

NotiAmip

31

20 febrero, 2026

Tu nueva travesía



FUNDADA EN 1966
ASOCIACIÓN MEXICANA DE INFRAESTRUCTURA
PORTUARIA, MARÍTIMA Y COSTERA, A.C.

Noticias AMIP

31

Diseño: Departamento AMIP
Ma. de Lourdes Islas de la Cabada
Fernando Bustamante Igartúa
Derechos Reservados

1966, AMIP

Primera edición: junio 2024

www.amip.org.mx
informacion@amip.org.mx
+52 (55) 5171 1719

Camino a Santa Teresa #187
Col. Parque del Pedregal
CP. 14010
Ciudad de México.

No se permite la reproducción total o parcial de esta revista ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea éste electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito de los titulares del copyright. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Arts 229 y siguientes de la Ley Federal de Derechos de Autor y Arts. 424 y siguientes del Código Penal).

Impreso y hecho en México - Printed and made in México

Índice de contenidos

Pertenecer: historias para quedarnos	1
Nota Informativa AMIP	2
Editorial – Dirección	4
Adenda – Ing. José Luis Murillo Bagundo	5
¿Cuándo supiste que eras AMIP?	6
¡CumpleAMIP febrero 2026!	7
NotiAmip 31/Noticia 1	8
NotiAmip 31/ Noticia 2	10
NotiAmip 31/ Noticia 3	11
NotiAmip 31/ Noticia 4	12
NotiAmip 31/ Noticia 5	14
Próximos Eventos AMIP	16
Rumbo a mayo: 60 años de la AMIP	17
AMIP sin filtro	18
Gracias por pertenecer	19



NOTIAMIP – EDICIÓN 31

***No todos llegan por casualidad.
Algunos llegan porque aquí encontraron puerto.***

Febrero – mes de pertenencia AMIP

Nota Informativa AMIP

Renovación de Membresía 2026 — asegura tu lugar en la comunidad

Gracias a tu participación, AMIP continúa consolidándose como el espacio de referencia para el intercambio técnico, la actualización profesional y el fortalecimiento del sector marítimo-portuario de México.

Hoy te invitamos a dar el siguiente paso: **renovar tu membresía 2025** y mantenerte activo dentro de la red que impulsa el conocimiento, las oportunidades y el encuentro entre especialistas.

Cuotas de renovación

Para facilitar tu planeación, compartimos los montos vigentes:

- **Socio individual:** \$1,500.00 M.N.
- **Estudiantes y jóvenes profesionales PIANC México:** \$500.00 M.N.
- **Socio patrocinador:** \$35,000.00 M.N. *(sin cambio respecto al año anterior)*

Forma de pago

El depósito o transferencia puede realizarse vía **Scotiabank**.

Los datos completos de la cuenta están disponibles en la sección de **Registro** dentro del sitio web de AMIP.

Mantente activo. Mantente visible.

Al renovar, conservas acceso a:

- ✓ actividades técnicas y académicas
- ✓ prioridad en eventos
- ✓ información especializada
- ✓ red de contactos del sector
- ✓ difusión profesional
- ✓ beneficios exclusivos para socios vigentes

Nueva Plataforma Digital AMIP

Tu membresía ahora trabaja más para ti.

Desde el sistema podrás:

- ✓ actualizar tus datos personales y profesionales
- ✓ subir tu CV para oportunidades laborales
- ✓ consultar avisos y noticias relevantes
- ✓ conectar con instituciones del sector
- ✓ cargar tu Constancia de Situación Fiscal para facturación ágil
- ✓ conocer con claridad los beneficios de pertenecer

Nota Informativa AMIP (Continuación)

Diseñada para ser moderna, intuitiva y accesible desde cualquier dispositivo.

Vigencia clara, seguimiento sencillo

Tu membresía mantiene la fecha de aniversario de afiliación.

Además, recibirás **recordatorios automáticos** cuando se acerque tu vencimiento, facilitando la renovación sin contratiempos.

Acción recomendada hoy

Ingresa a la plataforma, verifica tu información y prepara tu renovación.

 <https://www.amip.org.mx/>

Las asociaciones crecen cuando sus miembros permanecen activos.

Renovar es seguir formando parte del rumbo.

¡Gracias por continuar con nosotros!!

Editorial - Dirección

Lic. Ma de Lourdes I. de la Cabada

Hay algo que sucede cuando alguien entra a la AMIP.

Deja de ser visitante...
y se vuelve parte de la historia.

Pertenecer significa comprometerse con algo más grande que uno mismo.
Es cuidar el nombre, sumar conocimiento, participar cuando se necesita y mantenerse presente cuando el rumbo exige continuidad.

Febrero nos recuerda que ninguna Asociación se construye sola.
Se construye con personas que deciden **quedarse**.

Y cuando alguien se queda, deja huella.

