ESPECIAL AMPIP

inbound logistics® LATAM
REVISTA LÍDER EN SOLUCIONES DE LOGÍSTICA
NÚMERO 168, VOL. 17
www.il-latam.com

# Ins & Outs de la eficiencia en CEDIS

## OPTIMIZACIÓN DEL BALANCE EN LA CADENA DE SUMINISTRO

# DESCUBRE
# MÁS PUNTOS PARA TUS NEGOCIOS

CITY EXPRESS BY MARRIOTT IRAPUATO

CITY EXPRESS PLUS BY MARRIOTT GDL PROV.

EN HOTELES CITY
TE ESPERAMOS EN MÁS
DE 42 CIUDADES
PARA DESARROLLAR
TU NEGOCIO
DE LOGÍSTICA.

Si tienes tarifa convenio, reserva a través de City Access.

HOTELES CITY®

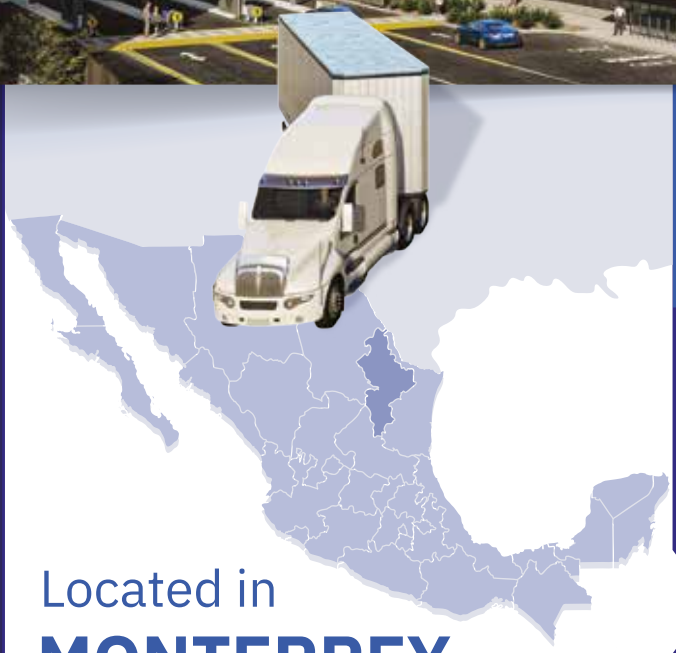
55 9344 8178 cityexpress.com

©2023 Hoteles City. Todos los derechos reservados.

# vesta

**8 BUILDINGS**

**2.6 MILLION SQ FT OF GLA**



## vesta PARK APODACA

Monterrey is the hot spot for manufacturing, logistics and e-commerce operations in Mexico, next to the USA.

Come to our Vesta Parks for the best strategic location, world class infrastructure, and better designed, connected and sustaina.

Located in

## MONTERREY,

Nuevo Leon, with all the industrial advantages for your operation

**INFORMATION**
**monterrey@vesta.com.mx**
**T. +(81) 21 88 00 40**

**www.vesta.com.mx**

# Vitti Logistics

## ¡APOYANDO A LA INDUSTRIA A RESOLVER LOS RETOS LOGÍSTICOS!

SOLUCIONES A LA MEDIDA PARA
SUS NECESIDADES
DE ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN.

## ÁREA TOTAL DE ALMACENAJE 1.5M ft2

| 10 ALMACENES | 4 ESTADOS | 2 PAÍSES |
|---|---|---|
| ARTEAGA | COAHUILA | MÉXICO |
| RAMOS ARIZPE | NUEVO LEÓN | USA |
| ESCOBEDO | QUERÉTARO | |
| QUERÉTARO | TEXAS | |
| LAREDO | | |

**Próximamente: SANTA CATARINA**

Nuestros servicios

- Almacenaje
- Distribución
- Cross-Dock
- Despacho aduanal
- IMMEX de servicios
- RFE
- Transporte nacional
- Transporte internacional
- Servicios de valor agregado

**Contáctanos**
**US Toll-Free: 1 877 414 1765**
**MX Toll-Free: 1 800 872 0351**

**info@vittilog.com**
**www.vittilog.com**

Noviembre 2023

# CONTENIDO

**8** **EXPERTCOMMENT**
Gestionando tu Nearshoring

**10** **Kampus Desarrollos, comprometidos con la sociedad y el medio ambiente**

**14** **EXPERTCOMMENT**
América Latina: Los Centros de Distribución Logística Internacional y Parques Logísticos como impulsores del comercio exterior y la economía

**16** **SOUTHAMERICALOGISTICS**
Ciudades y plataformas logísticas. Desafíos y oportunidades que deben considerar las ciudades

**22** **EXPERTCOMMENT**
Cruceros y su impacto en el medio ambiente (primera parte)

**30** **LOGISTICALHAPPINESS**
Inteligencia Artificial. ¿En dónde se genera valor para el usuario?

**38** **ESPECIAL AMPIP**
La competitividad asociada, macro y global en el sector inmobiliario industrial

**42** **ESPECIAL AMPIP**
Retos de la industria de parques industriales ante el auge del nearshoring

**46** **Ins & Outs de la eficiencia de CEDIS**

**52** **Transporte intermodal en México, ¿que requiere para su crecimiento?**

**54** **DHL Supply Chain invierte 500 millones de euros en Latinoamérica**

**56** **Optimice el balance de su cadena de suministro**

**62** **FORUM**
Congreso ANTP: Seguridad y capital humano, principales factores

**64** **FORUM**
La logística, columna vertebral de los negocios: DHL Supply Chain Transportation Forum 2023

**66** **BUSINESSCONTEXT**

**72** **NEXTISSUE**

As one of the top ports in the world and located at the confluence of South Florida's Atlantic shipping lanes, airways, railways and highways, we are your unrivaled connection to global markets.

PORT EVERGLADES
BROWARD COUNTY • FLORIDA

**We'll take it from here.**

**PortEverglades.net**

# [ EDITORIAL ]

Empezamos a cerrar el año. Tal vez una de las temporadas más demandadas para la logística.

Sabemos que los "picos" en la operación se hacen complejos, justo en una época donde el trimestre final se llena de festejos y es que al fin de cuentas, el mundo y el entramado logístico mundial sigue muy activo. En los parques industriales, por ejemplo, se concentra una parte de esa logística, de esa operación y son los receptores del "Nearshoring." En esta edición publicamos un reportaje dedicado a la Asociación Mexicana de Parques Industriales (AMPIP).

Entre tanto, las inversiones siguen activas, como es el caso de la realizada por DHL por 500 millones de euros, en el *Centro de Excelencia de Vehículos Eléctricos ubicado en México*, el primero en América Latina para almacenar y distribuir baterías eléctricas para la industria automotriz. Por otra parte, otro operador logístico como Onest, continúa promoviendo y realizando inversiones concentradas en la sustentabilidad. Y siguiendo en esta línea de mejoras y retos en busca de los planes "cero emisiones", la naviera Maersk lanza a la navegación el primer buque de metanol, bautizado: "Laura Maersk."

Sumamos un nuevo colaborador y columnista para Inbound Logistics LATAM, se trata de Alexander Eslava, consultor portuario, especialista en Logística Internacional y que nos trae un artículo muy interesante acerca de los cruceros y su impacto en el medio ambiente. En esta edición publicamos la primera parte, sin embargo, en nuestro sitio web: www.il-latam.com ya hemos publicado la colaboración completa. No dejen de leerlo.

Y así como la logística nos sigue sorprendiendo y pareciera que la disrupción de las cadenas de suministro empiezan a llegar a la "normalidad", nos impresionó la llegada a la terminal de Lázaro Cárdenas de Hutchison Port Holdings, del buque Ever Fond, un portacontenedores con una capacidad de 13 mil 696 TEUs.

Finalmente, las asociaciones siguen activas y en Inbound Logistics LATAM seguimos siendo media sponsors de varios eventos que nutren el sector logístico. Cubrimos varios, entre ellos, los organizados por la ANTP y aun nos quedan otros más para reportar en este último trimestre.

¡Disfruten esta edición! y encaminémonos a este fin de año que es tan activo.

**Carlos Armando Caicedo Zapata**
Sales Director

**Editado bimestralmente por: Negocios Editoriales Especializados SA de CV, Número 168 Año 17. Revista de los meses de junio-julio 2023. Editor responsable: Guillermo Almazo Garza. Reserva de derechos al uso exclusivo Nº 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."**

inbound logistics® LATAM

Núm. 168, 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** |

inbound logistics a Xometry company

| | |
|---|---|
| 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

# iPARK
## Puebla

- **Parque logístico en Puebla**
- **Centros de distribución y naves en renta**
- **Proyectos "llave en mano"**
- **Con la mejor ubicación logística de la región**

MBS
GRUPO INMOBILIARIO

**Contáctanos:**
José Miranda Solana
jmiranda@grupombs.com
+52 222 577 2191
www.grupombs.com

# EXPERTCOMMENT

Por: Iris Luz Morales Durán
Experta en la Industria Marítimo Portuaria y Logística
irisluz2020@gmail.com

# Gestionando tu Nearshoring

Al estar cerca del puerto, los centros de distribución pueden reducir los costos y los tiempos de transporte.

El significado del Nearshoring, se refiere a la estrategia de ubicar el centro de distribución cerca al punto de origen o destino de los productos, y quiero empezar con esta definición, ya que es una palabra en boga en estos días y que en términos generales, supone pensar en ubicar la producción de las grandes fábricas de otros países, en el país que está más cercano al nicho de consumo, sin embargo, esta estrategia empresarial, no solo se refiere a la movilización de fábricas y centros de producción radicadas en el extranjero, sino también a la relocalización de las bodegas, almacenes o centros de distribución de las empresas que importan o exportan, haciendo de los puertos de salida o de arribo, verdaderos puntos nodales de la cadena de transporte, que con seguridad, puede ser el camino para hacer más competitiva a una organización nacional o extranjera.

Algunas de las ventajas de ubicar un centro de distribución dentro de la zona geográfica cercana al puerto de arribo o salida de la mercancía son:

Eficiencia en el transporte

Al estar cerca del puerto, los centros de distribución pueden reducir los costos y los tiempos de transporte. Esto se debe a que los productos no tienen que recorrer largas distancias para llegar a su destino final. Incluso si la logística de los productos, requiere movilizar las cargas por tren, en algunos puertos, las empresas que operan fuera del recinto portuario y que ofrecen almacenaje y distribución, cuentan con espuelas, y son muy utilizadas por empresas que llevan varios años trabajando bajo la estrategia del nearshoring.

## TIEMPO DE RESPUESTA

La proximidad al puerto permite una respuesta más ágil a la llegada de mercancías. Esto es especialmente crucial cuando se trata de productos perecederos o de alta demanda. Los centros de distribución cercanos al

puerto pueden agilizar el proceso de desembarque, despacho y entrega de los productos, lo que *ayuda a satisfacer las necesidades de los clientes de manera más eficiente*.

Algunas empresas suelen dejar sus cargas en el puerto de arribo, "utilizando" sus días libres de almacenajes y demoras, por varios motivos, entre ellos, la capacidad de recepción en sus almacenes o centros de distribución. La opción de ubicar un CEDIS en la zona cercana al recinto portuario, puede ser paralela a sus otras ubicaciones en el país, con la finalidad de ampliar su capacidad tanto de recepción, como de respuesta a la demanda de órdenes de sus productos.

## CORTE DE DEMORAS

El trasladar las mercancías que arriban como carga contenerizada a un almacén fuera del puerto, permite desconsolidar la carga rápidamente y así regresar a la naviera sus contenedores de forma inmediata, *evitando generar costos adicionales como son las demoras*.

## FLEXIBILIDAD EN LA GESTIÓN DEL INVENTARIO

Tener centros de distribución cerca del puerto permite una mejor gestión del inventario. Se pueden realizar envíos directos desde el puerto a los centros de distribución y a los mismos clientes, lo que ayuda a reducir los niveles de inventario, optimizar la disponibilidad de los productos y a cumplir con las fechas de entrega de estos.

## REDUCCIÓN DE COSTOS

Al evitar costos de transporte adicionales y optimizar la gestión del inventario, los centros de distribución cercanos al puerto pueden *ayudar a reducir los costos generales de la cadena de suministro.*

## MAYOR COMPETITIVIDAD

Los centros de distribución cercanos al puerto brindan una ventaja competitiva a las empresas al permitirles una mayor velocidad de entrega y *una mejor capacidad para responder a los cambios en la demanda del mercado.* Por otro lado, consiguen tener un mejor acceso a servicios de valor añadido a las mercancías, como lo son etiquetados, embalajes, manufactura, etcétera, es decir, las empresas que conforman la comunidad portuaria, generan un "cluster" para las diferentes industrias que importan o exportan a través de los puertos, que para fines del presente artículo, nos enfocamos únicamente a los puertos marítimos, pero esto aplica a cualquier puerto seco o aduana terrestre.

*En resumen, la ubicación de los centros de distribución cerca del puerto de arribo o zarpe, es estratégica para mejorar la eficiencia, la velocidad de entrega y reducir los costos en la cadena de suministro.* ■

*Iris Luz Morales Durán

Licenciada en Comercio Internacional y experta en la Industria Marítimo Portuaria y Logística. Si desean ampliar la conversación con nuestra columnista, la puedes encontrar en Linkedin como: iris-morales-835a6781 o si tienen preguntas, dudas o quieres optimizar tu logística y encontrar soluciones apegadas al tipo de tu producto de importación o exportación. En este correo puedes contactarla: irisluz2020@gmail.com

# KAMPUS DESARROLLOS,

## comprometidos con la sociedad y el medio ambiente

KAMPUS
Desarrollos

**Kampus busca generar más espacios bajo un formato denominado "Spec-To-Suit", para cubrir la alta demanda.**

Por Mónica Herrera
Editora Inbound Logistics LATAM

El estado de Jalisco se ha convertido en uno de los principales polos de desarrollo e inversión inmobiliaria del país. Sectores como el residencial, usos mixtos e industrial han detonado la economía de la entidad en los últimos años, sobre todo con el impulso del nearshoring, fenómeno que ha permitido descubrir las ventajas logísticas de la región y con ello, favorecer la construcción de espacios por parte de empresas como Kampus Desarrollos.

Compañía que trabaja siguiendo una estrategia muy clara basada en ofrecer proyectos con una excelente ubicación y construidos bajo estrictos criterios Sustentables, Sociales y de Gobierno Corporativo (ESG, por sus siglas en inglés).

De acuerdo con Sergio Ríos, Director Comercial de Kampus Desarrollos, el estado registra altos niveles de demanda de espacios industriales, así como mínimos históricos en cuanto a vacancia. Datos de la Asociación de Parques Industriales del Estado de Jalisco (APIEJ), revelan que hasta finales del primer semestre del 2023, existían 5.94 millones de metros cuadrados de suelo industrial rentado, y una vacancia del 0.66 por ciento.

Ante esta situación, Kampus busca generar más espacios bajo un formato denominado "Spec-To-Suit", para cubrir la alta demanda. No obstante, la elección de la ubicación es un factor determinante, ya que sus análisis previos no sólo se basan en el espacio disponible, también en la accesibilidad, movilidad y cercanía a las comunidades.

Sergio Ríos, Director Comercial de Kampus Desarrollos

**Kampus Desarrollos se ha comprometido a que todos sus proyectos logren obtener la certificación LEED.**

"Algo que nos interesa mucho y es una de las prioridades que tenemos como empresa, es beneficiar a las comunidades aledañas al desarrollo para que no nos vean como invasivos, sino que nos acepten como parte de la sociedad", explica Sergio Ríos en entrevista para *Inbound Logistics LATAM*.

Ejemplo de lo anterior es Kampus Industrial Santa Rosa, proyecto ubicado en el Corredor Industrial de El Salto, en el municipio de Ixtlahuacán de los Membrillos, el cual goza de cercanía con el nuevo macrolibramiento, que lleva al Bajío hacia al norte y al Puerto de Manzanillo hacia el sur, cuenta con salida hacia la carretera de Chapala-Guadalajara y se encuentra a pocos minutos del Aeropuerto Internacional de Guadalajara.

Asimismo, en beneficio de la comunidad se construyó una estación de bomberos, una cancha de fútbol, un playground para niños y un gimnasio al aire libre. Cabe destacar que la estación se entregó en obra blanca y fue inaugurada por la astronauta Katya Echazarreta, quien es originaria del municipio donde se encuentra el parque y quien donó parte del equipamiento de la misma.

## Kampus Desarrollos y su implementación de los Criterios ESG

Sumado al tema social, Kampus Desarrollos, también considera el factor sustentable como uno de los principales pilares de su filosofía, por lo que en cada uno de sus proyectos se han encargado de utilizar materiales y procedimientos amigables con el medio ambiente.

"Lo cierto es que cada vez más empresas se fijan en la parte ecológica, ya están acostumbradas a este tipo de criterios y si tiene que decidir entre un parque certificado y otro no bajo las mismas condiciones, se van a ir por el que cuenta con certificaciones"

Kampus Desarrollos se ha comprometido a que todos sus proyectos logren obtener la certificación LEED (Leadership in Energy & Environmental Design). Parque Alveo, su primer parque, por ejemplo, cuenta con certificación LEED, así como Kampus Industrial Santa Rosa, que está en proceso de obtenerlo, además de estar certificado como Parque Industrial Seguro por la Asociación Mexicana de Parques Industriales (AMPIP).

"Para nosotros la parte de seguridad de nuestros inquilinos es muy importante, queremos utilizar tecnología de vanguardia en todos los campos y analizar nuevas certificaciones que nos permitan estar a niveles internacionales"

## Ventajas de Jalisco para el desarrollo de proyectos

De acuerdo con Sergio Ríos, Jalisco cuenta con diversas ventajas competitivas entre las que destacan: la disponibilidad de talento, tanto técnico como operativo; la diversidad industrial, y la conectividad logística, los cuales se han convertido en los puntos más importantes para la estrategia de atracción de inversión.

En la parte de desarrollo de talento, Jalisco cuenta con 13 universidades de clase mundial, además de más de 300 centros de entrenamiento para el trabajo y cuenta con la primera Secretaría de Innovación Ciencia y Tecnología en México, encargada de los institutos tecnológicos regionales.

En cuanto a la logística, además del macrolibramiento hacia Manzanillo y el Bajío, está la ampliación del Aeropuerto Internacional de Guadalajara, el cual moverá a más de 30 millones de pasajeros al año y se convertirá en el aeropuerto más importante de México en materia de carga aérea.

"Otra ventaja que ofrece Jalisco, es su diversidad industrial, el estado tiene 22 industrias de las cuales 19 son exportadoras. La entidad exporta más o menos 982 productos diferentes, es el estado más diversificado en esta materia y está llegando a 182 países de los 192 que existen. Es una prueba de la importancia que tiene la región para México, ya que ha creado ecosistemas muy importantes que son imanes para la llegada de nuevas empresas".

"En este contexto, Jalisco se vuelve un estado muy atractivo para la inversión extranjera, y por ende, en todo lo que tiene que ver con la construcción de parques industriales, se ha convertido en una joya inmobiliaria que poco a poco se ha ido puliendo y beneficiará a todo el país", finalizó el Director Comercial de Kampus Desarrollos. ■

**Kampus Desarrollos, también considera el factor sustentable como uno de los principales pilares de su filosofía.**

## EXPERTCOMMENT

Por: *Juan Duarte
Director de DUAGA
j.duarte@duaga.com

# América Latina: Los Centros de Distribución Logística Internacional y Parques Logísticos como impulsores del comercio exterior y la economía

## El auge del nearshoring ha situado a América Latina en una posición ventajosa

América Latina, una región que atesora una diversidad cultural excepcional y recursos naturales abundantes, se encuentra en un punto de inflexión en su papel en el comercio internacional. En este contexto, los Centros de Distribución Logística Internacional (CDLI) y los Parques Logísticos e Industriales emergen como actores esenciales que pueden impulsar de manera significativa las economías locales y fortalecer la posición de la región en el escenario global. Estas instalaciones, ubicadas estratégicamente cerca de los principales puertos y rutas comerciales, no solo optimizan las cadenas logísticas, sino que también atraen la atención de las líneas navieras, lo que potencia su impacto positivo en América Latina.

Los CDLI y los Parques Logísticos e Industriales han transformado la forma en que las empresas gestionan sus operaciones en América Latina. Su ubicación estratégica cerca de puertos y aeropuertos clave ha revolucionado la conectividad logística en la región. Estos centros permiten una transición fluida de la carga entre diferentes modos de transporte, lo que reduce los tiempos de espera y mejora la eficiencia de manera general.

Para las líneas navieras, esta mejora en la eficiencia logística se traduce de la mano de inversiones en terminales portuarias, en operaciones más rentables. Los CDLI y los Parques Industriales actúan como eslabones esenciales en la cadena de suministro global, garantizando que los productos fluyan de manera eficiente desde los barcos hasta su destino final y viceversa. Esto no solo ahorra tiempo, sino también recursos valiosos, lo que

resulta en una ventaja competitiva significativa para las economías locales y atrae la atención e inversión de las líneas navieras.

El auge del nearshoring, la estrategia de acercar la producción a los mercados de consumo, ha situado a América Latina en una posición ventajosa. Los CDLI y los Parques Industriales desempeñan un papel fundamental en esta tendencia. Al ofrecer infraestructuras y servicios de alta calidad para operaciones logísticas y procesos de transformación con valor agregado, estos centros atraen a empresas de todo el mundo que buscan establecer operaciones cerca de sus mercados objetivo.

Para América Latina, esto representa una oportunidad extraordinaria para impulsar su economía y generar empleo mediante la inversión extranjera directa (IED). A medida que más empresas optan por el nearshoring en América Latina, la demanda de servicios de transporte marítimo y las rutas comerciales hacia la región aumentan considerablemente, lo que despierta un mayor interés por parte de las líneas navieras. Esto no solo beneficia a la economía local, sino que también fortalece la conectividad de la región y sus lazos comerciales con el mundo. Una claro ejemplo de esto es el auge de empresas, zonas industriales y nuevas bodegas que se han construido y establecido en México, lo que ha permitido un fortalecimiento de su economía y apreciación de su moneda, en tiempo en los que los demás países de Latinoamérica no muestran crecimientos tan definidos ni una fortaleza en sus monedas frente al dólar.

