supuesto incluye las materias, las tecnologías diversas, los modelos de desarrollo y las técnicas asociadas a Logística para la cadena de suministros con sus respectivas actualizaciones. Este

Categoría	Descripción	Alcance en la Cadena de Suministros
Saber - Saber	Es el conjunto de conocimientos, teorías, y técnicas requeridos para dominar una labor u oficio relacionados con cualquier disciplina del conocimiento.	Incluye los conocimientos susceptibles de ser transmitidos, así como las técnicas y teorías en todos los campos y eslabones de la cadena de suministros.
Saber - Hacer	Esta categoría hace referencia al desarrollo de capacidades y destrezas del individuo que se relacionan directamente con la aplicación del conocimiento teórico para realizar o volver realidad una actividad de manera satisfactoria.	Las prácticas de todo tipo como conducir simuladores, operadores de montacargas, operadores de grúa, llevar estadísticas de conteo, cálculos de peso/volumen, trazabilidad de seguimiento, generadores de rutas, MS Office y etc.
Saber - Ser	Son los comportamientos humanos requeridos para comportarse y conducirse de manera apropiada en entornos laborales y también NO laborales; los asuntos relacionados con los valores, la moral y la ética de negocios hacen parte de este segmento de saberes de conducta.	Ética empresarial, disciplina de trabajo, función de roles, honestidad, valores corporativos, trabajo colaborativo; así como maneras adecuadas de contestar o preguntar son parte de estos elementos del saber ser de un individuo ubicado dentro de su entorno laboral que tienen alcance también fuera de su trabajo.
Saber - Relacionarse con el entorno	Un entorno rápido y cambiante requiere de manera permanente, individuos adaptables que entiendan el trabajo colaborativo, las relaciones sociales y las nuevas tecnologías.	El individuo debe dominar las formas de comunicación, teletrabajo, formas híbridas de interacción y su relación de negocios, deben ser capaz de usar Inteligencia Artificial y entender claramente su relación, rol de responsabilidades y participación en la cadena de suministros.

modelo pedagógico le permite al capacitador o docente los mecanismos para transmitir los conocimientos de una manera práctica, ética, guiada, evaluable, realizable y humana.

CONSTRUCCIÓN CURRICULAR PARA ÁREAS DE LOGÍSTICA

El modelo de operación logística y su cadena de suministros es un producto individual para cada negocio o empresa, es su ADN empresarial y obedece a su naturaleza. Es posible que en el mismo segmento de mercado existan múltiples competidores, sin embargo, la aplicación de técnicas, tecnologías, reglas de negocio, principios y valores corporativos, cobertura, imagen de la marca, desarrollo tecnológico hacen la diferencia, de esta manera aparecen desde esta perspectiva los factores diferenciadores y las necesidades de saberes de cada organización, algunas pueden vincular producción o ensamble, otras pueden vincular man-

tenimiento y taller, algunas pueden operar en condiciones controladas de temperatura y así, sucesivamente se van estableciendo las diferencias y necesidades. Un ejemplo típico de esta situación son los operadores de logística de tercera parte o 3PL, los cuales se especializan de manera variada y en ocasiones por industria; están en el mismo segmento pero sus factores de diferenciación son la clave de su éxito. Se considera ser feliz entre tanta diversidad, pero también en virtud de la diferencia.

APLICACIÓN EMPRESARIAL

Siempre nos han preguntado, "en nuestra empresa queremos un programa como ese". La respuesta es: existen variedades de diseños, telas, colores, encajes, bordados, hilos y costuras para el diseño de este traje a la medida. En primer lugar está el reconocimiento de sus procesos explícitos y de su cultura corporativa,

este paso va primero que un curso aislado de inventarios o proponer un software de soporte, o una trazabilidad de procesos.

Es claro que este artículo de revista es una aproximación genérica, pero aquí se encuentran los hitos de una capacitación sólida y transversal que le sirve a cualquier empresa de cualquier tamaño o nivel de desarrollo. La transversalidad de los saberes es tan importante que entendiendo explícitamente los procesos se puede construir la tabla de saberes y sus requerimientos de capacitación, formación y entrenamiento, reforzando la cultura corporativa y los valores empresariales.

«Puedo dirigirte hacia la verdad, pero no puedo hacer que te la creas».

Raymond Reddington. The Blacklist, Serie Netflix. 2023.

ÁREAS DE PROCESOS LOGÍSTICOS	EXPLICACIÓN
<ul style="list-style-type: none"> • Ventas y Servicio al cliente • Diseño y Gestión del Aprovisionamiento • Cumplimiento de Comercio Exterior • Gestión de Almacenes e Inventarios • Desarrollo, Selección/gestión de proveedores • Producción / ensamblaje / Calidad • Planificación de la continuidad de la cadena de suministro • Gestión de transporte y distribución física. • Mantenimiento / reparaciones • Gestión de contratos • Estructuras y control de costos • Gestión de mercadeo 	<p>La construcción curricular es posible mediante la aplicación de un modelo secuencial de áreas del conocimiento que van acumulando necesidades teóricas, requerimientos técnicos, aplicaciones tecnológicas, cumplimiento de estándares y normas que permiten la práctica guiada por el instructor, las cuales posibilitan las evidencias para la evaluación del aprendizaje y el comportamiento del individuo.</p>

Versión de borrador para la construcción curricular, la lista no es exhaustiva. Elaboración Propia. Helman Puentes 2024 ©

Este es el panorama, que puede guiar a los cazadores de talento, universidades, centros de capacitación y encargados de logística de una empresa. La aplicación de los saberes implica desarrollar colectivamente la cultura empresarial y el enfoque hacia las nuevas generaciones de logísticos diversos, multiculturales, tecnológicamente avanzados y que hacen parte del relevo generacional que se aproxima. Sin duda, la construcción y desarrollo del talento humano productivo hace más felices a los individuos en el desempeño de su entorno laboral y en consecuencia más productivas las empresas de logística.

Nota dedicatoria: Este artículo está dedicado especialmente al trabajo de la Abogada Sthepanie Ventresca y el equipo de Loigica, quienes con sus inquietudes han despertado y desarrollado importantes visuales a este interesante tema pedagógico para la cadena de suministros. La felicidad también tiene matices para trascender en el conocimiento y en las promesas de servicio.

*Si desea continuar la conversación con el autor: Helman Puentes, lo pueden hacer vía LinkedIn: <https://www.linkedin.com/in/helman-puentes-9a446b287/>



5 tendencias en México y Latinoamérica en Retail para el 2025



Las nuevas tendencias en inteligencia de retail, como la conexión en tiempo real y la adopción de IA generativa, serán esenciales para que las empresas optimicen sus procesos y aumenten su rentabilidad en el 2025.

La conexión integral en tiempo real entre áreas de retail impulsará decisiones estratégicas más rápidas y eficaces, optimizando la experiencia de compra y reduciendo pérdidas de ventas.



El sector retail en México y América Latina ha acelerado su transformación, impulsado por la adopción de nuevas tecnologías y la necesidad de adaptarse al consumidor actual. De cara al 2025, las empresas del sector deberán incorporar diversas estrategias que optimicen las operaciones y mejoren la experiencia de compra.

Luis-Andrés Sepúlveda, vicepresidente de Producto de Teamcore, empresa de inteligencia en punto de venta, presenta las principales innovaciones y avances tecnológicos en los que se enfocarán los esfuerzos del sector para el 2025. “Es importante maximizar el potencial de la inteligencia de retail (IR) y crear un ecosistema interconectado que integre a los equipos de Terreno y Oficina, permitiendo una colaboración eficiente entre distintos departamentos para una toma de decisiones estratégicas”, señaló.

En ese sentido, el ejecutivo explicó las cinco tendencias que se impulsarán en la industria del retail el 2025 y los cuales también impactarán en el mercado mexicano:

1 Conexión integral de equipos y datos en tiempo real: Las empresas del retail están cada vez más centradas en la integración de equipos de trabajo, conectando áreas como Abastecimiento, Finanzas, Trade Marketing y Operaciones para tomar decisiones basadas en datos en tiempo real desde el punto de venta (Pdv). Esta tendencia permitirá a los equipos acceder a información precisa y actualizada para mejorar la eficiencia operativa y fortalecer las decisiones estratégicas.

2 Optimización del ROI de las promociones: El cálculo certero del retorno de inversión (ROI) será una prioridad para los próximos años. Los equipos de Trade Marketing y Finanzas podrán contar con un uplift y baseline detallados de cada promoción activada, lo que les permitirá medir su impacto y optimizar futuras estrategias promocionales para maximizar el retorno.

3 Automatización de procesos y gestión proactiva: El 2025 verá un mayor enfoque en la automatización de procesos, donde las plataformas tecnológicas facilitarán la asignación de tareas automáticas a los equipos adecuados, independientemente del área al que pertenezcan. Esto no solo agilizará la operación, sino que también ayudará a mejorar la proactividad en la gestión de las actividades del retail.

4 Adopción de Gen AI para mejorar la Interacción con clientes: A medida que la inteligencia artificial generativa (Gen AI) sigue avanzando, las empresas de retail comenzarán a explorar cómo esta tecnología puede generar interacciones más personalizadas con los clientes. Esto permitirá a las marcas ofrecer respuestas rápidas y precisas, mejorando la experiencia de compra y fortaleciendo la relación con los consumidores.

5 Acción proactiva para minimizar ventas perdidas: La reducción de ventas perdidas será una tendencia clave para el 2025. Empresas que utilicen metodologías avanzadas, como la de Teamcore, podrán identificar las ventas perdidas y actuar de forma proactiva para minimizar este impacto. Se espera que los clientes que implementen estas soluciones logren una recuperación de más del 3% en el Sell Out anual, mejorando significativamente su rentabilidad. ■

AAPA se despliega por Latinoamérica

Hoy en día, uno de los mayores desafíos es la integración de las cadenas de suministro, mediante la conexión de los puertos con los grandes centros de producción y consumo.

Por: PR Ports

Durante el pasado mes de noviembre, los miembros de AAPA se reunieron con múltiples empresas portuarias para continuar observar y apoyar el desarrollo portuario y naviero de la zona.

En detalle, su viaje inició el 12 de noviembre a México, en donde participaron del Evento Red PBIP. Posteriormente, arribaron a Argentina el 14, para reunirse con el Consejo Portuario. El 17 del mismo mes, llegaron a Chile, donde visitaron los recintos portuarios de Valparaíso, Ventanas, San Antonio y Talcahuano. Mientras que el 21 aterrizaron en Perú, donde se reunieron con la Autoridad Marítima Portuaria (AMP) de la zona y visitaron los puertos de Callao y Chancay. Finalmente, el 26 arribaron a Panamá, su último destino, donde tuvieron varios encuentros con agentes de la industria, entre ellos la AMP de dicho país.

El presidente de AAPA para Latinoamérica, Juan Duarte, destacó la evolución que ha tenido la región en infraestructura portuaria. El sector ha protagonizado un fuerte impulso público-privado de modernización lo que se ha traducido en “nuevas terminales de talla mundial absolutamente competitivas en países como Perú, Colombia, Ecuador, Chile, Argentina y Brasil, junto a la presencia de operadores de terminales de renombre”, indicó la autoridad.

Según Juan Duarte, hoy en día, uno de los mayores desafíos es la integración de las cadenas de suministro, mediante la conexión de los puertos con los grandes centros de producción y consumo, y desde allí, a los lugares de distribución que llevan productos desde y hacia el mundo. Para el presidente, “esa integración será clave, por ejemplo, para resolver las problemáticas naturales que impone la geografía del continente, pero también para que las realidades disímiles de cada país no obstaculicen la eficiencia logística de toda la región.”

Desde AAPA Latam, estiman que una forma clave de seguir avanzando en materia portuaria es a través de la cooperación y la integración regional, impulsando grandes proyectos, pero también mediante la participación en espacios multilaterales de diálogo y acuerdo entre estados, que posibiliten seguir resolviendo conjuntamente nudos críticos.

AAPA Latam es reconocida en el Foro Internacional Marítimo Portuario de México

La división latinoamericana de la American Association of Port Authorities participó en el Foro Internacional Marítimo Portuario realizado en la Ciudad de México. En dicha instancia, se reunieron con las principales autoridades relacionadas a la protec-

ción de infraestructura de terminales portuarios y temas marítimos, como presidentes de la OEA, miembros de la Secretaría General de Puertos y Marina Mercante y la Red PDP Internacional, entre otros.

La Red PBIP es un mecanismo de cooperación técnica que promueve el intercambio de información y experiencias sobre la protección marítima y portuaria. Su objetivo es contribuir a la aplicación del Código PBIP, que es un código internacional para la protección de buques e instalaciones portuarias.

El Código PBIP, también conocido como ISPS (International Ship an Port Facility Security), fue adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI) en respuesta a los ataques terroristas del 9/11.

La Red PBIP México se originó en la primera Reunión de Protección Marítima y Portuaria del Puerto de Veracruz, en septiembre de 2005.

El Código PBIP se utiliza como guía para la elaboración de planes de protección para buques y terminales, con el objetivo de garantizar la seguridad de la cadena del comercio internacional.

El presidente de AAPA Latam, Juan Duarte, expuso en un panel sobre los retos de la digitalización, temas como las tendencias globales en materia de digitalización y casos de éxito, los



retos de América Latina y las oportunidades en cuanto a automatización, como los gemelos digitales, inteligencia artificial y la automatización de procesos para aumentar la eficiencia y competitividad de los puertos latinoamericanos.

La presentación también abordó los retos en digitalización y cuál es la ruta inteligente para “no solamente estar pensando en Port Community Systems y en ventanillas únicas marítimas, que ya es una conversación desactualizada”. Según el ejecutivo, “ya hay que plantearse como puertos latinoamericanos y las divisiones globales, entienden lo que se requiere para las economías y en el contexto latinoamericano”.

Juan Duarte destacó el encuentro, afirmando que “fue un completo éxito y un gusto estar en contacto con grandes amigos de la industria en este evento que conmemora los 20 años de la Red PBIP. Es relevante su papel en América Latina y agradecemos el reconocimiento que nos hacen en el marco de la colaboración y el trabajo mancomunado en el continente”.

AAPA Latam continuó su gira por la región en Argentina

La división latinoamericana de la *American Association of Port Authorities* fue invitada a una importante reunión por el presidente del Consejo Portuario del país, José Lojo. En dicha instancia participaron diversos representantes de la industria, entre los cuales se

Desde AAPA Latam, estiman que una forma clave de seguir avanzando en materia portuaria es a través de la cooperación y la integración regional.

encontraban el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, Puerto de San Nicolás, Puerto Quequén, Puerto Rosales y Puerto Ushuaia.

Por su lado, AAPA Latam fue representado por su Presidente Ejecutivo, Juan Duarte, junto a la Directora General del Congreso AAPA Latam, Zulma Dinelli. Durante su presentación, el presidente destacó varias líneas de acción estratégicas que buscan fortalecer el sector portuario latinoamericano a través de una serie de iniciativas clave.

“La asociación busca ofrecer a sus miembros programas de formación y desarrollo profesional que respondan a las necesidades específicas de la región, fortaleciendo el liderazgo y la competitividad en el sector portuario. Además, busca impulsar nuevas opciones de financiamiento para proyectos de modernización y ampliación de infraestructura. Otra de sus iniciativas es

promover la integración de los puertos de América Latina con mercados internacionales, aumentando su visibilidad a nivel global. También proporcionará herramientas de análisis, informes sectoriales y datos clave para respaldar la toma de decisiones informadas, ayudando a resolver desafíos operativos y regulatorios”.

Durante la reunión, se enfatizó la importancia de reforzar la cooperación regional y avanzar en la preparación del Congreso AAPA Latam 2025, que se llevará a cabo en Lima, Perú, del 24 al 27 de junio de 2025.

Zulma Dinelli, directora del evento, señaló que este congreso será una plataforma única para fomentar el diálogo entre los sectores público y privado, compartir mejores prácticas y exhibir los proyectos de infraestructura más destacados de los puertos de la región.

El presidente del Consejo Portuario, José María Lojo, manifestó su entusiasmo por esta etapa de la Asociación, destacando que la cooperación entre los puertos de la región es clave para mejorar la competitividad y adaptarse eficazmente a las demandas del comercio global.

Recorrido por Perú en DP World Callao

La primera parada de AAPA Latam en Perú fue en las instalaciones de DP World Callao, donde fueron recibidos por el Director de Operaciones del recinto, Fernando Valdivieso, y el Direc-

tor de Ingeniería y Proyectos, Roberto Gifuni. Durante la reunión, se resaltó la apertura del Muelle Bicentenario, un nuevo proyecto de expansión portuaria que añade capacidad e importancia al sistema portuario de Callao.

El presidente de AAPA Latam, Juan Duarte, destacó la relevancia del terminal, pues posee una conexión directa y permanente con Asia, 8 días a la semana, incluso dos veces en un mismo día. Es una terminal que se mantiene constantemente operativa, con una gestión de mantenimiento impecable para mantener la disponibilidad y operatividad de sus equipos.

Por otro lado, DP World Callao tiene como meta reducir sus emisiones al 90% en el 2030, en los alcances 1 y 2, se han realizado importantes inversiones en materia de sostenibilidad en sus operaciones y los equipos especializados que poseen. Según Juan Duarte, “han liderado ese crecimiento y expansión en la operación eficiente de contenedores en los 18 años que lleva la concesión, posicionándose como uno de los líderes en operación portuaria y en las diferentes rutas transpacíficas y su conexión con Europa y las costas de los Estados Unidos”.

El ejecutivo valoró positivamente el recorrido al terminal portuario, mismo que será parte de las visitas técnicas de la asociación para el evento de AAPA Latam que se realizará en junio del próximo año. Tras esta agenda de trabajo, la asociación conoció el recientemente inaugurado Megapuerto de Chancay, donde observaron las instalaciones y sostuvieron reuniones con representantes de la industria.

Reunión con APM Terminals Callao

La división latinoamericana de la American Association of Port Authorities (AAPA) puso foco en la costa oeste sudamericana y así fue como se reunió con los representantes de APM Terminals Callao del Perú.

La asociación contó con la presencia de su presidente ejecutivo, Juan Duarte y Zulma Dinelli, Directora General del Congreso AAPA Latam 2025, mientras que APMT fue representada por Francesca de los Ríos, asuntos corporativos; Manuel Gallup,

Director Legal y de Asuntos Corporativos; y Carlos Arias de Molina, CEO del concesionario.

La reunión se realizó en APM Terminals Callao, operador del Terminal Norte Multipropósito del Puerto del Callao. Dicho recinto se ubica a 15 kilómetros de la capital de Lima y trabaja en conjunto con el puerto del Callao, el puerto más grande del Perú y de la costa oeste. En sus directrices, se indicó que el terminal posee una política de responsabilidad social que es transversal a la empresa y políticas corporativas para donación e inversión en comunidades aledañas.

Justamente, durante la visita, los miembros de AAPA Latam observaron cómo la terminal ha contribuido de forma relevante en la relación puerto ciudad, la generación de empleo local y el importante aporte económico que ha tenido esta terminal en la economía por su inversión constante que sigue activa en la implementación de nuevas fases de infraestructura y la generación de ingresos fiscales que han resultado del crecimiento del volumen de carga por el Puerto de Callao en este exitoso contrato de concesión portuaria.

