

Gaceta



AMANAE

ASOCIACIÓN MEXICANA DE AGENTES NAVIEROS A.C.



ENTREVISTA | DE FRENTE CON CLAUDIA CYNTHIA SÁNCHEZ PORRAS

Directora General de la Cámara Nacional
del Autotransporte de Carga

VISOR

CONTENEDORES DE MAR Y TIERRA EN LAS RUTAS DEL CRECIMIENTO



AÑO 6. NÚM. 61
ABRIL 2024



Consejo Editorial:

Adrián Aguayo
Andrés Echeverría
Bernardo Vela
Cristián Bennett
Fernando Con
Jessica Ancona
Miguel Ángel Andrade

-
- 03 Editorial
-
- 04 Visor
-
- 06 Columna del muelle
-
- 09 Noticias que trascienden
-
- 10 De frente con
-
- 12 Enlace Latam | Enlace
-
- 17 Capacitación en ascenso
-
- 18 Periscopio económico
-
- 19 Indicador marítimo
-
- 20 Panorama mundial
-
- 21 Avisos
-

Nuestra palabra

Hace 37 años, en unión de un grupo de colegas visionarios fundamos AMANAC, mismos que con estrategia, compromiso y solidaridad, sentamos los pilares sobre los que se ha desarrollado nuestra Asociación.

Durante nuestra historia, diferentes presidentes han tomado el timón para contribuir con sus ideas a que AMANAC siempre haya navegado con rumbo y con rutas firmes; a todos ellos mi agradecimiento y reconocimiento por la labor efectuada durante su gestión. Estoy seguro de que esto no es solo una posición personal, sino asevero que esta es la idea compartida por la mayoría de la membresía.

AMANAC es un referente para consultar por el Gobierno y comparte experiencias con otras asociaciones y cámaras vinculadas al comercio exterior de nuestro país, para enfrentar los retos que demanda nuestra actividad.

Hoy tengo el honor de volver a asumir el cargo de Presidente para el periodo 2024-2026. Lo hago con entusiasmo y un firme compromiso, basando mi plan de trabajo en tres conceptos fundamentales: institucionalización, funcionalidad y vinculación.

Un reconocimiento especial al Director General de AMANAC, Miguel Ángel Andrade, así como a su equipo, por su contribución al desarrollo y fortalecimiento de nuestra Asociación, esperando contar con su valioso apoyo y experiencia para cumplir con los objetivos que me he trazado.

Agradezco a los colegas que aceptaron formar parte del consejo, estando seguro de que con su ayuda y experiencia tendremos buen viento y buena mar.



Fernando Con y Ledesma
Presidente

CONTENEDORES DE MAR Y TIERRA EN LAS RUTAS DEL CRECIMIENTO

En la conmemoración del Día Mundial del Contenedor, destacamos la extraordinaria trayectoria de la “caja más innovadora del mundo”, concebida el 26 de abril de 1956 por el visionario empresario estadounidense Malcolm McLean.

Esta invención no fue solo un logro técnico, sino una revolución que transformaría radicalmente el comercio global. McLean implementó una idea revolucionaria, que permitió su fácil manejo y transferencia entre diferentes modos de transporte, desde barcos hasta camiones y trenes, sin necesidad de manipular directamente la mercancía.

Hoy en día, los contenedores no solo facilitan una logística más eficiente y segura, sino que también han reducido significativamente los costos y los tiempos de transporte, democratizando el acceso a mercados internacionales y ampliando las fronteras del comercio. Las estadísticas indican que millones de contenedores están en circulación continua, conectando puertos y ciudades en todos los continentes y movilizando un espectro impresionante de productos, desde alimentos hasta tecnología de punta.

CONTENEDORES MARÍTIMOS

El movimiento de contenedores por los puertos del mundo es fundamental para el transporte de carga y desempeña un papel crucial

en la economía global. Esta modalidad de transporte ofrece una serie de ventajas que facilitan el comercio internacional y el crecimiento económico de manera eficiente y efectiva.

La infraestructura de los puertos modernos, equipada para manejar grandes volúmenes de contenedores, junto con el desarrollo de tecnologías avanzadas en la gestión y seguimiento de contenedores, refuerza aún más la eficacia del sistema de transporte global. Esto asegura que los productos puedan ser entregados de manera más rápida y fiable a nivel mundial, apoyando las demandas de los mercados y la necesidad de rapidez en la distribución.



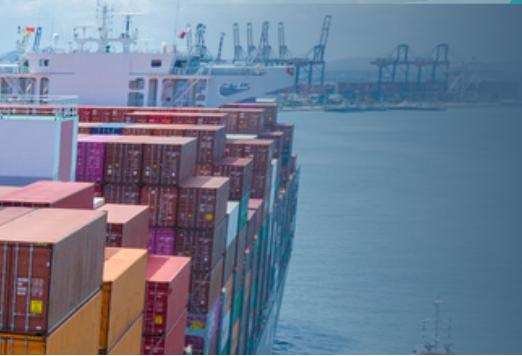
CIFRAS RELEVANTES

Una parte de los contenedores llegan a los puertos vía marítima y luego se transportan vía intermodal. En 2023 arribaron 8,361,312 unidades (medidos en TEUs), con un crecimiento marginal del 0.6%, de acuerdo a estadísticas de la Secretaría de Marina (SEMAR).

Lideraron los recintos del Pacífico con 6,147,496 TEUs, aumentando 2.0% frente a 2022, mientras los del Golfo de México se ubicaron en 2,213,816 TEU, descendiendo un -3.1%.

En 2023 el tráfico de contenedores de China a México, creció 35% según Container Trades Statistics, reportando en enero y febrero, 92,257 unidades.

El intermodal es uno de los modos de transporte de más crecimiento, debido al volumen de contenedores de comercio exterior marítimos y ferroviarios, que alcanzaron los 9,438,572 unidades.



He hecho, el transporte de contenedores secos es ampliamente utilizado para productos terminados en el comercio entre México y otros países, también abarca graneles e insumos industriales diversos.

