

AIFA: POLO DE
DESARROLLO
INDUSTRIAL Y
LOGÍSTICO

inbound logistics[®] LATAM

REVISTA LÍDER EN SOLUCIONES DE LOGÍSTICA
NÚMERO 161, VOL. 16

TENDENCIAS SOBRE EL “FUTURO DEL TRABAJO EN LA LOGÍSTICA”

- » EN AUJE EL MERCADO INDUSTRIAL DEL NORTE DE MÉXICO
- » 2022 EL AÑO DE LA ADAPTACIÓN EN EL SECTOR LOGÍSTICO
- » LATAM MÁS COMPETITIVO A NIVEL LOGÍSTICA DURANTE ESTE 2021



Vision. Experience. Growth

Growth requires vision and **FIBRA Macquarie** enables customers and investors by harnessing opportunities.

FIBRA Macquarie offers flexible solutions and integrated services for industrial and retail real estate strategically located throughout Mexico. Beyond space, we see an opportunity for growth.

Contact:

Industrial Leasing opportunities

01 800 700 8900

industrial.leasing@fibramacquarie.comfibramacquarie.com

Retail Leasing opportunities

+52 55 9178 7700

retail.leasing@fibramacquarie.com

Before acting in respect to any information, we recommend considering the feasibility of the same in relation to your particular objectives, financial circumstances and necessities, it is also recommended to seek independent advice. The information provided does not constitute an advice, announcement, invitation, offer or solicitation to sell or purchase any financial product or value o to participate on investment activities, or an offer of financial or banking products. Some of the products and/or services hereby mentioned might not be adequate for you and might not be available in every jurisdiction.

None of the entities included herein is an authorized deposit-taking institution for the purposes of the Banking Act 1959 (Commonwealth of Australia). The obligations of such entities do not represent deposits or other liabilities of Macquarie Bank Limited ABN 46 008 583 542 ("MBL"). MBL does not guarantee or otherwise provide assurance in respect of the obligations of such entities.



FARGOS
LOGISTICS

Succeed in Mexico



SUCCEED IN MEXICO

Soluciones especializadas para
proveedores T1, T2 y OEMs del
sector automotriz.

- **IMPORTACIÓN / EXPORTACIÓN**
Materias primas y componentes.
- **PRODUCCIÓN**
Celdas de manufactura certificadas.
- **ALMACENAMIENTO**
IMMEX / Nacional
Directo / Consignación
- **SECUENCIADO**
Suministro constante y flexible
24/7 a punto de uso.
- **IT**
La más alta tecnología.
SAP / Microsoft Dynamics
Edi Ready / Fargos App.



Contáctenos:
Info@fargoslogistics.com
www.fargoslogistics.com
www.fargosindustrial.com



20

AÑOS

Dando soporte al sector automotriz de México

- 6** **CULTURESPREAD**
Hablemos de Prospectivas 2022
- 10** **SOUTHAMERICALOGISTICS**
Perspectivas para un año "redondo"
y lleno de incertidumbres
- 12** **LOGISTICALHAPPINESS**
Prospectiva para la Felicidad en 2022
- 16** **EXPERTCOMMENT**
Smart Cities en Latinoamérica para
un mundo post pandémico
- 18** **2022 el año de la adaptación
en el sector logístico**
- 22** **Países de LATAM más
competitivos a nivel logística**
- 24** **Tendencias sobre el "Futuro
del Trabajo en la Logística"**
- 30** **Polo de desarrollo industrial
y logístico con el nuevo
Aeropuerto Internacional
Felipe Ángeles**
- 34** **En auge el mercado industrial
del norte de México**



- 38** **Crisis logística global acelera
relocalización de fábricas
hacia México**
- 42** **Transformación en la cadena
de frío: Alpura 50 años**
- 46** **Mexicanos demandan
inmediatez a los retailers: SOTI**
- 48** **FORUM**
Los paradigmas de la industria
portuaria en la postpandemia
- 50** **FORUM**
Transformación digital: presente y futuro de
los puertos latinoamericanos y del caribe
- 52** **BUSINESSCONTEXT**
- 56** **NEXTISSUE**



LIDERAZGO E INNOVACION EN SISTEMAS DE ALMACENAMIENTO CON PRESENCIA EN CENTRO Y SUDAMERICA.



RACK AUTOSOPORTADO Acabado en pintura epóxica poliéster horneada



RACK SELECTIVO SENCILLO Y DOBLE DEEP Acabado en pintura epóxica poliéster horneada



RACK DINÁMICO Acabado en pintura epóxica poliéster horneada



RACK PUSH BACK Acabado en pintura epóxica poliéster horneada



RACK DRIVE IN Acabado en pintura epóxica poliéster horneada

Alianzas comerciales



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

Juan Ignacio Matute No.124 Col. Arcos Sur. Zapopan - Jalisco - México C.P. 44130

Tels. +52 33 / 3616 2429 - 3616 9385 - 3616 2474

E.mail: ventas@iammsa.com.mx

www.iammsa.com

[EDITORIAL]



NEARSHORING PODRÍA SER LA RESPUESTA A LOS PROBLEMAS LOGÍSTICOS EN NORTE AMÉRICA

En *Inbound Logistics* vemos una tendencia hacia una mayor "localización cercana" para aliviar el caos de la cadena de suministro global que es cada vez más importante. El Nearshoring es una tendencia que había comenzado mucho antes de la pandemia.

La cual, dio inicio hace una década cuando tuvimos el accidente nuclear de Fukushima, combinado hoy en día, con otras interrupciones relacionadas con el clima pandémico y la guerra en curso entre Rusia y Ucrania. Está claro que los fabricantes buscan reducir la dependencia del extranjero una vez más.

En este momento, hay muchas cosas que han interrumpido la cadena de suministro. Así que los fabricantes están pensando en cómo mitigar el riesgo; y una forma en que las empresas están tratando de hacerlo, es devolver los productos a donde tienen un poco más de control sobre la cadena de suministro.

Sin embargo, el nearshoring también tiene sus limitaciones y desventajas que podrían incluir la exacerbación del gran problema de Estados Unidos, el cual beneficiará a México. The Manufacturing Institute muestra que para 2030 hasta 2.1 millones de puestos de trabajo de fabricación quedarán sin cubrir, lo que le costará a la economía de Estados Unidos hasta un billón. Dicho esto, el nearshoring puede brindar seguridad a muchas de las organizaciones que traen esos trabajos de regreso al mercado nacional.

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 161 Año 16. Revista de los meses de abril-mayo 2022. 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. 161, Vol.16

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
Fotógrafos	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
Twitter y LinkedIn



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



CULTURESPREAD

Por Isela Carmona*

Hablemos de Prospectivas 2022

“El miedo no es real, el peligro es real, el miedo es una opción”.

(Película *After Earth*)

Los efectos positivos de la inflación incluyen la posibilidad de los bancos centrales de los países de ajustar las tasas de interés nominal con el propósito de mitigar una recesión y de fomentar la inversión en proyectos

En esta sección he procurado llevar a nuestros lectores a una serie de eventos o capítulos secuenciados en un mundo globalizado con múltiples efectos mariposa entrelazados en todo el orbe, nunca aislados, siempre concatenados bajo leyes de la física cuántica.

Pensemos por ejemplo, en el momento en que se crea la Reserva Federal en EUA (FED) en 1913, cuyos postulados establecen las bases para mantener la estabilidad de la economía de ese país vía el control del sistema financiero (intereses, tasas y divisas), sin embargo, es evidente que dicho cometido no ha sido una tarea fácil y que sus acciones impactan a todo el orbe.

El dólar ha disminuido casi 100% desde la creación de la FED, los intereses sólo en EUA han ido del 1% al 21%, la inflación actual del 7% es la más alta en 40 años devorando las tasas

de interés “fijas”, próximas a subir al cierre de esta edición por cierto, cuya vía fácil es la emisión de dinero sin respaldo (oro), con su deuda pública que supera ya el 140% de su PIB (casi USD30 billones), una burbuja que no termina de estallar desde 2008 pero cuyas causas datan precisamente de 1913 y con ello, nuevamente en duda el clásico estilo de vida “*American way of life*” emblema del modelo imperialista, neoliberalista y globalizado, basado en creencia o sentido de pertenencia a un grupo selecto o distinto al resto y que se debe mantener a costa de lo que sea.

Sus efectos, por demás evidentes para algunos, han sido imposibles de explicar para economistas de prestigiosas universidades e instituciones pero más aún para sus ciudadanos, así lo describe Paul Krugman en su artículo en el New York Times del 20 de diciembre de 2021.



*“(…)Más allá de la consternación que me producía el no poder comprar hamburguesas sin adulterar, estaba la ansiedad, la sensación de que las cosas estaban fuera de control. Aunque los ingresos de la mayoría de la gente aumentaban más rápido que la inflación, los estadounidenses estaban **desconcertados** por la manera en que parecíamos comprar menos con un dólar de una semana a otra. Esa sensación puede ser una de las razones por las que muchos ahora parecen tan **desanimados** ante una economía en auge”, icónico no sólo por ser uno de los diarios más representativo de ese “estilo de vida” en el mundo, **emocional**. Ningún otro tema sobre el que escriba genera tantos mensajes de odio. Y el debate sobre la inflación actual es en particular tenso*

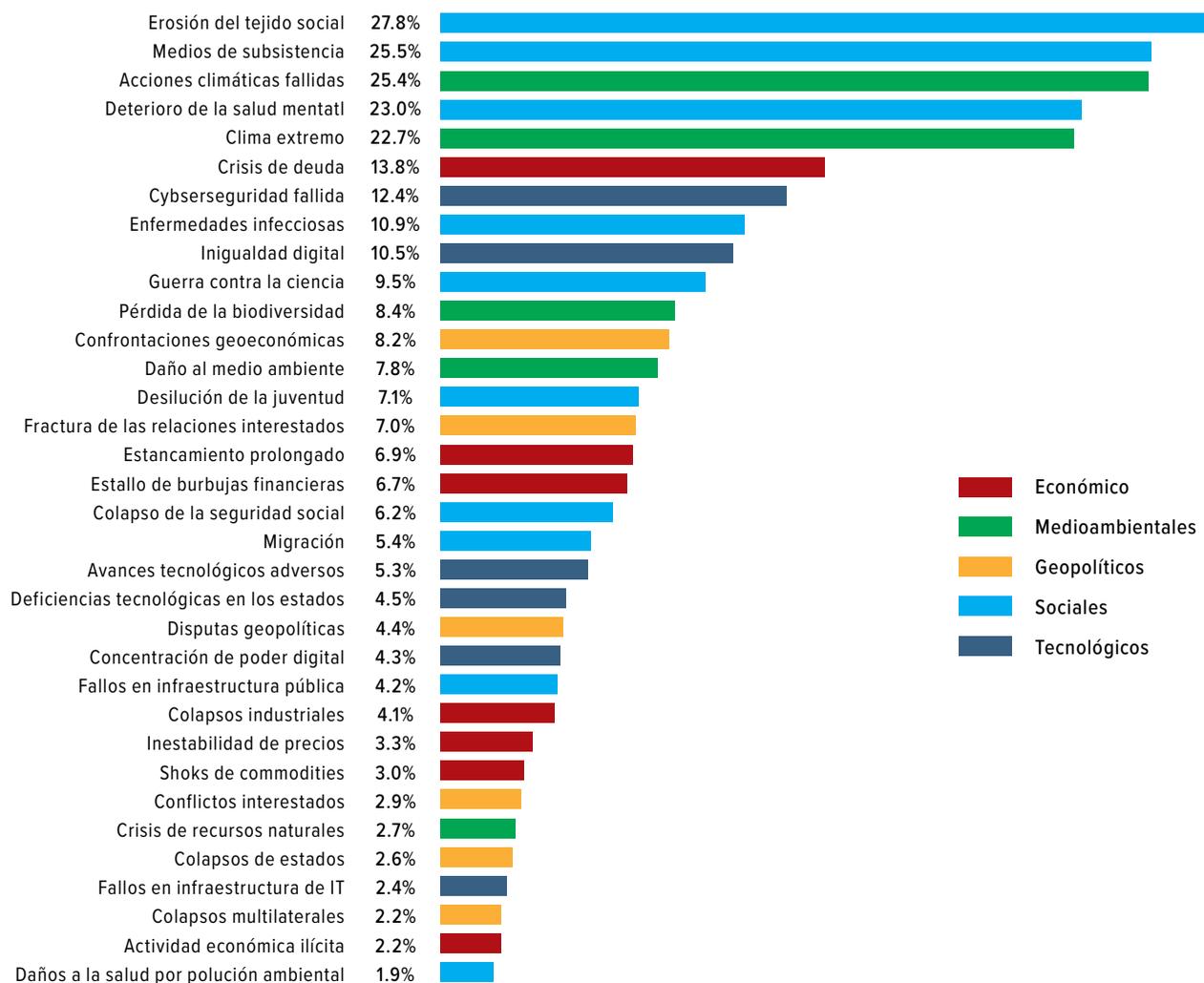
porque las evaluaciones de la economía se han vuelto increíblemente partidistas y, en general, vivimos en un entorno político de post verdad”.

Recordemos que la **inflación**, y sus impactos psicológicos, puede tener connotaciones tanto negativas como positivas: incluyen la disminución del valor real de la moneda a través del tiempo, el desaliento del ahorro y de la inversión debido a la incertidumbre sobre el valor futuro del dinero, y la escasez de bienes. Los efectos positivos incluyen la posibilidad de los bancos centrales de los países de ajustar las tasas de interés nominal con el propósito de mitigar una **recesión** y de fomentar la inversión en proyectos de inversión productiva, infraestructura o de capital no monetarios que reditúan en

beneficios económicos y estabilidad a largo plazo para la población.

Mientras el Banco Mundial apunta en sus previsiones “Commodity Markets Outlook” (Perspectivas de los mercados de productos básicos) de octubre 2021 en el alza de la energía que conlleva grandes riesgos a corto plazo en materia de inflación mundial y, si se prolonga, también podría afectar al crecimiento de los países importadores de energía. Los elevados precios del gas natural y el carbón están afectando la producción de otros productos básicos (por su relación con los fertilizantes) y plantean el riesgo de que los resultados superen las previsiones de los precios. Y se prevé que los precios del petróleo crudo (un promedio de los precios del petróleo Brent, West Texas

RIESGOS MÁS PREOCUPANTES DESDE QUE COMENZÓ LA CRISIS COVID-19



Intermediate y Dubai) llegarán a USD 74 el barril en 2022, a medida que la demanda de petróleo se consolide y alcance los niveles anteriores a la pandemia. La utilización de petróleo crudo como sustituto del gas natural genera un importante riesgo al alza de las perspectivas de demanda, si bien también es posible que los mayores precios de energía comiencen a afectar el crecimiento mundial.

Por su parte el Foro Económico Mundial (WEF) en su reciente Reporte anual sobre Riesgos 2022, encuesta en la que un promedio de mil expertos y líderes de todos los sectores y ámbitos responden tópicos resumidos en 5

macrotemas: económicos, sociales, medioambientales, geopolíticos y tecnológicos, que ocuparán el foco de atención no sólo para el presente año sino incluso en un espectro que va de 2 a 5 y hasta 10 años (2030) y que alineado con Krugman, confirma que sólo el 15% de los encuestados son optimistas o positivos ante el panorama actual:

Paul Krugman quizá debió referirse a un fantasma presente en todo el planeta pero del cual pocos están dispuestos no sólo a cambiar sino incluso a confrontar, y es que no vemos al mundo con los mismos ojos, sino con ojos de “polarización”, así lo confirma la divergencia entre lo que los encues-

tados por WEF cataloga como riesgos y su grado de materialización, pareciera corresponder a mundos distintos u opuestos pues prácticamente todos los “riesgos” ya se han materializado para gran parte del planeta y hace bastantes años, pone en evidencia la teoría de que el 99% de la riqueza es ostentada por el 1% y el restante 99% vive en la desigualdad total y constante riesgo y que se niegan a ver y lo más importante a cambiar.

Existe un estudio para demostrar ¿Por qué es tan difícil cambiar de opinión? Mediante el cual dos psicólogos de la Universidad de St. Andrews Escocia demuestran que cuando nuestras



ideas son confrontadas no importan los hechos, nuestro cerebro experimenta los mismos mecanismos que cuando nos sentimos amenazados o en peligro, de hecho analizaron las diferencias en la forma de aprender de niños y chimpancés encontrando que el sistema límbico de ambos tomaba control sobre la parte racional no importa cuán valiosa sea la nueva idea que se tenga o evidencia, ya que el cerebro se encuentra en modo defensivo.

Se trata de un tema de creencias, del prejuicio de creer que somos diferentes o distintos y que no estamos dispuestos a cambiar nuestro mundo, a pesar de lo aplastante de los hechos. Su máxima expresión la tiene el supremacismo (extremismo) algunos de sus ejemplos más representativos en principio identificado con la raza blanca que surge en Europa (Fascistas-Nazis) y se exporta a EUA (WASP White Anglo Saxon Protestant), pero no nos confundamos, actualmente esta ideología se ha diseminado por todo el mundo y ya no se refiere a raza, sino a condiciones “diferentes” de un grupo o condiciones que intentan hacerse sentir como seres distintos o superiores en algo: género, raza, especie, económico, social, político, académico, étnico, nacional, la consecuencia de la falta de

erradicación de este supremacismo, la falta de consenso, se posiciona como una problemática para la estabilidad de los países en todo el mundo, la proliferación de formas cada vez más sofisticadas de violencia hacia grupos específicos no es propia de sociedades democráticas libres, con pleno respeto a los derechos humanos.

