

Cross Dock



**Invierte ProLogis**

La desarrolladora de centros de distribución industrial, ProLogis invirtió más de 238 millones de dólares en la adquisición de 325 mil metros cuadrados de instalaciones que comprenden 18 edificios en seis parques industriales, cinco en la Ciudad de México y seis en Guadalajara. Las propiedades tienen 89% de ocupación de empresas como: APL, Becton Dickenson, Canon, Evenflo, Exel, Hasbro, Office Depot, TYCO y Whirpool.

**Habrà Miller en Costco**

Nascent Wine, distribuidor estadounidense de bebidas y alimentos, firmó un acuerdo con Costco México para abastecer a través de sus tiendas en Baja California la cerveza Miller, región en donde la firma anglosajona tiene la distribución exclusiva. Costco en México es una sociedad entre Controladora Comercial Mexicana y la americana Costco Wholesale.

**Bancomext - FedEx**

Para impulsar a los exportadores mexicanos, el Banco Nacional de Comercio Exterior (Bancomext) y Federal Express (FedEx) suscribieron un convenio de colaboración, para brindar asesoría a empresarios exportadores de la Pequeña y Mediana Empresa. Bancomext brindará un programa de promoción que incluye 500 acciones y FedEx información sobre la logística para exportar.

**Inicia CCL ruta**

En agosto, inició un nuevo servicio directo al Mediterráneo por la naviera Costa Container Lines (CCL) y que en México tocará los puertos de Altamira y Veracruz. La frecuencia de salida de este servicio será de 10 días, tocando los puertos de La Habana, Santo Tomás de Castilla, Guatemala; Río Haina, República Dominicana; Barcelona y Valencia en España; así como Livorno y Vado Ligure y en Italia.

**Libre de arancel**

México podrá exportar 250 mil toneladas de azúcar libre de arancel hacia Estados Unidos en octubre de 2006 y en octubre de 2007. Esto conforme al acuerdo que consolidaron ambos gobiernos, en la transición del libre comercio de edulcorantes el primero de enero de 2008. La Secretaría de Economía, informó que a su vez México otorgará un cupo recíproco de 250 mil toneladas para la importación de de jarabe de maíz con alto contenido de fructuosa de Estados Unidos para cada uno de esos años comerciales.

**ABX Logist es de 3i**

La empresa de capital riesgo, 3i internacional, adquirió casi el total de ABX Logistics Worldwide, compañía proveedora de fletes y servicios logísticos, a la ferroviaria belga SNCB Holding, sin precisar el importe de la operación. Abx logistics opera en 100 países de todo el mundo y cuenta con un volumen de ventas de 2.5 millones de euros, con cerca de 10 mil empleados.



**JUSTO A TIEMPO**

por **SERGIO GARCÍA**

**Elementos del intermodalismo**

**Perspectivas y retos (quinta y última parte)**

Con el panorama que hemos descrito en esta serie de artículos, podemos afirmar que el Intermodalismo en México podrá alcanzar un positivo balance, si se logran instrumentar en el mediano plazo, las siguientes estrategias:

- *Aprovechamiento de las ventajas y vocación de cada modo de transporte.*
- *Desarrollo de nuevas tecnologías en vehículos, equipos y sistemas de carga y descarga.*
- *Coordinación entre los diversos prestadores de servicios.*
- *Diseño de sistemas accesibles de comercialización de servicios.*
- *Incremento en el tamaño y disponibilidad de flotas de contenedores y chasis.*
- *Desarrollo y cobertura de terminales intermodales interiores, fronterizas y portuarias.*

**Los Retos**

En forma global, pueden condensarse en los elementos siguientes:

- *Especialización del transporte en todas sus manifestaciones, alrededor de la carga contenerizada.*

Requiere de cuantiosas inversiones en nuevas flotas marítimas en barcos portacontenedores. Ejemplos recientes son el Hanjin-Bremenhaven con capacidad para más de 6 mil 500 contenedores y catalogado como el "barco más rápido del mundo" y la incorporación de los barcos "Hatsu Crystal" y el "Hatsu Smile", de Evergreen, que cuentan con capaci-

dad para transportar 8.063 TEU's y 7.024 TEU's, respectivamente.

Los ferrocarriles por su parte, han realizado fuertes inversiones para sustitución de rieles, modernización de laderos, incorporación de fuerza motriz y la compra de equipos de arrastre para el transporte de contenedores en doble estiba -que han evidenciado su urgencia- ante las recientes presiones de la demanda, especialmente en puertos como Manzanillo.

El autotransporte está empeñado en modernizar su flota, lo que se evidencia en las tasas anuales actuales de crecimiento de la venta de camiones pesados, cercanas al 25% y la mayor presencia de empresas mejor organizadas como TUM, Julián de Obregón, Transportes Pitic y muchas otras más, que han entendido que la esencia de la competitividad es el nivel de servicio.

Las empresas Intermodales también han jugado un papel relevante con la incorporación de importantes flotas de chasis portacontenedores, como los casos de Intermodal México y Pacer Stacktrain.

• *Nuevas tecnologías de contenerización de las mercancías.*

Las más recientes manifestaciones tecnológicas están en la aparición de contenedores menos altos para el manejo de cargas más pesadas de poco volumen, así como el llamado

transporte ferroviario de "triple estiba".

Otro ejemplo, es la bolsa de materiales plásticos conocida como flexi-tanque, que permite convertir contenedores secos para el manejo de líquidos de baja peligrosidad, aprovechando los regresos de vacío en rutas marítimas como las de Estados Unidos y México hacia puertos del lejano Oriente.

