

ESPECIAL

AMTI

INTERMODAL
EN NÚMEROS

inbound logistics[®] LATAM

REVISTA LÍDER EN SOLUCIONES DE LOGÍSTICA

NÚMERO 170, VOL. 17

www.il-latam.com



DESAFÍOS MARÍTIMOS SALIR DE LA TORMENTA

¿QUÉ LE ESPERA A
LA LOGÍSTICA EN 2024?

11 PREGUNTAS CLAVE DE
LOS SERVICIOS DE CARGA

#SCLM2024

SAVE THE DATE



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

Top Speakers + Conference + Networking

MIAMI, October 10, 2024

Celebrity Cruise Terminal at Port Everglades / Terminal 25.

ORGANIZED BY



www.supplychainleaders.mx

ALLIANCES



vesta

Elevating Standards



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

T.+52 (55) 5950 0070



6 **EXPERTCOMMENT**
Panorama disruptivo para el 2024 en materia de alianzas en la industria naviera. Nuevo tablero, nuevos escenarios y nuevos jugadores.

8 **SOUTHAMERICALOGISTICS**
“Sin Logística no hay comercios”
Menos aún si ésta padece de continuas disrupciones por todo el orbe

14 **LOGISTICALHAPPINESS**
Generación de cristal: Perfiles y competencias para los nuevos logísticos

18 **EXPERTCOMMENT**
Hidrógeno verde y la transformación de los puertos marítimos del mundo

20 **DHL celebra 10 años impulsando la logística de la Fórmula E**

22 **¿Qué le espera a la logística y la cadena de suministro en 2024?**

24 **Predicciones 2024**

28 **Respondiendo a 11 preguntas sobre los servicios de carga rápida**

36 **ESPECIAL AMTI**
ESTADÍSTICA INTERMODAL AMTI Octubre - Diciembre 2023

44 **Desafíos marítimos: salir de la tormenta**

52 **BUSINESSCONTEXT**

64 **NEXTISSUE**





RENOVAMOS NUESTRO DISTINTIVO ESR

» DISTINTIVO DE EMPRESA SOCIALMENTE RESPONSABLE

Consiste en un reconocimiento otorgado por el Centro Mexicano para la Filantropía a empresas comprometidas con una **gestión socialmente responsable** reflejada en sus **políticas, estrategias y programas**, abarcando integralmente todos los ámbitos de actuación de la empresa.

Los aspectos que evalúan son:

- Calidad de vida en la empresa
- Ética empresarial
- Vinculación de la empresa con la comunidad
- Cuidado y preservación del medio ambiente



Trabajamos todos los días por ofrecer verdaderas ventajas competitivas, vinculando la **eficiencia en operaciones** con el fortalecimiento de **nuestra comunidad**.



[EDITORIAL]



El transporte intermodal en México se encuentra en un momento clave, enfrentando desafíos que requieren soluciones estratégicas para hacer frente a los obstáculos prominentes que demandan una gestión eficiente de los recursos y una colaboración estrecha en toda la cadena de suministro.

Sin embargo, también ofrece oportunidades para mejorar la eficiencia y la competitividad en el comercio internacional. Al adoptar un enfoque colaborativo y optimizar los recursos disponibles, es posible avanzar hacia un sistema logístico más eficiente y sostenible en el país.

Ante esta situación y con el objetivo de proporcionar a nuestros lectores una mayor perspectiva en esta materia para el resto del año, presentamos el Especial de la Asociación Mexicana del Transporte Intermodal (AMTI), en el que también se ofrece un resumen de la situación del sector de octubre a diciembre 2023.

Esta investigación y más información de valor podrá ser consultada en nuestra publicación y plataforma digital.

Guillermo Almazo
Publisher

Editado bimestralmente por: Negocios Editoriales Especializados SA de CV, Número 170 Año 17. Revista de los meses de noviembre-diciembre 2023. Editor responsable: Guillermo Almazo Garza. Reserva de derechos al uso exclusivo N° 04-2016-012013143700-102 expedido por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Número de certificado de licitud de título y contenido 15815. Expediente: CCPRI/3/TC/13/19752. Domicilio de la publicación: Luis Donald Colosio s/n Loc 3 Parque Industrial Reynosa, Sección Norte, CP 88788, Reynosa Tamaulipas. Imprenta: Grupo Gamma. Pascual Orozco #53; Col. Barrio San Miguel; Iztacalco C.P. 08650 CDMX. Distribuidor Sepomex. Tiraje certificado 15,000.00 ejemplares. Prohibida la reproducción total o parcial del contenido sin previa autorización por escrito de los editores, el contenido de los artículos no refleja necesariamente la opinión de los editores.

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



Núm. 170, Vol.17
www.il-latam.com

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

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

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

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

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

Director Ejecutivo **Víctor Almazo**

Contabilidad **Erika Luna**

Fotógrafo **Federico de Jesus**

Traducción **Lorena Peralta**



Publisher **Keith Biondo**

Editor **Felecia J. Stratton**

Creative Director **Sean Doyle**

Publication Manager **Sonia Casiano**

OFICINAS

México: +52 555514 7914

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

Síganos en Facebook
X y LinkedIn





**KEEPING YOU ABOVE
THE COMPETITION**

**INDUSTRY-LEADING
CRANE RELIABILITY**

**CHOICE OF
TERMINALS**

**QUICK TRUCK
PROCESSING**

**VIRTUALLY ZERO
SHIP WAIT TIME**

**SHORT SHIPPING
CHANNEL**

**PROXIMITY TO CARIBBEAN/
SOUTH AMERICA**

**SUPERB INTERMODAL
CONNECTIONS**

Perfectly Positioned

Ranked in the top 25% of ports worldwide for operational efficiency, according to World Bank's latest *Container Port Performance Index*, Port Everglades offers you unrivaled access to your markets through direct highways, rail and a short entrance channel. Here, you'll enjoy complete multi-modal connections, fast and efficient operations, quick truck turnarounds and superior crane uptime. Port Everglades puts you on the path to profits.

We'll take it from here.



PortEverglades.net



EXPERT COMMENT

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

Panorama disruptivo para el 2024 en materia de alianzas en la industria naviera. *Nuevo tablero, nuevos escenarios y nuevos jugadores.*

Es posible hablar de alianzas entre líneas navieras que no son más que acuerdos de cooperación entre transportistas oceánicos para cubrir diferentes rutas comerciales de mercancías

En primer momento, parece clave analizar sobre qué podríamos entender por alianza estratégica. Esta hace referencia a *una relación entre dos o más entidades que acuerdan compartir recursos para lograr un objetivo de beneficio mutuo.*¹ En medio de esta relación hay normas que median la interacción, acuerdos – implícitos y explícitos –, veedores y compromisos. Por lo general, una alianza estratégica podría entenderse desde la ciencia como una dinámica genera dinámicas simbióticas al suponer mutualismo entre las partes, permitiendo haya coevolución. Además, es útil en el entendido que permite cumplir con objetivos, pero minimizando la utilización de costos.

Aterrizando esta noción al sector marítimo, es posible hablar de alianzas entre líneas navieras que no son más que *acuerdos de cooperación entre*

*transportistas oceánicos para cubrir diferentes rutas comerciales de mercancías,*² compartir recursos, ampliar portafolio de servicios, disminuir costos operativos, generar frentes estratégicos de competencia frente a otros actores del mercado y, más recientemente, desplegar estrategias comunes de adaptación y mitigación frente al cambio climático.

Algunos desafíos que vienen implícitos en este tipo de alianzas están relacionados con cómo cooperar entre las partes sin que a) se generen cambios dentro de las culturas organizacionales propias de cada miembro; b) surja jerarquía y burocracia en la alianza ralentizando la consecución de objetivos comunes.

A pesar de estos retos, hay grandes ejemplos de la plausibilidad de generar alianzas estratégicas en el sector como lo es “Ocean Alliance”, fundada en 2017

entre las empresas CMA CGM, COSCO, OOCL y Evergreen³ y “The Alliance”, integrada por Hapag-Lloyd, Yang Ming, Ocean Network Express y ONE.

Hasta el 2023 hubiésemos tenido que mencionar en este recuento a la alianza 2M: unión entre Maersk y MSC, dos de las líneas más importantes a nivel mundial. Sin embargo, recientemente Maersk confirmó su apuesta por posicionarse como integrador logístico de extremo a extremo a nivel mundial, mientras que MSC decidió mantenerse en la línea como operador de buques.

De allí que se haya decidido finalizar la alianza, aunque esta se mantenga operativa hasta 2025 por motivos contractuales. A pesar de que la alianza finalizó, fue estratégica en el entendido de que *permitted a ambas disponer de 185 buques, generó ahorros anuales a ambas líneas hasta de 350 millones de dólares y posicionó a las líneas - en indicadores como el de Alpha-liner - como referentes en la industria.*⁴

Sin embargo, esta visión de MSC no es del todo cierta, pues mientras Maersk apuesta por el multimodalismo de forma directa, MSC lo hace a través de su estrecha filial MedLog, quien está comprando posiciones en freight-forwarders, integradores logísticos y hasta terminales portuarias. Así que mediante estrategias diferentes, ambos gigantes buscan impactar de forma más directa la cadena logística para servir al cliente final de extremo a extremo.

Ahora bien, el 2024 inicia con muchas oportunidades para los ejemplos líderes mencionados anteriormente, sobre todo para Ocean Alliance, quien en materia de capacidad de flota desplegada cuenta con el 34% en el comercio Asia-Europa y el 35% en las rutas Asia-Norteamérica, y con una apuesta de crecimiento para este año dado que espera recibir *una cartera de pedidos combinada de casi 2,38 millones de TEU a partir del 2024.*⁵

No obstante, el panorama es algo más retador para The Alliance, pues este año aparece Maersk con Géminis, alianza estratégica que empezaría desde febrero del 2025 junto a Hapag Lloyd, que dejaría de ser miembro de The Alliance.

La posición de The Alliance este año es vulnerable, pues ONE, Yangming y otras líneas miembro no parecen estar en la capacidad competitiva de ofrecer servicios como MSC, Ocean Alliance y, al perder a Hapag Lloyd, es ampliamente probable que tengan o que reinventar un nuevo concepto de servicio o seguir haciendo cambios que implican seguir perdiendo capacidad en redes fuertes para ellos como la Transpacífico-Costa Este.

De esta manera, vemos que todas las fichas están en movimiento y, en el fondo, la diferencia entre alianzas está en cómo perciben la operación marítima. Si como una red oceánica flexible e integrada o como una red de operadores portuarios y logísticos, la cual representa una visión integrada más tradicional. Las nociones se están ajustando y, aunque en el momento se puede percibir inestabilidad, esto representa una clara oportunidad para la mejora en la competitividad de la industria y las oportunidades para las fusiones y adquisiciones para el control intermodal y/o multimodal de la cadena de suministro de acuerdo al objetivo de cada naviera.

Sin duda alguna, la nueva alianza “Géminis” alterará el balance de alianzas, extendiéndose más allá de la disolución anticipada de la 2M. Esta alianza estratégica *comprenderá una flota de alrededor de 290 buques con una capacidad combinada de 3,4 millones de contenedores (TEU) de la que Maersk desplegará el 60% y Hapag-Lloyd el 40%.*⁶ Además, ambas líneas navieras tienen un compromiso estratégico que está relacionado con que Maersk aspira a lograr “cero emisiones netas” de gases de efecto invernadero en 2040 y Hapag-Lloyd en 2045, un motivo más por el cual ambas líneas deciden abandonar sus anteriores alianzas, crear una nueva y redefinir el tablero de la industria.

Ahora, sea cual sea la alianza objeto de estudio, desde el punto de vista estratégico, todos los competidores se enfrentan en el 2024 a un panorama de “blank sailings”, de exceso de capacidad y de baja demanda, pero también a un panorama de mayor estabilidad en cuanto a confiabilidad del

cronograma. De allí que los retos sean múltiples. En definitiva, el indicador comparativo entre alianzas no sólo puede ser el tamaño de su flota, sino que, más bien, deberíamos fijarnos en la sostenibilidad de sus operaciones y la profundidad en la que logran controlar la cadena de suministro.

Será clave ver el funcionamiento de las rutas con las fichas en el nuevo tablero, sobre todo, considerando hitos como la tensión en el Mar Rojo y las sequías en Canal de Panamá. También habrá que estar muy atentos a la cuota de mercado y las tarifas conforme se sigan acomodando las líneas, revisar la regulación antimonopolio y siempre tener en cuenta que las alianzas, así como son simbióticas, también son transitorias.

En DUAGA estamos atentos a los cambios dinámicos que reconfiguran constantemente el panorama marítimo y portuario a nivel mundial con énfasis en sostenibilidad. Este año seguiremos de cerca movimientos que las alianzas hagan en materia de metanol verde, de posicionamiento de nuevas energías, sin dejar de lado el que la sostenibilidad es también empresarial y financiera. En el 2024, confiamos en que las líneas no solo competirán e innovarán para generar rentabilidad, sino que también contribuirán a reconfigurar el panorama logístico de varios mercados. ■

*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

1 Con información de Exibed.org (2017).

2 Con información de Stock Logistic (2023).

3 Con información de Stock Logistic (2023).

4 Con información de PierNext (2023).

5 Con información suministrada por Rebeca Moore al portal Riviera (2023).

6 Datos publicados en América Economía (2024).



SOUTHAMERICAN LOGISTICS

Por Ricardo Ernesto Partal Silva *

“Sin Logística no hay comercios”

Menos aún si ésta padece de continuas disrupciones por todo el orbe

El Foro Económico Mundial considera que existen cinco factores contra los que batallan las cadenas de suministro mundiales

Podemos hablar de logística, podemos hablar de desarrollos logísticos, también lo podemos hacer sobre las plataformas logísticas, almacenes, corredores de carga, cadena de suministro; ¡y lo podemos hacer de muchas maneras! el tema está en cómo lo hacemos, para mantener una coherencia y armonía en un mundo que se encuentra constantemente atosigado de disrupciones.

Parece mentira que desde 2020, producto del COVID-19, hasta la fecha: nos encontramos con constante disrupciones logísticas. Algunas de estas se dan por situaciones naturales: movimientos sísmicos sobre la corteza terrestre, movimientos sísmicos submarinos, temporales, vientos intensos, huracanes, sequías, deslizamientos de tierra, ríos desbordados, etc., pero los que más nos preocupan y los que más nos afectan son aquellos que tiene un vínculo directo con el ser humano. Y digo esto

porque desde la pandemia, que fue un horrible descuido del ser humano, no hemos dejado de padecer distintas situaciones anómalas vinculadas al daño en la cadena de suministro.

Daño que se traduce luego en situaciones económicas /financiera para los Estados, en las relaciones bilaterales o múltiple laterales y por ende consecuencias en cada uno de los territorios y regiones que los integra. Veamos los ejemplos. La horrible guerra y a mi criterio inútil, entre Rusia y Ucrania, que ya sobrepasa los dos años de padecimiento y que nos ha obligado a tener que tomar acciones alternativas para poder llegar con insumos y productos alimenticios, fundamentalmente con suministros para el desarrollo de otras producciones, a través de otras vías o alternativas logísticas. ¿Cuánto nos está costando de más, esta disrupción? No aprendimos nada con el COVID 19, no asumimos esa



responsabilidad como corresponde, al contrario, parece que nos ponemos mayores desafíos de hacernos daño a nosotros mismos y lo manifiesto porque no nos quedamos conforme con este inconveniente provocado a través de la guerra, sino que además provocamos otra guerra como es Hamas con Israel; ¡más situaciones de interrupción logística! No solo para los países vinculados, sino también para las regiones circundantes, para los socios de estas regiones, socios comerciales por supuesto.

Anterior a este tema nos encontramos con el barco que se atravesó en el canal de Suez, otra interrupción que provocó una semana de atisgamiento y un daño enorme a más de 300 barcos que obligó a espera su tránsito por el canal, con un daño impresionante en la cadena de suministro. ¿Qué decir del Canal de Panamá? Con este desafío del cambio climático que lo está afectando. Sí, parte del cambio climático es producto de la naturaleza, pero en una gran parte los responsables somos nosotros, quienes estamos “viviendo de manera prestada en esta tierra”, somos quienes provocamos estos daños

medioambientales que hoy al menos en Panamá se manifiesta con falta de lluvias; por ende disminuciones de las napas freáticas en algunos casos y en las cotas de los espejos de agua, como es el lago Gatún; el lago que abastece con el suministro de agua para el movimiento de las esclusas en el canal, que de transitar 38 barcos por día, se debió disminuir el tránsito a 19, hoy son 23 barcos, pero igual está muy bajo con respecto a aquel número 38 y eso significa una pérdida de ingresos económicos importantísimo para quienes generan el movimiento de la cadena de suministro; para las economías de los países; para el tránsito de las cargas a través del canal y para el mismo país que brinda el servicio. Pérdidas millonarias con soluciones muy lejanas, lo peor de todo es que estas pérdidas las pagan los propios productores quienes tienen que comprar el espacio en el barco o alquilar el contenedor para poder transportar su carga. Claro, el canal tiene una alternativa que se está aplicando, es el denominado “canal seco” como se lo denomina aquí; para el caso de quien suscribe, es un corredor bioceánico; un corto corredor bioceánico

que une el Atlántico y el Pacífico por intermedio del tren; en este caso con sobrecosto, con sobretiempos; porque hay trabajo que hacer: bajar contenedores de un barco, subirlos a un tren, transitar los 80 km realizar la maniobra inversa en la otra margen del otro Océano. Eso tiene un costo y ustedes ya saben quién lo paga.

Pero aparte de ello quisiera “seguir pensando en voz alta o escrita para este caso” ¿por qué el ser humano es tan necio? esa es mi pregunta. No nos alcanza con los daños naturales que nos ocurren y nos afecta a la economía de nuestras regiones, sino que seguimos provocando más daño; les mencioné hace un momento la guerra entre Hamás e Israel, no obstante ello, todo lo que significa la misma para el comercio alrededor de esa estructura dañina para el mundo; provocamos otra en el Mar Rojo. Provocamos otras mezquindades en favor de una ideología y déjenme decirles, ¡que es porque sí no más! Ni siquiera con un fundamento concreto y quienes pierden nuevamente son los que producen, desarrollan y quieren tener un mejor crecimiento para sus regiones, su país y sus producciones. Nuevamente se



debe invertir tiempo y dinero en buscar alternativas para que el tránsito de las cargas siga fluyendo. ¡Claro que las hay! pero con miles de kilómetros de más, con semanas de tránsito de más, con un infinito costo económico de más, y más daño. Y si esto es poco, también seguimos provocando nuestros propios daños internos a través cortes de carretera; manifestaciones con argumentos tales como: porque no pagaron lo que corresponde; por mayores derechos laborales (tema que considero importante) pero ¡no escucho sobre los deberes! son todas demandas que casi nunca van acompañadas con alguna propuesta concreta, real, que sea útil para todos; generar un diálogo y colocar todo sobre una balanza para generar equilibrio. Con las manifestaciones solo se logra detener la operatividad de los puertos; interrupciones atosigamientos del tránsito en las carreteras; afectando a las ciudades que muchas de ellas que están desarrolladas para el comercio internacional y la logística, viven un constante atosigamiento y éste, no hace más que provocar otras disrupciones.

Entonces, los invito a pensar un poco más e imaginemos ¿qué ocurriría si algo afecta al mundo entero? como fue la pandemia del covid-19 y que no fuimos capaz en ser preventivos. Tomando como ejemplo esa

disrupción, ¿qué ocurre si tenemos un magno geomagnetismo? (un fenómeno que ocurre cuando el Sol emite una gran cantidad de partículas cargadas y radiación electromagnética que interactúa con el campo magnético terrestre y la atmósfera superior de la Tierra) ¡que ya se están manifestando! Ustedes saben que el sol está enviando “lenguas de fuego” y ondas electromagnéticas cada vez más profundas, más prolongadas y continuas en el tiempo y esto está provocando caídas de servicios satelitales, hasta el daño de los mismos; por ende, estamos notando interrupciones en internet, caída del funcionamiento de nuestros celulares, mal funcionamiento de las de los sistemas electrónicos y magnéticos; en fin, una serie de inconvenientes que no hace más que seguir generando disrupciones. Sigamos pensando, ¿qué sucedería si nos alcanza un golpe electromagnético de gran magnitud? No estamos preparados para atenderlo, ¡ni siquiera estamos haciendo el esfuerzo! porque estamos preocupados con aquellas menudencias provocadas por los humanos.