Dice Edgardo Ortiz Arellano en la Revista “Política y Estrategia” (Nº. 137, 2021) *En una democracia, el tener una postura con respecto al mundo, a la realidad que se nos manifiesta y especialmente con los asuntos públicos es correcto y deseable. El debate de argumentos, ideas y posiciones doctrinarias contribuyen a que la ciudadanía se exprese y que sus intereses sean representados, así como considerados en el diseño son normales y propicios para una vida democrática sana. Pero la libertad democrática también conlleva riesgos y amenazas, la intolerancia y el radicalismo que se expresa en rivalidad entre las posiciones liberales versus conservadoras pero que tienen su origen en la evidente desigualdad social, la monetización de la política, las diferencias educativas y el cada vez mayor partidismo de los medios de comunicación, entre otros.*

En resumen este 2022 nos enfrentamos aún a la batalla contra uno de miles

de virus que la humanidad ha vivido y sobrevivido, ante crisis económica-financiera-social-medioambiental-tecnológica MUNDIAL, nos queda aún un largo trecho para recuperar la paz y estabilidad no sólo la del post-covid, pero enfrentamos aún un tema mucho más peligroso, silencioso y dañino: la polarización; que es mucho más urgente erradicar, ya que sin acuerdos no se puede comenzar a trabajar.

Podemos entender que mientras los centros coincidan las diferencias pueden coexistir, lo que no podemos es cerrarnos a nuestras creencias y sobre todo miedos, el panorama puede ser desolador pero me quedo con las frases inspiradoras de la película After Earth “El miedo no es real, el peligro es real, el miedo es una opción” y, “concéntrate en el momento presente, ojos, oídos, tacto” para construir más que perspectivas, prospectivas de lo que queremos en el presente, cimientos de nuestro futuro y en consecuencia del de nuestro planeta. ■

* Isela Carmona Cardoso es Licenciada en Administración con especialidad en Finanzas Internacionales, Sistema Financiero y Planeación Estratégica. Analista de economía, geopolítica y finanzas, se puede contactar vía LinkedIn.



SOUTHAMERICAN LOGISTICS

Por Ricardo Ernesto Partal Silva *

Perspectivas para un año “redondo” y lleno de incertidumbres

Las más grandes empresas de transporte marítimo podrían haber tenido ganancias en la bolsa por más US\$120 mil millones en 2021, incluso en medio de la tormenta que ha significado el sector el año pasado

Dos años de pandemia de Covid-19 y que aún se mantiene con diversas variantes, menos letales, pero más contagiosas y que aún siguen prestando disrupciones en materia de logística, especialmente. Pero para quién suscribe, tal vez la mayor pandemia en ésta importante área, estrechamente ligada al comercio internacional, está dada por quienes brindan los servicios a las cargas.

Son quienes se han llenado los bolsillos a costa de padecimientos, sufrimientos y muertes; quienes han especulado y elevaron los costos de manera sideral. ¡Nada les importa! Y si, han provocado la desaparición de millones de Pymes en el mundo. Pero para frasear un dicho popular: ¿Quién le pone el cascabel al gato?

Solo la integración entre instituciones de todo orden y de todo el orbe, podrían alcanzar el objetivo de

apaciguar tamaños abusos, fomentar la ética y la moral comercial y que los costos de transportes, muy especialmente el naviero, retorne a los valores antes del arribo del Covid-19. ¿Se puede? ¡Claro que sí! Si las navieras pudieron ganar enormes fortunas durante esta crisis pandémica, ¿Por qué no se podría?

En una publicación de un medio digital chileno “mascontainer.com”, se grafican algunos datos que corrobora lo mencionado anteriormente. El extracto del artículo es textual y se publicó el 2 de febrero:

PESE A LA CRISIS, NAVIERAS SIGUEN CRECIENDO EN LAS BOLSAS DE VALORES

Las más grandes empresas de transporte marítimo podrían haber tenido ganancias en la bolsa por más US\$120 mil millones en 2021, incluso en me-



dio de la tormenta que ha significado el sector el año pasado, y que estuvo marcada por una inusual y compleja crisis en las cadenas de suministro y con una evidente escasez de contenedores.

De las 10 navieras más grandes cinco concentran el 85% de la capacidad del mercado, también están en medio de la ya comentada crisis de la cadena de suministro, al sufrir disrupciones con atascos en los puertos.

Pero desde antes de la pandemia de Covid-19, estos conglomerados habían comenzado a percibir un aumento en el precio de sus acciones, recordó la analista Alphaliner, que anota, por capacidad, a las siguientes navieras:

MSC, Maersk, CMA,CGM, COSCO, Hapag-Lloyd, ONE, Evergreen, HMM, Yang Ming y ZIM.

Y como ejemplo, Yahoo Finance destaca que el grupo danés A.P. Moller-Maersk elevó el precio de sus acciones un 189,1% desde el 26 de enero de 2020, cuando cotizó en 8.092 coronas danesas, hasta este 27 de enero de 2022 cuando cerró en 23.400 coronas danesas por acción.

Mientras que Hapag-Lloyd cotiza a el 26 de enero de 2020 en 74,2 euros por acción, alcanzando este 27 de

enero de 2022 un total de 260 euros por acción, un aumento de 250,4%, también indica Yahoo Finance, y que representan en cifras el muy buen período que marcaron los operadores navieros”.

Me preocupa, y para que ello no quede en una simple invocación, nuestra Organización de Ciudades y Plataformas Logísticas, “se ocupa”.

¡CREEMOS QUE NECESARIAMENTE EL TEMA PASA POR LA EDUCACIÓN!

Es así que profundizamos nuestra Certificación Internacional de Logística Justa, en aquellas aristas que hemos observado no se están cumpliendo por parte de quienes llevan nuestras cargas, me refiero a:

- La transparencia en el costo del servicio logístico
- Apoyo a las pequeñas y medianas empresas
- Mejoramiento de los aspectos ambientales
- Análisis constante de las rutas navieras en la búsqueda de reducir costos

Esta Séptima edición de nuestro Foro Mundial, tiene como tema: *“La logística Verde y la Inteligencia Artificial en la Gestión de la Cadena de Suministro”*.

El Consejo Empresarial Logístico (COEL) es el responsable de la concreción del importante evento mundial; su presidente, Lic. López Tom afirmó que “el evento potenciará la industria logística panameña y será la vitrina propicia para caminar hacia una cultura de país logístico, que es tener una conciencia social sobre la importancia del sector, no solo para la economía nacional, sino para el mundo. Explicó que el foro está orientado a la cultura sostenible y concentrará a representantes empresariales de todo el mundo, poniendo a Panamá a la altura de países logísticos a nivel global. Para el país, la importante cita también constituye una excelente oportunidad de encuentro para el diálogo, debate e intercambio de conocimientos, como una plataforma para enfrentar las disrupciones y desafíos del panorama logístico actual ■

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



LOGISTICALHAPPINESS

Por: Logixtic*

Prospectiva para la Felicidad en 2022

La prospectiva no es una profecía ni predicción; nos invita a considerar el futuro en escenarios como metas por realizar desde el hacer.

La prospectiva es observada como ciencia o como disciplina del conocimiento; la compone un conjunto de análisis y estudios realizados con algún tipo de rigor con el fin de explorar o predecir el futuro en una determinada materia.

Este tipo de análisis nos sitúa en un contexto y una realidad económica, política, internacional y de inversión para operaciones de logística; en la parte conclusiva debe sumarse la incertidumbre como un factor clave que determina las decisiones de inversión. La tarea es más compleja!!! porque la incertidumbre hace referencia a un estado personal de duda para tomar una decisión teniendo dos o más alternativas.

El paso inexorable del tiempo hace que sea un estado pasajero y se disuelve ya tomada la decisión correspondiente. Por otro lado, en los acontecimientos que dependen del azar o de circunstancias sobre las cuales uno no tiene control, también se puede hablar de incertidumbre, solo

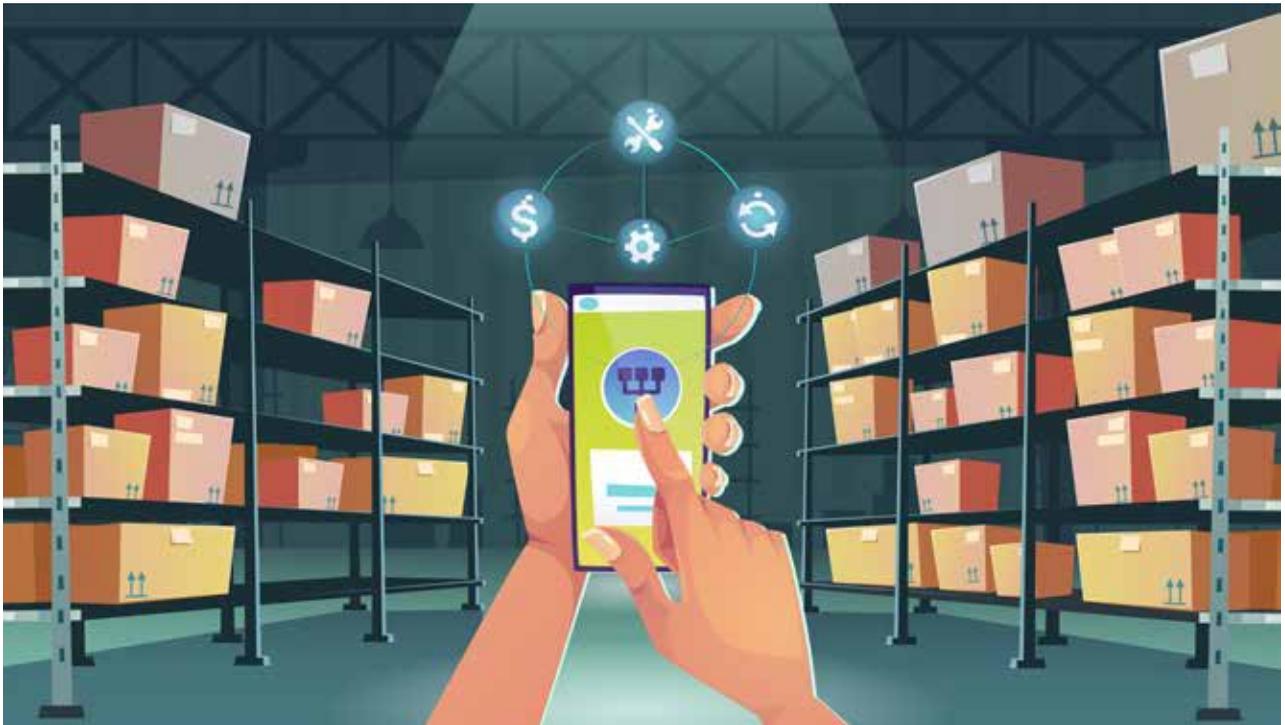
por el anhelo de tener la capacidad para anticipar los acontecimientos del futuro.

TRES LENTES PARA OBSERVAR

Hoy se entiende el corto plazo como un periodo inferior a un año, el largo plazo como concepto ya deja muchos vacíos académicos y posibilidades de anticipación por tres razones fundamentales (no son las únicas): los efectos psicológicos producto de la pandemia, en segundo lugar por el vértigo que produce el desarrollo tecnológico actual y en tercer lugar por el entorno económico volátil y cambiante.

En el corto plazo es la incertidumbre sobre la supervivencia individual y colectiva la que genera pánico en quien sobrevive y sobre la capacidad operativa para mover físicamente equipos y mercancías.

Ya se ha pagado la cuota de salud global y sin distinción, la factura ha costado por la enfermedad y la ausencia de personas.



Los segundos lentes, son la virtualidad y el metaverso o metauniverso, este concepto denota la siguiente generación de internet, el cual describe una experiencia inmersiva y multisensorial en el uso aplicado de diversos dispositivos y desarrollos tecnológicos en internet en línea.

Para las siguientes generaciones es la realidad educativa, cultural, económica, logística y social. Los terceros lentes, son el entorno económico de nuestra realidad latinoamericana que propone numerosos desafíos de estancamiento, inflación y movilidad de los factores de producción.

La claridad que se tenga sobre estos aspectos y otros factores internos de cada individuo o empresa; son los lentes con los que se observan los vasos medio llenos o medio vacíos de nuestras operaciones de logística, sobre los cuales, implícitamente las empresas toman sus decisiones para avanzar, cada uno lo observa como riesgo o una amenaza que lo obliga a modificar el rumbo, como dificultad que lo paraliza o como la oportunidad que estaba esperando para emprender o continuar. Todo depende de cada actor en su negocio y la comodidad de la silla que ocupa para dirigir su rumbo.

PROSPECTIVA: DEVENIR, PORVENIR O DESTINO

La CEPAL y la UNAM realizaron un estudio en 2014 sobre el conocimiento básico de la prospectiva. Resumiendo el segundo capítulo de esa documentación se explica el devenir como un proceso histórico donde el futuro depende de los hechos del pasado; (si x entonces y), la prospectiva como porvenir, el cual se asocia al desarrollo del poder tecnológico; y la prospectiva como el destino que se asimila a la interiorización de condiciones místicas, mágicas, fanáticas que aseguran el éxito o muy por el contrario rígidas y conservadoras donde priman el temor y la fatalidad.

Este enfoque es muy interesante por que sitúa al lector en su realidad pero le da una visión de orientación propia que le permite interpretar y entender a los analistas, expertos, futurólogos, magos y gurús de todas las disciplinas.

TRANSITO DE 2021 A 2022

Las tendencias en este cambio de pensamiento se enfocan por lo menos a esos tres aspectos del estudio que toda empresa logística debe tener en cuenta:

El Devenir. La virtualidad

En los dos años anteriores, ya se dio el proceso histórico, el salto cuántico y transformador y es tan fuerte que ahora estamos obligados a planear y actuar sólo a corto plazo.

El 2021 fue un año de altibajos para el sector logístico; principalmente por las experiencias vividas por la pandemia sobre el comercio, la producción y el consumo; eso forzó el posicionamiento del comercio en línea; algunos analistas observan que en el 2022 las tendencias van encaminadas a superar los obstáculos de velocidad y respuesta presentados en la cadena de suministro y aprovechar el terreno ganado en el canal digital, es decir, la virtualidad llegó para quedarse y modificó los hábitos y tendencias del consumidor en casi todos los aspectos de la vida.

El Porvenir. La automatización

Es la tendencia para tareas que resultan difíciles y desgastantes por la disposición y disponibilidad de los colaboradores. La intervención humana, poco a poco está en la mira de ser reemplazada por el uso de sistemas automatizados y robots, de esto se ha escrito mucho, pero llegó la hora de comenzar a probar con las tecnologías existentes.

LOGISTICALHAPPINESS



El destino en materia logística. El cliente

Ahora todo se basa en la experiencia del cliente y su calificación o recomendación por el servicio. La flexibilidad en las entregas y devoluciones, serán clave para ocupar un lugar importante en el mercado y las preferencias del consumidor, independiente del segmento logístico en que nos movamos.

El uso del big data será nuestra herramienta para entender las preferencias del consumidor y para apoyar los procesos de fidelización. Los datos obtenidos a partir de la experiencia del consumidor serán claves para mejorar e innovar los procesos operativos de producción, almacenamiento y entrega con el objetivo de satisfacer las necesidades del cliente final en la cadena de suministros.

¿CUÁL ES LA PROSPECTIVA EN MATERIA LOGÍSTICA? ENTRE ANALISTAS, EXPERTOS Y PROFETAS

Según la OECD, Organisation for Economic Co-operation and Development es el conjunto de tentativas

sistemáticas para observar a largo plazo el futuro de la ciencia, la tecnología, la economía y la sociedad con el propósito de identificar las tecnologías emergentes que probablemente produzcan los mayores beneficios económicos y/o sociales.

Desde la historia lejana, Gastón Berger un futurólogo e industrial de origen francés y uno de los fundadores de la prospectiva, la define como una “ciencia” que estudia el futuro para comprenderlo y poder influir en él.

Otro experto en prospectiva estratégica como Michel Godet, la describe como la reflexión para iluminar la acción presente con la luz de los futuros posibles. Solo con estos tres ejemplos existen organizaciones, expertos, científicos y analistas de todas las tendencias.

La prospectiva no es una profecía ni predicción; nos invita a considerar el futuro en escenarios como metas por realizar desde el hacer. Suele considerar cuatro escenarios situacionales: el tendencial (todo sigue igual), el optimista (si hacemos tales

cosas nos puede ir mejor), el pesimista (nos va a ir peor) y el catastrófico (el menos deseado).

Aquí es donde entran en juego el manejo que se tenga de la incertidumbre, el acceso y uso de las nuevas tecnologías y el análisis de la realidad económica.

En los escenarios de la prospectiva, hay que tener especial cuidado con lo que es posible, lo que se espera y lo que se quiere, pero también se debe tener precaución con lo que se desea y se siente, eso también se cumple, el anhelo de la felicidad debe ser en el ámbito de lo posible.

En materia logística consiste en identificar las tendencias del entorno competitivo de la cadena de valor. La frase anterior significa que usted y su empresa ya tienen explícitamente dibujada su cadena de valor y tienen los lentes apropiados para revisar el entorno competitivo de los eslabones de su operación. Ahí está el reto.

Un analista Mexicano del sector financiero y de tecnología afirma lo siguiente: “En el tiempo hay una cosa muy importante: las percepciones de

la gente iluminan los escenarios”.(los lentes y luces que cada uno lleva), y continúa con la siguiente frase: “En prospectiva, la percepción es importante; no solo son los hechos, sino lo que piensas, lo que dices, lo que ves o en lo que estás atento o distraído. Todo se puede ir para arriba o para abajo, con la percepción”.

BUSCANDO LA FELICIDAD ¡LAS 5 TENDENCIAS PARA 2022!

La pregunta no está en saber qué pasará en los próximos 12 meses, sino qué haremos para que 2022 cumpla las metas y expectativas. El valor de la prospectiva está en subirse a la llanta y dejar que el río te lleve; la clave radica en tener claro qué debe hacer para llegar al destino que se pretende: son estas las dimensiones del ser, saber, entender el entorno y hacer.

La pandemia alteró para siempre el comportamiento del consumidor. Lo que valoramos, cómo consumimos y dónde gastamos no volverá a ser igual.