Asimismo, los representantes de la asociación pudieron ver la importante transformación que ha realizado APMT en esta terminal multipropósito clave para el comercio del Perú. En este sentido, Duarte, indicó que “APMT es un ejemplo en operación y modernización de infraestructura que se traduce en la construcción de 12 nuevos silos de granos en la Terminal Norte Multi-

propósito del puerto del Callao. Dicha inversión llevaría ya más del 50% de avance y aumentaría la capacidad de almacenamiento de 25,000 a 85,000 toneladas de graneles en la terminal, lo que lo convertiría en la terminal de descarga de granos más rápida de Sudamérica”.

Visita el Megapuerto de Chancay

Continuando con su recorrido por Perú, los representantes de la American Association of Port Authorities (AAPA) en Latinoamérica arribaron al recientemente inaugurado Megapuerto de Chancay. En el lugar, pudieron conocer de primera mano las nuevas obras que permitieron generar una importante infraestructura logística y de transporte, lo cual traerá beneficios a la industria portuaria del país, además de un impacto en el tráfico comercial de la costa oeste del pacífico.

El almirante Carlos Tejada, y gerente general adjunto de Cosco Shipping Ports Chancay Perú, fue el encargado de recibir a los miembros de AAPA Latam que visitaron el recinto portuario. Inicialmente conocieron el túnel de 1.8 kilómetros que se construyó para llegar a las instalaciones y luego conocieron las operaciones de la terminal, las cuales están completamente automatizadas con grúas de última tecnología. Según el presidente de AAPA Latam, Juan Duarte, “el megapuerto es una terminal única en su tipo en el continente de América, por su nivel de automatización y tecnología implementada”.

Durante su visita, se gestionaron diversas reuniones entre miembros de la asociación y representantes del megapuerto de Chancay, donde se expusieron los proyectos y planes de desarrollo. Las autoridades del recinto portuario explicaron la operatividad de su terminal y las oportunidades de expansión que tienen contempladas hacia el futuro, además de confirmar la disponibilidad para recibir a los participantes del evento AAPA Latam 2025. Por su lado, Duarte de la mano de Dinelli, presentaron el Congreso AAPA Latam 2025 a desarrollarse en Perú y las estrategias que la asociación tiene para con el continente y la in-





dustria logística-portuaria.

Capacitación factor clave para AMP

Para seguir con la agenda, la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) tuvo un encuentro con la delegación AAPA Latam, donde ambas partes pudieron detallar sus operaciones y planes de colaboración.

Los representantes de la asociación pudieron compartir sus propuestas y también desmenuzar la estrategia “Renacer AAPA Latinoamérica”. Los representantes de la AMP, director general de Puertos e Industrias y el subdirector de puertos, Max Florex Arias y Víctor Zamora, además de Melissa Barría, Jefa del Departamento de Control y cumplimiento de Puertos y Tomas Douglas, asesor; explicaron la inversión realizada en los puertos que son parte de su sistema portuario, los proyectos futuros, objetivos de capacitación y perfeccionamiento como pilares importantes y su participación en el evento de AAPA Latam 2025.

SSA Marine MIT liderando la industria

Otra de las actividades destacadas fue la reunión que se realizó con el presidente de la Junta Directiva de SSA Marine MIT, Carlos Urriola.

Las autoridades dialogaron sobre la transición que ha tenido SSA Marine MIT en los últimos años, convirtiéndolo en uno de los terminales líderes de la industria según Juan Duarte. Asimismo, se abordó la necesidad de contar con más Professional Port Ma-

nager (PPM’s) en la región, distinción que se obtiene a través de un programa integral de AAPA en formación en puertos y cadenas de suministro que ha certificado a más de 150 profesionales.

Dichos expertos hoy aportan sus conocimientos mejorados y sus habilidades de liderazgo a las comunidades portuarias y de transporte en todo el continente americano. Con base en lo anterior, los representantes de AAPA LATAM, expresaron que este programa busca dotar de gente capacitada a las empresas portuarias públicas y a las terminales privadas, así como a miembros de la cadena logística de la industria portuaria y naviera.

Avances de PPC Hutchinson

La asociación sostuvo una última reunión con ejecutivos de PPC Hutchinson, la primera terminal que ingresó al modelo privado de concesiones en Panamá.

Durante la reunión las autoridades de ambas entidades pudieron intercambiar información sobre los proyectos e inversiones que han realizado y otras que tienen a futuro. Por su lado, AAPA Latam contó con la presencia de su presidente ejecutivo, Juan Duarte, mientras que PPC tuvo la presencia de Roxana Ortega, Gerente Sénior de Proyectos, y Juan Antonio Sucre, Sub-Gerente de Asuntos Corporativos, Comunicación, Relaciones Públicas y RSE en la terminal panameña.

Juan Duarte remarcó a PPC Hutchinson como “uno de los operadores líderes globales, relevantes por su

operación en Panamá que destaca por su eficiencia, seguridad, compromiso con el medioambiente y su constante capacitación de personal. Además, indicó que la terminal está operando con una matriz de energía limpia, y que sus estrategias de economía circular aportan a la sostenibilidad del medioambiente”.

La autoridad expresó que el recinto es “muy fuerte en temas de seguridad, capacitación, iniciativas de medioambiente, inversiones en descarbonización de las operaciones y el uso de nuevas energías”.

Cabe destacar que PPC Hutchinson opera los puertos de Balboa y Cristóbal localizados en ambos extremos del Canal de Panamá, sirviendo como centro de distribución para las rutas comerciales del Atlántico y del Pacífico. La inversión de la empresa en ambas ubicaciones ya supera los 1.6 billones de dólares en Panamá, y desde la privatización de Panamá, Hutchinson ha movido más del 45% del volumen total de contenedores. Dicho esfuerzo les permitió a los administradores de PPC Hutchinson renovar la concesión de los terminales por otros 25 años.

Para Duarte esta gira por Latinoamérica es vital para el trabajo de la organización. “Recorrimos cinco países del continente, 10 ciudades, visitamos y conversamos con más de 30 autoridades y terminales portuarias claves del sector. Con todo este trabajo en red, comenzamos a preparar también junto con Zulma Dinelli nuestro evento AAPA Latam 2025, a realizarse el próximo año en Lima, Perú. Sólo me queda agradecer la recepción, la acogida de la nueva estrategia de AAPA Latam y las ganas de comprometerse con esta nueva forma de trabajo por parte de los principales players de la industria”.

Tras las diferentes visitas que la delegación de AAPA Latam hiciera por toda la región y al concluir su gira por Latinoamérica, preparan motores para su evento, el cual se realizará el próximo año durante el mes de junio en Lima, Perú. ■



EXPERTCOMMENT

Por: Juan Carlos Aderman
Vicepresidente de Transporte para Latinoamérica
DHL Supply Chain

El futuro del transporte logístico en Latinoamérica: un compromiso con la sostenibilidad y la innovación

Las tendencias globales y las nuevas demandas del mercado están impulsando una innovación sin precedentes y exigen una mayor responsabilidad ambiental.

En un entorno global de constante cambio, el sector del transporte debe no solo adaptarse, sino también liderar hacia un futuro más innovador, impulsado por una significativa reducción de emisiones de dióxido de carbono.

En este panorama, el camino hacia cero emisiones netas ha dejado de ser un complemento para convertirse en el núcleo de las operaciones. El transporte verde no se limita a la adopción de vehículos ecológicos; es un concepto que abarca toda la cadena de suministro, desde el diseño hasta la entrega final. Con esto en mente, DHL Supply Chain promueve una “red de redes” que involucra la colaboración de diversos sectores para minimizar

el impacto ambiental y desarrollar modelos de negocio eficientes.

La inteligencia artificial también juega un papel clave en la transformación logística. DHL utiliza esta tecnología para analizar datos, prever la demanda y mejorar la eficiencia en la entrega de pedidos. La capacidad de anticipar tendencias, optimizar recursos y reducir costos es lo que convierte a la inteligencia artificial en el motor que impulsa la eficiencia operativa, colocando a la información en el centro de las decisiones estratégicas.

La sincronización en la cadena de suministro es otro aspecto crucial en este proceso de evolución. En un entorno de constantes cambios, es fundamental que cada eslabón de la

cadena esté alineado y funcione de manera óptima. DHL trabaja para garantizar que sus operaciones sean lo suficientemente flexibles como para ajustarse rápidamente a las dinámicas del mercado, lo que les permite adaptarse de manera eficiente.

En Latinoamérica, hemos implementado diversas iniciativas, como las torres de control que permiten una interconexión eficiente entre sectores y países, mejorando la coordinación y la respuesta a las demandas del mercado. Asimismo, se ha impulsado una colaboración intersectorial que optimiza las operaciones logísticas mediante el intercambio de información y recursos.

El transporte enfrenta hoy desafíos globales como la escasez de semiconductores, el crecimiento de las soluciones biofarmacéuticas y la transición hacia la electromovilidad. De cara a 2030, cuando se espera que el 50% de los vehículos vendidos sean eléctricos, es importante prepararnos con estrategias avanzadas para adaptarse a este nuevo escenario y mantenerse a la vanguardia.

DHL Supply Chain continúa desarrollando una flota de transporte alineada con sus objetivos de reducción de emisiones. Además, avanza en la digitalización de sus operaciones, proporcionando visibilidad total a clientes y transportistas, lo que permite una toma de decisiones informada y en tiempo real.

El transporte en Latinoamérica está en un punto de inflexión. Las tendencias globales y las nuevas demandas del mercado están impulsando una innovación sin precedentes y exigen una mayor responsabilidad ambiental. DHL Supply Chain está decidida a liderar esta transformación, garantizando que sus operaciones no solo cumplan con las expectativas actuales, sino que estén preparadas para enfrentar los desafíos del futuro, guiando el camino hacia una cadena de suministro más eficiente y sostenible. ■

*Si quiere seguir la conversación en torno a esta columna colaboración de Juan Carlos Aderman, puede hacerlo a través de su red social en LinkedIn: <https://www.linkedin.com/in/juan-carlos-aderman-76881a4/>



FORTALECIMIENTO DE LA CONEXIÓN PUERTO- FERROCARRIL



Los puertos estadounidenses abarcan las conexiones ferroviarias a través de inversiones de capital y tecnología diseñadas para mover la carga de manera más eficiente y rápida.

POR KAREN KROLL



Los Estados Unidos son el hogar de más de 300 puertos. En 2022, estos puertos manejaron casi el 43 % del comercio internacional de EE. UU. por valor, con un valor de más de 2,28 billones de dólares, informa la Oficina de Estadísticas de Transporte. Los buques acuáticos son el principal medio de transporte cuando se trata del comercio de productos entre los Estados Unidos y otros países.

Una vez que las mercancías llegan a los puertos, la mayoría necesitan trasladarse a mercados más hacia el interior. El ferrocarril puede mover muchos tipos de carga de forma rápida, eficiente y con menos emisiones que la mayoría de las opciones de carretera. Alrededor de la mitad del volumen ferroviario intermodal consiste en importaciones o exportaciones, según la Asociación de Ferrocarriles Americanos.

Los beneficios del ferrocarril e intermodal están ganando más importancia a medida que aumentan los volúmenes de carga en muchos puertos. Por ejemplo, se proyecta que el número de unidades equivalentes de veinte pies (TEU) que se mueven a través del Puerto de Long Beach y el Puerto de Los Ángeles aumente a 41 millones para 2040, en lugar de los 16,6 millones de 2023, dice Mario Cordero, director ejecutivo del Puerto de Long Beach.

"Una realidad para muchas autoridades portuarias es la tierra limitada", dice Cordero. "La pregunta se convierte en, ¿cómo obtienes más productividad de lo que tienes?"

Para el puerto de Long Beach, un elemento importante de la solución es el ferrocarril en el muelle, que le permite mover más carga, más rápidamente y con menos emisiones.

El transporte de carga de manera que produzca menos emisiones no solo ayuda al medio ambiente, sino que también mejora la calidad de vida de aquellos que viven cerca de puertos y carreteras, dice Doug Thiessen, líder portuario y marítimo en el oeste de los Estados Unidos con HDR, una empresa de arquitectura e ingeniería. Para la mayoría de las distancias más largas, el ferrocarril también es más rentable.

INVERSIONES NECESARIAS

Aprovechar completamente el ferrocarril requerirá una inversión continua. Muchos patios ferroviarios intermodales en el muelle se construyeron cuando los trenes de doble pila tenían entre 7.500 y 8.000 pies de largo. Hoy en día, los ferrocarriles pueden operar trenes con el doble de esa longitud.

"Los patios ferroviarios intermodales de muchos puertos son insuficientes y necesitan vías adicionales y más largas, además de la capacidad de administrar y operar estos vago-

nes y locomotoras adicionales", dice Thiessen.

También se están diseñando interruptores de encendido, señales y otros tipos de equipos para acomodar trenes más grandes.

Junto con los proyectos de capital, invertir en tecnología, como la automatización y las redes, también es fundamental. Un informe de marzo de 2024 de los EE. UU. La Oficina de Responsabilidad del Gobierno (GAO) examinó el uso de sistemas de automatización de procesos y equipos automatizados de manejo de carga en los 10 puertos más grandes de EE. UU. (ver gráficos, página siguiente). Si bien todos han adoptado algunos de estos sistemas, los puertos extranjeros generalmente han adoptado más tecnologías de automatización.

Una mezcla de razones explica la inversión generalmente menor en los puertos de los Estados Unidos, dice Josh Brogan, socio en la práctica de operaciones estratégicas de Kearney, una firma global de consultoría de gestión. Pueden incluir acuerdos laborales y leyes que pueden remontarse a siglos atrás.

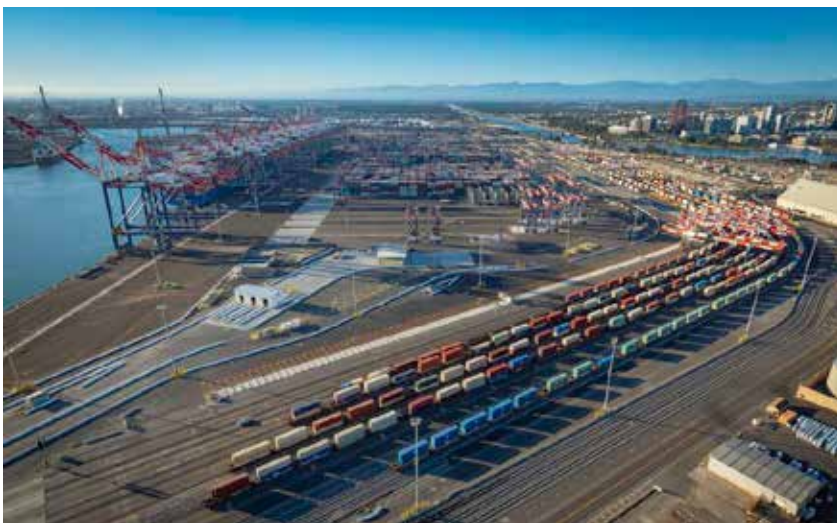
El informe de la GAO cita los volúmenes generalmente mayores de carga manejados en puertos extranjeros, lo que reduce el listón para lograr un retorno de cualquier inversión de capital. El tipo de envío es otro factor. Los puertos extranjeros tienden a tener un mayor número de transbordos que se mueven de un barco a otro, en lugar de ferrocarril o camión. Eso puede hacer que estos puertos sean más propicios para la automatización, ya que sus operaciones son menos complejas que las de los puertos que mueven contenedores entre diferentes modos de transporte.

CAMBIOS EN EL FINANCIAMIENTO

La financiación de inversiones también suele ser un reto. "A través de los programas Consolidados de Infraestructura Ferroviaria y Mejoras de Seguridad (CRISI) y Mega subvenciones del USDOT, nuestro sistema de carga e infraestructura de la cadena de suministro han hecho muchas mejoras



La Mega Terminal Ferroviaria Mason de la Autoridad Portuaria de Georgia en el Puerto de Savannah es la instalación intermodal en la terminal más grande de América del Norte. La carga se mueve del buque al ferrocarril en 24 horas.



La instalación de apoyo ferroviario en el muelle de última generación del muelle B en el puerto de Long Beach moverá la carga de forma más rápida y sostenible. Duplicará el tamaño del patio ferroviario del muelle B existente a 171 acres y más del triple del volumen de capacidad ferroviaria en el muelle manejado anualmente.

necesarias en los últimos años de las que los puertos de Estados Unidos pueden estar orgullosos y agradecidos", dice Cary S. Davis, presidente y CEO de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias.

Sin embargo, cada puerto tiene necesidades únicas y restricciones geográficas, y las subvenciones tienden a estar sobresuscritas. "A medida que nos acercamos al final de las autorizaciones de la Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos, no hay duda de que nuestros puertos se beneficiarían de un compromiso a largo plazo más sólido de nuestros socios del gobierno federal para ayudar a financiar las mejoras en los próximos años", dice Davis.

A pesar de los desafíos, muchos puertos estadounidenses están haciendo inversiones en múltiples áreas, incluidos los proyectos de ferrocarriles portuarios. Los siguientes proyectos están programados para estar en línea en el próximo año o dos, y ayudarán a los remitentes a mover sus productos de manera más eficiente y segura.

AUTORIDAD PORTUARIA DE GEORGIA

Network Georgia, una iniciativa de la Autoridad Portuaria de Georgia (GPA), está estableciendo una serie de puertos interiores destinados a cambiar las rutas de camiones de larga distancia

al ferrocarril, eliminando millones de millas en camión a través del estado cada año.

Las terminales interiores permiten organizar la carga en la puerta del cliente final, mientras que las rampas ferroviarias satelitales permiten que GPA fluya más carga a través de las terminales marítimas al proporcionar almacenamiento adicional de contenedores y liberar capacidad en el puerto de Savannah, dice Wesley Barrell, gerente general de operaciones interiores de GPA.

En Gainesville, Georgia, el GPA está construyendo una segunda terminal ferroviaria interior, el Blue Ridge Connector (BRC). La instalación tendrá una capacidad máxima de rendimiento de 200.000 contenedores al año.

El BRC tendrá capacidad para almacenar y operar 18.000 pies de vagones ferroviarios en la terminal, y se espera que la longitud promedio de los trenes que llegan y salen sea de aproximadamente 3.000 pies. Será servido por 14 grúas pórtico con neumáticos de goma.

Cuando comiencen las operaciones en 2026, la instalación conectará el noreste de Georgia con los 39 servicios semanales de contenedores globales del puerto de Savannah. Los transportistas ya no necesitarán transportar contenedores desde esta región del estado hasta el puerto.

Ubicado a lo largo del corredor de fabricación y logística de la Interestatal 85, el BRC servirá a una región crítica para la producción de equipo pesado y alimentos y productos forestales. También es importante para el almacenamiento minorista.

Para cubrir los costos del proyecto de 134 millones de dólares, GPA invirtió 80,1 millones de dólares. Además, el proyecto obtuvo una subvención de 46,8 millones de dólares de la Administración Marítima y 7 millones de dólares de Norfolk Southern.

PUERTO DE LONG BEACH

Las mayores inversiones de capital en el puerto de Long Beach durante la próxima década serán mejoras en el sistema ferroviario, dice Cordero. Estos cambios harán posible que una mayor parte de la carga se mueva a través del puerto a través del ferrocarril en el muelle, o directamente de las terminales marítimas a los trenes.