Entonces podemos hablar de disrupción en logística, de atosigamiento, de daños humanos en cada uno de estos inconvenientes que acabo de mencionar; podemos hablar de desarrollos, de corredores de carga;

porque cada país quiere hacer un corredor de carga, su canal seco, un corredor bioceánico para ser la alternativa al Canal de Panamá. Todos quieren competir con el canal de Panamá, todos están preocupados hoy, en ver cómo sacar provecho de esta disrupción momentánea que padece; algo así como el parafraseo de “el árbol caído”; en el que las autoridades del Canal y gobierno panameño no están exentos. Pero también debemos analizar que, si no nos unimos, si no nos integramos; no generamos sustentabilidad y sostenibilidad, no realizamos una inclusión social real; es muy probable que implosionemos. Un tema para pensar.

Podemos planificar, podemos continuar pensando en multimodalismo, en centros multimodales de transferencias de cargas, en nuevas plataformas logísticas, el nuevo centro de acopio, en nuevas zonas francas, en nuevo Hub logístico, en un mega puerto; en innumerables cuestiones que hacen al mejoramiento de la logística a nivel mundial; pero me pregunto ¿para qué? si no estamos analizando, ni siquiera estamos pensando en cómo mejorar estas realidades que acabo de enumerar. Si no nos ocupamos de manera grupal, integrada, en estos temas; ocurrirá al menos, lo mismo que durante la pandemia del Covid. Seguiremos creyendo en que: ¡Ah! Pero eso sucedió allá en China, a nosotros no nos va a tocar nunca, no llega a eso acá; tenemos un tremendo Océano en el medio... Pregunto: ¿cuánto tardo? En treinta días el mundo estaba afectado y debimos encerrarnos por dos años, sin vacuna, sin antígenos y aún seguimos afectado; porque de una u otra manera el COVID-19 nos dejó afecciones, no solamente en disrupción logística ni en el comercio internacional, ¡afectó a las personas dejando secuelas! cada uno padece una dolencia, tiene alguna secuela. No obstante ello, aún seguimos pensando de la misma manera con relación a la guerra de Rusia ante Ucrania. Seguimos pensando que aquellos problemas de la

guerra, como los inconvenientes que se están dando en el Mar Rojo; o el atosigamiento social en algunos lugares; la obstrucción del canal de Suez; el impedimento de transitar por este canal; la guerra entre Hamas e Israel; etc. ¡están lejos! no nos afecta.

Estamos padeciendo aquellas disrupciones, porque el comercio ya no es el mismo, el comercio en el mundo cambió. Porque el ser humano luego de avasallarlo, lo embargó la desidia. El Ser humano se informatizó, se enfrió en corazón, mente y alma. Hoy prolifera el “yodismo”. Interesa más cómo me manejo, cómo mejoro mi situación; ¡cuando tendría que ser todo lo contrario! tendríamos que haber convivido y vivido una realidad de manera conjunta, para salir adelante de la misma forma, conjunta e integrada en estos inconvenientes.

La ocupación hoy pasa por la desidia y desinterés de las personas por las personas; más aún se nota en aquellas que tienen responsabilidades con las mismas. Es más importante pensar (permítanme el término) “yoistamente” que, como un verdadero país en la búsqueda de su desarrollo como tal, pero en función de acompañar el desarrollo de los demás, porque así nos beneficiamos todos. Claro está que este es un pensamiento bien latinoamericano.

Las realidades económicas/financieras muy adversas con las que se deben convivir; también nos provoca disrupción; afecta al mundo. Por ejemplo, nos prohíbe abastecernos de esos productos que ese país desarrolla en calidad y cantidad, porque hay ideologías políticas muy contrapuestas a la realidad mundial y a la demanda mundial; que peticona a gritos: integración, inclusión social, ser sustentables y sostenibles con el entorno.

Es todo lo contrario a aquellos usufructos que se pretenden obtener de beneficios individuales, egoístas e independiente y así ocurre con las guerras que estamos padeciendo; los inconvenientes de intereses religiosos, sociales, culturales, económicos,

que padecen algunos; nos afecta en todo lo amplio de la cadena de suministro. Entonces, debemos insertarnos, ser partícipes en acciones que coadyuven en tomas de decisiones correctas. Debemos transformarnos en “actores” relevantes para un cambio en favor de todos. Es necesario se resilientes, compartir nuestros problemas para buscar las soluciones de manera conjunta; porque insisto, de nada nos sirve proyectarnos en desarrollos logísticos y de crecimiento, pensar en multimodalismo-intermodalismo, desarrollos logísticos acorde a cada país o a cada región; si no podemos transitar un mundo que está fragmentado; “bombardeado” de disrupciones; con corredores de cargas minados de pensamientos apócrifos, con custodios y guías escasos de comprensión; ¡es esto lo hoy lo que estamos viviendo y cada vez se evidencia más!

Este escrito, solamente lleva por argumento acompañar a crear una conciencia un poco menos disruptiva, más resiliente, fundamentalmente más humana.

PARA CORROBORAR EN ALGO ESTE ARTÍCULO:

La UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) consideró en números los conflictos geopolíticos y las crisis ambientales han generado un impac-

to directo en los costos de transporte marítimo: en el Mar Rojo y los ataques de los rebeldes hutíes de Yemen provocaron una disminución en el uso del Canal de Suez, una esta situación ha llevado a un incremento en las tarifas de transporte marítimo, con aumentos de hasta un 170% en algunos casos. Las navieras han debido de buscar rutas alternativas, como es el Cabo de Buena Esperanza, en el extremo sur de África; lo que implica viajes más largos y costosos, algo que afecta los tiempos de entrega y la eficiencia logística. El volumen de comercio que transita por el Canal de Suez se redujo en un 42%. Y se observó un aumento en los precios del transporte desde Asia hacia Europa y Estados Unidos.

El Foro Económico Mundial considera que existen cinco factores contra los que batallan las cadenas de suministro mundiales. ¡Fíjese que no difieren en mucho a los que le presento en mi artículo! Pero a estos cinco le agregaré otros que “corren” sobre mi responsabilidad...

- Inflación disparada: millones de consumidores recortan gastos, lo que afecta a la demanda, pero también crea incertidumbre y dificulta la planificación de los expertos de la cadena de suministro.
- Disturbios laborales: hay en todo el mundo muchos ejemplos de trabajadores que han emprendido acciones sindicales debido, en





parte, a que sus honorarios ahora valen menos.

- Escasez de energía: el aumento del precio de la energía también ha provocado recortes en las empresas. Esto limita la producción y complica aún más la vida a los planificadores de la cadena de suministro.
- Incertidumbre geopolítica: las tensiones y conflictos políticos han creado aún más trastornos e incertidumbre.
- Condiciones meteorológicas extremas: todo esto se produce en el contexto de la crisis climática. Cambios en la normativa, pero también daños y trastornos muy reales causados por los drásticos cambios en los patrones climáticos que ya estamos empezando a experimentar.
- **Inflación:** El Fondo Monetario Internacional estipula que el crecimiento en las economías emergentes y en desarrollo de Asia disminuya de 5,4% estimado en 2023 a 5,2% en 2024 y 4,8% en 2025, con una mejora de 0,4 puntos porcentuales para 2024 con respecto a las proyecciones de octubre de 2023, atribuible a la economía de China.

En América Latina y el Caribe, se proyecta que el crecimiento disminuya de 2,5% estimado en 2023 a 1,9% en 2024, y que aumente hasta 2,5% en 2025, lo que corresponde a una revisión a la baja para 2024 de 0,4 puntos porcentuales respecto de la proyección del informe WEO de octubre de 2023. La revisión del pronóstico para 2024 se debe al crecimiento negativo de Argentina en el contexto de un ajuste significativo de la política económica para restablecer la estabilidad macroeconómica.

El pronóstico inflacionario se ha revisado a la baja tanto para 2024 como para 2025 en las economías avanzadas, mientras que se ha revisado al alza para 2024 en las economías de mercados emergentes y en desarrollo, debido sobre todo a Argentina, donde se espera que la realineación de los precios relativos y la eliminación de los antiguos controles de precios, la última depreciación de la moneda y su traspaso a los precios hagan subir la inflación en el corto plazo.

La carrera de los chips: Debido a la globalización y a la búsqueda de abaratamiento de costos, el proceso de fabricación de los chips está disseminado por todo el planeta. Unos países los diseñan (EEUU, sobre todo),

otros fabrican los aparatos con que cortarlos (Países Bajos), otros aportan el material necesario para crearlos (tierras raras, como China, o gases, como Japón) y finalmente otros los fabrican en sus fundiciones (como Taiwán, para los chips de procesamiento de datos, y Corea del Sur, para los de memoria; entre ambos acaparan un 81% del mercado mundial). Estas fundiciones, llamadas fabs, requieren ingentes inversiones (de 40.000 millones de dólares para arriba, para las más avanzadas), que ahora EEUU o Europa quieren instalar o desarrollar en su territorio. Una excepción a la regla es la empresa surcoreana Samsung, que sí controla gran parte de la cadena, aunque importa los líquidos y gases necesarios desde Japón. Recomiendo consultar esta web: <https://www.politicaexterior.com/la-carrera-por-el-control-de-los-chips-avanzados-se-acelera/>

La disputa por liderazgo económico y de poder: Este es otro factor que si no se conduce con los parámetros establecidos internacionalmente, puede traer aparejado varias situaciones adversas, no solo para las economías que no entran en la disputa, sino para las mismas que las generan; claro está, si consideramos el movimiento logístico “como palanca que equilibra al mundo del comercio”, interprétese economía mundial... Los datos para medir este factor de liderazgo abarcan la medición de varios indicadores económicos por país, tales como el Producto Interno Bruto (PIB), el crecimiento del PIB, el Índice de precios al consumidor, la tasa de desempleo, la deuda y otros. ■

* Ricardo Ernesto Partal Silva es Director Ejecutivo por la Integración Empresarial por los Corredores Bioceánicos y Presidente de la Organización Mundial de Ciudades y Plataformas Logísticas (OMCPL). Además de ser Consultor Internacional y conferencista. Se le puede localizar en los correos: ricardo.partal@omcpl.org y rutalogica@gmail.com



años

#enCARGA donos de todo

- Cumplimos **5 años** creando **conexión Intermodal** segura a través de nuestros cuatro servicios:

• **Interpacífico** • **Intermodal California**
• **Transfronterizo** • **Marítimo**

- Somos tu solución en transporte intermodal, con más de **70 rutas entre México, Estados Unidos y Canadá**



Contamos con oficinas en CDMX, Bajío y Mexicali.

multimodalsc.mx

+52 55 4023 8229



LOGISTICALHAPPINESS

Por: Logixtic*

Generación de cristal: Perfiles y competencias para los nuevos logísticos

Se necesita la construcción de la malla social empresarial que permita cohesionar al equipo en tareas diversas de cualquier industria

En el etiquetado de la Nueva Realidad, aparecen dos tendencias sociales muy marcadas: el evidente relevo generacional y las nuevas formas de las competencias laborales. Este aspecto psicológico y social está impactando de manera importante a nuestras empresas y vamos a dedicarle este artículo y sus referencias.

Sobre el relevo generacional y las definiciones, ya se han publicado trabajos de sociólogos y psicólogos que han influido de manera grande en conquistar y retener a los nuevos talentos del relevo generacional en empresas, universidades, todo tipo de industrias y fuerzas militares que se esfuerzan por entender las nuevas generaciones y retenerlas en sus puestos de trabajo.

La Generación Z, también conocida como “generación de cristal”, o “snowflakes” (copo de nieve) en inglés, se caracteriza por ser más sensible a los

estímulos. Este término gracioso para algunos y sensiblemente ofensivo para otros, se usa a menudo para identificar un rango de edad; y el diccionario Collins nos proporciona una definición: Es el grupo etáreo que se convirtieron en adultos en la década de 2010, hacen parte del relevo generacional, son jóvenes que por sus estudios, edad y experiencia son llamados a dirigir la siguiente generación; “son vistos como menos resistentes y más propensos a ofenderse que las generaciones anteriores”. Los jóvenes son descritos por las personas mayores como volubles, sensibles y con un sentido exagerado de lo que es políticamente correcto, son vistos como impacientes, rápidos en las redes sociales, acostumbrados a obtener información, trámites y compras sobre plataformas en línea.

LA SENSIBILIDAD FACTOR COMÚN

Para algunos psicólogos europeos, en este grupo de edad, se describe la

existencia de lo que se conoce como sensibilidad de procesamiento sensorial (SPS), un rasgo de personalidad que se refiere a la tendencia a procesar estímulos e información con más fuerza y profundidad que otros. La SPS puede reflejarse en muchos otros aspectos como “una mayor profundidad de procesamiento de información, mayor reactividad emocional y empatía, así como mayor conciencia de las sutilezas ambientales y facilidad para la sobreestimulación que se cree que es impulsada por un sistema nervioso central más sensible”.

Se hizo un resumen de los ocho rasgos principales encontrados en estos estudios y algunas de sus frases icónicas son:

1. **Incapacidad para concentrarse:** Son propensos a la dispersión y a la procrastinación. “No puedo concentrarme en tareas importantes a menos que mi psique esté bien. Por el contrario, estoy retirando, posponiendo o cancelando planes en ese momento”. Es decir, las competencias ahora incluyen estabilidad emocional.
2. **Timidez:** “En ciertas situaciones me da vergüenza y a veces he tenido, y todavía tengo problemas para hacer lo necesario, como preguntar si no entendí algo en clase o lo que me ordena mi jefe”. En consecuencia requieren apoyo de autoestima personal.
3. **Sobrecarga de información.** Se sienten perdidos y con miedo al fracaso: “Soy muy sensible y me agobio con mucha facilidad, especialmente al comienzo del semestre, cuando en cada lección recibimos las condiciones de finalización del curso. Agradecería tareas regulares en lugar de una larga, que se entrega al final del semestre. Me hace sentir tranquila porque sé que haré un poco de trabajo para cada clase”. Las dosis altas de resiliencia son parte de las condiciones del entorno, como una salida al fracaso.
4. **Subestimación, especialmente**



- te de sus capacidades:** “No creo que pueda hacer tanto. Simplemente hay mucho y tengo que pensar en muchas cosas. No sé qué hacer primero. Pospongo cosas que no me importan o que no disfruto”. Un equipo de autoayuda y reconocimiento de las tareas es necesario.
5. **Estrés y ansiedad:** “En situaciones estresantes a menudo sucumbo al estrés, cuando me digo a mí mismo que no puedo dejarlo, pero como tengo a las personas adecuadas a mi alrededor para apoyarme en cada situación, soy capaz de manejar cualquier situación”. Hay que procurar ambientes libres de presión y estrés para estudiantes y trabajadores.
 6. **Sobrecarga de los sentidos:** “Los olores fuertes provocan ataques de asfixia, tos y alergias. Si hubiera una recomendación de no usar perfumes y desodorantes con olor fuerte (una práctica similar existe en Canadá) sería bueno. He visto inhaladores usados por asmáticos en algunos estudiantes y trabajadores, entonces la medida tendría sentido porque es un tema de salud para ellos”. El ambiente físico controlado ayuda mucho a la estabilidad de estas generaciones.
 7. **Propensión a la perfección.** A menudo se entrenan a sí mismos a la perfección para no fallar:

“Por ejemplo, si tengo que manejar en algún lugar (siendo principiante), tengo que estudiar la ruta de antemano, ver si el camino es en alguna parte cuesta arriba, si tengo un lugar para estacionar, etc. No me gusta tratar con las cosas en el acto sin que estuvieran previamente planeadas”. Suficiente planificación y anticipación sobre tareas, deberes, obligaciones, fechas de cumplimiento, metas y responsabilidades claras, hacen el camino de estos jóvenes.

8. **Posición inferior. Los estudiantes no toleran la posición superior. Quieren un profesor y que su jefe sea su “amigo”:** «No me gusta cuando mi profesor o mi jefe levanta la voz, amenaza con castigarme o dice algo con lo que no estoy de acuerdo. Me molesta la posición profesor contra alumno, o jefe con subalterno donde el profesor o el coordinador siempre está en una posición más alta”. Juego de roles y jerarquías de trabajo son parte del entendimiento para realizar las actividades en estas generaciones.

Con lo anterior, debemos lidiar con los rasgos generacionales, los asuntos a superar a nivel empresarial con esta sensibilidad y forma de pensar, son varios, pero solo mencionaremos tres que engloban la tarea:

LOGISTICALHAPPINESS

1. **Urge** la adecuación de los perfiles ocupacionales para los puestos de trabajo, la movilidad y el uso intensivo de la tecnología con situaciones híbridas de trabajo es la manera de desarrollarse en el puesto de trabajo. La revisión de las competencias relacionadas con la tecnología y las habilidades de comunicación son urgentes para los puestos de trabajo.
2. Se necesita la **construcción de la malla** social empresarial que permita cohesionar al equipo en tareas diversas de cualquier industria, cohesión en ventas, congruencia en la operación logística, y cumplimiento de los acuerdos de los clientes. Es decir, se necesita el refuerzo de las competencias sociales para sostener el equipo.
3. Transmisión y sostenimiento de los **valores éticos y morales** que son los pilares de sustento de las empresas, industrias y conglomerados militares entre otras agrupaciones sociales, aún con los cambios de las nuevas generaciones.

Hemos revisado algunos cambios importantes en el establecimiento de las actitudes requeridas en los perfiles si bien, tanto millennials como centennials son generaciones caracterizadas por sus competencias digitales, al reclutar talento las empresas estamos centrando la atención en el desarrollo de habilidades que permitan a nuestros colaboradores liderar entornos de negocio cambiantes, altamente digitales, incluidos con mucha información de referencia disponible y diariamente evolutivos, se están valorando los conocimientos básicos del cargo pero ahora debemos incluir aptitudes de receta como:

1. La inteligencia emocional para nuestros vendedores de ruta
2. Optimismo participativo en nuestro personal del contact center y de servicio al cliente
3. Una dosis grande de resiliencia a nuestros operadores de bodega,

- montacargas e inventarios y a los miembros de nuestras instituciones castrenses
4. Generemos apertura y flexibilidad al cambio a nuestros directivos y jefes de área, incluyendo varios grados de mando militar
5. Buscamos liderazgo facilitador y no por imposición que sea capaz de dirigir un equipo y ser reconocido en nuestros gerentes y mandos medios. Sin perder el control de la tropa
6. Toda empresa o industria debe estar volcada a la orientación al cliente. No importa el cargo que desempeñe
7. Solo creemos en la integridad, honradez y honestidad de nuestros operadores de ruta y de transporte
8. Como condición, cada uno en su rol y puesto de trabajo debe tener una comunicación efectiva
9. Solo podemos contar y contratar con personas y colaboradores con orientación al logro. Adicionalmente para equipos con misiones críticas o de seguridad
10. Solo puedo contratar a alguien que sea capaz de trabajar en equipo y de manera híbrida o remota y con poca supervisión. En todos los campos y empresas
11. Percibimos como correcto el manejo del Estrés y la ansiedad

Estas condiciones cambian desde ya los perfiles y las entrevistas de trabajo.

Las personas un poco más tímidas, pero con exceso de información en sus manos y con la capacidad de búsqueda y apoyo tecnológico de la inteligencia artificial, pueden ser elementos muy sensibles, creativos y colaborativos si se manejan de la manera correcta, la búsqueda de la felicidad tiene esas curvas en el modelo de aprendizaje y obligan rápidamente a valorar otras competencias que complementan los conocimientos técnicos de un puesto de trabajo sino ahora hay que agregar-

le aptitudes de orden social y psicológico requeridas para que el empleado se pueda desempeñar, desarrollar, haga carrera y no deserte.

Nuevos términos: El término nómada del conocimiento, viene del neologismo inglés **knowmad**, que combina las palabras know (conocer, saber) y nomad (nómada), y que da cuenta del perfil del sujeto capaz de ser un nómada del conocimiento. Fue creado por John Moravec para referirse a los trabajadores nómadas del conocimiento y la innovación. Se caracteriza por ser innovador, imaginativo, creativo, capaz de trabajar en colaboración con casi cualquier persona, en cualquier momento y lugar. Un knowmad es valorado por su conocimiento personal, lo que le proporciona una ventaja competitiva con respecto a otros trabajadores.

Consideración final: La felicidad es una forma de ver la vida. Se puede vivir todo el tiempo feliz solo tomando las cosas y dificultades de la forma en que vienen. Decisiones diarias y momentáneas deciden cómo será el futuro inmediato, determinan lo que sigue en nuestra vida y los sorbos de felicidad que descubrimos cada día. La generación de cristal es muy sensible, pero tiene la misma responsabilidad sobre la supervivencia social en el acomodo de los tiempos digitales que son una realidad con la Inteligencia Artificial. ■

* "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 "Ix" que significa mago en Maya. A este equipo se le puede contactar por medio de: gerencia@gruporayuelamx.com

LOGISTICS WORKSHOPS

Logística, Almacenamiento y Distribución en México

GESTIÓN DE ALMACENES Y CENTROS DE DISTRIBUCIÓN

¿Cómo reducir los niveles de inventario y costos de operación logística en centros de distribución, bodegas y almacenes?

