F&H

→ Intermodal
El músculo del transporte terrestre

→ Logística News
Puerto de Barcelona, hub del Mediterráneo

→ Entevista
Juan Pablo Jiménez,
Director de Desarrollo de Negocio de DHL Supply Chain para la Península Ibérica

Nº 33 • ENERO 2024

Logística

MSC lidera el tráfico de TEUs

fyh.es
Revista FyH
@revistafyh
/revistafyh

Tu logística al siguiente nivel

Optimiza tu casuística aduanera y logística a través de nuestra tecnología y experiencia aduanera

Operamos en todos los puntos aduaneros de España 24/7/365

PARTIDA LOGISTICS 100 1923-2023

AEO

RANKING DE NAVIERAS INTERNACIONALES POR CAPACIDAD ENERO DE 2024

Expresado en TEUs. Fuente: Alphaliner.

01	MSC	5.675.642
02	Maersk	4.159.537
03	CMA CGM	3.609.755
04	Cosco Group	3.086.805
05	Hapad-Lloyd	1.976.715
06	ONE	1.805.518
07	Evergreen Line	1.645.185
08	HMM Co Ltd	783.732
09	Yang Ming Marine Transport Corp	708.591
10	Zim	626.127
11	Wan Hai Lines	478.279
12	PIL	294.921
13	SITC	162.913
14	X-Pres Feeders Group	154.716
15	KMTC	152.508
16	Sea Lead Shipping	138.877
17	IRISL Group	137.720
18	UniFeeder	129.742
19	Zhonggu Logistic Corp	121.543
20	Sinokor Merchang Marine	119.704

MSC capitanea el tráfico marítimo de TEUs

MSC (Mediterranean Shipping) lidera el tráfico mundial marítimo a comienzos de este año, según datos de Alphaliner, uno de los operadores logísticos en línea más relevantes del mercado del transporte naval.

POR · DANIEL LAFUENTE

El transporte marítimo de frutas y hortalizas es uno de los medios más importantes dentro del comercio internacional, ya que permite trasladar un gran volumen de mercancías a mayores distancias. Hoy en día, este es un negocio enorme y uno de los más rentables del mundo para el movimiento internacional de frutas y hortalizas.

El portal Alphaliner ha actualizado una lista en la que se recogen las principales navieras del mundo a partir de los ingresos obtenidos y el transporte de carga marítima realizada.

En dicho ranking se citan las principales navieras de transporte de contenedores, así como cifras de capacidad a nivel mundial, teniendo en cuenta las flotas de prácticamente todos los operadores de contenedores en todo el mundo.

Alphaliner efectúa sus cálculos sobre una base diaria desde el año 1996 y se convirtió en referencia para la industria del transporte marítimo de línea.

MSC, EL LÍDER. Según los datos más actualizados de este portal, a principios de enero de 2024 la naviera MSC lidera el tráfico marítimo de TEUs gracias a que esta empresa tiene una capacidad de 5,6 millones de TEUs, lo cual le permite contar con una participación de mercado que roza el 20 por ciento.

Un dato: MSC se convirtió este pasado año en la primera naviera en alcanzar una capacidad de flota de 5 millones de TEUs.

Y es que MSC sigue con su tendencia alcista, ya que superó a Maersk como mayor armador de contenedores del mundo en enero de 2022 y la diferencia entre ambos se ha ampliado en torno al millón de TEUs en el último año. De hecho, el principal protagonista de este crecimiento ha sido la naviera MSC con un aumento de 800.000 TEUs en los dos últimos años, especialmente en los buques de su flota en propiedad.

MSC es conocida en el mundo por su excelente operatividad y amplios recursos en el transporte de contenedores. "Podemos transportar casi medio millón de contenedores frigoríficos gracias a nuestra amplia flota en un momento dado. Combinados con nuestras operaciones logísticas terrestres, podemos enviar productos frescos desde cualquier lugar y a cualquier lugar del mundo", aseveran desde MSC.

Precisamente, The Natural Hand ha elegido a MSC para hacer llegar el caqui Persimon español por primera vez a China. La apertura del mercado chino al caqui supone un hito relevante para el sector. No en vano, las negociaciones entre los dos países respecto a esta línea de exportación se remontan a 2016 y no ha sido hasta 2023 cuando se ha aprobado el protocolo de 'Cold Treatment' para esta fruta.