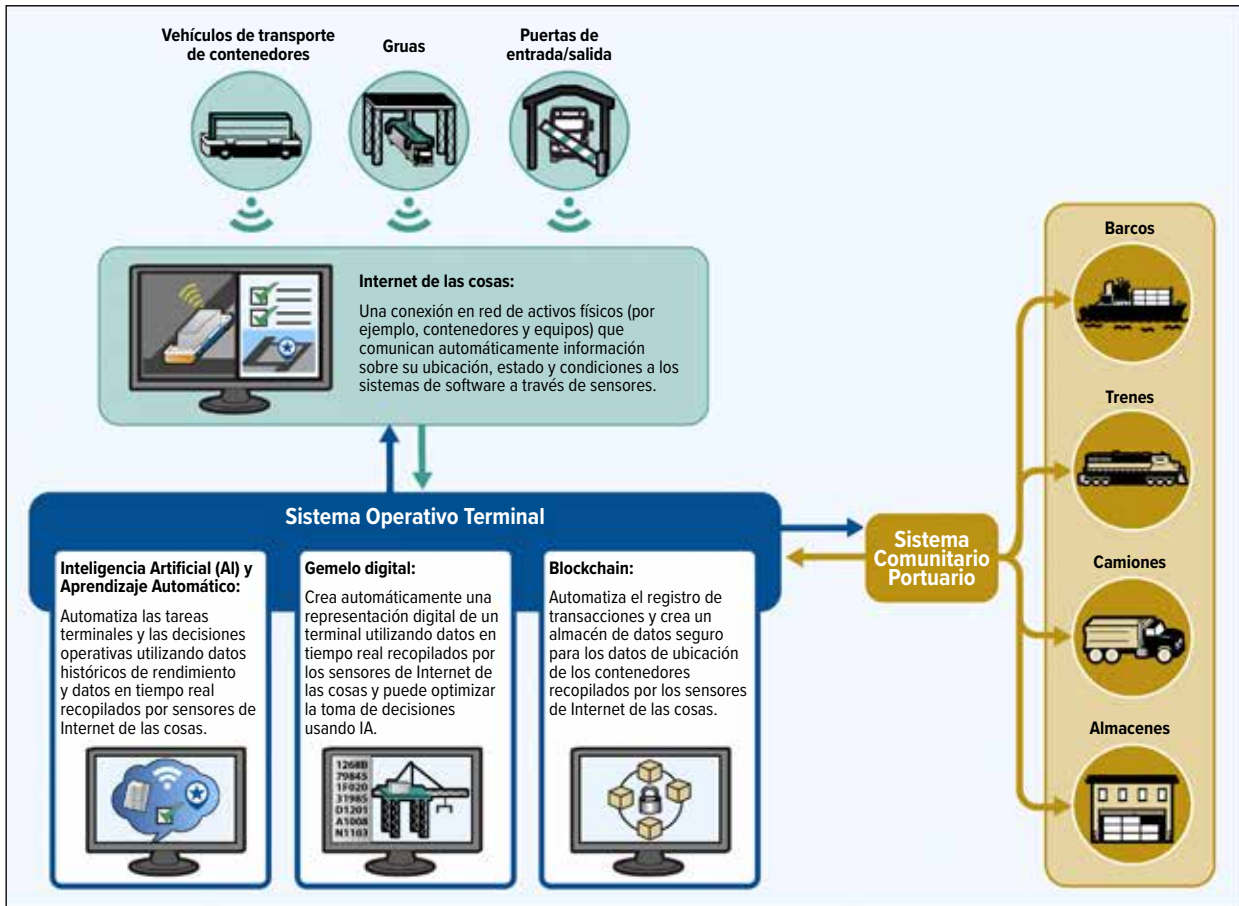
El proyecto central es la instalación de apoyo ferroviario en el muelle Pier B de 1.570 millones de dólares. El nuevo muelle B, que está comenzando la construcción, amplía un patio ferroviario existente donde el ferrocarril de conmutación construye trenes.

El proyecto, que se espera que esté terminado para 2032, duplicará el patio de sus 82 acres actuales y triplicará con creces el volumen del patio ferroviario a 4,7 millones de TEU anualmente.

Mientras tanto, la realineación de la vía de 40 millones de dólares en Terminal Island Wye eliminará los conflictos de conmutación y aumentará la eficiencia, particularmente en Terminal Island, que alberga el muelle T, la terminal de contenedores más grande del puerto. El proyecto incluye la construcción de nuevas vías y la mejora de un cruce ferroviario triangular donde se pueden girar y organizar trenes largos. Se espera que termine este año, dice Cordero.

En 2020, el Puerto de Long Beach recibió una subvención de 14,5 millones de dólares de los Estados Unidos. La Administración Marítima del Departamento de Transporte para ayudar a financiar este proyecto. Se esperaba

Estados Unidos Los Puertos Adoptan tecnologías de automatización



Las tecnologías de automatización de procesos reducen la participación humana en la optimización, el seguimiento o la comunicación de los movimientos de contenedores dentro de un puerto. Por ejemplo, un sistema de puerta automatizado utiliza sensores para recopilar información de camiones y contenedores que pasan por las puertas de un puerto. O bien, los libros de contabilidad digitales pueden registrar transacciones y proporcionar monitoreo en tiempo real de la ubicación del contenedor en lugar de que un trabajador registre manualmente esta información en un libro mayor físico.

que el puerto en sí cubriera el costo restante del proyecto de 25,5 millones de dólares.

Otro proyecto es la eliminación de un cuello de botella a través de la Cuarta Vía en Ocean Boulevard, que se completó en 2023. En 2022, el puerto completó el proyecto Pier G-J Double Track Access de 35 millones de dólares, añadiendo una segunda línea ferroviaria de 8.000 pies entre dos muelles principales.

"Estos proyectos ya están generando resultados", dice Cordero. Durante el primer semestre de 2024, el puerto movió el 25 % de la carga utilizando el ferrocarril en el muelle, un 6 % más que en 2023. El tiempo medio de permanencia ferroviaria en julio de 2024

fue de cuatro días, en comparación con 16 días durante la interrupción de la cadena de suministro en octubre de 2022.

PUERTO DE LOS ÁNGELES

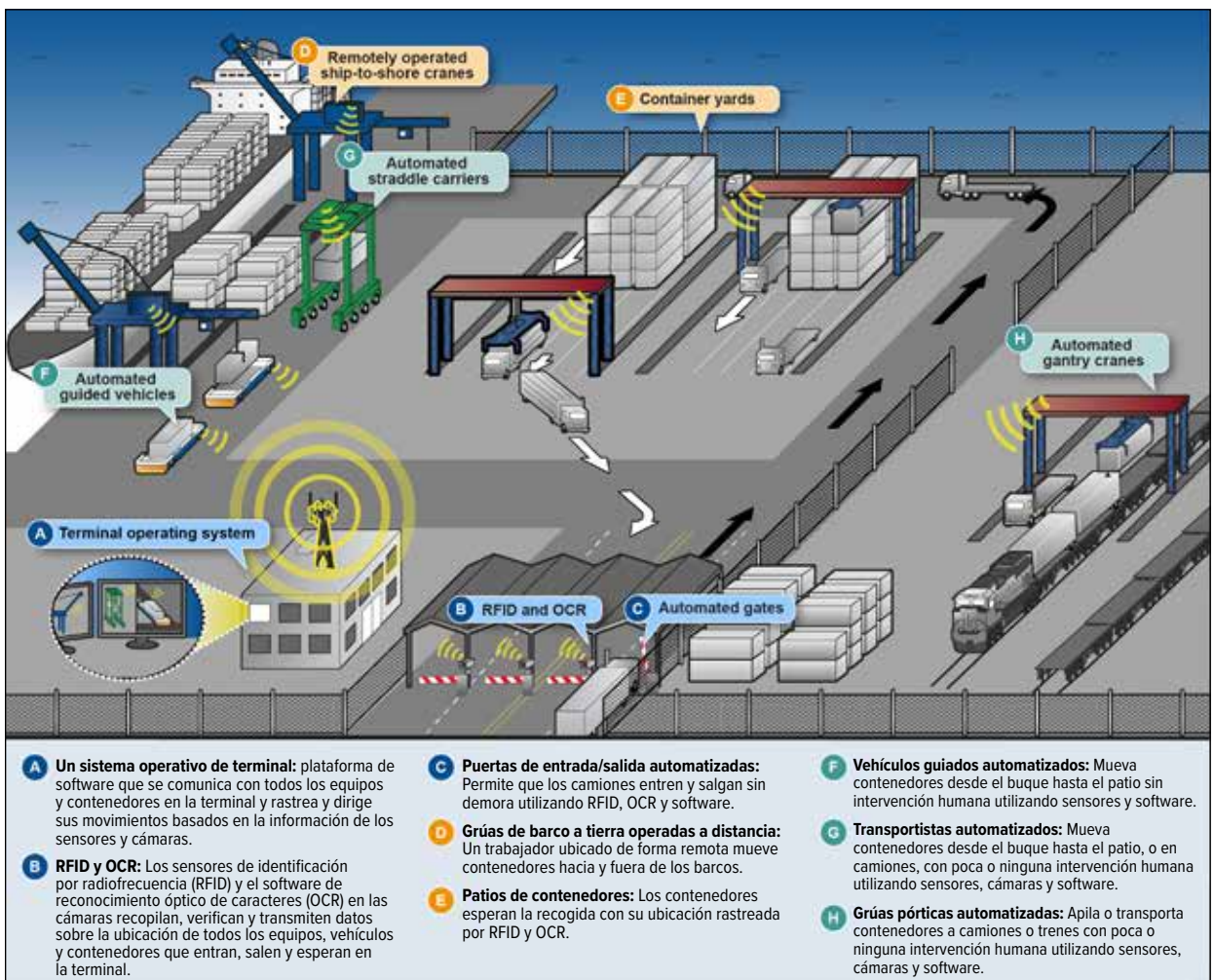
El Puerto de Los Ángeles tiene varios proyectos relacionados con el ferrocarril en marcha o a punto de comenzar. En julio de 2024, el puerto completó la construcción de un proyecto de expansión ferroviaria de 73 millones de dólares en el muelle 400. El proyecto incluyó la adición de 31.000 pies lineales de vía, con cinco nuevas vías de almacenamiento de ferrocarriles; un puente ferroviario de hormigón con iluminación; una carretera de acceso a asfalto; y nuevos cruces y desvíos,

junto con otros cambios, dice Eric Caris, director de marketing de carga.

El proyecto también reubicó una parte de la vía principal en la propiedad del Puerto de Los Ángeles, realineó la conexión de la vía con el patio de almacenamiento ferroviario y reubicó el cruce de nivel de la Avenida Nimitz a la Avenida Reeves, entre otros cambios.

Al aumentar el uso del patio ferroviario en el muelle del Pier 400, el proyecto creará capacidad ferroviaria adicional. Se proyecta que el patio ferroviario ampliado elimine aproximadamente 1.200 viajes diarios en camiones para 2040, dice Caris.

Para ayudar a cubrir los costos, el puerto recibió una subvención de



El equipo automatizado de manejo de carga reduce la participación humana en la carga, descarga o movimiento de contenedores dentro de la terminal. Por ejemplo, una grúa pórtica automatizada apila o transporta contenedores a un camión o tren. Las grúas pórtica automatizadas pueden ser operadas por software o por un trabajador ubicado en una ubicación remota para guiar los contenedores en el chasis de un camión o tren. Esto contrasta con el equipo convencional que depende de un operador de grúa para mover contenedores.

21,6 millones de dólares del Programa de Mejora del Corredor Comercial de California (TCEP). El puerto financió el costo restante de casi 51,6 millones de dólares.

Junto con las mejoras de infraestructura, el Puerto de Los Ángeles está invirtiendo en herramientas digitales. El Port Optimizer, un portal de información basado en la nube que digitaliza los datos de envío marítimo, permite a los remitentes, propietarios de carga, operadores de terminales y otros predecir y planificar mejor el movimiento de carga, y responder a los problemas más rápidamente.

En julio de 2024, el Puerto de Los Ángeles anunció que había recibido 8

millones de dólares de la Oficina de Negocios y Desarrollo Económico del Gobernador de California para acelerar la tecnología Port Optimizer. La subvención proporcionará fondos para desarrollar una nueva aplicación móvil de California Ports. Esto facilitará que los puertos de California envíen y reciban datos sobre temas como el estado de la carga, dice Caris.

Otra mejora será la adición de una puerta de enlace en línea para recopilar el impacto de carbono de las operaciones portuarias. Los usuarios podrán acceder a una puntuación de activos verdes casi en tiempo real basada en las emisiones de partículas y gases de efecto invernadero de

equipos ferroviarios, de camiones, barcos y en el puerto. Basándose en esta puntuación, los usuarios de Port Optimizer pueden seleccionar rutas que equilibren la velocidad de la carga y los impactos de las emisiones.

AUTORIDAD PORTUARIA DE NUEVA YORK Y NUEVA JERSEY

Uno de los muchos proyectos en marcha por la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey es el Southbound Connector. Esto añadirá un segundo punto de salida a la terminal ExpressRail Elizabeth. Actualmente, los trenes solo pueden salir de la terminal de la instalación hacia el norte.



El crecimiento en los dos puertos interiores de Carolina del Sur con servicio ferroviario ha hecho que el porcentaje de contenedores trasladados hacia el interior por ferrocarril vuelva a los niveles anteriores a la pandemia, con el 23 % del total de contenedores marítimos viajando por ferrocarril durante el año calendario 2023.

"En este momento, los trenes van hacia el norte para volver hacia el sur. Queremos agilizar eso", dice Nicol Polidoro, gerente de logística multimodal.

Esta inversión aumentará la eficiencia operativa y se espera que agilice los movimientos de trenes y reduzca la congestión durante las horas pico. ExpressRail conecta todas las principales terminales de contenedores del complejo con Norfolk Southern y CSX

El proyecto Southbound Connector recibió 6,85 millones de dólares en subvenciones del Departamento de Transporte de Nueva Jersey para la planificación y construcción. También está financiado en parte por Maher Terminals y APM Terminals, que juntos operan la instalación a través de su empresa conjunta Millennium Marine Rail.

PUERTOS DE CAROLINA DEL SUR

Los puertos de Carolina del Sur actualmente no ofrecen una opción de ferrocarril en el muelle o cerca del muelle en sus terminales oceánicas, dice Laura Clifton, portavoz de la Au-

toridad Portuaria de Carolina del Sur. Eso cambiará cuando la Instalación Intermodal de la Base de la Marina (NBIF) abra en junio de 2025. Tiene una capacidad de elevación de un millón y la capacidad de manejar trenes de más de 14.000 pies.

Los 10 mejores EE. UU. Puertos por volumen (2023)

1. Puerto de Los Ángeles, California
2. Puerto de Nueva York/ Nueva Jersey
3. Puerto de Long Beach, California
4. Puerto de Savannah, Georgia
5. Puerto de Houston, Texas
6. Puerto de Oakland, California
7. Puerto de Virginia
8. Puerto de Charleston, So. Carolina
9. Puerto de Seattle, Washington
10. Puerto de Miami, Florida

"Esta será una instalación muy concurrida una vez que se ponga en marcha, y podremos atender a los clientes de manera más eficiente", añade Clifton.

El NBIF también tendrá 78.000 pies lineales de vía férrea, así como seis grúas pórtico montadas en riel para mover contenedores en y bajar de los trenes CSX y Norfolk Southern. Estas dos líneas servirán al NBIF, creando una conexión directa entre las terminales portuarias de Charleston y los puertos interiores de Greer y Dillon, así como a los mercados del sureste y medio oeste.

Una carretera de drayage dedicada, de una milla de largo, conectará el NBIF con la Terminal Leatherman, proporcionando una forma de mover la carga más rápidamente desde el muelle hasta el ferrocarril y hacia los mercados interiores.

Además, una futura barcaza transportará contenedores entre las terminales Leatherman y Wando Welch. El presupuesto total del proyecto es de unos 550 millones de dólares.

Otro proyecto es la expansión de cinco años de 5 millones de dólares en Inland Port Greer. En 2022, se añadieron 8.000 pies adicionales de pista. La expansión del patio oeste se completó en la primavera de 2024, y se espera que la expansión del patio este esté completa para el otoño de 2024, dice Clifton. El nuevo edificio de operaciones y mantenimiento de la terminal se completará en la primavera y el verano del próximo año.

"Hemos visto mucho éxito con nuestros puertos del interior", dice Clifton. Inland Port Greer movió 175.873 contenedores dentro y fuera de los trenes en 2023, un aumento del 26 % con respecto al año anterior. Una vez completada, la expansión proporcionará suficiente capacidad adicional para satisfacer las demandas de carga proyectadas hasta 2040. "El ferrocarril nos ayuda a sacar las cosas del muelle y del interior a nuestros mercados interiores de manera mucho más eficiente", agrega Clifton. ■

EL PRINCIPAL
EVENTO
PORTUARIO
DE AMÉRICA LATINA



Los negocios portuarios de la región, tienen fecha y lugar

PERÚ, 24 al 27 de JUNIO 2025

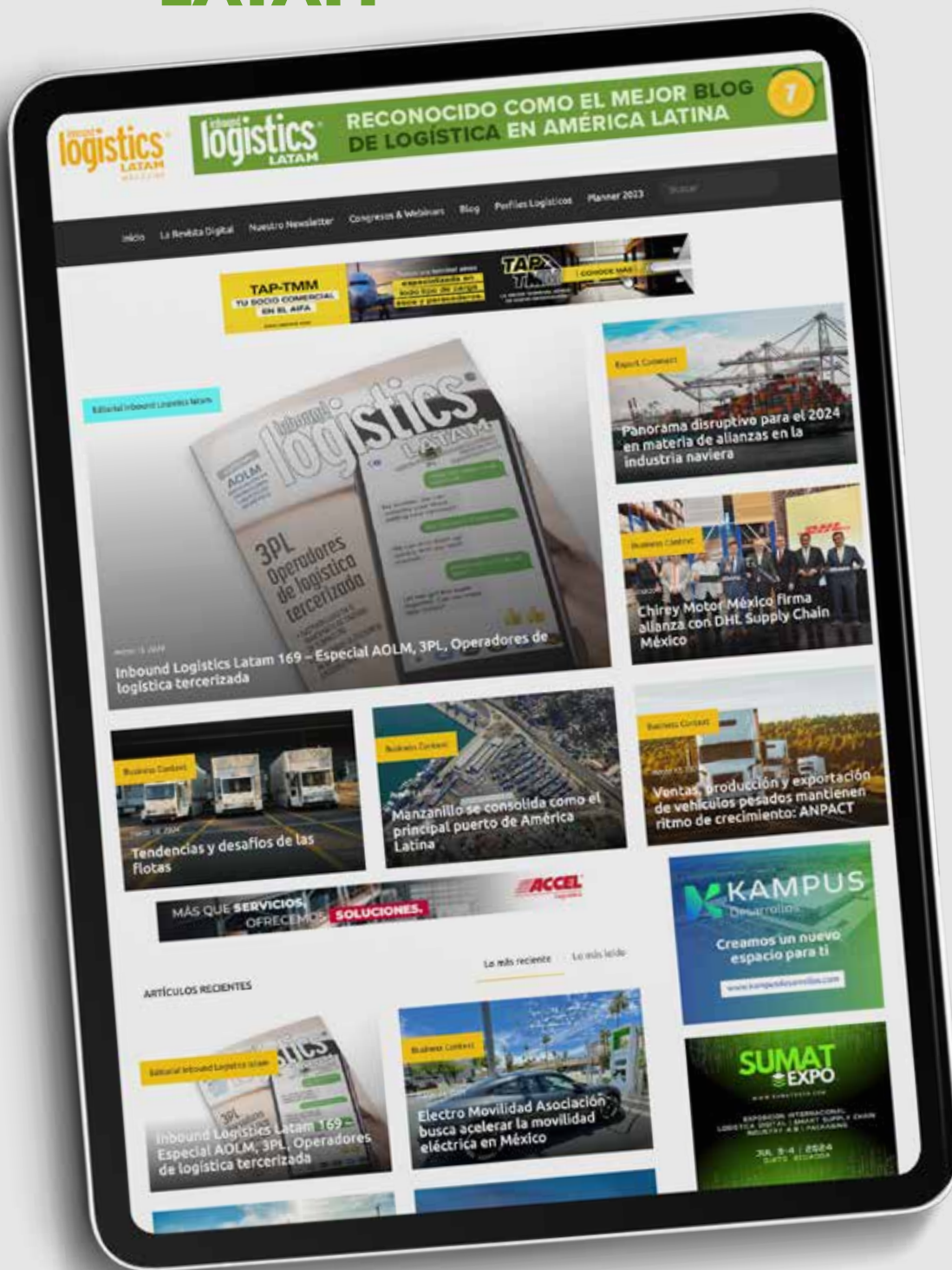
Westin Lima Hotel & Convention Center



- ✓ Conferencias
- ✓ Networking
- ✓ Feria comercial
- ✓ Visitas portuarias

Viva la Experiencia **#AAPALATAM**

www.aapatam.org/congreso
congreso@apatam.org



¡SEGUIMOS MEJORANDO...