La eficiencia en la cadena de suministro es esencial para el éxito en el comercio internacional. Los CDLI y los Parques Industriales permiten a las empresas gestionar su inventario de manera precisa y mejorar la disponibilidad de productos en el mercado.

Para las líneas navieras, esto significa una carga más predecible y operaciones más estables. Cuando los productos fluyen sin problemas desde estos centros hacia los barcos, se reducen significativamente los riesgos de retrasos y cancelaciones. Las líneas navieras aprecian esta eficiencia, ya que les permite mantener horarios más fiables y controlar los costos operativos.

La diversificación de la carga es fundamental en la estrategia comercial de América Latina. Los CDLI y los Parques Industriales desempeñan un papel crucial en esta estrategia al atraer una amplia gama de industrias y sectores a la región. Esto no solo diversifica la carga que se maneja en los puertos, sino que también reduce la dependencia de un solo tipo de carga o industria.

Para las líneas navieras, esta diversificación de la carga representa una ventaja significativa. De forma simplificada, significa que los barcos pueden transportar una variedad de productos, desde electrónicos hasta alimentos y agrícolas, lo que garantiza una demanda constante de servicios de transporte. Además, las líneas navieras pueden adaptar sus rutas y servicios para atender a esta diversidad y la demanda de los mercados cercanos, lo que mejora su eficiencia y rentabilidad.

En resumen, *los Centros de Distribución Logística Internacional y los Parques Logísticos e Industriales* son pilares esenciales para el comercio exterior y el crecimiento económico en América Latina. Su capacidad para mejorar la conectividad logística, optimizar la cadena de suministro, diversificar la carga y atraer inversión extranjera directa y financiación internacional, no solo beneficia a la región, sino que también despierta el interés y la colaboración de las líneas navieras. América Latina se encuentra en una posición privilegiada para aprovechar estos activos y continuar su ascenso en el escenario global del comercio internacional, ofreciendo oportunidades tanto para la región como para las líneas navieras que operan en ella. ■

*Juan Duarte
Si desean ampliar la conversación con nuestro columnista, lo puedes encontrar en Linkedin como: https://www.linkedin.com/in/juanduartegalan/ o contactar vía correo electrónico j.duarte@duaga.com

# SOUTHAMERICALOGISTICS

Por Ricardo Ernesto Partal Silva *

# Ciudades y plataformas logísticas. Desafíos y oportunidades que deben considerar las ciudades

Hablar de ciudades y de plataformas logísticas no es tan simple; más aún si hay que fundamentar cada uno de los tantos sistemas que complementan el comercio internacional.

En primera instancia, si bien es un tema "remanido", su concepto y aplicación no están arraigados en cada uno de los países americanos. Por no existir políticas públicas al respecto; un programa nacional y para algunos casos regional (ello aplica para la interrelación entre dos o más países). Hay excepciones ¡claro! Pero quienes abordan el tema, no lo hacen de manera conjunta (Transporte y Logística). Realizan políticas de transporte y no de logística y aplican mayor énfasis uno u otro. Tampoco abordan el tema para sus ciudades y sus plataformas.

Para clarificar un poco lo expresado. No se aplica la organización de estructuras logísticas en las ciudades; tampoco el conocido sistema de "última milla". No se planifica para evitar la congestión o proyecta para las nuevas ciudades o el crecimiento de las existentes (¿el huevo o la gallina?). No se termina nunca de armonizar una ciudad/puerto. Tampoco se aborda claramente un concepto de plataformas.

Ahora, ¿esta planificación debe recaer exclusivamente en los gobernantes? Considero que no. Ya que los planes de transporte e infraestructura logística son decisiones de largo plazo que van a impactar a un país sustancialmente y que no pueden cambiar dependiendo qué partido político esté gobernando. ¿Qué hay que hacer entonces? Considero que hay que acompañar con la experiencia de "los involucrados"; con estudios fehacientes; las decisiones gubernamentales que se adoptarán en la materia y lograr que éstas sean definitivas con factibilidad de irlas adaptando a los vertiginosos avances que se nos presentan.

Y sobre lo mencionado en el párrafo anterior un ejemplo elocuente es la notoria falta de legislación por parte de los representantes guberna-

mentales en los estratos municipal, provincial y nacional, para con la radicación de emprendimientos de cierta envergadura que se aprueban; en favor de un lógico y progresivo aumento de fuentes laborales, entre otros beneficios. Pero ello va en desmedro de una coherente planificación o en la falta de un "Plan de Logística y Transporte Nacional". ¿Quién no conoce y solo por referenciar a algunos: una fábrica, un frigorífico, una plataforma de cargas, un centro de acopio; dentro de su ciudad? La misma pregunta se plantea para el caso de carreteras que las atraviesan literalmente.

*"Hoy los gobernantes deben estar a la altura del acelerado crecimiento: urbano, empresario, productivo, del comercio y del consumo. Se hace necesario planificar armónicamente y a largo plazo las ciudades, su infraestructura, la radicación de industrias, plataformas y grandes emprendimientos" (Reps).*

Nos encontramos con plataformas logísticas que el crecimiento urbano las rodeó. Y ello ocurre por lo expuesto anteriormente. Tomemos el ejemplo de una empresa de acopios de materiales para la construcción. Ésta se construyó fuera de la ciudad, porque se pensó que eso sería una correcta armonización con la misma. Con el tiempo la ciudad fue expandiéndose y en especial por solicitud de quienes trabajan en la empresa, ya que consideraron que estar más cerca de ésta sería mucho más cómodo. Así creció un barrio, luego otro y más tarde se pobló; quedando el lugar de trabajo en el centro del poblado. Ahora, ¡esto molesta! Provoca ruidos, olores, tránsito desmedido, vapores, polvo en suspensión, roturas de las vías de acceso, etc. Y ¿entonces? Surge la pregunta: ¿Qué es primero, el huevo o la gallina? Para evitar entrar en esta irresolución se requiere "planificar armónicamente y a largo plazo". Ya no es válido aquel concepto que versa: "las ciudades crecen a la vera de sus carreteras". Si esto ocurre (y créanme que aún se observa en todo Latinoamérica) quiere decir que estamos todavía muy rezagados en los conceptos de sustentabilidad, medio ambiente y conciencia de convivencia.

¿Y las plataformas portuarias? La ciudad que tenga el honor de contar con una, podrá corroborar lo que aquí manifiesto. En casi todo el Continente los puertos están "aplastados y arrinconados". Es que ¡se les vino la ciudad encima! Lo que antes fue el emblema de orgullo y crecimiento para las mismas, ahora es un estorbo. La atraviesan cientos de camiones, para algunas llegan las vías del ferrocarril, el tránsito vehicular (no carga) es incesante; escasean los lugares para estacionar (aparcar); hay cada tanto derrames, deterioros varios, etc. Pero además, ante la creciente demanda de insumos en el mundo el puerto debe crecer y modernizarse: más plataformas, calado, playas de estacionamientos, cargas y descargas, grúas, bodegas, instalaciones administrativas y, para diversificar se incorporaran plataformas para el arribo de cruceros... Volvemos al concepto del "huevo o la gallina".

## INCONVENIENTES ACTUALES Y DESAFÍOS VAN DE LA MANO

Considero que los principales inconvenientes en el ámbito de la logística se presentan en un faltante de "Gobernanza" en los países latinoamericanos. Si la Gobernanza es la actuación de relaciones políticas entre diversos actores involucrados en el proceso de decidir; ejecutar y evaluar decisiones sobre asuntos de interés público no va de la mano, en el cual competencia y cooperación coexisten como reglas posibles ("Coopetencia"); será muy difícil alcanzar logros comunes en favor de todos. Ahora, esta carencia conlleva a situaciones adversas muy conocidas en el ámbito del comercio internacional y la logística: Congestión. Distribución urbana de mercancías. Relación ciudad puerto. Planificación de la infraestructura. Cuidado del medio ambiente. Sustentabilidad y Sostenibilidad (características del desarrollo que asegura las necesidades del presente sin comprometer las necesidades de futuras generaciones). Inclusión social...

## DEFINAMOS ALGUNOS ESPACIOS COMO PLATAFORMAS LOGÍSTICAS

Las operaciones logísticas son un factor determinante dentro de la competitividad de un país. Con el propósito de permitir que estos procesos se lleven a cabo de una mejor manera, surgen las plataformas logísticas, las cuales cuentan con toda la infraestructura necesaria para satisfacer las necesidades de clientes y proveedores de los servicios relacionados con la cadena de abastecimiento.

Entre los espacios que mayor utilidad de aplicación, tienen en Latinoamérica las siguientes denominaciones:

- Plataformas logísticas de distribución urbana y consolidación de carga.
- Plataformas logísticas de consolidación de cargas regionales.
- Puertos secos o terrestres.
- Plataformas multimodales.
- Agrocentros multipropósito.
- Plataformas logísticas de apoyo en frontera.
- Zonas de Actividad Logística (ZAL).
- Centros de Carga Aérea.
- Estación de carga para contenedores.

## La elección de instalarse en una plataforma logística bien diseñada y comunicada ofrece los beneficios de la concentración de actividad y de una buena conexión a las redes de transporte

- Parques industriales.
- Polos petroquímicos.
- Puertos y Plataformas Portuarias.
- Zonas Francas.
- Playa de transferencias multimodales de cargas.
- Centro Integrado de Mercancías. HUB.

Tomando conocimiento de las áreas logísticas podemos ahora abordar varios conceptos referidos a ellos y a qué desafíos conllevan, pero por cuestiones de espacio trataremos dos de los que más nos afectan:

La congestión y demoras excesivas en la recepción de las cargas incrementan de forma sustancial los costos operacionales, disminuyendo la competitividad. El tiempo adicional recorrido para realizar una entrega llega a triplicar el tiempo que se emplearía en el transporte de mercancías.

Dice el BID (Banco Interamericano de Desarrollo) que "entre un 60 y 70 por ciento del Producto Bruto Interno de los países de la región, se genera en los centros urbanos. Los cuellos de botella y los retrasos que la congestión genera son muy significativos dada la importancia de las ciudades en las cadenas de abastecimiento y la distribución final de los productos de consumo".

La tendencia de motorización, el crecimiento poblacional y la poca planificación urbana y de transporte, nos explican los serios problemas de congestión y contaminación que sufren nuestras ciudades. Si consideramos que más de 480 millones de personas viven en las ciudades de América Latina, esto equivale al 80 por ciento de la población. Para 2030 se calcula que esta población aumente en más de 130 millones y que la tasa de motorización se triplique. Con el aumento de la población, también crece la necesidad de proveer y distribuir recursos. La distribución urbana de mercancías es responsable de parte de la congestión en las ciudades, contribuye a aumentar el número de viajes diarios pero también tiene una relación directa con la competitividad de las ciudades.

**La elección** de instalarse en una plataforma logística bien diseñada y comunicada ofrece los beneficios de la concentración de actividad y de una buena conexión a las redes de transporte -autovías, autopistas, ferrocarril, aeropuertos, puertos-, cercanía a núcleos industriales y/o de consumo y reducción de la dispersión de la actividad (minimizando kilómetros en vacío y otras ineficiencias). También mejora la competitividad de las empresas que se encuentran allí, al poder colocar sus productos en el mercado a un mejor costo. Sin embar-

IAMMSA

# LAS MEJORES SOLUCIONES DE ALMACENAJE EN MÉXICO Y CENTROAMÉRICA

**Proyecto Destacado 2023**
**CeDis SAYTO, Zapopan, Jalisco. Sistema buffer automatizado, 4 niveles, 15 mts. de altura. Integración de racks, entrepiso, conveyour y tobogán para surtido de 22 mil SKU.**

*Fabricación, suministro, integración y montaje cumpliendo con todos los estándares de seguridad y calidad*

*Diseños adaptados a las necesidades de tu almacenamiento*

*Más de 25 años de experiencia*

Empresa hermana
ECOPRO
*Bioclimatización y ventilación de espacios industriales*

**LÍDERES EN AUTOSOPORTADOS - SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO - SECOS Y REFIGERADOS**

*Autosoportado selectivo "Cervecería de Nicaragua" (CDN)*

*Autosoportado Drive - In "La suprema" Guatemala*

*CeDis planta de "Ferrero de México"*

*Solicita tu cotización en:*


**INGENIERÍA APLICADA EN MANEJO DE MATERIALES S.A. DE C.V.**

*C. Juan Ignacio Matute N° 124, Col. Arcos sur, Guadalajara, Jal, México. C.P. 44150*

*Tels.: (33) 3616 2429, 36162474 y 3616 9385 E-mail: ventas@iammsa.com.mx*

*www.iammsa.mx Buscanos en: FB @iammsa.racks*

go, es importante que cada empresa examine individualmente la idoneidad de instalarse en una Plataforma Logística. Un operador logístico especializado hará bien en ubicarse en una Plataforma Logística con clientes de su sector; sin embargo, para otro tipo de operadores esta misma decisión podría acabar suponiéndoles más gasto por alejarles de sus clientes, de sus zonas de influencia, o por el costo de instalarse en estas cotizadas áreas.

Ahora bien, tratado muy sucintamente algunos aspectos que implican reordenar la logística nos adentraremos en la situación regional; aunque muy bien se puede contemplar en lo nacional y local:

## ALGO DE COSTO LOGÍSTICO

Los países en el mundo están encontrando las soluciones para bajar sus costos logísticos y hacer más eficiente el sistema de transporte de cargas, cuya relación directa con la economía es incuestionable. La excepción a ello, con alguna salvedad, es la región latinoamericana y caribeña; que en algunos casos hasta se encuentra en extremo rezago.

El transporte de cargas (mal llamado logística para englobar la cadena completa) forma parte de los costos de producción y venta, y su reducción contribuye a la competitividad.

Por otra parte, la infraestructura de transporte y logística es un factor fundamental para el desarrollo regional, ya que los estrangulamientos producidos por la falta de la misma frenan el crecimiento de las economías regionales.

Es necesario encarar el tema pensando en el mediano y largo plazo, en **tres escenarios simultáneos**:

- Las necesidades de cada uno de los sectores productivos en todo el territorio.
- El impacto en el desarrollo regional.
- Los requerimientos de la integración supranacional.

Las experiencias en el mundo nos facilitan el diseño de una estructura de transporte moderna y apropiada para los objetivos buscados. Cuando se trata de largas distancias y cargas masivas o a granel, el modo combinado de ferrocarril y agua es muy superior al modo vial o carretero, así lo sugiere la comparación del costo medido en consumo energético: 1 HP mueve, en promedio, 150 kg. en carretera, 500 kg. en riel y 4,000 kg. en agua.

Cuando se trata de largas distancias y cargas masivas o a granel, el modo combinado de ferrocarril y agua es muy superior al modo vial o carretero

Un análisis de lo que sucede en materia de transporte ferroviario de cargas comparativo entre EEUU, Brasil y Argentina (tres de los países más extensos de nuestro Continente Americano) aporta antecedentes interesantes para la toma decisiones. El primero dispone de una red ferroviaria de 150,000 kilómetros; Brasil, 28,000 y Argentina, 18,000.

Medido en términos de eficiencia, los resultados son muy expresivos: Brasil transporta 13,000 toneladas por kilómetro de vía férrea; EEUU, 11,000 y Argentina, 1,350, con una participación en el mercado de cargas que va del 32% en EE.UU. hasta un 5% en Argentina.

El transporte fluvial, muy desarrollado en el Norte de América, Europa, Rusia y China, en Suramérica, tiene su única demostración importante, la hidrovía Paraná-Paraguay, que, con el impulso de los países: Bolivia, Paraguay, Brasil, Argentina y Uruguay; se proyecta con algo más de 3,400 km., no solo hacia el Atlántico sino también lo hace hacia los corredores bioceánicos (Atlántico-Pacífico) muy extendidos en esta región. EEUU, cuenta con 40,000 km. de ruta fluvial utilizable; Brasil, con 13,000. *Esto indica claramente que la región se debe replantear y rediseñar un sistema logístico y rotundamente INTEGRADO en todo su concepto: multimodal, social, cultural, gubernamental.*

***Un Plan Regional de Transporte**, que compromete dineros públicos de varias generaciones y, a su vez, proporciona beneficios tangibles a las mismas, **no será respetado si no es con Política Pública**. Un ferrocarril o una ruta; el uso de un río, un puerto o un aeropuerto, no deben responden a ideologías de políticas partidarias ni exclusivamente a intereses particulares. (Reps).* ■

* Ricardo Ernesto Partal Silva es Presidente de la Organización Mundial de Ciudades y Plataformas Logísticas (OMCPL), Secretario del Centro Profesional de Actividades Logísticas de Argentina (CEPAL), Director Ejecutivo y autor de Integración Empresarial por Corredores Bioceánicos. Se le puede localizar en los correos: ricardo.partal@omcpl.org y rutalogica@gmail.com

FINSA

# — **Mexico's Premier** *Industrial Parks for Nearshoring Success*

Our world-class developments and state-of-the-art facilities are strategically located to offer unparalleled proximity to major manufacturing and logistics hubs in Mexico.

| **22** | **+70** | **127** | **35** | **17%** | **300,000** |
|---|---|---|---|---|---|
| Industrial Parks | Locations in México | Million SF Developed | Million SF Leased & Managed | Of the total LEED Certified industrial buildings in Mexico | Jobs Created |

**Contact us**

+52 81-2861-0180

ESR Empresa Socialmente Responsable

## EXPERTCOMMENT

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

# Cruceros y su impacto en el medio ambiente *(primera parte)*

*Si crees que la economía es más importante que el medio ambiente, intenta aguantar la respiración mientras cuentas tu dinero*

-G. Mcpherson

Los primeros impactos en el medio ambiente se producen con la construcción del crucero y la infraestructura portuaria.

La navegación marítima como fuente de ocio comenzó con los transatlánticos de cruceristas. El primero de ellos fue el Deux Frères, navío francés que inauguró la ruta La Havre-Nueva York, el 17 de diciembre de 1784. El servicio a bordo se asemejaba al de un simple hotel.

Un crucero se define como cualquier viaje de pago de tarifa por placer a bordo de un buque, cuyo objetivo principal es el alojamiento de los huéspedes para visitar una variedad de destinos. El turismo de cruceros se originó en la década de 1970 en los EE UU., con los viajes en crucero al Caribe, que aún constituye la región más popular y visitada del mundo.

La mayor concentración de rutas se encuentra en el Caribe y el Mediterráneo. Sin embargo, la búsqueda de nuevos destinos ha llevado a las compañías a construir nuevos cruceros y reestructurar los existentes, expandiéndose a todos los continentes y transportando cada vez más pasajeros. Tanto la oferta como la demanda del turismo de cruceros han evolucionado significativamente en los últimos 50 años.

Los itinerarios se han expandido a nuevas regiones geográficas con un número creciente de puertos europeos y asiáticos que ponen su mirada en el turismo de cruceros como una oportunidad de desarrollo, es un nuevo fenómeno económico y social con potenciales impactos graves en los pilares de la sostenibilidad.

La contaminación de los cruceros no es un nuevo fenómeno de contaminación transfronteriza de especial preocupación para los entornos marinos sensibles. Las actividades de los cruceros mientras están anclados, en el muelle o en tránsito producen una serie de emisiones contaminantes que tienen una amplia gama de impactos en el medio ambiente. La demanda, tanto en términos del elevado número de cruceristas, como del creciente número de embarcaciones, agrava los impactos ambientales.

Dado que la flota de cruceros está aumentando velozmente, de la misma

manera lo está haciendo la presión total sobre el medio ambiente. Aunque los cruceros representan solo un pequeño porcentaje (menos del 1%) de la industria naviera mundial, se estima que una cuarta parte de todos los desechos producidos por el transporte marítimo provienen de este sector. Las prácticas de gestión de residuos en los cruceros no siempre cumplen las condiciones técnicas básicas para la eliminación de residuos peligrosos, lo que da lugar a emisiones de sustancias peligrosas como dioxinas (a través de la incineración), macro residuos flotantes y micro y nano plásticos, con los consiguientes impactos en la fauna marina.

Los nuevos cruceros "megacruceros" de mayor capacidad de cruceristas (cruceristas) cuentan con una amplia gama de instalaciones de ocio a bordo (entretenimiento, compras, gastronomía) han hecho que este tipo de turismo sean popular entre los nuevos segmentos demográficos (adultos jóvenes, familias) y en la población de menores ingresos. De hecho, el crucero más grande del mundo, el "Icon of the Seas", con un tonelaje de 250,800 toneladas, es cinco veces más grande que el Titanic, con más de 20 cubiertas (pisos), múltiples parques acuáticos, 40 bares y restaurantes, siete piscinas, tiene capacidad para hospedar 10,000 personas.

Esta tendencia, "megacruceros" está generando alarma ambiental en cuanto a su sostenibilidad por donde transitan y arriban, ya que requieren energía e inevitablemente generan desechos y emisiones contaminantes en los puertos visitados y en sus entornos marinos teniendo un efecto catastrófico en los ecosistemas locales.

Los primeros impactos en el medio ambiente se producen con la construcción del crucero y la infraestructura portuaria, que implican necesariamente modificaciones en el litoral local y frecuentemente se asocian a la alteración de los ecosistemas marinos. En segundo lugar, la mayoría de los cruceros dependen de los combustibles fósiles (Bunker Fuel Oil, Marine Diesel Oil y Marine Gas Oil) como fuente de energía debido a su viabilidad económica.