La fruta salió desde el puerto de Algeciras en los contenedores reefer de MSC bajo el procolo 'Cold Treatment' que, más allá de velar porque los caquis lleguen en exce-

The Natural Hand ha elegido a MSC para hacer llegar el caqui persimon español por primera vez a China

MSC se convirtió este pasado año en la primera naviera en alcanzar una capacidad de flota de 5 millones de TEUs.

lentes condiciones, garantizan el cumplimiento del protocolo para la exportación de esta fruta. Una vez en el puerto de Shanghai, la carga será nuevamente inspeccionada para confirmar que el proceso se ha respetado escrupulosamente. "Es una gran responsabilidad. Y al mismo tiempo motivo de orgullo que MSC haya sido elegida para llevar a buen puerto, y nunca mejor dicho, este prestigioso proyecto", apunta Julio Néstar, Reefer Manager de MSC España.

MAERSK. En un escalafón inferior a MSC se ubica la danesa Maersk con una capacidad de 4,61millones de TEUs y una cuota de mercado del 14,6 por ciento.
Precisamente, para recuperar el terreno perdido, la naviera ha realizado recientemente unos movimientos estratégicos. De hecho, ha anunciado la firma de un acuerdo para una nueva colaboración operativa a largo plazo llamada Cooperación Gemini con Hapag-Lloyd.
Esta nueva red se implementará a partir del 1 de febrero de 2025 y constará de una flota de alrededor de 290 buques con una capacidad combinada de 3,4 millones de contenedores (TEU); Maersk desplegará el 60 por ciento y Hapag-Lloyd el 40 por ciento.

CMA CGM. No hay duda que es el tercero en discordia pero ganando poco a poco terreno al segundo. Cuenta en la actualidad con una capacidad de 3,6 millones de TEUs, que representan una cuota de mercado del 12,7 por ciento.
CMA CGM quiere percutir con fuerza en el mercado británico, por ello ha acordado adquirir Wincanton del Reino Unido. Con esta operación, el grupo naviero galo sigue dando pasos para convertirse en un potente integrador logístico global y, al mismo tiempo, impulsa sus operaciones en el mercado británico.
El proceso se lleva a cabo mediante una oferta pública de compra de acciones a la que la junta directiva del operador ya ha recomendado acudir y que se realizará a través de Ceva Logistics.
De hecho, una vez se complete la transacción, CMA CGM tiene previsto crear una nueva filial para la operativa en Gran Bretaña que llevará la denominación de Ceva Logistics UK Rose. ■

JUAN PABLO JIMÉNEZ
DIRECTOR DE DESARROLLO DE NEGOCIO DE DHL SUPPLY CHAIN PARA LA PENÍNSULA IBÉRICA

"La innovación y la aplicación de nuevas tecnologías son fundamentales en este sector"

POR · DANIEL LAFUENTE

Jiménez analiza los entresijos del transporte y la logística de perecederos y la clara apuesta que se está realizando en materia de sostenibilidad. Además, aboga cada vez más por el uso de nuevas tecnologías.

F&H: ¿Qué peso específico contempla el sector de las frutas y hortalizas en el entramado comercial de DHL Supply Chain?

J.J: "España es uno de los principales exportadores de frutas y verduras, en Europa y en todo el mundo. Casi la mitad de la actividad de transporte que realizamos en DHL Supply Chain España está relacionada con el sector hortofrutícola".

F&H: ¿Cómo trabaja DHL Supply Chain los perecederos, y más en concreto, las frutas y hortalizas?

J.J: "Garantizar la temperatura que necesita el producto a lo largo de toda la cadena de suministro y la certeza en los plazos de entrega requeridos son aspectos clave. Es imprescindible tener la flexibilidad suficiente para acometer los volúmenes a transportar en tiempos reducidos entre el pedido, la carga y la entrega. Para lograrlo, en DHL Supply Chain nos apoyamos tanto en herramientas tecnológicas que nos ayudan a controlar la previsión de la demanda como en los especialistas con los que contamos en nuestros equipos. En el mercado hortofrutícola, en DHL Supply Chain Iberia mantenemos la apuesta por consolidar relaciones estables y estructuradas con las empresas que colaboran con nosotros en el transporte, tanto nacional como internacional. La flota de camiones disponibles para el trasporte a temperatura controlada con la que trabajamos con nuestros colaboradores supera hoy los 700 vehículos".