• *Equipamiento y crecimiento de la red de terminales como nodos articuladores.*

Nuestro país ha pasado en los últimos 15 años -desde la inauguración de la Terminal de Contenedores de Pantaco en 1991- de tener una terminal a contar en la actualidad con más de 50 instalaciones interiores.

También los puertos marítimos han contribuido con su modernización a incorporar rápidamente instalaciones para el manejo de contenedores e incluso ampliar las existentes.

Se mencionan el desarrollo de terminales satélites en el Puerto de Manzanillo, para aliviar la saturación, la orientación comercial del Puerto de Dos Bocas en Tabasco y de importantes ampliaciones de la zona portuaria de Veracruz.

• *Desarrollo de Sistemas Inteligentes de Transporte.*

Están concebidos para incrementar el control, la seguridad e integridad de los embarques y proporcionar a los usuarios respuestas en línea, al tiempo que se propicia el uso racional

de los recursos no renovables y de las reservas de energía del planeta, en el movimiento de mercancías.

Algunos ejemplos son los sistemas de rastreo satelital y los arcos de lectura AEI en puertos marítimos, fronteras y en nodos de intersección ferroviaria y carretera, que permiten el seguimiento de embarques y vehículos durante los recorridos.

Se tiene previsto ofrecer Sistemas de Ruta en línea, con información sobre las condiciones de circulación y estado físico de las vías, el clima y rutas alternativas entre dos puntos.

Gracias a los fondos de la Trade Development Agency (TDA) de los Estados Unidos, se encuentra en estudio la "arquitectura" de los Sistemas Inteligentes de Transporte en México, como plataforma para su desarrollo.

• *Desarrollo armonizado de los conceptos de concentración y distribución para propiciar el concurso de cada modo, en el volumen y distancia que les son competitivos.*

En los próximos años será recurrente la búsqueda de fórmulas que permitan el manejo de los volúmenes de contenedores desde los puertos marítimos y las fronteras, hacia los Puertos Secos Interiores, como centros concentradores de carga, bajo figuras fiscales competitivas.

Se propiciará el reacomodo de la vocación de los modos de alto porte hacia las grandes distancias y volúmenes, que se complementarán con la necesaria conectividad carretera desde las terminales interiores hasta la puerta de los usuarios y viceversa.

• *Propiciar flujos de transporte sin costuras mediante el fomento de una "Oferta Inteligente" de transporte.*

La idea de que México es "Un eslabón multidireccional en la cadena logística a nivel global" sólo será una realidad en la medida en que el funcionamiento integrado de nuestra oferta logística como país sea eficiente y reduzca la brecha del costo logístico con los países desarrollados.

*El autor es socio director del Centro de Transporte y Logística. Email: sgarciamac@prodigy.net.mx*

**Reto Malfatti sustituye a Ferdinand Kurt**

**Kuehne+Nagel México con nuevo presidente**

REYNA ISABEL ORTEGZA

Kuehne + Nagel México anunció a Reto Malfatti como su nuevo presidente en sustitución de Ferdinand Kurt, desde el pasado 15 de julio, quien a su vez tomará la responsabilidad como Presidente de Kuehne + Nagel Canadá.

Reto Malfatti inició su carrera dentro del grupo en El Cairo, Egipto, donde se dedicó a desarrollar la organización operativa. Posteriormente, ocupó diferentes puestos directivos en Suiza, España y Portugal. De 2003 a 2006 trabajó en Estambul a cargo de todas las actividades de transporte marítimo tanto para las regiones de Medio Oriente como para Asia Central de la empresa.

"Me da gusto regresar a México y

formar parte de esta organización y estoy encantado de poder enfrentar este reto, con el objetivo de mejorar nuestro buen desempeño y asegurar la continua satisfacción de nuestra numerosa base de clientes. México es un creciente mercado estratégico para nuestros innovadores e integrales servicios de logística", señaló Reto Malfatti



Reto Malfatti

**Nuevos tránsitos de Asia a México**

**Oferta CMA - CGM mayor espacio en ruta**

MIGUEL ANGEL CASTILLO

La naviera CMA CGM anunció 12.5% de incremento en su oferta de espacio en la ruta desde y hacia el Lejano Oriente y el Caribe, ya que su socio China Shipping Container Line (CSCL) decidió retirarse de la alianza que mantenían desde principios de este año, indicó el director general de la empresa, Adrián Aguayo.

Además, se cancela la escala de Houston, Texas, que se hacía una vez que tocaba Manzanillo, Panamá y Kingston, Jamaica; y se agregan arribos en Santo Domingo y Puerto Rico.

La alianza con China Shipping surgió luego de que P&O Nedlloyd fuera adquirida por Maersk Sealand y disolviera el convenio para servicios transpacíficos donde cada empresa aportaba cuatro barcos.

Esto propició que CMA CGM sumara tres embarcaciones para quedar con siete en total, más una de la compañía

asiática, agregando además a los puertos de Keelung, Taiwán, y Ensenada, México, logrando un recorrido de 10 días desde Asia a México, en ruta directa, mientras la mayoría de su competencia toca primero un puerto de Estados Unidos antes de arribar a un recinto mexicano.

Ahora, la naviera francesa sustituyó el buque que antes había puesto China Shipping en el denominado servicio PEX, quedando con ocho embarcaciones de tres mil 500 TEUs por lo que los clientes de la naviera francesa que exportan desde México tendrán mayores posibilidades de embarcar desde Manzanillo a Panamá y Caribe.

La relación con la CSCL se mantiene para el servicio Victory Bridge, con escalas en Houston y el norte de Europa e inaugurado finales del primer semestre de este año, con la colaboración de Hatsu Marine, una subsidiaria de Evergreen.