...Ahora, nuestra página WEB se actualiza!

www.il-latam.com

- Más contenido editorial por consultar
- Diseño moderno y fácil navegación
- Blogs de nuestros columnistas
- Espacios comerciales con mayor exposición
- Presencia publicitaria del anunciante en las versiones digitales
- Conexión a redes sociales para generar un mayor netshare
- Descarga de contenidos y ediciones completas de la revista
- Historial editorial disponible desde 2011

Además, seguimos generando:

- Efectividad en sus campañas publicitarias vía Internet
- Un promedio de 18 mil 203 visitas mensuales
- 710 visitas diarias
- 463 visitantes únicos
- Más de 250 mil clicks mensuales en nuestros contenidos
- 23,688 usuarios registrados en todo LATAM que reciben nuestro e.mailing
- Un promedio de navegación de 3 minutos y 20 segundos



- 1) Banner Superior 970 x 90 pixeles
- 2) Banner Central 728 x 90 pixeles
- 3) Banner Lateral Doble 300 x 250 pixeles
- 4) Banner Lateral sencillo 300 x 100 pixeles

Máxima efectividad de su campaña en Internet
Informes para planear su campaña en nuestros espacios digitales:

PUBLICIDAD

Lic. Carlos A. Caicedo Zapata
manager@il-latam.com

CONTENIDO

Mónica Herrera
editor@il-latam.com

Ciudad de México +52 (55) 5514 7914

¡SI ESTÁS TE VERÁN!




Fast Track

*para el éxito
del envío acelerado*

El envío acelerado ayuda a las organizaciones a elevar su ventaja competitiva, mejorar la satisfacción del cliente y responder rápidamente a las interrupciones de la cadena de suministro, al tiempo que mantiene los costos de inventario bajo control. Así es como se acelera el éxito del envío acelerado.

POR KAREN KROLL



Las palabras "envío rápido" a veces pueden provocar la idea de que alguien, en algún lugar de la cadena de suministro, se equivocó. Como resultado, la empresa necesita gastar más para acelerar un envío.

Si bien el envío acelerado sigue siendo una herramienta importante para compensar los pasos en falso, las organizaciones inteligentes adoptan un enfoque más estratégico. Por ejemplo, podrían aprovechar el envío acelerado para aumentar la satisfacción del cliente y su posición competitiva.

Alrededor de un tercio de los consumidores dicen que es más probable que hagan negocios con una empresa que ofrece envío el mismo día o al día siguiente, dice Dan Spitale, vicepresidente de UPS Digital, una unidad de negocio de UPS. Las empresas que utilizan el envío acelerado para cumplir con estas expectativas pueden obtener una ventaja.

OJOS EN LA SATISFACCIÓN

Un objetivo de garantizar la satisfacción del cliente es un motor detrás del uso del envío acelerado por parte de Glasses USA, dice Eldad Rothman, director de operaciones y cofundador del minorista líder de gafas en línea. Muchos consumidores son nuevos en la compra de gafas en línea, y a algunos les preocupa que puedan tener que comprometer la calidad.

Glasses USA, que produce alrededor de 4.000 pedidos cada 10 horas, tiene como objetivo romper esa percepción errónea. "Siempre queremos sorprender a los clientes con la experiencia física", dice Rothman.

Los vasos tardan entre varios minutos y varios días en producirse, dependiendo de su complejidad. El envío no tarda más de uno o dos días. Esto se compara con el plazo de entrega de hasta 10 días que ha sido la norma de la industria, añade.

La empresa abrió recientemente un centro logístico en Atlanta. El sitio, que reúne operaciones previamente extendidas en varias ubicaciones, fue elegido en parte por su proximidad al Aeropuerto Internacional Hartsfield-Jackson de Atlanta.

Por lo general, los pedidos que se dirigen a la costa oeste se realizarán a través de un envío aéreo acelerado, por lo que llegan dentro de dos días hábiles, generalmente, la misma cantidad de tiempo que los envíos a clientes en el sureste de los Estados Unidos, muchos de los cuales viajan a través de los EE. UU. Servicio Postal.

Si bien es difícil colocar una cantidad en dólares sobre el valor del envío acelerado a Glasses USA, Rothman señala que los clientes regresan un promedio de 1,5 veces al año. Eso se compara con un promedio de aproximadamente una vez cada 26 meses para muchos competidores, dice. En un día determinado, aproximadamente la mitad de los clientes de Glasses USA han comprado previamente a la compañía.

MANTENERSE AL DÍA. CON LA DEMANDA

Superar las expectativas de los clientes también es un objetivo para Michael Green, director ejecutivo de Alternative Roofing, con sede en Ontario, que se especializa en techos metálicos. La demanda de estos techos en el mercado canadiense está creciendo alrededor de un 5 % anual. "Para seguir siendo competitivos y satisfacer la creciente demanda, hemos tenido que mejorar la logística", dice Green.

En particular, la demanda de servicios de la empresa puede aumentar durante la primavera y el verano, dada la dificultad de trabajar durante los meses más fríos del invierno.

"A menudo podemos comenzar y terminar los trabajos más rápido que nuestros competidores,



Glasses USA prioriza la satisfacción del cliente acelerando los pedidos. Envía la mayoría de los vasos en uno o dos días, superando el tiempo de entrega típico de 10 días de la industria.

que están esperando envíos estándar", dice Green.

Además, dada la mala reputación de algunos contratistas, Green dice que sus esfuerzos por proporcionar un servicio profesional y oportuno pueden dar sus frutos. "Confío cada vez más en mis reseñas en línea para futuros negocios también, por lo que ninguna reseña de una o dos estrellas ayuda a mi caso", dice. "La experiencia del cliente siempre importa, por lo que siempre vale la pena no llegar tarde".

Green también ha utilizado el transporte acelerado para superar las interrupciones ocasionales de la cadena de suministro. Durante algunos contratiempos en la producción de acero en 2023, por ejemplo, su empresa pudo obtener materiales de proveedores alternativos y entregarlos rápidamente. "Esto mantuvo nuestros proyectos en el buen camino cuando otros se enfrentaban a retrasos", dice.

DISMINUCIÓN - COSTOS DE INVENTARIO

El control más estricto que normalmente es posible con tamaños de envío acelerados más pequeños puede permitir a las empresas mejorar su

estructura de costos, dice Michael Ernst, director de operaciones de Expedite All, que proporciona soluciones aceleradas de entrega de camiones pequeños. Estima que alrededor del 70 % de los envíos acelerados que ve su empresa están planificados.

El envío acelerado puede ayudar a las empresas a reducir los gastos de inventario. Estos gastos incluyen no

solo el costo de comprar grandes cantidades, sino también los salarios de los empleados del almacén y el software necesario para administrar niveles de inventario más grandes. Las empresas también deben considerar el riesgo de un cambio de mercado que hace que el inventario sea obsoleto o irrelevante.

"El uso del transporte acelerado ha sido un cambio de juego para nuestro negocio de varias maneras estratégicas", dice Tommy Mello, quien fundó A1 Garage Door Service en 2007. Su empresa ahora aporta más de 100 millones de dólares al año y opera en aproximadamente 15 estados.

"Las puertas de garaje son voluminosas, pesadas y requieren mucho espacio de almacenamiento, por lo que mejorar la eficiencia de la cadena de suministro ha sido una prioridad importante", dice Mello, y agrega que al refinar la forma en que alinea la oferta y la demanda, A1 ha reducido los costos de retención de inventario en un 20% en ciertos escenarios.

Las estrategias de transporte aceleradas y el seguimiento del inventario en tiempo real ayudan a garantizar que A1 no esté sentado en un excedente de puertas de garaje que no se necesitan de inmediato, agrega.

El envío acelerado también ayuda a A1 a manejar los pedidos durante los eventos de ventas. Para una empresa de puertas de garaje, los eventos de



Alternative Roofing utilizó el envío acelerado para navegar por las interrupciones de la cadena de suministro en 2023, asegurando la entrega oportuna del material a pesar de los retrasos en la producción de acero. Al obtener de proveedores alternativos y acelerar el transporte, la empresa mantuvo los proyectos a tiempo, mientras que otras empresas de techos se enfrentaron a contratiempos.

ventas podrían estar alineados con espectáculos locales en casa o promociones de temporada. "Aunque puede que no sea la típica venta de vacaciones, estos eventos aún crean urgencia para que los clientes actúen", dice Mello. El transporte acelerado permite a A1 satisfacer las expectativas de los clientes y mantener un flujo fluido de productos, incluso durante las épocas más concurridas del año.

Durante la pandemia, las interrupciones de la cadena de suministro causaron algunos contratiempos. Junto con las puertas de garaje, algunos envíos de resortes, rodillos, soportes y otros componentes se retrasaron.

"Faltar incluso de un componente puede causar un efecto dominó en toda nuestra línea de tiempo de producción", dice Mello, y agrega que entró en juego un enfoque en la logística acelerada y las estrechas relaciones con los proveedores.

"Trabajamos en estrecha colaboración con nuestros proveedores para encontrar alternativas e incluso ajustamos nuestra estrategia de inventario para mantener las cosas funcionando sin problemas, mitigando el impacto tanto como sea posible", agrega.

IMPULSAR EL POSICIONAMIENTO COMPETITIVO

Able Hardware, un actor clave en la industria de fabricación de metales, exporta anualmente alrededor de 200 contenedores equivalentes de veinte pies (TEU) de sus operaciones en China y Australia a ubicaciones en todo el mundo.

"Hemos adoptado el transporte acelerado como una herramienta estratégica, no solo en tiempos de emergencia, sino también como una forma de mejorar nuestra ventaja competitiva y apoyar nuestro crecimiento", dice Jason Woo, el fundador de la compañía.

Durante una temporada alta hace unos dos años, Able experimentó un aumento del 20% en los pedidos de los clientes, mucho más allá de sus pronósticos. Para garantizar que la empresa cumpliera con su compromiso con la satisfacción del cliente, Able



PASOS PARA OPTIMIZAR LA ACELERACIÓN

Siga estos pasos para obtener el máximo del envío acelerado.

Define el problema que estás resolviendo. El objetivo debe ser identificar una oferta de entrega que se ajuste al propósito de su organización, en lugar de proporcionar envíos acelerados porque otras empresas lo están, dice Marc Palazzolo, director de la práctica de operaciones estratégicas de Kearney, una consultora de gestión global.

Ese es especialmente el caso si no está claro que los clientes en realidad estén buscando un envío acelerado. Esto requiere determinar lo que los clientes realmente quieren y cómo las diferentes soluciones afectarán a los costos y márgenes.

Considere el valor del cliente y el margen del producto. Antes de acelerar, calcule si el margen en el envío permite gastar más en transporte. Luego, determine si el valor del cliente para la empresa vale el costo adicional.

Aproveche los motores de decisión. Para obtener los beneficios del envío acelerado, las organizaciones necesitan motores de decisión sofisticados que puedan optimizar la velocidad y el costo de la entrega, al tiempo que consideran múltiples factores, como la ubicación del inventario de la empresa y los transportistas que operan en el marco de tiempo y las ubicaciones necesarias.

También incluye el volumen de negocios que la empresa realiza con cada transportista, lo que ayuda a la empresa a determinar si puede aprovechar los descuentos y gestionar mejor cualquier aumento en el envío.

Plan para acelerar. Cuanto antes una empresa pueda informarle a sus socios logísticos de sus planes para acelerar, más probable será que puedan acceder a la capacidad.

Haz un balance de tu red. Acelerar no

es la única manera de reducir el tiempo de tránsito. Las empresas también quieren identificar a sus proveedores de logística y nodos de red que estén cerca de los centros de demanda, y evaluar si es posible desplegar el inventario para que esté más cerca de los clientes.

Presta atención a los detalles. Algunos detalles del envío pueden parecer insignificantes, pero tienen el potencial de retrasar el proceso de aceleración. Por ejemplo, el muelle receptor puede necesitar recibir paquetes acelerados en una determinada configuración. Identificar estos requisitos con anticipación puede ayudar a garantizar que los envíos acelerados se enfrenten a retrasos mínimos.

Busque opciones de aceleración. Si bien el transporte aéreo suele ser más rápido, la carga tiene que cumplir con varias regulaciones. Además de comprender estos requisitos, verifique la rapidez con la que un envío puede llegar a un vuelo y si podría estar en el aeropuerto de llegada antes de viajar a su destino final. Los retrasos en cada extremo extienden el tiempo total que la carga está en tránsito.

Sepa quién está manejando su carga. Antes de entregar el flete a un conductor, verifique que su licencia de conducir comercial coincida con la información proporcionada por el corredor o proveedor de logística. Muchos problemas que surgen con los envíos acelerados se deben a un error humano.

"Cuanto más protocolos puedas poner en marcha para asegurarte de cargar con las personas adecuadas y que tengan el equipo adecuado para dar servicio a tu carga, mejor estarás", dice Patrick Noonan de Map Transit.

recurrió al envío acelerado. Entregó los pedidos a tiempo, a pesar del aumento de la demanda.

"Nuestros clientes valoraron nuestra fiabilidad y confiabilidad, especialmente durante la temporada alta, cuando los retrasos son comunes", dice Woo. La fiabilidad de Able durante este período crítico fortaleció sus relaciones con los clientes y, en última instancia, impulsó el negocio repetido.

Cuando una escasez mundial de acero en 2020 amenazó el calendario de fabricación de Able y, en consecuencia, su capacidad para cumplir con los pedidos de los clientes, Woo aceleró las importaciones de una aleación especial de un proveedor europeo con el que había construido una fuerte relación, evitando interrupciones de la producción.

"El transporte acelerado no es simplemente nuestro plan de contingencia; es una parte integral de nuestra estrategia comercial", agrega.

El envío acelerado puede tener sentido en varios otros escenarios. Uno es simplemente la capacidad de mover mercancías más rápidamente. Las empresas que proporcionan productos que se necesitan con urgencia, como suministros médicos, o alimentos y productos perecederos, probablemente valorarán la velocidad por encima del costo, dice Ernst. La aceleración puede extender el período en el que se pueden vender artículos perecederos, ayudando a aumentar las ventas.

Los costos incurridos cuando las plantas de fabricación y ensamblaje tienen que cerrar debido a la falta de piezas son elevados. Usar un envío acelerado para garantizar que sigan funcionando también puede dar sus frutos.

Los envíos acelerados suelen sufrir menos manejo que la carga no acelerada. En general, cuanto más se manipule un artículo, mayor será el riesgo de que se dañe, dice Ernst. Minimizar el manejo a menudo es fundamental para productos como maquinaria finamente ajustada o robótica, en los que el daño se vuelve costoso.

Además, cuando los productos vulnerables a los daños no se aceleran,



Able Hardware, un jugador clave en la industria de fabricación de metales, adopta el transporte acelerado como una herramienta estratégica, no solo en tiempos de emergencia, sino también como una forma de mejorar su ventaja competitiva y apoyar el crecimiento.

las empresas pueden gastar tiempo y dinero adicionales empaquetándolos, dice Ernst. Reducir la necesidad de embalaje adicional puede compensar parte del costo de un envío acelerado.

Los camiones que transportan envíos acelerados generalmente se detienen con menos frecuencia que aquellos con carga no acelerada. Cada parada puede presentar otra oportunidad de pérdida.

"Algunas empresas pueden justificar el envío acelerado porque es menos arriesgado", dice Patrick Noonan, fundador y socio de la empresa de logística Map Transit.

Un caso de uso de "slam dunk" para el envío acelerado ocurre cuando una empresa ofrece inventario de alto valor, como productos electrónicos, y cubre el costo mientras las mercancías están en tránsito, dice Steven Carnovale, Ph.D., estrategia de la cadena de suministro y profesor asociado de la Florida Atlantic University. Acortar el tiempo de tránsito puede reducir los costos de retención mientras se envían las mercancías.

La aceleración puede ser clave cuando es fundamental que un envío llegue a una hora específica y a un lugar específico, como antes de una feria comercial o un bombardeo de marketing. Por ejemplo, las empresas que planifican las ventas del Black

Friday podrían acelerar proactivamente los envíos a los minoristas para que los productos formen parte de los anuncios del Black Friday, dice Jason Williams, gerente de cuentas de Trinity Logistics.

A veces los anuncios en sí se aceleran, dice Williams. La empresa de impresión puede enfrentarse a un plazo ajustado entre la finalización del anuncio y cuando el cliente lo necesite, por lo que planificarán desde el principio para acelerar.

AVANCES ACELERADOS

Es probable que el envío acelerado siga siendo popular, dado lo acostumbrado que casi todo el mundo se ha acostumbrado a los plazos de entrega casi instantáneos, así como a las formas en que se puede utilizar estratégicamente.

Sin embargo, es probable que las herramientas utilizadas para acelerar cambien. Por ejemplo, algunas empresas más grandes están experimentando con la entrega de drones. "Es una cuestión de cuándo, no de si", dice Darpan Seth, CEO de la empresa de tecnología Nextuple.

Estos cambios hacen que el mercado de la navegación acelerada sea un espacio interesante para estar, dice Ernst. "Es emocionante, y lo veremos crecer a pasos agigantados en los próximos años", añade. ■



**SUMMIT
& EXPO | 20
25**

LA EXPOSICIÓN DE LOGÍSTICA,
COMERCIO EXTERIOR Y CARGA
MÁS GRANDE DE MÉXICO Y
CENTROAMÉRICA

SÉ PARTE DEL ENCUENTRO QUE TRANSFORMA LA CADENA DE VALOR

2·3 ABRIL
CENTRO CITIBANAMEX • CIUDAD DE MÉXICO

**¡CONÉCTATE
CON LOS LÍDERES
DE LA INDUSTRIA!**



- Proveduría
- Capacitación

- Networking
- Oportunidades de negocios



+550 Expositores

+24,300 Compradores Potenciales

+34,000 m² de Piso de Exhibición



INFORMES

- ☎ (+52) 55 9382 6024
- ✉ evento@tlwexpo.mx
- ☎ (+52) 55 2723 2470

REGÍSTRATE EN LA WEB Y ASISTE SIN COSTO

expo.thelogisticsworld.com

SÍGUENOS     

ALTIBAJOS EN 2024 Y OPORTUNIDADES DE CRECIMIENTO PARA 2025 PARA EL SECTOR DEL TRANSPORTE DE CARGA



Los conflictos comerciales y las interrupciones de la cadena de suministro entre Estados Unidos y China han incentivado la presencia de empresas estadounidenses en México.