Gracias a quienes han hecho de este espacio su puerto profesional y humano.
Gracias por el tiempo, por la confianza y por la voluntad de seguir construyendo juntos.

Porque pertenecer... cambia el rumbo.

Adenda – Ing. José Luis Murillo Bagundo

Expresidente 2000 - 2004

Después de reflexionar sobre quienes nos enseñaron a pertenecer, sumamos a esta edición una voz que forma parte esencial de la continuidad de nuestra historia.

Más que un recuerdo, es presencia.

Más que memoria, es rumbo.

Compartimos este testimonio como parte de la vida activa que sigue construyendo a la AMIP.

Hay momentos en la vida de una Asociación en los que el liderazgo no se mide por el brillo del cargo, sino por la capacidad de sostener el rumbo.

A José Luis Murillo Bagundo le tocó uno de esos momentos.

Venía de ser vicepresidente. Conocía la casa, entendía a su gente, sabía el tamaño de la responsabilidad.

Cuando asumió la presidencia, lo hizo con serenidad y determinación: había que continuar, había que mantener viva la confianza, había que demostrar que la AMIP era más fuerte que cualquier transición.

Y lo fue.

Su gestión convirtió el compromiso en movimiento.

Congresos que reunieron a cientos de especialistas, auditorios llenos de diálogo técnico, expertos compartiendo conocimiento, autoridades escuchando al gremio, alianzas que cruzaron fronteras.

Pero quizá el mayor logro no fue el número de eventos.

Fue algo más profundo.

Fue consolidar a la AMIP como el lugar donde el sector se encuentra, conversa y construye.

Durante esos años se fortalecieron vínculos con organismos internacionales, se impulsó la participación de miembros en la elaboración de normativa, se abrieron representaciones en puertos estratégicos del país y se instituyeron reconocimientos que honraban a quienes habían puesto los cimientos antes.

Porque entender el futuro también exige agradecer el pasado.

La continuidad del **Curso Básico de Obras Marítimas**, que durante años reunió autoridades y especialistas de todo México, reafirmó que la capacitación no es un acto ocasional: es una responsabilidad permanente con el desarrollo del país.

Su visión era clara y generosa.

La AMIP debía ser un foro libre, multidisciplinario, respetuoso, capaz de tender puentes entre la academia, la investigación, el gobierno y la iniciativa privada.

Un espacio donde dialogar fuera siempre más importante que dividir.

Quienes vivieron esa etapa recuerdan a un presidente cercano, institucional y firme; alguien que entendió que dirigir no es figurar, sino servir.

Y al hacerlo, dejó algo invaluable: estructura, confianza y comunidad.

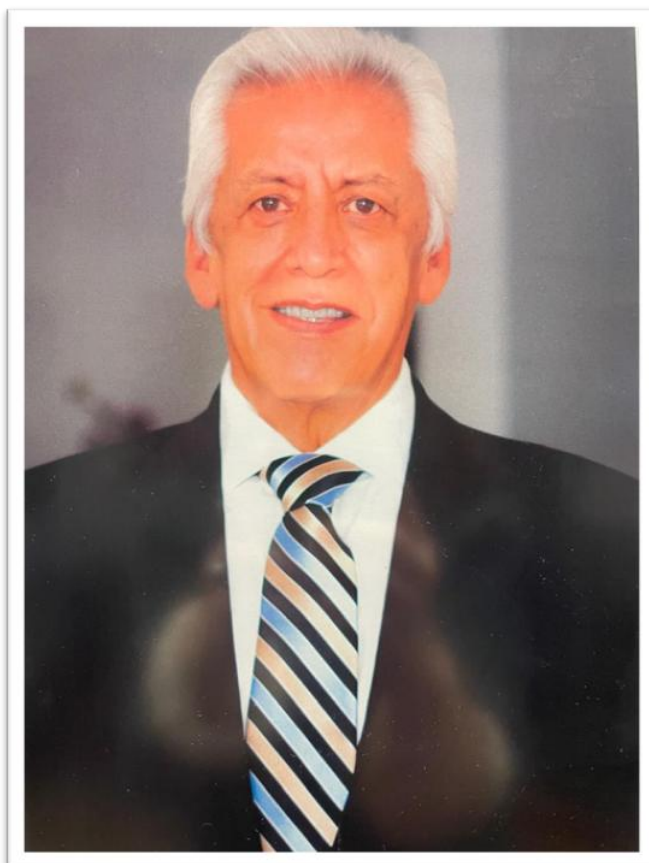
Porque cuando el rumbo parecía exigir prudencia, la AMIP encontró estabilidad.

Y desde esa estabilidad pudo seguir creciendo.

“Entendí que dirigir la AMIP significaba garantizar que la obra continuara, no que el nombre permaneciera.”

FRASE OFICIAL PARA LA GALERÍA

“Dirigir la AMIP fue asegurar que la obra continuara, más allá de cualquier nombre.”