Las tendencias de consumo redefinen los negocios, se crean otras oportunidades para actualizar productos y servicios para satisfacer estas necesidades y llegó el momento de consolidar las estrategias para construir un negocio resiliente y adaptable.

1. RETOS PARA FORTALECER EL DESEMPEÑO LOGÍSTICO

Durante los últimos tiempos el comercio internacional se ha enfrentado a desafíos generados por las tensiones comerciales que se han dado en el mundo, lo cual también trajo como consecuencia el aumento excesivo del costo de los fletes debido a la poca oferta de contenedores.

Gracias a esto, las empresas globales observaron la importancia de diversificar proveedores y como consecuencia vino la relocalización de cadenas de abastecimiento. Siguiendo con los desafíos impuestos por la pandemia, también el comercio se vio obligado a mejorar sus operaciones con la ayuda de los servicios digitales. Esto ya no es prospectiva, es necesidad.



2. IMPACTOS EN LA OPERACIÓN LOGÍSTICA

La apuesta positiva es a la reactivación económica que debe ir de la mano con una gran eficiencia en los procesos de comercio exterior, y aquí radica la importancia de la disciplina logística, los procesos de exportación e importación se facilitan y ayudan con el impulso económico a nivel global.

Los servicios antes prestados han cambiado de una manera drástica gracias a la presión obligada de las circunstancias actuales, hoy existe mejor regulación, documentación y digitalización de procesos. Todo esto obliga a cambios de cara al futuro.

3. TENDENCIAS LOGÍSTICAS; LOS MOVIMIENTOS DE GRAN TAMAÑO

Los grandes bloques económicos se vuelcan hacia la diversificación de proveedores más cercanos (nearshoring) donde la eficiencia en procesos logísticos va a ser determinante para la reducción de los costos y con esto la competitividad de las empresas.

4. ESPECIALIZACIÓN EN LA CADENA DE SUMINISTROS Y SERVICIOS DE ÚLTIMA MILLA

Los operadores logísticos se han convertido en operadores multimodales y la infraestructura de transporte cada día se debe volver más eficiente y competitiva, se prevé que el crecimiento mundial se modere de 5.9% en 2021 a 4.4% en 2022; es decir, medio punto porcentual menos en 2022 de lo previsto en la edición de octubre de Perspectivas de la econo-

mía mundial (informe WEO), la meta en la especialización es utilizar todos los recursos físicos y tecnológicos que están disponibles.

5. BIG DATA

Por último, de cara al futuro las operaciones serán cada vez más reguladas por la tecnología como el Big Data, que ya incluye obligadamente el rastreo y trazabilidad de mercancías, lo cual aumentará la eficiencia en el comercio.

Además, la tendencia hacia las operaciones ambientalmente sostenibles cada vez crece más, y los medios de transporte amigables serán los protagonistas en los próximos tiempos.

La crisis siempre ha estado presente en el análisis, eso no es ninguna novedad, así que ahora en prospectiva para la búsqueda de la felicidad están los lentes del observador y el enfoque cada equipo le ponga, en estos negocios de logística se trata de la actividad, de los retos, tareas por realizar, metas por cumplir y ahora vacunados con anhelos de supervivencia. ■

* “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



EXPERTCOMMENT

Por: Daniel Scarafia,
Director Regional
Hitachi Vantara Latinoamérica

Smart Cities en Latinoamérica para un mundo post pandémico

La crisis sanitaria mundial llegó en medio de un proceso de transformación tecnológica de muchas ciudades, y en varios casos puso una pausa a dichos cambios. Hoy la región enfrenta importantes desafíos, pero también oportunidades.

La pandemia de Covid-19 ha tenido impactos sin precedentes en las personas y la sociedad en su conjunto. El hecho de que esta crisis sanitaria haya ocurrido en medio de una revolución digital no ha pasado desapercibido.

El Coronavirus llegó rápidamente a ciudades que se encontraban dentro de un proceso de transformación digital. Muchas de estas metrópolis representan, para dicho proceso de digitalización, una fusión de cultura y comunidades conectadas, y a la vez están a la vanguardia de la innovación, confiando en la tecnología para combatir muchos de sus problemas.

Sin embargo, cuando llegó la pandemia, surgieron preguntas sobre qué tan bien conectadas responderían las ciudades.

Como muchos predijeron, esta pandemia ha provocado una recesión económica mundial, reduciendo drásticamente los presupuestos de las

organizaciones en todos los sectores: gobierno, empresas y academia.

Los presupuestos de las ciudades tampoco se han librado del recorte; por ejemplo, el director digital de la ciudad de Londres, Theo Blackwell, reconoció que los presupuestos del sector público deberán reevaluarse después del Covid-19.

Transformar las ciudades a ciudades digitales inteligentes no es barato, y los gobiernos se enfrentan a recortes presupuestarios relacionados con la pandemia que podrían detener la financiación de proyectos de innovación tecnológica.

PERO, ¿QUÉ ENTENDEMOS POR CIUDADES INTELIGENTES?

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) entiende que las ciudades inteligentes son las que “utilizan conectividad, sensores distribuidos en el entorno y sistemas informáticos de gestión inteligente para resolver proble-



mas inmediatos, organizar escenarios urbanos complejos y generar respuestas innovadoras para satisfacer las necesidades de sus ciudadanos. Utilizando tecnologías para integrar y analizar una inmensa cantidad de datos generados y capturados de diferentes fuentes que anticipan, mitigan e incluso previenen situaciones de crisis”.

¿DÓNDE ESTÁ AMÉRICA LATINA HOY EN EL CAMINO DE CONSTRUIR ESTAS SMART CITIES?

El 80% de la población latinoamericana vive hoy en ciudades, comparado con el 50% de la población en 1960. Las ciudades del Continente han experimentado serias dificultades para absorber grandes concentraciones de personas de áreas rurales, con un aumento exponencial de personas que viven en barrios marginales, según el Banco Mundial.¹

Según informes del Banco Mundial,² en comparación con el resto del mundo, América Latina está 25 puntos por encima de la población urbana promedio mundial; dicha característica presenta una oportunidad en cuanto a procesos de digitalización.

Por otro lado, en cuanto a los niveles de pobreza, la tasa regional es del 28% de la población total (antes del Covid-19), aunque las ciudades latinoamericanas están en el 24%

en promedio a nivel mundial. En la misma línea, si hablamos de conectividad, una de cada dos personas no tiene ningún tipo de acceso a Internet en América Latina, según CEPAL.

La variación en la región en términos de conectividad es significativa. Países como Haití o Cuba tienen cerca del 10% de acceso a la red, mientras que en países como Argentina, Uruguay y Chile, el 60% de la población tiene acceso a Internet.

LA OPORTUNIDAD DE CREAR CIUDADES INTELIGENTES HOY ES DIFÍCIL, PERO NO IMPOSIBLE.

¿Cuáles serían los beneficios directos de implementar estas ciudades inteligentes?

Para empezar, podemos aprovechar los datos, y usarlos para temas como optimizar el consumo de electricidad o agua potable, reducir la contaminación del aire, mejorar la congestión del tráfico y reducir los niveles de generación de desechos. Las smart cities tienen el potencial de mejorar significativamente la calidad de vida de los ciudadanos.

Trabajar en soluciones para que una ciudad pueda llegar a convertirse en una Smart City, se debe hacer desde lo que nosotros llamamos, el “Co-desarrollo”; es decir, que el usuario final esté involucrado en la idea,

implementación y puesta en marcha de dichas soluciones.

Es decir, la proyección de estas Smart cities latinoamericanas deben ser inclusivas a la hora de usar los datos al servicio de los ciudadanos. Que su procesamiento y uso de información sea inteligente, basado en principios de participación y transparencia; donde las acciones y hechos vayan en respuesta a necesidades e intereses de las personas que las habitan.

Sin embargo, el camino hacia las ciudades inteligentes aún está muy lejos. América Latina requiere de liderazgo en políticas digitales capaces de iniciar políticas de largo plazo y destinar recursos económicos a proyectos que van más allá de lo inmediato, con una alta participación público-privada con el objetivo de crear infraestructuras tecnológicas de calidad para nuestros países.

Desde Hitachi proponemos que para un mundo post Covid-19, potenciemos a una ciudadanía aún más conectada y abierta a las ventajas que la Transformación Digital. Los cambios, que se veían a paso lento hoy se aceleraron de forma exponencial, y es por ello que el uso correcto de tecnologías se posiciona como un faro que dará luz a nuevos requerimientos, exigencias y un nuevo y mejor concepto de sociedades 5.0. ■

1 <https://data.worldbank.org/indicador/SP.RUR.TOTL.ZS?locations=ZJ&view=chart>

2 <https://data.worldbank.org/indicador/SP.RUR.TOTL.ZS?view=chart>

2022 el año de la adaptación en el sector logístico



Automatización, Big Data, inteligencia artificial y blockchain, nuevas herramientas en la logística



Sin duda, la pandemia ha transformado completamente el comportamiento de la industria, los consumidores son cada vez más tecnológicos y los productos son enviados y entregados a domicilio alrededor del orbe a una velocidad y con un grado de digitalización cada vez mayor.

De acuerdo con el estudio sobre el sector logístico y lo que se espera en este 2022, realizado por Aurora Turriago, directora de investigación de mercados de Newmark, se destaca que después de un duro 2020, durante el año pasado la recuperación de la economía fue más rápida de lo esperado, las personas salieron de un confinamiento con el impulso de comprar y todos los sectores requirieron una cantidad de insumos para responder a tal demanda. Ello ocasionó falta de materias primas, retrasos en las entregas de mercancías, altos fletes marítimos a nivel mundial y un aumento considerable en los precios al consumidor.

En lo anterior coincide Euromonitor Internacional, que dio a conocer su estudio sobre las 10 tendencias globales de consumo para 2022. En él, se subrayó que los modelos de negocios y redes logísticas tradicionales están siendo desafiadas, que las empresas deben evolucionar tan rápido como cambia la conducta de los consumidores y que el freno en la cadena de suministro tuvo como consecuencia la creación de los buscadores de un plan B.



Aurora Turriago
Directora de investigación de mercados
Newmark

Esto último, se refiere a aquellos que encontraron soluciones para obtener alternativas a sus necesidades en productos locales. El estudio también enfatiza el acelerado crecimiento del comercio electrónico que entre 2021 y 2025 crecerá un 96% en América Latina.

Algunas de las tendencias que los expertos de Newmark, ven para el mercado logístico en el 2022, son:

Uso de la tecnología

Ha sido fundamental para dar respuesta a corto y medio plazo a todos los retos para este 2022. La integración de tecnologías ha permitido introducir mejoras en la experiencia del cliente.

El big data ha creado estrategias personalizadas en función de sus hábitos y gustos, además de cambios en los procesos para una mayor automatización. Estos datos también se han utilizado para mejorar la eficiencia y tiempos de los procesos logísticos, sumando a la inteligencia artificial



y machine learning, que han hecho posible anticiparse a las necesidades y lograr un nivel de automatización insuperable, sin errores humanos, sin pérdida ni reprocesos.

Automatización

La pandemia aceleró la digitalización de las empresas y aprovechó sus beneficios para responder a las nuevas necesidades de los consumidores. La implementación de sistemas automatizados, robots y otras herramientas que liberen la carga operativa y reduzcan el nivel de errores serán los grandes aliados para las bodegas que cuentan con un importante número de actividades repetitivas o de gran dimensión y peso.

Procesos como la carga y la descarga, inventario, organización o empaque serán posibles en pocos minutos gracias a la reingeniería en los espacios de almacenamiento y distribución.

Sostenibilidad – Logística Verde

Aparte de ser más eficientes, debemos ser más responsables con el medio ambiente, teniendo en cuenta que el transporte de mercancías es el responsable del 10% de las emisiones globales de CO₂. De este porcentaje, el tráfico de camiones supone más de un 75 por ciento.

Otros medios de transporte consumen menos energía, pero las posibilidades de aumentar el tráfico marítimo y ferroviario son muy limitadas y, aunque el transporte aéreo consume muchísima energía, su cuota total de CO₂ es muy pequeña.

Entre 2021 y 2025 el comercio electrónico crecerá un 96% en América Latina

Esta problemática ambiental ha llevado a la logística a la creación del término “logística verde” (Green Logistics), que se define como los esfuerzos para medir y minimizar el impacto ambiental de la actividad logística (International Review of Applied Engineering Research).

El adjetivo verde engloba elementos que hace unos años tal vez no tenían cabida en el diseño de los procesos logísticos, pero que hoy en día son muy valiosos tanto para las compañías como para los consumidores. Aspectos importantes en este tipo de logística son:

- Reciclaje y buen uso de los materiales
- Almacenes verdes
- Transporte ecológico: Vehículos autónomos, distribución con drones, uso de bicicletas y segway

Uso del blockchain

La tecnología blockchain consiste en una especie de registro digital, que se vale de una red de bases de datos replicadas, descentralizadas y distribuidas entre todos los usuarios.

Aunque su auge se dio como la solución digital que hizo posible el funcionamiento de las criptomonedas, su uso en la logística ya es tendencia y seguirá siéndolo en los próximos años. La información que se registra en cada nodo es compartida por el resto de los que componen la red.

Cada vez que un dispositivo introduce un nuevo dato, éste se transmite de manera cifrada a toda la red para que lo validen individualmente. ¿Esto qué implica? Que este sistema no requiere de ninguna fuente externa para autenticar la información, pues cada nodo actúa de verificador de datos e impide cualquier tipo de manipulación indeseada de información.

El blockchain en logística es la nueva apuesta tecnológica para incrementar la agilidad y la seguridad en el intercambio de información ya que permite que varios intermediarios de la cadena logística puedan operar e intercambiar información manteniendo un histórico inalterable. Al mismo tiempo, puede operar de una forma global, permanente y sin organismos centrales, lo cual permite que la información de la cadena logística funcione con mayor eficiencia.

“En definitiva, la industria logística enfrentará grandes cambios durante esta década en marcha, y las empresas deben estar preparadas para asumir estos retos, si bien las tecnologías para hacerlo se encuentran ya desarrolladas, su uso y aplicación tomará algún tiempo, sobre todo en mercados en donde la adaptación al cambio y a nuevas herramientas es aún un tabú”, afirmó finalmente Aurora Turriago, directora de investigación de mercados de Newmark. ■



**MAYO 26
27
2022**
Villahermosa
Tabasco

EL FORO LOGÍSTICO Y DE NEGOCIOS EN MÉXICO

02 DÍAS DE CONFERENCIAS Y TALLERES
ÁREA DE EXHIBICIÓN
NETWORKING - MESAS DE NEGOCIOS



CONFERENCIAS MAGISTRALES



ARTURO FRIAS
DIRECTOR GENERAL



JOSÉ A. NIEVES
SECRETARIO DE TURISMO
DEL ESTADO



CESÁR MÉNDEZ
LOGISTICS CONSULTING



MTR. REFUGIO MUÑOZ L.
VICEPRESIDENTE EJECUTIVO



ALICIA FLORES
TEAM LEADER OF CROSS DOCK
QUERETARO / MERCADO LIBRE



FERNANDO VELASCO PINO
SPEAKER E INSTRUCTOR
INTERNACIONAL



JOSÉ M. SAMPERIO M. Sc.
CONSULTOR TÉCNICO
LATAM USAPEEC



GRISELDA HERNÁNDEZ
DIRECTOR DE MARKETING



RAÚL MÉNDEZ
LOGISTICS CONSULTING



VICTOR MERINO NAMBO
VICEPRESIDENTE AMÉRICA
LATINOAMÉRICA



CARLOS CAICEDO ZAPATA
DIRECTOR COMERCIAL



JOSÉ FRIEDRICH GARCÍA M.
SECRETARIO PARA EL DESARROLLO
ECONÓMICO Y LA COMPETITIVIDAD

Instituciones Participantes



Patrocinadores



REGISTRATE AHORA
www.logisticsforum.org

Producido por:
BUSINESS LEADERSHIP PLANNERS
Professional Event Experts





PAÍSES DE LATAM MÁS COMPETITIVOS A NIVEL LOGÍSTICA

Por: Equipo de redacción QUADMINDS



En los dos años que se ha vivido la incertidumbre ocasionada por el COVID 19, el crecimiento de las plataformas de logística en Latinoamérica ha obligado a las empresas de distribución a mejorar su planificación, infraestructura y tecnología.

En 2019 en Argentina el porcentaje de consumo a través de las ecommerce era de 52%, Chile 25%, México 36% y Perú 32%. Pero en post pandemia los números se incrementaron vertiginosamente entre el 500% y el 900% respectivamente según investigaciones del Banco Interamericano de Desarrollo.

A su vez, los servicios de logística crecieron entre 2019 y el primer trimestre de 2021, en dos millones de servicios al mes, siendo de cuatro veces mayor con respecto a 2019, el crecimiento en los servicios de transporte, y dos veces en él envió de paquetería. Viendo avances en países como Perú o México que se posicionan como líderes en LATAM, con un mercado lleno de oportunidades.

MÉXICO EN EL RANKING MUNDIAL

Se puede notar que hay mucha potencia en las plataformas de logística de México, siendo el único país de América Latina ubicado en el ranking mundial, en 2021 ocupa el 7mo lugar, subiendo un puesto desde el 2020. Por detrás de Vietnam y por debajo de Arabia Saudita, según el índice de logística de mercados emergentes de Global Agility.

El reporte destacó que los vínculos existentes entre México y Estados Unidos, permitieron que pudiera mejorar la economía del país ante las complicaciones que podía traer la pandemia mundial ocasionada por el COVID 19.

Enfocarse e implementar la automatización y digitalización mejoró significativamente la sostenibilidad en el proceso de la adquisición de un producto hasta la última milla.

Las **plataformas de logística de México** apostaron por la robotización de los procesos, el análisis de datos para optimizar la cadena de suministros y prestar mayor atención a los deseos de los usuarios, en los casos de inmediatez y cambios de último minuto.