Aunque en 2024 la producción de vehículos pesados disminuyó 2.8% entre enero y septiembre respecto al mismo periodo de 2023, con 162,096 unidades producidas, en el mercado interno las ventas al menudeo y al mayoreo mostraron incrementos de 15.8% y 22%, respectivamente, en comparación con septiembre del año anterior, lo que refleja un desempeño mixto para el sector en 2024.

Hay que recordar que en 2023 la industria de vehículos pesados había alcanzado cifras récord; de acuerdo con la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT), las ventas al mayoreo sumaron 55,119

unidades (33% más que en 2022) y la exportación alcanzó 177,541 unidades enviadas al extranjero (incremento de 6.4%).

La fortaleza del mercado interno, gracias a la venta de vehículos pesados, se refleja en un aporte del 9.9% del Producto Interno Bruto (PIB), hasta junio de 2024, del sector de transporte, al alcanzar los 2,346,797 millones de pesos. Este desempeño es un *indicativo de la mayor demanda de servicios de transporte en un entorno de expansión de la actividad económica.*

NEARSHORING Y MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE

México se ha beneficiado ampliamente del nearshoring. Este fenómeno ha

sido importante para mantener un crecimiento constante en el sector, impulsado por la industria manufacturera, que, según Mordor Intelligence, representa más de la mitad del mercado de transporte por carretera. La misma fuente especifica que el tamaño del mercado de transporte de carga por carretera de México se estima en 43.13 mil millones de dólares este año, y espera que alcance los 56.35 mil millones de dólares en 2029.

En este contexto, los conflictos comerciales y las interrupciones de la cadena de suministro entre Estados Unidos y China han incentivado la presencia de empresas estadounidenses en México, lo que ha fortalecido las exportaciones de nuestro país y su relación comercial con su vecino del norte.

Ernesto del Blanco, Director General de ELAM-FAW, empresa mexicana dedicada al ensamble y distribución de vehículos pesados, comenta que “el nearshoring es una oportunidad única

para el sector, pero es también una responsabilidad, ya que exige modernizar la flota vehicular y adaptar las operaciones a estándares internacionales de eficiencia". Sin embargo, la renovación de la flota sigue siendo un desafío pendiente. En el más reciente informe de Gobierno se señala que en junio de 2024 el parque vehicular del autotransporte público federal para carga creció sólo un 2.4% respecto al año anterior, un aumento que resulta insuficiente para cubrir la demanda de forma sostenible.

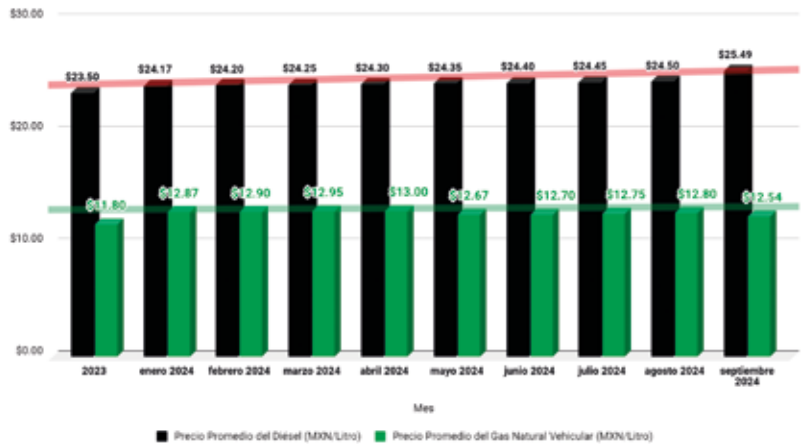
SUSTENTABILIDAD: GAS NATURAL Y TECNOLOGÍAS LIMPIAS

El cuidado del medioambiente es un área crítica. El aumento en el uso de vehículos impulsados por energías limpias, busca reducir las emisiones de CO₂. Los vehículos de carga impulsados por gas natural son una alternativa más económica frente al diésel, cuyo precio, con base en un análisis propio de ELAM-FAW, ha superado en promedio un 191% al del gas natural en 2024. Esta diferencia de costos representa un incentivo para que las empresas transiten hacia opciones de energía más limpias y eficientes.

Según Del Blanco, "la sostenibilidad es un factor que impacta directamente en la competitividad de las empresas. Al adoptar tecnologías como el gas natural, podemos reducir costos operativos y, al mismo tiempo, fortalecer nuestra reputación en el mercado". ELAM-FAW ha impulsado la implementación de camiones a gas natural, resaltando que este tipo de energía, además de amigable con el medioambiente, es una opción rentable para la industria.

Asimismo, la planificación de rutas eficientes y el uso de tecnologías de telemetría ayudan a reducir el kilometraje y, con ello, las emisiones. En línea con los Objetivos de Desarrollo

Comparativa precio promedio Diésel vs Gas Natural Vehicular (MXN/Litro)



Sostenible (ODS) de la ONU, México ha desarrollado un Mapa de Ruta Tecnológica para guiar la transición hacia una industria de transporte más verde y responsable.

2025: RETOS POR DELANTE

A pesar de los logros, el sector enfrenta retos importantes, como la escasez de conductores calificados. En 2022 el déficit de operadores alcanzó la cifra de 54,000, lo que plantea serios riesgos para la eficiencia de la cadena logística. La inclusión de mujeres en la fuerza laboral de transporte es una de las soluciones que se propone para mitigar esta escasez; sin embargo, hasta ahora solo el 1.2% de los conductores de transporte de carga son mujeres, lo cual muestra que aún hay un camino por recorrer para lograr la equidad en este ámbito.

Por otro lado, la creciente presencia de competidores chinos ha hecho evolucionar las dinámicas del mercado. China se ha convertido en el tercer mayor proveedor de vehículos pesados en México, compitiendo fuertemente en precio y tecnología. Esta situación obliga a los fabricantes nacionales e internacionales a adaptar su oferta y mejorar la calidad de sus productos. En 2023 la industria mexicana de vehículos pesados logró récords históricos en ventas y producción, lo que refleja la capacidad del sector para

responder a la competencia, integrarse al mercado y adaptarse a las oportunidades que éste ofrece.

El cierre de 2024 promete un balance positivo para el sector, aunque no exento de incertidumbres. Las elecciones presidenciales en Estados Unidos y, casi un año más adelante, la revisión del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) en 2026 podrían influir en el flujo de inversiones extranjeras. No obstante, la CANACAR proyecta un crecimiento del comercio transfronterizo por carretera de un 6% anual hasta 2027, impulsado por el aumento de empresas que eligen a México para sus operaciones.

El transporte de carga en México está en una etapa positiva de transformación. Las mejoras en seguridad y las oportunidades derivadas del nearshoring ofrecen un panorama alentador, aunque los desafíos en sostenibilidad y escasez de mano de obra aún requieren atención. Ernesto del Blanco resume esta etapa con una visión optimista y de responsabilidad: "El futuro de la cadena de suministro en México depende de la capacidad de la industria para adaptarse a las demandas del mercado y contribuir al bienestar de nuestro planeta; sólo quienes encontremos el balance entre desarrollo económico y sustentabilidad estaremos preparados para afrontar los retos venideros". ■



EXPERTCOMMENT

Por: Ing. Alexander Eslava Sarmiento
Consultor Portuario – Especialista en Logística Internacional
laeslavas@unal.edu.co

El contenedor marítimo intermodal: La caja de acero que revolucionó la industria marítima

El valor de este objeto utilitario no reside en lo que es, sino en cómo se utiliza

La introducción de un artefacto de acero en la industria marítima en 1956, lo convierte directamente en responsable de la era moderna de globalización que ha surgido desde entonces. Si se tiene en cuenta su continuo impacto en la economía mundial, es quizás el invento más importante en la logística global, desde la Segunda Guerra Mundial y antes de la aparición de la tecnología Blockchain. De hecho, se podría argumentar que las invenciones de empresarios, como Gates, Jobs y Zuckerberg, sólo fueron posibles gracias a los amplios beneficios de la especialización productiva bajo la división del trabajo que una caja de acero hizo posible: el contenedor de carga. El impacto del contenedor de carga o marítimo, “La Caja de Acero”, en la reintegración de la economía mundial después de la Gran Depresión y la Segunda Guerra Mundial puede verse como un efecto disruptivo en el transporte marítimo, al desbloquear nuevas oportunidades de ganancias a partir de la innovación y crear nuevos

mercados que de otro modo no habrían existido.

Estos cambios dieron como resultado aumentos de productividad en el transporte marítimo que han correspondido con la creciente proporción de riqueza generada a través del comercio internacional desde la década de 1950. La caja de acero dio lugar a cambios tecnológicos y organizativos complementarios de gran alcance en los servicios portuarios y ferroviarios que afectaron a todos los sectores de las economías de transporte. Podría decirse que una innovación fue responsable de estos cambios más que cualquier otra.

Este receptáculo estandarizado se convirtió en un elemento vital y piedra angular de la aldea global. Tanto por mar como por aire se convirtió en el motor clave de un grado sin precedentes de interconexión global, así como en la principal causa de gran aprensión estratégica. El contenedor modificó el comercio global al convertirse en el elemento central de un sistema donde el costo del movimiento de mercancías



(y el tiempo que llevaba hacerlo) se redujo drásticamente y de forma integral. Al mismo tiempo, comprometió la soberanía estatal en formas no anticipadas cuando comenzó a utilizarse por primera vez. Ninguna innovación tecnológica contemporánea en el transporte ha sido más significativa. Por eso se le llama al contenedor marítimo el “Corazón de la Economía Global”.

La caja de acero simplificó enormemente el transbordo de mercancías de un modo de transporte a otro (transbordo); aumentó la seguridad de los envíos, redujo el tiempo y los costos involucrados en el movimiento de carga. El valor de este objeto utilitario no reside en lo que es, sino en cómo se utiliza. El contenedor es el núcleo de un sistema altamente automatizado para mover bienes desde cualquier lugar con un mínimo de costos y complicaciones en tránsito de origen a destino. El resultado fue una transformación en toda la forma del comercio global. De hecho, el transporte marítimo en la década de 1950 se realizaba abrumadoramente con carga fraccionada. La carga se colocaba en bolsas de lona, se ataba a pallets de madera o se empaquetaba en barriles. No había un peso ni una forma estándar: cada pieza de carga era única. Los estibadores, transferían

la carga a mano en el casco del barco. Este proceso intensivo de tiempo obligó a los buques a permanecer en el puerto hasta 2/3 de su tiempo total de tránsito, lo que provocó fuertes tarifas de transporte y puertos congestionados. El advenimiento de la caja de acero, con su inherente estandarización, generó incertidumbre y espera.

Los buques a menudo permanecían fondeados o atracados en los muelles durante una semana antes de ser recargados y poder zarpar; las cuadrillas de estibadores necesitaban hasta 15 horas repartidas en dos turnos diferentes para manipular 300 toneladas; a menudo los estibadores transferían la carga (cargue/descargue) a cubierta, clasificarla y colocarla (estibarla) en el lugar adecuado para trasladarla a camiones u otros buques o inspeccionarla mediante largos controles aduaneros. Este costoso período de espera tuvo el efecto secundario de anular los beneficios asociados con las economías de escala de los grandes buques. Un buque grande requeriría varios días de turnos, lo que aumentaría aún más los tiempos de espera. A diferencia de los costos asociados con el transporte, que benefician al cliente al transformar espacialmente las mercancías, los costos asociados con permanecer en el puerto

no fueron beneficiosos para nadie. Era una época en la que ni el vendedor ni el comprador podían aprovechar un intercambio mutuamente beneficioso.

La incertidumbre asociada con el tamaño de las cargas y la duración de los tiempos de carga también incentivó la formación de sindicatos de estibadores, lo que creó aún más perturbaciones en la forma de costos de transacción. La baja capacitación requerida para transferir y estibar la carga llevó a que una gran cantidad de trabajadores, tanto profesionales como novatos, se presentaran en los muelles, horas antes de que comenzara la jornada laboral en busca de trabajo. Para resolver los problemas asociados con la competencia laica y la incertidumbre de los horarios de trabajo, los estibadores formaron poderosos sindicatos para actuar en su nombre.

El alto costo del transporte de carga no se limitaba estrictamente al tiempo de permanencia en el puerto. Dos riesgos, el robo y los daños a la carga, también eran omnipresentes en la era del transporte marítimo fraccionado. Nueva York fue especialmente conocida por el robo de artículos como radios, licores y café. Con buques que transportaban casi 200.000 paquetes de artículos, era simplemente demasiado costoso hacer cumplir los derechos de propiedad. Los

EXPERTCOMMENT

daños a los objetos fueron igualmente difíciles de rastrear hasta su causa. Con frecuencia, las víctimas de la descarga eran cajas frágiles, bolsas propensas a romperse y frutas que se magullaban y estropeaban fácilmente. Sin embargo, los daños no se limitaron a errores cometidos durante la transferencia de carga. Las cargas mal estibadas en los buques a menudo provocaban daños en la carga en tránsito que podrían haberse evitado. Cargas mal estibadas a bordo de un buque, de manera que el peso pudiera desplazarse, el buque se podría escorar (ladear) y hasta volcar. El robo y los bienes dañados directamente redujeron las ganancias del comercio y aumentaron el costo de los seguros, generando una oportunidad de ganancias para minimizar dichos costos.

La mano de obra también era costosa. Sus salarios no solo representaban hasta la mitad del gasto total de un viaje por mar, sino que el riesgo de artículos rotos o robados durante el proceso de carga contribuía a las altas primas de seguros, y a una huelga inesperada de los estibadores podría ocasionar que un transportista incurriera en miles de dólares en honorarios. Para el transportista la utilización de contenedores significaba menos hurto. Los contenedores se sellaron en el origen y no se abrirán hasta que llegaran al destinatario. Además, una menor manipulación significaba menos daños a la carga. La entrega de carga fue más rápida y confiable, lo que resultó en reducciones sustanciales en los inventarios. Mientras que un buque de carga fraccionada, a menudo, tardaba una semana en descargar un buque portacontenedores podía permanecer en el puerto sólo seis horas. Solo entre 1965 y 1971, la reducción resultante en los costos de seguro derivados de la contenedorización a lo largo de la ruta comercial Australia-Europa cayó de una media de 24 centavos por tonelada a 4 centavos por tonelada. La caja de acero redujo estos costos del proceso de envío, pero no sin luchar.

Fueron necesarios años de negociaciones y demandas con los sindicatos de estibadores antes de que se permitiera



que el papel del trabajador portuario evolucionara del de trabajador manual tradicional al de técnico de grúa especializado. Sólo entre 1970 y 1986, el número de estibadores empleados en el puerto de Nueva York cayó de 30.000 a 7.400. Al cambiar el proceso tradicional de estiba, intensivo en mano de obra, a un proceso intermodal intensivo en capital, la caja de acero redujo la incertidumbre asociada con los atracos por huelgas laborales. De hecho, cuando se intentó por primera vez ampliar la ruta de portacontenedores a Puerto Rico, los estibadores de San Juan protestaron durante cuatro meses y no descargaron los buques hasta que se aceptó utilizar cuadrillas de estibadores de veinticuatro hombres aprobadas por el sindicato para descargar los portacontenedores, a pesar de que el papel del estibador ya había quedado obsoleto en el proceso de transferencia de carga. Fue en ese momento que “La Caja de Acero” tuvo significancia mayúscula y se convirtió en realidad.

La creciente utilización de contenedores marítimos y buques portacontenedores dio lugar al fenómeno de la contenedorización, que es la organización del transporte intermodal por mar y hacia el mar en torno a una unidad de contenedor estándar. La contenedorización se puede ver claramente en los números. Hoy en día, se transportan 900

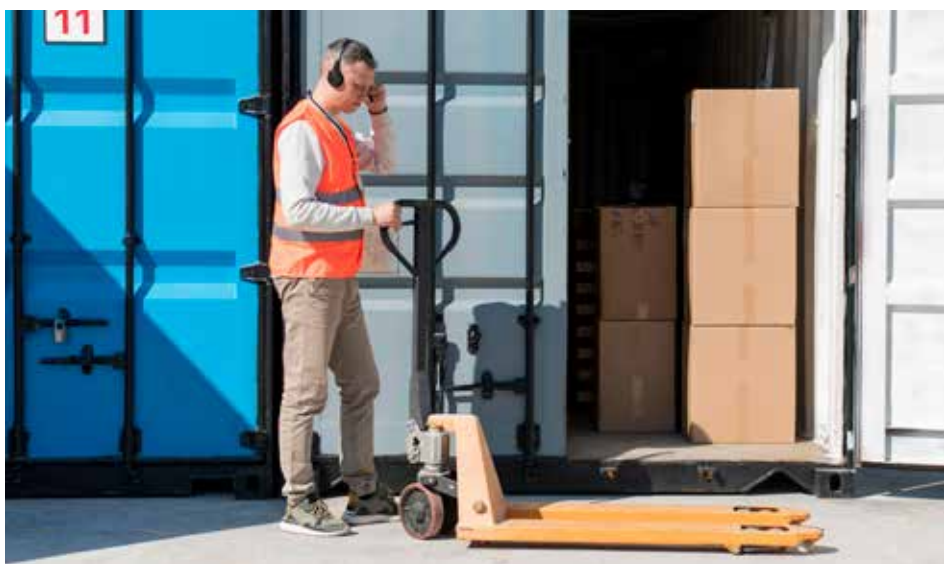
millones de contenedores... Debido al gran volumen de transporte marítimo internacional, la contenedorización es ampliamente reconocida como uno de los elementos clave en el movimiento hacia la globalización. La mayor parte de lo que transportan las cajas de acero no son bienes de consumo sino bienes intermedios.

Al reducir los altos costos de transacción asociados con la incertidumbre sobre el tiempo de descarga en el puerto, el poder sindical, el robo y daño de la carga bajo el sistema de carga fraccionada y las autoridades reguladoras, la contenedorización permitió a los buques aprovechar la economía de escala. El subproducto de la explotación de economía de escala a través de la contenedorización redujo los costos de envío al recalibrar la economía de ubicación y establecer rutas comerciales globales interconectadas. En conjunto, estos cambios sentaron las bases para el envío justo a tiempo, un fenómeno que ha transformado en gran medida la industria manufacturera y marítima y ha permitido un mayor comercio global. En consecuencia, parte de la cronología del advenimiento la caja de acero y su impacto en los estibadores, puertos del mundo y en la economía global:

■ 1958, un buque de Matson zarpó del puerto de San Francisco cargado con veinte contenedores en

su cubierta. Dos años después, Matson botó su primer buque que transportaba únicamente contenedores (1.436 de ellos).