La quema de combustible, a su vez, provoca tres impactos principales: a) emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI); b) Material Particulado (MP), óxidos de azufre y óxidos de nitrógeno; c) derrames accidentales. Un estudio relacionado con la contaminación del aire causada por los cruceros en Europa en 2017 reveló que emitían 10 veces más óxido de azufre que toda la flota europea de vehículos de cruceros. Considerando que este impacto ambiental ha sido producido únicamente por 203 cruceros operando en Europa, la industria se ve como un gran contaminador del aire e impulsor del Cambio Climático Global (CCG).

Otra amenaza ambiental asociada a la actividad de cruceros es la generación de residuos líquidos y sólidos. Estudios demuestran que los cruceros representan menos del 1% de la flota mercante mundial, y son responsables del 25% de todos los desechos generados por los buques mercantes a nivel global. Los flujos de desechos de los cruceros son diversos: desechos humanos, desechos sólidos, aguas grises, aguas de sentina oleosas y agua de lastre.

Se ha estimado que los cruceristas generan en promedio 3.5 kg de desperdicio de alimentos por día. Además, la cantidad promedio de desechos domésticos (cualquier cosa que no sea desperdicio de alimentos, aceite de cocina o plástico) es de aproximadamente 3 kg por persona por día. El ruido producido por los motores y generadores de los cruceros es otro gran problema asociado a la actividad de estos, ya que causa perturbaciones en las especies marinas e incluso las obliga a abandonar sus hábitats naturales. Sin embargo, los motores no son la única fuente de ruido asociada con los cruceros.

Los cruceristas de excursiones en tierra también generan contaminación acústica especialmente en el caso de los megacruceros debido a las visitas simultáneas. Esto es particularmente preocupante en el caso de las excursiones en tierra a hábitats naturales, ya que la capacidad de carga del área podría verse comprometida; de igual forma, el anclaje del crucero al arribar a puerto destruye los organismos marinos y daña los ecosistemas sensibles.

No obstante, la configuración de los itinerarios de los cruceros sigue obedeciendo a criterios de costo de combustible, imagen del destino y estrategias innovadoras para generar mayores posibilidades de desarrollo comercial y para mejorar y expandir las actividades a bordo del crucero. La innovación no solo se basa en el diseño de los cruceros, también en los productos que se ofrecen, como itinerarios cada

«Greenwashing», es la práctica de comunicación ambiental engañosa utilizada para crear una imagen positiva a los ojos de las partes interesadas.

vez más especializados, nuevos puertos de escala y nuevos puertos base.

La vida en los cruceros no solo satisface a una amplia gama de consumidores, sino que también maximiza los gastos de los cruceristas a bordo. Un reciente estudio que examinó los informes de sostenibilidad corporativa de la industria de cruceros evidenció que la mayoría de las empresas navieras (Carnival Corporation, Royal Caribbean Cruises, Norwegian Cruise Line) no revelan completamente los impactos negativos generados por su actividad, sino que tienden a resaltar los resultados económicos favorables para los destinos portuarios, y lo hacen apoyados en la técnica del «Greenwashing» o "Lavado Verde".

«Greenwashing», es la práctica de comunicación ambiental engañosa utilizada para crear una imagen positiva a los ojos de las partes interesadas cuando en realidad no es tan positiva como parece. El "Lavado Verde" es un fenómeno generalizado en la actualidad, dada la creciente importancia que se otorga a los temas de responsabilidad y sostenibilidad. La necesidad y demanda de un comportamiento cada vez más ecológico y ambientalista ha llevado a algunos actores económicos a decidir no invertir en procesos y estrategias para mejorar la sostenibilidad, sino invertir en comunicación.

En el "Lavado Verde" el proceso de comunicación tiene un enorme potencial de efectos negativos que afectan al mercado, a las empresas verdaderamente sostenibles, a los consumidores ya los inversores. La variedad de canales de comunicación que utilizan hoy en día se presta a ser manipulados y desviados de acuerdo con el mensaje que quieren entregar y la percepción que quieren crear a los ojos del receptor.

Otro tipo de motivación está representada por el deseo de obtener una ventaja competitiva y de mercado sobre otros actores económicos rivales. Presentarse como un sujeto proactivo y de escucha abierta conduce muchas veces a una posición más ventajosa frente a quienes no se presentan de esa manera y, por tanto, da acceso a ventajas de otro tipo (mayor poder de negociación, mejor recaudación de fondos, mejores relaciones humanas/sociales, mejor visión de riesgos y oportunidades), logrando obtener un alto nivel de reputación y legitimidad de los principales grupos de interés.

Por tanto, el "Lavado Verde" trae ventajas no solo en términos de imagen, sino también en términos de protección contra eventos disruptivos (escándalos, problemas legales, litigios), turbulencias del mercado y cambios profundos en las preferencias y elecciones de otros actores en el mercado. Este intento de embellecimiento se hace para encubrir las deficiencias en la estrategia y las acciones de un actor económico hacia la sostenibilidad de sus procesos o para anular por completo la imagen de aquellos que aún no están comprometidos con la sostenibilidad y la responsabilidad ambiental, tal como acontece en la industria de los cruceros.

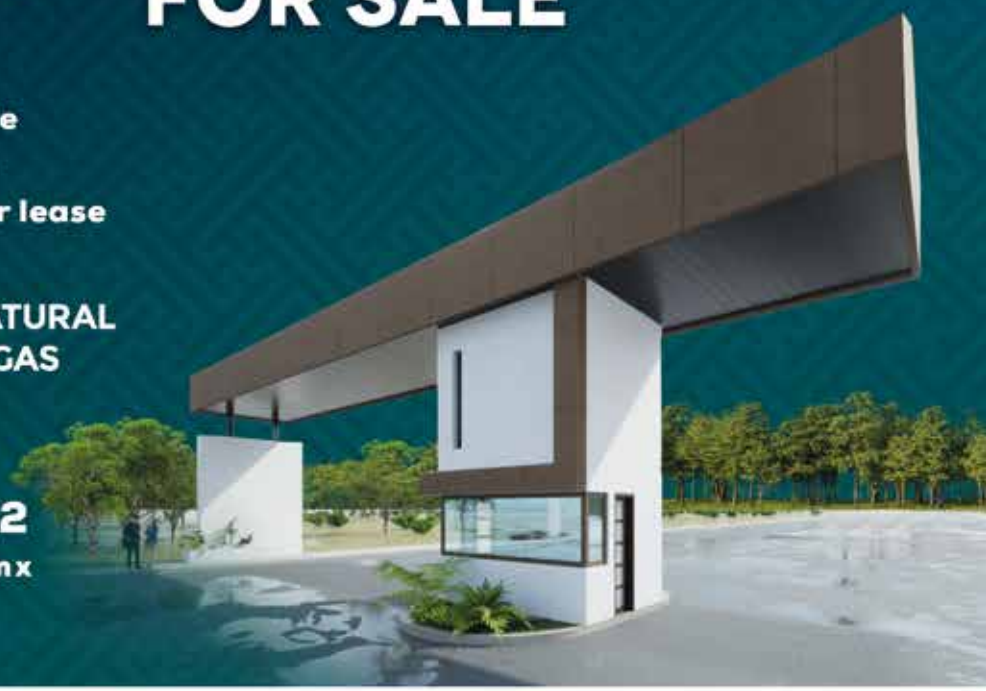
De hecho, para su desplazamiento y funcionamiento, los cruceros queman Fuel Oil pesado (Hidrofluorolefi-

WorldPort
Industrial Park

# INDUSTRIAL LOTS FOR SALE

- Industrial **land for sale**
- **Built to suilt** buldings
- **Industrial building for lease**

**ENERGY | WATER | NATURAL GAS**



+52 442 **378 2512**
**www.worldport.com.mx**
info@worldport.com.mx

Blue Stone®
*Real Estate Advisors*

## WE OFFER THE BEST INDUSTRIAL LOCATION IN MEXICO!

## Our Services

- Land for sale industrial park
- Existing Buildings for lease
- Built to suit projects to own
- Land for sale Green Fields
- Built to suit projects for lease
- Local state and federal incentives

**Contact us**
info@bs-rea.com

+52 **444 274 03 57**
www.bs-rea.com

Av. Chapultepec 1610 Int. 3
Col. Privadas del Pedregal
C.P. 78295

nas, HFO), es un combustible residual generado durante la destilación del petróleo crudo que contiene grandes concentraciones de azufre y metales formadores de cenizas. Los gases de escape generados por la quema de HFO contienen altos niveles de azufre, así como metales e hidrocarburos aromáticos policíclicos, muchos de los cuales tienen propiedades tóxicas, mutagénicas y/o cancerígenas. De hecho, la exposición a corto plazo se asocia con resultados cardiovasculares adversos.

MP (hollín de diésel) tomado en las cubiertas de cruceros podrían tener su origen en los gases de escape de los motores del crucero, los generadores del buque, las partículas de polvo transportadas por el viento de fuentes terrestres, las partículas emitidas de actividades de lavandería, partículas de combustión de productos de cocina o tabaco y aerosoles de cigarrillos electrónicos/vaporizadores. Aunque existe fuerte evidencia de que el escape del motor de los cruceros afecta la calidad del aire en las ciudades portuarias y costeras que visitan, y en especial la calidad del aire en la cubierta del mismo crucero.

Un estudio reciente evidenció que las lecturas promedio de MP, tomadas en cruceros son más significativas (aproximadamente ocho veces más altas) en las áreas de popa en comparación con las concentraciones medidas cerca de la proa. Las concentraciones de MP en las cubiertas son más altas (200 veces) que el aire en un parque lejos del tráfico, comparables a las concentraciones medidas en ciudades contaminadas como Lahore, Beijing, Ciudad de México, Tokio y Santiago. A pesar de estar en mar abierto y al aire libre, los cruceristas y el personal de tripulación están expuestos a concentraciones elevadas de MP. Esto sugiere que una fuente, entre la proa y la popa de los cruceros aporta de manera muy generosa MP (el tamaño de las partículas se alinea estrechamente con el tamaño de las partículas que generan los motores y el sistema de escape de los cruceros).

Durante un viaje de una semana, un crucero típico (no "megacrucero", con una capacidad media para 5 mil personas), genera alrededor de: 210,000 galones de aguas residuales (conocidas como aguas negras); un millón de galones de aguas residuales de lavabos, duchas, cocinas y lavanderías (conocidas como aguas grises); 120 galones de desechos tóxicos de laboratorios fotográficos, limpieza en seco, desechos médicos y dentales y pinturas usadas; 50 toneladas de basura; 25,000 galones de agua de sentina oleosa.

Los cruceros también contaminan el aire, dañan los arrecifes y el hábitat marino. Se estima que un solo crucerista: 3.5 kg de desechos/día; 40 litros/día de aguas negras; 340 litros/día de aguas grises; 10 litros/día de agua de sentina; 0.16 kg/día de residuos peligrosos y 0.40 kg/km de $CO_2$. A modo de ilustración, cruceristas de un crucero antártico producen tantas emisiones durante un viaje de siete días como el europeo medio en un año. A su vez, el crucero con los mismos 5,000 cruceristas genera: 15 toneladas de desechos/día; 130,000 litros/día de aguas negras, 1.5 millones de litros/día de aguas grises, 40,000 litros/día de agua de sentina; 500 kg/día de residuos peligrosos y 1.5 ton/km de $CO_2$.

Así, los cruceristas tienden a concentrar sus actividades en regiones costeras y en puertos específicos. Por tanto, su impacto en estas áreas sensibles es significativamente mayor que su proporción en términos del número de envíos de la flota global marítima mercante. Si bien los cruceros actualmente representan sólo el 2% de la industria turística total, está creciendo rápidamente y parece estar más flexible a los cambios económicos y sociales debido a su movilidad.

Estas características hacen que la industria sea muy atractiva para las economías en desarrollo, pero extremadamente difícil de monitorear y controlar con respecto a la contaminación. El turismo de cruceros encarna no solo los problemas de una importante contaminación del transporte, sino también nuevos fenómenos de contaminación asociados con una pequeña ciudad flotante o un destino turístico. A continuación, se enuncian casos reales, entre otros:

- **2001**, Westerdam (Holanda América) fue sorprendida descargando aguas residuales mientras estaba atracado en el puerto de Juneau, Alaska.
- **2001,** en aguas del Parque Nacional y Reserva, el capitán del crucero Glacier Bay no redujo la velocidad ni cambió de rumbo al notar que el crucero estaba en curso de colisión con dos ballenas jorobadas, miembros de una especie protegida y en peligro de extinción.
- **2002,** la naviera Norwegian Cruise Line se declaró culpable de nume-

INDUSTRIAL GATE

# Industrial DEVELOPMENTS

on rental for worldwide size

**COMPANIES**

**3M+** Square feet **within our portafolio**

**60+** **years of combined experience** with in the REi team

## Escobedo, Nuevo León

**16+** hectares available for BTS

- Near the Reynosa-Monterrey-Santillo highway
- Fully bordered with CCTV and Access Control
- Truck scale services
- Private electrical substations with KVA availability

## Tijuana, Baja California

**14+** hectares available for BTS

- Near Tecate Highway
- KVA availability
- 25 minutes commute to US Commercial Port of Entry

**info@rei.realestate**

rosos vertidos de agua de sentina oleosa desde 1997 hasta abril de 2000.

- **2002**, el crucero Carnonia (Carnival Corp.) descargó 8,000 galones de fuel oil pesado en las cercanías de Río de Janeiro.
- **2004,** SunCruz, JAB America, Inc., fueron capturados por la vigilancia de la Guardia Costera de los EE. UU. mientras arrojaban bolsas de basura de plástico por la borda del crucero cerca de Fort Lauderdale
- **2005**, los cruceros Carnival Cruise y Holland America fueron acusados de descargas repetidas de agua de sentina contaminada y de presentar cuadernos de bitácora falsificados en 2000, 2001, 2002 y 2004

- **2006**, Pacific Sky (Carnival Corp.) arrojó ilegalmente en la isla de Vanuatu, al este de Australia, 500,000 litros de petróleo y aguas residuales sin tratar.
- **2006**, el crucero Summit e Carnival Cruise Corporation Line embistió a una ballena de 15 metros.
- **2007**, Carnival Corporation pagó una multa de USD$ 750,000 por colisionar intencionalmente con ballenas jorobadas, miembros de una especie protegida y en peligro de extinción.
- **2008**, Puerto de Génova, se descubrió que un buque de cruceros con bandera panameña estaba usando combustible marino con un contenido de azufre superior al 1.5 por ciento.
- **2008-2009**, los cruceros Princess Cruise (Carnival Corp.) recibieron treinta notificaciones en 2008, y otras cincuenta y cuatro en 2009, por descarga irregular de aguas residuales en Alaska.
- **2009**, el Spirit of Adventure (Saga Holidays) derramó petróleo en el Geirangerfjorden, en la costa occidental de Noruega, declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO.
- **2009-2010,** se informó sobre varios cruceros que se encontraban bajo investigaciones pendientes sobre la contaminación del aire en Alaska: Rhapsody of the Seas (Royal Caribbean International), Norwegian Star (Nor wegian Cruise Line), Oosterdam, Amsterdam, Ryndam (Holland America Line), Island Princess y Coral princess (Princess Cruises), Mercury y Millenium (Celebrity Cruises). La frecuencia de estos incidentes excluye posibles coincidencias.
- **2010**, el crucero Sapphire Princess, de la flota de Carnival Corporation, en ruta desde Ketchikan hacia Ju neau, Alaska, encontró en su proa una ballena jorobada hembra muerta de 13 metros de largo
- **2017,** el documento oficial de la empresa Costa Cruceros, titulado Sustainabilitiy Report, página 133 incluye un cuadro explicativo con todos los tipos de residuos que genera la flota de esta empresa (15 cruceros navegando en el Mediterráneo). Según ese cuadro, del total de aguas grises producidas por la flota de Costa Cruceros, es de 2.94 millones de metros cúbicos, de los cuales prácticamente todos se lanzan al mar (2.89 millones de metros cúbicos). El resto, se descargan en tierra.
- **2019**, un estudio de impacto ambiental realizado a Carnival Corporation, la compañía naviera de cruceros más grande del mundo, concluye que ésta produjo diez veces más óxido de azufre (SOx) en las costas de Europa que los 300 millones de automóviles del continente juntos.

Por tanto, los cruceros operan bajo circunstancias únicas que pueden facilitar la exposición y propagación de enfermedades infecciosas. Los factores que contribuyen incluyen: contacto cercano y frecuente entre cruceristas y miembros de la tripulación con muchos espacios compartidos (esto proporciona las condiciones principales para la transmisión de persona a persona a través de la inhalación de virus en aerosoles y/o gotitas). Una población internacional de cruceristas y tripulantes; y contacto bidireccional de personas que desembarcan de cruceros y comunidades locales (portuarias).

Los cruceros pueden adquirir nuevos depósitos de enfermedades infecciosas a través de alimentos y agua contaminados o cruceristas infectados, que se propagan durante el viaje y se dispersan a través de las personas que desembarcan, no solo propagando la enfermedad mientras están en el crucero, sino también llevándolas de vuelta a las comunidades de todo el mundo. Se ha planteado la hipótesis de que los sistemas de transporte masivo, como las líneas de cruceros, están involucrados en la amplificación y aceleración de la propagación de la influenza anualmente y, más recientemente, de los coronavirus a nivel mundial.

Comprender la cadena de impactos negativos ambientales generados por este tipo de turismo requiere conocer la relación "Causa-Efecto". Las actividades de los cruceros mientras están anclados, en muelle o en tránsito producen una serie de contaminaciones que tienen una amplia gama de impactos en el medio ambiente. ■

ESTRUCTURAS SOLANA®
solana.mx

**ELIGE PREFABRICADO**

# NAVES INDUSTRIALES PREFABRICADAS

## LIDERANDO LA CONSTRUCCIÓN EN MÉXICO DESDE 1955

**12 MILLONES**
DE **M2 CONSTRUIDOS.**

**4 HECTÁREAS**
DE **ÁREA DE PRODUCCIÓN.**

**300,000 TONELADAS**
**DE ACERO.**

LA **INNOVACIÓN** ES UNA DE NUESTRAS **FORTALEZAS**

**CALIDAD, PRECISIÓN Y RAPIDEZ**

SOLANA.MX

221 106 7171

# LOGISTICALHAPPINESS

Por: Logixtic*

## Inteligencia Artificial. ¿En dónde se genera valor para el usuario?

¿Cómo hacemos para que IA, no les haga las tareas a los estudiantes y no le haga los trabajos de oficina a los trabajadores sin violar los códigos de ética ni los manuales de conducta empresarial?

Hace pocos años estábamos muy preocupados por guardar nuestros datos y buscar repositorios de data como discos extraíbles para asegurar las transacciones de una operación logística con documentación y recaudo en efectivo, los servidores de datos y los centros de cómputo de almacenamiento y procesamiento eran la solución.

Aparece "La Nube", que en estricto término de la computación, es donde se encuentra la disponibilidad a pedido de los recursos del sistema informático, especialmente el almacenamiento de datos y la capacidad de cómputo, sin una gestión activa directa por parte del usuario. El término se usa generalmente para describir los centros de datos disponibles desde cualquier lugar para muchos usuarios a través de Internet desde cualquier dispositivo móvil o fijo.

Quién la maneja, dónde se aloja, y quién administra todo esto ya no interesa, son valores entendidos del mundo computacional moderno. Simplemente así es.

### EL PARADIGMA DE LA ACUMULACIÓN DE DATOS

Almacenar y manejar la información del mundo es una sencilla línea escueta que lo definió todo y cambió el paradigma de cómo vemos el mundo hoy en día. Este desborde de data acumulada e información organizada tuvo su momento más alto hasta el surgimiento de la inteligencia artificial.

La inteligencia artificial (IA), en el contexto de las ciencias de la computación, es una disciplina y un conjunto de capacidades cognoscitivas e intelectuales expresadas por sistemas informáticos o combinaciones de algo-

ritmos cuyo propósito es la creación de máquinas que imiten la inteligencia humana para realizar tareas, y que pueden mejorar conforme recopilan información ordenada y organizada con propósito. Es decir, la creación de la máquina que ya aprende y también razona.

Chat GPT, y otros más de 100 entornos gestionan todo tipo de tareas, textos, análisis de datos, dibujos, videos, textos en pdf, programación de datos, estadísticas, tesis de grado, y un sinnúmero de tareas que antes requerían intervención humana y dedicación de muchas horas de tiempo para lograr un resultado.

Calcular segmentos estadísticos, reportes de rutas y ventas promedios ponderados, desviaciones de mínimos cuadrados o ajustes estacionales de la demanda de un producto (por zona, vendedor o por ciudad) son herramientas disponibles hoy en día con estas tecnologías y estas aplicaciones, chat gpt lo hace directamente sobre MS Excel.

## EL DEBATE SOBRE LOS MÉTODOS EDUCATIVOS Y EL USO DE TECNOLOGÍAS

En medio de este análisis de tecnologías aplicadas a la vida empresarial y la logística aparece una noticia, que causa entre nosotros, varios elementos de reflexión. En cualquier universidad un docente de historia reprueba a 20 alumnos por utilizar IA con cualquiera de estos programas para hacer un ensayo final en su materia. Como los textos se parecen, el argumento del docente es el uso no autorizado de estas tecnologías para el desarrollo académico pactado con el alumno.