De ahí, su fuerte dinamismo, con una expectativa de crecimiento del 5 al 10% en 2024, a pesar de la escasez de conductores en el transporte de carga por carretera, según datos de concesionarios de ferrocarriles y gerentes forwarders.

En 2023, el transporte intermodal experimentó un crecimiento anual del 9%, movilizando 1,077,260 contenedores de 20, 40 y 53 pies.

Al mismo tiempo, el transporte intermodal transfronterizo sumó 288,486 toneladas en contenedores, un leve aumento del 1% debido a la baja en el consumo en Estados Unidos.

En tanto, el segmento doméstico creció 36% en 2023, alcanzando 60,167 toneladas contenerizadas, En tanto que el marítimo avanzó hasta 60 mil 167 toneladas, 11%.

Los corredores intermodales domésticos operados por los ferrocarriles hacia el Valle de México parten de los puertos: Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Veracruz, mientras los fronterizos o Cross Border, con EE.UU., son los corredores México-Monterrey-Nuevo Laredo, Ciudad Juárez-Piedras Negras-Valle de México y el Interpacífico hacia Mexicali.

Los contenedores marítimos recorren distancias increíbles en sus viajes alrededor del mundo. Algunos contenedores pueden viajar hasta 200,000 kilómetros al año, equivalente a dar la vuelta al mundo más de cinco veces.

TECNOLOGÍA DE ÚLTIMA GENERACIÓN

Y ya que hablamos de tecnología, los contenedores marítimos están experimentando una revolución digital. Los contenedores inteligentes o “smart containers” están equipados con sensores que monitorean la ubicación, temperatura y otras condiciones de la carga en tiempo real, proporcionando una mayor visibilidad y control sobre la cadena de suministro, así como la reducción de costos operativos.

Los contenedores están equipados con sistemas de posicionamiento global (GPS) que permiten rastrear su ubicación en tiempo real durante todo el viaje marítimo, lo que proporciona una mayor visibilidad y seguridad en la cadena de suministro.

Los sensores de temperatura, humedad y presión integrados en los contenedores inteligentes monitorean las condiciones ambientales dentro del contenedor. Esto es especialmente importante para el transporte de productos sensibles como alimentos perecederos o productos farmacéuticos.



SEGURIDAD MÁXIMA

Los contenedores inteligentes están equipados con sistemas de seguridad avanzados, que incluyen cerraduras electrónicas y dispositivos antirrobo. Esto ayuda a prevenir el robo de carga y proporciona un mayor nivel de protección para las mercancías durante el transporte.

Definitivamente, la tecnología de contenedores inteligentes está revolucionando la industria del transporte marítimo de carga al proporcionar una mayor eficiencia, seguridad y visibilidad en la cadena de suministro global.

El movimiento de contenedores por los puertos es una columna vertebral del comercio mundial, permitiendo que las economías se mantengan conectadas, que los mercados sean más accesibles y que se fomente el crecimiento económico a través de un comercio más abierto y eficiente.

A RÁFAGAS

Por Adrián Aguayo,
Consejo Editorial AMANAC.

Ande no!, no ha pasado mucho tiempo desde la última discusión y nuevamente encontramos en el almacén del muelle 5 al camarada Batracio en plena batalla verbal con la camarada Cuija, sobre quien tenía la mirada más sexy, están peor que el monito de la selva, el cual, al escuchar al Rey León advertir que iban a castigar a los bocones y escandalosos, exclamó, ¡pero qué friega le van a parar al cocodrilo!

EL BALANCEO COMIENZA CON PUERTOS Y TERMINALES

Chiste más, chiste menos, parece una mala broma que, al abrir cualquier publicación, especializada o no, uno se da cuenta de las ráfagas de críticas a la saturación de los puertos mexicanos, empezando por los dos mayores de la costa pacífica, Manzanillo y Lázaro Cárdenas.

Y es que, según cifras de la Coordinación de Puertos y Marina Mercante, durante los dos primeros meses del 2024 se ha incrementado sobre el 7% el tráfico por estos puertos, respecto al mismo período del año anterior. Con marcado peso de la importación que, según la misma fuente, incrementaron en estos dos meses, 14.2% en Manzanillo y la friolera del 25% en Lázaro Cárdenas. Lo que complica más la situación en los puertos mexicanos, pues la exportación se ha deprimido, mientras la importación explota.

Y, además del tráfico en contenedores, tenemos el de los automóviles.

Ni como ayudarnos, mientras seguimos disfrutando de nuevas inversiones, capitales y reinversiones, correspondientes al “friend shoring”, la infraestructura de puertos y servicios logísticos vinculados, parecen, más que aliados, un tapón al desarrollo. Hoy nos sentamos a llorar lo que no hemos desarrollado en los últimos muchos sexenios.

Como le dijo Xiana a su hijo el sultán Boabdil cuando perdió Granada ante los cristianos, “Llora lo que no supiste defender”.

Y EL SÚPER-PESO SIGUE RAFAGUEANDO

Y seguirá enseñando el músculo, mientras que uno de sus más importantes componentes para mantener la tasa de cambio baja, la tasa de interés, siga galopando.