- 1960. A medida que la caja de acero mecanizaba y modernizaba los puertos e impactaba positivamente el comercio mundial, la productividad portuaria se disparaba junto con las ganancias de las compañías navieras, y el número de trabajadores portuarios (estibadores) se desplomaba. Los estibadores de todo el planeta, puerto por puerto, experimentaron la revolución de los contenedores marítimos, ¡de la caja de acero!
- La transferencia de carga (cargue/descargue) de piezas por pieza fue reemplazada por grúas que trasladaban cajas de acero embaladas, o atiborradas, lejos de los muelles de embarque.
- 1970. El Hawaiian Progress de Matson, el buque más grande del mundo, en ese momento, embarcó en su viaje inaugural, desde el cada vez más activo puerto de Oakland, 1.000 contenedores. Fue el primer buque construido específicamente para transportar estas cajas de acero.
- La caja de acero provocó la desaparición del Puerto de San Francisco, entonces el más grande de la Costa Oeste, y el consiguiente auge de la (Bahía Este) Puerto de Oakland; más tarde, el puerto combinado de Los Ángeles y Long Beach se convirtió en el puerto dominante de la Costa Oeste
- Muchos académicos, han dado crédito principal al camionero Malcolm McLean por desarrollar contenedores para buques que navegaban entre la ciudad de Nueva York y los puertos del Golfo. Otros experimentos con contenedores estaban en marcha de manera simultánea e independiente, en particular por Matson, uno de los mayores transportistas de la Costa del Pacífico y pionero del primer buque portacontenedores del mundo construido específicamente



para su ruta Hawái-San Francisco. De hecho, en la convención anual del Propeller Club, celebrada en San Francisco en 1958, St. Sure, discutió el advenimiento de la caja de acero.

- A principios de los años 60, una revista del sindicato de estibadores portuarios publicó historias, comentarios y caricaturas sobre la automatización y mecanización de las operaciones portuarias por el advenimiento de la caja de acero.
- 1965. Martin Luther King Jr. preguntó: “¿Dónde están los desempleados que ha creado la caja de acero?”
- La caja de acero provocó la desaparición del Puerto de San Francisco, entonces el más grande de la Costa Oeste de EE. UU, y el consiguiente auge de la (Bahía Este) Puerto de Oakland; más tarde, el puerto combinado de Los Ángeles y Long Beach. De manera similar, la ciudad de Nueva York perdió toda su industria de carga a manos de los puertos vecinos de Nueva Jersey.
- A finales de la década de 1970, la tasa estimada de manipulación en términos de toneladas por hora era aproximadamente veinte veces mayor que en la era anterior a los contenedores. No es sorprendente,

por tanto, que la mayoría de líneas navieras pasarán rápidamente a la caja de acero. El tonelaje de carga en contenedores de la Costa Oeste de EE.UU., se disparó de 494.000 toneladas en 1960 a 9 millones de toneladas en 1970 y la carga no contenedorizada se desplomó a menos del 15 % de la carga total.

- La caja de acero hizo que el puerto de Oakland sustituyera al de San Francisco como puerto dominante en el Área de la Bahía. Lo mismo aconteció con Felixstowe, que se convirtió en el de mayor operación de contenedores de Inglaterra, sustituyendo a Londres, durante siglos uno de los mayores puertos del mundo.
- En la década de 1980, la contenedorización estaba firmemente arraigada. Llámese automatización, contenedorización, mecanización o cualquier otra denominación, esta tecnología redujo drásticamente el número de estibadores y aumentó la productividad, lo que resultó en mayores ganancias y costos laborales mucho más bajos.
- Caricatura de Phil Drew; apareció en 1961, en el DISPATCHER, periódico del Sindicato Internacional de Estibadores y Almacenistas (ILWU). Representa la mecanización de la



operación portuaria ante el advenimiento del contenedor marítimo, bajo la expresión absorta de los estibadores en los puertos del mundo.

- La caja de acero transformó una de las mayores industrias del mundo: el transporte marítimo. De repente, la cadena global de suministro cambió. El sistema de carga fraccionada de bolsas, cajones, cajas, barriles, cuñetes, fardos, redes, mayas, cabos y ganchos, que requería exceso de mano de obra, de repente se volvió en gran medida redundante. Terminó la necesidad de manipular el producto varias veces, la estiba tradicional se redujo sustancialmente, las sustracciones, robos y reclamos prácticamente desaparecieron, y el tiempo de estadía de los buques en los puertos se redujo de días o semanas a horas. Su impacto en la forma en que operan las compañías navieras y los puertos no tiene precedentes
- Eric Hoffer, estibador, filósofo y asesor presidencial, fue testigo, reflexionó profundamente y escribió durante dos décadas sobre los impactos y las implicaciones del advenimiento de la caja de acero. Cuando los contenedores comenzaron a rehacer su trabajo, se preocupó de que: “en Estados Unidos, en este momento, las masas están de salida. Con la llegada de los contenedores, el 90 % de la

gente común se volverá innecesaria e indeseable. La caja de acero disminuyó las habilidades tradicionales de los trabajadores portuarios y socavó su identidad colectiva creada por las cuadrillas de trabajo; alienó a los trabajadores cuando los trabajos se volvieron desprovistos de habilidades y rutinarios con un pensamiento e iniciativa drásticamente menores. La operación portuaria se volvió menos exigente físicamente (aunque sigue siendo peligroso) y mucho más lucrativo”

Finalmente, el contenedor de carga, el contenedor marítimo, es un equipo nada impresionante. Es simplemente una caja de acero unida por soldaduras y remaches, con dos puertas en un extremo y lo más importante, con ocho cantoneras en cada una de sus esquinas. Como tal, no es misterioso. Sin embargo, ninguna innovación tecnológica contemporánea en el transporte marítimo ha sido más significativa, razón por la cual muchos han llamado a esta caja de acero de seis metros de largo, dos metros y medio de ancho y dos metros y medio de alto: la base del comercio global.

De hecho, algunos pueden afirmar que la caja de acero hirió fatalmente a los sindicatos portuarios de todo el mundo, pero tal afirmación simplifica en exceso o, peor aún, distorsiona la realidad. Es innegable que la operación portuaria cambió y el número

de trabajadores se desplomó, pero los estibadores siguen siendo conscientes de su importancia y demuestran una voluntad de desplegar su poder. En consecuencia, con la precisión que se ha logrado con software de computación cuántica, sistemas de posicionamiento global, inteligencia artificial, gemelos digitales, internet de las cosas, internet física, internet de la industria, fabricación aditiva 3D, vehículos autónomos, drones, robótica, aprendizaje automático, realidad aumentada, realidad virtual, sistemas ciberfísicos computación cognitiva, computación en la nube, Big-data, telemática; tecnologías como Blockchain, visión artificial, teledetección remota satelital, recuento de inteligente de contenedores, monitoreo y diagnóstico digital, imágenes térmicas infrarrojas y tecnología de escaneo láser, al igual que la producción justo a tiempo en el lado de la fabricación y, con buques cada vez más grandes “Megabuques/Megacarrier”, se pueden retener mayores cantidades de carga en tiempos más críticos, lo que envía ondas de choque a través de la cadena global de suministro, la cadena global de valor y red global de suministro de contenedores marítimos. Así, el aspecto más importante del contenedor de carga, el contenedor marítimo, la caja de acero, ha sido el cambio de la industria marítima de una industria intensiva en mano de obra a una industria intensiva en capital. ■



Promologistics celebra 20 años

Promologistics, líder en el sector logístico, conmemoró dos décadas de excelencia y crecimiento sostenido con una celebración el pasado 23 de octubre de 2024.

El evento reunió a más de 100 invitados, incluyendo clientes distinguidos, colaboradores clave y socios estratégicos, entre los que destacaron Antonio Llordén Sabat, Socio Fundador; Juan Pablo Miguelez Torre, Socio; Marcos Sulkin Cung, Socio y Presidente del Consejo; y Luis Felipe Ordóñez Medellín, Socio y Director General de Promologistics.

Líderes que representan la visión y el compromiso de quienes han impulsado el éxito de Promologistics durante las últimas dos décadas.

Durante su participación, Marcos Sulkin compartió una perspectiva profunda sobre el viaje de Promologistics, destacando la resiliencia de la empresa frente a los desafíos del mercado y la importancia crucial de la innovación y la adaptabilidad. "Convertimos cada desafío en una oportunidad, confiando en que la adversidad no era un límite, sino una posibilidad de crecer".

El evento también rindió homenaje al equipo de Promologistics, reconociendo su papel fundamental en el éxito de la empresa. "Ustedes, nuestro equipo, son quienes dan vida a cada proyecto, quienes superan obstáculos y quienes convierten nuestras metas en realidades", afirmó Sulkin.

Asimismo, la celebración incluyó una conferencia magistral sobre la Inteligencia Artificial, Data y Analytics, impartida por Agustín Cárdenas, Vicepresidente Ejecutivo de McCann Worldgroup y Director General de MRM, quien subrayó el compromiso de Promologistics con la innovación y su visión de futuro en la era digital.

EXPANSIÓN INTERNACIONAL Y MIRADA HACIA EL FUTURO

Promologistics reveló la apertura de sus nuevas oficinas en España, hecho que marcará un hito significativo en su estrategia de expansión internacional. Este movimiento estratégico posiciona a la empresa para capitalizar oportunidades en el mercado europeo y fortalecer su presencia global.

De igual forma, se anunciaron planes para continuar invirtiendo en proyectos que benefician a la comunidad, demostrando su dedicación no solo al crecimiento empresarial sino también al impacto social positivo.

"Al mirar hacia el futuro, me llena de emoción pensar en lo que está por venir. Sabemos que habrá nuevos desafíos y oportunidades, pero estoy convencido de que juntos, continuaremos abriendo caminos y escribiendo nuevos capítulos de éxito", concluyó Sulkin.

La celebración del 20º aniversario de Promologistics no solo marcó un hito importante en la historia de la empresa, sino que también sentó las bases para un futuro prometedor, reafirmando su posición como líder innovador en el sector logístico. ■



25 AÑOS DE RECONOCER LA LABOR DE LOS HÉROES Y HEROÍNAS DEL CAMINO

ANTP entrega el Premio Nacional de Seguridad Vial, un reconocimiento que inició como un sueño y hoy, es una realidad.





La Asociación Nacional de Transporte Privado, llevó a cabo la vigésimo quinta edición del Premio Nacional de Seguridad Vial, un galardón único en su tipo que resalta la importancia de la cultura para la formación y capacitación de los operadores, acción que, junto con la aplicación de la tecnología en los vehículos, permite tener la mejor operación en la logística y el transporte de carga, atendiendo el compromiso social y empresarial al fomentar una mejor calidad de vida.

Durante el mensaje de bienvenida, Daniel Montañez, Gerente de Logística y Distribución de la Asociación señaló que esta edición era muy emotiva por cumplir

25 años de festejar a las operadoras y operadores. También indicó que, durante estos 25 años, gracias a la implementación de buenas prácticas, juntos han celebrado y demostrado que la transportación de mercancías y los insumos esenciales que permiten el desarrollo de la vida cotidiana en los hogares, hospitales, supermercados, centros de trabajo y prácticamente cualquier lugar, se puede realizar con seguridad vial, eficiencia y competitividad.

Para dar inicio, en colaboración con Red de Carreteras de Oriente (RCO), Gabriela Ruiz, vocera de concientización en la Seguridad Vial de RCO, quien, a través de Fundación Abertis, compartió un mensaje de gran valor, con el firme propósito de generar una profunda reflexión en cada uno de los presentes. Este mensaje no solo buscó inspirarlos, sino que también tiene la intención de que ellos se conviertan en los verdaderos embajadores de esta causa, creando un efecto en cadena que multiplique este esfuerzo.

Al término de la plática los operadores, acompañados de sus seres queridos, se dirigieron a los salones de premiación en donde de la mano de directivos de sus empresas, patrocinadores y representantes de Mesa Directiva, recibieron su diploma y un kit con promocionales para disfrutar y compartir en familia.

Durante esta entrega, colaboradores de ANTP mencionaron la importancia del acompañamiento de la familia en la labor de los operadores, pues, dijeron, “su dedicación y apoyo constante son un pilar fundamental, que impulsa a nuestras conductoras y conductores a ser mejores cada día. Ese respaldo incondicional es clave en los logros que hoy celebramos y reconocemos a través de esta iniciativa. ¡Gracias por estar siempre a su lado!”. Al finalizar la premiación a operadores, regresaron al salón principal para iniciar con la entrega de reconocimientos de las últimas dos categorías, Salón de la Fama y Empresas.

Durante su intervención, Leonardo Gómez, Presidente Ejecutivo de la

ANTP, señaló que al ser la seguridad vial un tema vital para el sector y en particular para la ANTP, hace 25 años un pequeño grupo de empresas y él, tomaron la decisión de reconocer de forma pública a las operadoras y operadores que empleaban desde ese entonces las mejores prácticas en seguridad vial, así como a las empresas que han asumido ese compromiso.

Con emoción recordó que, en el primer premio, esperaban máximo a 50 personas y llegaron a 100, lo que los hizo darse cuenta que el camino era el correcto. También compartió que si en ese momento alguien le hubiera dicho que 25 años después estarían con un salón así de grande premiando a más de mil operadores no lo hubiera creído, pero todo esto se debe al trabajo y compromiso de todos los presentes. Con un mensaje y felicitación se sumaron el Presidente de la Mesa Directiva, Alex Theissen Long; el Gral. Cruz Isaac Muñoz Navarro, Director General de Seguridad en Carreteras e Instalaciones de la Guardia Nacional, quien reconoció que hay operadores y





el Ing. Luis Ruiz Hernández, Director General de Autotransporte Federal de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT).

También estuvieron en el presidium la Mtra. Janet de Luna Jiménez, Responsable de la Política de Movilidad de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano – SEDA-TU; el Lic. Elías Araujo Arcos, Director Ejecutivo de Análisis y Programas en la Subsecretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes; la Lic. Geraldine López Martínez, Coordinadora de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles – AMF; Olalla Ávila, Responsable de Administración de la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial; y el Mtro. Carlos Chávez Hermida, Director de Normatividad y Seguridad de la Cámara Nacional Autotransporte de Pasaje y Turismo - CANAPAT.

Alex Theissen agradeció y reconoció el valor y el esfuerzo de cada uno de los premiados, así como a las familias por siempre apoyarlos, por recorrer juntos cada kilómetro, indicando que ese reconocimiento era también un premio y agradecimiento para sus familias y para el gran apoyo que les dan día a día. Theissen Long resaltó el compromiso de los asociados por transportar en tiempo y forma, productos y materia prima a cada uno de los hogares mexicanos, para contribuir al desarrollo social y de un mejor país siempre de forma segura.

Tras la entrega de la categoría Salón

de la Fama y las empresas, el evento finalizó con la comida grupal y toma de fotos de las empresas con los directivos, sus familias y compañeros.

Los números de la edición 25 del Premio Nacional de Seguridad Vial:

Se premiaron a **1,155** operadores, destacando los de Salón de la Fama:

- De la empresa BIMBO: Adán Vázquez Flores y Alfredo Sánchez Gabriel
- De la empresa SIGMA: Luis Fernando Ochoa Jaquez
- De la empresa COCA-COLA FEMSA: Francisco Javier Vieyra Gálvez, Rafael Alarcón Martínez, Sergio Everardo García Cantú, Eduardo López Sánchez, Oscar Enrique Padilla Ordoñez, Oscar Enrique Padilla Ordoñez, David Solís Torres, Efrén Hernández Silvan, Heriberto Gómez Martínez.
- De la empresa SOLISTICA: loy Miguel Calderón Espinoza, José Rodrigo Martínez Atzompa, Eduardo Raúl Martínez Hernández.
- De la empresa AUTOTRANSPORTES PILOT: Gabriel Díaz Díaz y Gabriel Ciro Moreno Alcántara.

Se reconocieron a 23 empresas que reafirmaron su compromiso para aumentar la seguridad vial mediante la implementación o mejora continua del Manual de Sistema de Gestión

de Seguridad Vial, diseñado por la ANTP en alineación a la ISO 39001, para operar de forma más segura la flota de vehículos para distribución de mercancías o transporte de carga de largo recorrido.

Empresas reconocidas:

- FRIO EXPRESS, S.A. DE C.V.
- TRANSPORTES MONROY SCHIAVON SA DE CV
- FÁBRICA DE JABÓN LA CORONA S.A. DE C.V.
- BIMBO, S.A. DE C.V.
- BARCEL, S.A. DE C.V.
- TRANSPORTES MARVA S.A. DE C.V.
- SIGMA ALIMENTOS
- LINDE BULK
- LINDE PGP
- ESTAFETA MEXICANA S.A. DE C.V.
- SOLISTICA BASE NAVOJOA
- AUTOTRANSPORTES PILOT S.A. DE C.V.
- ZINERIGIA
- CADENA COMERCIAL OXXO
- COCA COLA FEMSA
- EL PALACIO DE HIERRO S.A. DE C.V.
- DISTRIBUIDORA ARCA CONTINENTAL
- EMBOTELLADORAS BEPENSA S.A. DE C.V.
- ALMEX TEPOTZOTLÁN
- ALMEX MONTERREY
- GRUPO ZONTE
- FLETES HESA, S.A. DE C.V.
- TRANSCOOLER S.A. DE C.V.,



La gran cita portuaria del 2025: AAPA Latam en Perú

En el corazón de la actividad portuaria latinoamericana, Perú se prepara para recibir del 24 al 27 de junio de 2025 al evento más esperado por la industria: el AAPA LATAM. Este encuentro internacional promete ser el punto de convergencia para los líderes, innovadores y visionarios que están dando forma al futuro del sector portuario global.

Elegir Perú como sede de este evento emblemático no solo reconoce su ubicación estratégica en el Pacífico, sino también su papel transformador en la logística y el comercio marítimo.

Con proyectos de infraestructura que están redefiniendo la fisonomía portuaria de la región, Perú se consolida como un Hub de referencia en América Latina.

El AAPA LATAM, que ya lleva 31 ediciones en diferentes países del centro y sur del continente americano, contará con la presencia de más de 600 participantes de 30 países, incluyendo autoridades portuarias, ejecutivos, directivos, empresarios y expertos del sector.

Juan Duarte, Presidente Ejecutivo de la Asociación, comentó: "El AAPA LATAM no solo es un evento clave para la industria portuaria, sino una oportunidad para que Perú demuestre su liderazgo en la región. Este congreso será un espacio único para discutir las tendencias más relevantes y fortalecer la cooperación internacional."

El programa planteará discusiones sobre los principales temas que ocupan al sector, un área de exhibiciones donde las marcas y proveedores globales y regionales presentarán sus innovaciones, y actividades de networking diseñadas para fortalecer alianzas estratégicas. Además, los participantes podrán disfrutar de visitas a los lugares turísticos icónicos de la ciudad de Lima, enriqueciendo su experiencia en uno de los destinos culturales más destacados de América Latina.

Pero lo más esperado para quienes están en esta industria, es recorrer los principales proyectos portuarios que destacan a Perú, como las terminales del puerto del Callao y el recientemente inaugurado puerto de Chancay.

El puerto del Callao, un punto clave en el comercio internacional,

refleja el compromiso del país con la eficiencia y la sostenibilidad. Este puerto ocupa el segundo lugar en América Latina según el Índice Mundial de Desempeño de Puertos de Contenedores y continúa ampliando su capacidad para atender las crecientes demandas del comercio global. Pero la verdadera revolución portuaria viene de la mano del puerto de Chancay, una obra que conectará de manera directa a América con Asia, transformando rutas comerciales y atrayendo la atención del mundo.