"El objetivo del Grupo DHL es alcanzar las cero emisiones netas en 2050"

TECNOLOGÍAS

F&H: ¿Qué papel juegan a día de hoy las nuevas tecnologías aplicadas al transporte de frutas y hortalizas?

J.J: "La innovación y la aplicación de nuevas tecnologías son fundamentales. Una de las principales innovaciones que hemos implantado en DHL Supply Chain es el refuerzo de nuestro modelo de Torre de Control que nos permite, tanto a nosotros como a nuestros clientes, mejorar la visibilidad de las operaciones, optimizar rutas, reducir kilómetros en vacío y aprovechar la capacidad de carga al máximo. En definitiva, se trata de un modelo totalmente digitalizado que nos proporciona un mejor control sobre toda la cadena de suministro en cuanto al nivel de servicio y a la eficiencia, algo fundamental en el sector del transporte".

F&H: ¿De cuántas torres de control dispone DHL en España?

J.J: "DHL Supply Chain tiene operativas dos Torres de Control en España, en Madrid y en Valencia. La ubicada en Valencia está especializada en logística para el sector hortofrutícola, ejerciendo como núcleo central para el envío del producto a los centros de consolidación, tanto para la Península Ibérica como para el resto de Europa. Esto nos permite ser muy eficientes en los plazos de entrega y en la gestión de los flujos de transporte en cuanto a la saturación de la carga de los vehículos y la optimización de las distancias para producto tanto fresco como refrigerado y ultracongelado".

DESTINOS

F&H: ¿Cuáles son los principales destinos de las frutas y hortalizas que se canalizan a través de DHL Supply Chain?

J.J: "Realizamos una cadena de distribución importante en todo el territorio europeo, principalmente hacia Alemania, Francia y Benelux , pero también hacia Reino Unido e Irlanda. Y, por supuesto, cubrimos la distribución a toda la Península Ibérica. Contamos con almacenes situados de forma estratégica donde está la producción y/o el consumo (Sevilla, Málaga, Murcia, Valencia, Madrid, Barcelona…) para hacer más eficiente la logística".

VALOR

F&H: ¿Cómo puede generar más valor su cadena de suministro con respecto a las frutas y hortalizas?

J.J: "Además de nuestra alta especialización en el transporte de producto fresco, refrigerado y ultracongelado, es muy importante la apuesta de DHL Supply Chain por la sostenibilidad. El objetivo del Grupo DHL es alcanzar las cero emisiones netas en 2050. Para ello, ya se estableció hace años una ambiciosa hoja de ruta. En una primera etapa, nos propusimos reducir las emisiones un 30% para 2020 y se consiguió ese objetivo tres años antes de los previsto, en 2017. El siguiente punto intermedio previo a 2050 que nos hemos marcado es lograr la reducción del 50% de las emisiones en 2025".

F&H: Es una apuesta muy fuerte. ¿Qué inversión tienen prevista para llevarla a cabo?

J.J: "La apuesta en este sentido de DHL es muy fuerte y está prevista una inversión de 7.000 millones de euros hasta 2030 para avanzar en esta línea con diferentes vías de actuación, como la investigación en carburantes sostenibles para aeronaves, instalaciones 100% sostenibles o la implementación de flotas de vehículos eléctricos, entre otras opciones. Seguimos con la incertidumbre de cuál será el combustible del futuro, pero no podemos perder de vista que, además del carburante, hay otros aspectos como la carga máxima de los camiones, reducir los kilómetros en vacío, incrementar la ocupación de los camiones, etc. Son áreas más asociadas a la gestión, pero también más tangibles a corto plazo y que permiten reducir las emisiones de carbono".

> **Seguimos con la incertidumbre de cuál será el combustible del futuro**

> **Es imprescindible tener la flexibilidad suficiente para acometer los volúmenes a transportar**

Una carrera productiva

El transporte internacional por carretera de frutas y hortalizas juega un papel estratégico en la economía española.

El transporte por carretera representa el 90 por ciento del tráfico de frutas y hortalizas.