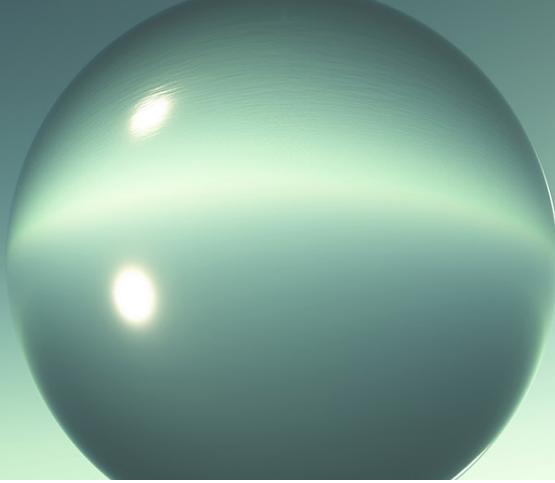
El súper peso continúa con la fortaleza de un muchacho, aunque hacia la segunda quincena de abril se veía debilitado, cotizándose a 17 pesos por dólar, por arriba del suelo de 16 pesos, pero todavía mucho más fuerte, si se le compara con el nivel de los 19 pesos más por dólar al que se venía cotizando. Aunque queda evidenciado que nuestra moneda, al tener una alta convertibilidad, puede sufrir

serios vaivenes como lo sucedido momentos posteriores a la acción bélica de Israel sobre territorio iraní. En cuestión de minutos, a partir de las 19:00 horas del 18 de abril, pasó de los 17.30 pesos a 18 pesos, para, finalmente regresar a los 17.056. Capitales golondrinos que se refugian en mercados más seguros, como el dólar americano, el yen japonés o el franco suizo.

Y ante tanta amenaza, la verdad, asentía la camarada Peri, no se ve para cuando la tasa de interés podrá ajustarse a la baja, si atendemos a la declaración de la Subgobernadora de la Junta de Gobierno del Banco de México (Banxico) Irene Espinoza, quien ve que la “tasa de inflación objetivo está lejos de alcanzarse”, añadiendo que “el balance de riesgos para -nuestros- pronósticos de inflación se mantiene sesgado al alza”.

Habría que, añadía la Peri, tomar en cuenta los pronósticos del Fondo Monetario Internacional (FMI) para el crecimiento de la economía mexicana en el 2024, que han ajustado a la baja, de 2.7% a 2.3%,





además del probable incremento del desempleo, por contracción del mercado interno, a la finalización de las grandes obras de infraestructura que tuvimos en el país durante los años recientes.

No debemos dejar de observar, alzaba el dedo admonitoriamente la Gordita, que, el Tío Sam continúa percibiendo nubarrones en el horizonte para ajustar sus tasas de referencia a la baja:

El mes pasado, la inflación en los E.U. repuntó del 3.2% a 3.5%.

Adicional a la creación de nuevos puestos de trabajo aumentaron 303,000, la cifra más alta desde mayo del 2023.

Lo que solo indica que la economía de los E.U. sigue muy “caliente”, a pesar de los esfuerzos de la Federal Reserve Board (FED) por tratar de enfriarla.

A RAFAGUEAR SOBRE EL PUENTE

No, no al puente al que le dieron un “talloncito” en Baltimore sino al que la aerolínea “China Southern” está “construyendo” entre México y Shenzhen de sólo 14 mil kilómetros.

Este nuevo puente aéreo abrirá oportunidades a los exportadores agroindustriales.



Recuerdo, decía la Gorda, que un alto ejecutivo de una de las navieras más importantes, comentaba que la geo-política puede jugar muchas bromas a las empresas e incluso a los países alrededor del globo; basta ver el proceso de relocalización de empresas en nuestro país que se da a raíz del pleito comercial chino-americano (“Friend-Shoring”), pero no con los perecederos, cuya demanda continuará en forma creciente, gracias a la movilidad que han tenido las clases campesinas, aumentando las clases medias en las ciudades, las cuales, ávidas de probar productos que antes les estaban limitados, incrementan y lo continuarán haciendo, la demanda de delicatessen perecederas.

Sobre el crecimiento de las clases medias y la movilización campo-ciudad, basta ver el desarrollo logrado por las naciones más pobladas del mundo, China e India.

Shenzhen, además de ser la casa de Huawei y de la automotriz, con presencia en México, BYD, es la ciudad con el crecimiento económico más rápido de China, que además se ha convertido en la tercera ciudad más grande de ese país, conocida también como el “Silicon Valley” de China, con un alto ingreso per cápita.

Y EL COMERCIO EN EL MUNDO

Se mete a los balazos, pero sus ráfagas son más débiles, según las cifras que nos trajo volando el camarada Zanate, la Organización Mundial del Comercio (OMC) afirma que hay señales de una recuperación importante, si tomamos en cuenta la caída del 1.2% que sufrió el comercio mundial durante el 2023.

Pero dicha recuperación se preveía para este año sobre un nivel del 3.3%, ahora la OMC la coloca en solo 2.6% para este 2024 y en 3.3% durante el 2025.

El intercambio de bienes alrededor del globo se mantiene, aunque en menor grado, a pesar de los conflictos regionales, las tensiones geopolíticas y la incertidumbre de la política económica de las grandes potencias. Cabe ver el fenómeno de la regionalización que le ganó lugar a la especialización global, occasionando una fragmentación del comercio internacional.

¿A quién le van?, ¿Trump o Biden?, de ahí podremos observar si el comercio global se sigue fragmentando. ¿Quién quiere entrarle a las Trompadas?

Así, acompañando al aumento del intercambio de bienes, la misma organización, subrayaba el camarada Zanate, prevé que el PIB mundial, crezca 2.6% este año y aumente tal vez a 2.7% en el 2025.

Y los constructores de buques que no los operan (NOO), calladitos, calladitos, siguen disfrutando de las ráfagas que les permite el mercado. Y es que, concluía el Batra, ante el alargamiento de los días de tránsito marítimo por los problemas del Canal de Suez, los buques adicionales que han tenido que emplear las navieras para garantizar las frecuencias en sus servicios de línea, les han dado la oportunidad a los **NOO** de seguir incrementando el costo del fletamiento.

Tenemos, según continuaba el camarada Batra, que el mismo buque celular de 6,500 TEUs de capacidad, fletaba ya a principios de abril la friolera de 41,200 dólares, mientras que el mismo buque fletaba \$39,950 un mes antes y un año antes, 28% menos.

Y nos falta ver, la escalada del conflicto entre Irán e Israel.

¿LA IA NOS RAFAGUEARÁ?