Esto demuestra que América es una plaza con muchas posibilidades para crecer en el rubro de la logística y paquetería.

LAS OPORTUNIDADES DE PERÚ

Por otro lado tenemos las plataformas de logística de Perú, que según la cámara de comercio del país, se expuso un aumento en su crecimiento anual de un 15%, gracias a las compras en ecommerce y los servicios de delivery.



También informó que para alcanzar el máximo desarrollo debe atender el déficit de infraestructura que poseen y los prestadores de servicios deben reformar los puntos clave de la logística.

Algunas de las recomendaciones son las siguientes:

- Mayor flexibilidad de adaptación a la demanda. Se traduce en los tiempos de entrega superiores, atendiendo la exigencia de los clientes, mejorando la calidad de respuesta.
- Optimizar las vías de transporte más allá de las carreteras, deben flexibilizar la forma de transporte del país andino, que distribuye la mayor parte de las mercancías de forma terrestre. Potenciar rutas férreas, aéreas y marítimas es clave.
- Dinamizar los procesos logísticos y en consecuencia, impulsar su crecimiento.
- Mejorar la infraestructura de almacenamiento, mayor cantidad de centros de distribución permitirá responder de forma rápida, habilitando una mayor distribución.
- Capacitar a los trabajadores, desarrollando las habilidades de organización, digitalización y automatización.
- Incrementar la capacidad adquisitiva, servicios logísticos más allá de la capital y grandes núcleos urbanos.

Las **plataformas de logística en Perú**, tienen mucho campo para crecer y mejorar la economía del país. De la misma forma puede suceder en toda Latinoamérica, ya que se ha convertido en un mercado importante para el desarrollo de este importante rubro que mantiene en gran parte a flote la economía mundial, pues el transporte de productos y servicios es uno de los principales responsables de la globalización. ■

TENDENCIAS SOBRE EL "FUTURO DEL TRABAJO EN LA LOGÍSTICA"

Los Millennials y la Generación Z están presionando a la industria de la logística para que cumpla con nuevas expectativas en torno a la sostenibilidad, la diversidad y la inclusión.

En el último Informe de Tendencias, "El Futuro del Trabajo en Logística", DHL examina cómo cambiará el concepto de trabajo (roles, responsabilidades, sistemas, horarios, herramientas y entornos de los trabajadores de logística) durante la próxima década.

A medida que la industria se enfrenta a una creciente escasez de mano de obra y una guerra por el talento, las organizaciones deberán implementar estrategias para atraer, retener, desarrollar y motivar a los trabajadores en una era digital para tener éxito. Más de 7,000 profesionales de la industria de la logística y la cadena de suministro analizaron las oportunidades y desafíos que enfrentan para contribuir al informe.

Por primera vez en la historia, los nativos digitales comenzarán a superar en número a los que iniciaron sus carreras antes de Internet, y esta afluencia continua de personas más jóvenes en la fuerza laboral está acelerando un cambio de valores en el lugar de trabajo.

Los Millennials y la Generación Z están presionando a la industria de la logística para que cumpla

con nuevas expectativas en torno a la sostenibilidad, la diversidad y la inclusión, el bienestar de los empleados y los entornos tecnológicos avanzados. Esto, combinado con mejoras en los ámbitos de la digitalización, la automatización y la inteligencia artificial, ya ha causado un impacto significativo en los puestos de trabajo, los lugares de trabajo y sectores enteros en todo el mundo.

“Si bien 9 de cada 10 encuestados sintieron que la tecnología ha sido útil para su carrera, aún más del 50% admitió ver la inteligencia artificial y la automatización como una amenaza potencial”, explicó Matthias Heutger, vicepresidente senior y director global de innovación de DHL.

“Esto representa una gran oportunidad para que las corporaciones y los gobiernos actúen de manera rápida y colaborativa para aliviar las preocupaciones, proporcionando estrategias transparentes y demostrando el éxito de entornos de trabajo que combinan esfuerzos humanos y de máquinas para así, guiar a las personas a la próxima era de trabajo con confianza”.

Si bien los expertos no prevén que la industria de la logística introduzca un cambio instantáneo y dramático del trabajo humano a la automatización total, los encuestados ven un período gradual de cambio de más de 30 años en el que más roles colaborarán con la tecnología en lugar de competir con ella a pesar de los temores de algunos trabajadores. Además, los autores de este Informe de Tendencias anticipan una aplicación desigual de las tecnologías en todo el mundo, con algunas regiones y equipos a lo largo de las cadenas de suministro experimentando cambios más lentos o más pequeños que otros.

“La digitalización ya está cambiando fundamentalmente la forma en que vivimos y hacemos negocios. La pandemia sólo aceleró la ejecución de los planes que las empresas habían previsto. Suponemos que el 30-35% de todas las actividades podrían automatizarse para 2030. Sin embargo, creemos firmemente que la mayor



parte de nuestra creación de valor seguirá siendo proporcionada por personas”, comentó Thomas Ogilvie, director de Recursos Humanos del Grupo Deutsche Post DHL. “No hay duda de que ciertos trabajos cambiarán, pero el trabajo permanecerá. Lo que esto nos dice es que el aprendizaje permanente es más que nunca la clave del éxito en la era digital”.

Para crear este nuevo Futuro del Trabajo, es imperativo comprender no sólo las fuerzas impulsoras de la tendencia, sino también abordar las necesidades y preocupaciones de la fuerza laboral.

Por ejemplo, la mayoría de los encuestados dijeron que quieren trabajar en la oficina desde tiempo parcial hasta tiempo completo, con 6 de cada 10 trabajadores de operaciones que desean trabajar de forma remota al menos una vez a la semana, en comparación con 5 de cada 10 trabajadores de oficina.

Las organizaciones de la cadena de suministro deben considerar formas de hacer que el trabajo flexible sea más accesible a través de nuevas políticas y tecnologías de recursos humanos como la teleoperación.

“Es importante preguntar a los empleados cómo se sienten y qué quieren. Dependemos en gran medida de esta retroalimentación para introducir horarios y entornos más flexibles, y desarrollar nuevas formas de trabajar habilitadas por la tecnología. También nos enfocamos en prácticas de relaciones humanas, como *Moments that Matter*, para que los empleados se sientan cuidados

tanto funcional como emocionalmente”, detalló Sabine Mueller, CEO de DHL Consulting.

“DHL Consulting se enorgullece de haber contribuido a este informe y confía en que la industria se beneficiará de los conocimientos que podemos compartir como un actor global en logística con una gran experiencia en mantener el mundo en movimiento”.

La historia reciente ha demostrado que conocer el orden, la magnitud y la velocidad de la disrupción digital es clave para implementar la respuesta colaborativa correcta entre humanos y máquinas. En cuestión de semanas, un virus logró iniciar cambios que normalmente tomarían años o incluso décadas para que las organizaciones los adoptaran. Con tiendas y restaurantes cerrados durante meses, el comercio electrónico experimentó niveles de crecimiento sin precedentes a nivel mundial a medida que más y más personas compraban en línea y las empresas que tradicionalmente eran físicas se unieron a la economía en línea.

Este crecimiento en el comercio electrónico también ha provocado un aumento masivo de la demanda de mano de obra logística para ayudar a cumplir, transportar y entregar los miles de millones de pedidos realizados anualmente. Para satisfacer la creciente demanda de logística, aliviar la escasez de mano de obra y generar más resiliencia en las cadenas de suministro, Covid-19 ha acelerado enormemente la transformación digital de la logística. ■

TRES CONSIDERACIONES BÁSICAS A LA HORA DE ELEGIR SU SOCIO COMERCIAL IDEAL



Por: Eric Gomez, CEO de maxiaNET

En las próximas semanas, los fabricantes y compradores de diversos bienes se verán obligados a reestructurar sus cadenas de suministro y a elegir nuevos socios comerciales para responder a la posible crisis que se avecina.

Debido a la situación actual, parece que hablar de las cadenas de suministro se ha puesto de moda, pero en la forma de pensar de maxiaNET, este es un tema que importa siempre y en todos los sectores. Ya sea como fabricante, distribuidor, minorista o consumidor, debemos estar informados de lo que ocurre con la distribución de productos en todo el mundo.

Por ello, también parece importante revisar tres aspectos a la hora de incorporar un nuevo socio a la cadena de suministro:

- **Interés:** Es vital que el nuevo socio esté interesado en colaborar en toda la cadena. Entender que forma parte de todo un sistema. Si no es así, no debería formar parte. La cadena funciona o se rompe dependiendo de que todos los eslabones compartan la misma visión y filosofía de trabajo.
- **Capital:** Un socio potencial necesita tener acceso a recursos para poder crecer y responder a las diferentes necesidades de la cadena de suministro. Si el socio carece de recursos, pondrá en peligro la resiliencia de toda la cadena de suministro
- **Conocimiento:** el nuevo socio debe tener conocimientos del sector y comprender claramente sus procesos. Si no tiene suficiente experiencia, puede convertirse en una carga.

Ahora bien, es difícil cerrar la puerta a las empresas que no cumplen las tres condiciones pero que sí muestran un gran interés o un sólido conocimiento del sector. Por desgracia, como el resto de la cadena de suministro cuenta con ellas, no basta con mostrar interés, sino que hay que trabajar para solucionar los puntos débiles.

En nuestra opinión, si hay un eslabón débil en la cadena, es importante reforzarlo o darle opciones para que siga creciendo. Aunque hay diferentes estrategias para conseguirlo, nos centramos en dos en particular, que nos han dado buenos resultados.

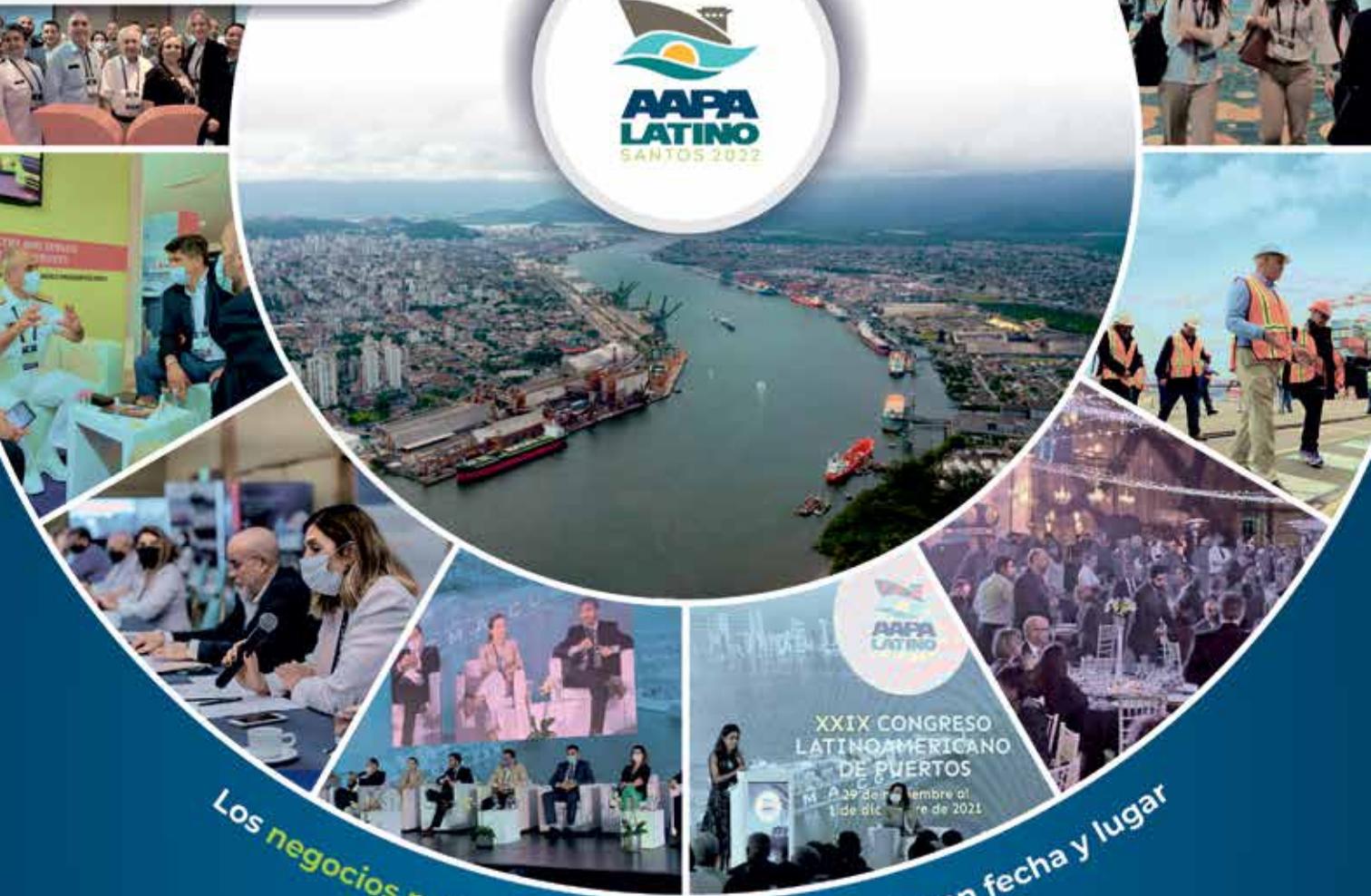
La primera es invertir en ellas: darles acceso al capital si carecen de recursos económicos. O si su punto débil es la falta de experiencia, ayudarles a incorporar a sus equipos a profesionales con los conocimientos necesarios. Tal vez proporcionarles herramientas para que obtengan rápidamente los conocimientos que necesitan. La idea es que la inversión sirva para reforzar su posición en la cadena.

La segunda es tener un respaldo en la misma posición en la cadena: en lugar de obligar a un solo socio a alcanzar objetivos que no son realistas en este momento, se coloca a otra empresa como respaldo para que realice las mismas funciones, pero sin que haya tanta presión sobre uno solo de ellos. De esta manera se da la libertad de establecerse, pero con la seguridad de que habrá otra persona que asuma el papel si ellos fallan.

Al fin y al cabo, es de suma importancia saber que puedes contar con socios. ■

Invita

International
logistics
LATAM



Los negocios portuarios en América Latina, tienen fecha y lugar

Santos, Brasil

28 al 30 NOV 2022

XXX CONGRESO LATINOAMERICANO DE PUERTOS



Viva la Experiencia
#AAPALatino



- ✓ Conferencias
- ✓ Networking
- ✓ Feria comercial

AAPA
CORPORACIÓN PUERTO RICO, LIMITADA
LOS PUERTOS CREAN RIQUEZA
LOS PUERTOS CREAN FORTALEZA

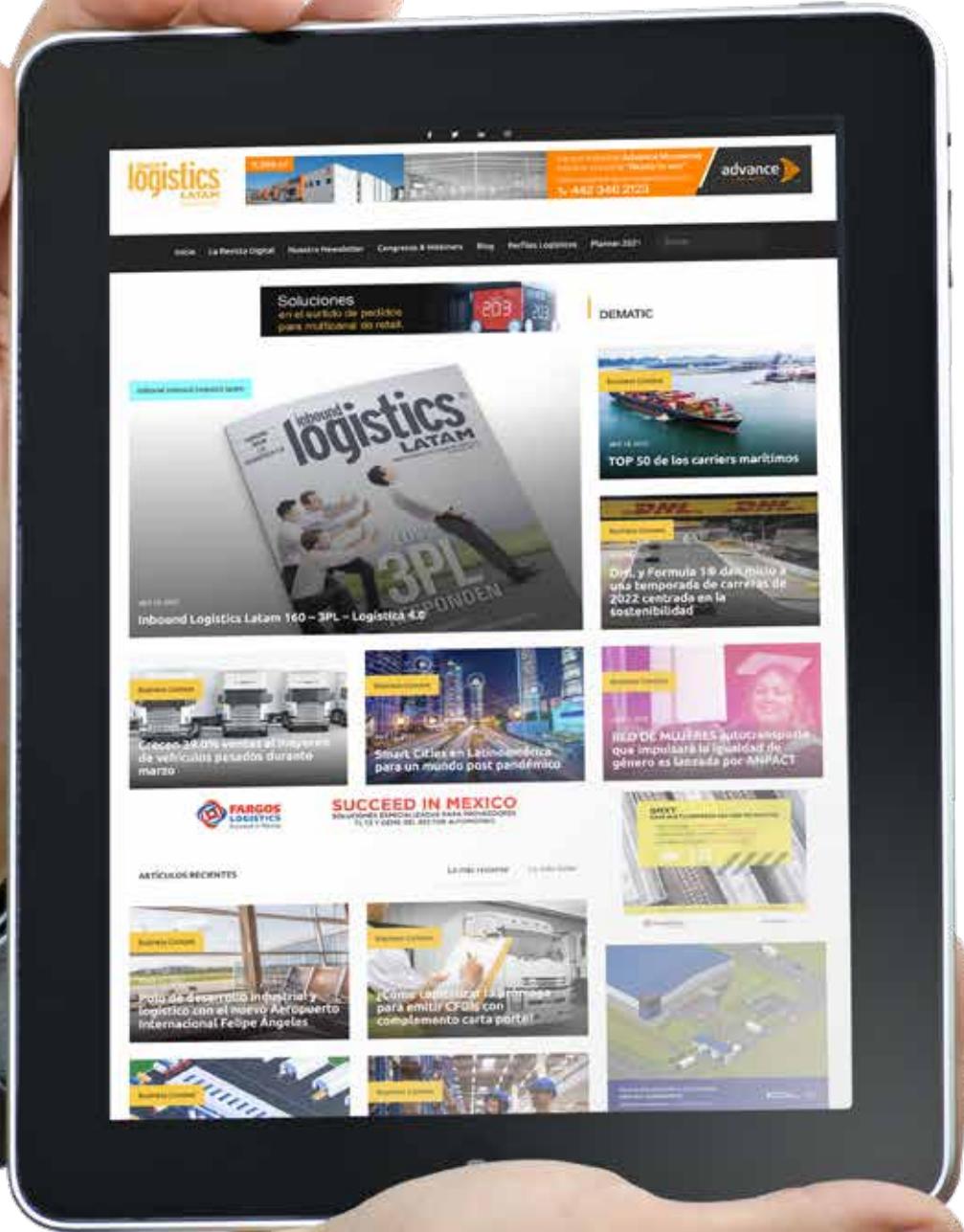
Convocan

SANTOS
PORT AUTHORITY

www.aapalatio.com
info@aapalatio.com

Produce

PR PORTS
MARKETING & EVENTS



¡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 Rectángulo
300 x 100 pixeles