¿Cuándo supiste que eras AMIP?

Hay momentos que no se anuncian, pero cambian la manera de estar.

Un saludo inesperado.

Una conversación que abre puertas.

La certeza de que alguien te escucha.

A veces, pertenecer no ocurre el primer día.

Sucede cuando entiendes que aquí también puedes dejar huella.

Estas son historias que podrían ser la de cualquiera de nosotros.

Una joven profesionalista

Empresa del sector

“Llegué pensando que venía a escuchar.
Me fui sabiendo que también tenía algo que aportar.
Ese día entendí que ya era parte.”

Un especialista con años de experiencia

Consultor independiente

“Reconocí caras, encontré respeto y descubrí apertura para compartir.
No era solo un evento; era comunidad.”

Un participante en su primera actividad

Ingeniería y proyectos

“Alguien me explicó, me orientó y me presentó con otros colegas.
Sin darme cuenta, ya no me sentí visitante.”

Una colaboradora del sector público

Infraestructura marítima

“Cuando vi que distintas generaciones conversaban como iguales, supe que este espacio era distinto.”

Un socio que regresó después de tiempo

Especialista portuario

“Volví y me recibieron como si nunca me hubiera ido.

Ahí comprendí lo que significa pertenecer.”

¡Quizá la próxima historia tenga tu nombre!

CumpleAmip - Febrero

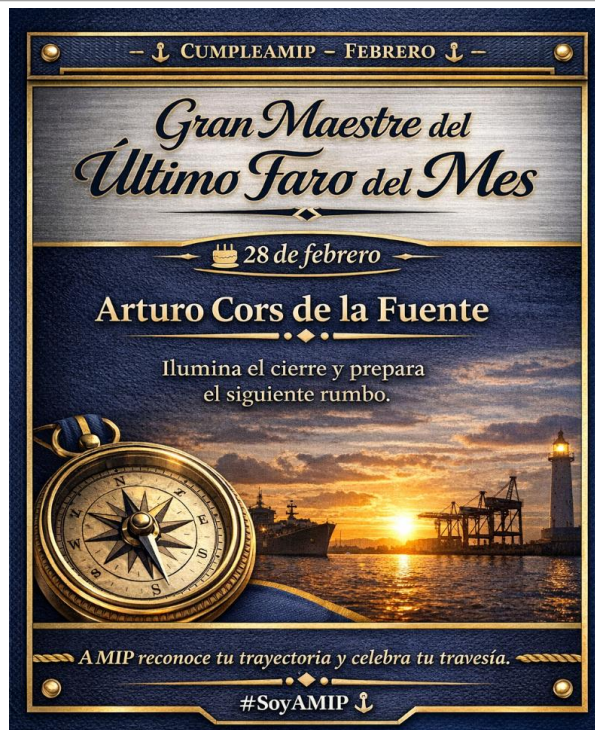
La Tripulación del Puerto Compartido

Febrero es el mes en que entendemos que navegar no es solo avanzar.

Es volver al mismo muelle y reconocer rostros.
Es saber que alguien nos espera.

Es descubrir que el viaje vale por quienes lo acompañan.

Quienes celebran su vuelta al sol en estos días tienen un don especial:
transformar el trabajo en pertenencia y el encuentro en historia.



Canal de Panamá mantiene su dominio mientras fracasan rutas alternas en América Latina

Por: Yolanda Sandoval
La Prensa
11 febrero 2026

Mientras el resto de la región todavía intenta construir una opción, Panamá ya está ampliando su ventaja. Imagen creada con IA



Aunque en América Latina se han multiplicado los anuncios de supuestas alternativas logísticas para conectar el Pacífico y el Atlántico, la realidad es que el [Canal de Panamá](#) sigue operando en una liga distinta. No solo por su escala y experiencia, sino porque es una infraestructura que ya existe, está integrada al comercio global y cuenta con un ecosistema portuario difícil de replicar.

De alguna manera, esto es lo que resume una reciente publicación de [Nikkei Asia](#), cuya audiencia está concentrada en Japón, India, China y el sureste asiático, en la cual hace un repaso de las mega obras estancadas en América Latina. En el artículo, con fecha del 10 de febrero, se lista el estatus de cada uno de los faraónicos proyectos y las complejidades estructurales, financieras y geopolíticas que arrastran las obras anunciadas.

El corredor mexicano

Hasta ahora, el único proyecto que ha logrado inaugurarse parcialmente es el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec (CIIT), en México. Este corredor conecta el puerto de Salina Cruz, en el Pacífico, con el puerto de Coatzacoalcos, en el Atlántico, mediante infraestructura ferroviaria y logística.