POR · DANIEL LAFUENTE

España sigue copando un lugar de privilegio en el ránking mundial de exportación de frutas y hortalizas, junto a Países Bajos y Estados Unidos. Asimismo, es también uno de los principales productores de la Unión Europea, junto a Italia y Francia.

Y es que dada la mayoritaria condición perecedera de los productos hortofrutícolas, el transporte por carretera juega un papel básico en este negocio. No en vano es uno de los principales motores de la economía española.

El transporte por carretera se proyecta como un medio rápido, eficaz, flexible y económico para el envio de mercancías por toda Europa.

Desde la Asociación Española de Empresarios de Transportes bajo Temperatura Dirigida (Atfrie) se destaca que el 90 por ciento de las exportaciones hortofrutícolas españolas se realizan por carretera en camiones frigoríficos.

En este contexto, las firmas del transporte español tienen mucho que contar en el panorama del negocio sobre ruedas. Empresas como Primafrio o JCarrión, por el hecho de estar ubicadas en las zonas productivas de hortícolas, por excelencia, tienen múltiples ventajas, ya que este tipo de oferta es uno de los núcleos duros de su negocio.

→ TRANSPORTES J. CANO
Confía en los vehículos Volvo Euro 6

Esta empresa transportista ha ampliado su flota y ya cuenta con 350 unidades de la marca Volvo. Una parte muy importante de éstos se dedica al grupaje de productos hortofrutícolas, en los denominados 'camiones bitérmicos'. Es decir, el vehículo se divide en dos compartimentos separados y cada producto transportado lleva su temperatura correspondiente. "Contamos con remolques bitemperatura para cargar diferentes mercancías a distinta temperatura siempre adaptándonos a las necesidades de nuestros clientes", apuntan desde la firma.

Los camiones desde hace más de 15 años sólo contemplan dos destinos: Bélgica con una participación del 60 por ciento y Países Bajos, con el 40 por ciento que resta. Sin embargo, en los últimos años ha incorporado nuevos destinos como Alemania y Francia.

Transportes J. Cano cuenta en la actualidad con 350 vehículos Volvo Euro 6.

La firma cuenta con una sede central en Antas (Almería) y una delegación en Barcelona, que se encuentra estratégicamente situada en Cardedeu, a la orilla de la autopista AP-7, con disponibilidad las 24 horas del día, cuenta con oficinas, zona de almacenamiento para 5.000 palets, muelles de carga y descarga, zona de estacionamiento, zonas de aseo y descanso para conductores y surtidores propios.

Por último, hay que destacar que las previsiones de crecimiento en facturación son optimistas, siguiendo con la inercia positiva de los últimos ejercicios.

GRUPO MAZO
Inaugura sus nuevas instalaciones en Alzira

Recientemente ha inaugurado sus nuevas instalaciones de Alzira, ubicadas en el Parque Empresarias de El Pla. Estas nuevas infraestructuras de 102.000 m2 están divididas en varios espacios que mejoran la operativa de Mazo.

Grupo Mazo, tras la última ampliación de flota, dispone de 390 cabezas tractoras distribuidas en varias marcas, como son Mercedes, MAN, Renault, Scania, Iveco, siendo las tres primeras las que más unidades aportan a su flota. La antigüedad de las tractoras no supera los 3 años, con lo que todos los vehículos son EURO 6, cumpliendo así la más estricta normativa europea sobre emisión de gases contaminantes.
Además cuenta con 150 camiones bitemperatura y, en semirremolques, ha pasado de 900 a 1.000 propios, todos ellos con una antigüedad máxima de 6-7 años. Y es que el 90 por ciento de la mercancía que transporta es alimentación y dentro de ese porcentaje la mayoría son frutas y hortalizas.

NUEVAS INSTALACIONES. Recientemente ha inaugurado sus nuevas instalaciones de Alzira, ubicadas en el Parque Empresarias de El Pla. Estas nuevas instalaciones de 102.000 m² están divididas en varios espacios que mejoran la operativa de Mazo.
Cuentan con una zona logística de 4.500 m² de frío positivo con cámaras de alta capacidad para el almacenamiento de palés, con diferentes gamas de temperatura positiva según el tipo de producto.
En este nuevo servicio ofrecido por Mazo, al que hay que añadir el de Cross Docking que ya venía realizando con anterioridad, se incluye la operativa diaria y el control informatizado de la mercancía que pasa por sus muelles.