Sobre esta consulta se hizo un debate muy interesante en nuestro equipo con argumentos de doble vía que despertaron mucho interés para escribir este artículo:

| ARGUMENTOS A FAVOR | ARGUMENTOS EN CONTRA | COMENTARIOS |
|---|---|---|
| El uso de IA, para estas actividades académicas se considera fraude, porque es hacer pasar como propio un texto que no fue escrito por el estudiante. | Son herramientas de la tecnología que están disponibles, la falla está en la actualización del docente. | Hoy se tiene disponible el internet, los recursos de la nube, videos, podcast, y muchas herramientas adicionales que se suman a bibliotecas y libros físicos. |
| El profesor no había autorizado el uso de esa tecnología para presentar el trabajo. | ¿Qué sentido tiene? | Es una cátedra presencial tradicional del siglo XX. |
| El estudiante no elabora su evaluación y no comprueba su aprendizaje. | Las métricas del aprendizaje de la actualidad académica no son memorísticas sino de concepto e interpretación. | Los métodos como: enseñanza para la comprensión existen hace décadas, ahora potencializados con la tecnología. |
| Entonces cómo induces al estudiante a aprender la materia | Cambiando la forma de enseñar, enseñando conceptos y no de memoria. | Ya no vale la pena memorizar nada, todo está en línea. |
| ¿Cómo induces un desarrollo pedagógico apropiado? | Hoy no se enseña recitando hechos sin un hilo conductor y un contexto. | Existen varios métodos de enseñanza cognitiva y para la comprensión de conceptos matemáticos y de todo tipo de temas. |
| Lo oportuno es enseñar por conceptos y comprensión | El estudiante utiliza IA para que le haga la tarea sin interés de aprender | Hay que explorar nuevos métodos de comprensión, evaluación y aprendizaje. |
| El profesor debe dar la tarea desde IA desde el inicio para aumentar la comprensión del estudiante | Esta mal planteada la tarea o el examen de conocimientos | Es como si estudiaras historia del palacio de Versalles de la Francia del siglo XIII, pero sugerir que para tu entendimiento no se permite usar el sanitario |
| Como la data y la información ya están disponibles en línea, se paga en la universidad por la transmisión de experiencias | Es equivocado el método de evaluación | Como es una clase de historia medieval no se vale usar luz eléctrica ni computadora para su examen se hace a luz de vela, con pluma y tintero. |
| Sería retrógrado en cualquier oficina que alguien no use IA y chat GPT para tareas de rutina | Dónde queda la participación del humano en la transmisión de este conocimiento | No es posible desvincular la tecnología y el avance del conocimiento de las prácticas académicas y empresariales. |
| ¿Para qué se inscribió en la materia si no le interesa? | El método de evaluación es incorrecto | Los hilos conductores y los ejemplos de experiencia, hacen la cátedra de hoy. |

**Fuente: Anuncio publicado por Facebook**

**NUEVOS TÉRMINOS:**

Memética o Memología es una hipótesis de contenido mental basado en una analogía de la evolución darwiniana. El meme, análogo a un gen, fue concebido como una "unidad de cultura" (una idea, creencia, patrón de comportamiento, etc.) que se "hospeda" en la mente de uno o más individuos, y que puede reproducirse a sí mismo, saltando por tanto de mente a mente. Así, lo que de otro modo sería considerado como la influencia de un individuo sobre otro a adoptar una creencia es visto ahora como una "idea-replicadora" que se reproduce a sí misma en un nuevo huésped al igual que con la genética, en particular bajo una interpretación dawkinsiana.

Fuente Wikipedia.

El debate sigue, pero la reflexión en este punto es que la tecnología es irreversible y va a generar una brecha tecnológica equivalente a una nueva revolución postindustrial, es decir, del mundo que tiene acceso a estas tecnologías para dinamizar sus esfuerzos, enseñarles a las personas a trabajar diferente y potencializar su trabajo y el que simplemente no lo pudo hacer.

En estos tiempos es más importante pensar en las reglas del negocio, las estrategias de marketing, el desarrollo de una campaña de ventas, los problemas de vinculación de la demanda estacional con la producción, las restricciones de la calle que son muy particulares y especiales de cada empresa, en cada entorno, con vialidades, tipos de entregas, modalidades de recaudo y otros variados temas particulares que detenerse en quien va a escribir el código, hacer el diseño del logotipo, la imágen o a desarrollar la base de datos; hoy esta parte se resuelve con sencillez.

## HERRAMIENTAS PARA LA DETECCIÓN DE CONTENIDO ELEBORADO POR IA EN 2023

Entendemos la posición como docentes y empresarios sobre la necesidad de obtener originalidad de los videos, imágenes, multimedia y textos producidos por los estudiantes y trabajadores; es evidente y necesario este paso para validar el conocimiento transmitido-recibido y para cumplir con honestidad con las labores de guía académica o la búsqueda de procesos y productos originales de la academia y en el puesto de trabajo, esto aplica para todos los campos del conocimiento.

Proporcionando un poco de felicidad y respiro para docentes y líderes empresariales que quieren comprobar la eficiencia de sus empleados y el grado de compromiso de sus alumnos, existen también plataformas que detectan contenidos creados desde IA, ChatGPT, GPT3, Human, AI & Human, para 2023 podemos mencionar familias crecientes de plataformas y herramientas como: Writer, Copyleaks, Content at Scale, Originality.AI (Chrome), GPT Zero, Sapling, Corrector App, Crossplag, Kazan SEO, son algunas disponibles.

Para estas plataformas, las funciones como: «Analizar texto», detectar contenido, se enfocan en algoritmos del tipo «previsibilidad, probabilidad y patrón de escritura», de inmediato, con una función de tres clics, copiar-pegar y «Comprobar», este tipo de herramientas generan con sus algoritmos las frases o porcentajes de texto que han sido creados por IA , «Puntuación de Contenido Humano», algunas de estas herramientas ponen en rojo el contenido generado por la IA y proporcionan un porcentaje global de contenido falso (siendo evaluado en la internet), o si por el contrario el contenido fue creado artificialmente.

Hace días obtuvimos cupo para una clase en línea desde México y nos enseñaron cómo chat GPT, analizaba una serie de datos de ventas. Genera solito y de forma automática los reportes en XLS, con intervención mínima del usuario. Ahí vimos que lo que vale es el concepto, el pensamiento y la claridad mental de quien dirige estas acciones, es engorroso para casi todos recordar de memoria las ecuaciones de mínimos cuadrados en dos etapas para hacer los cálculos de tendencia estadística de una serie de datos, generalmente recurrimos al libro y tendríamos que programar y validar manualmente estas acciones y sus resultados.

Sus funcionalidades además de la detección de plagios, son útiles también para pulir textos, recomendar

escritos o temas relacionados, revisar quién tiene párrafos similares y «crear contenido generado por IA no detectable». Esta función facilita saber si el contenido está ¨limpio¨ para su publicación.

Mensaje de fondo: El contenido generado por IA ya está aquí y no lo puedes evitar, no le puedes impedir a tu hijo, estudiante o trabajador que lo use, porque es inherente a tocar un teclado o una pantalla; en consecuencia lo recomendable es estar preparado.

Algunos ejemplos históricos son la computadora de bolsillo que todos usamos a diario y que reemplazó por lo menos a 25 aparatos en su convergencia tecnológica y además tiene un teléfono, el tractor y la maquinaria agrícola que desplazaron la cosecha manual haciendo eficiente a gran escala la producción, o la robótica de soldadura que trabaja de manera automática en la industria automotriz y muchos ejemplos adicionales de conocimiento aplicado. Los expertos empresariales de todo tipo se preparan a diario en la generación de contenidos haciendo uso de estas tecnologías para mejorar, proponer y desarrollar avances en sus campos de trabajo. Eso está claro.

Es muy triste pensar en el mundo del plagio o imaginar que nuestro trabajo o cátedra es solo una copia repetida muchas veces aburrida, para eso es imprescindible anticiparnos. La búsqueda de la originalidad y la creación del conocimiento debería estar presente por anticipado con estas herramientas. Como la tecnología está disponible para todo el que tiene acceso a una computadora con conexión web, la detección de contenidos de IA debería ser parte rutinaria del proceso de desarrollo de las actividades académicas y de la oficina, esto incluye todo tipo de contenidos.

## ENTONCES ¿DÓNDE SE GENERA VALOR?

La respuesta de nuestro equipo es: "pensando". Entendiendo el negocio y transformándolo. Para eso son las escuelas de liderazgo y las escuelas de pensamiento, que funcionan sobre la base de la ética empresarial, la honestidad y el respeto.

La tecnología es pensamiento o conocimiento aplicado a un tema en particular; esta vieja definición de tecnología cobra relevancia en este contexto. Las herramientas tecnológicas y las personas de programación están relativamente disponibles lo que no está disponible es quien entienda las reglas de juego y las restricciones particulares de cada empresa y cada negocio en su entorno, los ejemplos pueden ser numerosos pero la aplicación a esta regla es universal. Sencillamente se tiene que entender el negocio para poderlo transformar.

## NUEVAS MANERAS DE ENSEÑAR Y NUEVAS FORMAS DE APRENDER A TRABAJAR

Hemos pasado por varias instancias académicas y pedagógicas: Formación


Nuestras **nuevas** secciones Industriales **arriba** de todo!

- En el **sureste de Tijuana,** a 15 min. de la frontera con San Diego
- **75+ empresas internacionales operando** en el área
- Un **Build-to-Suit** completo en aprox. 6-8 meses

Hoy, como siempre, El Florido te ofrece
**Tierra Firme para Crecer.**

www.florido.com
MEX: +52(664) 634-6040 USA: 1(877)542-9793 sales@florido.com

EL FLORIDO
Una Comunidad Planificada

por competencias, método inductivo-deductivo, cátedra magistral, metodología de la investigación, conferencia de expertos, aprendizaje cooperativo, gamificación, aprendizaje basado en pensamiento, la organización que aprende, etc, etc, etc. La lista es extensa a nivel metodológico.

El asunto es cómo hago para que un estudiante tenga interés en la malla curricular, o en una materia específica. ¿Cómo hacemos para que algunas asignaturas no sean consideradas como de "relleno", para cumplir con las horas de cátedra? ¿Cómo hacemos para que esta generación no deserte de la universidad y del puesto de trabajo?

¿Cómo hacemos para que IA, no les haga las tareas a los estudiantes y no le haga los trabajos de oficina a los trabajadores sin violar los códigos de ética ni los manuales de conducta empresarial?

| | | |
|---|---|---|
| **D** | **ATOS** | |
| **I** | **NFORMACIÓN** | **INTELIGENCIA ARTIFICIAL** |
| **C** | **ONOCIMIENTO** | |
| **E** | **STRATEGIA** | **HUMANO** |

Como se observa el desarrollo de hoy los datos y la información organizada ya están a cargo de la IA, la creación de algunos conocimientos y la estrategia nos queda a los humanos. Como en todos los retos y debates de esta columna, no hay respuestas solas ni determinantes; la búsqueda de la anhelada felicidad siempre es esquiva y tiene nuevos matices. Todas las metodologías han dado su aporte y brindado sus frutos a nivel pedagógico, pero la evolución del conocimiento y el volumen de información disponible es de tal magnitud que solo los autodidactas muy consagrados logran un nivel de acercamiento medianamente superior en una materia o campo específico. El docente no puede forzar el conocimiento pues su rol cambió de erudito enciclopédico a un guía con experiencia, pero no lo sabe todo de una materia.

Para la preparación del docente en cualquier materia y con las nuevas tecnologías, se sugiere que debe darse por sentado o por un hecho uso de IA, en su asignatura. IA. Debe ser una herramienta de consulta requerida para su cátedra y presentada por delante a sus estudiantes.

La preparación del estudiante y el trabajador de las nuevas generaciones. Estas generaciones son autodidactas y nativos digitales se debe dar por un hecho que el estudiante o el trabajador revisa los temas y sus compromisos académicos o laborales en dispositivos móviles y hace consultas en herramientas de IA, prácticamente en línea, mientras oye un discurso del profesor o le piden una tarea en su puesto de trabajo, ya hizo la consulta y tiene múltiples referencias: válidas algunas y otras no tanto, pero de inmediato ya tiene contexto, es inevitable.

El estudiante y el empleado en su puesto de trabajo está en la búsqueda de experiencias y nuevos retos (a eso se dedica), la inmediatez de las comunicaciones le pone los temas y sus soluciones en la mano en los milisegundos de una consulta en su dispositivo móvil.

La academia y los puestos de trabajo están en un reto inmenso para renovar sus estructuras pedagógicas, hacer los repositorios de conocimiento y generar sus propios bancos de información especializada por áreas temáticas. La velocidad del conocimiento y la movilidad laboral lo obligan.

La academia y la gerencia de la empresa sin transmisión de experiencias está muy cuestionada o inservible para las nuevas generaciones autodidactas e hiperconectadas.

La academia y el estudiante, así como en la empresa el líder y equipo de trabajo tienen como meta crear conocimiento sobre un soporte ético, sobre la honestidad y los principios morales compartidos que permitan pensar y actuar de manera coherente en la construcción de nuevo conocimiento empresarial. La tecnología y el conocimiento no se pueden detener.

**FINALMENTE:**

Todos los hombres, hermano Galión, quieren vivir felices, pero al ir a descubrir lo que hace feliz la vida, van a tientas, y no es fácil conseguir la felicidad en la vida, ya que se aleja uno tanto más de ella cuanto más afanosamente se la busque, si ha errado el camino, si éste lleva en sentido contrario, la misma velocidad aumenta la distancia. ■

Fuente: Séneca. *Sobre la felicidad* Capítulo 1 La opinión común y el acierto.

* "Logixtic" es el nombre del equipo estratégico para la gestión de felicidad de Grupo Rayuela MX, operador logístico especializado en cadena fría, el cual integra el conocimiento colaborativo y la tecnología sobre sistemas de información, enfocados en la cadena de suministros y operaciones especializadas de logística. Logixtic es un término que fusiona a la palabra "logística" el vocablo "lx" que significa mago en Maya. A este equipo se le puede contactar por medio de: gerencia@gruporayuelamx.com

DANHOS | CBRE

| ENTREGA | EDIFICIOS | CLASE | |
|---|---|---|---|
| **Q3 2024** | **INDUSTRIALES** | **A+** | **± 200,000 M²** RENTABLES |

## EDIFICIOS INDUSTRIALES EN ARRENDAMIENTO

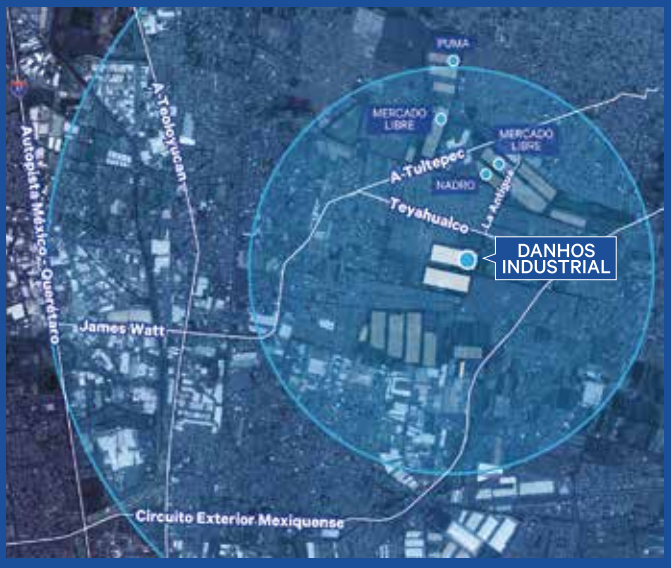
# DANHOS INDUSTRIAL CUAUTITLAN I

Ubicación estratégica y privilegiada en el "corazón" del corredor industrial más importante para la consolidación y desconsolidación de carga, permitiendo atender las regiones **Central, Bajío y Norte de México.**

Edificios flexibles en configuración **"cross-dock"** orientados a satisfacer necesidades en específico **"logistics-to-suit".**

Ideal para operaciones flexibles de **distribución y logística,** incluyendo **"e-commerce",** asi como actividades de **manufactura ligera.**

Alta disponibilidad de mano de obra calificada y servicios de **infraestructura urbana, instituciones educativas, transportación pública.**



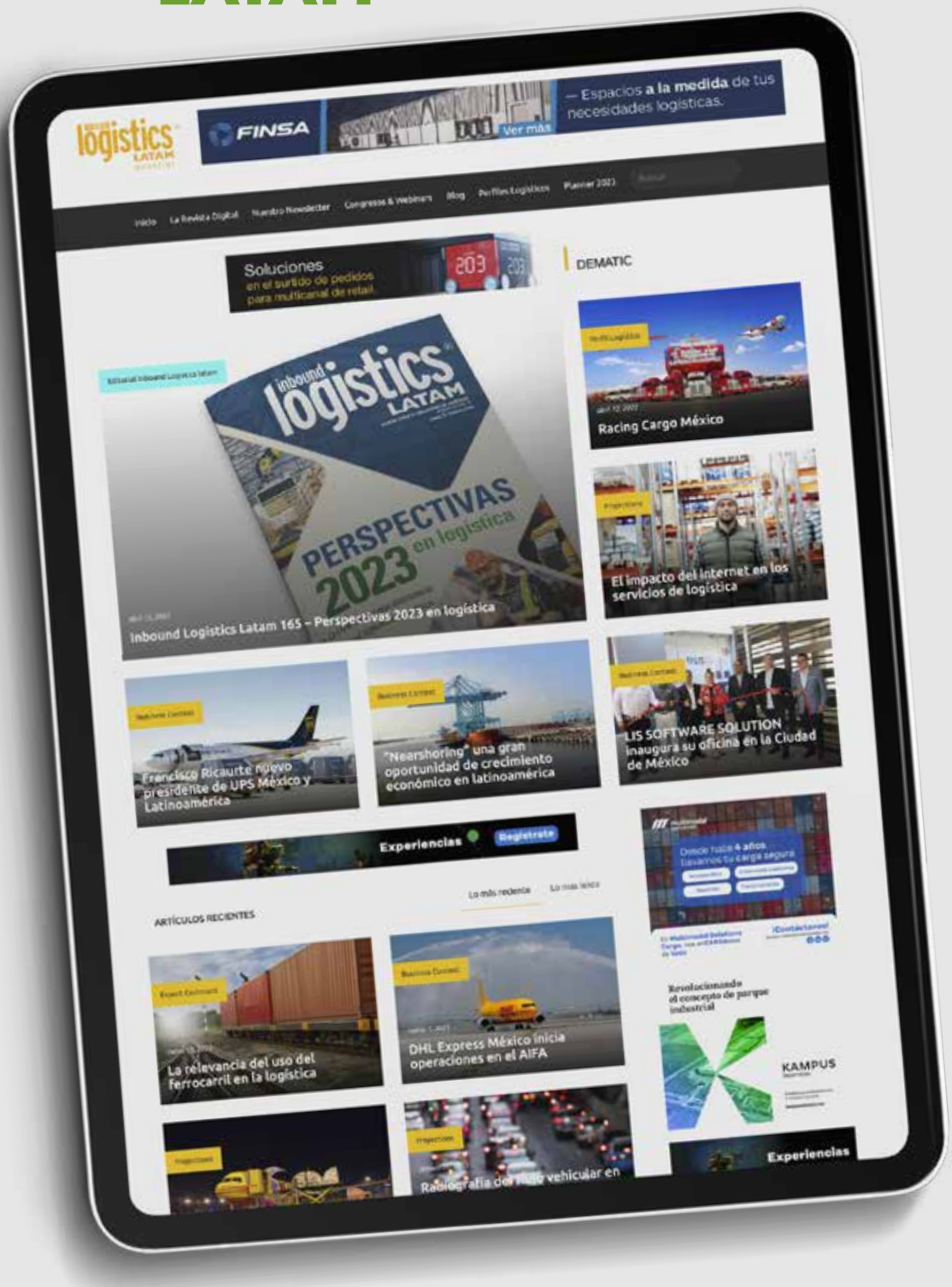

**Antonio Román**
+52 55 5284 0009 antonio.roman@cbre.com

**Rodrigo Carrasco**
+52 55 4165 7473 rodrigo.carrasco@cbre.com

TOUR VIRTUAL
DANHOS INDUSTRIAL C-1

inbound logistics® LATAM

# LA REVISTA LíDER EN SOLUCIONES DE LOGÍSTICA EN EL MUNDO




Síguenos en
Facebook: Inbound.Logistics.Mexico
X: @Inboundlatam y @Ilmagazine
LinkedIn: inbound-logistics-m-xico
Instagram: @inboundlogisticslatam

# ¡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!

# LA COMPETITIVIDAD ASOCIADA, MACRO Y GLOBAL EN EL SECTOR INMOBILIARIO INDUSTRIAL

Por: Claudia Esteves
Directora General AMPIP
cesteves@ampip.org.mx

Como en toda industria, participar exitosamente en el sector inmobiliario requiere siempre conocimiento específico: tener en claro el funcionamiento del mercado, sus tendencias, la proveeduría, la demanda actual y potencial, las regulaciones aplicables y las autoridades involucradas, así como el clima de negocios.

En el caso específico del sector inmobiliario industrial, los aspectos macroeconómicos e internacionales cobran especial relevancia: al interior de los parques industriales, más del 60% de los ocupantes de las naves industriales son empresas de origen extranjero y el resto de las empresas inquilinas con frecuencia tienen un perfil exportador y/o forman parte de los eslabones de las cadenas globales de valor situados en México.

Conscientes de ello, desde sus inicios los desarrolladores del sector inmobiliario industrial han trabajado bajo el modelo mexicano de parques industriales, el cual ha evolucionado y se ha depurado para dar cada vez más seguridad y confianza a sus inquilinos, empresas que se aventuran, ya sea a expandir su producción y participar activamente en los mercados internacionales, o bien a establecerse en México.

En una u otra situación, los parques industriales en México proveen a estas empresas de espacios que cuentan con certeza respecto a la legalidad de la tierra y acceso a servicios, garantizando su operación continua. Además, con frecuencia las ayudan en la gestión de trámites con autoridades de diversos niveles de gobierno, para facilitar y hacer más expedito el inicio de sus operaciones.

Por supuesto, la ubicación de los parques industriales obedece a la demanda, la lógica dicta situarse en las ubicaciones que son más solicitadas por inquilinos actuales y potenciales. Comprender esta demanda implica necesariamente conocer las tendencias económicas globales; el ya célebre fenómeno de relocalización de los procesos productivos para acercarlos a los mercados destino, el llamado nearshoring, es un claro ejemplo de ello.