Fue inaugurado parcialmente en diciembre de 2023 y, en marzo de 2025, transportó automóviles de Hyundai Motor a través del istmo, lo que utilizaron como una prueba de su potencial. Pero el proyecto quedó en entredicho tras un grave accidente. En diciembre, un descarrilamiento provocó la muerte de 14 personas y obligó a suspender el servicio ferroviario.

La presidenta mexicana, [Claudia Sheinbaum](#), declaró el pasado 2 de febrero que las operaciones no se reanudarán hasta que las autoridades confirmen el cumplimiento total de las normas de seguridad.

Nicaragua no despegó

La experiencia más emblemática de estas apuestas fallidas sigue siendo Nicaragua. El proyecto de un canal interoceánico financiado por capital chino está prácticamente paralizado.

En 2013, el gobierno nicaraguense otorgó a una empresa de Hong Kong los derechos para construir y operar un canal, e incluso realizó una ceremonia simbólica de colocación de la primera piedra.

Pero el proyecto enfrentaba una realidad contundente: atravesar Nicaragua requeriría un canal de hasta 450 kilómetros, en comparación con los aproximadamente 80 kilómetros del Canal de Panamá.

Los costos estimados —entre 50 mil y 100 mil millones de dólares—, junto con las dificultades para conseguir financiamiento y respaldo sostenido, terminaron por frenar la ambición chino-nicaraguense.

Honduras: un canal seco sin impulso y con dilemas geopolíticos

Otro de los proyectos más mencionados en la región es el concepto de canal seco en Honduras, supuestamente diseñado como una red multimodal que combinaría carreteras, ferrocarril y centros logísticos entre ambos océanos.

El costo estimado del plan ascendía a \$18,000 millones de dólares, una cifra difícil de sostener para Honduras, uno de los países con mayores limitaciones fiscales en Centroamérica.

Aunque el país cuenta con el puerto de contenedores de Puerto Cortés, en la costa atlántica —considerado relevante en la región—, el desarrollo de infraestructura avanza lentamente y se concentra casi exclusivamente en carreteras.

NotiAmip 31

Noticia 1. Canal de Panamá mantiene su dominio mientras fracasan rutas alternas en América Latina (Continuación)

El profesor Mario Sosa, de la Universidad Metropolitana de Honduras, entrevistado por **Nikkei Asia**, advierte que, si el país realmente quisiera concretar un canal seco a gran escala, “no tendría otra opción que depender de China” como fuente de financiamiento.

Sin embargo, la realidad política parece moverse en dirección contraria. El nuevo presidente Nasry Asfura, quien asumió el cargo a finales de enero, ha anunciado un giro hacia una postura más proestadounidense, alejándose del acercamiento a Pekín impulsado por la expresidenta Xiomara Castro.

La ruta Panamá

La crisis hídrica que afectó al Canal de Panamá entre 2023 y 2024, y que provocó restricciones de tránsito y largas filas de espera para buques, reavivó el discurso sobre rutas alternas en la región. Sin embargo, con el paso del tiempo, estos proyectos no han logrado concretarse plenamente, mientras el Canal avanza con un ambicioso plan de inversiones para reforzar su competitividad.

Justo el pasado 30 de enero, el Canal de Panamá publicó los pliegos de precalificación para dos iniciativas estratégicas: **el desarrollo de nuevas terminales portuarias en el Atlántico y el Pacífico, y la construcción de un corredor energético o gasoducto a través del istmo.**

Las dos nuevas terminales portuarias —Telfers, en el Atlántico, y Corozal, en el Pacífico— se licitarán con el objetivo de absorber entre 5 millones y 6 millones de contenedores adicionales por año, en un sistema que hoy mueve alrededor de 21 millones de contenedores anuales de distintas formas; sin embargo, unos 11 millones de contenedores cruzan la vía sin tocar los puertos locales.

En lo que respecta al corredor energético, se contempla la construcción de un gasoducto de aproximadamente 76 kilómetros que conectará terminales en el Atlántico y el Pacífico.

Este sistema estaría diseñado para transportar propano, butano y etano, con una capacidad de hasta 2.5 millones de barriles por día, a través del istmo, sin necesidad de transitar por las esclusas ni incrementar el consumo de agua dulce del Canal.

En otras palabras, mientras el resto de la región todavía intenta construir una opción, Panamá ya está ampliando su ventaja.

NotiAmip 31

Noticia 2.