Nuevas instalaciones de Grupo Mazo en Alzira.

RUTAS. Sus principales rutas conectan España con Gran Bretaña, Alemania, Francia y el Benelux, además de Marruecos. En este último país ha creado una empresa 100% marroquí llamada Trans Balandret. "De esta forma reforzamos nuestra posición en el país norteafricano, donde llevamos realizando transportes desde el año 2.000", apuntan desde Grupo Mazo. Esta nueva empresa cuenta con 20 cabezas tractoras MAN.

JCARRION transportó 600.000 toneladas de frutas y hortalizas en 2022.

JCARRION
Muestra su nueva hoja de ruta

La firma sigue con su tendencia positiva en cuanto a transporte de frutas y hortalizas, con un volumen de 600.000 toneladas.

En el pasado ejercicio 2022, la división de Transporte y Logística de JCARRION alcanzó las 600.000 toneladas de frutas y hortalizas, prueba de que esta cartera de productos juega un papel muy importante en el organigrama comercial de esta empresa de transporte de Almería..

El desarrollo de nuevos proyectos para la adaptación de sus servicios a las necesidades de sus clientes, con vocación de superar sus expectativas, ha sido un elemento clave en la reciente evolución de la sociedad, buscando siempre el equilibrio entre el mejor servicio con el precio más adecuado.

De hecho, en JCARRION están firmemente comprometidos con la digitalización de los servicios y la transformación de sus sistemas operativos. Su desarrollo continuo se basa fundamentalmente en tres ejes:

• Con SAP S/4HANA está adaptando la actividad de forma flexible y funcional a las necesidades de los clientes, orientando así la gestión de todos los procesos logísticos a los retos de la industria 4.0.

• A través de TMS (Transport Management System) mejora la visibilidad de los procesos logísticos, proyectando la operativa logística con precisión y planificando pedidos con máxima eficiencia.

• Están trabajando en sistemas de análisis predictivo, que "nos permitirán pronosticar resultados utilizando tecnologías como Inteligencia Artificial (IA) o Machine Learning (ML)", apuntan desde la firma.

FLOTA. La flota propia de JCARRION se compone de 1.700 unidades de tractoras y 2.000 semirremolques. "Estamos trabajando con clientes en la implantación de soluciones sostenibles, principalmente de tractoras y semirremolques. Y directamente con fabricantes, tenemos iniciados proyectos, en concreto de soluciones basadas en electricidad e hidrógeno", afirman desde JCARRION.

SERVICIOS. La firma ofrece servicios de transporte desde y hacia cualquier país de Europa. Con respecto a los destinos de la exportación hortofrutícola, transporta mercancía para distribuirla por el continente europeo, sobre todo a Alemania, Reino Unido, Benelux e Italia, entre otros destinos de referencia.

PRIMAFRIO
2.700 vehículos operando en 45 centros logísticos de Europa

Con base en Murcia, Primafrio contempla en el transporte de frutas y hortalizas su fuerza empresarial. De hecho, es un operador de referencia en logística internacional especializado en servicios de exportación y en el grupaje de productos hortofrutícolas a temperatura controlada desde las zonas de producción, en España y Portugal, a más de 25 destinos distintos de Europa, siendo Alemania, Reino Unido, Francia y la Península Ibérica sus principales mercados.

En la actualidad, cuenta con una flota compuesta por más de 2.700 vehículos operando en más de 45 centros logísticos en Europa. La compañía es un referente a nivel global en innovación tecnológica y su modelo y estrategia de sostenibilidad así como ESG son pioneros en el sector.

Primafrio es una de las seis compañías del sector de la logística y el transporte con mejor rating ESG a nivel mundial (según el ESG Risk Rating que elabora la firma Sustainalytics). Cuenta con dos Estrellas Lean & Green de AECOC y el reconocimiento Flota Ecológica otorgado por AEGFA.

Por último, con 60 años de experiencia, Primafrio cuenta con una estrategia de innovación y sostenibilidad que se extiende a diferentes ámbitos de actividad, desde la electromovilidad, pasando por el desarrollo de nuevos proyectos de la Comisión Europea enfocados en el impulso de una nueva infraestructura para reducir la huella de carbono, los tiempos de distribución incorporando puntos de recarga de nuevos combustibles y energías no fósiles o la formación e incentivo de los conductores de la compañía, entre otras acciones.