Y de nuevo la Gorda, que ya se quiere regresar al manglar, ni aguanta nada, la Bola, que es de un cristal frágil, comentó, no sin desazón, que si bien se espera (la esperanza muere al último), el desarrollo de la IA ayudará, por ejemplo, a identificar y corregir malfuncionamientos genéticos, pudiendo salvar muchas vidas; ya hoy, sí, hoy, se utiliza por los militares israelitas para escoger cuáles serán las próximas víctimas humanas de sus ataques. Y que la Gorda se saca de la vieja chistera, el artículo de El País que, palabras más, palabras menos, resumía que

“Israel ha cruzado una línea más en la automatización de la guerra. Sus fuerzas armadas han desarrollado un programa apoyado en la IA para seleccionar sus objetivos (humanos)”.

La verdad, yo también... A refugiarme en el manglar.

Finalmente, los camaradas del muelle me encargan mandar una doble felicitación. Primero las damas, a Doña Norma Becerra Pocoroba que recién concluyó brillantemente su segundo período como presidenta de la AMANAC y segundo, a uno de los iniciadores de esta Asociación, quien ha mantenido una gran cercanía, a Fernando Con y Ledesma, el cual toma la estafeta en la Presidencia, por al menos, los próximos dos años.

Bien combinado ese balón señora, señor. Por cierto, perdón por lo de Pumas-América.



> 04
2024

1

Este mes se realizó la colocación de la primera piedra de la nueva Terminal Semiespecializada de Contenedores y Carga de Grupo CICE en Bahía Norte, Veracruz. Este hito marca un gran paso adelante para la industria marítima y portuaria, promoviendo el desarrollo y la modernización de infraestructuras clave para el comercio nacional e internacional.

2

El puerto de Altamira se integra a un plan estratégico de impulso de carreteras marinas, a través de un estudio realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), a fin de acrecentar los volúmenes de carga junto a otros puntos distribuidos en el Golfo de México. A través de la BID, la Coordinación de Puertos y Marina Mercante confirmó a través de la empresa consultora IDOM la entrega de un avance del diagnóstico de la situación actual y proyectos de carga, así como la capacidad portuaria de cinco terminales controladas por el gobierno federal.

3

Para fortalecer la competencia en el Mar de Cortés, la naviera mexicana Transportación Marítima de Baja California (TMC), que encabeza Blanca Guerrero, abanderó el buque Santa Rita, de reciente adquisición por la compañía. El evento tuvo lugar en el muelle de usos múltiples del puerto de Pichilingue, La Paz, Baja California Sur, el 18 de abril. La ceremonia, atestiguada por la Capitanía de Puerto Regional de La Paz, marcó el izamiento de la bandera mexicana en el buque Santa Rita, una embarcación mayor para transporte de carga. Con origen español y fabricado en 2008, el barco fue matriculado en La Paz.

4

José Antonio Icaza, Head of Cross Border de Maersk en México, resaltó la importancia de ofrecer soluciones diversificadas para exportar mercancías de cualquier empresa siendo estratégico para el comercio transfronterizo, asegurando la competitividad en el mercado internacional. Estos servicios garantizan flujo continuo de mercancías, reducen costos y aseguran la rapidez y confiabilidad en las entregas, permitiendo a las empresas mexicanas expandirse tanto a nivel nacional como internacional al optimizar la cadena de suministro.

5

Alphaliner, proveedor de análisis especializado en el ámbito del transporte marítimo de contenedores, crece su plataforma APIHub con la una nueva API denominada Alphaliner Predict. Esta herramienta ofrece predicciones diarias precisas sobre el arribo de portacontenedores a los puertos. Alphaliner Predict se distingue por emplear modelos estadísticos avanzados que abarcan los tiempos de navegación de los buques, lo que proporciona a los usuarios una visibilidad precisa en tiempo real sobre las horas estimadas de arribo, atraque y salida.

6

El gobierno de China presenta una queja ante la OMC contra EE.UU. por lo que considera requisitos discriminatorios para considerar en sus subsidios a los vehículos eléctricos. Desde este año, los compradores estadounidenses no podrán recibir deducciones fiscales de entre 3, 750 y 7,500 dólares, si los minerales clave u otros componentes de las baterías fueron fabricados por empresas de China, Rusia, Corea del Norte o Irán. Las ayudas forman parte de la legislación climática del presidente Joe Biden, la llamada Ley de Reducción de la Inflación 2022.

CLAUDIA SÁNCHEZ PORRAS DIRECTORA GENERAL DE CANACAR

DESAFÍOS Y ESTRATEGIAS EN EL AUTOTRANSPORTE

El autotransporte es un pilar fundamental en la economía de México y desempeña un rol crucial en la conexión con el sector marítimo y portuario global; y un pilar clave en toda la cadena logística.

El autotransporte de carga en México enfrenta varios desafíos críticos que impactan su eficiencia y seguridad. La inseguridad en las carreteras, con robos frecuentes y violentos, junto a una infraestructura vial a menudo deficiente, son obstáculos significativos que incrementan los costos operativos y reducen la eficacia logística.

Además, la industria sufre por una regulación excesiva y procedimientos que complican las operaciones diarias, así como por una notable escasez de operadores calificados, lo que agrava la problemática de mantener una fuerza laboral estable y competente.

En respuesta a demandas ambientales y de mercado, el sector también necesita invertir en la modernización y digitalización de sus flotas para cumplir con regulaciones más estrictas y mejorar la competitividad. Estos esfuerzos requieren de tecnologías avanzadas para la gestión logística y el cumplimiento de normativas como la carta porte electrónica.

El aumento del nearshoring en México presiona aún más al sector para que se adapte rápidamente y mejore su capacidad de servicio, enfrentando al mismo tiempo los altos costos de operación que incluyen combustible, mantenimiento de vehículos y seguros.

Ante la presencia de estos desafíos significativos y transformaciones en la industria, exploramos el panorama actual y las medidas estratégicas en marcha con la Directora General de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR), Claudia Sánchez Porras.