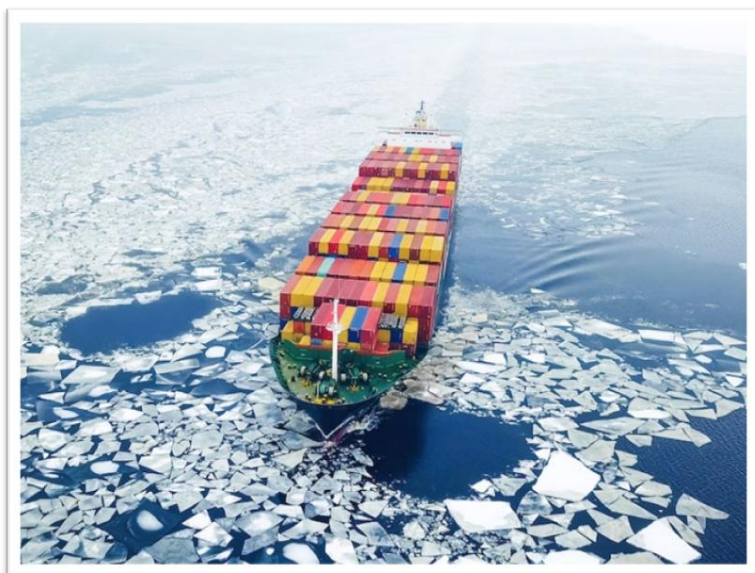
Fuente: MundoMarítimo

Información Marítima de Latinoamérica

16 febrero, 2026

Navegación de portacontenedores por el Ártico mantiene una tendencia al alza en un contexto de reducción del hielo marino

Ruta Marítima del Norte registra 15 tránsitos en 2025 y marca nuevo máximo anual



El número de viajes de portacontenedores a través de la Ruta Marítima del Norte (NSR) alcanzó 15 tránsitos en 2025, la cifra anual más alta registrada hasta la fecha. El total supera los 11 tránsitos de 2024 y los 7 de 2023, consolidando un incremento sostenido en el uso de este corredor ártico.

Del total de 2025, siete viajes se realizaron en dirección este, cinco de ellos entre puertos chinos y rusos. Además, se registró un trayecto interno entre Vladivostok y San Petersburgo. La nave “Istanbul Bridge”, con capacidad de 4.890 TEUs, completó su primer viaje desde China hacia el norte de Europa, con recaladas en puertos del Reino Unido, Benelux, Alemania y Polonia.

En sentido oeste se contabilizaron ocho tránsitos, siete con zarpes desde San Petersburgo hacia puertos chinos y uno desde Arkhangelsk. El buque de menor tamaño en operar la ruta fue el “Fesco Novik”, de 707 TEUs, mientras que el “Istanbul Bridge” fue el de mayor capacidad.

El primer buque de 2025 ingresó a la ruta el 30 de junio y el último la abandonó el 17 de noviembre, lo que delimita una ventana operativa de aproximadamente cuatro meses y medio. Las condiciones completamente libres de hielo fueron poco frecuentes. El período de navegación en aguas abiertas se extendió por cerca de dos semanas a partir de finales de septiembre, mientras que el resto de los tránsitos requirió asistencia de rompehielos.

El uso de la NSR continúa concentrado principalmente en operadores chinos de menor escala. MSC confirmó que no utilizará esta vía, señalando que no puede garantizarse una navegación segura en un entorno donde el tránsito de buques puede afectar ecosistemas locales. Por su parte, Maersk no ha vuelto a realizar tránsitos desde el viaje de prueba efectuado en 2018 por el “Venta”, de 3.600 TEUs.

Más buques en el Ártico y cambios en el hielo marino

El aumento de tránsitos por la NSR se enmarca en un crecimiento más amplio de la actividad marítima en el Ártico. Según el informe “*The Increase in Arctic Shipping 2013–2025*”, elaborado por la *Protection of the Arctic Marine Environment* (PAME), el número de buques únicos que operaron en el área del Código Polar Ártico pasó de 1.298 en 2013 a 1.812 en 2025, un incremento del 40% en 12 años.

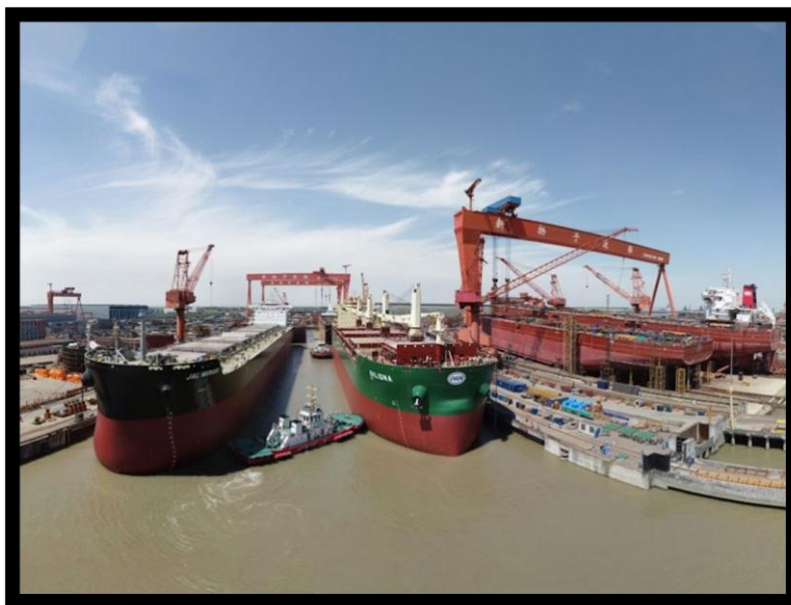
En 2025, el 40% de los buques que ingresaron al área correspondió a embarcaciones pesqueras, incluyendo arrastreros factoría y buques de transporte de pescado.