—PUERTO DE BARCELONA—

Potencia su papel de hub euromediterráneo para productos agroalimentarios

El puerto tiene una ubicación estratégica, además de excelentes servicios y conexiones directas con más de 200 destinos clave.

Contenedores reefer a bordo de un buque atracado en el Port de Barcelona.

El Port de Barcelona es un hub logístico global para productos agrolimentarios por su excelente ubicación para este tipo de mercancías, con conexiones directas con los principales puertos del Mediterráneo occidental y acceso a un amplio 'hinterland'. A las conexiones terrestres regulares con las principales zonas agrícolas y ganaderas de Cataluña, Aragón y Navarra se suma el acceso a mercados mayoristas como Mercabarna, Mercazaragoza, Mercamadrid o Saint Charles, en Francia.
El Port de Barcelona hizo historia en noviembre de 2023 con el estreno del servicio ferroviario de contenedores directo entre España y Francia, sin trasbordos ni cambio de ejes. El tren, impulsado por APM Terminals Railways Spain, Synergy y Naviland Cargo y con base en la terminal de BEST, conecta con Toulouse y Lyon.

CONEXIÓN DIRECTA. Es, además, el primer servicio regular de contenedores de España prestado por un convoy de 750 metros de largo, con capacidad para 108 TEUs. Esta conexión directa ahorra tiempo y dinero y agiliza el transporte, mejorando el 'transit time' en importaciones y exportaciones en comparación con puertos del norte del continente.
Esta combinación de factores hace que los contenedores refrigerados hayan sido uno de los segmentos que más ha crecido en el Port de Barcelona, multiplicando por cinco el tráfico en la última década.

INFRAESTRUCTURAS. Además, el Port de Barcelona sigue estrenando infraestructuras y servicios para el agroalimentario. Las terminales superan las 3.500 conexiones reefer permanentes y hay proyectos en marcha para sumar nuevas conexiones, dando cobertura a las más de 100 líneas regulares que conectan Barcelona con 200 puertos en todo el mundo. Estos servicios se completan en el Mediterráneo con enlaces diarios de 'short sea shipping' con África y Europa.
También los operadores logísticos aumentan servicios. Tras el éxito del tren diario para carga refrigerada entre Zaragoza y Barcelona, se lanzó otro con la Terminal Intermodal Monzón (Huesca), con 4 frecuencias semanales, y un tercero similar con Noain (Pamplona).
La combinación de infraestructuras y servicios específicos para contenedores a temperatura controlada y unas líneas regulares altamente competitivas con los principales mercados emisores y receptores sitúan a Barcelona como el mejor hub logístico para el sector hortofrutícola y de productos refrigerados. ■

→ PUERTO DE VIGO

Su tráfico hortofrutícola crece casi un 30 % en 2023

El puerto vigués movió unas 230.000 Tn de frutas el año pasado, el 95 % de importación procedentes de Sudamérica.

El Puerto de Vigo cerró 2023 con un tráfico hortofrutícola ligeramente superior a las 230.000 Tn, un 28,6 % más que un año antes, y mantiene la senda alcista iniciada hace unos cinco años.
Este volumen supone apenas el 4,6 % del total del tráfico del puerto vigués; sin embargo, "seguimos creciendo a un ritmo bastante importante", explica David Castro, jefe de la División de Gestión Comercial.
Prácticamente el 95 % de su tráfico hortofrutícola procede de la importación. Brasil, Costa Rica y Colombia son sus principales orígenes, y banana, piña y melón, las grandes referencias que, desde este enclave, se distribuyen al resto de España y parte de Europa.
A la importación de tropicales suman, además, los cítricos de Sudáfrica, que tienen en Vigo su puerta de entrada al mercado portugués.

SEGUIR CRECIENDO. "Nuestro vínculo con el tráfico refrigerado trasciende la fruta", afirma Castro, quien recuerda que este es el primer puerto de España en pesca congelada. Y precisamente ahí radica buena parte de su potencial de crecimiento también en el negocio hortofrutícola.
De hecho, su terminal de contenedores cuenta con 1.300 conexiones reefer. Además, disponen de dos terminales específicas para la fruta: DART Vigo y Progeco Vigo Fresh Port, que incluyen inspección fitosanitaria.
En este sentido, y dada la proyección del puerto vigués, Castro avanza que, a finales de este 2024, comenzarán las obras de un nuevo Puesto de Control Fronterizo. ■

Fernando Partida.