NORMATIVA Y DESAFÍOS DE SEGURIDAD

Sánchez Porras enfatiza que el sector se encuentra en una fase de transición crítica, adaptándose a la nueva ley general de movilidad que implica una serie de ajustes normativos a nivel estatal. "Estamos en un momento histórico de transformación, adaptándonos a cambios significativos que afectan todo el espectro del autotransporte", señala.

Uno de los problemas más acuciantes es la creciente inseguridad en las carreteras federales, que ha alcanzado niveles alarmantes. Esta situación ha llevado a CANACAR a fortalecer la colaboración con el gobierno federal y estatal, y específicamente con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT).

Recientemente, una misiva al presidente de la república resultó en reuniones fructíferas con la Secretaría de Gobernación, donde se establecieron acuerdos para participar en las mesas de paz y abordar directamente la inseguridad. "La violencia en los robos de carga ha alcanzado un punto sin precedentes, lo que requiere una acción decidida y coordinada en todos los niveles de gobierno", añade Sánchez Porras.



ESCASEZ DE OPERADORES Y MEDIDAS PARA LA CAPACITACIÓN

Otro desafío significativo es la notable escasez de operadores, con un déficit reportado de 56,000 en todo el país. "El atractivo del oficio de operador de tránsito camiones ha disminuido, especialmente debido a la inseguridad que enfrentan en las rutas", explica. Esta situación afecta directamente la capacidad del sector para mover cargas de manera eficiente y segura.

Ante esta problemática, CANACAR ha puesto en marcha varias iniciativas orientadas a la formación y especialización de operadores. Estas incluyen la implementación de programas de capacitación que no solo buscan llenar el vacío en la cantidad de operadores, sino también mejorar la calidad y la seguridad en la ejecución de sus funciones.

INNOVACIÓN Y TECNOLOGÍA PARA LA EFICIENCIA

En el frente tecnológico, CANACAR está liderando esfuerzos para digitalizar y optimizar procesos. El proyecto "CANACAR CUMPLE" es una plataforma que ofrece una cartera de servicios como la elaboración de CFDI / Carta Porte, trámite de Gafete Único, REPO, entre otros, que demuestran que la Cámara está implementando tecnología para mejorar la eficiencia y el cumplimiento normativo. "Estas herramientas no solo simplifican los procesos administrativos, sino que también fortalecen la seguridad y la transparencia en todo el sector", comenta Sánchez Porras.

En este sentido, la gestión y trámites a través de CANACAR ofrecen múltiples beneficios que optimizan las operaciones de transporte y logística; ya que las empresas experimentan una notable agilización de los trámites.

Este enfoque eficiente minimiza los tiempos de espera y maximiza la productividad de las flotas, permitiendo que los negocios se enfoquen en sus operaciones principales sin preocupaciones administrativas adicionales.

Además, CANACAR proporciona una estructura de gestión, ofreciendo soluciones para el manejo de trámites necesarios. Esta ventaja es fundamental para mantener la competitividad en un mercado donde los márgenes pueden ser ajustados.

La confianza y seguridad son también pilares de la gestión a través de CANACAR, asegurando que todos los procesos se realicen conforme a la legislación vigente y con altos estándares de seguridad. Esto no solo protege a las empresas contra riesgos legales y operativos, sino que también fortalece la

MIRANDO AL FUTURO SOSTENIBILIDAD Y COMPETITIVIDAD

Mirando hacia el futuro, Sánchez Porras subraya la importancia de renovar y modernizar las flotas para mantener la competitividad, especialmente en el contexto del creciente nearshoring en México. "La renovación de flotas no solo es crucial para mejorar nuestra capacidad de servicio, sino también para asegurar la sostenibilidad y cumplir con los estándares ambientales vigentes", concluye.

CANACAR es una entidad moderna, incluyente y con gran capacidad de gestión, que permite que los autotransportistas de carga del país, de todos los tamaños y especialidades, encuentren en ella un espacio de participación y oferta de servicios que les permita generar las condiciones adecuadas para el desarrollo de sus empresas y del sector.

Con un enfoque en la sustentabilidad, eficiencia y seguridad, CANACAR continúa enfrentando estos retos con estrategias bien definidas, asegurando que el autotransporte en México se mantenga como una fuerza vital en la economía y en la infraestructura logística del país.

La alianza entre CANACAR y AMANAC refleja un compromiso compartido de impulsar la eficiencia, la seguridad y la competitividad en la industria del autotransporte y marítima. Juntos, establecen una plataforma sólida para abordar los desafíos comunes y trabajar en conjunto hacia soluciones innovadoras que beneficien a toda la cadena logística.





AMANAC PARTICIPA EN LA XX REUNIÓN ANUAL DE CIANAM

La XX Reunión Anual de la Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos (CIANAM) se llevó a cabo con gran éxito los días 17 y 18 de abril en la ciudad de San José, Costa Rica. El evento, que contó con la participación de destacadas figuras del ámbito marítimo y portuario, fue organizado por la Cámara Costarricense de Navieros (NAVE).

Delegados de Argentina, Brasil, Costa Rica, Estados Unidos, México, Panamá, Paraguay y Uruguay se reunieron para abordar diversos temas de relevancia para la industria marítima y portuaria. La ceremonia de inauguración contó con mensajes de bienvenida de importantes personalidades, entre ellas Ericka Medina, Directora de NAVE, la Presidente de CIANAM, Mónica Ageitos, y el Vicepresidente de la República de Costa Rica, Stephan Brunner.

Destacando los 20 años de la Cámara, Mónica Ageitos expresó su felicitación y agradecimiento a todos los miembros por su apoyo durante la Asamblea. Se discutieron temas cruciales como la actividad institucional de CIANAM, la capacitación, y la situación del comercio exterior en la región y su impacto en el transporte marítimo y portuario.

Durante las presentaciones, miembros destacados de CIANAM ofrecieron su visión sobre la



situación actual del transporte marítimo de carga a nivel mundial y la realidad de los puertos mexicanos en el año 2024.