La estratégica ubicación geográfica de México, compartiendo frontera con el mercado más grande del mundo, la mediana distancia con el mercado europeo, las condiciones de paz en el país, la facilidad de hacer negocios en

## La mayoría de las empresas inquilinas de los parques industriales tienen compromisos y metas de descarbonización.

**Claudia Esteves**
**Directora General AMPIP**

México, el posicionamiento del país como plataforma de exportación aliada, son factores de carácter nacional y perspectiva global que hacen que el país sea el destino idóneo del nearshoring. Entender esto frente a los riesgos logísticos que conlleva el movimiento de mercancías a través de largas distancias, al igual que la producción en territorios con conflictos bélicos o en países que protagonizan guerras comerciales, ayuda no sólo a responder eficazmente a una tendencia mundial, sino a prepararse para aprovecharla más allá del momento actual.

Así, los esfuerzos del sector inmobiliario industrial superan esta premisa de idoneidad de México para relocalizar y regionalizar las operaciones.

Tratándose específicamente de la ubicación al interior del país, los parques industriales se sitúan estratégicamente cerca de fronteras y/o corredores logísticos con autopistas, ferrocarriles, puertos marítimos y puertos interiores. De igual modo, se prioriza la proximidad con centros poblacionales y educativos que sean fuente de talento para los negocios inquilinos, así como la seguridad en el interior de los parques. La relación simbiótica entre los parques industriales y sus empresas inquilinas hace que el éxito de unos y otras conlleven el éxito y mejor desempeño de ambas partes. El que las empresas tengan condiciones óptimas para producir exitosamente hace que las regiones donde se ubican, las regiones donde se localizan los parques industriales sean las de mayor participación y crecimiento del PIB y el origen de las exportaciones mexicanas. A su vez, esto fomenta que haya mayores inversiones en dichas regiones, como destino de IED y como ubicación donde se realiza la inversión nacional

### Parque industriales y su clasificación

Un parque industrial es una superficie geográficamente delimitada y diseñada para el asentamiento de la planta Industrial en condiciones adecuadas de ubicación con infraestructura equipamiento servicios básicos y una administración permanente que permita una operación continua.

Los parques industriales se encuentran cerca de rutas de comercio, zonas habitacionales, instituciones educativas y corredores logísticos.

**Los parques industriales se clasifican según**

#### 1 EL DESARROLLO DE SU INFRAESTRUCTURA

**EN CONSTRUCCIÓN**
Cuenta con los proyectos ejecutivos y los permisos necesarios de las autoridades competentes para realizar las obras de infraestructura.

**EN OPERACIÓN**
Cuenta con los permisos y licencias por parte de las autoridades competentes para su funcionamiento y ha terminado las obras de infraestructura.

**10%** en construcción
**90%** en operación

#### 2 EL PERÍMETRO QUE LO DELIMITA

**CERRADO**
Se encuentra delimitado en su totalidad por una cerca, barrera periférica o barda, además de un punto de acceso controlado.

**ABIERTO**
Presenta ausencia de una cerca, barrera periférica o barda y cuenta con accesos vigilados con casetas, cámaras y plumas en algunos puntos del parque.

**32%** abierto
**68%** cerrado

#### 3 SU VOCACIÓN

**DE MANUFACTURA**
Alberga principalmente empresas en operación dedicadas a actividades de fabricación elaboración o producción de bienes.

**DE LOGÍSTICA**
Alberga principalmente empresas dedicadas a gestionar las labores de transporte y distribución de bienes.

**DE USO MIXTO**
Alberga empresas en operación dedicadas a manufactura y logística.

**DEDICADO**
Alberga a los proveedores encargados del suministro de componentes y actividades de ensamblaje de fabricantes de equipo original.

**12%** logística
**12 %** manufactura

**75%** uso mixto
**1%** dedicado

Fuente: CBRE Research 2023

## El sector inmobiliario industrial en México

| | 2019<br>Antes de COVID | 2020<br>PAndemia | 2021 | 2022 |
|---|---|---|---|---|
| Absorción neta<br>(Millones de m² ocupados menos millones de m² desocupados en el mismo periodo) | **2.0 mill. m²** | **2.1 mill. m²** | **3.5 mill. m²** | **4.3 mill. m²** |
| Número de parques industriales<br>(m² listos para que una empresa pueda instalarse) | **5.5%** | **6.3%** | **3.8%** | **2.1%** |

Crecimiento del inventario
**30%** respecto al 2021

Mercados más dinámicos
Norte: **41%**
(Monterrey, Juárez, Saltillo, Tijuana)
Bajío-Occidente: **30%**
(Guanajuato, Querétaro, San Luis Potosí, Jalisco)
Ciudad de México y Área Metropolitana: **17%**

Sectores más dinámicos
Manufactura **54%**
Automotriz **18%**
Logística **17%**
High-tech **3%**
Otros **8%**

Fuente: CBRE Research 2023

pública y privada. Desde el sector inmobiliario industrial, se llevan a cabo inversiones para procurar mantener e incluso mejorar las condiciones para la producción brindadas a los inquilinos.

Este círculo virtuoso no sólo beneficia a parques industriales y empresas inquilinas, sino también a las comunidades a su alrededor, que tienen mayores y mejores oportunidades de empleo y servicios. Adicionalmente, coadyuva a la promoción de México como destino de inversión productiva y a su vez construye condiciones de negociación con autoridades de gobierno para la facilitación y certeza regulatoria, y la generación de políticas públicas que fomenten el desarrollo económico y social. Modificando el planteamiento inicial, más que un círculo, se trata de todo un mecanismo virtuoso de múltiples engranes que generan y fomentan diversos beneficios para el bienestar de todos los involucrados, más allá de los espacios inmobiliarios industriales y quienes los ocupan, mejorando incluso el ordenamiento territorial.

Otro ejemplo del seguimiento de las tendencias internacionales por parte del sector inmobiliario industrial es la implementación de los criterios ASG (ambientales, sociales y de gobernanza) en los espacios donde se desarrolla la manufactura y se distribuyen los bienes. Para el sector inmobiliario industrial esto es un requerimiento que debe cumplirse de forma obligada, más allá del deseo de facilitar una "buena intención" de los inquilinos.

Hoy en día el sector se auto organiza para tener un diagnóstico claro y una ruta respecto a temas ambientales, sociales y de gobierno corporativo, a través de la implementación del Manual de indicadores ASG para parques industriales.

Tomemos como muestra el tema energético: la mayoría de las empresas inquilinas de los parques industriales tienen compromisos y metas de descarbonización. Consecuentemente, la comprensión de ello por parte del sector inmobiliario industrial, como sector unido, hace que sus esfuerzos en el tema, desde sus inversiones hasta los planteamientos hacia las autoridades involucradas, estén encaminados no sólo a garantizar el abasto energético, sino a que éste sea amigable con el medio ambiente.

Internamente, el diseño de espacios y naves en los parques industriales incorpora cada vez más tecnologías y materiales para hacer edificaciones eficientes y amigables con el medio ambiente. El espectro de acción va desde estas cuestiones tan específicas, hasta planteamientos de política pública para que la energía que se usa en la producción de bienes y servicios logísticos sea no sólo suficiente, sino eficiente y de origen limpio.

De esta forma, es claro que el éxito del sector inmobiliario industrial está íntimamente ligado a los esfuerzos asociados que tienen como objetivo enfocarse y ser foco del desarrollo macroeconómico y global, para beneficio social y económico del país y quienes lo habitamos. ■

**Al interior de los parques industriales, más del 60% de los ocupantes de las naves industriales son empresas de origen extranjero.**

ampip

Asociación Mexicana de Parques Industriales Privados, A.C.

Los **PARQUES INDUSTRIALES** cuentan con protocolos para facilitar la afluencia de **VEHÍCULOS** en sus puntos de acceso, sin comprometer la seguridad de sus inquilinos y las personas que ahí trabajan.

Los **PROCESOS** en las empresas de logística están cada vez más **AUTOMATIZADOS** y requieren de un mayor volumen de vehículos destinados a este fin, que deben operar en condiciones óptimas dentro de los parques industriales.

# Los parques industriales en México representan espacios inmobiliarios óptimos en los que operan empresas de clase mundial.

informacion@ampip.org.mx
www.ampip.org.mx

# RETOS DE LA INDUSTRIA DE PARQUES INDUSTRIALES ANTE EL AUGE DEL NEARSHORING

Por Mónica Herrera
Editora Inbound Logistics LATAM

**El tema de la educación, también representa un reto importante para el crecimiento del nearshoring en México.**

México ha experimentado un crecimiento significativo en la industria de parques industriales en las últimas décadas. Espacios que se han convertido en un componente crucial de la economía mexicana, atrayendo inversiones extranjeras y promoviendo la generación de empleo en el país. A su vez, la ubicación estratégica de México, su acceso a mercados clave como Estados Unidos y su mano de obra calificada, son factores que han contribuido a este crecimiento.

De acuerdo con Sergio Argüelles, Presidente de la Asociación Mexicana de Parques Industriales Privados (AMPIP), el país se ha convertido en uno de los territorios más demandados, gracias al impulso del nearshoring,

## NEARSHORING

Fuente: AMPIP

| | 2019 | 2022 | 2023/2025 |
|---|---|---|---|
| Demanda Nearshoring Millones de $m^2$ | 0.35 | 1.4 | Demanda +3.0 |
| Número de parques industriales | 273 | 432 | +50 |
| Inquilinos | 2,500 | 3,800 | +453 |
| Empleos (Millones) | 2.0 | 3.0 | +2.0 |
| Consumo energía | 6,300 GW/año | 9,900 GW/año | Demanda +2.3 GW |

| Actual | | Proyectada | |
|---|---|---|---|
| Energía Tradicional | Energía Limpia | Energía Tradicional | Energía Limpia |
| 98.8% | 1.2% | 65% | 35% |

por lo que el crecimiento ha sido muy rápido en ciertas partes de la República Mexicana.

Sin embargo, es importante mencionar que algunas zonas en diferentes estados se han visto afectadas por temas de poca infraestructura, seguridad, agua y/o energía. Ante esta situación, la Asociación ha mantenido reuniones con autoridades federales para presentar un estimado de posibles inversiones que llegarán y con ello, el promedio de energía que utilizarán.

"Donde hemos visto los principales retos para continuar con la demanda o el crecimiento del nearshoring, ha sido el tema de la energía. El gobierno argumenta que la generación sí la tienen, pero el problema es la distribución y la conectividad. Afortunadamente, nos ha tocado tratar de estructurar y organizar el auge del sector", detalla en entrevista para *Inbound Logistics LATAM*.

**Sergio Argüelles**
**Presidente de la AMPIP**

Asimismo, explica que las empresas que más han buscado la relocalización de sus operaciones son las de origen asiático, entre las que destacan las coreanas y chinas. Las cuales buscan hacer inversiones a largo plazo en infraestructura y tecnología.

## Parques industriales en construcción

Los parques industriales en construcción se clasifican según la etapa en que se encuentran:

**Etapa 0** **24%**
Cuando se cuenta con el terreno y se está llevando a cabo los procesos para iniciar la construcción.

**Etapa 1** **15%**
Cuando el parque industrial está obteniendo todos los permisos necesarios de las autoridades competentes para realizar las obras de infraestructura, así como todas las factibilidades de servicios (agua, energía, gas, teléfono/internet, etc.).

**Etapa 2** **48%**
Cuando el parque industrial está desarrollando las obras de infraestructura (calles, casetas delimitaciones, etc.) y se encuentra implementando los servicios en los lotes.

**Etapa 3** **13%**
Cuando el parque industrial está realizando las acciones necesarias para que pueda instalarse la primera empresa.

### Hasta Julio 2023, la AMPIP registró 50 parques industriales en construcción

Fuente: AMPIP. Mayo 2023

## Asociación Mexicana de Parques Industriales Privados, A.C. (AMPIP)

Creada en 1986 para representar y promover los intereses de los desarrolladores, inversionistas y administradores de parques industriales, para potenciar la capacidad industrial y logística de México.

Nuestros parques son el hub de la producción industrial en México. Los estados donde tienen presencia nuestros socios concentran:

**98.3%** del PIB manufacturero
**94.1%** del PIB de actividades de logística
**97.3%** de la IED en manufactura
**99.6** de las exportaciones manufactureras

**58%** Norte
**25%** Centro Occidente
**15%** Centro
**2%** Sureste

### AMPIP en números

El papel de la AMPIP es crucial en la promoción de buenas prácticas, la colaboración entre empresas y la adaptación a las tendencias cambiantes, por lo que año con año, se consolida como organismo líder en la promoción del modelo mexicano de parques industriales.

La Asociación tiene presencia en 28 estados, siendo el Norte, la región en la registran más del 50% de parque industriales; seguido por el Centro-Occidente, con el 25%; Centro, con 15%; y Sureste con 2 por ciento. Hasta agosto del año en curso, se registran:

**114** asociados
**+450** parques industriales
**3** millones de empleos
**3,800** inquilinos
**23%** Automotriz
**22%** Distribución y Logística
**7%** Eléctrico-electrónico
**6%** Metal-mecánica
**4%** Alimentos/bebidas
**3%** Plásticos
**2%** Química
**33%** Otros

Cabe destacar que para el periodo 2023-2025, la AMPIP proyecta una demanda por nearshoring, de más de tres millones de metros cuadrados, así como la integración de:

**+50** parques industriales
**+453** inquilinos
**+2** millones de empleos directos

El tema de la educación, también representa un reto importante para el crecimiento del nearshoring en México. "En el norte siempre hemos tenido escuelas técnicas y Universidades enfocadas en la demanda de mano de obra. La industria no se va a ir a una zona que no le proporcione una mano de obra calificada y donde no le den acceso a técnicos preparados como en el norte".

### Regiones más beneficiadas por nearshoring

Si bien todo el país registrá un alto porcentaje de interés e inversiones por este fenómeno, Sergio Argüelles, menciona que Monterrey, Nuevo León es la ciudad con mayor recepción de inversión, con cerca del 50% de las empresas que han invertido en México.

"En el norte está más distribuida la demanda de diferentes clusters, no solo es el automotriz. También hay clusters como el de electrodomésticos con centros de distribución, diseño y tecnología en ciudades como Tijuana, Juárez, Saltillo, Reynosa, Tamaulipas, entre otros".

De igual forma, expone que el Bajío también se ha consolidado en la producción de automóviles ligeros sobre todo en los estados de Aguascalientes, Guanajuato, Querétaro y San Luis Potosí, convirtiendo a la región en uno de los principales corredores para el sector automotriz en América Latina.

Otra de las regiones que también destacan por su crecimiento son las ciudades de Puebla, Guadalajara, Durango, Nogales y estado de Quintana Roo, el cual muestra una mayor independencia, debido a la recepción de turismo y los proyectos del Gobierno Federal.

"Sin embargo, el Sureste del país aún está muy rezagado en el desarrollo de infraestructura. Hoy en día, el proyecto en el que más potencial vemos para desarrollar el centro e interior de la República, es el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec".

### Logísticos como clientes principales de los parques industriales

De acuerdo con el Presidente de la AMPIP, a partir de la pandemia por Covid-19, el porcentaje de clientes enfocados en la industria logística y de distribución ha aumentado, pasando de un 10% a un 30% en ciertas áreas, tales como las afueras de la Ciudad de México.

"Hoy en día ya se están demandando espacios muy grandes; hoy en día ya no se construye nada de menos de 50 mil metros cuadrados. La mayoría se están estableciendo en zonas donde tengan una proximidad a la demanda del mercado". ■

30 años

Siendo parte del *éxito de nuestros clientes*

Colliers

# ¿Buscas comprar, vender, rentar o desarrollar **un espacio *industrial o logístico?***

El sector industrial se encuentra siempre en un constante cambio, por lo que ofrecemos una gran gama de servicios de consultoría y asesoría especializada **para guiarte paso a paso en el proceso de venta, compra o arrendamiento.**

## Te apoyamos en:

- Selección de tu ubicación
- Obtención de incentivos para instalaciones de manufactura
- Consultoría en cadena de suministro y logística

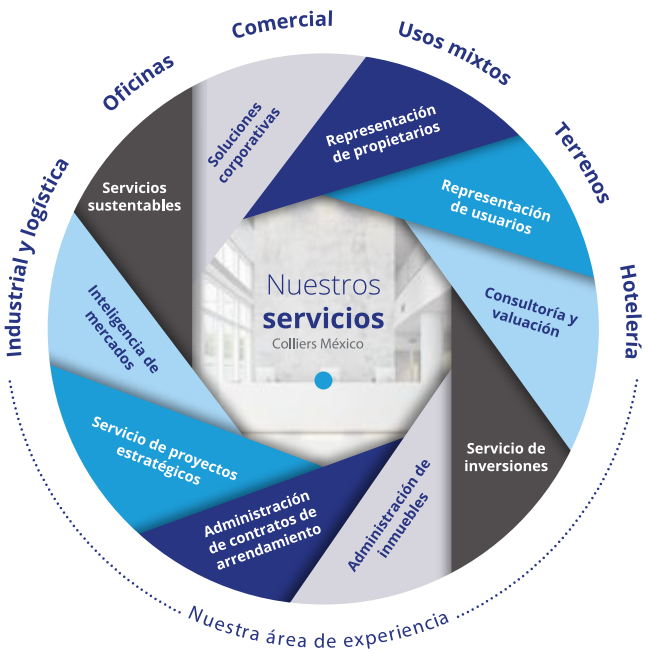
***Podemos apoyarte para lograr las mejores decisiones, de acuerdo a tus objetivos de negocio.***

Conoce más sobre nuestros servicios

**Visita nuestra web:**

colliers.com

@ColliersMexico



El robot de despaletización de Arvato, llamado Stark, utiliza una cabeza de agarre flexible y un software de visión de IA de autoaprendizaje. Puede colocar hasta 750 cajas de cartón diferentes por hora en una cinta transportadora.

# INS & OUTS DE LA EFICIENCIA DE CEDIS

"Un almacén virtual en el océano". Así es como Shannon Freise, vicepresidenta senior de operaciones, con Sager Electronics, un distribuidor norteamericano de productos de energía, describe las soluciones y procesos que ella y su equipo utilizan para monitorear los productos procedentes de múltiples compañías aéreas en el extranjero.

Hasta hace unos años, Freise y sus colegas carecían de una visibilidad sólida de los productos que se dirigían a sus centros de distribución de América del Norte desde el extranjero. Eso cambió cuando implementaron una solución que consolida la información del envío para ofrecer visibilidad de los envíos que llegan.

Ahora, tan pronto como un embarque muestra que un producto ha sido enviado por un proveedor, Sager Electronics recibe un aviso y registra el inventario en su almacén virtual. Al mismo tiempo, el personal de ventas puede informar a los clientes del tiempo aproximado en el que se completarán sus pedidos.

Cuando los productos llegan al almacén físico, se mueven a través de una transferencia eficiente de contenedor a contenedor. La contabilidad se simplifica, porque Sager ya ha identificado el inventario que posee. Al igual que Sager, muchas empresas están mejorando y automatizando las operaciones de su centro de distribución.

"La presión para que las operaciones de distribución y cumplimiento (D&F) funcionen nunca ha sido mayor", dice Keith Fisher, presidente de Honeywell Intelligrated, un proveedor de soluciones de automatización de almacenes. Múltiples factores (el crecimiento exponencial de las unidades de almacenamiento, la escasez de mano de obra y las crecientes expectativas de los clientes) son factores impulsores.

## PROCESOS ENTRANTES (INBOUND)

"La optimización de las operaciones entrantes es un área que se pasa por alto fácilmente", dice Billy Carter, vicepresidente de Tompkins Solutions, una empresa de servicios de cadena de suministro. Sin embargo, los procesos más eficientes aquí pueden frenar el cumplimiento y otros costos.

Por ejemplo, un sólido programa de cumplimiento de proveedores puede agilizar los procesos entrantes. Los proveedores que han obtenido altas calificaciones por su rendimiento histórico y fiabilidad generalmente requieren menos auditoría y sus paletas se pueden recibir y guardar rápidamente en el muelle.

Otras tácticas de sentido común pueden aumentar la eficiencia de la recepción. Para productos de rápido movimiento, BroadRange Logistics, un proveedor global de servicios de consolidación, asigna espacio dedicado cerca de las puertas del muelle y lejos de cualquier producto pesado.

También implementa procesos de recepción eficientes, como el acoplamiento cruzado para productos que necesitan un manejo mínimo. El equipo de BroadRange actualiza regularmente a los clientes sobre sus niveles de inventario, reduciendo el riesgo de exceso de existencias, falta de existencias y obsolescencia, dice Amit Agrawal, gerente de marketing.

Otra buena práctica es una auditoría de entrada. Después de recibir el producto y colocarlo en almacenamiento, se realiza una auditoría separada para asegurarse de que el producto se colocó en la ubicación correcta y con la cantidad válida.

"Las operaciones que realizan auditorías de reserva ven mejores resultados de recuento cíclico", dice Gary Meador, director de operaciones del proveedor de logística externo ODW Logistics. "También tienen menos problemas con el inventario que no se pueden encontrar".

## NIVELES DE INVENTARIO

Dados los recientes retrasos en los productos procedentes del extranjero, más organizaciones están aumentando los niveles de inventario. Sin embargo, con el espacio de almacén generalmente más estrecho de lo que ha sido en el pasado, los DC necesitan un control sólido de los productos que están recibiendo.

Deben escanear al menos uno de cada caso para comprender la cantidad y el tamaño, sugiere Greg Meyne, director senior de automatización de enVista, un proveedor de tecnología y servicios de la cadena de suministro.

Por ejemplo, las necesidades de almacenamiento y recogida diferirá para un envío de 1,000 unidades que consta de 100 cajas, de 10 unidades cada una, frente a un envío de 200 cajas de cinco unidades cada una.

"No podemos exagerar la importancia de los datos", dice Rob Thyen, vicepresidente senior de ingeniería de soluciones de GXO Logistics.

Al aprovechar la data, la inteligencia artificial (IA) y las herramientas de análisis, es posible recopilar y analizar datos sobre casi todos los aspectos de las operaciones del almacén.