El reporte también señala una reducción en la extensión promedio del hielo marino en septiembre. De acuerdo con datos del National Snow and Ice Data Center (NSIDC), el área cubierta en septiembre fue de 6,1 millones de km² en 1999; 5,3 millones en 2009; 4,4 millones en 2019; y 4,7 millones en 2025. En comparación con el promedio 1981–2010, la extensión de 2025 equivale al 81,1%.

NotiAmip 31

Noticia 3.

2025 reconfiguró el panorama de valores y órdenes en el comercio marítimo



Desvíos geopolíticos y ajustes en valores marcaron el año en los principales sectores

Los mercados marítimos finalizaron 2025 con resultados mixtos según tipo de buque, en un entorno influido por disrupciones geopolíticas, cambios en patrones comerciales y una postura de inversión más selectiva. Los desvíos de rutas alrededor del Cabo de Buena Esperanza continuaron incidiendo en la demanda, mientras que presiones regulatorias y financieras condicionaron ingresos y decisiones de contratación. Un informe anual elaborado por *Veson* analiza estas tendencias y su impacto en las perspectivas para 2026.

Graneleros

En el segmento de graneleros, los valores de los Capesize mostraron incrementos interanuales, con alzas aproximadas de 23% para unidades de cinco años y de 25% para buques de diez años. Este comportamiento estuvo asociado a mayores distancias de viaje derivadas de los desvíos en el Mar Rojo.

La contratación de nuevas construcciones repuntó en el segundo semestre, pasando de 169 órdenes en la primera mitad del año a 227 en la segunda. No obstante, el total anual de 396 contratos fue el más bajo desde 2019, en un contexto de precios elevados, plazos de entrega prolongados e incertidumbre en torno a tecnologías de combustibles futuros.

Tanqueros

Los valores de los buques tanque para crudo registraron incrementos en la mayoría de los segmentos de edad, mientras que los tanqueros de productos experimentaron descensos, ampliando la brecha entre ambos mercados.

NotiAmip 31

Noticia 3.

2025 reconfiguró el panorama de valores y órdenes en el comercio marítimo (Continuación)

Las órdenes de nuevas construcciones se redujeron a 291 unidades, un 43% menos que el año anterior. El ajuste reflejó la necesidad de equilibrar planes de renovación de flota con limitaciones en capacidad de astilleros y demoras en entregas.

Portacontenedores

La demanda de tonelaje de segunda mano de tamaño medio se mantuvo activa. Los buques Handy de 15 años aumentaron su valor en torno a 22% y los Panamax en aproximadamente 14%, en un entorno de mercados de fletamento firmes.

Las órdenes de nueva construcción alcanzaron 600 unidades, un alza interanual de 42%. En contraste, el desguace fue limitado, con 13 buques retirados, lo que mantuvo restringida la oferta y extendió la vida operativa de las naves.

LPG

Los buques VLGC registraron ingresos promedio de US\$49.300 por día, 14% por encima de 2024, lo que respaldó valores más firmes en este segmento. Sin embargo, las órdenes descendieron a 44 unidades, una caída de 70% interanual, mientras que las transacciones de compra-venta se redujeron 44%, tras dos años de actividad elevada.

LNG

El mercado de LNG estuvo marcado por menores ingresos. Las tarifas de fletamento por un año para buques de gran tamaño cayeron 60% respecto de 2024, y los valores de los activos retrocedieron en todos los rangos de edad.

Las órdenes de nuevas construcciones se situaron en 35 unidades, 48% menos que el año anterior, mientras que el desguace ascendió a 14 buques, en un contexto de mayor presión operativa sobre unidades más antiguas con turbinas de vapor.

Car Carriers

La entrega de nuevos buques incrementó la capacidad de la flota en 10,8% interanual. El índice VV 1-Year 6.500 CEU se ubicó en US\$43.500 por día, con una caída de 56% en lo que va del año.

Los valores de activos también retrocedieron, con descensos cercanos a 43% para unidades de 15 años. La actividad de compra-venta se mantuvo en 25 transacciones, en línea con una disponibilidad limitada de tonelaje.

Offshore

En el segmento offshore, la utilización de los PSV descendió aproximadamente 2,5 puntos porcentuales hasta alrededor de 77%, mientras que la utilización de los AHTS se mantuvo cercana a 82%.

Pese a este contexto, los valores de unidades modernas de PSV y AHTS registraron incrementos y se colocaron 37 órdenes de nueva construcción, en el marco de los primeros movimientos orientados a la renovación de flota.