Además, se llevaron a cabo exposiciones por parte de empresas y autoridades locales del sector, abordando temas como el desarrollo de la industria portuaria de Costa Rica, los retos y desafíos del puerto Caldera, y el desarrollo profesional de la gente de mar.

La ceremonia de clausura incluyó la celebración del 20º Aniversario de CIANAM, en la que se otorgaron merecidos reconocimientos a los miembros por su compromiso y dedicación.

Cabe destacar que la Asociación Mexicana de Agentes Navieros (AMANAC) fue especialmente reconocida por su ofrecimiento de ser sede de la XXI Reunión Anual en 2025 en la ciudad de México. Las delegaciones presentes aceptaron

con entusiasmo esta propuesta, lo que resalta el compromiso y la colaboración dentro de la comunidad marítima y portuaria de la región.

La XX Reunión Anual de CIANAM ha sido un espacio de intercambio invaluable, fortaleciendo los lazos entre las asociaciones nacionales de agentes marítimos y contribuyendo al desarrollo sostenible de la industria en América Latina y el Caribe.



COMPETIDORAS NAVIERAS



Por: René T. Flores N.

Branches and Administration Director



En los últimos meses, hemos sido testigos de la emocionante competencia entre destacadas representantes de agencias navieras y de carga.

Empresas como Hapag-Lloyd, Leschaco, Maersk, MSC, ONE, Tiba, C. Steinweg y CMA CGM México se han unido a esta dinámica, llevando la pasión del fútbol a otro nivel.



Queremos felicitar a todas las jugadoras, al cuerpo técnico y a los seguidores por crear un ambiente tan positivo y amistoso. A pesar de la intensa rivalidad en la cancha, se destaca la armonía y el respeto deportivo entre todas las participantes.



Es un verdadero placer ver cómo el deporte no solo promueve la salud y la unión, sino también valores como la disciplina y el trabajo en equipo.

Estamos emocionados de ver cómo esta iniciativa sigue creciendo, con la esperanza de que pueda convertirse en un torneo de fútbol femenino de FUT 5 dentro de la comunidad naviera.

¡Sigamos apoyando el deporte y celebrando la camaradería que nos brinda!



PERSPECTIVAS DEL COMERCIO MUNDIAL

Crecimiento esperado a pesar de desafíos persistentes

En la Asociación Mexicana de Agentes Navieros hemos dado seguimiento al desarrollo económico del país, así como al panorama mundial relacionado a dicho movimiento y en este contexto te presentamos un resumen del reporte "Perspectivas del comercio mundial y estadísticas" de la Organización Mundial del Comercio.

Este informe enfatiza que después de una contracción significativa en 2023, el comercio mundial de mercancías muestra señales de recuperación con un crecimiento proyectado del 2.6% en 2024 y del 3.3% en 2025. El Producto Interno Bruto (PIB) mundial a tipos de cambio de mercado, después de una caída al 2.7% en 2023, se prevé que se mantenga estable en los próximos dos años, situándose en 2.6% en 2024 y 2.7% en 2025.

Se espera que la inflación disminuya gradualmente hacia 2024 y 2025, lo que mejorará los ingresos reales en las economías avanzadas y estimulará el consumo de productos manufacturados. Esta recuperación de la demanda de productos comercializables ya es evidente y está vinculada a una mejora en las perspectivas de ingresos de los hogares.

Riesgos en el horizonte

Se espera que el entorno comercial adverso que caracterizó 2023 mejore en cierta medida durante este año y el próximo, no obstante, persisten riesgos que podrían limitar la recuperación del comercio de mercancías en 2024 y 2025.

Lo anterior, debido a las tensiones geopolíticas y la incertidumbre política que pueden restringir el impulso de la recuperación. Aunque se anticipa una mejora en el crecimiento de las exportaciones en muchas economías debido al incremento de la demanda externa de mercancías, los precios de los alimentos y la energía podrían verse afectados por eventos geopolíticos, lo que generaría fuertes incrementos.

La determinación del momento adecuado para reducir las tasas de interés será un desafío para los bancos centrales de las economías avanzadas, y cualquier error en este sentido podría ocasionar volatilidad financiera hacia finales de 2024.

En general, los riesgos siguen inclinados a la baja, sin embargo, podrían intensificarse si la recuperación del comercio en la Unión Europea supera las expectativas. El aumento de los costos comerciales y la incertidumbre en las relaciones internacionales podrían actuar como obstáculos para la recuperación del comercio.





Factores impulsores del comercio global

En años recientes, el comercio mundial ha enfrentado múltiples desafíos debido a una combinación de factores adversos conocidos como “policrisis”. Estos incluyen conmociones tanto en la oferta como en la demanda originadas por la pandemia de COVID-19, interrupciones en las cadenas de suministro y una creciente incertidumbre en la política comercial debido a tensiones geopolíticas.

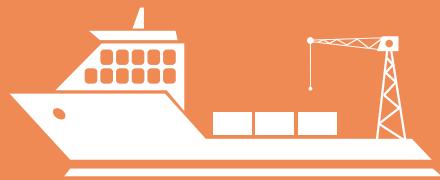
A pesar de estos obstáculos, el comercio de mercancías ha demostrado una resiliencia destacable en los últimos cuatro años. Al cierre del cuarto trimestre de 2023, el volumen de comercio de mercancías se mantuvo un 6,3% por encima del pico pre-pandémico alcanzado en el tercer trimestre de 2019.

Las condiciones macroeconómicas y el conflicto en Ucrania exacerbaron las presiones inflacionarias en 2022 y 2023, especialmente en las economías avanzadas, limitando los salarios y los ingresos reales. Esto redujo la demanda de importaciones en 2023, lo que a su vez llevó a la OMC a ajustar a la baja sus proyecciones comerciales respecto al año anterior. Además, es posible que el aumento en el consumo de servicios post-pandemia haya redirigido parte del gasto previamente destinado a mercancías.