"Al utilizar los datos para identificar patrones, tendencias y áreas de mejora, podemos tomar decisiones más informadas", dice Thyen. Por ejemplo, es probable que tenga sentido mover los elementos de movimiento rápido donde se pueda acceder a ellos más fácilmente.

## LOS COSTOS DE LOS ROBOTS A LA BAJA

El despliegue de robots dentro de un DC se ha vuelto cada vez más económico. "La mejor tecnología de cámara, el reconocimiento de imágenes de palabras clave, más potencia informática y la IA, están abriendo cada vez más campos de aplicación en intralogística", dice Karoline Kowalik, ingeniera

de logística e investigadora de PhD Arvato Supply Chain Solutions.

Mediante el uso de una cámara de IA que toma imágenes de diferentes paquetes, los robots pueden aprender a utilizar miles de SKU de diferentes tamaños. ¿Cómo? Una vez que los robots aprenden a manejar un paquete de un tamaño particular, pueden tratar de usar paquetes similares de la misma manera. Si no reciben un mensaje de error, los robots pueden asumir que sus acciones fueron correctas.

Al diseñar el nuevo almacén de Sager en Lewisville, Texas, Freise sabía que no tenía sentido instalar millas de transporte, ya que el peso de los productos los hacía demasiado pesados para usar transportadores. En su lugar, Sager desplegará robots para transportar productos.

A medida que lleguen al centro de distribución de Texas, los robots transportarán los carros desde el muelle de recepción a los módulos de elevación vertical (VLM) para el almacenamiento, y luego de los VLM al embalaje.

"Para los productos que son demasiado grandes para el transporte tradicional, estamos moviendo menos el producto", dice Freise. "En su lugar, invertimos en soluciones para facilitar que el individuo mueva al producto". La precisión y las operaciones simplificadas son igual de críticas dentro de los procesos salientes. Agrawal identifica varias estrategias que su empresa emplea para lograr esto, incluida la selección por lotes para agrupar pedidos similares y reducir el tiempo de búsqueda y selección. Los recolectores se asignan a zonas específicas dentro del almacén para minimizar los tiempos de viaje.

Arvato utiliza un despaletizador controlado por robots, junto con el sistema de gestión de almacenes, y un vehículo guiado automatizado (AGV) para mover cajas de diferentes tamaños y formas de los palés almacenados. Cuando el AGV trae los palés, Stark (robot) elige la cantidad correcta de acuerdo con el WMS.

En las posiciones de recogida, las cámaras de IA miden las dimensiones de los paquetes y los palés, y calculan una secuencia óptima de recogida y las posiciones de agarre. Las cámaras también detectan diferentes etiquetas y orientan la caja en consecuencia.

El software de autoaprendizaje de Stark puede determinar la forma del objeto y cómo debe recogerse. Su cabeza de agarre flexible se mueve sobre el palé, y las ventosas levantan el cartón sobre la cinta transportadora.

Los sistemas de mercancías a persona (GTP) regularmente demuestran ser más eficientes que los diseños tradicionales de módulos/torres de selección, ya que reducen el tiempo de caminata o viaje, dice Carter. Una estación GTP bien diseñada también se puede utilizar junto con muchos tipos de tecnologías automatizadas como robots móviles autónomos (AMR) y sistemas de transporte.

El rediseño de la función de clasificación también puede generar eficiencias. En un flujo de trabajo tradicional, los envíos son recolectados por un transportista y, por lo general, se clasifican varias veces: en una instalación local, un centro regional y una instalación de destino.

Por el contrario, los sistemas de clasificación avanzados permiten que los paquetes se clasifiquen previamente en el centro de cumplimiento, lo que puede aprovechar una estrategia de clasificación de "omisión de zona" que elimina las paradas entre el centro de cumplimiento y la entrega.

Otra área que muchos Cedis están reexaminando es el embalaje. Las cajas de tamaño adecuado pueden reducir los costos de transporte, no más pagar por el envío aéreo, y el impacto ambiental del envío. Algunas soluciones pueden diseñar cajas de cartón para que se ajusten al producto.

"Construir una caja para encajar se está convirtiendo en un gran problema, porque la venganza es muy frecuente", dice Meyne.

## PLANIFICACIÓN Y COMUNICACIÓN

Si bien la tecnología es fundamental para las operaciones efectivas de DC, los procesos internos también deben ser sólidos. Un punto de partida es un camino crítico eficiente o la secuencia de actividades que deben completarse entre el inicio y la conclusión de un proceso o proyecto. En conjunto, estas actividades componen la duración más corta posible del proyecto.

"Si su camino crítico no es sólido y no funciona de manera eficiente, tampoco lo serán sus operaciones de D&F", dice Fisher.

A medida que los transportistas y los proveedores de logística examinan sus operaciones, Fisher menciona que querrán hacer múltiples preguntas, incluyendo: ¿Qué pasos se pueden automatizar? ¿Mi software, o la falta de él, está obstaculizando los procesos?

## SALIR RÁPIDO

A medida que sus operaciones de comercio electrónico crecen, muchos transportistas consideran dividir el inventario entre múltiples centros de distribución para que los productos estén más cerca de más clientes.

¿El enganche? Si solo tienes, por ejemplo, una docena de unidades por SKU, dividirlas a menudo no es práctico, dice Jeff Wolpov, vicepresidente senior de comercio electrónico de Ryder Ecommerce de Whiplash. En cambio, la entrega de paquetes pequeños es más económica y logra el mismo objetivo de trasladar los productos a los clientes lo más rápido posible.

Cuando los productos llegan a un DC que se utilizará para completar los pedidos de comercio electrónico, ya no es suficiente simplemente bajarlos del camión. "Tienes que separarlos y guardarlos para que se puedan vender", dice Wolpov.

¿Cuánta automatización tiene sentido para mi instalación?

La comunicación abierta y continua es fundamental. Tome el caso de las entregas aceleradas. Nicole Glenn, fundadora y CEO de Candor Expedite, que se especializa en entregas críticas para la misión y sensibles al tiempo, dice que la necesidad de acelerar a menudo se produce debido a una interrupción en la comunicación. Por ejemplo, la falta de comunicación entre la compra y la producción puede hacer que una planta comience la producción, solo para darse cuenta de que le falta un componente clave, que luego debe acelerarse.

Un paso que puede ayudar a evitar malentendidos es minimizar la comunicación de segunda mano. Por ejemplo, los representantes de TI en el almacén deben hablar con los representantes de TI del proveedor o del cliente, explica Khadar Mohammed, arquitecto de soluciones empresariales de Tecsys, un proveedor de software de gestión de la cadena de suministro.

Un proceso de planificación sólido y la visibilidad también son esenciales, dice Mohammed. La visibilidad del trabajo entrante hace posible poner en marcha las personas y los recursos necesarios para ejecutar el plan

La estandarización de los procesos minimiza el tiempo perdido al garantizar la coherencia operativa y la precisión. Esto incluye el establecimiento de procedimientos para la recepción, la gestión del inventario, la recogida, el embalaje y la carga.

A medida que las operaciones de DC se vuelven cada vez más críticas para el rendimiento, y con el espacio y la mano de obra todavía ajustados, los transportistas y las empresas de logística necesitan soluciones que les permitan aumentar la precisión y agilizar los procesos.

"Los viejos tiempos de agregar más edificios y personas, y abrirse camino han llegado y se han ido", dice Jeff Wolpov, vicepresidente senior de comercio electrónico de Ryder E-commerce de Whiplash. "Tienes que centrarte en la eficiencia y la productividad, e invertir en sistemas y procesos".

## UNA VISTA VERTICAL

Así es como los líderes de varias verticales están abordando los desafíos de la distribución.

Venta al por menor. Ramesh Murthy es director de la cadena de suministro y vicepresidente ejecutivo de Bob's Discount Furniture, que opera 165 tiendas de muebles en 24 estados. Murthy y su equipo han estado trabajando para mejorar las operaciones en los cinco centros de distribución de la compañía, cada uno de los cuales admite una zona de clientes diferente.

Mientras que cada DC continuará apoyando una zona de clientes, Bob's Discount Furniture está implementando una solución de cumplimiento de centro de distribución múltiple. Esto le permitirá poner rápidamente a disposición de los clientes los productos que pidieron, independientemente de si están en stock en el centro de distribución.

Por lo tanto, si un cliente hace una compra en Connecticut, pero Connecticut DC está fuera del producto, la empresa puede enviarlo desde otro

centro de distribución cercano. "La nueva solución maximizará el servicio al cliente e incorporará redundancia en nuestro sistema", dice Murthy.

Murthy y sus colegas también están buscando la inteligencia artificial para el reconocimiento de excepciones; esto les ayudará a tener una idea de dónde podrían ocurrir los problemas con el inventario entrante.

"Cuanto antes pueda resolver un problema, más rápido puedo llegar a una resolución", dice.

Bienes de consumo envasados. Courtney Folk es cofundadora y directora ejecutiva de Renewal Logistics, que se centra en bienes de consumo envasados, entre otras verticales. Entre las mejores prácticas que emplea es requerir códigos de barras en todos los casos maestros y "cada uno" para que ningún artículo termine fuera de los protocolos estándar de envío y recepción.

Por ejemplo, algunas soluciones de limpieza vienen en un estuche, con boquillas de pulverización embaladas por separado. Para reducir el riesgo de que las boquillas se olviden cuando se envían las soluciones, también deben escanearse dentro y fuera del inventario.

Con el tiempo, los procedimientos para abordar problemas como este deberían convertirse en algo natural, por lo que los empleados pasan menos tiempo preguntando a los gerentes cómo manejarlos.

## Corrección de errores

Cuando se comete un error, Folk y su equipo revisan las causas y ponen en marcha procesos para evitar que vuelva a ocurrir. Esto requiere considerar el costo de la prevención, la frecuencia con la que es probable que vuelva a ocurrir un problema y si tiene sentido, en algunos casos, manejar los problemas de una sola vez a medida que surgen.

"En la mayoría de los casos, este es un gran proceso que cualquier empresa puede utilizar para agilizar los procedimientos de entrada y salida", dice.

Tecnología. Avnet, un distribuidor global de tecnología y proveedor de soluciones, está ampliando las capacidades de análisis de negocios de sus operaciones logísticas. "Nuestro objetivo es lograr un rendimiento innovador a través de conocimientos predictivos y prescriptivos", dice Shaune Pittman, vicepresidente de operaciones de logística de las Américas.

## Ganando visibilidad

Un área de enfoque es obtener una mayor visibilidad del volumen y el tipo de entregas entrantes recibidas en los almacenes de Avnet. Actualmente, Avnet recibe un aviso con unas 24 horas de antelación antes de que los envíos lleguen al muelle de recepción. Trabajando con los equipos de analistas de negocios e inteligencia de negocios de Avnet, Pittman tiene como objetivo aumentar la ventana de pronóstico a cinco a siete días.

Con un aviso más avanzado, Avnet podrá aumentar la eficiencia para llevar los productos del muelle al stock y gestionar mejor los recursos, dice Pittman.

Él y su equipo también están trabajando con los transportistas para obtener detalles de cada orden de compra tan pronto como recojan un envío y lo carguen en su sistema. Utilizando la inteligencia, combinarán la información en un único panel de control.

A principios de abril de 2023, el proyecto de análisis se había completado en un 80 por ciento. Cuando se implemente por completo, Avnet recibirá una notificación previa sobre el número de paquetes y palés que llegan cada día, con hasta una semana de antelación. También tendrán acceso en tiempo real a las actualizaciones de los pedidos.

Pittman y su equipo continuarán perfeccionando el proceso, con el objetivo de alcanzar un nivel de precisión del 90 por ciento.

"Tener esta información disponible nos permitirá programar la combinación óptima de recursos necesarios en un momento dado e impulsar una mayor eficiencia en nuestros procesos", dice Pittman. ■

## Clasificación de las selecciones de paquetes

DHL Parcel y el integrador de robots AWL han desarrollado una aplicación de robot que puede recoger y colocar paquetes de un palé mezclado al azar en la cinta transportadora de una instalación de clasificación.

La innovación combina la *IA-Vision* controlada por robots con la tecnología de agarre, lo que permite colocar paquetes de varios tamaños y pesos en la cinta de clasificación. El robot puede levantar hasta 70 libras y procesar 800 paquetes por hora, automatizando el trabajo que los humanos hacían anteriormente.

La diversidad de paquetes y la alta velocidad a la que el robot puede despaletizar es lo que hace que esta solución sea única.

Los clientes de DHL entregan los envíos en palés, entre otras cosas. El palé con, por ejemplo, varios pedidos de una tienda web, se coloca en una estación de palés. El robot coloca los paquetes en la cinta de clasificación para que se clasifiquen a su destino.

Después de la primera aplicación en su centro de clasificación de Rotterdam, DHL planea implementar el robot en otros centros de clasificación.

# LOGISTICS WORKSHOPS

Logística, Almacenamiento y Distribución en México

## EL EVENTO DE CAPACITACIÓN Y NETWORKING
## EN EL SURESTE DE MÉXICO

**Lic. Daniel Martínez R.**
Managing Director
**AlsurestE**

**Ing. Lessly Sabido C.**
CO Founder
**Balam Technologies**

**Msc. Heymi Ferro Cortez**
Presidenta Ejecutiva
**y Estratégica Don Pollo Colombia**

**Agathe Jodocius**
Gerente Comercial
**JRI LATAM**

**Ing. Erik Alcaraz**
Commercial Sales Manager
**Balam Technologies**

**Msc. Helman Puentes G.**
Consultor Logístico
**y Economista / Panamá**

ALSURESTE
ASOCIACIÓN LOGÍSTICA DEL SURESTE

NOVATEC
NOVATEC PAGANI S.A. DE C.V.
**Patrocinador Principal**

inbound logistics LATAM
**Media Sponsor**

BALAM TECHNOLOGIES · SIMAC MONTACARGAS · RAYMOND · ARC GLOBAL LOGISTICS · ACHTO · ZEBRA · AISLACON · Grupo Nuño + que seguros y fianzas · Jri EquipaTech

**EMPRESAS PARTICIPANTES**

Bachoco · Soriana Mi Tienda Mi Masa · Sánchez Super ¡Ahorras porque ahorras! · Chedraui Cuesta menos · Pakmail · CAV · Donde Galletas desde 1935 · Holiday Inn · CCG Cooperativa de Consumo "Ganaderos" S.C.L. · Mecomcan · OXXO · Sigma alimentos · Rio Teapa · CCHC · Grupo Rodizio · Kekén · Grupo Industrial Roche · La tiki-tita · Pitic · Sureña · Monterrey · dico · Vamos · Superico · pelt · Pastelmil · La Ferre · Sánchez Tecnología en el Color · Llantas del Trópico · GMS · Almacenes y Equipos · Salmi · Truper · Courtyard · Coppel · SEDEC Secretaría para el Desarrollo Económico y la Competitividad Tabasco · Turismo Secretaría de Turismo Tabasco · OCV Oficina de Convenciones y Visitantes de Tabasco · AMHMT · CANIRAC

Síguenos en Redes

**Regístrate**

www.logisticsworkshops.com

HYATT REGENCY
Hotel SEDE

Acompáñanos **Octubre 20, 2023** Hotel Hyatt Regency Villahermosa.
Regístrate ahora, el cupo es limitado: **registro@logisticsworkshops.com**

# TRANSPORTE INTERMODAL EN MÉXICO,

## ¿que requiere para su crecimiento?

Por Mónica Herrera
Editora Inbound Logistics LATAM

El transporte intermodal en México es una parte fundamental para la economía e infraestructura logística del país, por lo que tanto gobiernos, iniciativa privada y organizaciones como la Asociación Mexicana del Transporte Intermodal (AMTI), trabajan en conjunto para mejorar la red de transporte intermodal.

De acuerdo con datos de la AMTI, el sector intermodal tuvo un crecimiento del 10%, durante el primer semestre del 2023, comparado con el mismo periodo de 2022. Asimismo, se espera que para el cierre de este año, dicho porcentaje aumente significativamente.

Sin embargo, pese a su crecimiento a nivel nacional, aún existen retos que deben tomarse en cuenta para impulsar su desarrollo. De acuerdo con Diego Anchustegui, presidente de la AMTI, los retos a los que se enfrentan no son nada fácil.

"Hay varios que debemos afrontar, pero los más grandes y en los que se debe poner más atención es en la infraestructura y en la seguridad. Es necesario trabajar de la mano con los gobiernos para hacer mejoras y ser más productivos", explica en entrevista para Inbound Logistics LATAM.

Anchustegui menciona que el primer factor, es más notorio en los puertos y las carreteras que conectan a los mismos puertos, ya que no existen o están en malas condiciones, lo que resulta en retrasos importantes. Mientras que los puertos, su infraestructura aún no es suficiente para competir con los chinos o americanos en cuanto a volumen y productividad.

Por su parte, el tema de la inseguridad, es probablemente el más preocupante. Datos de la Asociación Mexicana de Empresas de Seguridad Privada e Industria Satelital (AMESIS), mencionan que durante el primer semestre de este año, el robo al autotransporte se incrementó en los estados de Querétaro, Guanajuato y Puebla.

El incremento fue de 35% en automotores de carga con equipos de localización satelital y de 22% en vehículos que llevaban custodia durante su tránsito por carreteras federales y locales.

"El tema del robo es terrible. Este año hay un incremento de inseguridad muy grande. Esto les cuesta a las empresas que quieren hacer negocio en el país, y por ende, es un tema que tenemos que solucionar puntualmente. Todos debemos hacer un frente común para mejorar la seguridad en las carreteras".

## Beneficios del transporte intermodal

El transporte intermodal ofrece una serie de beneficios significativos tanto para las empresas como para la eficiencia logística en general. Algunos de los principales incluyen, la reducción de costos, un menor impacto ambiental, mejora tiempos e incremento en la seguridad de la carga.

Se trata de una estrategia logística efectiva para muchas compañías que desean optimizar su cadena de suministro y mejorar la entrega de productos a nivel nacional e internacional.

Cabe destacar que el impacto ambiental, es uno de los factores que más toman en cuenta quienes deciden utilizar este tipo de transporte. Ya que mover la mercancía por intermodal significa un ahorro de aproximadamente 13% para las empresas.

"La realidad es que los clientes lo están revisando y lo están incorporando. La AMTI es la solución ideal para todos los clientes que están buscando hacer sus cadenas de suministros más verdes".

Como resultado de lo anterior, la asociación desarrolló una calculadora de huella de carbono para que las empresas midan cuántas emisiones de CO2 ahorran, desde la primera hasta la última milla, por usar el transporte intermodal comparado con el transporte convencional carretero.

**El sector intermodal tuvo un crecimiento del 10%, durante el primer semestre del 2023, comparado con el mismo periodo de 2022**

## Congreso Intermodal AMTI 2023

El evento, que se llevará a cabo del 18 al 21 de octubre en Cancún, Quintana Roo, reunirá a más de 300 directivos y gerentes de la industria intermodal, así como a ejecutivos de empresas que son usuarios finales de esta modalidad.

"Los asistentes van a conocer las tendencias, hacer networking, conocer el servicio y estar con los jugadores clave de la industria. Como cada año, tendremos expertos para hablar sobre la perspectiva del transporte intermodal en Estados Unidos y Canadá. También contaremos con la participación de expertos en ferrocarriles que hablarán sobre el cambio del cross border, los nuevos servicios y en la parte marítima se explicarán el servicio y las perspectivas del mismo".

Contará con personalidades e instituciones del sector intermodal global, como la Intermodal Association of North America (IANA); Larry Gross, veterano del sector conocido como "The Intermodalist"; o el analista ferroviario independiente, Tony Hatch.

La agenda incluye conferencias sobre infraestructura y plataformas logísticas; nuevos servicios en rutas intermodales; y una conferencia sobre el Tren Maya y su impacto para la industria, entre otros temas.

Finalmente, como cada año, se entregará el Premio Contenedor de Plata, un reconocimiento anual que otorga la AMTI a una empresa o proyecto por su innovación, tecnología, apoyo al medio ambiente o inversión, para la industria intermodal.

# DHL SUPPLY CHAIN INVIERTE 500 MILLONES DE EUROS EN LATINOAMÉRICA

Por: Redacción Inbound Logistics LATAM

Como parte de su plan estratégico a 2028, DHL Supply Chain anunció su próxima inversión millonaria para Latinoamérica de 500 millones de euros, cifra histórica para la compañía en la región.

Dicha inversión tiene como objetivo fortalecer aún más la infraestructura interna y apoyar las iniciativas de automatización y sostenibilidad en Latinoamérica, en sectores de alta demanda, como: Cuidado de la Salud, Automotriz, Tecnología, Retail, E-Commerce, entre otros.

Los proyectos incluyen la descarbonización de la flota regional a través de alternativas más ecológicas; construir, desarrollar y adecuar sus activos inmobiliarios y almacenes en el mercado; así como importantes inversiones en nuevas tecnologías, robótica y soluciones de automatización destinadas a mejorar los lugares de trabajo y, al mismo tiempo, hacer que las operaciones sean más efectivas, flexibles y resilientes para los clientes.

Oscar de Bok, CEO Global de DHL Supply Chain, mencionó que hoy en día, las empresas de todo el mundo buscan estrategias de cadena de suministro y abastecimiento más diversificadas al acercar los puntos de almacenamiento a sus mercados de producción y ventas. Por lo tanto, vemos una creciente demanda de apoyo logístico en México, Brasil y los demás mercados estratégicos de Latinoamérica.

"Esa tendencia de invertir en múltiples puntos de origen más cercanos a los grandes mercados de ventas, lo que llamamos omni-sourcing, ayuda a los clientes de la industria a construir cadenas de suministro más resilientes, sólidas y flexibles para satisfacer mejor las necesidades de sus clientes finales. Es por eso que estamos invirtiendo estratégicamente en nuestra infraestructura logística en Latinoamérica y aquellas geografías que están estratégicamente ubicadas y equipadas para desempeñar un papel vital en el comercio mundial".