NotiAmpip 31

Noticia 4. La alemana Hapag-Lloyd compra naviera ZIM por 4,200 millones de dólares



El grupo marítimo y logístico alemán Hapag-Lloyd confirmó que compró el 100% de la naviera de contenedores ZIM, una de las líneas con base histórica en Israel y fuerte presencia en las rutas comerciales de nicho, en una transacción que asciende a 4,200 millones y que se pagará a 35 por acción, y creará la Nueva ZIM.

La combinación de ambas compañías permitirá a Hapag-Lloyd asegurar su posición como la quinta mayor naviera de contenedores del mundo, con una flota superior a 400 buques, una capacidad permanente de más de tres millones de contenedores de 20 pies (TEU) y un volumen anual de transporte superior a 18 millones de TEU.

"Creemos que ZIM y Hapag-Lloyd son una gran pareja y compartimos las mismas ambiciones: ofrecer un excelente servicio al cliente, ofrecer una calidad operativa excepcional y un compromiso con la innovación digital, todo ello impulsado por la experiencia y pasión de nuestra gente en todo el mundo", señaló **Rolf Habben Jansen**, CEO de Hapag-Lloyd, en un comunicado enviado a Info-Transportes.

Agregó que ambas firmas construirán un equipo aún más fuerte basado en el talento excepcional de ambas organizaciones, lo que permitirá establecer nuevos estándares de excelencia y calidad en el sector marítimo.

Por: Edna Herrera

Fuente: Info * Transportes

Comercio e Integración

17 febrero, 2026

Reforzar corredores clave

"Esta integración permitirá reforzar corredores clave como el Transpacífico, Asia, Atlántico, América Latina y el Mediterráneo Oriental, regiones donde el control de la red y la densidad de servicios se han convertido en factores determinantes de competitividad", dijo el directivo de la naviera germana.

En tanto, **Yair Seroussi**, presidente del Consejo de Administración de ZIM, destacó que la transacción busca asegurar la continuidad de una naviera israelí independiente a través de la participación de FIMI, el principal fondo de capital privado del país, ya que asumirá la propiedad de un negocio de transatlánticos que operará rutas estratégicas y garantizará la conectividad marítima del Estado de Israel, además de conservar la marca ZIM.

Agregó que ZIM tiene un valor aproximado de 2,700 millones de dólares y cuenta con operaciones en más de 90 países y presta servicios en alrededor de 300 puertos a nivel mundial.

Compañías seguirán operando separadas

Ambas compañías señalaron que seguirán como entidades separadas hasta completar la operación, que está sujeta a aprobaciones de accionistas, reguladores y del Estado de Israel.

El medio The Times of Israel reportó protestas y medidas de trabajadores de ZIM tras conocerse el acuerdo. La empresa señaló que su administración dialoga con el sindicato para evitar impactos negativos en la operación.

Proceso de autorizaciones

El proceso de autorizaciones comprende las aprobaciones del Estado de Israel, el voto de accionistas de ZIM y aprobaciones regulatorias, así como la definición operativa de la convivencia de Hapag-Lloyd + Gemini, por un lado (que es un acuerdo con la naviera danesa Maersk), y la Nueva ZIM como operador israelí.

Minerales críticos: India y Estados Unidos convergen en una estrategia de alianzas para reducir dependencia de china y acelerar capacidad de procesamiento



La agenda de minerales críticos está consolidándose como un eje de política industrial y seguridad económica, en un entorno en el que la dependencia de China en suministros y, sobre todo, en tecnologías de minería y procesamiento limita el margen de maniobra de múltiples economías. En esta coyuntura, India está en conversaciones con Brasil, Canadá, Francia y Holanda para acuerdos que integrarían exploración, extracción, procesamiento y reciclaje, con foco en litio y tierras raras, y con un componente explícito de acceso a tecnologías de procesamiento. Esta orientación sugiere que el objetivo no es únicamente asegurar recursos, sino cerrar brechas en los eslabones de mayor valor agregado donde se define la resiliencia de la transición energética y la competitividad industrial.

India busca replicar elementos del acuerdo que firmó con Alemania en enero, que cubre exploración, procesamiento y reciclaje, además de adquisición y desarrollo de activos minerales en ambos países y en terceros países, bajo el liderazgo del Ministerio de Minas. No obstante, la oferta adicional enfrenta plazos estructurales, dado que la exploración puede durar entre 5 y 7 años y con frecuencia no culmina en una mina viable, mientras el tránsito completo desde el descubrimiento hasta la producción suele tomar años. Asimismo, India ya firmó pactos con Argentina, Australia y Japón y mantiene conversaciones con Perú y Chile, lo que apunta a una diversificación por jurisdicciones.