- Valor Estratégico de los Almacenes
- Tipos de Stock y Métodos de Gestión
- Procesos en Almacenamiento y Distribución
- Infraestructura y Tecnología en Almacenes



31 MAYO
2024

HOTEL HOLIDAY INN
MÉRIDA-YUCATÁN

inbound
logistics
LATAM

Media Sponsor



EMPRESAS PATROCINADORAS

EMPRESAS PARTICIPANTES:



ALSURESTE

LACOMUNIDAD LOGÍSTICA DEL SURESTE

ALSURESTE la primera Comunidad Logística
en el Sur - Sureste de México
PRESENTA



INSCRÍBETE



EXPERTCOMMENT

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

Hidrógeno verde y la transformación de los puertos marítimos del mundo

Ya se han desarrollado y están funcionando en todo el mundo varios buques de H₂, pero su uso generalizado todavía está limitado por diferentes aspectos

Históricamente, los puertos marítimos han servido como medio para facilitar el comercio y el suministro de materiales y energía. En el futuro se prevé que también asuman una nueva función como centros de energía renovable. En este sentido, y con el propósito de descarbonización de la economía global, los puertos marítimos contribuirán significativamente a la transición hacia economías más verdes. El Hidrógeno (H₂) verde puede ser la piedra angular para conectar diferentes sectores industriales y económicos como el marítimo, el del petróleo y el gas, el turismo de cruceros, la distribución y transformación a granel, las centrales térmicas, los operadores de redes eléctricas y la energía eólica marina, que normalmente se alojan en zonas portuarias.

La transición energética de los combustibles fósiles (carbón, petróleo

y gas natural) a las energías renovables es una acción clave para descarbonizar la economía global. Esto, con el propósito de evitar los impactos negativos e irreversibles del Cambio Climático Global (CCG). Sin embargo, en la próxima década, la mayor parte de la energía necesaria seguirá procediendo de fuentes fósiles. Afortunadamente, la mayor tasa de crecimiento se observará en las fuentes de energía renovables. De acuerdo al informe World Energy Outlook 2022 de la Agencia Internacional de Energía, la demanda de carbón alcanzará un pico en los próximos años, el gas natural se estabilizará a fines de la década de 2020 y la demanda de petróleo alcanzará un pico a mediados de la década de 2030 antes de comenzar a disminuir. Se espera que la proporción de combustibles fósiles en el suministro total de energía disminuya de poco menos del 80% en 2020 a poco más del 60%

en 2040; alrededor del 60% de toda la nueva capacidad de generación de energía hasta 2040 deberá considerar las energías renovables.

En este escenario, el interés por el H₂ verde como posible combustible marino alternativo está creciendo: gracias a sus características favorables para aplicaciones marinas a bordo, garantiza una navegación con cero emisiones locales, alta densidad energética, no ser ni tóxico, ni corrosivo, y al ser potencialmente neutral en carbono sin plantas adicionales de captura y almacenamiento de carbono (como se necesita para el metanol); los puertos podrían desempeñar un papel central a la hora de establecer y sostener la demanda de H₂ verde para el sector marítimo, no sólo habilitando una infraestructura de abastecimiento de combustible adecuada, sino albergando sitios de producción en zonas portuarias. Ya se han desarrollado y están funcionando en todo el mundo varios buques de H₂, pero su uso generalizado todavía está limitado por diferentes aspectos.

Recientemente, el H₂ ha atraído la atención en el debate sobre la transición energética y la descarbonización de la economía global. Se espera que el H₂ cubra hasta el 12% de la demanda energética mundial para 2050. La transición al H₂ verde no es simplemente un reemplazo de combustible, sino un cambio hacia un nuevo sistema con perturbaciones políticas, técnicas, ambientales y económicas. El 96% de la producción de H₂ se realiza mediante gas natural (H₂ gris). El H₂ azul (producido a partir de gas natural), se vuelve neutro en carbono mediante la captura y almacenamiento de las emisiones de CO₂. El H₂ verde (se obtiene mediante electrólisis, para dividir el agua en H₂ y oxígeno), no tiene impactos de carbono, ya que la energía utilizada para la electrólisis proviene de fuentes renovables (eólica, agua, solar); la producción de H₂ verde cuesta entre dos y tres veces más que el H₂ gris o azul.

Por tanto, el uso de H₂ verde como materia prima y combustible puede reducir las emisiones en la industria y hacer una contribución importante a

los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para 2030 y 2050. Cuando se produce en momentos y lugares donde los recursos de energía solar y eólica están disponibles en abundancia, el H₂ renovable puede respaldar al sector eléctrico, proporcionando almacenamiento a largo plazo y a gran escala, además de mejorar la flexibilidad de los sistemas energéticos al equilibrar la oferta y la demanda.

El interés actual en el H₂ verde está impulsado por un mayor enfoque en las emisiones netas cero, combinado con una importante caída de los costos de la electricidad renovable y un reciente aumento del costo de los combustibles fósiles debido a las tensiones geopolíticas y la guerra en Ucrania; así, se espera que la demanda de H₂ verde despegue a mediados de la década de 2030. Para entonces, el H₂ verde debería haber llegado a competir en costos con el H₂ de combustible fósil a nivel global. En consecuencia, para la Unión Europea el H₂ es prioridad en la transición energética. En julio de 2020, la Comisión Europea lanzó la estrategia para la integración de sistemas energéticos y la estrategia (por separado) para el H₂; explora el potencial del H₂ renovable para ayudar a descarbonizar la UE. Ese mismo mes, se creó la Alianza Europea por un H₂ Limpio, con el objeto de apoyar el despliegue a gran escala de tecnologías de H₂ limpio para 2030, reuniendo la producción de H₂ renovable, la demanda de la industria, el transporte; fijando objetivos para el uso de energías renovables en combustibles para el transporte, requiriendo básicamente inversiones en combustibles verdes basados en H₂.

De hecho, un buen número de puertos marítimos a nivel global desempeñan papel esencial como centros de importación o exportación de energía, operando grandes flujos de combustibles fósiles como carbón, petróleo crudo y gas natural. El gas llega, ya sea a través de buques (transportadores de GNL), utilizando terminales especializadas en aguas profundas, o a través de gasoductos, que terminan en la zona portuaria. Los puertos marítimos suelen albergar grandes



plantas de energía. La disponibilidad de terrenos y agua de refrigeración, y la presencia de grandes clientes industriales, son algunas de las razones para que las empresas productoras de energía establezcan negocios en zonas portuarias. Si bien muchos parques eólicos se instalan en alta mar o en zonas abiertas en el interior del continente, varios puertos marítimos albergan parques eólicos, instalados en rompeolas o en estrechas extensiones de tierra cerca del mar. La presencia de centrales eléctricas e infraestructura de distribución de energía genera empleos directos y valor agregado, no sólo para las propias centrales eléctricas, sino también para las plataformas de distribución de energía y para las operaciones de las terminales (manejo de carbón, gas, otros). La planta también es una importante creadora de empleos y valor agregado en otras industrias y servicios, como empresas de ingeniería, empresas de construcción, empresas de mantenimiento y reparación, empresas de estudios e inspección y servicios de seguridad.

Escaneé este QR y continúe la lectura del artículo



DHL CELEBRA 10 AÑOS IMPULSANDO LA LOGÍSTICA DE LA FÓRMULA E

DHL ha sido parte integral del primer campeonato mundial de automovilismo totalmente eléctrico desde 2014



DHL, el socio fundador y logístico oficial de la Fórmula E, se embarca en su décimo año de asociación, entregando la décima temporada del Campeonato Mundial ABB FIA Fórmula E.

La asociación de DHL ofrece una logística sostenible de vanguardia, utilizando soluciones de transporte multimodal, que incluyen tanto el transporte marítimo como el terrestre, para maximizar la eficiencia. Además, durante las últimas tres temporadas, se ha prestado gran atención al uso de biocombustibles para el transporte de mercancías por carretera y marítimo, lo que ha dado lugar a una reducción sustancial de las emisiones de gases de efecto invernadero. Esta práctica continuará en las siguientes temporadas, con planes para introducir soluciones logísticas sostenibles adicionales en un futuro cercano.

DHL ha sido parte integral del primer campeonato mundial de automovilismo totalmente eléctrico desde 2014. Aprovechando 40 años de experiencia en deportes de motor a nivel mundial, DHL ha desempeñado un papel crucial al llevar el Campeonato a ciudades de todo el mundo, ofreciendo a los aficionados la oportunidad de disfrutar de la emoción de la Fórmula E mientras defiende el mensaje de la sostenibilidad.

“DHL se enorgullece de ser la fuerza impulsora del transporte sostenible de carga de Fórmula E. Nuestro compromiso de reducir nuestra huella de carbono y la de la Fórmula E, al tiempo que aseguramos la entrega sin problemas de todos los elementos esenciales para estas emocionantes carreras, sigue siendo inquebrantable. Junto con la Fórmula E, estamos allanando el camino para un futuro más ecológico en la logística del automovilismo”, dijo Manuela Gianni, directora de Motorsports Italia en DHL Global Forwarding.

E-PRIX DE LA CIUDAD DE MÉXICO 2024

El E-Prix de la Ciudad de México 2024 del 13 de enero marcó el inicio de la Temporada 10, con 16 carreras en 10 ciudades icónicas del mundo, incluida una histórica carrera inaugural en Tokio, Japón.

DHL cubrió más de 98,000 kilómetros durante la temporada. Lo que implicó el transporte de alrededor de 400 toneladas de carga crucial por carrera, incluidos autos de carreras, baterías, unidades de carga, equipos de transmisión, así como materiales de marketing y hospitalidad.

DHL y Fórmula E también continuarán reflejando sus valores comunes a través de la plataforma “Together Green”, donde los colores: amarillo de DHL y azul de Fórmula E se fusionan para simbolizar un futuro más respetuoso con el medio ambiente.

Siendo pionera en logística ecológica, DHL fue la primera empresa de logística en establecer un objetivo medible de eficiencia de carbono: mejorar la eficiencia en un 30% en comparación con los niveles de 2007 para 2021. Este objetivo se logró años antes de lo previsto, en 2016. En 2017, DHL se comprometió con un objetivo de sostenibilidad aún mayor: lograr cero emisiones netas para 2050. Como parte de esta hoja de ruta de sostenibilidad, en 2021 se asumió un compromiso de 7,000 millones de euros para apoyar una logística limpia y climáticamente neutra para 2030, lo que incluye la electrificación del 60% de la flota de última milla. ■

DATOS DUROS

- DHL lleva 10 años siendo el operador logístico de la Fórmula E
- DHL tiene 40 años de experiencia en deportes de motor a nivel mundial
- DHL cubrió más de 98,000 kilómetros durante esta temporada de la Fórmula E
- DHL transportó de alrededor de 400 toneladas de carga crucial por carrera, incluidos autos de carreras, baterías, unidades de carga, equipos de transmisión, así como materiales de marketing y hospitalidad
- DHL se ha comprometido con un objetivo de sostenibilidad aún mayor: lograr cero emisiones netas para 2050
- DHL en 2021 asumió el compromiso de 7,000 millones de euros para apoyar una logística limpia y climáticamente neutra para 2030
- DHL ha electrificado el 60% de la flota de última milla





¿QUÉ LE ESPERA A LA LOGÍSTICA Y LA CADENA DE SUMINISTRO EN 2024?

**Hoy en día la visibilidad
total en la cadena de
suministro abarca más
que sólo el flujo
de productos**



La tecnología, en particular la IA, será omnipresente en el futuro de la visibilidad de la cadena de suministro

No se puede negar que las cadenas de suministro son complejas incluso para quienes participan en ellas. Mover mercancías no debería requerir tanto esfuerzo de una empresa cuando su enfoque principal está en sus productos, estrategia y crecimiento. Lograr la armonía en la cadena de suministro y mantener la visibilidad de todos sus aspectos requiere datos medibles, una excelente comunicación entre las partes y una visibilidad clara.

Cuando se habla de visibilidad tradicionalmente se hace referencia a tener la libertad de verificar en cualquier momento dónde se encuentra la carga. Hoy en día la visibilidad total en la cadena de suministro abarca más que sólo el flujo de productos e incluye una visión general más profunda que combina oferta, demanda, inventario, gestión de crisis, prevención de desperdicios y más, para ayudar a las marcas a tomar mejores decisiones.

De cara al futuro, a medida que las empresas analizan sus planes para perfeccionar sus estrategias para 2024, el integrador logístico A.P. Moller - Maersk presenta algunas tendencias de la logística y la cadena de suministro para el próximo año.

TENDENCIAS DE LA LOGÍSTICA Y LA CADENA DE SUMINISTRO

Agregadores de datos: este tipo de software agrega datos de diferentes fuentes y ayudará a los profesionales

de la logística en la resolución de contingencias o en la toma de decisiones. Algunos de ellos contarán con datos predictivos, generados por inteligencia artificial (IA) para mejorar el conocimiento del cliente sobre la hora estimada de llegada de su envío. El proceso de agregación se integrará y combinará información de los barcos, cotejando con la información meteorológica y varios sistemas de comunicación.

Aumento de la subcontratación: según Allied Market Research, el mercado mundial de logística de terceros (4PL) se valoró en 57,900 millones de dólares en 2021 y se prevé que alcance los 111,700 millones de dólares en 2031. Una señal clara de que cada vez más empresas pasarán a la subcontratación logística, dejando su logística en manos de expertos especializados. Las cadenas de suministro se están volviendo más complejas y crece la necesidad de navegar mejor en sus complejidades.

La logística como estrategia: “La logística será un activo estratégico para las empresas y generará una ventaja estratégica en la experiencia del cliente, el desempeño financiero y ASG entregables”, sostiene Jacco Weterings, líder del negocio de logística global - NeoNav en Maersk. Las empresas verán su cadena de suministro como una parte importante de su negocio y como una parte integral de la estrategia de la empresa.

Mayor personalización: la industria verá más marcas preparándose para producir productos bajo demanda, en cantidades más pequeñas y localmente, agregando más oportunidades para personalizar dichos productos según lo requiera el consumidor. Por lo tanto, más personalizaciones provocarán cambios y quizás desafíos para las organizaciones de fabricación y su logística.

Tecnología en crecimiento: el aumento incremental del comercio electrónico y la logística omnicanal impulsará una gestión entrante más estrecha de las materias primas, lo que significa que las empresas necesitarán ampliar su visibilidad a esa parte de su cadena de suministro. La IA también se utilizará para ampliar la visibilidad, utilizando datos públicos (por ejemplo, huelgas, cambios climáticos, datos de ETA, etc.) y agregando datos de todas las demás partes de la cadena de suministro para generar el mejor escenario posible para sugerir.

La tecnología, en particular la IA, será omnipresente en el futuro de la visibilidad de la cadena de suministro. La mayoría de las tendencias que verá la industria de la logística están ligadas a esta tecnología innovadora. La trazabilidad, por ejemplo, es algo que los consumidores exigirán cada vez más.

El uso de plataformas de gestión de la cadena de suministro en línea, por ejemplo, ayudará a realizar un seguimiento del progreso mediante la integración de conocimientos de datos en tiempo real, crear informes, notificar a los proveedores, etc. en una ventana única. Una cosa es segura: la innovación acelerada facilitará la visibilidad en las cadenas de suministro y dará a las empresas un mayor control sobre su futuro. ■



Predicciones 2024

La tecnología RFID puede aportar mayor
transparencia y trazabilidad a lo largo
de la cadena de suministro



En un estudio realizado por la firma Manhattan, que fue compartido a la redacción de *Inbound Logistics Latam*, se explican seis tendencias que se deben contemplar en materia logística para este 2024.

1 TECNOLOGÍA ANTIGUA, NUEVAS APLICACIONES

Los minoristas dependen cada vez más de sus tiendas para cumplir con pedidos tanto en la tienda física como en línea. Sin embargo, su capacidad para hacerlo a menudo se ve obstaculizada por la baja precisión del inventario. Una reciente encuesta de Manhattan

encontró que solo el 3% de los minoristas estadounidenses creían tener una visión precisa del inventario en las tiendas y en su red de distribución.

Aquí es donde la tecnología de identificación por radiofrecuencia (RFID) puede desempeñar un papel importante. Al automatizar el seguimiento del inventario y los procesos de reposición, se reduce la necesidad de realizar verificaciones manuales de existencias y se garantiza la disponibilidad constante de productos. Además, la RFID genera una cantidad significativa de datos que pueden utilizarse para obtener información detallada sobre el comportamiento del

cliente, las tendencias en el inventario y el rendimiento de la tienda. El análisis de datos y percepciones pueden proporcionar información adicional para comunicar las decisiones de comercialización, estrategias de precios y campañas publicitarias, brindando en última instancia una experiencia más personalizada y sin contratiempos a los clientes.

Desde el punto de vista de la seguridad, los minoristas pueden emplear etiquetas RFID con fines antirrobo y fortalecer las medidas de seguridad para detectar comportamientos sospechosos, contribuyendo así a la reducción de pérdidas.

Se abordan dos prioridades cruciales para los minoristas: la total visibilidad y optimización de la cadena de suministro, y la sostenibilidad, ambas intrínsecamente vinculadas. La tecnología RFID puede aportar mayor transparencia y trazabilidad a lo largo de la cadena de suministro, desde los fabricantes hasta los centros de distribución y las tiendas, ofreciendo un control más efectivo sobre la logística y abordando problemas como la falsificación o los retiros de productos de manera más eficiente. Esto contribuye a reducir aún más el exceso de existencias y los desperdicios, respaldando simultáneamente iniciativas de trazabilidad que permiten a los consumidores tomar decisiones más informadas sobre los productos que adquieren.

2 INTERFACES CAMBIANTES: EL SURGIMIENTO DE LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL GENERATIVA

Estamos viviendo en un mundo donde la colaboración perfecta entre humanos y máquinas tiene el potencial de impulsar la eficiencia como nunca antes. Los LLM (Large Language Models) han alcanzado un nivel excepcional en la capacidad de analizar consultas de texto en lenguaje natural, comprendiendo y descomponiéndose en tareas y objetivos específicos. Estos modelos no sólo ofrecen respuestas

genéricas, sino que tienen la capacidad de generar contenido novedoso en prácticamente cualquier forma digital imaginable, ya sea texto, código, imágenes, vídeos, audio y más.

El progreso en la inteligencia artificial generativa ha transformado la dinámica unidireccional de la interacción entre humanos y computadoras en una relación bidireccional, donde las computadoras pueden entender y comunicarse en lenguajes humanos. Ahora, los humanos pueden interactuar con las computadoras utilizando lenguaje natural, y las aplicaciones responden de manera adecuada, a veces de forma multimodal.

Esto marca un cambio fundamental en las interfaces de usuario en comparación con lo que hemos visto y aprendido en los últimos 30 años. Aunque ya vislumbramos esto con asistentes digitales como Alexa, Siri y Google, la inteligencia artificial generativa se volverá cada vez más común, integrándose en aplicaciones cotidianas tanto para consumidores como para empresas. Los asistentes digitales y copilotos se convertirán en algo común en la mayoría de las aplicaciones.

3 EVITANDO LA ESTANCACIÓN TECNOLÓGICA CON INNOVACIÓN CONTINUA

En los últimos años, hemos observado una marcada inclinación hacia la adopción de soluciones en la nube, y anticipamos que la demanda de software basado en este modelo se acelerará aún más en los próximos años. Esta evolución responde a la necesidad de transferir las responsabilidades de mantenimiento y operaciones a los proveedores de software, permitiendo acceder a las últimas innovaciones y actualizaciones a un ritmo mucho más ágil.

La forma de hacer negocios y las expectativas de los clientes han sufrido una transformación significativa en los últimos tiempos. Las empresas ya no pueden mantenerse estáticas en su oferta si desean satisfacer las expectativas cambiantes del mercado y de sus clientes finales. Tradicionalmente,

la tecnología tendía a estancarse debido a las complicaciones, riesgos y altos costos asociados con las actualizaciones de software, lo que llevaba a muchas personas a renunciar al acceso a las innovaciones más recientes. Sin embargo, con el modelo de software en la nube, ahora las empresas pueden acceder a innovaciones y adaptarse a las expectativas del cliente y las tendencias del mercado en tiempo real, con actualizaciones cada pocos meses y sin versiones concretas. Las empresas que buscan tener éxito deben mantener el ritmo de los rápidos ciclos de innovación impulsados por tecnologías como la inteligencia artificial generativa, o corren el riesgo de ser etiquetadas como obsoletas.

4 FORTALECIMIENTO DE LA LEALTAD DEL EMPLEADO CON LA CULTURA LABORAL

La lealtad de los empleados tiene un impacto directo en los resultados finales de una empresa al disminuir la rotación, incrementar la productividad y fortalecer una imagen de marca positiva que respalda la atracción de talento. La innovación, considerada como un valor fundamental, impacta en la forma de operar de la empresa, fomenta una cultura de mejora continua y abre las puertas a nuevas oportunidades, incluyendo la movilidad y promoción profesional. También inculca un profundo sentido de orgullo en el trabajo, un componente esencial para crear un entorno laboral que fomente la lealtad.