Con la inversión en su infraestructura en Latinoamérica, DHL Supply Chain ahora complementa una larga historia de inversiones estratégicas, adquisiciones y colaboraciones en la región. No solo la proximidad geográfica a los grandes mercados de consumo en América del Norte hace de la región un trampolín para acelerar un mayor crecimiento, sino que también

Oscar de Bok, CEO Global de DHL Supply Chain

Agustín Croche, CEO de DHL Supply Chain Latinoamérica

**LA INVERSIÓN TIENE COMO OBJETIVO FORTALECER AÚN MÁS LA INFRAESTRUCTURA INTERNA Y APOYAR LAS INICIATIVAS DE AUTOMATIZACIÓN Y SOSTENIBILIDAD EN LATINOAMÉRICA.**

son los propios mercados de ventas en auge de la región los que hacen que sea atractivo para que las industrias inviertan y, por lo tanto, soliciten apoyo logístico adicional.

Agustín Croche, CEO de DHL Supply Chain Latinoamérica, detalló "En DHL Supply Chain tenemos la fortuna de ser parte esencial de la vida diaria; somos cerca de 40,000 personas en esta región y cada uno de nosotros es un eslabón único que contribuye positivamente a la industria, apoyando a cada uno de nuestros clientes con quienes buscamos siempre un crecimiento sustentable y relaciones a largo plazo. Este es EL momento de Latinoamérica y debemos aprovecharlo."

Tras el anuncio de la inversión por parte de Oscar de Bok y Agustín Croche, CEO de DHL Supply Chain Latinoamérica, DHL Supply Chain México también inauguró un nuevo Centro de Excelencia para Vehículos Eléctricos, con la participación de Mario Rodríguez, Presidente de DHL Supply Chain en México y Fathi Tlatli, Presidente Global del sector Automotriz para DHL Customer Solutions & Innovation. La misión de este nuevo centro EV es brindar sinergia a la industria automotriz de la región.

### CENTROS DE DISTRIBUCIÓN A LO LARGO DE LATINOAMÉRICA

Con más de 240 localidades, la compañía ha incrementado su operación en la región. En Brasil, por ejemplo, recientemente anunció la expansión y modernización de su Centro de Distribución localizado en Goiás, al mismo tiempo que expande sus operaciones y presencia en Extrema Minas Gerais para diversos clientes y sectores como el farmacéutico y Retail Fashion.

Por otro lado, en Chile DHL Supply Chain ha anunciado su nuevo Centro de Distribución en Pudahuel, mientras que, en México, donde la demanda es alta debido a la tendencia de acercar el suministro a los mercados de venta norteamericanos, la compañía ha ampliado su presencia con nuevos almacenes. en Tijuana y Monterrey, así como un nuevo campus en el Estado de México que atenderá a los sectores de E-Commerce, Retail, moda, consumo, dispositivos médicos, aeroespacial, electrónica y automotriz principalmente.

### CUIDADO DE LA SALUD

Con un portafolio robusto integrado por iniciativas de digitalización, soluciones estandarizadas y sostenibles de logística y un profundo conocimiento de los marcos regulatorios en Latinoamérica, DHL Supply Chain se encuentra a la cabeza de soluciones de punta a punta con excelencia operativa tanto para medicamentos de temperatura controlada, dispositivos médicos y pruebas clínicas, entre otros. Adicional a los centros de distribución especializados, en Brasil, la compañía cuenta particularmente con una flota de 500 vehículos que atienden a dicho sector.

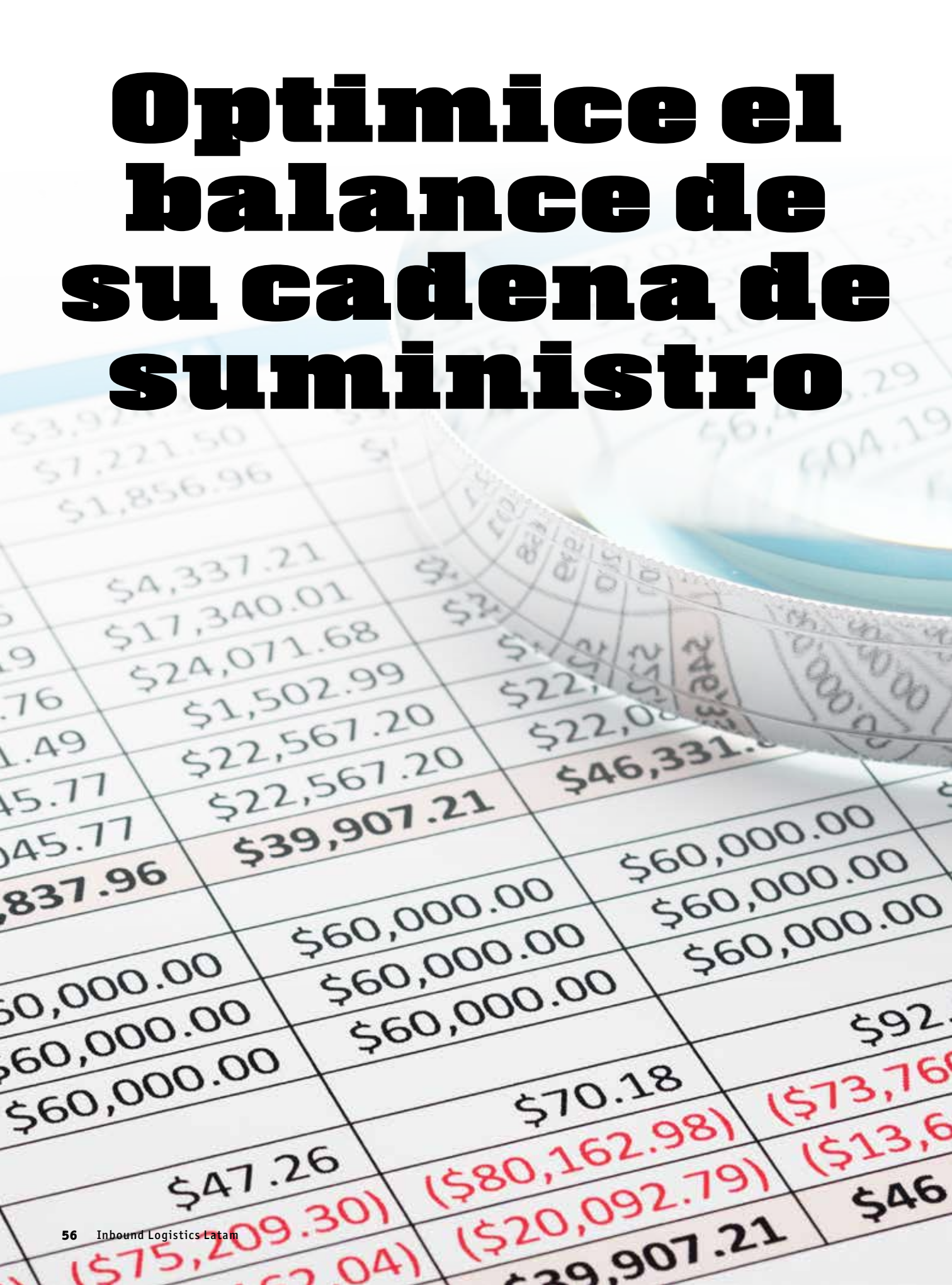
En México, durante el tercer trimestre del 2022, DHL Supply Chain adquirió NTA, una compañía enfocada en servicios logísticos para la rama farmacéutica.

### APUESTA POR LA SOSTENIBILIDAD LOGÍSTICA Y DIVERSIDAD

El Grupo DHL tiene una hoja de ruta de sostenibilidad clara que apunta a una operación de cero emisiones para 2050. Con inversiones de hasta siete mil millones de euros en el periodo 2020-2030, el grupo está en un camino ambicioso hacia el logro de ese objetivo. Esto ha desencadenado una serie de acciones e inversiones realizadas por la compañía en los países latinoamericanos, ya sean nuevos vehículos eléctricos, híbridos y a gas, con una flota cercana a las 200 unidades, además de paneles solares, gestión de energía y programas de reciclaje en sus Centros de Distribución.

En materia de diversidad e inclusión, y con un objetivo de cerrar la brecha de género en el sector logístico, una de las iniciativas que DHL Supply Chain ha lanzado, es el Programa Mujeres al Volante tanto en Brasil como en México, en donde mujeres conductoras son quienes conducen parte de la flota eléctrica de la compañía, marcando así una nueva forma de operar en estos mercados. ■

# Optimice el balance de su cadena de suministro



***Cada cadena de suministro contiene tanto costos ocultos como ahorros potenciales. Los transportistas inteligentes y sus socios logísticos utilizan sus datos para descubrir oportunidades de ahorro de costos que mejoran la rentabilidad.***

**Por Richard Osborne**

En logística, como en todos los negocios, la fórmula para el éxito se puede explicar simplemente: Minimice sus costos y maximice los beneficios que obtenga de los gastos en los que incurra en el camino.

Pero con los giros y vueltas frecuentes, algunos anticipados, otros no, que se encuentran en el viaje de la cadena de suministro, esa fórmula simple es mucho más fácil de decir que de lograr.

En muchos departamentos de contabilidad, sucede demasiado en el camino de los productos que se mueven y que están fuera de la vista y de la mente, por lo que el resultado está fuera de control. Pero hay una eficiencia de costos significativa si las empresas examinan sus propios datos para desenterrar los ahorros potenciales enterrados allí.

"La inteligencia es el santo grial", señala Joe Juliano, presidente y CEO de MercuryGate, un proveedor de sistemas de gestión de transporte.

En otras formas: el conocimiento es poder. "Usar los datos y la información de una manera que las organizaciones puedan tomar decisiones, esa es la clave", dice Reid Klosowsky, de Freight Think, un grupo asesor de transporte que él y su compañero veterano de la cadena de suministro Bill Maroney formaron en asociación con NT Logistics.

"Necesita conocer su costo, por cliente y por ubicación, para poder hacer una inmersión profunda en el panel de control para comprender sus costos totales", agrega Lynn Gravley, presidenta y CEO de NT Logistics.

Dave Cole, director de operaciones de Willy's Fresh Salsa, con sede en el noroeste de Ohio, ilustra el punto con un problema resultante de la pandemia. "Muchos centros de distribución tenían poco personal, así que nos encontramos con tarifas de detención", recuerda.

Esas tarifas se cobran si los camiones llegan más allá de un período de gracia de 60 a 90 minutos de la hora programada para la recogida. Estos costos adicionales surgieron en una revisión de los datos.

"Siempre estamos mirando las tarifas de detención para ver si podemos controlarlas", menciona Cole. "Tiene un impacto en nuestra capacidad de reducir los precios a nuestros clientes".

Al utilizar las herramientas necesarias para mantenerse al tanto de los costos asociados con las tarifas de la cadena de suministro, así como el pago/auditoría del flete, la visibilidad y el envío justo a tiempo, los transportistas y los proveedores de logística que les atienden pueden gestionar los gastos que tienen un efecto material en sus balances de la cadena de suministro.

## PODER EN TODOS LOS NIVELES

En el mundo real de los recursos limitados, las herramientas de seguimiento de datos tan poderosas son la única opción de gigantes de la industria que también poseen los recursos humanos, en contabilidad y otros departamentos, para traducir la información en métodos de operación más rentables.

"Si me hubieras hecho esa pregunta hace unos años, mi respuesta habría sido sí, pero ahora el juego ha cambiado", dice Tom Nightingale, CEO de AFS Logistics, que proporciona servicios de gestión logística global y soluciones de tecnología de la información.

"Hay tantas soluciones sólidas de software de gestión de transporte y plataformas viables de auditoría y pago de carga que permiten a una pequeña y mediana empresa tener el nivel de sofisticación, a un precio razonable, que se reservó para las compañías más grandes hace unos años", dice Nightingale. "Y pueden competir de manera muy efectiva".

"Hay más capacidad ahora que hace 30 años para que las empresas más pequeñas y medianas tengan la disponibilidad de información", está de acuerdo Stuart Nakayama, presidente de Lynden Logistics, un proveedor de transporte y logística de servicio completo que forma parte de la familia de empresas de Lynden.

Se aconsejaría a las empresas de todos los tamaños que buscaran soluciones de minería de datos que ayuden a guiar sus operaciones de envío y auditoría. "Hay recursos disponibles a los que pueden acceder para poder tomar algunas de esas decisiones", dice Nakayama.

El poder del conocimiento que espera ser descubierto en los datos no se puede sobreestimar. "Los remitentes pueden buscar anomalías y comportamiento, y pueden buscar patrones existentes", dice Maroney.

Las herramientas que permiten a los departamentos de contabilidad ver y analizar los costos en cada punto de la cadena de suministro se expanden y mejoran constantemente.

## CONEXIÓN A TRAVÉS DE LA API

"La tecnología que ha sido de mayor ayuda para los transportistas a gestionar su carga tiene que ser la digitalización y la conectividad API con los transportistas", dice Brian Thompson, director comercial de SMC³, que proporciona datos de precios de transporte de LTL y soluciones tecnológicas.

En pocas palabras, API, que significa interfaz de programación de aplicaciones, permite que diferentes aplicaciones se comuniquen entre sí. Thompson dice que la API ofrece tres beneficios esenciales:

**1. Control de calidad y costes.** "Los transportistas ahora pueden obtener cotizaciones a nivel de envío directamente de los sistemas de transportistas", explica Thompson. "Esto garantiza que el presupuesto coincida con la factura, siempre y cuando el tamaño y las características del envío se introduzcan de forma correcta y completa".

**2. Visibilidad.** "La conectividad constante permite al remitente determinar rápidamente cuando un envío se ha retrasado o se ha ido mal para que se puedan hacer ajustes para reducir el impacto del desafío del servicio".

**3. Recuperación de documentos para auditoría.** Estos documentos incluyen el conocimiento de embarque, la factura, los recibos de entrega y los certificados de peso e inspección.

Las empresas ya no necesitan "gestionar por anécdota", dice Klosowsky, incluyendo anécdotas que pueden o no tener una aplicación amplia y relevante. En cambio, los conocimientos sobre el terreno basados en datos a menudo iluminan los gastos y las posibles formas de ahorrar que de otro modo podrían pasarse por alto.

Si el diablo está en los detalles, los ángeles, es decir, las oportunidades de ahorro de costos, también se pueden encontrar allí.

"Muchas veces, es solo una modificación del comportamiento", dice Gravley, y agrega que cambiar los patrones de pedido para reflejar mejor los conocimientos basados en datos podría ahorrar entre un 10 y un 2 % en transferencias de carga.

Como ejemplo, Maroney cita la "eficiencia de los cubos", asegúrate de que no haya demasiado aire en una caja o remolque.

En ausencia de datos de eficiencia de cubos, los transportistas pueden tomar un enfoque poco científico, y a veces contraproducente, para resolver el problema, por ejemplo, cargando menos cajas en contenedores y enviando más camiones de los que deberían ser necesarios.

Klosowsky cita el kit de herramientas MercuryGate como una solución. "El software llamado Mojo permite a los usuarios hacer optimización", añade. "Utiliza un algoritmo que busca todas las combinaciones diferentes para proporcionar el resultado de menor costo".

Mojo, que a veces se compara con Oracle Transportation Management y otro software de optimización de transporte, está diseñado para analizar envíos, tarifas y restricciones para producir planes de carga que pueden reducir drásticamente los costos.

La sostenibilidad también entra en juego. "Cuando llenas tus contenedores y camiones de manera más eficiente, se acorta la duración del transporte y reduce los movimientos redundantes y otras ineficiencias", dice Maroney. "Ahorras dinero, mejoras la rentabilidad y contaminas menos. Todo va de la mano".

Con las soluciones de software en tan rápida evolución, los transportistas pueden cuestionar si tienen recursos suficientes para revisar y actualizar continuamente su tecnología para mantenerse a la vanguardia.

No hay problema. "Aquí es donde destaca un sistema de gestión de transporte (TMS) configurable y basado en la nube", dice Juliano. "El TMS siempre está actualizado, lo que permite a los remitentes aprovechar las nuevas funciones siempre que estén listos para usarlas".

## PREPÁRESE PARA CAMBIAR

Si bien hay gastos involucrados en el acceso a los servicios de consultoría y software de gestión de transporte para configurar mejor la cadena de suministro de su empresa, los resultados valdrán la pena tanto en los buenos como en los malos momentos. La pandemia causó interrupciones históricas, pero otros eventos, como las grandes oscilaciones del mercado y los conflictos internacionales, también han enseñado al sector logístico y a otras empresas que pronosticar el cambio es esencial para el éxito a largo plazo.

"Si envías internacionalmente, puedes tomar estas cuestiones pasadas y tomar decisiones sobre el riesgo", dice Nakayama. "Usted incorpora los cálculos de riesgo en la forma en que administra su balance. Si no planeas ese potencial adicional desde el principio, entonces te arriesgas a tener algunos grandes balanceos". Esos balanceos pueden devastar un análisis, una lección crítica para todas las empresas.

"Depende de los objetivos y direcciones de su empresa y del ritmo al que esté tratando de moverse", dice Nakayama. En este sentido, las empresas más pequeñas pueden tener una ventaja.

"Por ejemplo, si eres una gran ballena en el océano, te llevará un poco de tiempo maniobrar y girar 45 grados para continuar a donde quieres ir. Pero si eres un pez más pequeño, incluso un pececillo, tienes la capacidad de girar rápidamente".

"Nadie puede decir que el pececillo no es capaz de optimizar mejor o peor que los peces más grandes", añade Nakayama.

**La optimización del proceso de carga y descarga puede reducir drásticamente los costes.**

# Movemos un mundo de intercambio comercial

AlmazoLine
CUSTOMS BROKER SERVICE

Soluciones integrales en logística de importación y exportación

www.almazoline.com

## NEGOCIAR Y VERIFICAR

También es fundamental para optimizar la eficiencia de costes en la cadena de suministro establecer los precios correctos antes de que comience el viaje.

"Los transportistas de todos los tamaños, pero particularmente los transportistas pequeños y medianos, tienden a sentir que pueden manejar sus negociaciones de carga por su cuenta", dice Nightingale. "Se enfrentan cada vez más a sofisticadas funciones de precios dentro de los operadores".

Como resultado, dice, los remitentes pueden perder cargos "sutiles pero no menos impactantes" que están incrustados en los cargos que aceptan.

"Las funciones de precios dentro de los transportistas se han vuelto tan sofisticadas ahora que son capaces de apuntar de manera efectiva a aquellos artículos que pueden ganarles más dinero y, al mismo tiempo, lo más probable es que sean pasados por alto por los transportistas", dice Nightingale.

Una vez que se negocian las tarifas, también es importante auditar sus facturas y, si se indica, buscar ayuda en ese proceso también.

"El departamento de contabilidad típico puede no estar calificado o no entiende lo que es una clasificación de carga en, por ejemplo, un envío LTL", dice Juliano, quien hace hincapié en la necesidad de "asegurarse de que la tarifa que se negoció se facturaba y se pagará posteriormente".

"Tienes que verlo no solo cliente por cliente, sino pedido por pedido", dice Cole. "Las tarifas son tan dinámicas que tienes que tener a alguien que viva y respire esto todos los días".

La lección es: Aprende las respuestas para aprobar el examen. "Los errores más costosos en LTL que cometen los transportistas podrían evitarse con educación adicional", dice Thompson.

Los transportistas que optimicen sus viajes de la cadena de suministro de principio a fin, incluidos los procesos de transporte, las reglas y los métodos de fijación de precios, concluirán sus viajes con balances optimizados. ■

# 6 TIPS

## para fortalecer su Cadena de Suministro y mejorar su balance

Las pequeñas y medianas empresas a veces no analizan regularmente los gastos en los que incurren durante el viaje de la cadena de suministro. Como resultado, estas empresas más pequeñas a menudo pasan por alto las oportunidades de ahorro que podrían reducir sus gastos de envío entre un 10 y un 20 por ciento. Los expertos sugieren estos seis consejos para una revisión continua:

**1. Examinar la utilización del cubo.** ¿Se maximizan todos los contenedores? Cuanto más específico, mejor. Analice cada remolque y cada caja para asegurarse de que estén llenos al máximo de su capacidad.

**2. Conoce tus costes.** Una vez más, cuanto más profunda sea la inmersión, mejor: analice su gasto por cada cliente, cada viaje, cada ubicación.

**3 Colaborar.** La honestidad y la transparencia en sus relaciones comerciales son vitales no sólo para mantener su base de clientes, sino también para desbloquear recortes de costos. ¿Qué parte de su cadena de suministro puede aprovechar sus propias relaciones para reducir los gastos?

**4. Tecnología de aprovechamiento.** Por muy difícil que sea seguir el ritmo de la constante evolución y mejora del software, la inteligencia artificial (IA) y las ofertas robóticas en la cadena de suministro, los ahorros potenciales bien valen la pena su tiempo y atención para mantenerse al día. Si no tienes la capacidad interna para hacerlo, contrata a un consultor.

**5. Audita tus facturas.** La auditoría de carga y los datos de pago son un tesoro de información. Las facturas sirven para rastrear el viaje de su cadena de suministro, pero pueden ser abrumadoras. Sin embargo, el dinero asociado con esos detalles aparentemente arcanos es demasiado significativo para ignorarlo. ¿Hay servicios innecesarios allí? ¿Los cargos y los servicios coinciden? Échale un vistazo.

**6. Mira hacia adelante.** El cambio es una constante. No solo esperes; planifica para ello. El pronóstico de las interrupciones de la cadena de suministro debe incorporarse a su balance.

TRAZAMOS
LA RUTA

AMANAC
ASOCIACIÓN MEXICANA DE AGENTES NAVIEROS A.C.