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

PUBLICIDAD

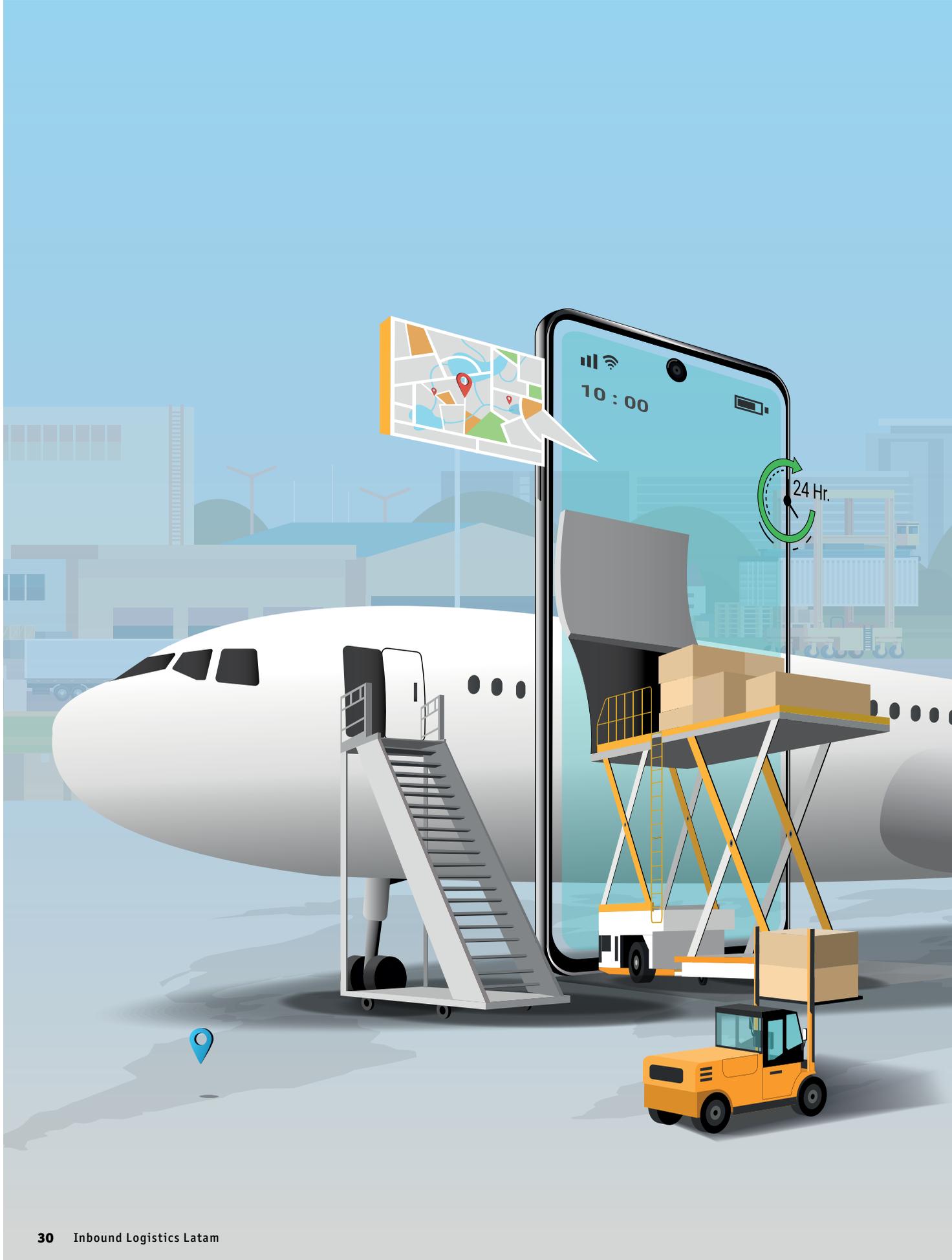
Lic. Carlos A. Caicedo Zapata
manager@il-latam.com

CONTENIDO

Mónica Herrera
editor@il-latam.com

México +52 (55) 5514 7914

¡SI ESTÁS TE VERÁN!



POLO DE DESARROLLO INDUSTRIAL Y LOGÍSTICO CON EL NUEVO AEROPUERTO INTERNACIONAL FELIPE ÁNGELES





SE IMPACTARÁN PRINCIPALMENTE TRES REGIONES DEL ESTADO DE MÉXICO: ZUMPANGO, TEPOTZOTLÁN Y ECATEPEC

Con las nuevas obras de infraestructura que generará el nuevo aeropuerto Internacional “General Felipe Ángeles”, la accesibilidad y conectividad de la zona con el resto del área metropolitana permitirá que se concentre un nuevo polo de desarrollo que estará dotado de todos los servicios para poder concentrar actividades aeroportuarias, comerciales e industriales.

Lo anterior se desprende del estudio realizado por Vianey Macías, analista de la división de investigación de mercados de Newmark, en el que se destaca que existe una cantidad importante de reserva aledaña a la zona; superficie que contempla la construcción de aproximadamente 70 mil viviendas, 64 hectáreas de expansión urbana y aeroportuaria, así como otras zonas con usos de suelo enfocados en la industria de bajo impacto, tales como industria alimentaria, del papel y fabricación de accesorias y de aparatos electrónicos.

Lo cual fomentará que pueda consolidarse una nueva zona industrial en la cual se impulse no sólo la zona de Tizayuca, sino un corredor más extenso que abarque las zonas de Tecámac, Zumpango y Tizayuca.

“Un punto a subrayar es que la zona de Zumpango y Tecámac tuvieron un auge en la construcción de vivienda hace ya algunos años; sin embargo, dicha vivienda forma parte de una ciudad dormitorio que además comenzó a reportar abandono. Aproximadamente en ambos municipios se reportan 50 mil viviendas en estado de abandono. Dicho lo anterior, el impacto del aeropuerto en la zona, así como las múltiples obras de infraestructura que le acompañan, dará la oportunidad para que la vivienda pueda ser rescatada, además de tener una fuente de empleos que coadyuvará a que la población no tenga que desplazarse hacia la Zona Metropolitana para poder acceder a una mayor concentración de trabajos en la zona”, señaló Vianey Macías, analista de la división de investigación de mercados de Newmark.

El nuevo Aeropuerto Internacional “General Felipe Ángeles” está ubicado en Zumpango, Estado de México, a tan sólo 45 km del Aeropuerto Internacional Benito Juárez de la Ciudad de México (AICM), en la misma zona de la Base Aérea Militar de Santa Lucía. La inversión aproximada del AIFA es de 75 mil millones

de pesos, es decir, un presupuesto considerablemente más bajo que el calculado para el proyecto del aeropuerto del lago de Texcoco.

La infraestructura que destaca alrededor de la obra de Aeropuerto considera lo siguiente:

- Prolongación del Tren Suburbano de 23 kilómetros, con tres estaciones iniciales (una terminal y dos intermedias)
- Ocho pasos vehiculares
- 17 pasos peatonales
- Modernización de las autopistas México-Pachuca y Ecatepec-Peñón.

REGIONALIZACIÓN

Con la apertura del Nuevo Aeropuerto, se impactarán principalmente tres regiones del Estado de México: Zumpango, Tepotzotlán y Ecatepec, debido a que el aeropuerto se encuentra justo en el límite sur oriente de Zumpango, en colindancia con Ecatepec y Tepotzotlán. Sin embargo, cada una de estas regiones tiene una vocación diferenciada.

Zumpango: la vocación habitacional se consolidó a partir del auge inmobiliario que comenzó en 2004 con la creación de nuevos conjuntos habitacionales. Sin embargo, la zona no se dotó de los servicios e infraestructura necesarios para la consolidación de vivienda, así que Zumpango, en conjunto con Tecámac, forma una de las zonas de vivienda abandonada más importantes del país.

Con la creación del nuevo aeropuerto, se genera el interés de las autoridades para la regeneración de vivienda. De acuerdo con información del Gobierno Federal, en los siete municipios aledaños al aeropuerto Felipe Ángeles hay un total de 250 mil viviendas abandonadas, de un total de 650 mil a nivel nacional. Tan solo en los municipios de Tecámac y Zumpango, el número de viviendas en situación de abandono suman más de 50 mil viviendas, de las cuales se tiene la meta de rescatar al menos el 40 por ciento.

Tepotztlán: con más de 1.9 millones de metros cuadrados de inventario industrial reportados en el más reciente reporte de mercado de Newmark, la zona de Tepotztlán forma uno de los corredores industriales más importantes del país.

De acuerdo con datos del tercer trimestre de 2021, el corredor de Tepotztlán cuenta con casi 200 mil m² de construcción de naves industriales y absorción de mercado de casi 60 mil m²; lo anterior indica que el mercado está activo y la demanda de naves en la región sigue vigente. Debido a los nodos de conflicto vial que se generan en la zona de la salida a Querétaro, podría apostarse por el nuevo desarrollo industrial en Zumpango-Tizayuca, debido al impacto del nuevo aeropuerto.

Ecatepec: los parques industriales establecidos en Ecatepec son 12, de los cuales 83% se ubican en Ecatepec de Morelos y 17% en Tecámac, en el primer municipio se encuentran los fraccionamientos industriales: Esfuerzo Nacional, Morelos, Rústica Xalostoc, Santa María Tulpetlac, Xalostoc; de igual modo, se encuentran establecidas las siguientes zonas industriales: Cerro Gordo, Guadalupe Victoria, Urbana y/o Cuauhtémoc Xalostoc, Jajalpa, Santa Clara Coatlitla. Por su parte, en el municipio de Tecámac se ubican el parque industrial Tecámac y la zona industrial del mismo nombre.

Por la cantidad de industria establecida en la región, los ramos son

muy diversos y el destino final de sus productos de igual forma lo es, por lo que se advierte que el impulso de este sector debe ser preponderante para el desarrollo económico y generación de empleos cercanos a las viviendas de los habitantes de Ecatepec de Morelos y Tecámac.

SECTORES DE ALTA DEMANDA INDUSTRIAL

En el último par de años, la pandemia ha traído consigo la transformación de las necesidades industriales en el centro del país. A partir del confinamiento, la demanda logística y de comercio electrónico han sido los grandes ganadores del mercado industrial. Dicho lo anterior, y atendiendo las proyecciones de construcción de vivienda en la zona del nuevo aeropuerto, se puede pronosticar que las cadenas de suministro del sector logístico a partir de los centros de distribución serán las entidades con mayor presencia en el nuevo polo de desarrollo industrial.

¿REGENERACIÓN URBANA?

Es bien sabido que las zonas aledañas al nuevo aeropuerto no destacan

por sus altos niveles de seguridad; sin embargo, tanto la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial y Urbano (SEDATU) y el Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT), han acordado la colaboración para la regeneración urbana en varios polígonos de vivienda abandonada en los municipios de Tecámac y Zumpango, en el estado de México.

Además, el desarrollo de nueva infraestructura alrededor del aeropuerto generará que existan remodelaciones, regeneraciones y un incremento de elementos de seguridad en la zona.

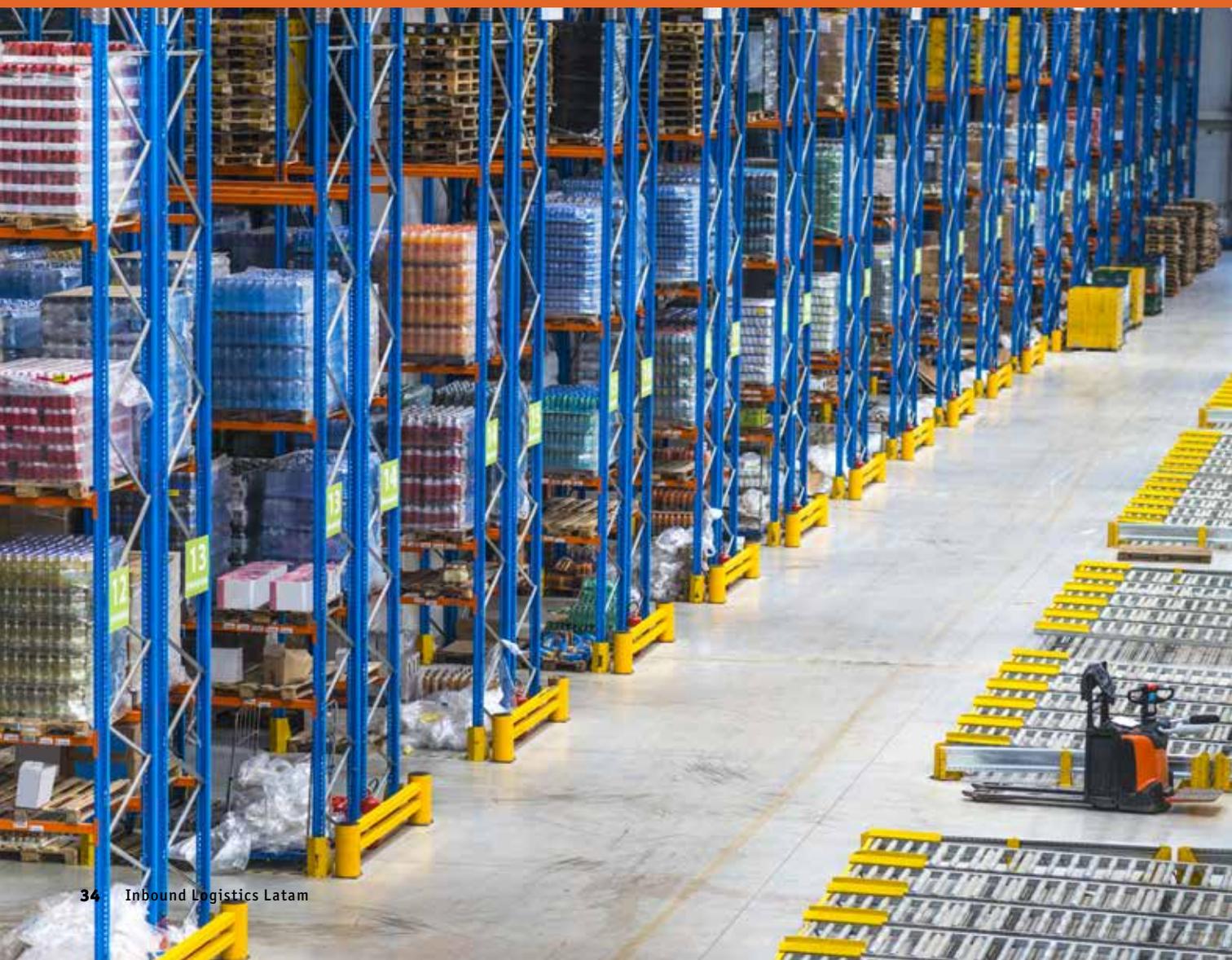
“La consolidación del Nuevo Aeropuerto Internacional “General Felipe Ángeles” contribuirá al ordenamiento de los municipios; ya que generalmente ocurre lo estipulado por la famosa teoría de “las ventanas rotas”, la cual evidencia que, de acuerdo a las relaciones sociales, los espacios con un alto nivel de descuido, desorden y suciedad son más propensos a tener altos índices delincuenciales y fomentan, aún más, el caos en dichas zonas”, finalizó Vianey Macías, analista de la división de investigación de mercados de Newmark. ■



IMPULSARÁ EMPLEOS E INDUSTRIAS COMO INDUSTRIA ALIMENTARIA, DEL PAPEL Y FABRICACIÓN DE ACCESORIAS Y DE APARATOS ELECTRÓNICOS

EN AUGE EL MERCADO INDUSTRIAL DEL NORTE DE MÉXICO

Por: Equipo de investigación CBRE





Salttillo con récord histórico, el inventario Clase A registró 3.6 millones de m², un crecimiento de 11% con relación al mismo mes de 2020.

Al cierre del 2021 se observó que la frontera norte registró muy buenos resultados, debido a la actividad industrial que continúa creciendo, específicamente en las ciudades de Saltillo en Coahuila, Reynosa en Tamaulipas y Ciudad Juárez en Chihuahua.

SALTILLO

A finales del 2021, Saltillo registró una absorción neta de 380 mil m², cifra histórica más alta en el mercado y superior a la acumulada de 2019 y 2020, que en conjunto sumaron 260 mil m². La absorción bruta cerró con 346 mil m², tres veces mayor a la reportada en 2020 (114 mil m²). Como resultado de la pandemia, Saltillo resintió el 2020 con una disminución de la actividad del mercado industrial, pero el 2021 mostró una reactivación en el mercado automotriz que, con el 56% de la demanda por parte de esa industria, impulsó los buenos resultados durante el año.

El estado de Coahuila muestra una recuperación favorable después de ser afectado negativamente por la contingencia actual. En los primeros nueve meses del 2021 se registra una inversión extranjera directa (IED) de

1,086 MDD, un 4.4% del total nacional y 28% mayor a la registrada en 2020. Actualmente se registran 383 mil empleos formales en el sector industrial, 21 mil empleos más que en diciembre de 2020.

El mercado automotriz continúa siendo el motor de la inversión en Saltillo, conformando el 56% de la comercialización, seguido de la manufactura (25%) y la logística (13%).