5 UNIFICACIÓN DE SOLUCIONES END TO END - DESDE LA OFICINA TRASERA HASTA LA SALA DE JUNTAS

La rápida transformación de la cadena de suministro en todas las industrias ha resaltado la importancia de la unificación de soluciones End to End. En el dinámico entorno de las cadenas de suministro modernas, alcanzar mayor velocidad, agilidad y eficiencia operativa es esencial. Se busca mejorar la eficiencia de las operaciones de entrada y salida, planificar los recursos de muelle para descargas, cargas y tránsitos cruzados, minimizar las interacciones laborales, reducir tiempos de viaje y gastos de detención, y optimizar operaciones como nunca antes. Esta necesidad ha impulsado el paso más allá de la mera integración, que puede obstaculizar la optimización.

Por ejemplo, cuando se entrega un plan de transporte al sistema de gestión de almacenes (TMS), éste no tiene la capacidad de replanificar, ajustar o re optimizar en respuesta a los cambios y variaciones naturales que inevitablemente suceden. Solo con una solución verdaderamente unificada que conecte de manera armoniosa funciones dispares, se permite la optimización continua y ajustes basados en lo que está sucediendo en el proceso de cumplimiento. Esto resulta en una experiencia única que proporciona una mejor optimización, mayor visibilidad y costos minimizados para transportistas, organizaciones logísticas y minoristas.





La cadena de suministro ahora es más visible, desde los ejecutivos hasta el consumidor final, y un número creciente de organizaciones será más transparente en sus operaciones, otorgando a los clientes un mayor control sobre sus pedidos.

La visibilidad completa del inventario y el historial de compras del cliente es esencial para impulsar una experiencia verdaderamente unificada, personalizada e intuitiva en todos los canales, funciones de la tienda y dispositivos. De este modo, los minoristas pueden mejorar la experiencia del cliente y fortalecer un crecimiento de ingresos más sólido.

Este enfoque unificado empodera a los usuarios para crear un plan logístico end to end ideal, que antes no era posible, y la tecnología en la nube se presenta como la única forma de unificar verdaderamente la cadena de suministro y ofrecer una optimización continua basada en la realidad en lugar de estimaciones.

6 CREER EN METAS VERDES A LARGO PLAZO

Impulsada por la creciente demanda del consumidor, la economía circular se vislumbra como la estrella en ascenso de la sostenibilidad en 2024. En un mundo de recursos finitos, la transición hacia una economía más circular y sostenible se torna aún más imperativa con el auge del comercio electrónico y los consiguientes desafíos de devoluciones de productos. La concreción de este modelo sostenible y

utópico dependerá en gran medida de la eficiencia e innovación de las redes de cadena de suministro.

Según el Informe de Brecha de Circularidad 2023, la economía global actualmente sólo alcanza un 7.2%, frente al 9.1% en 2018. Sin embargo, proyectamos que superará el 9% en 2024.

Los consumidores, especialmente la Generación Z y los millennials, están dando prioridad al consumo responsable, optando por compras recicladas, de segunda mano y respetuosas con el medio ambiente, lo que reduce los desperdicios y demostrando lealtad a los minoristas que ofrecen estas opciones. Al combinar este cambio con las regulaciones ESG a nivel mundial que instan a los minoristas a ser más conscientes y responsables, se estará contribuyendo a la construcción de una economía más fuerte y sostenible.

Una cadena de suministro más inteligente, rápida y limpia es la necesidad del momento. La cadena de suministro juega un papel crucial en el éxito del negocio, y contar con un sistema ágil, sin problemas y rápido puede ayudar a las empresas a reducir desperdicios y cumplir eficientemente con las demandas de los consumidores.

Un ejemplo destacado es la industria de comestibles, donde el 42% de los 50 principales minoristas a nivel mundial ya han establecido funciones de sostenibilidad. El 82% de los directores ejecutivos de minoristas de comestibles citan la sostenibilidad como una prioridad clave. Al permitir a los consumidores un mayor control sobre el proceso de cumplimiento

y ampliar el tiempo para modificar o cancelar pedidos, los minoristas pueden evitar devoluciones antes de que ocurran, beneficiando tanto a los minoristas como a los consumidores e incluso al medio ambiente.

La cadena de suministro influye significativamente en la disponibilidad, el costo, el tiempo de comercialización y el uso de recursos. La inteligencia artificial, el aprendizaje automático y la automatización desempeñan un papel importante en los centros de distribución y almacenes, donde las tareas tediosas pero exigentes, como la selección, se están automatizando. Además, los centros de micro-fulfillment están optimizando el uso de las tiendas físicas y reduciendo el tránsito de camiones en las carreteras. Los minoristas deben tener la capacidad de prever la demanda con mayor precisión, identificar rutas y métodos más ecológicos y lograr precisión y exactitud en la promesa y cumplimiento son elementos cruciales para reducir significativamente el margen de error y mejorar la experiencia del consumidor final.

- Un ejemplo tangible de estos beneficios es nuestra solución TMS, que ayudó a Giant Eagle a reducir los kilómetros vacíos en un 8% mediante la programación de entregas optimizadas, mejoró la ubicación en un 7%, y optimizó la capacidad disponible con viajes de retorno, mejorando la utilización de la carga y reduciendo los costos de entrada.
 - En los primeros 12 meses de implementación, Super Retail Group en Australia logró reducir los envíos de pedidos divididos en un 24%, disminuyendo así los costos de fulfillment en cifras de dos dígitos mediante menos empaques y menos kilómetros en la carretera.
 - En última instancia, una cadena de suministro eficiente no solo es más rentable, sino que también proporciona a los minoristas la ventaja competitiva necesaria para prosperar en este entorno minorista en constante transformación. ■
- Para más información consulta: www.manh.com/es y LinkedIn.

RESPONDIENDO A 11 PREGUNTAS SOBRE LOS SERVICIOS DE CARGA RÁPIDA

¿Te apresuras a usar los servicios de carga urgente? ¡Espera un segundo! Antes de decidir cómo enviar, echa un vistazo a las respuestas a estas preguntas rápidas.

Por Karen Kroll

Ya sea que su organización utilice el envío de carga acelerado todos los días o de manera ocasional, es importante comprender cómo aprovechar al máximo estos servicios de manera efectiva.

"Los transportistas deben sopesar el costo de la aceleración frente al impacto posterior de los envíos que llegan tarde", señala Kevin Schultz, presidente y cofundador de The 357 Company, un proveedor de logística. Si la capacidad de una empresa para operar o satisfacer las necesidades de los clientes está en riesgo, el envío de carga acelerado puede valer la pena.

A modo de ejemplo, consideremos una situación en la que una pieza esencial de equipo para el funcionamiento de un restaurante, como una freidora o un congelador, deja de funcionar. En ese caso, el restaurante necesita obtener cualquier pieza de repuesto y hacer que el equipo vuelva a funcionar lo más rápido posible.

Con este objetivo en mente, Parts Town, un proveedor de piezas de equipos de restaurante, se asegura de que todos los pedidos recibidos antes de las 9 p.m. se envíen al día siguiente. En algunos casos, incluso manda los pedidos que llegan antes de la medianoche del día siguiente.

"Somos un negocio de piezas críticas para equipos de servicio de alimentos", explica Audreyann Snow, vicepresidenta de operaciones y logística.

La mayoría de los pedidos se envían con celeridad. "Los clientes deciden si quieren el servicio al día siguiente, al segundo día o por tierra, y nosotros nos aseguramos de que se cumpla", agrega Snow. Para lograr esto, Parts Town ha tomado varias medidas, incluyendo ubicarse intencio-

nalmente cerca de su socio transportista e invertir en un sólido sistema de mercancías a persona y una solución de transporte de casi dos millas de largo, para que los empleados puedan procesar rápidamente los pedidos.

La mayoría de las organizaciones necesitan operar dentro de sus presupuestos y asegurarse de utilizar los servicios de carga acelerada de manera inteligente. Las respuestas a estas 11 preguntas sobre los servicios de carga acelerada pueden ser de ayuda.

¿Cuándo deberían los transportistas considerar el uso de servicios de carga urgente?

Las empresas que trabajan con productos perecederos a menudo utilizan servicios acelerados

para garantizar que los productos lleguen mientras todavía tienen valor.

"Los árboles de Navidad que llegan después del 24 de diciembre son inútiles", señala Milsom.

En muchas plantas de fabricación o montaje, el tiempo de inactividad no planificado de los equipos es costoso; una encuesta reciente de ABB puso el costo promedio en 125 000 dólares por hora. Acelerar los componentes de reparación y volver a poner el equipo en funcionamiento puede valer la pena.

Los productos de alta gama, como la joyería, tienden a beneficiarse del envío acelerado, que puede ofrecer más protección de paquetes de extremo a extremo, dice Deana Thornton, directora de marketing de productos de Shopify. Los comerciantes de las industrias farmacéutica o nutracéutica también priorizan el envío urgente

Para asegurar una entrega rápida y sin problemas, los remitentes y sus socios deben compartir datos clave. Esta colaboración permite a CFR Classic, proveedor de soluciones de envío de vehículos, tomar las mejores decisiones de enrutamiento para sus clientes.



para garantizar una entrega más rápida de sus productos.

No son solo los transportistas de compañía a consumidor los que recurren al envío acelerado. "Los propietarios de negocios corren un mayor riesgo de dañar y potencialmente perder las relaciones con los proveedores si los artículos no llegan según los acuerdos de entrega establecidos", dice Thornton.

2 ¿Cómo pueden los transportistas utilizar estratégicamente los servicios de carga urgente?

En algunos casos, las empresas pueden utilizar el envío de carga acelerado de forma proactiva como parte de una estrategia de cadena de suministro. Por ejemplo, algunos minoristas emplean este tipo de envío para reducir los fondos vinculados al inventario.

En las industrias donde un porcentaje saludable de la línea de productos cambia cada año, el potencial de interrupción tiende a ser mayor, comenta Ramesh Murthy, vicepresidente ejecutivo y director de la cadena de suministro de Bob's Discount Furniture.

A menudo hay un punto de inflexión en el que está claro que otro retraso significa una agilización aún más costosa más adelante.

Por ejemplo, si una fecha de lanzamiento está a cuatro semanas de distancia y un proveedor se retrasa dos semanas, es probable que una semana perdida más, aunque no sea inaudita, haga que sea aún más difícil ponerse al día. La compañía puede decidir agilizar preventivamente algunos envíos.

Cuando Murthy trabajaba con un empleador anterior, la gerencia decidió lanzar una línea completa en un solo día. En lugar de comprar más publicidad, razonaron que sería un uso más productivo de los fondos acelerar los productos, para que todo llegara a tiempo para el lanzamiento.

Al hacer que todos los productos

lleguen al mismo tiempo, "la declaración hecha en el comercio minorista dejaría boquiabiertos a todos", dice Murthy.

La capacidad de realizar cálculos al decidir si acelerar a escala es fundamental, comenta. Su equipo pudo aprovechar sólidas herramientas de apoyo a la toma de decisiones que ayudaron a todos a comprender cómo afectaría el margen la aceleración de los envíos.

Rush Order Tees, como su nombre indica, a menudo acelera pedidos de alto perfil o envíos a clientes primerizos con pedidos grandes. Una razón es motivarlos a seguir comprando con la empresa, comenta Mike Nemeroff, cofundador y CEO.

3 ¿Qué medidas pueden tomar los remitentes para minimizar el uso innecesario del envío de carga acelerado?

A menudo, se espera que el departamento de transporte realice entregas, incluso si los pasos, o errores, aguas arriba significan que solo pueden lograrlo mediante el uso de servicios de carga acelerada. Una mejor previsión, así como la visibilidad de los niveles de inventario y el inventario entrante, pueden reducir la necesidad de acelerar.

También es beneficioso asegurarse de que la parte adecuada internamente sea responsable de los costos de la agilización, ya que esto puede llevarlos a vigilar su uso. "Todo el mundo quiere mover las cosas rápido hasta que sepan lo que cuesta", comenta Milsom.

4 ¿Cuáles son los principales tipos de envío urgente?

Los nombres y tipos de servicios de envío urgente pueden variar entre

los proveedores. Rick Loerke, director de soluciones para clientes de Valley Companies, los clasifica en varios grupos.

La expedición en aviones de carga se utiliza para entregas que pueden llegar en un plazo de uno a tres días. Los envíos urgentes también pueden ser transportados en vuelos comerciales si el remitente es un "remitente conocido" por la TSA. Esto puede ser más rápido que el uso de aviones de carga, dada la cantidad de vuelos de pasajeros diarios.

La carga terrestre urgente generalmente se mueve un día más rápido que la carga terrestre estándar.

El envío exprés es aún más rápido que el urgente y a menudo se utiliza para una ventana de entrega al día siguiente, según Melissa Nick, directora de la cadena de suministro de ShipBob. Sin embargo, debido a su costo, ella recomienda utilizarlo con moderación.

5 ¿Qué tipos de empresas ofrecen servicios de envío acelerado?

En el pasado, la mayoría de los principales transportistas nacionales ofrecían opciones de envío acelerado. Con el cambio en las expectativas de los clientes, ahora más empresas ofrecen servicios rápidos. Los remitentes a menudo pueden aprovechar los servicios de pequeños transportistas regionales o locales para obtener este tipo de servicio.

Según Adam Langston, director comercial de Passport Shipping, muchos transportistas regionales ofrecen servicios terrestres acelerados que pueden resultar más económicos que muchos servicios de envío aéreo acelerado. Además, muchos de ellos pueden ofrecer servicio el mismo día.

Para acceder a los servicios de envío acelerado, los transportistas suelen recurrir a agentes de carga. Muchos de estos agentes operan redes de proveedores de servicios en varios mercados.



Para abordar la complejidad de la expedición transfronteriza, BlueGrace Logistics trabaja en estrecha colaboración con los transportistas para evitar posibles retrasos debidos a la falta de información o documentación.

6 ¿Qué factores afectan al costo de los envíos de carga acelerados?

Los envíos de carga acelerados a menudo se transportan por vía aérea en alguna etapa de su viaje. Debido a que el espacio es limitado, el peso dimensional es un factor clave. El peso dimensional refleja la cantidad de espacio físico que ocupa un paquete en relación con su peso real. Las aerolíneas cobran según lo que sea mayor: el peso real del envío o el espacio que ocupa un paquete.

No es sorprendente que el tiempo de entrega también sea un factor importante. Por lo general, cuanto más ajustado sea el plazo, mayor será el costo.

Asimismo, la distancia entre el punto de origen y el destino de un envío afecta el costo. Cuanto más lejos tenga que llegar el envío, por lo general, más costoso será.

7 ¿Qué desafíos deben esperar los transportistas al acceder al mercado acelerado?

A medida que el mercado regional de transportistas continúa creciendo, estos pueden encontrarse con limitaciones de capacidad. Esperar hasta el último minuto para realizar pedidos puede resultar en situaciones de "quedarse varado", según indica R.J. Romano, líder de prácticas de asesoramiento en la cadena de suministro de la firma consultora BDO.

Algunos servicios de mensajería dependen de conductores contratados, lo que puede resultar en una pérdida de visibilidad una vez que estos están en la carretera. "Esto puede ser alarmante cuando se trata de un envío urgente", señala Romano.

8 ¿Cómo cambia el envío acelerado para los movimientos transfronterizos?

Los envíos acelerados transfronterizos suelen involucrar a múltiples partes. Un paquete que se traslada de México a Estados Unidos podría implicar al remitente en la República Mexicana, un proveedor de logística, un transportista, un corredor de aduanas, posiblemente otros proveedores de servicios fronterizos, así como el transportista en el lado de Estados Unidos y, en ocasiones, un equipo de la empresa cliente. Todas estas partes necesitan colaborar estrechamente.

"En un envío estándar, la comunicación debe ser buena", afirma José Fernández, vicepresidente y gerente de país para México en BlueGrace Logistics. "Pero para los envíos acelerados, debe ser casi perfecta".

Además, es fundamental minimizar el potencial de retrasos. Por ejemplo, cuando el producto está listo para ser transportado, un camión debe estar disponible, sin importar la hora o el día. El agente de aduanas debe contar con documentos precisos de entrada y aduanas completados y listos para su uso, de modo que la carga pueda transferirse sin contratiempos.

"Es una operación que funciona las 24 horas del día, los 7 días de la semana", señala Fernández Chavira. Por lo general, se organizan reuniones con todas las partes antes de comenzar a trabajar juntas. De esta manera, cuando la primera carga esté lista para ser transportada, todos comprenderán los pasos necesarios para lograr un envío sin problemas.



¿Cómo pueden los transportistas mantener en línea los costos de envío de carga acelerado?

Desde la fabricación hasta la distribución, la comunicación y la planificación son fundamentales. De esta manera, todos pueden anticiparse a las necesidades futuras y actuar de manera proactiva.

"Hay muchas acciones que se pueden tomar aguas arriba para evitar situaciones en las que sea necesario acelerar", señala Romano.

Los transportistas que puedan notificar a los transportistas sus planes de aceleración con uno o dos días de anticipación a menudo pueden ahorrar dinero.

En algunos casos, ajustar la forma en que se lleva a cabo la aceleración puede reducir los costos. Por ejemplo, los desafíos recientes en la cadena de suministro a veces significaban que CKE Restaurant Holdings, Inc. tenía 20 restaurantes en un área metropolitana que carecían de ciertos productos, explica John Brewer, director de distribución y logística.

Él y sus colegas identificaron un grupo de restaurantes ubicados en el centro y luego aceleraban la entrega de productos a estos sitios. Esto les ayudaba a lidiar con los problemas de costo y capacidad, ya que era más fácil coordinar tres o cuatro camiones en lugar de 20. Desde estos lugares centrales, el equipo de CKE distribuía los artículos a los restaurantes restantes.

Brewer también solicita cotizaciones de varios servicios de entrega de carga acelerada. "Se ahorra un poco, y con el tiempo, eso suma", agrega.



¿Cómo pueden los transportistas minimizar el riesgo de errores o retrasos en las entregas de carga aceleradas?

La comunicación es fundamental. "Si hay una fecha límite que cumplir, necesitamos tener toda la información crucial", explica Joe Giranda, director de ventas y marketing de CFR Classic, un proveedor global de soluciones de envío de vehículos. Esto ayuda a eliminar algunas de las idas y venidas que de otro modo podrían ocurrir, y permite a CFR asesorar sobre la mejor solución de enrutamiento.

Evite basarse únicamente en el precio. Tenga en cuenta que las opciones más económicas pueden generar problemas más adelante. Por ejemplo, cuando una cotización

parece demasiado buena para ser verdad, es posible que el proveedor no tenga un conductor disponible. Si el proveedor no puede conseguir uno a tiempo, es probable que el envío se retrase.

Verifique la información. Nemeroff recomienda a los clientes que verifiquen la dirección a la que se enviarán los pedidos urgentes. A diferencia de los envíos estándar, donde los clientes pueden tener tiempo para corregir su dirección uno o dos días después de realizar un pedido, los pedidos urgentes tienen un plazo mucho más corto.

"Es mucho más complicado intentar cambiar una dirección después de que el pedido se haya enviado a una empresa de mensajería privada", agrega.



¿Cuáles son algunas de las tecnologías y atributos clave a tener en cuenta al evaluar a los proveedores de servicios de carga acelerado?

El GPS, los sistemas de seguimiento y otras tecnologías de comunicación permiten que todas las partes involucradas en la cadena de suministro tengan información continua sobre la ubicación de una carga.

Con el tiempo, la automatización y los algoritmos continuos mejorarán la eficiencia, según Mark Derks, director de marketing de BlueGrace Logistics. La inteligencia artificial (IA) es experta en identificar problemas y lagunas en los envíos acelerados, liberando a los empleados de tener que filtrar grandes volúmenes de información, agrega.

Las API, o interfaces de programación de aplicaciones, se están convirtiendo en un estándar, especialmente para los remitentes de alto volumen. Permiten que la red de transporte se conecte al sistema de gestión del transporte (TMS) de un remitente, al sitio de comercio electrónico o, en algunos casos, al sistema de punto de venta.

"Las API son una tecnología clave utilizada hoy en día para agilizar los procesos y garantizar que los datos se envíen de manera rápida, eficiente y precisa", explica Shaun Savage, director ejecutivo y fundador de GoShare, que proporciona servicios acelerados de entrega y mudanza de última milla.

Las aplicaciones móviles pueden mejorar la experiencia de envío acelerado para todas las partes involucradas. "Comunicación, navegación, seguimiento, comprobante de entrega, conocimiento de embarque, todo se puede hacer en una aplicación móvil", agrega Savage.

Otro paso crítico es confirmar que el proveedor y su red pueden manejar las complejidades de la aceleración.