Consideraciones Futuras

Los resultados podrían verse afectados por las actuales tensiones geopolíticas y la incertidumbre política. Los conflictos en Oriente Medio han perturbado los envíos marítimos entre Europa y Asia, mientras que otras tensiones podrían llevar a una fragmentación del comercio. Además, el creciente proteccionismo representa un riesgo que podría debilitar la recuperación del comercio en los próximos años.

El comercio mundial muestra una notable resiliencia, con un crecimiento del volumen de mercancías del 6.3% desde 2019 a finales de 2023 y un aumento del 21% en el comercio de servicios entre 2019 y 2023. Aunque el panorama presenta desafíos, las perspectivas para 2024 y 2025 son en general optimistas, con expectativas de una recuperación gradual en los principales indicadores económicos y comerciales.



[**VER REPORTE**](#)



NUEVO CONSEJO DIRECTIVO AMANAC 2024-2026

En la Asamblea General Ordinaria de la Asociación Mexicana de Agentes Navieros (AMANAC) celebrada hoy en la Ciudad de México, se ha elegido por unanimidad a Fernando Con y Ledesma como Presidente del Consejo Nacional Directivo de la Organización para el período 2024-2026.

Con más de treinta y seis años de experiencia en el sector marítimo y portuario, la AMANAC es reconocida por su activa y decidida defensa de los intereses de su membresía y del sector marítimo, representándolos ante autoridades y organismos vinculados al transporte, la actividad portuaria, la logística y el comercio nacional e internacional.

Al asumir esta nueva responsabilidad, Fernando Con y Ledesma expresó: "Durante nuestra historia, diferentes presidentes han contribuido con sus ideas a que AMANAC siempre haya navegado con rumbo y con rutas firmes; a todos ellos mi agradecimiento y reconocimiento por la labor efectuada durante su gestión".



De izquierda a derecha: Miguel Ángel Andrade, René Flores, Bernardo Vela, Andrés Echeverría, Fernando Con y Ledesma, Lidia Linares, Roberto Meillón, Bernardo Mercado, Felipe Bracamontes.

"Estoy seguro de que esto no es solo una posición personal, sino afirmo que esta es la idea compartida por la mayoría de la membresía". Y agregó: "Hoy me corresponde nuevamente ser presidente para el período 2024-2026, lo asumo con entusiasmo y compromiso con un plan de trabajo sustentado en tres conceptos fundamentales para mi gestión: la institucionalización, la funcionalidad y la vinculación".

Fernando Con y Ledesma
Presidente de AMANAC

CONSEJO DIRECTIVO

Presidente

Fernando Con y Ledesma

Vicepresidentes

Ricardo Antonio Eversbusch Amtmann
Roberto Martín Meillón Covarrubias

Tesorero

Bernardo Vela Becerra

Secretario

René Flores Navarro

Vocales

Lidia Linares López
Andrés Echeverría Bennett
Bernardo Mercado Deverdun
Felipe Bracamontes Venegas

El Nuevo Consejo Directivo de AMANAC se compromete a fortalecer la representación de los intereses de la membresía en el sector marítimo, impulsando la institucionalización, funcionalidad y vinculación de la asociación para promover el desarrollo sostenible y competitivo de la industria naviera en México.

REGLAS » INCOTERMS® 2020



» Objetivos:

Los asistentes al curso aprenderán a incorporar el uso correcto de las reglas Incoterms® 2020, en las operaciones de importación y exportación de las empresas que atienden.

Conocerán las modificaciones efectuadas a las reglas Incoterms® 2020 con respecto a la versión Incoterms® 2010.

Aprenderán a identificar claramente las responsabilidades entre el comprador y el vendedor en el caso de accidente o robo de una mercancía durante su traslado.

Instructor: Ing. Guillermo Castro Solórzano
Certificado por la ICC en Incoterms® 2020



2 sesiones de 3 horas cada una
Miércoles 22 y jueves 23 de mayo



Horario: 16:00 a las 19:00 hrs.
(zona horaria de la CDMX)

PLATAFORMA
zoom



» COSTOS

Socios:
1,700.00 más IVA

Público en general:
2,300.00 más IVA

Informes e Inscripciones: | Jessica Ancona | jancona@amanac.org.mx | Cel.: 55 8549 4525

CRECIMIENTO ECONÓMICO 1ER. TRIMESTRE 2024

El Banco de México (Banxico) indicó que la economía creció un 0.54% en el primer trimestre de este año, ligeramente por encima de la estimación que será anunciada este martes por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

Esta proyección se basa en una encuesta realizada a especialistas del sector privado, quienes sugieren que el Producto Interno Bruto (PIB) ha experimentado un segundo trimestre consecutivo de moderación, tras el 0.1% alcanzado en el último cuarto del año anterior.

Esta nueva previsión sobre la variación trimestral con ajuste estacional del PIB para el primer trimestre incorpora una corrección a la baja desde el 0.77% proyectado en febrero, situándose como la segunda más baja del año, apenas por encima del 0.52% anticipado en la encuesta de enero recabada por Banxico.

Si esta predicción se materializa, la economía mexicana habrá registrado un crecimiento del 2.54% desde el primer trimestre de 2023 hasta el mismo período de este año.

Además, expertos de la consultoría FocusEconomics señalaron una desaceleración en la demanda doméstica que afectó el desempeño del PIB en el primer trimestre del año.

La consultoría reveló que la fuerte caída de la actividad económica en enero sugiere riesgos a la baja en la proyección. La sequía y la menor actividad de servicios también ejercieron presión sobre la economía durante el mes.

El mercado espera que la Junta de Gobierno del Banxico reduzca la tasa de fondeo a un nivel del 9.38% para finales de año, según la información recabada por FocusEconomics.

Esta previsión contempla la posibilidad de un recorte acumulado de 181 puntos base en los próximos cinco anuncios programados que restan en el año, partiendo de la tasa actual del 11%.

Incluso si se produce un recorte de la tasa y se alcanza un rendimiento del 9.75% como el que espera la firma, la política monetaria mantendrá un sesgo restrictivo.