Inventario. Al cierre del 2021 el inventario cerró con 3.6 millones de m². Durante el año se añadieron 342 mil m² de nuevo inventario, cifra anual más alta registrada en el mercado de Saltillo, que representa un 9.5% del inventario total en la zona. Actualmente existen 133 mil m² en construcción que esperan terminar el primer semestre del 2022.

Vacancia. Al 2021 la tasa de vacancia cerró en 5.5% y registró una disminución de 1.2 puntos porcentuales contra el mismo trimestre del año anterior, esto motivado por la recuperación en la demanda en el mercado de Saltillo que se había visto afectado por la pandemia durante 2020. Se espera que para los próximos trimestres la tasa de vacancia se mantenga a la baja, debido a que existe

poca oferta de espacios especulativos en construcción.

REYNOSA

El 2021 cerró con una absorción bruta de 221,000 m², cifra más alta de los últimos 5 años, 74% mayor a la registrada en 2020. Por su parte, la absorción neta durante el año registró poco más de 82,000 m², cifra similar a la de 2020 (95,000 m²). El nivel de demanda estable en el mercado industrial de Reynosa y la baja oferta de naves Clase A han ocasionado una disminución en la tasa de vacancia que cerró el año en un 1.2%, se espera que el próximo año incremente la construcción especulativa para satisfacer la demanda actual.

La demanda industrial en Reynosa se ha mantenido estable en los 2 últimos años, motivada principalmente por empresas de manufactura en la entidad, que mantienen a la ciudad, según datos del IMSS en la quinta posición en el país con más empleos en el sector manufacturero.

Durante el año se entregaron 57 mil m² de espacios especulativos clase A, de los cuales ya se ha rentado el 74% de los mismos. Actualmente existen poco más de 68 mil m² en

proceso de construcción de los cuales 59 mil m² son desarrollos a la medida y solamente 9 mil m² de tipo especulativo. Se espera que dos nuevos espacios especulativos comiencen construcción a inicios del 2022, lo que sumará 35 mil m² al inventario para satisfacer la demanda actual por espacios clase A.

La manufactura y la logística son los sectores que impulsaron la demanda en Reynosa durante 2021 con el 39% y el 31% de las transacciones respectivamente; seguido de la alta tecnología (15%), y la industria automotriz (12%). Las empresas estadounidenses predominan en el mercado con el 42% de las transacciones de 2021, seguido de empresas europeas con 29% y un 17% de origen asiático. Solamente 10% fueron realizadas por empresas mexicanas.

Inventario. Durante el cuarto trimestre de 2021 no se registró nueva oferta en el mercado. Actualmente existen 3 naves en construcción, una especulativa con un área de poco más de 9 mil m² y 2 desarrollos a la medida que suman 59 mil m² que terminarán el siguiente año. Existen 2 edificios especulativos planeados, próximos a iniciar construcción durante el primer trimestre de 2022, que asuman poco más de 35 mil m².

Vacancia. Al cierre del año, la tasa de vacancia registró 1.2%, punto histórico más bajo para el mercado. Aún con la incorporación de 57 mil m² de nuevo espacio especulativo durante el año, la tasa sigue manteniéndose en niveles bajos debido a la demanda de espacios industriales. Se espera que la tasa de vacancia se mantenga en este nivel en los próximos meses debido a la poca actividad de construcción especulativa en el mercado.

CIUDAD JUÁREZ

El Mercado Industrial de Juárez cerró el 4T 2021 con una absorción neta récord y una tasa de vacancia récord también. La falta de espacio disponible ejerció una presión al alza sobre los alquileres solicitados, que subieron durante el trimestre. El espacio en construcción también estaba

El Mercado Industrial de Juárez cerró el 4T 2021 con una absorción neta récord y una tasa de vacancia récord también.



en su punto más alto y la tendencia de pre-arrendamiento de espacio especulativo continuó la creciente demanda y la reducción de la disponibilidad, ayudaron a estimular nuevos desarrollos y aumentaron la cartera de desarrollos planificados. La gran pregunta es si el nuevo desarrollo será suficiente para 2022.

El 4T 2021 cerró con 181,332 m² de absorción neta el máximo trimestral que se ha visto desde que CBRE comenzó a medir el mercado. La absorción neta anual total de 2021 fue de 375,284 m², superando el récord anterior en 2016 por 15,239 m².

La construcción entregada impulsa la absorción. Alrededor de un tercio de la absorción bruta del trimestre 61,316 m², se produjo a través de siete nuevos arrendamientos, cinco de los cuales eran espacios de Clase A. Los 139,354 m² restantes de absorción bruta provinieron de la entrega de ocho proyectos de construcción a hechos a la medida (*Build-to-suit*).

Durante 2021, el crecimiento de arrendamientos solicitados se vio frenado por los productos de Clase B y C que representan la mayoría del espacio disponible para arrendamiento y el hecho de que las Nuevas Naves vacantes de mayor precio a menudo se

alquilan por adelantado o se alquilan poco después de la entrega.

Las tasas de vacancia o desocupación continuaron con una tendencia a la baja y la tasa cayó del 1.6 % en el tercer trimestre de 2021 al 1.1 % en el 4T.

El cuarto trimestre de 2021 finalizó con 19 proyectos y un récord de mercado de 436,644 metros cuadrados de espacio en construcción. 11 proyectos, 167,225 metros cuadrados son nuevas naves y el 30% del espacio está pre-arrendado. El 93% del espacio especulativo entregado durante el cuarto trimestre de 2021 fue pre-arrendado.

DESARROLLO PLANIFICADO

La demanda de nuevas naves sigue siendo alta en el mercado industrial de Juárez. Casi 278,700 m² de espacio de nuevas naves se entregaron al mercado durante el año, 4,600 m² de eso es el único espacio vacante disponible para arrendamiento. La cartera de desarrollos de nuevas naves planificadas puede ayudar a satisfacer la creciente demanda. Más de una docena de nuevos desarrollos que suman un total de 3,6 millones m². se espera que comiencen la construcción dentro de los próximos dos años. ■



ASOCIACIÓN MEXICANA DE PARQUES INDUSTRIALES PRIVADOS, A.C.

¿CÓMO DEBE SER EL DISEÑO DE LAS FUTURAS NAVES INDUSTRIALES, BASADO EN LAS TENDENCIAS TECNOLÓGICAS?

El comercio electrónico modifica no sólo la forma de consumir, también impulsa la transformación de las edificaciones industriales

A mayores ventas por e-Commerce, más m² de espacio se requiere. Se estima que por cada 1 mil millones de USD más en ventas, se necesitan 115 mil m² más para almacenaje (Pfizer, 2018).

Hoy, los Parques Industriales están teniendo mayor demanda de naves para hubs de distribución, y evolucionan su modelo de negocio hacia necesidades logísticas.

www.ampip.org.mx

Nueva Generación de Parques Industriales Inteligentes y Sustentables

informacion@ampip.org.mx

[@AMPIP](https://twitter.com/AMPIP)

[#SomosAmpip](https://twitter.com/AMPIP)

Crisis logística global acelera relocalización de fábricas hacia México



China, Estados Unidos, Alemania y Suiza son algunos de los países que ya están buscando migrar sus empresas para aprovechar los beneficios del nearshoring.

Cada vez más empresas muestran interés por explotar la privilegiada posición geográfica de México por encima de los beneficios de producir en Asia.

El “tiro en el pie” que las compañías transnacionales están sufriendo en este año debido a la crisis de las cadenas internacionales de suministros, las está empujando a buscar lugares más cercanos a sus mercados finales donde relocalizar sus fábricas, una estrategia conocida como nearshoring.

Recientemente, la Cámara Suizo-Mexicana de Industria y Comercio, que incluye a gigantes industriales como Nestlé y financieros como Credit Suisse y UBS, declaró a El Norte que varias empresas del país europeo estaban en planes de relocalizar sus plantas productivas desde China a México.

Las intenciones empresariales no han pasado desapercibidas por el gobierno, quienes en búsqueda de recuperar la inversión extranjera perdida durante la pandemia buscan explotar las nuevas posibilidades del nearshoring y el T-MEC.

Iván Cajeme Villarreal, economista en jefe de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), explicó en el podcast Norte Económico que la reconfiguración de cadenas globales se aceleró debido a las crisis derivadas por el Covid-19 por lo que empresas, principalmente estadounidenses, están apresurando la relocalización de sus plantas. La secretaria espera que ello cause un efecto dominó que México pueda aprovechar en 2022, dijo.

La deslocalización u offshoring fue la estrategia más popular entre las empresas durante la década de los 80 y hasta bien entrado este siglo debido a la posibilidad de abaratar costos para las matrices al realizar la



producción en países donde los salarios eran menores o las regulaciones estatales eran más favorables para la empresa.

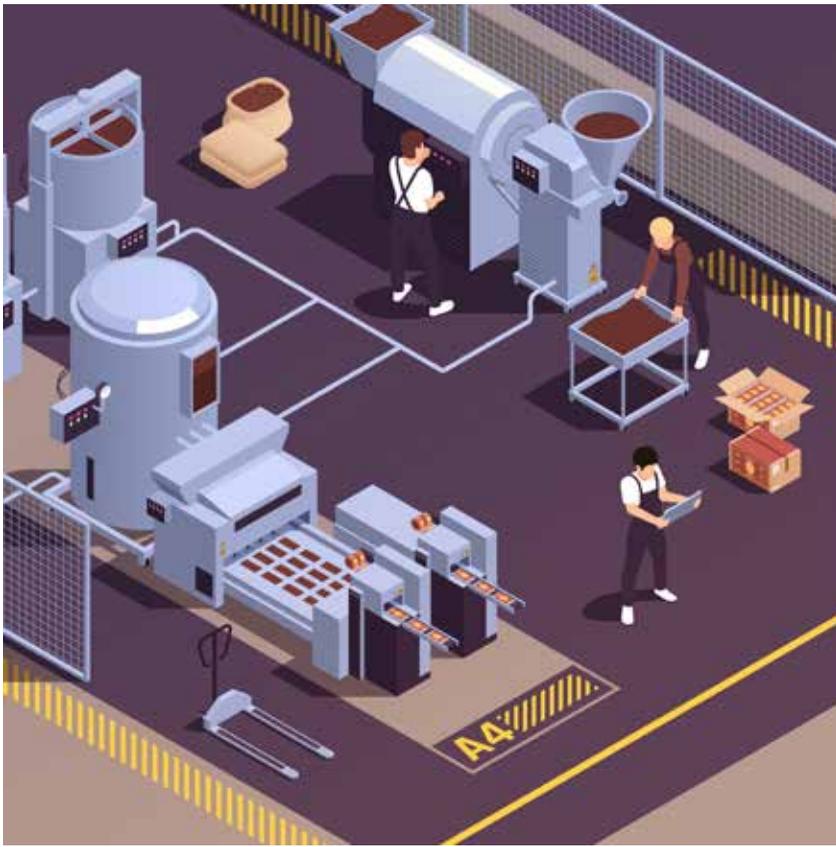
Sin embargo, la crisis actual “ha reavivado la preocupación de algunos países europeos y americanos de depender de mercados asiáticos. Debido a ello y antes de presentarse la escasez de los circuitos integrados, tanto en Estados Unidos como en Europa se han venido realizando planes de fomento y dinamización para la inversión, estudio y capacitación para la producción de chips”, explicó Sergio Pérez, director ejecutivo de Servicios Corporativos Globales de Newmark, una de las mayores empresas logísticas del mundo.

La rama industrial más interesada en el nearshoring es la automotriz, que años atrás ya ha aplicado esta estrategia, como es el caso de las marcas estadounidenses General Motors, Ford y Stellantis, pero ahora no solo

busca armar sino producir desde las pequeñas piezas en México.

Con la entrada en vigor de las nuevas reglas de origen del T-MEC, que establecen que un porcentaje específico de valor debe ser producido en alguno de los tres países que lo conforman, nuevas empresas más allá de las armadoras, como las de autopartes metálicas y plásticas, están decidiendo migrar su producción a México.

Durante este año China ha sido el país que más empresas está relocalizando a México, de acuerdo a una investigación de la consultora CBRE, llegando a adquirir más de 189 mil metros cuadrados de espacio industrial, por encima de Estados Unidos, con poco más de 100 mil m² y Alemania con casi 100 mil m². Además, Dinamarca, Canadá, Francia, Taiwán, Malasia, Corea del Sur y Suecia, son algunos países que están comenzando a adquirir más espacio para sus fábricas.



El corredor comercial TMEC, la joya de la corona

Si la cercanía de México con los Estados Unidos ya era atractiva, ahora aspira a serlo más con la creación del corredor comercial México-EU-Canadá.

El proyecto busca crear una mega línea férrea de 42,000 kilómetros que atraviese los tres países, desde las ciudades más importantes de Canadá hasta los puertos más importantes de México, entre ellos, el nuevo puerto

de Mazatlán -de la mano de Caxxor, un integrador de proyectos de infraestructura- que aspira a tener una capacidad comparable a los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas.

La ruta ferroviaria recae principalmente en Kansas City Southern cuya línea férrea ya une a Estados Unidos y México y lo haría pronto con Canadá de concretarse el voto de los accionistas de Canadian Pacific este diciembre y los permisos de las autoridades regulatorias mexicanas, para conformar la nueva Canadian Pacific Kansas City Southern (CPKS).

El proyecto del corredor concluirá su primera etapa hasta el 2024, pero según Carlos Ortiz, director general de Caxxor Group ya hay más de 15 empresas de logística, compañías de comercio en línea, varias del sector de aviación y del ramo agrícola que están buscando establecerse en el país para aprovechar la nueva ruta. De acuerdo a

Ortiz, se plantea crear una ruta logística de transformación en territorio mexicano.

No obstante, no todo es miel sobre hojuelas. Las expectativas deben moderarse, pues la adopción del nearshoring no significa que Asia dejará de ser la fábrica mundial en el corto ni mediano plazo.

Incluso cuando la crisis logística termine -según las estimaciones esto ocurrirá en algún momento hacia la segunda mitad del próximo año- solo el 20% de las empresas estadounidenses están acercando su producción actualmente, dijo William Malone, economista en jefe para América Latina del Banco Mundial, en el foro La Nueva Globalización.

Pero es la incertidumbre política interna y sus impactos en los planes de relocalización de las grandes empresas, la que está jugando un rol fundamental que derriba las intenciones de inversión en nearshoring, según un estudio del Center for Strategic & International Studies (CSIS) y el Peterson Institute for International Economics (PIIE).

Entre las razones principales, dicen los expertos del CSIS y el PIIE, se encuentran las dificultades para abrir negocios en México, el acceso a la infraestructura energética y, particularmente, la incertidumbre sobre el cumplimiento de contratos y, en general, del cumplimiento del estado de derecho.

La reforma energética, presentada por el presidente López Obrador a finales de septiembre al Congreso que busca reformar la Constitución para fortalecer la rectoría, generación y distribución de energía eléctrica en manos del Estado, ha sido vista por la comunidad empresarial como un dique para sus planes de inversión.

"La concentración de las decisiones del gobierno mexicano en Palacio Nacional, provocan parálisis y desconcierto en las secretarías que deben operar y facilitar los proyectos", dijo un empresario que pidió no ser mencionado por su nombre para este reporte. ■

FUENTE: ArenaPublica.com





LOGEX

LOGISTIC EXPERIENCE | 1:1 MEETINGS

SEPT • 7-9 • 2022
Playa del Carmen, México

¡Vive una gran **experiencia**
logística aquí!



WHERE IS
YOUR
BUSINESS NOW

CONECTA CON LA **COMUNIDAD LOGÍSTICA**
DE MÉXICO Y LATAM A TRAVÉS DE **REUNIONES 1:1**



SUSTAINABLE
EVENT



SAFETY SHOWS

Built by



In the business of
building businesses

LOGEX es una marca registrada de Reed Exhibitions Mexico SA de CV.



Por: Javier Serrano
Consejero CONALOG

**EN ALPURA, EL 2022 ES UN AÑO CLAVE PARA
SU CONSOLIDACIÓN NACIONAL COMO
LA MARCA MÁS PREFERIDA DE LÁCTEOS
POR LOS HOGARES MEXICANOS.**



El año 2022 comenzó con muchos retos para los profesionales en la cadena de suministro. El conflicto en Ucrania sometió a un estrés de nuevo en los precios de los energéticos y materias primas, impactando en mayores costos de distribución, aunado a dos años de fuertes presiones por el Covid-19.

La inflación anual reportada por INEGI superó el 7.4% durante el primer trimestre del año. Las expectativas de crecimiento del PIB para este año han decrecido, teniendo como un consenso entre expertos oscile entre 2% y 1.8 por ciento.

Sin embargo, dentro de los retos que representa una mayor inflación y menor crecimiento económico, en Alpara, el 2022 es un año clave para su consolidación nacional como la marca más preferida de lácteos por los hogares mexicanos. Cumplimos 50 años llevando nuestros productos a lo largo del territorio nacional.

De acuerdo con KANTAR, un estudio realizado en 2021, Alpara es la segunda marca más preferida por los hogares mexicanos en Ciudad de México y la quinta a nivel nacional. Alpara cuenta con 10 mil colaboradores, una flota propia de más de 130 tractocamiones, casi 1,000 vehículos de reparto, una red de distribución compuesta por un CEDIS concentrador en el estado de México y más de 25 CEDIS regionales.

Con motivo de la celebración de 50 años, resaltamos en la cadena de suministro una historia particular de éxito. La transformación de la cadena de frío, convirtiéndose de una restricción para el servicio a nuestros clientes, a una fortaleza de la empresa que nos permite aspirar a ser un jugador importante a nivel nacional con ayuda de nuestros socios de negocio, con mejores niveles de servicio a clientes, contribuyendo a la rentabilidad de la empresa ante



Javier Serrano,
Consejero de CONALOG
javier.serrano@alpara.com

un entorno cada vez más complejo en términos de costos y gastos.