# XXVII®

## CONGRESO ANUAL DE AGENTES NAVIEROS

EL EVENTO LÍDER MARÍTIMO PORTUARIO DE MÉXICO

**MÉRIDA, YUCATÁN**

HOTEL FIESTA AMERICANA

**4 - 7 DE OCTUBRE**

# 2023

**EL CONGRESO MÁS ICÓNICO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO**

**Contacto:** Jessica Ancona | jancona@amanac.org.mx | Cel.: 55 8549 4525

**www.congresoanualamanac.com**

# Congreso ANTP: Seguridad y capital humano, principales factores

Commercial Vehicle Safety (CVS), detalló que una de las principales causas de accidentes en vehículos de carga es la fatiga.

El pasado mes de agosto se llevó a cabo el Séptimo Congreso Nacional de Seguridad Vial, organizado por la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP) en el estado de Querétaro. En esta ocasión, el lema fue "Unidos por la seguridad vial: el capital humano y la tecnología son la diferencia".

A lo largo de tres días, el evento reunió a decenas de líderes y expertos del sector, quienes acudieron como panelistas o como parte de los asistentes que buscaban conocer las tendencias, retos y oportunidades que tiene la industria. Así como ser partícipes de alianzas y lanzamientos de diferentes compañías.

Durante la inauguración, Alex Theissen, presidente de la ANTP, destacó la importancia de la seguridad de socios, familias y colaboradores de todo el país.

Asimismo, a lo largo del primer día de actividades, empresas transportistas como Trayecto y TDR, destacaron los procesos y beneficios de la capacitación, acción que tiene un gran impacto en la disminución de accidentes. Por su parte, experto de Fábrica de Jabón La Corona, Solistica, CEPA y CVSA, explicaron que hacer y dar a conocer la cultura de las compañías, les permite atender las necesidades físicas y mentales de todos sus colaboradores.

En esta misma línea, Commercial Vehicle Safety (CVS), detalló que una de las principales causas de accidentes en vehículos de carga es la fatiga, por lo que se establecen estrategias en la que se destinan descansos programados a los operadores.

El segundo día de actividades, empresas fabricantes de vehículos pesados, enfatizaron la importancia y

los beneficios que tienen los sistemas de seguridad en las unidades, esto, durante una presentación en la pista de pruebas del Instituto Mexicano del Transporte, en Querétaro.

Representantes de cada una de las empresas (Kenworth, Freightliner, Volkswagen Camiones y Buses, Isuzu México y Scania), explicaron los sistemas de seguridad con los que cuentan.

De igual forma, se mencionó la ventaja competitiva que significa el uso de Inteligencia Artificial, no solo para la operación de rutas, también para los talleres y reparaciones de los vehículos, principalmente cuando se trata de vehículos híbridos y eléctricos.

De acuerdo con los expertos, lo anterior, también permitirá realizar los trabajos de una forma más ecológica y rápida.

Para el último día, Alex Theissen "dejó tarea" para el sector logístico y de transporte en México. Mencionó que aún existen retos pendientes como propiciar un cambio de imagen del autotransporte en el país, así como la generación de nuevos operadores.

Esta edición, se contó con la presencia de especialistas, empresas usuarias de transporte, transportistas, proveedores, marcas armadoras y autoridades que discutieron la seguridad vial en el transporte.

Contó con la participación de armadoras como Freightliner, Scania, International, Kenworth, Volkswagen Camiones y Buses, MAN, Isuzu, y los proveedores: Samsara, Solistica, Motum, Team Back, Element, Cofremex, Coca-Cola FEMSA, Tracking Systems, META, Airbag, MAF & Asociados y TrackSIM.

# La logística, columna vertebral de los negocios: DHL Supply Chain Transportation Forum 2023

Por sexto año consecutivo, DHL Supply Chain México, reunió a expertos y profesionales de la logística para conocer las tendencias y tecnologías que son punta de lanza en el sector.

DHL Supply Chain la compañía logística líder a nivel mundial y parte del Grupo DHL, realizó este 24 de agosto, su sexta edición del DHL Supply Chain Transportation Forum, un evento en el que profesionales del sector se dieron cita para compartir en conferencias y paneles sus experiencias, como una oportunidad para hacer networking, entre los más de 350 asistentes que se reunieron este año para destacar la función de la cadena de suministro en el comercio global.

En esta edición 2023, se contó con la presencia de Agustín Croche, CEO de DHL Supply Chain para Latinoamérica, Mario Rodríguez, Presidente de DHL México y Juan Carlos Aderman, Vicepresidente de Transporte para México y Latinoamérica y cuyo objetivo primordial fue ofrecer a los asistentes un panorama general del sector logístico, las tendencias y los principales retos de la cadena de suministro y el transporte, entre los que destacaron la importancia en la reducción de la huella de carbono con la adquisición de la flotilla eléctrica y la modernización a instalaciones sustentables, el nearshoring, la implementación paulatina de innovación tecnológica e Inteligencia Artificial.

La apertura estuvo a cargo del académico Gerardo Esquivel, economista y que fuera subgobernador del Banco de México, sobre la perspectiva económica del país frente a la re-globalización. De acuerdo con el Mtro. Esquivel, la posición geográfica, la seguridad alimentaria, industrial y energética y la garantía del mantenimiento de las cadenas de suministro vuelve a tomar relevancia, y México presenta las condiciones favorables para insertarse en este nuevo orden,

lo que consideró una nueva oportunidad de desarrollo para el país.

En esa misma línea, se presentó el panel "El nearshoring y sus implicaciones", liderado por Juan Carlos Aderman, vicepresidente de Transporte para México y Latinoamérica de DHL Supply Chain, quien discutió con expertos del negocio de transporte y logística, las ventajas para el país debido a su cercanía con Estados Unidos, los tratados comerciales y la mano de obra mexicana.

Por otro lado, se discutió sobre la trascendencia de la cadena de suministro para la transformación del sector salud en México. Eduardo Tapia, vicepresidente del sector *Lifesciences & Healthcare* de DHL Supply Chain, señaló que la compañía ha invertido fuertemente en infraestructura que les permite el manejo de medicamentos, vacunas, ensayos clínicos, dispositivos médicos y un importante portafolio de salud animal, ya sea para su manejo en temperatura controlada y cadena de frío. "Una serie de soluciones flexibles, sustentables y ágiles", señaló Tapia. ■

## Primer buque de metanol del mundo: “Laura Maersk”

El primer buque portacontenedores del mundo con la capacidad de ser propulsado por metanol llevará el nombre “Laura Maersk”, reveló la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, en una ceremonia en Copenhague.

El nombre fue revelado en el puerto de Copenhague el jueves durante una ceremonia en la que la madrina del barco, la presidenta von der Leyen, bautizó el barco rompiendo una botella de champán en la proa. Además de la madrina, en la ceremonia también hablaron el presidente de Maersk, Robert Uggla, y el CEO de Maersk, Vincent Clerc.

*“‘Laura Mærsk’ es un hito histórico para el transporte marítimo en todo el mundo. Muestra el espíritu emprendedor que ha caracterizado a Maersk desde la fundación de la empresa. Sin embargo, lo más importante es que este barco es una prueba muy real de que cuando nosotros, como industria, nos unimos a través de esfuerzos y asociaciones, surge un camino tangible y optimista hacia un futuro sostenible. Este nuevo barco ecológico es el gran avance que necesitábamos, pero aún nos queda un largo camino por recorrer antes de llegar a cero emisiones*", afirma Clerc.

“Laura” es un nombre de mucho orgullo para Maersk, pues está profundamente arraigado en algunos de los primeros hitos innovadores de la compañía. Cuando el capitán Peter Maersk Moller compró su primer barco de vapor en 1886, lo llamó "Laura". Con su máquina de vapor, “Laura” fue producto de la segunda revolución industrial, por lo que su impacto en la industria naviera fue significativo.

Además, “Laura” fue la primera embarcación en lucir la estrella blanca de siete puntas sobre un fondo azul claro. Este símbolo se convertiría más tarde en el logotipo de A.P. Moller - Maersk.

Maersk tiene un ambicioso objetivo para 2040 de cero emisiones netas de gases de efecto invernadero y pretende transportar un mínimo del 25% de la carga oceánica utilizando combustibles verdes para 2030. El buque “feeder” de 2,100 TEU (contenedores equivalentes a veinte pies) es un paso importante hacia el objetivo a largo plazo de renovar gradualmente toda la flota de Maersk para operar únicamente con combustibles ecológicos. Maersk tiene 24 buques de metanol adicionales encargados para entrega entre 2024 y 2027 y una política de pedir únicamente buques nuevos que vengan con una opción de combustible ecológico.

Para obtener más fotografías e información sobre el barco y la ceremonia de entrega del nombre, visite https://brandcentral.maersk.com/Press

# ONEST promueve la sustentabilidad en el sector logístico

Actualmente, el impacto ambiental del sector logístico es notable, específicamente en el caso del transporte de mercancías, incluyendo aviación, transporte marítimo y terrestre, los cuales tienen alta incidencia en la contaminación por la generación de emisiones de $CO_2$.

En este contexto, Onest Logistics, empresa mexicana líder en servicios logísticos, promueve la sustentabilidad en el sector a través de acciones específicas, con la información de su sistema de Data Analytics se toman decisiones informadas para reducir el impacto ambiental y mejorar la eficiencia de la cadena de suministro y la demanda. Están próximos a incursionar en la implementación de transporte eléctrico en operaciones y con almacenes inteligentes que demandan menor consumo de energía.

De acuerdo con Vania Imán, Directora de Nuevos Negocios y Marketing de ONEST, aunque en los últimos años se han normalizado las entregas inmediatas y de bajo costo en los procesos logísticos, estas expectativas de entrega no son una tarea fácil para las cadenas de suministro y tienen un alto impacto en el medio ambiente, por lo que resulta necesario promover un uso inteligente y responsable de los servicios de paquetería, valorando su urgencia a través de una visión más sostenible.

"Como operadores logísticos necesitamos optimizar las rutas de transporte para ahorrar combustible y como consumidores debemos valorar que no todo lo que compramos es urgente, pero cuidar el planeta sí es prioritario", comentó Imán.

El empaquetado es otro de los rubros donde se requiere poner especial atención, ya que especialistas coinciden que los empaques provenientes del comercio electrónico generan el doble de residuos que el comercio tradicional.

En este sentido, el e-commerce debe apostar por el ecodiseño, garantizando la protección de los productos

El e-commerce debe apostar por el ecodiseño, garantizando la protección de los productos a través de materiales reciclables.

a través de materiales reciclables para disminuir el impacto al medio ambiente durante todo el ciclo de vida del empaque, desde su fabricación hasta el depósito final.

En materia de almacenamiento también se pueden implementar buenas prácticas que conlleven a reducir la huella ecológica por medio de sistemas automatizados que permitan el aprovechamiento de la luz natural o iluminación de bajo consumo. Entre las soluciones más económicas y sencillas destacan los paneles solares y los sensores LED que se activan con el movimiento y pueden colocarse, por ejemplo, en lámparas de alta consumo, generando mayor eficiencia.

Utilizar palets fabricados con plástico reciclado y reciclable al final de su vida útil también podría ayudar de manera drástica a disminuir los residuos y el impacto medioambiental. Estos palets son livianos y tienen un peso y tamaño uniformes, por lo que resultan muy útiles para la automatización.

Hablar de sostenibilidad a nivel empresarial va más allá de una moda. Es un cambio de mentalidad para lograr cumplir con las regulaciones, adoptar nuevas tecnologías, usar energías renovables y atender las exigencias de los clientes.

Utilizar palets fabricados con plástico reciclado y reciclable al final de su vida útil también podría ayudar de manera drástica a disminuir los residuos.

# Maersk nombra a Antonio Domínguez como nuevo presidente para América Latina y el Caribe

A.P. Moller - Maersk, anunció el nombramiento de Antonio Domínguez como nuevo presidente de la compañía para América Latina y el Caribe. Cargo que le permitirá liderar la siguiente etapa de la transformación de Maersk como integrador logístico en toda la región.

De acuerdo con Karsten Kildahl, Vicepresidente ejecutivo y Chief Commercial Officer para Maersk, Antonio Domínguez tiene una larga trayectoria en Maersk y ayudará a impulsar el desarrollo continuo de las soluciones y servicios en América Latina para fortalecer la relación con clientes.

Antonio Domínguez tiene una larga trayectoria en Maersk y ayudará a impulsar el desarrollo continuo de las soluciones y servicios en América Latina.

Domínguez, de origen panameño, es el primer latinoamericano en ocupar la posición. Cuenta con más de 28 años experiencia en la industria marítima y logística en la cual ha ocupado posiciones a lo largo de Norteamérica, Asia, Europa, y más extensamente en América Latina y el Caribe.

Previo a su nombramiento, lideraba el equipo del área de América Central, Andina y el Caribe. Anteriormente, ocupó el cargo de director ejecutivo del área de la Costa Este de Sudamérica de 2016 a 2019 basado en Brasil y director ejecutivo del área del Caribe y Andina de 2020 a 2022 basado en Panamá.

"Me siento muy honrado de tomar este rol. América Latina es una tierra de oportunidades y desde que empezamos nuestra transformación a integrador logístico, Maersk ha tenido un crecimiento importante en la región. Tenemos una gran ambición en nuestro objetivo de trabajar más de cerca con nuestros clientes para entender y escuchar sus prioridades y poderles ofrecer soluciones ágiles y de mayor valor agregado. Es para mí un honor estar al servicio de todos nuestros clientes para ofrecer una logística realmente integrada", comentó Antonio Domínguez.

El presidente para América Latina y el Caribe de Maersk, desempeñará sus labores desde la sede regional de Latinoamérica en Panamá.

Además de toda su amplia trayectoria, Domínguez posee una licenciatura en Administración de Empresas y Economía de la Universidad de Kansas como becario Fulbright y una maestría en Administración de Empresas con énfasis en mercadeo de la Universidad Latinoamericana de Ciencia y Tecnología (ULACIT) en Panamá, así como cursos ejecutivos en logística y liderazgo en Harvard Business School y la escuela de negocios del International Institute for Management Development (Lausanne, Suiza).

A partir de ahora, el presidente para América Latina y el Caribe de Maersk, desempeñará sus labores desde la sede regional de Latinoamérica de la empresa danesa ubicada en Panamá.

# Venta de vehículos pesados rompen récord histórico: ANPACT

La creciente demanda derivada de la recuperación post pandemia, el dinamismo aportado por la expectativa de nearshoring, así como el compromiso, trabajo e innovación de la industria automotriz de vehículos pesados, dieron como resultado un aumento de 33.6% de las ventas al mayoreo.

De acuerdo con la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT), en agosto se manufacturaron 19,413 unidades, mientras las exportaciones significaron 15,114 vehículos, por lo que se observó una disminución 3.9% y 15.1%, respectivamente, al compararse con el mismo periodo interanual.

Respecto a los indicadores correspondientes al acumulado enero-agosto de 2023, los tres indicadores presentaron incrementos a doble dígito, las ventas al mayoreo culminaron con 35,553 vehículos pesados de carga, es decir un aumento del 38.4% frente al mismo lapso de 2022.

Por su parte, las exportaciones totalizaron en 120,445 unidades con expansión de 12.8%, sumado a que la producción reportó 150,730 vehículos y elevaciones de 17.9 por ciento.

"De enero a agosto, los tractocamiones encabezaron las ventas con un total de 15,926 unidades, lo que marcó un despunte de 53.6% en comparación con el año anterior, con esto se rompe récord en las ventas al mayoreo de tractocamiones en la historia en este periodo", puntualizó Elizalde Lizárraga, presidente de la ANPACT.

En agosto se manufacturaron 19,413 unidades, mientras las exportaciones significaron 15,114 vehículos

**ExpoTransporte ANPACT**

A dos meses de celebrar la Vigésima Edición de ExpoTransporte ANPACT, que se llevará a cabo del 15 al 17 de noviembre en Guadalajara, el líder de la Asociación sostuvo una reunión estratégica con el gobernador de Jalisco, Enrique Alfaro; el coordinador de Crecimiento Económico de la entidad, Xavier Orendain; y el secretario de Transporte del estado, Diego Monraz, con el fin de afinar detalles de cara a este magno evento.

"La industria se coloca como uno de los motores del dinamismo que ha traído al país la expectativa del nearshoring, ante ello, consideramos que por su carácter global, innovador y de alto impacto para el país, Expo Transporte ANPACT generará una importante derrama económica y ayudará a impulsar que se construyan exitosamente muchos negocios a favor del autotransporte, pues además de los miembros de la cadena de valor a nivel nacional se darán cita exponentes de más de 15 países como Alemania, Estados Unidos, Colombia, India, Taiwán, por mencionar algunos, así como visitantes de 30 países", explicó Elizalde Lizárraga.

El foro se ha constituido como el espacio de encuentro, análisis y discusión de todos los actores clave de la industria y la esfera gubernamental y legislativa, motivo por el que en esta edición se realizarán más de 50 foros, conferencias, paneles de análisis y reuniones de alto nivel fundamentales para el sector, entre ellos el dedicado a compartir Experiencias Exitosas de Empresarios del Autotransporte; o bien, al Futuro de la de la Estrategia Nacional de Movilidad; la Política Nacional de Transporte Público; el relacionado con temas de Igualdad de Género; Movilidad Cero Emisiones; Financiamiento para la Movilidad Sustentable; así como el Foro Binacional México Estados Unidos en temas del autotransporte.

Las exportaciones totalizaron en 120,445 unidades con expansión de 12.8%

# Hutchison Ports LCT recibe por primera vez el buque Ever Fond

La Terminal de Hutchison Ports en Manzanillo, TIMSA, alcanzó un logro con la llegada y descarga del buque portacontenedores 'Ever Fond', el cual transportará más de 2,600 contenedores.

"El navío de la línea Hapag-Lloyd arribó por primera vez al puerto mexicano, tras ser construido este mismo año con 335 metros de eslora y 51 metros (20 filas) de manga, por lo que resultó de gran utilidad la capacidad instalada y la tecnología aplicada a su recepción", precisó Alfredo Huesca, gerente general de Hutchison Ports LCT.

Manolo García Gordillo, gerente general de TIMSA, el arribo del navío no solo ha aumentado la capacidad física de las instalaciones, ya que a la par se implantó un sistema de asignación automática de citas con inteligencia artificial que permitirá optimizar las entregas.

Por lo que agradeció la innovación tecnológica y el desarrollo de habilidades en informática y comunicaciones por hacer posible esta operación significativa.

El buque portacontenedores construido en 2021, que navega bajo la bandera de Liberia, fue descargado mediante un esquema integrado donde se complementan la infraestructura

> La llegada del Ever Fond a Manzanillo se traduce en el manejo óptimo de buques con mayores capacidades de TEU.

física y tecnológica de Hutchison Ports TIMSA con la de Evergreen, además de su maquinaria y capital humano.

Cabe destacar que la llegada del Ever Fond a Manzanillo se traduce en el manejo óptimo de buques con mayores capacidades de TEU, debido al intercambio de mejores prácticas, aunado al equipamiento constante de la terminal como la reciente adhesión de la grúa móvil Gottwald HMK 8512 de altas especificaciones, que se ha sumado a la flota compuesta por 40 tractocamiones y 10 RTG.

El buque está equipado con un motor principal WinGD7X92-B y dos mil 220 conexiones para contenedores refrigerados, el Buenaventura Express es uno de los más imponentes en su tipo.

A la fecha el puerto dispone de una profundidad de 19 metros, lo que le permite recibir a todo tipo de buques, según lo explicado por Huesca, quien a su vez brindó un reconocimiento a la tripulación.

En el evento también estuvieron presentes el gerente de Hapag Lloyd, Juan Jesús Nila Paniagua; el titular de Operaciones, Alejandro Vargas Barragán, además de personal de la Asipona Lázaro Cárdenas y de la empresa Hutchison Ports LCT.

El pasado 12 de junio de 2023, Hutchison Ports LCT logró superar un récord histórico en el Sistema Portuario del Puerto Lázaro Cárdenas, al entregar 804 contenedores. Asimismo, las cuatro semanas posteriores a este récord, la terminal reportó un crecimiento de más del 60% de cajas de importación llenas, con un cumplimiento de más del 85% de entregas en menos de dos horas.

2023 EXPO TRANSPORTE ANPACT®

FALTA

# 1 MES

PARA **EXPO TRANSPORTE ANPACT 2023**

LA EDICIÓN DEL **XX ANIVERSARIO,**
LA MÁS GRANDE EN SU HISTORIA.
**¡PREPÁRATE!**

***15, 16 Y 17 DE NOVIEMBRE***
EXPO GUADALAJARA

WWW.EXPOTRANSPORTE.COM

DINA FOTON FREIGHTLINER HINO ISUZU KENWORTH MACK
MAN Mercedes-Benz SCANIA Camiones y Buses VOLVO DETROIT

# EDICIÓN ESPECIAL DE OPERADORES LOGÍSTICOS

Esta edición le permitirá al sector conocer las tendencias y retos a los que se enfrentan los operadores logísticos del mundo.

Además, conectará a los socios de negocio por excelencia, dando a conocer el valor que ofrecen en materia de operaciones logísticas terceras. Y como complemento idóneo, conecta la demanda y la oferta en materia de almacenes con la tecnología de para administrarlos.

¡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

## 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

# exni

Expo Negocios Inmobiliarios

• Hotel Andaz, Condesa • 9 Nov 2023

## El evento emblema del Real Estate

**70** SPEAKERS INTERNACIONALES

**40** STANDS

**500** M2 DE EXPOSICIÓN LIVE MUSIC

**20** REBS TALKS WORKSHOPS EDUCATIVOS

**NETWORKING COCKTAIL** TERRAZA CONDESA LOUNGE

## Precios de Entrada

CONGRESO INTERNACIONAL, REBS TALKS, EXPO Y NETWORKING COCKTAIL

**PREVENTA**

BOLETO INDIVIDUAL

$7,500 MXN

Hasta el 31 de octubre 2023

## Entrada Gratuita

REBS TALKS, EXPO Y NETWORKING

## Patrocinios y stands disponibles

Organizado por: INMOBILIARE

exni.mx comercial@inmobiliare.com +52 55 5514-7914