Lo anterior, ya que seguiría estando considerablemente por encima del rango estimado por Banxico para la tasa neutral, que oscila entre el 1.80% y el 3.40%.

Esta discrepancia surge de la diferencia entre la tasa nominal y las expectativas de inflación a 12 meses.



Fuente: Secretaría de Marina (SEMAR).

Resultados marzo 2024

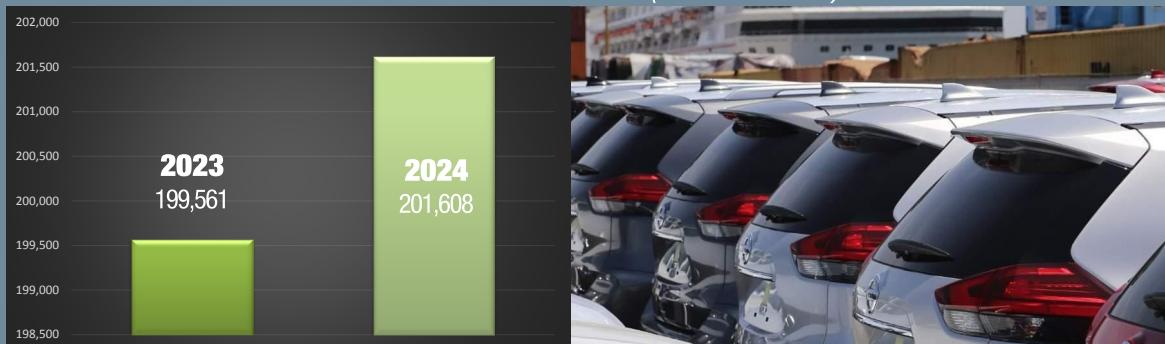
MOVIMIENTO DE CARGA GENERAL (Toneladas)



MOVIMIENTO DE CONTENEDORES (TEUs)



AUTOMÓVILES (Unidades)



CRUCEROS (Arribos)



En otros mares...

Bad weather causing delays, congestion at major Asian load ports. Bad weather and resulting congestion at ports in Asia are causing vessel delays of up to a week at key gateways in the region, carriers say. Hapag-Lloyd said fog is the main problem at ports in China, including Shanghai and Ningbo, while torrential rain and poor visibility were issues in Malaysia and Singapore. [Ver más.](#)

Fuente: *Journal of Commerce*.

Container shipping demand bounce not quite what it seems. According to MSI demand data for the first quarter of 2024 showed strong year-on-year growth “across the board” in both mainline and non-mainline trades, with MSI’s global throughput index rising to its highest level in three years, reaching 113.05 in February, which shows “a synchronised volume rebound around the world”. [Ver más.](#)

Fuente: *Seatrade Maritime*.

Maritime industry calls on UN for assistance as attacks on vessels and deaths of seafarers increase. A joint maritime industry open letter has been sent to United Nations secretary general Antonio Guterres calling for assistance and increased protection for the safe transit of ships in warlike and high-risk areas, following the recent seizure of the MSC Aries. [Ver más.](#)

Fuente: *Gcaptain*.

Maritime industry predictions: what’s in store for 2024? When asked to make maritime industry predictions for the coming year, the environmental impact of shipping is, for many, the most important theme in the maritime sector. Reducing the carbon footprint through new fuels, optimising existing fuel efficiency, novel propulsion methods, or improving port operations are all core facets to reaching net zero. [Ver más.](#)

Fuente: *Ship Technology*.



ANIVERSARIO HUTCHISON PORTS HOLDINGS LC

Muchas felicitaciones a Hutchison Ports Holdings LC, por su destacada contribución al sector portuario. Su excelencia es inspiración para todos nosotros en la Asociación Mexicana de Agentes Navieros.

¡Enhorabuena!



NOMBRAMIENTO RAÚL TÉLLEZ

AMANAC felicita a Raúl Téllez Villagra, por su nombramiento como Presidente de la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo. Tenemos la seguridad de que la formalización del Consejo Nacional Directivo 2024-2025, será clave para fortalecer al sector.

¡Que sigan los éxitos!



ANIVERSARIO MAERSK

En la Asociación Mexicana de Agentes Navieros celebramos el 120 aniversario de Maersk como un referente marítimo en la logística global. Deseamos a esta gran empresa que siga navegando hacia un futuro lleno de éxitos!

¡Felicidades!



NOMBRAMIENTO ANTONIO MORENO

Muchas felicitaciones a Antonio Moreno Gómez, por su nombramiento como Presidente de la Asociación Mexicana de Infraestructura Portuaria, Marítima y Costera, quien con los integrantes de su nueva Mesa Directiva trabajarán por los puertos de México.

¡Todo nuestro reconocimiento por este nuevo logro!



ANIVERSARIO FONASBA

¡Felicitaciones a The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA) en su 55º aniversario! En AMANAC estamos orgullosos de ser parte de esta asociación y de trabajar juntos para promover los más altos estándares en la industria marítima.

¡Avante!



NOMBRAMIENTO ALEX THEISSEN

¡Felicitaciones a Alex Theissen Long por su ratificación como Presidente de la Mesa Directiva de la ANTP, para el periodo 2024-2025! En AMANAC celebramos su nombramiento, para continuar fortaleciendo a la industria del transporte en México.

¡Mucho éxito!



NOMBRAMIENTO LEONARDO GÓMEZ

Nuestro reconocimiento y felicitación a Leonardo Gómez Vargas, por su ratificación como Presidente Ejecutivo de la ANPT, para el periodo 2024-2025. ¡Que sigan los éxitos!

¡Muchas felicitaciones!



DÍA MUNDIAL DEL CONTENEDOR

La caja que revolucionó el transporte de carga, simplificando y agilizando el movimiento de mercancías, maximiza el comercio internacional, que se traduce en desarrollo económico y eficiencia logística.

¡Eficiencia!