"El envío de carga acelerado es un negocio serio con muchas cosas en juego", dice Schultz. "La aceleración pone a prueba a las empresas de logística". ■



**SUMMIT
& EXPO | 20
24**

10-11 ABRIL
Centro Citibanamex • Ciudad de México

LA EVOLUCIÓN ESTÁ EN TUS MANOS
CONEXIÓN, INNOVACIÓN, FUTURO

Asiste a la exposición de Logística, Comercio Exterior y Carga más grande de México y Centroamérica.



+550

Expositores



+22,800

Compradores Potenciales



+32,000 m²

de Piso de Exhibición



+50

Conferencias Gratuitas

¡Se parte de **THE LOGISTICS WORLD® | LA EXPO**
un espacio donde las ideas se convierten en acciones!

Informes

☎ (+52) 55 9382 6024

✉ evento@tlwexpo.mx

☎ (+52) 55 2723 2470

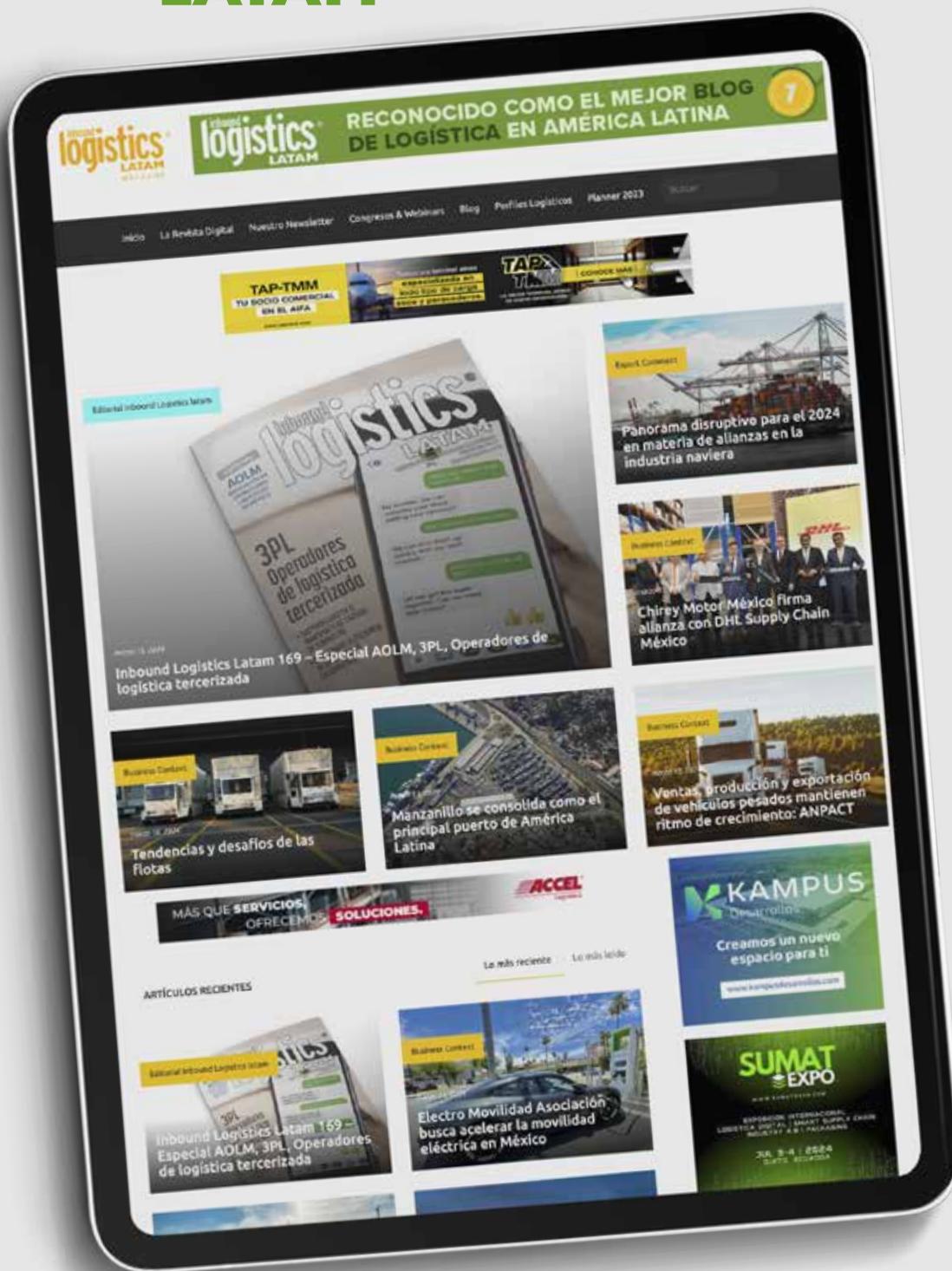


Regístrate en la web y asiste sin costo

expo.thelogisticsworld.com

SÍGUENOS





¡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!

ESTADÍSTICA INTERMODAL AMTI

OCTUBRE - DICIEMBRE 2023



Al inicio de año, el Banco Mundial publicó sus perspectivas económicas, en las que mantiene la proyección del PIB mundial para 2024 en 2.4%, siendo el tercer año consecutivo de desaceleración. Las previsiones indican que las políticas monetarias y las condiciones crediticias restrictivas, el bajo nivel del comercio y la inversión mundiales incidirán en el crecimiento. Al observar por regiones y países destacan determinados cambios para este año que inicia, particularmente en Estados Unidos, la revisión fue al alza pasando de 0.8% del pasado junio a un nivel de 1.6%, sobresaliendo del promedio para las economías avanzadas, que se mantiene en 1.2%; en sentido contrario, la región del euro toma un vuelco pasando de 1.3% en junio a 0.7% este enero, que se debe al bajo PIB registrado en 2023, donde se espera termine en apenas 0.4% de crecimiento.

Por parte de los Mercados Emergentes y Economías en Desarrollo (MEED), se espera un crecimiento de 3.9%, con India liderando las expectativas en un 6.4% de crecimiento, también destaca China por encima del promedio con 4.5%. En América Latina se proyecta un crecimiento de un punto porcentual, ya que en 2023 se prevé un crecimiento de 2.2%, con México y Argentina liderando las ex-

pectativas en 2024, con 2.6% y 2.7% respectivamente.

En contraste, la economía de Estados Unidos logró en el cuarto trimestre un 3.1% de crecimiento anualizado, llevando a cerrar 2023 con un 2.5%, propulsado especialmente de su consumo que logró 2.6% anual en el cuarto trimestre, y que puede ser explicado por el repunte que se observó en la confianza del consumidor, según la Universidad de Michigan, donde han alcanzado su punto más alto en los dos años y medio años recientes.

De acuerdo con el INEGI, el PIB del cuarto trimestre registró un crecimiento anual de 2.4%, si bien es inferior a las tasas en los tres trimestres anteriores, 3.5%, 3.4% y 3.3% respectivamente, permitió un crecimiento final de 2023 de 3.1% anual.

Esto mantiene la tendencia que se ha observado de una reducción en el ritmo de crecimiento, específicamente se observa si se compara el cuarto trimestre con el mismo periodo anterior, donde casi no creció, con un 0.1% de variación. Por actividades económicas; el sector primario en el 4T creció 0.1% a tasa anual, una reducción tras ser el de mayor crecimiento en el 3T; las actividades secundarias, con una tasa de 3.1% anual, mostrando el mayor crecimiento entre los sectores.

EL INTERMODAL EN NÚMEROS TOTAL

Movimiento histórico de contenedores intermodales 2019 - 2023

El transporte intermodal ha tenido muchas novedades en el 2023, dando paso a nuevos retos para el 2024. De manera oficial se da la fusión de KCSM a CPKC. Los nuevos servicios intermodales para el Cross Border, servicio Quantum de JB Hunt con BNSF. El Falcon Premium, los servicios nuevos de FXE - UP - NS con destinos a las terminales de Charlotte y Atlanta vía Memphis, el servicio de BNSF y FXE a Ferrovale, los servicios Inter Norte de Ferromex de Silao y Ferrovale a Chihuahua, apertura del nuevo patio de Tepalcates en Manzanillo. Todo ello, en medio de una carencia de transporte acelerada tanto en EE.UU. como en México, tasas en incremento, seguimos en un dinamismo de cambios.

Cerrando este 2023 el intermodal transfronterizo, nos da un punto arriba en la exportación de México a EE.UU., el ganador y constante crecimiento del corredor doméstico de Ferromex que sigue en crecimiento, debido a la demanda en los mercados de consumo nacionales y a la ausencia de transporte carretero, y un mercado marítimo donde la industria automotriz lleva el principal crecimiento.

Intermodal	Equipo	Ene-Dic 2019	Ene-Dic 2020	Ene-Dic 2021	Ene-Dic 2022	Ene-Dic 2023	Crecimiento % 22 vs. 23
Transfronterizo	Lleno	293,673	266,373	287,825	286,235	288,486	↑ 1%
Doméstico	Lleno	40,028	43,509	42,178	44,362	60,167	↑ 36%
Marítimo	Ly V	767,696	600,256	546,626	658,725	728,607	↑ 11%
TOTAL		1,101,397	910,138	876,629	989,322	1,077,260	9%



Fuente: Elaborado por AMTI con datos de las ASIPONAS.

Movimiento histórico de contenedores Cross Border

El movimiento de contenedores que se manejan en el intermodal transfronterizo, México se consolidó como el primer socio comercial de Estados Unidos de enero a septiembre de 2023, con una participación de 15.7% en el total de intercambios estadounidenses de mercancías con el mundo, (Datos del INEGI).

Siendo para el intermodal Cross Border una participación de 288,486 cajas totales en este intercambio entre importación y exportación. Para los movimientos por ferrocarril, en el caso de la importación se mantiene y exportación con dos puntos.

México ha emergido como el principal exportador de productos a Estados Unidos en 2023, marcando el fin de 16 años de dominio chino en esa posición, el total del crecimiento del 4.8% en las exportaciones mexicanas en los primeros 11 meses de 2023, alcanzando los 438,986 millones de dólares, se consolida una tendencia que reconfigura el mapa comercial. Mientras México asciende, las exportaciones chinas experimentaron una caída del 21.2% a 393,137 millones de dólares. (Datos del INEGI). Con todos los datos antes citados, se espera mayor despunte en este segmento para el 2024.

Intermodal	Tipo	Equipo	Ene-Dic 2019	Ene-Dic 2020	Ene-Dic 2021	Ene-Dic 2022	Ene-Dic 2023	Crecimiento % 22 vs. 23
Cross Border	Exportación	Lleno	172,464	165,732	180,800	182,027	184,791	↑ 2%
Cross Border	Importación	Lleno	121,209	100,641	107,025	104,208	103,695	↑ 0%
TOTAL			293,673	266,373	287,825	286,235	288,486	↓ 1%



Movimiento histórico de contenedores domésticos 2023

El movimiento de carga intermodal doméstica, es el corredor principal, México –Mexicali, el cual recorre la costa del Pacífico y cuenta con paradas en varios estados de la República mexicana, por lo que se consolida como el transporte de mayor crecimiento que se ha tenido, llegando a niveles históricos de crecimiento, ante el aumento de inseguridad en el mercado de autotransporte, temas ecológicos y aumento en tarifas, el intermodal doméstico resulta ser el producto competitivo y se posiciona como ganador de las tres divisiones intermodales.

Intermodal	Tipo	Equipo	Ene-Dic 2019	Ene-Dic 2020	Ene-Dic 2021	Ene-Dic 2022	Ene-Dic 2023	Crecimiento % 22 vs. 23
Doméstico	Doméstico	Lleno	40,028	43,509	42,178	44,362	60,167	↑ 36%
TOTAL			40,028	43,509	42,178	44,362	60,167	↑ 36%





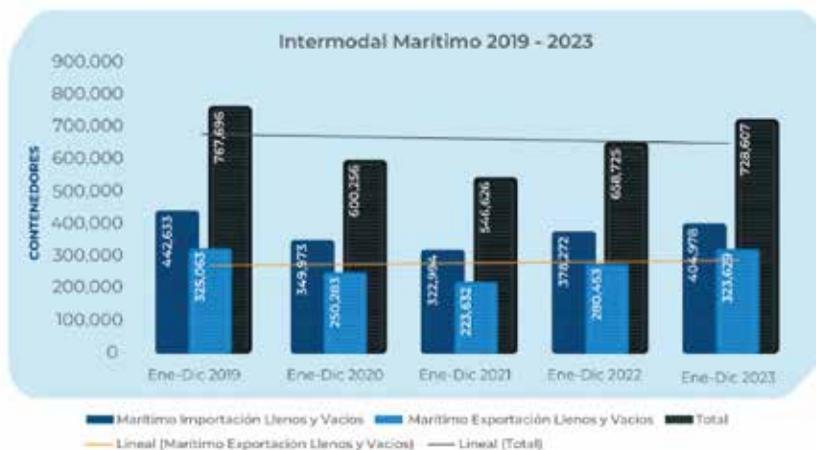
Movimiento histórico de contenedores marítimos 2023

Los puertos mexicanos han sido testigos de un impresionante aumento en la importación y exportación de vehículos nuevos en los primeros nueve meses del año en curso. Según los datos proporcionados por los ferrocarriles, se ha manejado un total de 728,607 unidades, lo que refleja un crecimiento del 11% comparado con el mismo período del año anterior.

La parte complicada para este modo de transporte intermodal es el comercio que circula por el Canal de Suez, el cual cayó un 42% en los dos últimos meses, se advierten ataques a buques en el mar Rojo y se suman a la tensión en otras rutas marítimas como el Canal de Panamá, perturbado por el cambio climático.

Todo esto afecta a las tarifas que van a incrementar y en caída en el comercio y aumento de las tarifas de flete.

Tipo	Mercado	Equipo	Ene-Dic 2019	Ene-Dic 2020	Ene-Dic 2021	Ene-Dic 2022	Ene-Dic 2023	Crecimiento % 22 vs. 23
Marítimo	Importación	Llenos	425,604	333,398	310,120	363,507	394,067	↑ 8%
Marítimo	Exportación	Llenos	66,142	58,715	46,820	39,169	40,345	↑ 3%
Marítimo	Importación	Vacios	17,029	16,575	12,874	14,765	10,911	↓ -26%
Marítimo	Exportación	Vacios	258,921	191,568	176,812	241,284	283,284	↑ 17%
TOTAL			767,696	600,256	546,626	658,725	728,607	11%



Fuente: Elaborado por AMTI con datos de ASIPONAS. Cifras mostradas sin cabotaje. Volumen expresado en TEUS.

TRANSPORTE INTERMODAL EN MÉXICO: OPORTUNIDADES Y DESAFÍOS



Diego Anchustegui, Presidente de la Asociación Mexicana del Transporte Intermodal (AMTI)

Mónica Herrera
monica.herrera@inmobiliare.com

En medio de un escenario logístico dinámico y desafiante, el transporte intermodal se ha convertido en una solución para los problemas de capacidad, seguridad y eficiencia que aquejan al sector en México.

En entrevista para *Inbound Logistics Latam*, Diego Anchustegui, Presidente de la Asociación Mexicana del Transporte Intermodal (AMTI), detalló que frente al aumento en la relocalización de industrias, fenómeno mejor conocido como nearshoring, la demanda de servicios de transporte aumentará aún más, lo que se traduce en un mayor número de oportunidades y retos para la industria.

Cabe destacar que el transporte intermodal ofrece cuatro grandes beneficios, que de acuerdo con Anchustegui, son ventanas de oportunidad, ya que aún no existe un conocimiento completo sobre todo lo que puede ofrecer este tipo de transporte.

“Tiene beneficios en la capacidad, de bajos costos, seguridad y medioam-

LAURA HERNÁNDEZ GERENTE COMERCIAL - BNSF

Laura Hernández, quien está al frente de la división comercial de BNSF, nos comentó sobre algunos puntos como: retos, infraestructura, alianzas, servicios y la operación de la ferroviaria que representa. Aquí algunos apartes. (La entrevista también la puede consultar en nuestro sitio web: www.il-latam.com)

Carlos Caicedo / Director Comercial Inbound Logistics Latam: ¿Qué retos observas en el transporte intermodal para el 2024?

Laura Hernández / Gerente Comercial BNSF: Es relevante recalcar que el intermodal siempre ha presentado retos, pero en la asociación los observamos como oportunidades de mejorar, lanzar nuevos servicios y diversificarnos para que los usuarios de transporte piensen en intermodal.

En cuanto al crecimiento económico, se estima que en 2024 se tenga una desaceleración, alrededor de 2.4% (datos del Banco Mundial), considerando que las estimaciones para 2023 están en el orden de 2.6 por ciento. Esto implica una desaceleración de la actividad comercial e industrial en todo el mundo, lo que seguramente podría reflejarse en un menor tránsito de mercancías a nivel mundial. En el caso específico de México, se estima que habrá un crecimiento aproximado de 2.5%, cerca de un punto porcentual menos a lo observado en 2023.

En el ámbito de seguridad. No hay duda que en México los problemas de seguridad se han agravado en los últimos meses, el número de robos a autotransporte de carga ha mostrado su lado más oscuro, con más de 9 mil denuncias (datos de Asociación Mexicana de Empresas de Seguridad Privada) a lo que debe agregarse el aumento del robo de autopartes y productos industriales en los ferrocarriles, además de otros productos. Sin embargo, en

bientales, ya que al que al gobierno le cuesta menos en impuestos, ya que es una inversión privada. Además se tienen menos accidentes en las carreteras y hay menos congestión. En general, el transporte intermodal tiene una muy buena perspectiva en México y en todo el mundo”.

Razón por la que cuenta con diversas alianzas con asociaciones que ofrecen cursos, capacitaciones y pláticas que tienen por objetivo otorgar un mayor conocimiento sobre el intermodal.

“Mucho de lo que hacemos en la AMTI es presionar en el tema educativo, al final del día, el servicio intermodal es algo innovador y tenemos que hacer que todos conozcan el servicio a partir de los comités educativos con los que buscamos llegar a ciertos clientes,

diferentes asociaciones y cámaras para impulsar este transporte”.

Es importante resaltar que, pese a que aún existe cierto porcentaje de empresas que no conocen o no desean utilizar el transporte intermodal, se espera un crecimiento a doble dígito para los siguientes años, llegando a una cifra aproximada del 10 por ciento.

Desafíos del Transporte Intermodal

Diego Anchustegui, detalla que actualmente existe un déficit de más de 50 mil operadores, hecho que se suma a las denuncias por robo con violencia en vías terrestres del país. “Los retos más preocupantes del transporte convencional, son el tema de la inseguridad que se ha incrementado 10% y se ha convertido en un problema muy grande”.

el transporte intermodal esto es realmente mínimo, se ve una afectación en la entrega o carga por carretera por este crecimiento de inseguridad en un 10 por ciento.

Otra oportunidad relevante y más latente es la falta de capacidad de tractocamiones para el arrastre de la "primera" y "última milla". La falta de capacidad es ocasionada, en su mayoría, por un menor número de operadores, una flota de unidades envejeciendo con una edad promedio de 20 años en los tractocamiones, creciente inseguridad e incremento en los tiempos de tránsito debido a la saturación en las autopistas.

La gran oportunidad que observamos aquí es que se utilizan muchos menos operadores en el intermodal que en el autotransporte convencional. Esto mejora de gran manera la capacidad que México tendría para enfrentar con el incremento de embarques debido al Nearshoring. Al incrementar la utilización del intermodal se tendría mucho más capacidad para afrontar esta falta de capacidad. Un reto importante es que, como industria, presionemos e incentivemos las buenas prácticas de productividad. La industria de transporte requiere

De igual forma, menciona que es preocupante el aumento de la violencia con los operadores, situación que se ha llegado a límites críticos, por lo que debe solucionarse lo más pronto posible, con apoyo de empresas y gobiernos tanto estatales como federal.

"En México nos hacen falta 50 mil operadores, es una locura si piensas en el parque vehicular que tenemos, y esa falta está ocasionado que ya no tengamos operadores para los camiones. Hay empresas que tienen entre el 10 o 15% de su flota parada".

Otro de los problemas que observa es el incremento en la inflación, así como la saturación de las carreteras y autopistas, debido a la falta de infraestructura que conecte puertos y estas vías terrestres. ■



Laura Hernández, Gerente comercial de BNSF,

urgentemente de menores tiempos de carga, descarga y disminuir el tiempo perdido del operador.

En cuanto al Nearshoring, México tiene una de las más grandes oportunidades económicas, las inversiones que se están realizando requieren un ecosistema sólido, sano y es en el intermodal donde se pueden ofrecer gran parte de las soluciones en el comercio con Estados Unidos y el mundo.

CC: En cuanto a infraestructura, ¿qué tanto percibes, que las obras recientes del gobierno aporten al intermodalismo en México?