PARTIDA LOGISTICS
Exhibe músculo en Fruit Logistica

Es un operador logístico de origen familiar fundado en 1923, especializado en tramitaciones aduaneras y logística de mercancías entre Europa y otros continentes.

Partida es una Agencia de Aduanas/Representante Aduanero, con 100 años de experiencia, operando los 365 días del año en turnos de mañana, tarde y noche. Tienen capacidad de despachar mercancías, transportadas en camiones y en contenedores, en todos los puntos aduaneros de España gracias al certificado OEA, al cual se le agregó el Compliance, siendo los primeros en la Península en obtener tal certificado. En la actualidad, forma un equipo de 130 personas y en 2024 tendrá una facturación de unos 12 millones de euros con un crecimiento del 10 por ciento.

NEGOCIO. Partida Logistics realiza los trámites aduaneros en los principales puertos españoles como Algeciras, Motril, Almería, Huelva, Cádiz, Valencia, Vigo, Barcelona, Irún, Madrid, Sevilla y Vitoria.
La compañía cuenta con los departamentos de import, export, tránsito, contenedores, brexit, mercancía peligrosa... y tiene colaboradores en Marruecos, Portugal, Países Bajos, Alemania, Bélgica, Francia, Reino Unido e Irlanda.

FERIA. Fruit Logistica será el escaparate para las novedades en el transporte internacional y un excelente escenario para la comercialización hortofrutícola. El evento que se celebra a primeros de febrero en la Messe Berlín (Alemania) es una buena oportunidad para que empresas como Partida Logistics puedan afianzar sus relaciones con sus clientes y a la vez buscar otros en un mercado como es el alemán, gran consumidor de las frutas y hortalizas españolas.

PUERTO BAHÍA DE ALGECIRAS
El puerto más eficiente de Europa

El Puerto de Algeciras ofrece al mercado conectividad, productividad, infraestructuras y una comunidad portuaria experimentada y competitiva.

Por tercer año consecutivo, el Puerto de Algeciras se posiciona como el más eficiente de Europa, según el informe The Container Port Performance Index 2022, elaborado por el Banco Mundial y la consultora S&P Global que fue publicado el pasado mes de mayo de 2023.
A la eficiencia, Algeciras suma su alta conectividad marítima. En la actualidad, conecta de forma directa con 200 puertos y 70 países, lo que unido a unos tiempos de tránsito muy competitivos lo ha convertido en un Puerto con un fuerte componente de export/import. Especialmente para la mercancía refrigerada, que también se beneficia de una amplia oferta de servicios reefer ofrecidos por una Comunidad Portuaria altamente especializada, así como de instalaciones de última generación con una capacidad suficiente para gestionar picos de demanda: 5.264 enchufes reefer en terminales y 30.000 pallets de almacenamiento reefer.
Es por ello que el Puerto de Algeciras se ha convertido en la puerta de entrada al Sur de Europa para los productos hortofrutícolas con origen Latinoamérica, en contra-temporada española, y puerta de las exportaciones agroalimentarias andaluzas hacia mercados como Norte América, Oriente Medio y Asia.

ENCLAVE GEOESTRATÉGICO. El Puerto Bahía de Algeciras es uno de los más importantes de
España por su enclave geoestratégico. Está en la confluencia de las principales rutas marítimas del mundo con un movimiento constante de mercancías y pasajeros.
Cada año estas cifras mejoran por las condiciones naturales de calado que hay en la Bahía de Algeciras, por su ubicación en la confluencia de las líneas intercontinentales que unen Europa del Norte, Asia y América y por las buenas conexiones del puerto con toda la península y países vecinos.

Puerto de Algeciras lidera el tráfico de frutas y hortalizas en España

- Puerto de referencia en Europa para la manipulación de mercancía perecedera.
- Conectividad directa con más de 200 puertos a nivel global.
- 5.000 conexiones reefer en terminales.
- PCF 24h bajo demanda.
- Comunidad Portuaria altamente especializada en tráfico refrigerado.

Nunca un puerto y el punto de venta habían estado tan unidos

Puerto de Algeciras

www.apba.es