La cadena de frío además de un elemento normativo clave en la conservación y distribución de alimentos representa una fuerte barrera de ingreso para muchos jugadores. Los costos logísticos típicamente pueden duplicarse o triplicarse respecto a una distribución en seco.

Podemos resumir en cuatro los principales elementos que impactan en tener mayores costos logísticos en una distribución refrigerada que una seca. El primero de ellos, es la inversión que debe realizarse en almacenes a temperatura controlada amigables al medio ambiente, en términos de consumo de agua y energía. Mucha de la tecnología utilizada en México para almacenaje refrigerado está basada en Amoniaco, lo cual demanda una cantidad considerable de agua.

El segundo elemento a considerar, es el nivel de entrenamiento y equipamiento mayor que debe tenerse en el personal que labora en condiciones de temperatura promedio de 3 a 4 grados en sus jornadas laborales. El tercer elemento son los costos de mantenimiento y servicios al operar



instalaciones con alta demanda de energía eléctrica por la operación de la cámara de refrigeración.

Por último, podemos señalar el costo de transporte. El consumo de diésel es mayor en un vehículo a temperatura controlada. La cadena de frío debe mantenerse desde la producción hasta el almacenaje y la entrega a clientes. Esto implica un monitoreo constante del producto y el transporte mantenerse siempre idealmente entre 2 y 4 grados centígrados.

Por norma, la distribución debe garantizar una temperatura de alimentos y bebidas entre 2 y 7 grados centígrados. Cualquier entrega a nuestros clientes fuera de estos parámetros implica un rechazo de la mercancía.

En 2019 se dio un punto de inflexión importante en la estrategia de distribución de Alpura. Muchos de nuestros socios de negocio, principalmente las tiendas de autoservicio y clubs de precio, nos solicitaron centralizar la distribución para poder tener un mayor alcance a nivel nacional. Nuestra marca durante estos 50 años ha ocupado un lugar preponderante en las preferencias de consumidores del centro del país, sin embargo, la oportunidad de estar con mayor presencia en el norte del país y sur es enorme.

Ante el reto de lograr una transición de entrega a tienda por la flota, a una entrega a los centros de distribución de los clientes, Alpura selecciona a operadores logísticos para incrementar su distribución en refrigeración. El almacenaje en frío se realiza en alianza con un importante operador logístico especializado en ello, y se trabaja en desarrollar más proveedores de transporte especializados.

Sin embargo, el arranque fue complejo en términos de planeación del portafolio de productos que demandaban empaques especializados, así como una planeación que subestimó la demanda de clientes, y costos muy por encima de lo estimado.

Como resultado, en 2019 Alpura tuvo sus niveles de servicio a clientes más bajos en su historia, con entregas completas (fill rate) menores al 80% en productos refrigerados, y con costos que excedieron en doble dígito las estimaciones iniciales previo a la centralización.

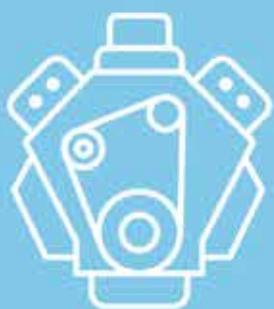
"Se realizaron cambios en el equipo Directivo y Gerencial de la Cadena de Suministro, y se definió como prioridad recuperar la confianza de nuestros socios de negocio y mejorar los costos de servicio. Para ello se incorporó del 2019 al 2021 a talento clave a todos los niveles de la

organización, y se tomó la decisión de invertir en controlar la distribución de frío dejando a un lado a nuestros operadores logísticos, que si bien apoyaron sustancialmente en el arranque, no se alineaba a las fortalezas que Alpura deseaba desarrollar".

A la llegada de un nuevo Director General (Francois Bouyra), nuevo Consejo de Administración, y renovación casi total del equipo Directivo, empujó una visión clara y fresca a la compañía, misma que permitió continuar con la transformación de la cadena de suministro y apoyarla con mayores inversiones en infraestructura, tecnología y capital humano.

A inicios del 2022, ya con una red de distribución más simplificada, un CEDIS refrigerado concentrador operado por Alpura (Macro CEDIS Alpura Tepetzotlán), talento nuevo y comprometido en todas las áreas de cadena de suministro (desde compras hasta servicio a clientes), se logró dar la vuelta y mejorar radicalmente el servicio a clientes, pasando de niveles de fill rate de 77% hasta 98 por ciento. Y en cuanto a los costos, reducir en más de 2% sobre ventas netas los costos de distribución de 2019 a 2022.

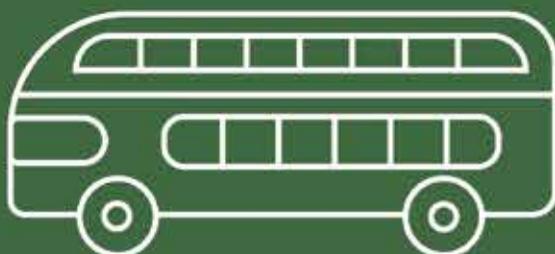
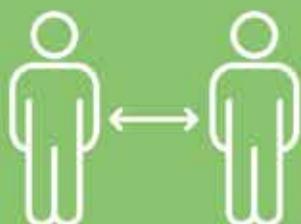
Los retos continúan, y la cadena de suministro de alimentos refrigerados Alpura debe seguir renovándose y buscando mejores eficiencias operativas, para mitigar los impactos inflacionarios que parecen permanecer más de lo planeado. Sin duda el futuro para Alpura es alentador más no será un camino fácil en un entorno cada vez más competido en términos de jugadores, marco regulatorio y tendencias de consumo. ■



2022
EXPOTRANSPORTE
ANPACT®

**CENTRO
EXPOSITOR
PUEBLA**

**5-6-7
OCTUBRE
2022**



**LA SALUD DE TODOS,
ES PRIORIDAD DE
EXPO TRANSPORTE
ANPACT.**

REGÍSTRATE EN: **ExpoTransporte.com**

Mexicanos demandan inmediatez a los retailers: SOTI



86% de los consumidores considera que la velocidad de entrega es un factor importante al escoger un retailer

A medida que la crisis de la cadena de suministro global continúa afectando a la industria minorista, los consumidores mexicanos priorizan la disponibilidad y velocidad de entrega de sus productos, según lo encontró una nueva investigación global de SOTI.

Los consumidores de todo el mundo están sintiendo los efectos de los problemas de la cadena de suministro de primera mano, enfrentando la falta de disponibilidad de productos y el aumento de precios. Y México no es la excepción: el 40,9% de los clientes del país detectó un aumento de precios durante el último trimestre de 2021 y casi la mitad (46,7%) declaró que no encontró uno o más productos en tienda.

Estos factores pueden no estar bajo el control de las tiendas, pero lo que está en sus manos es ofrecer una experiencia de compra y entrega fácil tan pronto como los clientes ingresen a sus tiendas, tanto físicas como online.

Como parte del reporte *Desde Los Clics Hasta Los Envíos: Cómo Navegar la Crisis Global de la Cadena de Suministro 2022*, SOTI encuestó 10,000 consumidores en EE.UU., Canadá, México, Reino Unido, Alemania, Suecia, Francia y Australia



71% continúa comprando productos a través de marcas que ofrecen tiempos de entrega más rápidos

para entender cómo los consumidores están respondiendo a la crisis de la cadena de suministro, así como sus expectativas para con las marcas y los retailers.

MÉXICO MUESTRA PREDILECCIÓN POR LA ENTREGA EN CASA

Una vez que se han superado los obstáculos de la disponibilidad del producto y los aumentos de precios, hay que considerar el proceso de entrega. En el caso de México, el 64.2% de los consumidores favorece la entrega a domicilio y el 86% considera que la velocidad de entrega es un factor importante al momento de realizar una compra. Y además:

- Más de la mitad (52,8%) dijo que el envío es el aspecto más frustrante de las compras en línea.
- El 42,2% indicó que es poco probable que solicite un producto que requiera envío internacional, en comparación con el año pasado.
- El 48,2% dijo estar más satisfecho con los tiempos de entrega de los minoristas más pequeños en comparación con los minoristas más grandes.

Por otro lado, la recogida de productos en tienda sigue siendo un

desafío para los minoristas. Más de la mitad (60,5%) de los consumidores en México esperan recoger sus productos el mismo día que realizaron la compra online, siendo este el porcentaje más alto entre los ocho mercados encuestados por SOTI. Además, el 38,7% buscará el producto en otra tienda si la tienda muestra un tiempo de recogida estimado de dos días.

El desafío para los retailers: evolucionar alineados a las necesidades de los consumidores

A partir de 2022, la responsabilidad recae en los comerciantes para adaptarse a las nuevas necesidades y satisfacer las preferencias de los consumidores. En México, el 90% de los consumidores (el porcentaje más alto entre los mercados encuestados) dijeron que seguirán usando la opción de entrega a domicilio y el 70% también optará por recoger en tienda.

“La experiencia del consumidor cuando está buscando, recibiendo o recogiendo un producto debería ser una prioridad para los negocios en

México,” dijo Michell Escutia, Director Comercial de SOTI para LATAM. “Con este reporte, vemos claramente que la decisión entre realizar una compra en una u otra tienda depende profundamente de la inmediatez y de los tiempos de entrega. Si los minoristas en México quieren ganar nuevos clientes y asegurar su regreso, deben ajustar sus procesos logísticos y dotar a sus empleados de las herramientas adecuadas, tanto en las tiendas físicas como en sus almacenes, para que puedan mantener informados a los clientes en todo momento y cumplir sus necesidades.”

Los consumidores también están abiertos a cambios aún más significativos en la forma en que reciben sus bienes a medida que avanza la tecnología. Más de la mitad de los mexicanos (65,2%) dijeron que considerarían vehículos autónomos para recibir paquetes más grandes en su hogar u otra ubicación conveniente, o drones de entrega para paquetes pequeños (50.8%). ■

Los paradigmas de la industria portuaria en la postpandemia



Por cada empleo que se genera en un puerto, hay al menos tres empleos adicionales que se derraman en el resto de la economía.

Los puertos solían ser el lugar donde las cargas cambiaban de modo de transporte: del barco o barcaza al camión o tren, y viceversa. Pero esta concepción cambió de manera vertiginosa en los últimos años. Con cada innovación tecnológica que se presenta en el mercado, las transformaciones son más rápidas y los efectos de las mismas son exponenciales.

A tal punto que hoy un puerto es una verdadera industria de valor agregado que se integra a la cadena de suministro. Esta industria se nutre de un flujo constante de inversiones y se desarrolla en un entorno de alta competencia.

Tal es así que el aporte al desarrollo económico de los países que realiza la industria portuaria es cada vez más evidente: por cada empleo que se genera en un puerto, hay al menos tres empleos adicionales que se derraman en el resto de la economía. Y por cada 100 dólares “creados” por la actividad portuaria, el efecto multiplicador asciende al 27 por ciento.

Estas son algunas de las reflexiones que dejó el estudio “Grandes desafíos para los puertos en la postpandemia”, elaborado por Ricardo Sánchez, Oficial Sénior de Asuntos Económicos, División de Comercio Internacional e Integración de la CEPAL, encargado por el XXIX Congreso Latinoamericano de Puertos de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA).

“Los puertos son un ámbito donde se aplica tecnología de manera permanente, donde reina la inversión y por eso se equiparan con cualquier otra industria que se precie de tal”, manifestó Sánchez durante el cierre del Congreso, al presentar las conclusiones del trabajo.

Una de sus principales observaciones fue que los puertos deben redoblar esfuerzos “para cambiar el modo en que la sociedad percibe esta industria” e invertir también en aspectos institucionales, “como el modo en que los puertos se relacionan con el entorno urbano, con las empresas, con el Estado y con los

trabajadores para prepararse a asumir los próximos desafíos”, destacó.

Ricardo Sánchez agrupó estos desafíos en ocho factores:

1) Factores estructurales

Es el “hardware” de la industria portuaria, es decir, la infraestructura de soporte al servicio que se presta y tiene que ver con los accesos náuticos y terrestres y su nivel de conectividad. También refiere al “entorno” en que se desarrolla, desde lo que hace a la “paz social” a los factores internacionales que están fuera del control portuario, pero que tiene impacto en la actividad. Asimismo, este aspecto se relaciona con las condiciones de financiamiento, la escasez de datos y de análisis, así como también de disponibilidad de estadísticas e información. Todos factores estructurales que hacen a la columna vertebral de la industria.

2) Institucionalidad y gobernanza

“Algunos países se destacan por la falta de integración de los puertos a una visión estratégica, a la falta de un consenso político para que los puertos ingresen a la agenda política de alto nivel”, señaló Sánchez. Al respecto, sugirió avanzar en una nueva “gobernanza” portuaria para discutir

la relación “ciudad-puerto”, el verdadero rol del Estado en el desarrollo portuario y los marcos legales en las asociaciones públicas y privadas, sin descuidar el establecimiento de “estándares éticos, de responsabilidad social, ambiental y territorial”.

3) Factores regulatorios

Más allá de la regulación laboral, Sánchez advirtió la necesidad de revisar “la relación entre los Estados y los privados en las concesiones” de las terminales portuarias. Sucede que estos contratos suelen estar caracterizados por la “rigidez” y por la “incompletitud” en materia de mecanismos de defensa de la competencia, o de promoción de la “justa competencia, por la que debe velar la defensa de la competencia”.

4) Factores de mercado

En este apartado el informe aborda la reconfiguración de las relaciones entre las líneas marítimas, las terminales y los transportistas en general. “Hay tendencias que generan mayor presión por inversiones en los puertos y que vuelven la operatoria más compleja, al tiempo que los ingresos -para financiar esas necesidades- son cada vez menores para los puertos”, destacó Sánchez, tras aconsejar a propósito “reconfigurar estas relaciones, sobre todo por el contexto de incertidumbre sobre el valor de los fletes y la estructura en general del mercado logístico”.

5) Digitalización

Más que tendencia, se trata de un fenómeno consolidado. Y la adopción de las nuevas tecnologías, que ya conforman el “estado del arte” de la industria es un camino “sin retorno”, aseguró Sánchez. El apartado apunta no sólo a la búsqueda de la mayor eficiencia operativa, sino a la necesidad de “reforzar los sistemas de seguridad digital, dado que los delitos cibernéticos contra la propiedad aumentaron exponencialmente sobre todo durante la pandemia, contra la infraestructura, los puertos y las líneas navieras”.



6) Factor laboral

La automatización de procesos, como noticia diaria, genera temores en la fuerza laboral, “pero es un riesgo que debe ser minimizado por el diálogo, la formación y el entrenamiento continuo” en una nueva gestión de las infraestructuras “que permita pasar del temor a la ganancia entre las partes”.

7) Descarbonización y protección ambiental

Este es otro de los capítulos y desafíos de la industria portuaria donde tampoco hay vuelta atrás. “Se trata de una decisión global”, aseveró el especialista de CEPAL, no sin advertir que esta expansión cultural “implica nuevos costos que hay que afrontar y que, si bien son bienvenidos, también implica tomar conciencia” de las inversiones que demandará este cambio.

8) Facilitación del comercio y del transporte

El acuerdo de facilitación del comercio impulsado por la Organización Mundial del Comercio (OMC), junto con iniciativas como el operador económico autorizado de la Organización Mundial de Aduanas presenta “avances parciales” en muchas economías, y los puertos lo reflejan. “Que-

dan demoras en la implementación y es una práctica que necesitamos. La pandemia ayudó a bajar la carga de papeles y a liberar restricciones, pero ahora comenzó a verse un retorno a los papeles”, señaló el funcionario.

Un rol más activo

Por su dinamismo y capacidad de adaptación, los puertos están llamados a liderar la cadena de suministro. Necesitan, por tal motivo, tener un rol más activo en la visión estratégica de los países. “Eso es mejorar la competitividad de las economías”, subrayó Sánchez. “Para esto, el sector privado debe ser más colaborativo y activo, debe presentar un ánimo más asociativo y propositivo, porque la colaboración es el gran desafío”, apuntó Sánchez.

En síntesis: reglas claras, atracción de inversiones, mejorar las condiciones financieras, instrumentar regímenes de incentivos y de razonabilidad tributaria para dejar definitivamente en el pasado los esquemas contractuales rígidos, incapaces de adaptarse rápidamente a los cambios permanentes, son los grandes retos de la industria en la postpandemia que se abordaron durante el XXIX Congreso Latinoamericano de Puertos y que marcarán la agenda de los años venideros. ■

Transformación digital: presente y futuro de los puertos latinoamericanos y del caribe



La transformación digital fue el eje de una nueva edición de #CHARLASDEPUERTO, la serie de webinars que organiza AAPA Latino y que prepara la agenda del XXX Congreso Latinoamericano de Puertos, que este año se desarrollará en Santos, Brasil, del 28 al 30 de noviembre.

El pasado 23 de marzo tuvo lugar la cuarta edición del ciclo de webinars #CharlasdePuerto, durante la cual se presentaron los resultados de la encuesta del BID sobre Transformación Digital del Transporte Marítimo en América Latina y el Caribe, y también se abordó el estado de avance en la materia, los desafíos a los que se enfrenta la región y cómo sentar las bases para una propuesta de colaboración público-privada que permita afrontar el futuro de la mano de la tecnología.

El conversatorio contó con la participación de Rita de Cássia Vandanezi Munck, Jefa de Gabinete de la Secretaría Nacional de Portos e Transporte Aquaviário de Brasil (SNPTA); René Puche Restrepo, Presidente de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla, Colombia; Santiago Larzábal, Gerente Senior Multimarca (Argentina, Uruguay, Paraguay) de A.P. Moller – Maersk; y Agustina Calatayud, Líder de Investigación y Desarrollo de la División de Trans-

porte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Agustina Calatayud presentó los resultados de un estudio realizado por especialistas del BID sobre Transformación Digital del Transporte Marítimo en América Latina y el Caribe, el cual se basó en la información entregada por una variedad de socios del sector de transporte, entre los que se encuentra AAPA para el sector marítimo, además de ALTA para el aéreo, IRU para el terrestre, el World Economic Forum, Intel y Microsoft, entre otros. En total, fueron más de 300 representantes de alto nivel de organizaciones públicas y privadas.