Zulma Dinelli, Directora del Congreso AAPA LATAM, agregó: "Estamos preparando una edición inolvidable que incluye visitas técnicas, una agenda rica en contenido estratégico y actividades de networking en escenarios emblemáticos de Lima. Este será, sin duda, el evento que marcará el rumbo del sector portuario en 2025."

El evento que redefine la industria

Según los organizadores, el AAPA LATAM 2025 será mucho más que un congreso: será la plataforma donde las tendencias, innovaciones y desafíos del sector se debatirán al más alto nivel. Además, esta edición se extenderá por cuatro días, añadiendo una jornada dedicada a visitas técnicas a los puertos del Callao y Chancay, dos referentes de la modernización portuaria en la región.

Para Perú, albergar este evento representa una oportunidad inigualable de mostrar al mundo su capacidad para innovar y liderar. Desde su moderna infraestructura hasta su visión sostenible, el país está preparado para ser un socio estratégico en la reunión portuaria por excelencia de esta parte del continente. ■

VIDEO: AAPA LATAM Perú 2025 ya está en marcha

<https://www.youtube.com/watch?v=UaQn9OTcWSQ>

CAJA DE HERRAMIENTAS

Visita www.aapalatom.org/congreso

Contacta a los organizadores en: congreso@aapalatom.org info@prports.com

Y haz parte del principal encuentro de negocios portuarios en América Latina.



Presenta AMAM Agenda Nacional de Movilidad 2024-2030

Descarbonización, institucionalización, profesionalización y seguridad vial del autotransporte son pilares fundamentales de la nueva agenda.

En el 30° Encuentro Nacional de Autoridades de Movilidad (ENAM), organizado por la Asociación Mexicana de Autoridades de Movilidad (AMAM), que preside Ricardo Serrano, se presentó formalmente la Agenda Nacional de Movilidad 2024-2030 que busca transformar el transporte público de pasajeros en México.

“La Agenda Nacional de Movilidad contiene el trabajo colaborativo y una perspectiva integral que reúne la visión de los gobiernos estatales, especialistas, organizaciones de la sociedad civil como WRI, y empresas del sector comprometidas con la movilidad sustentable, eficiente, segura, incluyente y que generará prosperidad compartida. Este trabajo realizado por AMAM, es un valioso instrumento técnico para la definición de objetivos y para el diseño

e implementación de las políticas públicas del transporte público, particularmente el de pasajeros; para el impulso de la movilidad comprometida con el medio ambiente y con las personas, así como para el desarrollo de la infraestructura energética necesaria a nivel nacional para avanzar en el proceso de descarbonización”, señaló Rogelio Arzate, presidente de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT), asociación que a su vez coordina el Consejo Promotor de AMAM que establece el vínculo con el sector privado.

Asimismo, Arzate destacó “la importancia de la colaboración público-privada para lograr un sistema de transporte público más seguro, eficiente y sustentable, subrayando que la nueva Agenda Nacional de Movilidad 2024-2030 es un instrumento

fundamental que delinea la hoja de ruta para establecer las políticas y acciones que transformarán la movilidad en México”.

El encuentro, celebrado el 24 y 25 de octubre, que reunió a autoridades federales, estatales y municipales, así como a representantes de la industria y la sociedad civil, tuvo como objetivo el delinear y avanzar en la construcción de políticas públicas que permitirán avanzar en la descarbonización del autotransporte. En este sentido, Arzate reiteró “la disposición de la industria automotriz de vehículos pesados para colaborar con el Gobierno Federal encabezado por la Dra. Claudia Sheinbaum, destacando que es esencial el apoyo normativo al más alto nivel para la implementación de soluciones regionales efectivas”.

Entre los puntos discutidos en el 30° ENAM, se destacó la urgente necesidad de renovar más de 40 mil autobuses de pasajeros urbanos y foráneos con placas federales que tienen una antigüedad superior a 20 años, a través de un esquema de chatarrización e incentivos financieros. “Es fundamental que trabajemos de la mano con el gobierno para establecer

esquemas de financiamiento transparentes, eficientes y competitivos que permitan la adopción de tecnologías favorables con el medio ambiente y la modernización de la flota, beneficiando a la prosperidad de las ciudades y las familias”, añadió Arzate.

Ricardo Serrano, presidente de AMAM, detalló los cinco ejes estratégicos de la Agenda Nacional de Movilidad que serán presentados a la Dra. Claudia Sheinbaum, y que podrán contribuir a los esfuerzos en los próximos seis años para transformar el sistema de transporte público en México:

1. Fortalecimiento institucional, que considera la creación de una instancia federal dedicada a la planificación, gestión y coordinación de los programas nacionales de movilidad y seguridad vial, la cual será fundamental para apoyar técnica y financieramente a los gobiernos estatales y municipales.

2. Financiamiento para infraestructura y renovación de flota.

La propuesta estratégica de AMAM incluye desarrollar un plan de financiamiento para la renovación de 40 mil unidades de transporte público de pasajeros, reduciendo su antigüedad promedio de 18 a 10 años. Este esquema contempla bonos de chatarrización, subsidios y esquemas de garantías para facilitar la inversión en vehículos más seguros y de bajas emisiones. La inversión en la modernización del transporte público no solo mejora la calidad de vida y el medio ambiente, sino que impulsa el desarrollo económico, la creación de empleo, generando derrama económica en beneficio de los estados y municipios.

3. Reducción de emisiones en el autotransporte. La agenda propone la descarbonización mediante la coexistencia ordenada y realista de las tecnologías y fuentes de energía sustentables, que permita la reducción



sistemática y palpable de emisiones. Esto incluye la implementación de una Estrategia Nacional de Transporte Público Limpio, que promoverá la adopción de tecnologías favorables con el medio ambiente mediante incentivos fiscales y normativos. “Estamos comprometidos a reducir las emisiones del autotransporte, integrando vehículos más limpios en nuestras ciudades, con el apoyo del gobierno y del sector privado”, agregó Serrano.

4. Formalización y profesionalización del sector transporte, la formalización del empleo y la creación de empresas operadoras profesionalizadas son puntos centrales de la agenda. Esto permitirá ofrecer mejores condiciones laborales y reducir la informalidad en el sector, asegurando un transporte más eficiente y de mayor calidad. “Sabemos que la formalización del sector no solo mejora la calidad del servicio, sino también las condiciones de vida de quienes lo operan”, señaló el presidente de AMAM.

5. Cuidado y seguridad vial como eje fundamental en la que se fortalecerá la seguridad vial con la propuesta para crear la Agencia Nacional de Seguridad Vial que coordine políticas para reducir las muertes y lesiones por accidentes de tránsito, especialmente entre los grupos más vulnerables. Además, se integrará en la

agenda el componente de movilidad en el Sistema Nacional de Cuidados, garantizando la accesibilidad para personas con discapacidad, mujeres y personas de bajos ingresos.

Por su parte, Rogelio Arzate subrayó la importancia del diálogo constructivo con las autoridades federales encabezadas por la Dra. Claudia Sheinbaum. En este sentido resaltó la importancia de reunirse con la SEMARNAT que encabeza Alicia Bárcena; la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), de Jesús Antonio Esteva; y, por supuesto, la Secretaría de Economía, liderada por Marcelo Ebrard.

Durante el encuentro, se resaltó el impacto económico del transporte, con estudios de la Unión Internacional de Transporte Público (UITP) que señalan que por cada peso invertido en transporte público se generan 4 pesos en desarrollo económico, impulsando la creación de empleos y fortaleciendo las cadenas productivas locales.

El Consejo Promotor, coordinado por la ANPACT, seguirá trabajando estrechamente con las autoridades y las empresas del sector privado para impulsar la implementación efectiva de las acciones propuestas en la Agenda Nacional de Movilidad. Con esta colaboración estratégica, México avanza hacia un modelo de transporte más seguro, eficiente y comprometido con las personas y el medio ambiente. ■

PROJECTIONS



Toyota Norteamérica otorgó a Ryder el premio "Proveedor de Cross Dock del Año" por su excelencia operativa en el cross dock de Ryder en San Luis Potosí, México, durante la Conferencia Anual de Proveedores 2024 de Toyota en Plano, Texas. De izquierda a derecha en la foto: Andria Anderson, gerente general de accesorios, logística y empaque, Toyota; Frank Bateman, vicepresidente, Ryder; Karina Amposta, directora de operaciones, Ryder México; Steve Brown, vicepresidente de cadena de suministro de piezas, Toyota; Jenny Dyer, gerente sénior de desarrollo de proveedores, Toyota.

Ryder recibe el premio de "Proveedor del Año" de Toyota

Ryder System, Inc. (NYSE: R) es el "Proveedor de Cross Dock del año" de Toyota Norteamérica. Durante la Conferencia Anual de Proveedores de Toyota 2024 en Plano, Texas, Toyota reconoció a Ryder por su excelencia operativa en el Cross Dock de Ryder en San Luis Potosí, México.

Toyota seleccionó a Ryder con base en una combinación de indicadores clave de seguridad, calidad, productividad y ahorro de costos. Otro componente crítico fue el compromiso de Ryder con la filosofía de gestión de Toyota, la cual se centra en la mejora continua y el respeto por las personas.

"Hemos trabajado con Toyota durante 37 años así que realmente somos un solo equipo", dijo Frank Bateman, vicepresidente de soluciones de cadena de suministro automotriz de Ryder. "Compartimos culturas muy similares enfocadas en la mejora continua para impulsar la eficiencia en la cadena

de suministro. Valoramos y respetamos a nuestros colaboradores para atraer y mantener al mejor talento de la industria. A su vez, mantenemos altos niveles de servicio. Este reconocimiento es un testimonio de eso".

A lo largo de los años, Ryder ha ganado múltiples premios por cumplir con los más altos estándares de Toyota en innovación, calidad, entrega, rendimiento, ahorro de costos, mejora del valor, gestión estratégica, ingeniería de calidad y liderazgo en seguridad.

Ryder da soporte a las plantas de manufactura de Toyota en toda América del Norte con transporte en los EE. UU. y transporte transfronterizo entre los EE. UU., México y Canadá; administración de cruces fronterizos, consolidación en zona franca, cross docking en México, gestión y maniobras de patios en plantas, y logística e ingeniería en planta.

A principios de este año, Ryder anunció la apertura de un nuevo almacén multicliente

y Cross Dock en Laredo, Texas, y la expansión de un patio en Nuevo Laredo, México. Laredo es el principal puerto interior de los Estados Unidos, y las instalaciones de Ryder respaldan el crecimiento de la actividad de nearshoring para sus clientes automotrices, así como para las industrias de tecnología, industrial y bienes de consumo (CPG).

Además, Ryder abrió una segunda instalación logística multicliente en otro puerto importante entre EE. UU. y México en El Paso, Texas; un corredor comercial crítico para las mercancías que se dirigen hacia el norte desde Juárez, México.

Ryder realiza más de 320,000 movimientos de carga transfronterizos anualmente entre los EE. UU. Canadá y México para sus clientes. Y, durante más de 55 años, Ryder ha servido a la industria automotriz, implementando el primer sistema de entrega Just In Time (JIT) a gran escala en América del Norte.



Dongfeng Camiones fortalece su presencia en México

Dongfeng Motor Corporation, uno de los fabricantes de camiones más importantes de China, abrió hace unos días sus oficinas corporativas, con lo que estará fortaleciendo su presencia en el mercado mexicano.

Gabriel de Uriarte Occelli CEO y Presidente del Consejo de Administración de Dongfeng Camiones, será responsable de supervisar la importación de partes para ensamblar las unidades, la operación de la planta ensambladora, la red de

distribuidores, las operaciones financieras y la relación con inversionistas, todos ellos de origen mexicano. Bajo su liderazgo, Dongfeng Camiones se compromete a establecer una red de distribución profesional, con servicio postventa de alta calidad y disponibilidad de refacciones en todo el país.

Apuesta por el mercado mexicano

Con más de 55 años de trayectoria global, Dongfeng Motor Corporation, llega a México con el objetivo de ofrecer vehículos comerciales

confiables, apoyados por una red de distribución profesional y un robusto servicio postventa. La producción y comercialización de camiones inició en este mes de noviembre, con disponibilidad de refacciones y personal altamente capacitado para asegurar el mejor servicio a los clientes.

"Nuestro principal compromiso es con la calidad y la satisfacción de nuestros clientes. Vamos a vender lo que podamos soportar en términos de refacciones y servicio post venta", declaró Gabriel de Uriarte Occelli, enfatizando la importancia de ofrecer un estándar único de atención postventa a nivel nacional.

Dongfeng Camiones México, también ha anunciado la apertura de una planta de ensamblaje SKD en Jalisco, donde se producirán los vehículos que se comercializarán en el país. Además, se trabaja en la expansión de su red de distribuidores, con concesionarios que cuentan con amplia experiencia en la industria de camiones. El establecimiento de esta planta SKD



en Jalisco es otra pieza clave en la estrategia de Dongfeng Camiones, lo que facilitará la fabricación local y asegurará tiempos de entrega más rápidos así como precios competitivos.

Una marca global con sólida trayectoria

Fundada en 1969, Dongfeng Motor Corporation se ha consolidado como uno de los fabricantes de vehículos comerciales y de pasajeros más importantes de China y del mundo. Con más de cinco décadas de experiencia, la compañía ha desarrollado una amplia gama de vehículos comerciales, camiones pesados, medianos y vehículos especializados, distribuidos en más de 100 países.

Dongfeng ha forjado una reputación basada en su confiabilidad, apoyada por centros de investigación y desarrollo de primer nivel, fábricas con tecnología avanzada y un compromiso constante con la innovación. Su presencia internacional ha crecido exponencialmente.

Fuerza confiable a lo largo de generaciones

Durante casi medio siglo, Dongfeng ha sido una piedra angular de la industria de vehículos comerciales en China. La marca ha ganado prestigio no solo por su confiabilidad, sino también por su enfoque en superar las expectativas



de sus clientes en todo el mundo. La empresa cuenta con centros de investigación y desarrollo independientes, además de instalaciones de fabricación de vanguardia que le permiten ofrecer productos con tecnología de última generación.

Un espectro completo de soluciones para México

Dongfeng ofrece una gama integral de soluciones para satisfacer las diversas necesidades del mercado mexicano, desde camiones medianos y pesados hasta vehículos especializados.

La marca está lanzando seis modelos para el mercado mexicano, que abarcan desde motorizaciones diésel y a gas Euro VI, hasta versiones eléctricas, en línea con la creciente demanda de movilidad sostenible.

Los camiones están equipados con componentes de proveedores de renombre mundial, como motores Cummins y transmisiones Eaton y ZF, asegurando un rendimiento óptimo en cualquier aplicación.

Entre los modelos disponibles se encuentran:

- **GX: Tractocamión** Clase 8 con configuración 6x4, motor Cummins de 560 caballos de fuerza, torque de 2,650 Nm. y transmisión automática Eaton.
- **KX: Tractocamión** con cabina, configuración 6x4, motor Cummins de 560 caballos de fuerza, torque

de 2,650 Nm y transmisión manual Eaton, disponible en versiones diésel y gas natural.

- **KR: Camión rígido** en configuración 4x2 con motor Cummins de 260 caballos de fuerza, torque de 1,020 Nm. y transmisión automática ZF, también disponible en versión eléctrica.
- **KL: Camión rígido** en configuración 6x2 con motor Cummins de 340 caballos de fuerza, torque de 1,800 Nm. Este modelo también está disponible en versión eléctrica.
- **KC: Camión revolvedora** 6x4 con motor Cummins de 400 caballos de fuerza, torque de 1,800 Nm.

La diferencia Dongfeng: un legado basado en la confianza

La confianza es el pilar central de la marca Dongfeng, sostenida por tres elementos clave:

1. Confiabilidad: Un compromiso con productos de alta calidad, respaldados por un servicio excepcional.

2. Inteligencia: Procesos y tecnologías inteligentes que aseguran operaciones más eficientes.

3. Innovación: Un enfoque constante en el desarrollo de tecnologías avanzadas que posicionan a Dongfeng a la vanguardia de la industria.

Además, el logotipo de Dongfeng, representado por dos golondrinas en vuelo, simboliza la agilidad, diligencia y ambición de la marca. Este

emblema también sugiere una rueda en movimiento, un recordatorio del compromiso de Dongfeng con la movilidad y la innovación.

Drive Your Dreams: impulsando los sueños a través de la innovación automotriz

El lema global de Dongfeng, "Drive Your Dreams" (Impulsa tus sueños), refleja su misión de liderar el futuro de la movilidad a través de la innovación. Este enfoque no solo se basa en la construcción de vehículos duraderos, sino también en la creación de soluciones que permiten a las personas y empresas alcanzar sus aspiraciones y objetivos.

- **Impulsar el progreso: Dongfeng es una fuerza impulsora que avanza la tecnología automotriz hacia nuevos horizontes.**
- **Cumplir aspiraciones: Sus productos permiten a los clientes cumplir sus sueños y metas.**
- **Liderar mediante la innovación: Dongfeng está a la vanguardia del desarrollo de tecnologías como los vehículos eléctricos y autónomos.**

Preparados para el futuro

La producción y comercialización de los primeros camiones Dongfeng en México ha comenzado en este mes de noviembre, con un primer lote de 180 unidades para ser ensambladas y comercializadas en el país.

De Uriarte Ocelli subrayó la importancia de un enfoque sostenible en la venta de estos vehículos: "El mensaje primordial que queremos lanzar al mercado es que vamos a vender lo que podamos soportar. Nos enfocaremos en construir una sólida red de distribución y asegurar la disponibilidad de refacciones".

Con esta estrategia, Dongfeng Camiones se posiciona para competir con las principales marcas del sector en México, con una propuesta de valor basada en la confiabilidad, la innovación y el compromiso con el cliente.



Hutchison Ports inaugura la ampliación de la Terminal de Usos Múltiples en el Puerto de Ensenada

Hutchison Ports inauguró el pasado 31 de octubre la expansión de su Terminal de Usos Múltiples (TUM) en Ensenada (EIT), un proyecto clave dentro de su Plan Maestro de Desarrollo y el cual tuvo como objetivo incrementar la capacidad operativa de uno de los puertos más importantes del noroeste de México.

Las obras de expansión, que comenzaron en febrero de 2023, fueron posibles gracias a una inversión de más de 2 mil 300 millones de pesos, destinada a la ampliación del muelle en 300 metros adicionales, incremento sustancial en el patio de contenedores y mejoras tecnológicas orientadas a la sostenibilidad.

De acuerdo con la empresa, estos esfuerzos permitirán un manejo más eficiente de la creciente demanda de servicios portuarios, al tiempo que se alinean con las estrategias globales de sostenibilidad de la compañía, orientadas a reducir sus emisiones de carbono.

Al respecto, el Gerente General de Hutchison Ports EIT, Javier Rodríguez destacó que esta expansión, además de responder a la necesidad de mayor capacidad, también refleja el compromiso de la firma con ofrecer un servicio de calidad y sostenible. “Con la ampliación del muelle, podemos atender buques más grandes y manejar volúmenes más altos, asegurando la competitividad de Ensenada en el comercio internacional”, precisó.