LH: El Corredor Interoceánico es una de las principales obras de infraestructura, impulsará en el mediano y largo plazo el desarrollo del sur del país y si se encuentra estrechamente vinculado con el T-MEC, implica enormes oportunidades de negocio para México, para la industria y por supuesto para el transporte intermodal.

CC: ¿Qué datos nos puedes dar, que sean positivos para AMTI, por ejemplo, en los rubros de seguridad, carga transportada, alianzas u operaciones realizadas?

LH: El transporte intermodal en México ha venido creciendo consistentemente en los últimos años. De 2022 a 2023, nuestras estimaciones sugieren un crecimiento de hasta 10% y estimamos

que el pasado año también tuvo un dinamismo acelerado.

El panorama es alentador, cada vez hay mayor preferencia por el intermodal, principalmente por los costos competitivos en grandes distancias, incluyendo la exportación y la importación a mercados internacionales.

Hasta el Q3 de 2023 teníamos resultados positivos en el volumen intermodal en los tres servicios en México.

En cuanto a alianzas y servicios, podemos citar las siguientes: El Servicio Quantum de JB Hunt con BNSF. El Falcon Premium. Los servicios nuevos de FXE - UP - NS a las terminales de Charlotte y Atlanta vía Memphis. Los servicios Inter Norte de Ferromex de Silao y Pantaco a Chihuahua y el Servicio de BNSF y FXE a Pantaco.

CC: Cómo perciben este año para BNSF. ¿Crecimiento, retos a cumplir, movimiento de sus operaciones?

LH: Acompañando el crecimiento de la relación comercial entre EE.UU. y México BNSF continúa con su crecimiento en el cross border donde tuvimos un año récord en 2023.

En enero empezamos un nuevo servicio intermodal cross border junto a FXE y JBH que ofrece a los clientes una opción confiable y sustentable para mover mercancías eficientemente desde y hacia CDMX, el Bajío y Monterrey.

Tenemos una gran expectativa de crecimiento sustentada en la capacidad de nuestros carriers de convertir de camión a contenedor sumado al incremento de volúmenes por crecimiento orgánico y Nearshoring. Tenemos además una oferta innovadora para mover contenedores pesados hacia Dallas.

Seguiremos además impulsando iniciativas de crecimiento en las unidades de Productos Agrícolas e Industriales para brindar soluciones eficientes y confiables a nuestros clientes.

Como siempre, continuaremos trabajando para lograr nuestra visión de un entorno libre de accidentes y lesiones. ■

Comportamiento de la participación de mercado Movimiento histórico de contenedores.

Acumulado Enero-Diciembre 2024 - Participación de mercado por región

Corredor	2019		
	Teus Ffcc	Participación	Market Share %
Impo cont Costa del Pacífico	354,783	1,522,709	23%
Expo cont Costa del Pacífico	258,175	1,468,993	18%
Impo cont Golfo de Méx	87,850	946,114	9%
Expo cont Golfo de Méx	66,888	1,003,542	7%

Corredor	2020		
	Teus Ffcc	Participación	Market Share %
Impo cont Costa del Pacífico	283,209	1,369,271	21%
Expo cont Costa del Pacífico	190,483	1,305,820	18%
Impo cont Golfo de Méx	66,764	804,537	9%
Expo cont Golfo de Méx	59,800	883,662	7%

Corredor	2021		
	Teus Ffcc	Participación	Market Share %
Impo cont Costa del Pacífico	255,016	1,677,271	15%
Expo cont Costa del Pacífico	190,746	1,578,121	12%
Impo cont Golfo de Méx	67,978	954,578	7%
Expo cont Golfo de Méx	32,886	978,678	3%

Corredor	2022		
	Teus Ffcc	Mov de Puertos TEUS	Market Share %
Impo cont Costa del Pacífico	321,069	1,885,133	17%
Expo cont Costa del Pacífico	244,918	1,810,615	14%
Impo cont Golfo de Méx	57,203	956,383	6%
Expo cont Golfo de Méx	35,535	993,955	4%

Corredor	2023		
	Teus Ffcc	Mov de Puertos TEUS	Market Share %
Impo cont Costa del Pacífico	357,241	2,187,644	16%
Expo cont Costa del Pacífico	283,590	2,039,593	14%
Impo cont Golfo de Méx	47,737	953,196	5%
Expo cont Golfo de Méx	40,039	978,314	4%

Fuente: Elaborado por AMTI con datos de las ASIPONAS. Cifras mostradas sin cabotaje. Volumrn expresado en TEUS.



25
AÑOS



Únete a los expertos del transporte intermodal en un evento de tres días lleno de contenido práctico y conocimientos que no te puedes perder, además de una visita guiada exclusiva a la terminal de Ferrovalle.

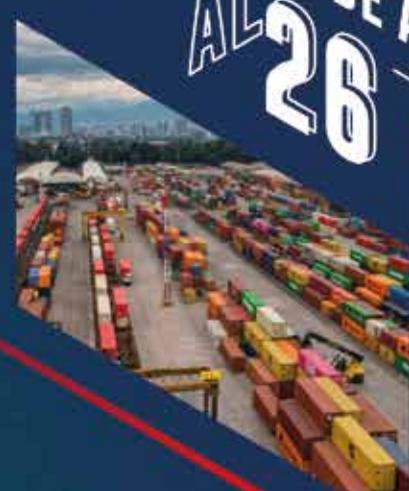
ADQUIERE NUEVAS HABILIDADES Y LLEVA TU NEGOCIO AL SIGUIENTE NIVEL.



Más información
socios@amti.org.mx
[@amtimexico](https://www.instagram.com/amtimexico)



ACOMPÁÑANOS
DEL 24 AL 26 DE ABRIL



Desafíos Marítimos: **SALIR DE LA TORMENTA**



Desde el aumento de los mares hasta el crecimiento de la delincuencia, así es como los puertos, las líneas navieras y sus clientes remitentes encuentran soluciones para navegar por los problemas críticos a los que se enfrentan actualmente.

por Merrill Douglas

Los buques portacontenedores ya no se alinean a 50 días de profundidad ni esperan días para acceder a los atraques en los principales puertos de los Estados Unidos. Sin embargo, la capacidad sigue siendo una preocupación, junto con otros desafíos importantes: cómo mantenerse resistente frente al cambio climático, cómo reducir el daño que las operaciones de transporte marítimo hacen al medio ambiente y cómo combatir el creciente problema del robo de carga cerca de los puertos.

He aquí un vistazo a algunas grandes preocupaciones a las que se enfrentan los puertos, transportistas marítimos y transportistas, así como algunas soluciones en las que confían para mantener las operaciones eficientes, seguras, responsables y seguras.

ACTUALIZACIONES DE INFRAESTRUCTURA

El Puerto de Virginia da la bienvenida a algunos de los buques de carga más grandes del mundo: buques portacontenedores ultra grandes (ULCV) que pueden transportar 14,501 unidades equivalentes (TEU) de 20 pies o más; pero ¿qué pasa cuando llega o debe salir?

"Tenemos que cerrar el canal durante cuatro horas mientras transitan", menciona Joseph Harris, director senior de comunicaciones del Puerto de Virginia.

Ante esto, el puerto espera apoyar el movimiento bidireccional sin restricciones de ULCV y otros buques completamente cargados, gracias a un proyecto de 450 millones de dólares que busca profundizar y ampliar sus canales de envío. El dragado en el canal Thimble Shoal West llevará esa vía fluvial de 50 a 55 pies a finales de 2023.



FOTO: PUERTO DE VIRGINIA

Mientras continúa manejando volúmenes de carga récord, el Puerto de Virginia continúa invirtiendo en infraestructura con proyectos a largo y corto plazo destinados a impulsar la eficiencia, prepararse para el futuro y captar más carga.



INTELIGENCIA DE VIDEO

La tecnología de vídeo y la inteligencia artificial pueden contribuir significativamente a mejorar el rendimiento en diversas áreas para los puertos oceánicos y sus socios de la cadena de suministro, según la empresa Toren AI. La compañía anunció en agosto de 2023 que, después de atender al mercado gubernamental desde 2021, ahora también ofrecerá soluciones para operaciones comerciales.

La tecnología de Toren AI utiliza inteligencia artificial para extraer información de las cámaras de vídeo existentes en una instalación a un ritmo y nivel de detalle que no son posibles para los observadores humanos. Los usuarios pueden especificar los tipos de actividad que desean monitorear.

¿Los supervisores u operadores de grúas están violando los procedimientos de seguridad? "Las cámaras con tecnología de IA pueden identificar y alertar automáticamente a los trabajadores sobre ese tipo de riesgos para la salud y la seguridad", explica Logan Dopp, cofundador y CEO de la empresa con sede en Washington, D.C.

¿Hay alguien realizando actividades sospechosas? "El sistema de cámaras tiene la capacidad de identificar a las personas que están en áreas en momentos en los que no deberían estar", añade Dopp. Además, el software puede enviar alertas en caso de detectar acciones como el corte de pernos. Un transportista marítimo podría utilizar este sistema para mejorar su red de cámaras de seguridad y cumplir con los requisitos del programa de la Asociación de Comercio Aduanero contra el Terrorismo (CTPAT) del gobierno de los Estados Unidos.

Los puertos, terminales o almacenes también podrían emplear esta tecnología para identificar cuellos de botella operativos. Por ejemplo, al analizar transmisiones de vídeo de una terminal marina, la IA descubrió que algunos camiones estaban ingresando por un carril destinado a la salida, lo que causaba demoras.

"Toda la cadena de suministro y distribución sería un usuario ideal de este tipo de tecnología", destaca Dopp.

Además, esta tecnología puede ser útil para:

- Monitoreo de seguridad perimetral las 24 horas, los 7 días de la semana
- Supervisión de la carga y descarga de grúas
- Seguimiento y monitoreo de contenedores
- Control de protocolos de salud y seguridad
- Detección de la llegada de buques portacontenedores en la terminal
- Alerta de detección de naufragos

Asimismo, se espera completar un proyecto similar en el Thimble Shoal East Channel para la primavera de 2024, el cual ampliará ciertas áreas hasta en 1,400 pies.

Estas mejoras permitirán que el Puerto de Virginia tenga capacidad para ULCV completamente cargados incluso con la marea baja. Eso hará de Virginia el candidato perfecto para convertirse en uno de los puertos más importantes en América del Norte.

Los contenedores también agilizarán las operaciones en las terminales. "Podremos mantener las grúas ocupadas, ya que no estaremos esperando la llegada de un barco o la reapertura del canal", afirma Harris.

El proyecto de dragado forma parte del Programa de Inversión Gateway de 1,400 millones de dólares de Virginia, anunciado en 2022. Como parte de esta iniciativa, el puerto está ampliando su Patio Ferroviario Central en la Terminal Internacional de Norfolk (NIT) para incrementar la capacidad anual de manejo de TEU en 455,000. Además, se está renovando, expandiendo e implementando nueva tecnología en la Terminal Norte de NIT, lo que permitirá manejar 1.4 millones de TEU al año.

EL GPA AUMENTA LA CAPACIDAD

La Autoridad Portuaria de Georgia (GPA) está llevando a cabo mejoras en su infraestructura para incrementar la capacidad y la eficiencia. Por ejemplo, las recientes mejoras en el muelle 1 de la Terminal de Garden City, completadas en julio de 2023, aumentaron la capacidad anual allí de seis millones de TEU a 7.5 millones.

"El espacio adicional, junto con las grúas de muelle más grandes de la costa este de los Estados Unidos, significa un servicio más rápido para la carga de contenedores, tiempos de rotación más rápidos para los barcos y un acceso más rápido a los bienes para los propietarios de carga", afirma Bruce Kuzma, vicepresidente de desarrollo comercial, ventas de transportistas marítimos y no contenedores en el GPA.

Otros dos proyectos proporcionarán al GPA aún más capacidad para contenedores. En la Terminal Oceánica del Puerto de Savannah, la renovación aumentará la capacidad anual de 250,000 TEU a dos millones de TEU al completarse la segunda fase del proyecto en 2026. El GPA también añadirá ocho nuevas grúas a esa instalación.

Y para fines de 2023, la Terminal Garden City (GCT) Oeste habrá agregado 100 nuevos acres de almacenamiento a largo plazo, una puerta de camión de 11 carriles y una conexión directa con el patio principal de contenedores, según Chris Novack, vicepresidente de ingeniería y mantenimiento de instalaciones.

La instalación ampliada permitirá a los productores nacionales almacenar los contenedores salientes antes de la fecha de salida de un buque sin tener que transportarlos dos veces. Cuando llegue el momento, los trabajadores de GPA transferirán los contenedores de GCT West a la terminal marítima.

REDUCCIÓN DE COSTES

"Este sistema reducirá los costos de transporte y almacenamiento al tiempo que disminuirá las emisiones de carbono asociadas con el tránsito de camiones", afirma Flavio Batista, vicepresidente de ventas y marketing del puerto. "El astillero permitirá a los importadores una mayor flexibilidad para el almacenamiento a largo plazo de bienes al por menor o componentes de fabricación hasta que sean necesarios, sin tener que pagar la remuneración".

A medida que los puertos se expanden, también están revisando sus instalaciones para afrontar mejor los efectos del cambio climático.

"Por ejemplo, el Puerto de Olympia, Washington, llevó a cabo un estudio sobre su susceptibilidad al aumento del nivel del mar", comenta Eleanor Kirtley, gerente senior de programación de Green Marine, un programa de certificación ambiental para la industria marítima. "El puerto se encuentra en zonas de mareas planas,

por lo que es importante considerar qué infraestructuras costeras estarían en riesgo y qué tipo de inversiones serían necesarias para reforzarlas".

En el sur de Florida, Port Everglades ya está abordando la resiliencia, utilizando una subvención de 32 millones de dólares del Departamento de Protección Ambiental de Florida para reemplazar los mamparos en una sección del puerto. El objetivo es proteger las operaciones a medida que el nivel del mar se eleva hasta 4.5 pies entre 2024 y 2095, y también proteger contra las marejadas de tormenta.

Los nuevos mamparos serán lo suficientemente gruesos como para resistir la fuerza del agua de los mares más altos y las tormentas más grandes. Además, cuentan con paredes de tapa que el puerto puede elevar a seis pies con el tiempo, con incrementos de dos pies.

Sin esa altura adicional, un buque que llega al puerto durante un nivel del mar más alto podría sufrir daños al chocar con el mamparo. "Es posible

GRUPO TAP

LÍDER EN SERVICIOS

Portuarios y aéreos, carga-descarga y entrega-recepción de carga general y carga proyecto, almacenaje y entrega-recepción de carga LCL.

Ubicados en el Puerto de Manzanillo y AIFA

TAP-TMM

Terminal aérea especializada en todo tipo de carga seca y perecederos.

www.taptmm.com

TAP-CLJ

Terminal Portuaria líder en el manejo de carga general, LCL y granel agrícola en el principal Puerto de México, Manzanillo Colima.

www.tapterminal.com



que el buque no toqué adecuadamente el número de guardabarros necesarios para el tamaño del barco", señala J. David Anderton II, subdirector del puerto, encargado de la planificación y el desarrollo del puerto marítimo. El barco incluso podría quedar atrapado en los guardabarros.

Los mamparos más altos y fuertes también protegerán el puerto contra los daños que pueden ocurrir cuando una oleada fuerza el agua de mar en el sistema de drenaje pluvial del puerto. "Podemos terminar con inundaciones que interrumpen las operaciones y pueden infiltrarse en el sistema eléctrico subterráneo", añade Jonathan Daniels, CEO y director de puertos de Port Everglades.

El proyecto actual de reemplazo de mamparos es el primero de una serie de mejoras propuestas. "Estamos solicitando nuevamente la misma subvención este año", confirma Anderton.

PROTEGER EL PLANETA

A medida que los puertos buscan mitigar los riesgos asociados al cambio climático, también están trabajando para reducir el impacto ambiental de sus operaciones.

Por ejemplo, Port Everglades está implementando un sistema de energía en tierra en sus ocho terminales de cruceros. Una vez completado, los cruceros atracados podrán conectarse a la red eléctrica de la costa en lugar de utilizar sus propios generadores de combustible.

"Estamos en conversaciones con los transportistas y operadores de terminales sobre la instalación de sistemas de energía en tierra también para los buques de carga", señala Daniels.

Durante un reciente proyecto de expansión de Southport Turning Notch, el puerto eliminó ocho acres de manglares, pero los reemplazó con más de 16 acres de manglares en áreas no desarrolladas. "Parte de este diseño también incluyó áreas de vivero de manatíes", agrega Daniels.

Además, el puerto trasladó alrededor de 900 corales de un antiguo mamparo en el área del proyecto a un arrecife artificial en otro lugar.

Port Everglades, al igual que mu-



FOTO: PUERTO EVERGLADES

Port Everglades está extendiendo su Southport Turning Notch hacia el oeste para crear una nueva zona de atraque de carga. Entre otras mejoras, el proyecto incluye mejoras en la infraestructura terrestre para apoyar la adquisición de seis grúas pórtico Súper Post-Panamax adicionales.

chos otros puertos, operadores de terminales y propietarios de buques en América del Norte, participa en el programa de certificación Green Marine, cuyo objetivo es mejorar el rendimiento ambiental más allá de los requisitos gubernamentales.

Fundado en 2007 con un enfoque binacional en los Grandes Lagos y el Mar de San Lorenzo, Green Marine tiene su sede en la ciudad de Quebec y opera oficinas satélites cerca de Halifax y en Seattle, donde reside Kirtley.

Green Marine describe los pasos que los miembros pueden tomar para mejorar su desempeño en diversas áreas, como las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación, el ruido submarino, la prevención de derrames y la gestión de aguas pluviales, así como el impacto en los ecosistemas acuáticos. Los miembros trabajan en indicadores de desempeño anuales, evalúan su progreso y se someten a verificaciones de terceros cada dos años.

Los indicadores en los que un miembro se centra dependen de sus propias actividades y de las necesidades de su región. Por ejemplo, en la región de Puget Sound, hay una gran preocupación por el bienestar de las orcas residentes del sur en peligro de extinción. "Por lo tanto, los indicado-

res de desempeño relacionados con el ruido submarino reciben mucha atención", explica Kirtley.

Para muchos, la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero es una prioridad. Green Marine busca ofrecer tácticas innovadoras que puedan utilizar mientras siguen siendo competitivos en sus industrias.

"Por ejemplo, para los propietarios de buques con emisiones de gases de efecto invernadero, hemos agregado criterios que reconocen el uso de combustibles alternativos, la realización de auditorías energéticas y la operación de buques con bajas emisiones de carbono", añade Kirtley.

ESTAFA

Un problema que actualmente no genera una gran preocupación es el robo de carga a gran escala en las instalaciones portuarias. "Los puertos son bastante seguros", afirma Scott Cornell, especialista en transporte y crimen y robo del negocio de seguros marinos interiores de Travelers. Cornell menciona los requisitos federales que prohíben la entrada a personas no autorizadas. Aunque ocasionalmente se producen robos de pequeñas cantidades de carga, por lo general no implican el robo de cargamentos enteros.

Sin embargo, fuera de las insta-

LOS REMITENTES TIENEN UN ARMA SECRETA DE NEGOCIACIÓN



Por: Phillip Ousley, cofundador y presidente de ASF Global Logistics

Los importadores cuentan con diversas opciones al negociar tarifas con los NVOCC (transportistas comunes que no operan en buques), como tarifas de contratos anuales o trimestrales, tarifas al contado o

modelos híbridos de contrato/spot. Sin importar la forma que adopten estos acuerdos, las relaciones deben establecerse mucho antes de que llegue el momento de las negociaciones contractuales. La creación de sólidas asociaciones con los NVOCC a través de la planificación colaborativa, el diálogo abierto y el respeto sienta una base sólida para las negociaciones y una interacción óptima durante todo el año.

Cuando las condiciones del mercado cambian, y lo hacen constantemente, tener una asociación sólida y confiable con su NVOCC ofrece un beneficio significativo, ya que proporcionan un alto nivel de experiencia, apoyo dedicado y atención al cliente.

Como especialistas en servicios globales de logística y transporte, los NVOCC ofrecen precios rentables gracias a los contratos de volumen a granel y a las opciones de servicio flexibles y de múltiples transportistas. Han establecido relaciones de transporte a largo plazo, con espacio garantizado y tarifas competitivas, que ofrecen alternativas de servicio confiables y rentables.

La labor de un transportista/NVOCC implica trabajar en estrecha colaboración con los clientes remitentes para comprender sus necesidades y estrategias de la cadena de suministro. A través de este enfoque de asociación personalizado y genuino, actúan como intermediarios con los transportistas marítimos, proporcionando regularmente pronósticos actualizados del volumen de carga y documentación precisa del cliente. Esto ayuda a los transportistas en una de sus tareas operativas más importantes: planificar eficazmente las asignaciones de espacio y equipo.