Bajo este contexto, Calatayud señaló, “estamos en un proceso pleno de transformación en el sector, mucho de ello es la transformación tecnológica. En América Latina el interés por la transformación digital es relativamente nuevo, porque en 2016 cuando hablábamos de big data, el internet de las cosas, inteligencia artificial y vehículos autónomos (...)

las tecnologías se conocían, pero la adopción no era una prioridad”.

Los resultados mostraron que en la actualidad el escenario es distinto en el rubro: 7 de cada 10 encuestados indicaron que su organización tiene alguna estrategia de transformación digital, más allá de la simple planificación. Es más, 33% de los informantes en el transporte marítimo dicen estar en implementación de un plan establecido versus el 31,5% en empresas de transporte.

A nivel de objetivos para la implementación de la transformación digital en el sector, están la reducción de costos; la necesidad de automatización de procesos; y en tercer lugar, las mejoras en seguridad. Asimismo, en cuanto a las tecnologías utilizadas, destacan el *data analytics/big data* y *cloud computing*, las dos en un sentido transversal para el transporte marítimo, aéreo y terrestre.

La investigación también mostró cuáles son las barreras que frenan la transformación digital en Latinoamérica, siendo los tres principales, los factores de cultura digital, costos de implementación y la resistencia al cambio.

El ciclo también permitió conocer experiencias de empresas que han incorporado procesos de implementación en materia de Transformación Digital.

La empresa de logística integrada Maersk, a través de su representante Santiago Larzábal, narró cómo la compañía ha logrado reducir el tiempo que toma llevar a cabo la documentación propia de la cadena de suministros, gracias a la tecnología, consiguiendo reducir el proceso desde las tres semanas a tan solo tres días.

Este hito se da gracias a la implementación de una plataforma basada en blockchain llamada TradeLens, la cual reúne los datos de todo el ecosistema de la cadena de suministros global, donde se incluye a cargadores, empresas marítimas, operadores de terminales intermodales, reguladores y autoridades portuarias.



En este escenario, Larzábal comentó que “lo que se busca es reemplazar el uso del papel justamente a través del TradeLens, en una asociación con International Business Machines Corporation (IBM), estamos trabajando en este ecosistema para integrar de forma directa a más de 300 organizaciones, incluyendo a 10 transportistas marítimos, no sólo Maersk, sino que otras navieras de gran porte internacional.”

“Hoy en día podemos reducir drásticamente el proceso de documentación de tres semanas a tan solo tres días. Esto es algo clave en una cadena de suministros tan fragmentada y con tantas decisiones”, complementó.

Además, el directivo de Maersk también hizo énfasis en el acuerdo conseguido con Unilever, con los cuales se encuentran interrelacionándose de una forma digital a través de TradeLens y Control Tower para las operaciones globales de extremo a extremo. Además, recalcó la relación con China Unicom, con la cual comparten datos en tiempo real sobre transacciones de comercio global en China continental.

También en el marco del webinar, René Puche quiso destacar el rol que ha tenido el Proyecto META en Barranquilla, Colombia, el cual implicó una automatización completa de todos los procesos operativos que guardan relación con los clientes de la entidad portuaria.

“Pasamos de procesos manuales a una completa interacción digital en una sola plataforma donde hilaba toda la cadena logística, desde agencias de aduana, líneas navieras, autoridades, transportadores, clientes y nosotros el puerto”, destacó. Por su parte, Rita Munck enfatizó que en Brasil “hemos adoptado varias herramientas para la transformación digital”, realizando énfasis en una encargada de conectar de manera online todos los elementos que guardan relación con la llegada de un buque a algún puerto de aquel país, de manera de agilizar el proceso.

Finalmente, todos los participantes coincidieron en que el tratamiento de estas temáticas, no había sido agotado en este webinar y que se seguiría profundizando sobre estos y otros tópicos relacionados con la digitalización en el próximo AAPA Latino que se desarrollará en Santos, del 28 al 30 de noviembre próximos. ■

BUSINESSCONTEXT

Noticias empresariales

Ventas al mayoreo de vehículos pesados aumentan 30.8% durante 2021

La Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones dio a conocer que las ventas al mayoreo acumuladas de vehículos pesados durante 2021, sumaron un total de 31,283 unidades, que comparadas con las 23,910 vendidas de enero a diciembre de 2020, significan un crecimiento de 30.8 por ciento.

Durante el mes de diciembre, las ventas al mayoreo de vehículos pesados registraron un total de 3,496 unidades, cifra que comparado con las comercializadas durante el mismo mes del año pasado, representan un crecimiento de 24.2 por ciento.

Al respecto, Miguel Elizalde, presidente ejecutivo de la ANPACT comentó que a pesar de que 2021 cerró con cifras positivas, las ventas mayoreo en el mercado nacional, las exportaciones y la producción se encuentran 21.7%, 16.4% y 17.7%, respectivamente, por debajo de los alcanzado en 2019.

“La recuperación de la industria aún es incompleta y lenta, por ello en 2022, nos enfocaremos en fomentar la renovación vehicular, que permite contar con tecnologías limpias, más



amigables con el medio ambiente, así como contar con vehículos más eficientes y seguros. Además, centraremos esfuerzos en detonar el mercado interno y en la profesionalización del transportista.”

En lo que respecta a la exportación de vehículos pesados, ANPACT dio a conocer que en cifras acumuladas, durante el periodo de enero a diciembre de 2021, se registró un total de 141,002 unidades exportadas, que frente a las 115,747 exportadas durante 2020, representa un incremento de 21.8 por ciento.

En particular durante el último mes del 2021, se exportó un total de 16,845 unidades que comparadas con las exportadas durante diciembre de 2020, representa un crecimiento de 56.8 por ciento.

Elizalde comentó que para mantener e incrementar los volúmenes de exportación y, consecuentemente, la producción en el 2022, es fundamental mantener la certeza jurídica, la consistencia normativa y la congruencia en las políticas públicas.

“También se requiere asegurar las condiciones de equidad, competencia y cumplir con las reglas del T-MEC, por

lo que ANPACT trabajará junto a la industria y las autoridades en el cumplimiento de estas tareas. Asimismo, para recuperar las economías de la región necesitamos que las cadenas de valor crezcan bajo los parámetros establecidos en el tratado”.

La producción de vehículos pesados sumó de enero a diciembre un total de 166,377 unidades, resultando en un crecimiento de 21.4% respecto al mismo periodo del 2020, en el que se produjeron un total de 137,073 unidades.

Durante diciembre de 2021, se produjeron un total de 20,124 unidades, lo que implica un incremento de 64.8% respecto al mismo mes del año anterior, cuando se produjeron 12,212 unidades.

El Presidente Ejecutivo de la ANPACT comentó que el año 2022 representa un reto, pero sobre todo una oportunidad para la industria productora de vehículos pesados por su solidez, su alta tecnificación, su eficiencia y capacidad de exportación a los mercados más competidos del mundo en el marco del T-MEC. México y ANPACT seguirán como líderes a nivel mundial en la exportación y producción de vehículos pesados.”

PULSO DE LA INDUSTRIA DE VEHÍCULOS PESADOS

Diciembre 2021 vs. Diciembre 2020 (Unidades de vehículos pesados)			
	Var %	2021	2020
Mayoreo	24.2	3,496	2,814
Menudeo	8.2	3,247	3,000
Producción	64.8	20,124	12,212
Exportación	56.8	16,845	10,746

Acumulado Ene-Dic 2021 vs. 2020 (Unidades de vehículos pesados)			
	Var %	2021	2020
Mayoreo	30.8	31,283	23,910
Menudeo	15.9	31,970	27,587
Producción	21.4	166,377	137,073
Exportación	21.8	141,002	115,747

Incremento Disminución

Movemos un mundo
de intercambio comercial



 **AlmazoLine**
CUSTOMS BROKER SERVICE

Soluciones integrales en logística de importación y exportación

www.almazoline.com



ASOCIACIÓN MEXICANA DE PARQUES INDUSTRIALES PRIVADOS, A.C.

Sergio Argüelles, nuevo Presidente de la AMPIP

En el marco de la IV Asamblea General Ordinaria de Socios AMPIP, celebrada el pasado mes de noviembre, los miembros de la AMPIP eligieron a Sergio Argüelles como su nuevo presidente para el periodo 2022-2023.

Durante la ceremonia, se comprometió ante la membresía a reforzar la presencia de este sector ante el Gobierno federal y tener voz y voto en las decisiones que se tomen. Actualmente, Argüelles es Presidente y Director General de FINSA desde 2001 guiando en todos estos años el crecimiento y transformación de la compañía.

Asimismo, proviene de una amplia tradición familiar y empresarial enfocada al desarrollo de parques industriales en el país, siendo una segunda generación de líderes que toman las riendas de la AMPIP.

Ha establecido alianzas estratégicas con socios financieros institucionales con presencia internacional, asegurando de esta manera el crecimiento continuo de FINSA y su acceso a mercados de capital globales.

En 2014 fue nombrado EY Emprendedor del Año en México. Participa como presidente del consejo regional Nuevo León de BBVA, American Chamber, Nacional Financiera y en Nexxus Capital. Participa también como miembro del consejo en la Fundación FINSA y en la Universidad de Monterrey – UDEM.

Es originario de Matamoros, Tamaulipas, Licenciado en Economía por la Universidad de Texas A & M. Realizó sus estudios de posgrado en administración y finanzas en el Instituto Panamericano de Alta Dirección de Empresas (IPADE) y cursos especializados en la Escuela de Administración Kellogg de la Universidad Northwestern.

La actividad industrial en el Valle de México la más resiliente de país

El corredor CTT es el triunfador indiscutible del 2021. Comercio electrónico, logística y tecnología fueron los sectores con mayor demanda de espacios.

2021 fue un año que demostró que el sector inmobiliario ha sido, sin lugar a dudas, el más resiliente del país. Específicamente, el mercado industrial se permeó de movimientos que no se esperaban, después de un 2020 prácticamente detenido.

De acuerdo con el reporte del mercado industrial realizado por Vianey Macías, analista de la división de investigación de mercados de Newmark, al cuarto trimestre del 2021, el corredor CTT (Cuautitlán-Tultitlán-Tepotzotlán) fue el triunfador indiscutible en volumen de absorción, no solo en el cuarto trimestre del año, sino a lo largo del 2021, debido, en parte, a la ubicación estratégica con que cuenta.

Resultado de la excelente conectividad a vialidades importantes como la autopista México-Querétaro, el circuito exterior Mexiquense y la autopista Chamapa-Lechería que brindan conectividad a las principales ciudades del centro del país (Ciudad de México, Cuernavaca, Toluca, Puebla, Pachuca y Querétaro).

“A lo largo de 2021 se dieron una serie de lecciones como la del primer trimestre del año, en donde se desarrollaron estrategias para hacer más eficientes las cadenas de suministro por parte de los arrendatarios; a lo largo del segundo trimestre, los movimientos de última milla se hicieron presentes, así como grandes movimientos en la actividad del CTT”, explicó Giovanni D’Agostino, presidente en México y director regional para América Latina de Newmark. Detalló que para el tercer trimestre, el movimiento comenzó a

tomar nuevas miras hacia corredores industriales naciendo debido a las obras de infraestructura del nuevo Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles, lo cual generará la apertura de nuevos parques industriales en la zona norte del mercado de la Zona Metropolitana del Valle de México.

En el cuarto trimestre, el mercado industrial se consolidó nuevamente como el más dinámico de la zona con un inventario industrial clase A que presenta 13 millones de metros cuadrados, a pesar de que la construcción disminuyó, comparada con el 3T 2021, al presentar casi 440 mil metros cuadrados y una tasa de disponibilidad que aumentó al pasar del 4.7% en el 3T2021 al 4.9% en el último trimestre de 2021, destacando el submercado del CTT con más de 130 mil m² de actividad.

Agregó que la absorción anual pasó de 260 mil m² a casi 670 mil m², es decir, un 2021 con casi el triple de movimientos que se registraron en el año del inicio de la pandemia.

Con respecto a las operaciones más importantes registradas en el último trimestre de 2021, destacan las de los submercados Tlalnepantla, Tepotzotlán y Cuautitlán, con más de 20 mil m², las cuales corresponden al giro logístico y tecnológico.

Asimismo, se dieron movimientos de naves en renta en el giro del comercio electrónico, los cuales otorgaron más de 100 mil m² a la actividad de Tepotzotlán y 68 mil m² a Cuautitlán.

Los precios de la Zona Metropolitana del Valle de México sufrieron un ligero incremento respecto al trimestre pasado debido a los recientes movimientos inflacionarios, así como la falta de espacio disponible en algunos de los corredores. El precio promedio ponderado del mercado de la CDMX es de \$4.34 USD/m²; precio ligeramente superior al tercer trimestre del 2021 de \$4.20 USD/m².



Giovanni D'Agostino, Presidente en México y director regional para América Latina de Newmark



Vianey Macías, analista de la división de investigación mercados de Newmark

El precio de renta más elevado del mercado correspondió a Vallejo-Azcapotzalco, alcanzando valores de hasta \$8.50 USD/m² mensuales; seguido del submercado Tlalnepantla con \$8.00 USD/m².

Por otra parte, los precios más bajos se reflejaron en el corredor Huehuetoca con precios desde \$3.30 USD/m² y el corredor con la mayor variación en su rango de precios correspondió a Vallejo-Azcapotzalco, ya que sus precios oscilan entre \$4.30 USD/m² y \$ 8.50 USD/m².

"La industria de bienes raíces en México sigue mostrando signos de resiliencia, a pesar de los tiempos difíciles de los últimos dos años y el sector industrial se consolidará en este 2022 gracias al desempeño del comercio electrónico que tuvo un incremento exponencial durante el 2020 y 2021, por lo que esperamos que las inversiones continúen para mejorar sectores como el logístico, distribución y proyectos de entrega de última milla", indicó finalmente Giovanni D'Agostino, presidente en México y director regional para América Latina de Newmark.

Uber Freight completa la adquisición de Transplace



Uber Freight, una subsidiaria de Uber Technologies, Inc., dio a conocer que se ha completado la adquisición de Transplace de TPG Capital por aproximadamente 2.25 billones de dólares, todo en una transacción en efectivo. Como financiamiento parcial de esta transacción, Abu Dhabi Growth Fund (ADG), D1 Capital, y GCM Grosvenor invirtieron 550 millones en Uber Freight.

De acuerdo con la compañía, esta transacción une la amplia red de transportistas habilitados digitalmente de Uber Freight con la tecnología de envío confiable y soluciones operativas de Transplace, creando una de las plataformas de tecnología logística líderes en el mundo para satisfacer las necesidades en rápida evolución de embarcadores y transportistas.

"La logística está atravesando una transformación histórica. Una volatilidad sin precedentes, creciente complejidad de la cadena de suministro y el aumento de los costos de envío están impulsando a los embarcadores a modernizar sus cadenas de suministro con nuevas tecnologías", detalló Lior Ron, Head de Uber Freight.

Asimismo explicó que con la adquisición de Transplace, se puede acelerar la visión de un ecosistema de carga sin interrupciones y crear el primer sistema operativo de carga del mundo. Combinando la red de embarcadores líder y la red digital más grande de transportistas, se permitirá desbloquear inmediatamente nuevas oportunidades y eficiencias para todos en la cadena de valor: embarcadores, transportistas y la sociedad en general.

Por su parte, Frank McGuigan, CEO de Transplace, comentó que hoy en día, es esencial acercar las redes de embarcadores

y transportistas a través de un ecosistema logístico, transparente y totalmente conectado que aborde las necesidades cambiantes de la cadena de suministro de todas las partes interesadas.

"La adquisición marca un punto de inflexión en la industria y una nueva era en la entrega de resultados confiables al acoplar las mejores plataformas logísticas y servicios con las principales redes de embarcadores y transportistas del mundo para aumentar drásticamente el valor hacia los clientes".

Esta mancuerna desbloqueará eficiencias y conocimientos profundos a través de 16 mil millones en administración de envíos (FUM) y ayudará a reducir los costos de transporte, mejorar el servicio, automatizar procesos y agilizar la ejecución del flete para los embarcadores de todos los tamaños.

Las redes combinadas de Uber Freight y Transplace también formarán la red más grande de transportistas habilitados digitalmente en el mundo con un alcance combinado de 135,000 transportistas de alta calidad operando a través de un vasto conjunto de servicios en América del Norte y Europa, incluyendo intermodal, transfronterizo, y más.

Cabe destacar que la firma Morgan Stanley & Co. LLC actúa como asesor financiero de Uber, mientras que Cooley LLP y Sullivan & Cromwell LLP se desempeñan como asesores legales.

Por parte de Transplace y TPG Capital, Goldman Sachs & Co. LLC fungió como asesor financiero principal. Harris Williams también se desempeña como asesor financiero. Kirkland & Ellis y Cleary Gottlieb como asesores legales.



CAPITAL HUMANO, RETAIL E INTERMODAL

Esta edición le permitirá al sector cerrar la brecha de talento e influir en la próxima generación de profesionales de logística. Además, abordará las últimas tendencias, cambios y eficiencias para el desarrollo de intermodal.

Así como las formas para atender 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

GMXT HACE QUE TU EMPRESA SEA MÁS PRODUCTIVA

- > TARIFAS BAJAS : **COMPETITIVIDAD**
- > CARGA SEGURA Y A TIEMPO : **CONFIABILIDAD**
- > 2.8X MENOS EMISIONES : **SUSTENTABILIDAD**



2.8X



Descubre todo lo que puedes hacer con la fuerza del tren en **ferromex.mx**