El nuevo muelle, que ahora suma un total de 600 metros de longitud, permitirá recibir buques de mayor tamaño, con lo que

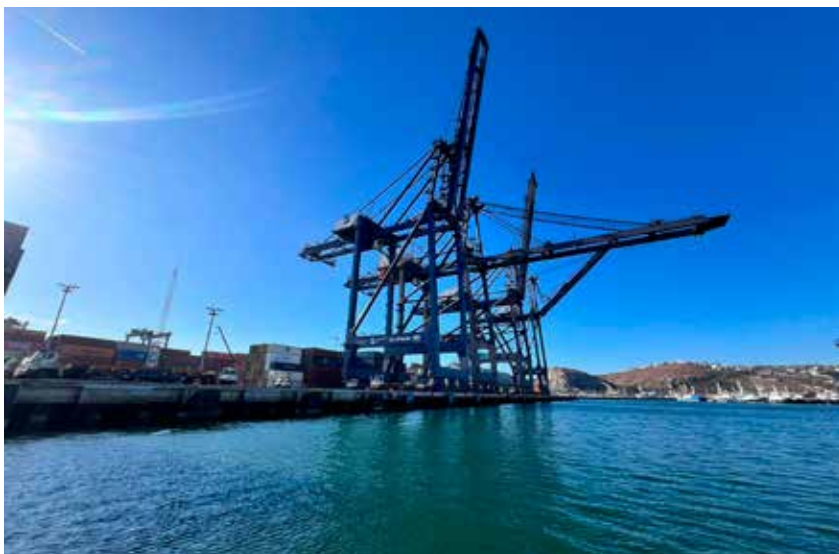
se incrementará la capacidad operativa de la terminal para manejar hasta 700 mil TEUs anuales. Además, se duplicaron las conexiones en la terminal para contenedores refrigerados, al pasar de 288 a 720, lo que será clave para atender productos perecederos y sensibles, como los del sector agrícola y pesquero.

Parte de la modernización incluyó la incorporación de nueva tecnología, como una grúa de muelle Super Post Panamax y dos grúas de patio eléctricas (e-RTGs), que se sumaron en junio pasado a las tres grúas Super Post Panamax y diez RTGs ya existentes.

Cabe señalar que esta inversión en equipo eléctrico y de última generación es parte integral del compromiso de Hutchison

Ports EIT con la sostenibilidad. En línea con su estrategia NET Zero, la empresa busca reducir un 54.6% las emisiones absolutas de Gases de Efecto Invernadero (GEI) para el año 2033. Además, se proyecta alcanzar la meta de emisiones netas cero en toda su cadena de valor para 2050.

La expansión de la terminal llega en un momento clave para el crecimiento económico de la región noroeste de México, donde el “nearshoring” ha ganado fuerza al atraer a empresas maquiladoras y manufactureras. Actualmente, más del 60% del volumen de operaciones de la terminal proviene de estas industrias, y se espera que esta cifra continúe en aumento con la ampliación de la capacidad operativa.





11th Invitational de TIP México: Torneo de golf mágico que rompe récords

TIP México continúa liderando el sector, marcando la pauta en la organización de eventos exclusivos.

TIP México celebró su 11th Invitational con una edición especial bajo el tema "Magical Experience", invitando a más de 200 golfistas y a 1,000 asistentes a sumergirse en un evento que rompió todos los récords y se convirtió en uno de los encuentros más destacados del año. El evento, que combinó la emoción de un torneo de golf con un concierto espectacular, se desarrolló en un ambiente cargado de magia y convivencia.

En esta edición, directivos, clientes, proveedores, amigos y medios de comunicación, tuvieron la oportunidad de conectarse en un entorno relajado, disfrutar de un torneo competitivo y fortalecer relaciones comerciales. Las dinámicas del evento, con una fuerte alusión a la magia, ofrecieron experiencias únicas que

incluyeron referencias a universos icónicos como Star Wars, Harry Potter, Aladdin y Mickey, creando una atmósfera lúdica y llena de creatividad que cautivó a todos los asistentes. Estas actividades no solo aportaron un toque especial al evento, sino que también hicieron del torneo una experiencia más divertida y memorable.

La conducción del evento estuvo a cargo de la destacada periodista y presentadora Paola Rojas, quien aportó su carisma y profesionalismo para hacer de esta edición un evento aún más memorable. Paola, con su presencia y estilo único, guió a los asistentes a lo largo de la jornada, asegurando que cada momento fuera especial y envolviera a todos los presentes en la magia del evento. Acompañada por el conductor Charlie Cancino, quien también aportó su energía

y dinamismo, lograron crear una atmósfera inigualable que mantuvo a todos entretenidos y conectados durante toda la velada.

En cuanto a los premios, los participantes se disputaron memorabilias certificadas muy codiciadas, que incluyeron un jersey de Cristiano Ronaldo, una camiseta de Lionel Messi, un balón autografiado por Tom Brady, un balón de Joe Montana, un guante con la firma de Juan Manuel Márquez, entre otros artículos de gran valor y relevancia deportiva, que añadieron un toque especial de emoción y exclusividad al torneo.

La jornada culminó con un cocktail-concierto que reunió a más de 1,000 personas, quienes disfrutaron de increíbles actos de magia a cargo de Joe y Moy, y de la espectacular presentación de la cantante María José. La artista ofreció un espectáculo inolvidable, cerrando con broche de oro una jornada cargada de emociones, música y nuevas oportunidades de colaboración.

Este magno evento contó con la participación de marcas reconocidas en la industria, tales como Mack, Operbus, Fruehauf, Hyundai Translead, Wubit, Foton-Jetour, Engen, Dong Feng Mestro Dobel, Gallegos Trailers, Radial-Goodyear, Corpus Trailers, Hendrickson, E-connection, A127, BitCar, Llantas Morales, entre otros.

Durante el evento, Mauricio Medina, Director General de TIP México, resaltó la resiliencia del sector y la solidez de la compañía, que ha sabido adaptarse a los tiempos de incertidumbre y continuar creciendo, incluso frente a los desafíos globales. En su discurso, destacó el hecho de que TIP México ha alcanzado un crecimiento significativo, consolidándose como un referente en la industria. Además, subrayó la importancia de enfrentar los nuevos retos del mercado, particularmente en lo que respecta a la sostenibilidad y el ecoleasing, un



enfoque clave para la empresa en su compromiso con el medio ambiente.

El 11° Invitational de TIP México no solo fortaleció los lazos comerciales y personales entre los asistentes, sino que también proporcionó un espacio único para reflexionar sobre los desafíos y oportunidades que enfrenta la industria del arrendamiento. Fue una oportunidad para reafirmar el compromiso de TIP México con

la innovación, la sostenibilidad y la responsabilidad social.

TIP México continúa liderando el sector, marcando la pauta en la organización de eventos exclusivos y en el impulso de iniciativas que promuevan un futuro más sostenible y responsable, demostrando que el éxito no solo se mide en números, sino en el impacto positivo que genera en la sociedad y el medio ambiente ■.



Onest Smartlogistics robustece su oferta de servicios frente al nearshoring

La industria logística en México se está transformando rápidamente frente al fenómeno del nearshoring o relocalización de empresas que demanda tomar decisiones rápidas y atender de manera eficiente las necesidades de un mercado en constante crecimiento.

Este cambio estratégico, influenciado por factores como la disrupción en las cadenas de suministro globales y el aumento de costos en Asia ha evidenciado las desventajas del offshoring, una práctica muy común en décadas anteriores que consistía en trasladar las fábricas a otros países, por lo general a Asia en la búsqueda por encontrar mano de obra barata, diversificar los riesgos, abrir nuevos mercados e incrementar la productividad a un bajo costo, pero las restricciones a la movilidad, el transporte de mercancías a través de largas distancias y la diferencia de horario entre los continentes, han afectado de manera significativa la producción en muchas industrias como la automotriz, textil, farmacéutica, tecnológica, telecomunicaciones, entre otras.

Ante este contexto, México se posiciona como un punto clave en la nueva dinámica del comercio internacional y se ha consolidado como uno de los principales destinos de inversión para las empresas que buscan relocalizarse.

De acuerdo con la Asociación Mexicana de Parques Industriales Privados (AMPIP) se espera que aproximadamente 400 empresas se establezcan en parques industriales mexicanos entre 2024 y 2025, impulsadas por esta tendencia.

Analistas económicos coinciden que México es el cuarto país a nivel global que genera más interés de inversiones de nearshoring, Japón en tercer lugar, Canadá en segundo lugar y Estados Unidos posicionado en primer lugar.

Mientras que la firma, Bain & Company estima que si México continúa con el ritmo de crecimiento actual y resuelve parcialmente los principales cuellos de botella como infraestructura, falta de energía o agua, el valor de las exportaciones podría aumentar en más de 300,000 millones de dólares, al pasar de 593,000 en 2023 a 900,000 millones en 2030. Pero si se resuelven totalmente los retos que bloquean todo el potencial del

nearshoring se podrían capturar 200,000 millones de dólares adicionales, equivalente a crear cuatro polos de exportación del tamaño que hoy en día es Nuevo León.

Estas perspectivas representan una oportunidad sin precedentes para desarrollar y optimizar infraestructuras que respondan a la creciente demanda de transporte, almacenamiento y distribución de mercancías.

El auge de las operaciones industriales en sectores como la manufactura, la tecnología y los bienes de consumo exige soluciones logísticas más rápidas, flexibles y eficientes. En este sentido, Onest SmartLogistics, empresa mexicana operadora de servicios logísticos, robustece sus servicios para atender los retos y el gran potencial que representa el fenómeno de relocalización en México y la región.

De acuerdo con José Antonio García, Director de Desarrollo de Nuevos Negocios de Onest SmartLogistics, la tendencia del nearshoring ha permitido que los jugadores de esta industria aumenten su volumen e incrementen su infraestructura logística. "Este 2024 comenzamos con aproximadamente 500 mil metros cuadrados de infraestructura en operación y culminamos con 600 mil m², sumando nuestro nuevo centro logístico en Monterrey, una zona estratégica para reducir tiempos y costos de operación de las empresas que se están instalando en nuestro país", explicó García.

El directivo también detalló que Onest SmartLogistics inició una nueva era caracterizada por un mayor foco en la tecnología con el propósito de mejorar la eficiencia operativa, ofrecer un mejor servicio al cliente y adaptarse a las tendencias del mercado. Tecnologías como la automatización de procesos, el uso de Big Data, análisis predictivo, el Internet de las Cosas (IoT) y las soluciones robóticas están transformando la logística en un sector más ágil, competitivo y sostenible.

De esta forma, el nearshoring además de incrementar la inversión extranjera directa y la creación de empleos también está abriendo oportunidades para que las empresas mexicanas mejoren su competitividad y ofrezcan servicios de alto valor agregado.



AT&T México y DHL Supply Chain alistan logística por temporada alta

AT&T México y su socio comercial DHL Supply Chain alistaron sus procesos logísticos para atender el incremento en la demanda de teléfonos celulares, accesorios y tarjetas SIM que se espera para el cierre del año. Durante el último trimestre de 2023 se realizaron ventas por equipos por \$419 MDD, las cuales representaron un incremento de 31% contra el tercer trimestre del mismo año.

“La temporada alta de ventas que inicia con Buen Fin y se mantiene hasta mediados de enero, requiere de una preparación particular en los procesos logísticos para cumplir con el incremento en la demanda”, comentó Javier García de Quevedo, Líder de Compras y Cadena de Suministro de AT&T México. “Gracias al trabajo en conjunto entre AT&T México y DHL Supply Chain, garantizamos el servicio con la entrega completa y a tiempo de equipos para nuestros clientes de prepago y pospago”.

Desde 2015, AT&T México y DHL Supply Chain han colaborado como socios del proceso logístico para atender a todos los canales comerciales de AT&T México en el país, operando almacenes en Monterrey, Guadalajara, Estado de México, Villahermosa y Mérida, que utilizan tecnologías y sistemas de clase mundial para lograr una exactitud de inventario del 100%.

A través de esta red logística se atienden las necesidades de 22.9 millones de clientes. Tan solo durante 2023, AT&T México registró ventas por más de \$1,360 MDD en equipos, mismos que se distribuyeron desde los almacenes hacia Tiendas AT&T, Distribuidores, Cadenas Comerciales y cliente final, mediante un eficiente sistema de transporte terrestre y aéreo.

“En DHL Supply Chain estamos preparados para atender el incremento de volumen en esta temporada alta junto a AT&T México, fortaleciendo cada paso de la cadena logística para responder

al aumento de demanda en equipos, accesorios y tarjetas SIM. Esta colaboración de nueve años nos ha permitido ofrecer una operación eficiente, con precisión y puntualidad en cada entrega. Nos enorgullece trabajar juntos para brindar el mejor servicio a millones de clientes en todo el país, y con ello contribuir a una mejor experiencia de usuario, asegurando que los dispositivos lleguen a tiempo en un periodo crítico para el negocio”, Mario Rodríguez de la Gala, Presidente de DHL Supply Chain México.

Como parte del compromiso de AT&T México y DHL Supply Chain con la sustentabilidad, la red logística busca, además de una alta eficiencia operativa, contribuir a la protección del medio ambiente. Tan solo en el último año, en el almacén del Estado de México se han logrado las siguientes reducciones:

312 Ton CO₂ en el proceso de transporte, priorizando las entregas en vehículos compactos y motocicletas.

- 15 Ton CO₂ por el uso de luminarias LED y domos de luz.
- 74 Ton CO₂ mediante el uso de robots en el proceso de paletizado.
- 3.2 Ton CO₂ al evitar el uso de garrafones de agua.
- 1.6 Ton CO₂ mediante el reciclaje de cartón triturado para el proceso de empaque.

Asimismo, tanto AT&T México como DHL Supply Chain se han asegurado de contar con un espacio de trabajo seguro y de integrar un equipo diverso e incluyente. Actualmente el 50.3% del personal que labora en el almacén del Estado de México son mujeres y sus instalaciones son accesibles para personal con discapacidad.

AT&T México y DHL Supply Chain refrendan su compromiso de mantener procesos logísticos seguros, eficientes y sustentables, para seguir conectando a más personas a mejores posibilidades.



El rol de la logística de carga aérea en la optimización de la cadena de suministro

La globalización ha permitido que productos que antes se consideraban exóticos lleguen a la puerta de los consumidores en cuestión de días, gracias al crecimiento del transporte aéreo de carga. Esta industria, con un tamaño de mercado superior a los 175 mil millones de dólares, se ha convertido en un actor clave para el comercio global, particularmente impulsada por el auge del comercio electrónico.

La carga aérea se presenta como una alternativa eficiente y una solución estratégica ante el cambiante panorama logístico, afectado por condiciones climáticas, tensiones geopolíticas y dinámica del mercado. Un ejemplo de esto son las temporadas de alta demanda, usuales en los meses de octubre y noviembre, cuando los volúmenes aéreos incrementan, debido a la urgencia de traer artículos de consumo y manufacturar productos finales antes del fin del año.

“El transporte aéreo se ha convertido en una pieza esencial para el comercio internacional, especialmente para industrias que dependen de la rapidez en la entrega, como la moda rápida y el sector de telecomunicaciones. Aunque sigue siendo el medio de transporte más pequeño a nivel global, su relevancia ha crecido, impulsada por el comercio electrónico en Asia”, explicó Estefani Zaldivar, Head de Carga Aérea en México para Maersk.

Durante la pandemia, la falta de vuelos de pasajeros y el boom del comercio electrónico subrayaron la importancia del transporte aéreo, que también ha facilitado la distribución de productos esenciales. Según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés), en México, el 75% de las exportaciones aéreas son productos perecederos, como frutas, verduras y flores, además de productos farmacéuticos y vacunas, que se distribuyen a América Latina. Entre los productos más exportados destacan el mango, el aguacate y las bayas.

México ha consolidado rutas aéreas clave con países como China y Alemania, para atender la demanda del comercio electrónico y el sector automotriz. A su vez, se están explorando rutas alternativas a través de Estados Unidos, Canadá y Europa, para optimizar tiempos y costos de entrega a Sudamérica.

“Si bien la logística de carga aérea cuenta con una participación menor en el transporte mundial, juega un rol vital para que la economía no se frene. Cada vez hay más productos en el mercado y el e-commerce ha dado un vuelco de 180°”, añadió Zaldivar. “El futuro del transporte aéreo está en la diversificación. Las empresas deben ser ágiles y adaptarse a las nuevas demandas de los clientes finales. La logística se está redefiniendo y el sector aéreo ya no solo se limita a grandes envíos industriales, sino también a la entrega de productos de e-commerce directamente a los usuarios finales, como autopartes”.

A medida que la capacidad global de transporte aéreo supera la demanda, el reto para 2025 será aumentar la creatividad y encontrar soluciones que se ajusten a las necesidades de cada temporada. Durante los picos de demanda, como en la temporada de fin de año, las empresas deberán planificar con antelación y ser flexibles en las rutas y métodos de transporte. Entre las soluciones se destacan la compra de espacio aéreo de forma anticipada y la combinación de transporte marítimo y aéreo, como la opción de enviar carga desde Asia a Estados Unidos por mar y luego transportarla a Latinoamérica por aire.

Una de las grandes ventajas competitivas para las empresas que buscan la movilidad de sus productos por transporte aéreo es trabajar con integradores logísticos como Maersk en lugar de depender exclusivamente de aerolíneas. “Como integradores, no solo vendemos transporte, ofrecemos un valor agregado que incluye visibilidad en la cadena de suministro, rastreo de mercancías y manejo adecuado de la carga. Esto nos permite tener un mayor control y ofrecer más opciones a nuestros clientes”, afirmó Estefani.

El transporte aéreo de carga seguirá evolucionando para adaptarse a las demandas del mercado cada vez más interconectado. Las empresas mexicanas, especialmente aquellas que dependen de exportaciones perecederas y del comercio electrónico, deben estar preparadas para aprovechar las oportunidades que este sector ofrece, mientras enfrentan los desafíos con soluciones innovadoras.

Movemos un mundo de intercambio comercial



Soluciones integrales en logística de importación y exportación

www.almazoline.com

INTERMODAL, PUERTOS MARÍTIMOS Y SECOS.

Esta edición rastrea las últimas tendencias en tecnología, cambios y eficiencias en el desarrollo de contenedores, intermodal, breakbulk, Ro/Ro y puertos, y además, proporciona historias de casos de mejores prácticas escritas por expertos de la industria. Criterios de ESG analizando las mejoras ambientales en el mercado intermodal.

¡Si proporciona servicios en cualquiera de estos rubros, aproveche la oportunidad de nuestra próxima edición para anunciarse!

PUBLICIDAD
Lic. Carlos A. Caicedo Zapata
manager@il-latam.com
México +52 555514-7914



Pharr
International Bridge

Investing Big... ...For Faster Trade

Pharr Bridge Expansion Project 4 Additional Lanes Preliminary Design Phase



4 Additional Lanes to Expedite your Commercial Crossings!

Additional Lanes

- F.A.S.T. / Certified / Empties Lanes
- C-TPAT / OEA
- Gate-to-Gate (Mexico to U.S.)

Benefits & Advantages

- Increased Truck Throughput and Capacity
- Reduced Border Wait Times
- Improved Safety and Security

Your Essential Connection. Your Essential Business. Your Essential Bridge.

For complete details on each project, please watch the video on our website and follow us on Facebook.

 @pharrbridge

(956) 402-4660

pharrbridge.com



LÍDER EN SERVICIOS PORTUARIOS



AUTOMÓVILES

📍 LÁZARO CÁRDENAS
TUXPAN
VERACRUZ



CARGA GENERAL

📍 MANZANILLO
TUXPAN
VERACRUZ



CONTENEDORES

📍 MANZANILLO
TUXPAN



CRUCEROS

📍 COZUMEL
PROGRESO