En su nivel más básico, las relaciones entre el remitente, el NVOCC y el transportista necesitan

confianza y previsibilidad mutuas. Los importadores necesitan el equipo y el espacio que reservan, y los transportistas necesitan la certeza de que la carga aparecerá en los muelles según lo acordado. Las sólidas y confiables relaciones comerciales ayudan a mitigar los contratiempos que pueden generar problemas operativos para todas las partes.

La rendición de cuentas y la honestidad en estas relaciones garantizan un enfoque mutuamente beneficioso que proporciona una base sólida para negociaciones constructivas, asegurando espacio garantizado y tarifas competitivas para reducir el riesgo empresarial. La gestión de la volatilidad de las tarifas de flete se facilitará mediante discusiones abiertas e informadas gracias a estas relaciones significativas.

Además, los transportistas y sus socios de NVOCC que han establecido relaciones comerciales leales y estables a largo plazo con los transportistas marítimos encontrarán que su carga tiene prioridad para la carga en un barco cuando se producen situaciones de overbooking. Este fenómeno ocurre cuando un buque se queda sin capacidad, lo que resulta en que un envío no se carga en el buque programado.

El secreto de las negociaciones exitosas radica en forjar sólidas asociaciones mucho antes de que comiencen las negociaciones. La esencia de la colaboración, la transparencia y el respeto establece una base sólida para las interacciones durante todo el año. A medida que la dinámica del mercado cambia inevitablemente, el valor de las relaciones bien establecidas y de confianza se hace evidente. Los importadores deben comprender que presionar a los transportistas contra la pared o forzar la reducción de tarifas puede parecer una estrategia ganadora a corto plazo, pero probablemente conduzca a una pérdida a largo plazo.

Con la rendición de cuentas y la honestidad en primer plano, las negociaciones adoptan un tono constructivo, allanando el camino para un espacio garantizado, tarifas competitivas y una cadena de suministro global fortalecida. En esta industria dinámica, no se puede subestimar el poder de la asociación para dar forma a la resiliencia, la estabilidad y el diálogo efectivo.



FOTO: AUTORIDAD PORTUARIA DE GEORGIA

Las mejoras de infraestructura en el puerto de Savannah incluyen Mason Mega Rail, que aumenta el número de vías operativas de ocho a 18, agrega 97,000 pies de nueva vía férrea en la Terminal de Garden City y duplica la capacidad de carga ferroviaria del puerto a 1 millón de contenedores por año.

laciones portuarias, la situación es diferente. "El robo de carga está en su punto máximo en los últimos 10 años; ha aumentado más del 50% en lo que va del año", declara Cornell, basándose en datos de CargoNet, un proveedor de soluciones de prevención y recuperación de robos de carga con sede en Jersey City, Nueva Jersey.

Un caso muy destacado de esta ola de crímenes es el robo de zapatillas Nike. En junio de 2023, la policía de Los Ángeles encontró zapatillas Nike robadas por valor de millones de dólares durante una redada en un almacén en Torrance, California. Se sospechaba que los zapatos provenían de varios camiones robados cerca del puerto de Los Ángeles.

Además de estos incidentes, se producen numerosos robos de carga a menos de 50 millas de los principales puertos. Estos robos suelen tener dos modalidades. La más común es el robo directo, donde los delincuentes sustraen una parte de la carga, un remolque o contenedor completo, o un camión completo de un lugar de entrega, una parada de camiones, un

centro de distribución u otra instalación. El segundo tipo es el robo estratégico, donde los ladrones transportan la carga mediante engaños. "Esto incluye robos de identidad, recogidas ficticias o estafas de intermediarios", explica Cornell. "Este tipo de robo ha aumentado más del 1,300 por ciento".

Cornell sugiere un enfoque en tres capas para combatir el robo de carga. La primera consiste en implementar políticas y procedimientos inteligentes. Por ejemplo, un conductor no debe recoger una carga en un puerto o centro de almacenamiento y luego visitar una parada de camiones para cargar combustible, comer y descansar antes de salir a la carretera. Esto se debe a que los ladrones a menudo siguen a los camiones desde los puntos de recogida hasta las paradas de camiones cercanas, donde aprovechan la distracción del conductor para cometer el robo. Es preferible visitar la parada de camiones antes de recoger la carga. "Así el conductor puede viajar 150 o 250 millas sin detenerse", señala Cornell. Esto hace que los ladrones busquen objetivos más fáciles.

La segunda capa estratégica implica el uso de dispositivos de bloqueo rígido en remolques y contenedores. La tercera utiliza la tecnología de seguimiento instalada en la carga, o en el remolque o chasis, combinada quizás con un software de geo cercado para enviar una alerta cuando una carga se desvía.

En caso de detectar un robo en curso, es crucial responder rápidamente. "Después de las primeras 24 a 48 horas, las posibilidades de recuperación se reducen al menos a la mitad", advierte Cornell.

MANTENTE PREPARADO

También es crucial preparar la respuesta mucho antes de que ocurra un delito. El primer paso siempre debe ser llamar al 911.

"Después de eso, determina qué recursos están disponibles para ti", sugiere Cornell. "¿Quién estará disponible para atender tu llamada a las 2 a.m. y ayudarte a recuperar esa carga? Debes planificar estas situaciones con anticipación". ■

Usuarios ^{ANTP}
del transporte de carga



Segundo Encuentro de Movilidad Sostenible

22, 23 Y 24 DE ABRIL 2024
HOTEL HACIENDA GALINDO • QUERÉTARO

**SÉ PARTE DE LA INNOVACIÓN
EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS**

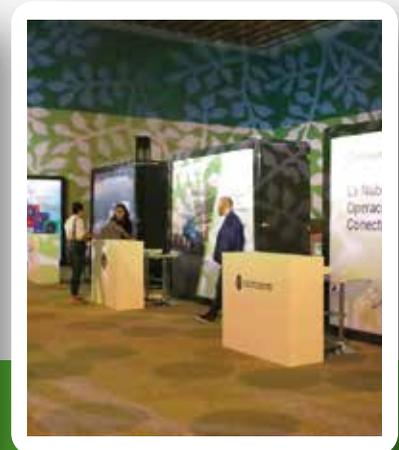
CONFERENCIAS MAGISTRALES
Y CHARLAS CON EXPERTOS



NUEVAS TECNOLOGÍAS AMIGABLES
CON EL MEDIO AMBIENTE



ZONA DE STANDS Y
EXPOSICIÓN DE TU MARCA



Aparta tu lugar escaneando el código QR o ingresa a
antp.org.mx/movilidadsostenible



Ejecutivos de Ryder México entregaron el Premio a la Excelencia en el Servicio 2024 a una de las 24 aerolíneas mexicanas con mejor desempeño. (De izquierda a derecha: Ricardo Álvarez, vicepresidente y director general de Ryder México; tres ejecutivos de Auto Express Oriente SA de CV, ganador del premio "Ever Better"; y Juan Calvillo, director del grupo de operaciones de Ryder México.) (Foto: Cortesía Ryder)

Ryder premia a transportistas mexicanos por desempeño en 2023

Ryder, líder en soluciones de cadena de suministro, administración de transporte y soluciones de administración de transporte dedicado, llevó a cabo la ceremonia de premiación a los transportistas con mejor desempeño y excelencia en el servicio.

En su décimo cuarta edición, la compañía reconoció a veinticuatro compañías de autotransporte mexicanas en varias áreas clave, incluyendo seguridad y protección, desempeño en tiempo, servicio al cliente y mejora continua a lo largo de 2023.

De acuerdo con Ricardo Álvarez, Vicepresidente y Director General de Ryder México, este tipo de reconocimientos les permite premiar a quienes han superado las expectativas al apoyar a la empresa y a los clientes, con operaciones seguras y eficientes.

“Los fuertes lazos que Ryder ha cultivado con las principales empresas de transporte mexicanas a lo largo de sus tres décadas de presencia en México han sido fundamentales para ofrecer un servicio excepcional en toda América del Norte”.

Premios Ryder

Las compañías transportistas mexicanas fueron evaluadas con base a diversos cri-

terios, como monto facturado, seguridad y protección, servicio al cliente, colaboración, crecimiento y tiempo de tránsito.

A continuación, se enlistan los ganadores de los Premios Ryder por la excelencia en el servicio 2023:

- **Máximo galardonado con el premio "Ever Better"**
Auto Express Oriente
- **Grandes transportistas (Categoría AAA+)**
Transportes Lar Mex (Bronce)
Transportes Monroy Schiavon (Bronce)
Transportes Pitic (Bronce)
Auto Express Oriente (Plata)
- **Transportistas medianos y grandes (Categoría AAA)**
Refrigerados Monarch (Bronce)
Transportes Comandos Del Norte (Bronce)
Promotora Norte Pacifico (Bronce)
Oscar Eli Perez Pelaez (Plata)
- **Transportistas medianos (Categoría AA)**
Isidro Perez Lorenzo (Bronce)
Vivía Araceli Chavez Sanchez (Bronce)
Rosalba Morales Ramirez (Bronce)
Carga Express y Logística (Bronce)

Rápidos Sabinas (Bronce)

Jose Alejandro Elizarraraz (Plata)

- **Transportistas pequeños y medianos (Categoría A)**

Handling and Integrated Trade System (Bronce)

Anel Anali Gonzalez Benigno (Bronce)

Transportes Saya (Bronce)

Ri Vinculación Express Terrestre (Bronce)

- **Transportistas especializados (Colaboración estratégica)**

Akna Transportes (X-Border Drayage)

Servicio De Transportes Internacional y Local (X-Border y Automotriz)

Fletes Lozmar (Industrial)

Fletes Línea Azul (Automotriz y Consumo)

Bonar Transportes (Consumo)

Ryder en México

Ryder México gestiona más de 250,000 movimientos de carga al año a través de la frontera entre México y Estados Unidos, brindando soporte a clientes en los sectores automotriz, industrial, tecnología, bienes de consumo, retail, entre otras.

Además, cuenta con más de 5,000 empleados, tiene contratos con más de 250 transportistas y opera más de 550,000 metros cuadrados de espacio de almacén, incluyendo sitios propios, sitios de clientes y yardas distribuidas en todo el país.

Durante 30 años, Ryder ha proporcionado soluciones integrales a los clientes incluyendo soporte a manufactura, almacenamiento y distribución, administración de transporte, despacho de aduanas y comercio exterior. Todo ello respaldado por los mejores protocolos de seguridad de su clase.

También cuenta con certificaciones clave de la industria, como C-TPAT y AEO, para garantizar un comercio más rápido y seguro.



Aumentan 10% las importaciones totales en el Puerto de Manzanillo en 2023

Con información de ASTOM

Las importaciones totales en el Puerto de Manzanillo crecieron en 2023 en 10.2%, alcanzando un incremento superior a 25% sólo en el mes de diciembre en relación con el mismo mes de 2022, de acuerdo con el reporte de la Administración del Sistema Portuario Nacional. De este modo, Manzanillo consolida su posición de liderazgo en el sistema portuario en México y en la costa Pacífico de América Latina.

Asimismo, la carga total de exportación aumentó 7.4%, al pasar de 1 millón 339 mil 944 TEUs (unidad de medida utilizada en comercio marítimo) en 2022 a 1 millón 438 mil 873 el año pasado, lo que significó un alza de casi 100 mil.

La carga acumulada en contenedores en el puerto, sumó, de enero a diciembre, un volumen de 3 millones 698 mil 582 TEUs, casi 225 mil más comparado con el mismo lapso del año anterior.

De igual modo, se registró un incremento de

7.1% en el total de cajas de contenedor movilizadas, con 2 millones 125 mil 336, superior en 141 mil más a las del año previo. De las cajas totales transportadas, 41% correspondió a importación, 39% a exportación y 20% a actividades de transbordo.

Por otro lado, el número total de buques que arribaron a las diferentes terminales de Manzanillo fue de 1,943, incluyendo 16 cruceros con más de 33 mil pasajeros a bordo, lo que implicó un crecimiento de casi 90% con respecto a 2022.

Para mayor información puede consultar en la página web: www.astom.org.mx

Manzanillo se consolida como el líder en el sistema portuario de México y de la costa Pacífico de América Latina





DHL Supply Chain inicia la logística de adidas Brasil con Centro de Distribución omnicanal y semiautomatizado

DHL Supply Chain, líder mundial en almacenamiento y distribución, y adidas, líder en la industria de artículos deportivos, inauguran este mes en Extrema (sur de Minas) uno de los más modernos Centros de Distribución (CD) desde Brasil. Con una inversión de más de USD 14M (R\$ 70 millones), las instalaciones fueron construidas desde cero especialmente para este proyecto y añaden tecnologías innovadoras y prácticas sostenibles. El nuevo CD, con cerca de 40 mil m², será el principal centro de operaciones logístico de adidas en Brasil, atendiendo las tres áreas (e-commerce, Retail y tiendas propias) de forma sinérgica en un diseño logístico más ágil, eficiente y tecnológico.

El almacén alberga 50 mil SKU y 5 millones de artículos, uno de los mayores stocks deportivos del país (ropa, zapatillas y accesorios). Las instalaciones ya cuentan con el certificado sostenible LEED, por sus buenas prácticas de ahorro energético y reutilización de residuos. En los próximos meses se instalará una planta solar en el tejado, que debería generar el 35% del consumo energético de esta operación. Este proyecto generó 400 empleos directos en Extrema, proviniendo parte del equipo de otras operaciones de adidas.

Para Gabriela Guimarães, Vicepresidenta de Retail & E-commerce de DHL Supply

Chain en Brasil, “Este nuevo CD aporta una nueva visión al diseño logístico de adidas en Brasil. Capta las condiciones más favorables de la región y aporta un nuevo flujo operativo con mucha inteligencia logística y tecnología a bordo. Con ello, aportaremos mayor agilidad en las entregas, fiabilidad y eficiencia. Esta será una de las operaciones más modernas de Brasil, ya que automatizaremos casi por completo tres procesos: movimiento de carga en el almacén, clasificación en el comercio electrónico y embalaje”.

Andre Biancardini, Director Senior de Supply Chain Management de adidas Brasil, comparte que: “El nuevo centro de distribución nos garantiza una plataforma sólida para el crecimiento esperado de la empresa en los próximos años. El traslado a Extrema nos acerca a nuestros principales clientes en la región y garantiza más tecnología y automatización, con un fuerte enfoque en la sostenibilidad”.

Innovación

El nuevo centro logístico de adidas ya funciona con cuatro tecnologías avanzadas. La primera es el propio sistema de gestión de inventarios (WMS), cuya versión es la más avanzada del mercado y aporta ventajas como ejecución en la nube, ausencia de tiempos de inactividad para actualizaciones

y gran especialización y precisión para los inventarios omnicanal.

El almacén cuenta con bandas automáticas para agilizar el movimiento interno de la carga. A esto se suma un equipo automatizado de clasificación (separando el producto para su envío) y un robot que “lee” cual artículo está actualmente disponible y realiza el embalaje, que se utilizará en el área de comercio electrónico. Para reducir los residuos no degradables, estos envases se fabricarán casi exclusivamente con papel.

“La automatización por sí sola no produce los resultados deseados. Para llegar allí, es necesario contar con una sólida planificación logística, procesos bien diseñados, personal capacitado y con experiencia para que los equipos puedan efectivamente brindar mayor escala y agilidad a las actividades. Este CD nació con una operación sólida, pero esperamos evolucionar aún más con nuestras prácticas de desarrollo continuo”, explica Gabriela.

Las entregas de esta operación también dependen del Control Tower de DHL, que además de supervisar, genera datos e insights relevantes para mejorar el negocio. “A partir de la información, nuestra idea es revisar constantemente el ecosistema logístico de adidas, mejorando nuestros niveles de servicio y desarrollando nuevos proyectos”, concluye el Vicepresidente de DHL Supply Chain.

C12 | HUB 2024

13 - 15 MAYO

LOGISTICS | MOBILITY

OUR CHAINCE INTO THE FUTURE

LA REUNIÓN ANUAL MÁS IMPORTANTE DE
LOS 500 LÍDERES DE LOGÍSTICA Y MOVILIDAD
MÁS RELEVANTES DE MÉXICO



Negocios



Conecta



Aprende



Disfruta



HOTEL
XCARET
ARTE



Síguenos en nuestras redes





2023 año récord en ventas, producción y exportación de vehículos pesados: ANPACT

Al superar todos los récords de ventas al mayoreo, producción y exportación de vehículos pesados, 2023 se convirtió en el mejor año jamás registrado para la industria productora de vehículos de carga, pasaje y sus motores establecida en México, aseguró la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT).

De acuerdo con la Asociación, las ventas acumuladas al mayoreo alcanzaron un récord de 55,119 unidades en el periodo de enero a diciembre de 2023, cifra que representa un crecimiento de 33.0%, comparado con las 41,428 comercializadas durante el mismo periodo de 2022 y de 6.3% con relación a 2007, año registrado con el mayor número previamente, informó Virginia Olalde López Gavito, Directora de Comercio Exterior y Estudios Económicos, de la propia asociación.

Respecto a los vehículos exportados durante 2023, la ANPACT informó que se alcanzaron las 177,541 unidades, es decir, un alza de 6.4% respecto a los 166,878 vehículos enviados al extranjero en 2022 y de 5.2% en comparación con las 168,687 unidades de 2019, que ostentaba el volumen más alto hasta la fecha.

“La producción de vehículos pesados durante 2023 sumó un total de 222,813 unidades, lo que se traduce en una cifra récord, creciendo 10.2% si se contrasta con 2019, año que se mantenía como punta de lanza, y de 11.0% si se compara con el mismo periodo del año anterior, en el que se produjeron un total de 200,755 unidades”, detalló Virginia Olalde.

En ese sentido, Olalde también expuso que durante diciembre se produjeron un total de 18,135 vehículos pesados, que comparados con los 19,211 fabricados durante el mismo mes de 2022, representan una disminución de 5.6%, sin embargo es 8.4% mayor al promedio mensual del año previo. En el rubro de exportaciones se registró un total de 14,361 unidades exportadas en el mes de diciembre 2023, que frente a las 16,006 del mismo mes de 2022, representan una disminución de 10.3%; mientras que las ventas al mayoreo de diciembre cerraron con 5,466 vehículos, lo que significa un alza de 17.6 por ciento.

“Los resultados del año recién culminado son más que alentadores, muestran que la industria automotriz de vehículos pesados se encuentra más fuerte y dinámica que nunca, con cifras que reafirman nuestro

liderazgo como país productor y exportador a nivel mundial”, enfatizó Alejandro Osorio Carranza, Director de Asuntos Públicos y Comunicación de la asociación.

Ante dicho panorama, Osorio Carranza indicó que “los logros de la industria muestran una recuperación post-pandemia sólida y sostenida, así como una perspectiva positiva y alentadora para el sector en 2024, y esto se debe a que el mercado interno y externo reconocen las cualidades tecnológicas, ventajas e innovaciones de los vehículos que producen las empresas asociadas a ANPACT, así como la calidad y cobertura de los servicios postventa. Además, celebró que México mantenga su liderazgo exportador de vehículos de carga y pasaje en el mundo”.

Principales retos frente al 2024

En cuanto a los retos para 2024, Osorio Carranza subrayó la importancia de avanzar en la renovación de la flota de vehículos de carga y pasaje, ya que esta ronda entre 19 y 17 años respectivamente, antigüedad que trae efectos nocivos para el medio ambiente, para la seguridad vial y para la viabilidad económica de las pequeñas y medianas empresas que mantienen una flota obsoleta.

A su vez, destacó la importancia de aprovechar la expectativa de crecimiento que está generando la relocalización de diversos segmentos de la cadena de valor

global junto con la innovación tecnológica que impulsa la industria para capitalizar oportunidades de negocio, inversión y generación de empleo para el país.

Otro de los retos será continuar con el impulso al financiamiento para la renovación de vehículos, al canalizar instrumentos financieros en la forma de incentivos, estímulos y líneas de crédito por medio de la banca de desarrollo nacional e internacional, y de otras instituciones financieras bancarias y no bancarias, así como canalizar recursos públicos al ser el transporte público un bien colectivo.

Osorio Carranza también destacó la necesidad de contar con la infraestructura energética adecuada y suficiente, con congruencia normativa para el sano desarrollo de la industria, así como de avanzar en la profesionalización de las empresas del autotransporte para impulsar los niveles de eficiencia, y altos estándares de seguridad.

Para 2024, otro de los temas relevantes será el avanzar en el cumplimiento de los requerimientos de valor de contenido regional establecidos por el T-MEC, que este año tendrán su primer incremento, fruto de una exitosa negociación, donde pasarán del 60% al 64%, lo que representa una oportunidad significativa para integrar aún más las cadenas de suministro en el país y fortalecer las relaciones comerciales en la región de Norteamérica, resaltó Virginia Olalde.

Respecto al proceso electoral que se llevará a cabo este año, el Director de Asuntos Públicos, subrayó que ANPACT es respetuosa de este proceso y afirmó que la asociación está lista para trabajar con los equipos de transición y con quien resulte electo.

“2023 es un año que marca un hito en la historia de la industria automotriz de vehículos pesados de carga y pasaje de México con récords en ventas, producción y exportación. Vemos 2024 con optimismo con signos alentadores que requieren seguir fortaleciendo la certeza normativa y jurídica, impulsar la renovación y modernización de flota; avanzar en la profesionalización de las y los operadores y empresas transportistas; fortalecer la infraestructura física y energética sustentable, además de aprovechar desarrollo logístico que está impulsando el nearshoring. Ante ello, desde ANPACT reafirmamos el compromiso de colaborar con los tres niveles de gobierno, la academia, expertos, sociedad civil, socios comerciales y clientes para seguir catapultando a México en la escena internacional”, concluyó Osorio Carranza.

PULSO DE LA INDUSTRIA DE VEHÍCULOS PESADOS

Diciembre 2023 vs. Diciembre 2022 (Unidades de vehículos pesados)			
	Var %	2023	2022
Mayoreo	17.6	5,466	4,649S
Menudeo	17.2	5,046	4,304
Producción	-5.6	18,135	19,211
Exportación	-10.3	14,361	16,006

Acumulado Ene-Dic 2023 vs. 2022 (Unidades de vehículos pesados)			
	Var %	2023	2022
Mayoreo	33.0	55,119	41,428
Menudeo	32.2	52,488	39,715
Producción	11.0	222,813	200,755
Exportación	6.4	177,541	166,878

Diciembre 2023 vs. Diciembre 2019 (Pre-Pandemia) (Unidades de vehículos pesados)			
	Var %	2023	2019
Mayoreo	83.2	5,466	2,984
Menudeo	27.9	5,046	3,944
Producción	78.7	18,135	10,146
Exportación	66.2	14,361	8,639

Acumulado Ene-Dic 2023 vs. 2019 (Pre-Pandemia) (Unidades de vehículos pesados)			
	Var %	2023	2019
Mayoreo	37.9	55,119	39,959
Menudeo	24.7	52,488	42,077
Producción	10.2	222,813	202,147
Exportación	5.2	177,541	168,687

	Incremento		Disminución
--	------------	--	-------------



ONE primera naviera internacional en recibir Certificación de Logística Justa

El pasado jueves 4 de enero la naviera ONE (Ocean Network Express) recibió los pergaminos que le otorgan el estatus de ser la primera naviera internacional en ser reconocida por la Organización Mundial de Ciudades y Plataformas Logísticas con la Certificación de Logística Justa.

El encargado de efectuar la entrega fue el propio presidente de la Organización Mundial, Sr. Ricardo Partal Silva; quién manifestó sentirse muy honrado, ya que no solo se trata de contar dentro de su Organización con una de las navieras más importantes del mundo, sino que, es la que más se manifiesta en el tema social y medio ambiental.

ONE se integra a la red mundial de certificados en Logística Justa

Otro aspecto relevante es que ONE se integra a la red mundial de certificados en Logística Justa; red que a través de rutas marítimas con mejor performance en favor de la logística beneficia a los dadores de cargas y a las producciones regionales; debemos considerar siempre que “sin logística no hay comercios” enfatizó Partal Silva.

Asimismo, considero que con ONE se abren también nuevos caminos hacia otros continentes, el asiático, por ejemplo, para “cerrar” en circuito de las nuevas vías de comercio entre América Latina y El Caribe con Europa, a través de la puerta que brindan los puertos de la bahía de Cádiz.

Por su parte el CEO de ONE en Panamá, Sr. Julio De La Lastra, consideró estar orgulloso de haber dado el primer paso, como naviera internacional, en el mundo en certificar de Logística Justa; la cual, además de brindarle a la naviera un mayor estatus de calidad en los servicios que brinda, también corona un circuito de certificaciones internacionales por la que ONE ha estado trabajando mucho para constituirse en una naviera de alto estándar.

“No solo renovamos Gestión de Calidad con las Normas ISO; también recibimos Great Place to Work Award, que confirma la existencia de condiciones de trabajo favorables para los colaboradores que contribuyen a mejorar los resultados del negocio. Recientemente nos certificamos con las normativas Basf y ahora Logística Justa. Considero que estamos en el camino correcto, cumpliendo con los principios y valores que se ha impuesto nuestra empresa”.

Finalmente, detalló que dada la importancia de esta certificación, invitó a otras navieras, en especial aquellas que operan a través de Panamá a certificarse para estar integrados en procesos similares y brindarles servicios homogéneos en calidad, sostenibilidad ambiental y seguridad, acorde a lo que demanda mundial exige.



Vitti Logistics inaugura nuevas instalaciones en Nuevo León

Vitti Logistics inauguró sus instalaciones de última generación en el estado de Nuevo León; las cuales se encuentran estratégicamente ubicadas a tan solo 10 minutos del recién revelado sitio de la planta de Tesla, lo que garantiza operaciones logísticas eficientes y sin problemas.

De acuerdo con la compañía, se trata de instalaciones AAA que cuentan con la última tecnología en construcción y medidas de seguridad para cumplir con los más altos estándares de la industria.

Asimismo, Vitti Logistics entiende las necesidades únicas de los proveedores de Tesla y se han comprometido en ofrecer servicios de logística 3PL personalizados para mejorar su cadena de suministro.

De acuerdo con Antonio Luna, Managing Director de Vitti Logistics, las instalaciones están diseñadas para ofrecer servicios de logística 3PL de clase mundial, específicamente diseñados para los proveedores de Tesla en la región.

“Así seas un proveedor experimentado de Tesla o aspire a formar parte de su cadena de suministro, nuestras instalaciones están estratégicamente posicionadas para respaldar sus requisitos logísticos. La primera fase está lista con 240,000 pies cuadrados y para junio del próximo año, tendremos la fase dos con un espacio adicional de 240,000 pies cuadrados de almacén.”

Para consultas y más información, pueden comunicarse con: antonio@vittilog.com.



DHL Supply Chain México coloca primera piedra de mega campus logístico en EdoMex

DHL Supply Chain México, empresa líder de logística a nivel mundial, colocó la primera piedra para la construcción de su más reciente campus de última generación ubicado en Nextlalpan, Estado de México. A tan sólo unos minutos del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA).

La ceremonia contó con la presencia de la Gobernadora Delfina Gómez Álvarez; Agustín Croche, CEO para Latinoamérica y Mario Rodríguez de la Gala, Presidente en México de DHL Supply Chain, además de representantes de la administración estatal.

El mega campus abarca 40 hectáreas y consta de cuatro edificios de última generación, contará con más de 200,000 metros cuadrados de espacio diseñado para atender las necesidades de distintos sectores y clientes e integrará elementos de innovación y sostenibilidad alineados con las iniciativas Net Zero y Go-Green de la compañía.

Impacto sostenible: el campus cumplirá con los más altos estándares de eficiencia y calidad energética, lo que representa la dedicación al desarrollo sostenible.

Crecimiento económico y del empleo: generará más de 2,500 puestos de trabajo, lo que impulsará la economía local y el sector logístico en la región.

Innovación en logística: al ofrecer soluciones flexibles y eficientes en diversos sectores, el campus está preparado para continuar posicionando al Estado de México como un centro logístico clave en el país y a DHL Supply Chain México como líder en el sector.

“Nos sentimos muy orgullosos de formar parte de este ambicioso proyecto. Este mega campus logístico es el testimonio de nuestro compromiso con la cadena de suministro, la innovación, la calidad y la gestión ambiental. Este complejo de cuatro naves industriales, está diseñado para ofrecer soluciones flexibles y eficientes a una amplia gama de empresas y sectores, destacando nuestro papel como actor clave en la cadena de suministro local y global”, señaló Mario Rodríguez de la Gala, Presidente de DHL Supply Chain México.



Puerto de Lázaro Cárdenas recibió tres grúas RTG para la Terminal Especializada de Contenedores I

El Puerto de Lázaro Cárdenas recibió tres grúas RTG de patio para la Terminal Especializada de Contenedores I, operada por la empresa Hutchison Ports LCT para carga y descarga de bloques de contenedores.

Con una inversión de 6.8 millones de dólares, llegaron al puerto michoacano en la embarcación Zhen Hua 28. Esta inversión complementará a 21 grúas RTG, además, se cumplirán con los objetivos a nivel global en favor de generar un impacto favorable al medio ambiente al contar con equipos denominados verdes y al reducir las emisiones de dióxido de carbono (CO₂).

Es importante resaltar la nueva tendencia de negocio de esta terminal, al contar con un 90% de las grúas RTG eléctricas y el 10% híbrida, destacando la responsabilidad del grupo HPH por el bien del cuidado del planeta.

Estas acciones, contribuirán a la eficiencia derivado de la ampliación de la tercera fase que anunció la empresa Hutchison Ports LCT que consiste en la construcción de 345 metros de muelle, expandiendo su área en 28.3 hectáreas. Con esta ampliación, la Terminal contará con un total de 1,275 metros de muelle y patios por 105 hectáreas, incrementando la capacidad de crecimiento de carga para el Puerto de Lázaro Cárdenas.



Maersk and Hapag-Lloyd anuncian nueva alianza

Hapag-Lloyd AG (Hapag-Lloyd) y Maersk A/S, una entidad bajo A.P. Moller - Maersk (Maersk), firmaron un acuerdo para una nueva cooperación operativa a largo plazo bajo el nombre de “Gemini Cooperation”, que comenzará en febrero de 2025. El objetivo es ofrecer una red oceánica flexible e interconectada con una confiabilidad líder en la industria.

De acuerdo con Rolf Habben Jansen, CEO de Hapag-Lloyd, la nueva cooperación contará con una flota de 290 buques aproximadamente con una capacidad combinada de 3.4 millones de contenedores (TEU). Maersk desplegará 60% y Hapag-Lloyd 40 por ciento.

“Colaborar con Maersk nos ayudará a impulsar aún más la calidad que ofrecemos a nuestros clientes. De igual forma, nos ayudará a incrementar la eficiencia de nuestras operaciones y unir esfuerzos para acelerar aún más la descarbonización de nuestra industria”.

Como parte de este acuerdo, busca ofrecer una confiabilidad del itinerario superior al 90% una vez que la red esté completamente implementada. Además de una mejor calidad del servicio, los clientes también se beneficiarán de mejores tiempos de tránsito en muchos de los principales corredores puerto a puerto y del acceso a algunos de los hubs marítimos mejor conectados del mundo.

Por su parte, Vincent Clerc, CEO de Maersk, detalló que con esta cooperación,

se ofrecerá una red marítima flexible que elevará el nivel de confiabilidad en la industria, lo que a su vez, ayudará a fortalecer la oferta de logística integrada y atender las necesidades de los clientes.

Descarbonización de las flotas de Maersk and Hapag-Lloyd

Cabe destacar que ambas empresas apuestan por la descarbonización de sus flotas y han fijado objetivos de descarbonización más ambiciosos del sector con Maersk apuntando a cero emisiones netas para el 2040 y Hapag-Lloyd para el 2045.

Como resultado de esta cooperación, Hapag-Lloyd abandonará THE Alliance a finales de enero de 2025. En enero de 2023, Maersk y MSC anunciaron que la alianza 2M finalizará en enero de 2025.

Durante el 2024, Maersk and Hapag-Lloyd planificarán cuidadosamente la transición de sus alianzas actuales hacia la nueva cooperación operativa. Al mismo tiempo, el servicio a los clientes continuará según los acuerdos existentes.

Más detalles sobre “Gemini Cooperation”, incluidos los nuevos itinerarios de los buques, se anunciarán a su debido tiempo una vez que estén disponibles.

Maersk and Hapag-Lloyd y su nueva red

“Gemini Cooperation”, será una cooperación operativa a largo plazo que comenzará en febrero de 2025. Ambas empresas propor-

El objetivo es ofrecer una red oceánica flexible e interconectada con una confiabilidad líder en la industria

cionarán equipos operativos dedicados para gestionar la cooperación. De igual forma, aprovechará la incomparable red global y presencia de terminales, al igual que la extensa experiencia en logística de los equipos.

La cooperación cubrirá siete mercados: Asia / Costa Oeste de EE. UU., Asia / Costa Este de EE. UU., Asia / Medio Oriente, Asia / Mediterráneo, Asia / Norte de Europa, Medio Oriente – India / Europa y Transatlántico.

Contará con 26 servicios marítimos principales (*mainline services*), los cuales se complementarán con una red global de traslados dedicados alrededor de hubs de transbordo propios o controlados, es decir, 14 servicios de traslado en Europa, cuatro en Oriente Medio, 13 en Asia y uno en el Golfo de México. Estos servicios de traslado ofrecerán una conexión rápida con capacidad flexible entre centros y puertos atendidos por servicios de traslado, y viceversa.



Evergo impulsa Ruta Eléctrica Norte de CDMX hasta Panamá

Evergo, el principal proveedor de soluciones de carga para vehículos eléctricos en México y uno de los principales impulsores en el despliegue de infraestructura de carga en Latinoamérica, desempeñará un papel crucial en la Ruta Eléctrica Norte, que conectará a la Ciudad de México con la capital de Panamá.

De acuerdo con Daniel Abraham López Páez, Chief Commercial Officer de Evergo en México, el principal enfoque de la compañía es fortalecer la infraestructura de carga para vehículos eléctricos en las localidades urbanas más importantes del país.

“Gracias a iniciativas como la Ruta Eléctrica Norte, será posible recorrer todo el continente en un automóvil de este tipo”.

Cabe destacar que hace un año, se dio a conocer una inversión de 200 millones de dólares para los próximos cinco años (de 2023 a 2028), con lo que se busca instalar al menos 5,000 cargadores de corriente alterna en todo México, y en un plazo de 10 años se espera alcanzar 15,000 puntos de carga, 50% de ellos de carga semi rápida de corriente alterna y el otro 50% de carga rápida, de corriente directa.

“Consideramos que la electromovilidad es un futuro inevitable. Como ejemplo, en marzo de 2023 los países de la Unión Europea alcanzaron un acuerdo que establece el fin de los automóviles con motor de combustión interna para 2035. En el caso de Chile, un país más cercano, se ha establecido el mismo objetivo para ese año”.

Además, para fortalecer la cobertura a nivel nacional,

el directivo enfatizó que Evergo está desarrollando más de 10 corredores en diversas regiones del país, para facilitar el desplazamiento de vehículos eléctricos por carretera. Estos incluyen rutas desde Puebla hasta San Luis Potosí, de Guadalajara a Puerto Vallarta, de San Luis Potosí a Monterrey, y de Mérida a Cancún, entre otras.

Evergo, una ruta para 15 países

En colaboración con la Asociación Latinoamericana de Movilidad Sostenible (Alamos), Evergo ha estado trabajando desde 2021 en la creación de rutas que expandirán la infraestructura de carga para vehículos eléctricos en más de 15 países de América Latina y el Caribe.

El punto de partida de esta iniciativa fue la primera Ruta Eléctrica Centroamericana, organizada por la Asociación Costarricense de Movilidad Eléctrica (Asomove) en 2021, que actualmente ya conecta Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá.

A finales de 2023 e inicios de 2024, las asociaciones y empresas comprometidas con la electromovilidad aumentarán su apuesta. Ya se están desarrollando proyectos para fortalecer la infraestructura de carga en todo el continente a través de corredores como la Ruta Eléctrica Centroamericana, Ruta Eléctrica Andina, Ruta Eléctrica Cono Sur y Ruta Eléctrica Caribeña.

A largo plazo, el objetivo de Evergo y los demás participantes es llegar a conectar 15 países, electrificando sus principales carreteras, desde la Ciudad de México hasta Chile.



Pagos Cross-Border para la era del Nearshoring

A raíz de la reevaluación global de las cadenas de suministro, México ha surgido como un centro fundamental para el nearshoring, atrayendo empresas que buscan ofrecer soluciones cercanas y confiables en distintos sectores, entre ellos los de manufactura y servicios. Este cambio no sólo está impulsando la economía en México, sino que también resalta una necesidad en uno de los sectores clave para los negocios: el financiero.

Para abordar los retos del nearshoring más allá de la logística, se necesitan innovaciones financieras que puedan respaldar las transacciones rápidas y complejas entre empresas en distintos países.

Es por ello que Jeeves, Fintech valuada en USD \$2.1 mil millones ha aprovechado la tecnología para desarrollar soluciones financieras de vanguardia que no solo responden a esta necesidad sino que también están ayudando a impulsar el auge del nearshoring en México.

El nearshoring ofrece numerosas ventajas, que incluyen tiempos de envío reducidos, costos más bajos y una mejor colaboración. Sin embargo, su potencial sólo se aprovecha plenamente cuando está respaldado por una infraestructura financiera sólida que pueda manejar la complejidad de los pagos internacionales.

Con sus avanzadas soluciones de pagos cross-border, Jeeves está eliminando las barreras tradicionales que durante mucho tiempo han obstaculizado la eficiencia de las transacciones financieras entre países. Para las empresas en México y sus socios internacionales, Jeeves garantiza que los pagos no sean solo una cuestión de rutina sino un proceso simplificado que mejora la eficiencia operativa y fortalece las relaciones.

De acuerdo con Dileep Thazhmon, fundador y CEO de Jeeves, a medida que el nearshoring gana impulso en México, la demanda de pagos transfronterizos rápidos y confiables nunca ha sido tan alta. "Nuestra tecnología está diseñada para satisfacer esta demanda de frente, ofreciendo a las empresas la agilidad que necesitan para prosperar en un mercado globalizado".

Esta habilidad es crucial para las empresas que navegan por las complejidades del comercio internacional, proporcionándoles una ventaja competitiva en un panorama económico que cambia rápidamente.

Además, la suite de soluciones financieras de Jeeves, que incluye Jeeves Pay y una amplia plataforma de gestión de gastos, complementa sus soluciones de pago transfronterizo al ofrecer a las empresas un enfoque holístico de la gestión financiera. Esto es particularmente beneficioso para las empresas que se dedican al nearshoring, ya que les permite gestionar sus finanzas con mayor claridad, control y confianza.

El auge del nearshoring en México subraya una tendencia más amplia hacia la integración económica global, donde la capacidad de mover capital de forma rápida y segura a través de las fronteras es indispensable. Jeeves no es simplemente un participante en este cambio, sino una fuerza impulsora que aprovecha su experiencia en tecnología financiera para potenciar las empresas y catalizar el crecimiento. Mientras México continúa solidificando su posición como líder en nearshoring, Jeeves está listo para apoyar esta nueva era de cooperación económica con sus soluciones financieras innovadoras.

Movemos un mundo de intercambio comercial



Soluciones integrales en logística de importación y exportación

www.almazoline.com

EDICIÓN ESPECIAL NEARSHORING

Esta edición le permitirá al sector cerrar la brecha de talento e influir en la próxima generación de profesionales de la logística.

Además, le permitirá a los minoristas encontrar formas para atender de mejor manera la volatilidad de la demanda, los nuevos modelos de distribución híbrida, la reducción de inventario y el incremento de las ganancias.

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

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



Pharr
International Bridge

Investing Big... ...For Faster Trade

Pharr Bridge Expansion Project 4 Additional Lanes Preliminary Design Phase



4 Additional Lanes to Expedite your Commercial Crossings!

Additional Lanes

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

Benefits & Advantages

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

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

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

 @pharrbridge

(956) 402-4660

pharrbridge.com



BAJA FERRIES MULTIMODAL es la opción más eficiente para el transporte de mercancías PUERTA A PUERTA desde el centro de producción o distribución hacia Baja California Sur integrando los servicios de transporte marítimo, carretero y ferroviario.



ZONA DE COBERTURA

MEXICALI
Posible origen
Tijuana
Ensenada
Tecate
San Diego

HERMOSILLO
Posible origen
Guaymas

GUADALAJARA
Posible origen
Zona Metropolitana
Ciudad Guzmán
Colima

PANTACO
Posible origen
CDMX y Zona
Metropolitana
Puebla
Morelos
Hidalgo

SILAO
Posible origen
Zona Bajío
León
Querétaro
San Luis
Potosí

VENTAJAS



Embarque
Garantizado



Uso eficiente del
equipo terrestre en
primera y última milla



Menor impacto al
medio ambiente



Mayor
seguridad



Servicio Puerta
a Puerta



Un solo punto
de contacto



Rastreado
ad puerta a
puerta



Eficiencia logística



Menor riesgo
de accidentes



Un solo
documento de
embarque



800-FERRIES (337-7437) | www.bajaferrries.com.mx

[f bajaferrriesoficial](https://www.facebook.com/bajaferrriesoficial) | [@bajaferrries](https://twitter.com/bajaferrries) | [i bajaferrriesoficial](https://www.instagram.com/bajaferrriesoficial) | [BajaFerries](https://www.youtube.com/BajaFerries)