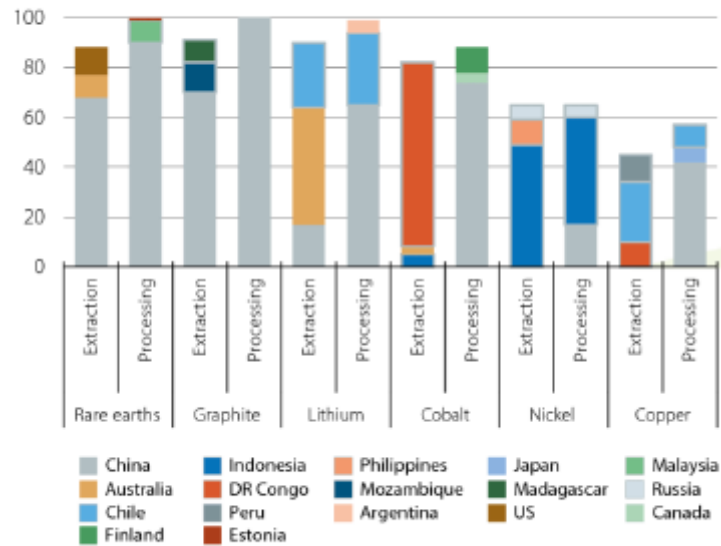
Por su parte, Estados Unidos está reforzando un enfoque que combina reserva estratégica, acuerdos de suministro e inversión en activos productivos. La administración Trump presentó el "Proyecto Bóveda", una reserva por 12.000 millones de dólares, pero el desafío radica en asegurar metal suficiente para 60 minerales clasificados como críticos, lo que ha impulsado una coordinación multilateral, incluida la reunión ministerial del 4 de febrero en Washington con 54 países, donde se firmaron 11 acuerdos bilaterales y un acuerdo trilateral con la Unión Europea y Japón. La urgencia se vincula a restricciones chinas de exportación sobre metales como galio, germanio y tierras raras, lo que refuerza la preferencia por asegurar minas en producción o con alta probabilidad de producir y desplaza el foco hacia territorios con oferta más efectiva en el corto y mediano plazo.

NotiAmip 31

Noticia 5. (Continuación)

Critical minerals: market concentration in extraction and processing

Global market share of the three largest producers (%)



Note: The countries outlined in grey are official participants in the Belt and Road Initiative.

Source: CaixaBank Research, based on data from the International Energy Agency.

Desde una perspectiva logística, esta convergencia de políticas tiende a elevar la competencia por corredores de exportación de concentrados y materiales refinados, la presión sobre infraestructura especializada y trazabilidad, y la incidencia de criterios geopolíticos y regulatorios en decisiones de contratación y rutas. En ese sentido, resulta clave monitorear la formalización y alcance tecnológico de los acuerdos de India, la evolución de operaciones en el Congo, el diseño final de mecanismos de estabilización de precios, la trayectoria de restricciones chinas y las condiciones de financiamiento que condicionan qué proyectos avanzan pese a plazos largos de maduración.

Por: Duaga

Strategic Port Development

Próximos Eventos AMIP


Aparta las fechas y acompáñanos en este arranque de año. La AMIP continúa impulsando espacios de actualización técnica, formación profesional y encuentro gremial. Te compartimos los próximos eventos para que los tengas presentes:

◇ **Diplomado AMIP–CMIC (Registro abierto)**

Diplomado en Construcción y Supervisión Técnica de Obras Portuarias

El sector portuario vive un momento decisivo. Hoy más que nunca necesitamos **profesionalizarnos, especializarnos y anticiparnos a los retos del futuro.**

Por ello, desde la **AMIP, en alianza estratégica con la CMIC**, lanzamos una iniciativa que marcará un antes y un después en el desarrollo de nuestro sector:

 **Inicio:** 27 de febrero 2026

 **Duración:** 72 horas

 **Modalidad:** Híbrida o presencial en el **Puerto de Veracruz**

Este **no es un diplomado** más.

Es una **apuesta estratégica** para fortalecer a nuestros socios y elevar el nivel técnico del sector portuario nacional.

Este programa está diseñado para:

- ✓ **Tomadores de decisión**
- ✓ **Directivos y líderes de proyecto**
- ✓ **Profesionales que buscan ventaja competitiva**
- ✓ **Empresas que quieren liderar el futuro portuario**

Veracruz será el punto de encuentro donde **especialistas, líderes y visionarios** compartirán conocimiento práctico, casos reales y soluciones aplicables.

Invertir en este diplomado es invertir en el futuro de tu empresa.

 **Quien se prepara hoy, lidera mañana.**

 **El conocimiento será nuestra mayor ventaja competitiva.**

Los invitamos personalmente a formar parte de esta generación que transformará la infraestructura portuaria de México.

El registro ya se encuentra disponible directamente en la página de la **CMIC**, donde podrán consultar costos definitivos e inscribirse de manera inmediata.

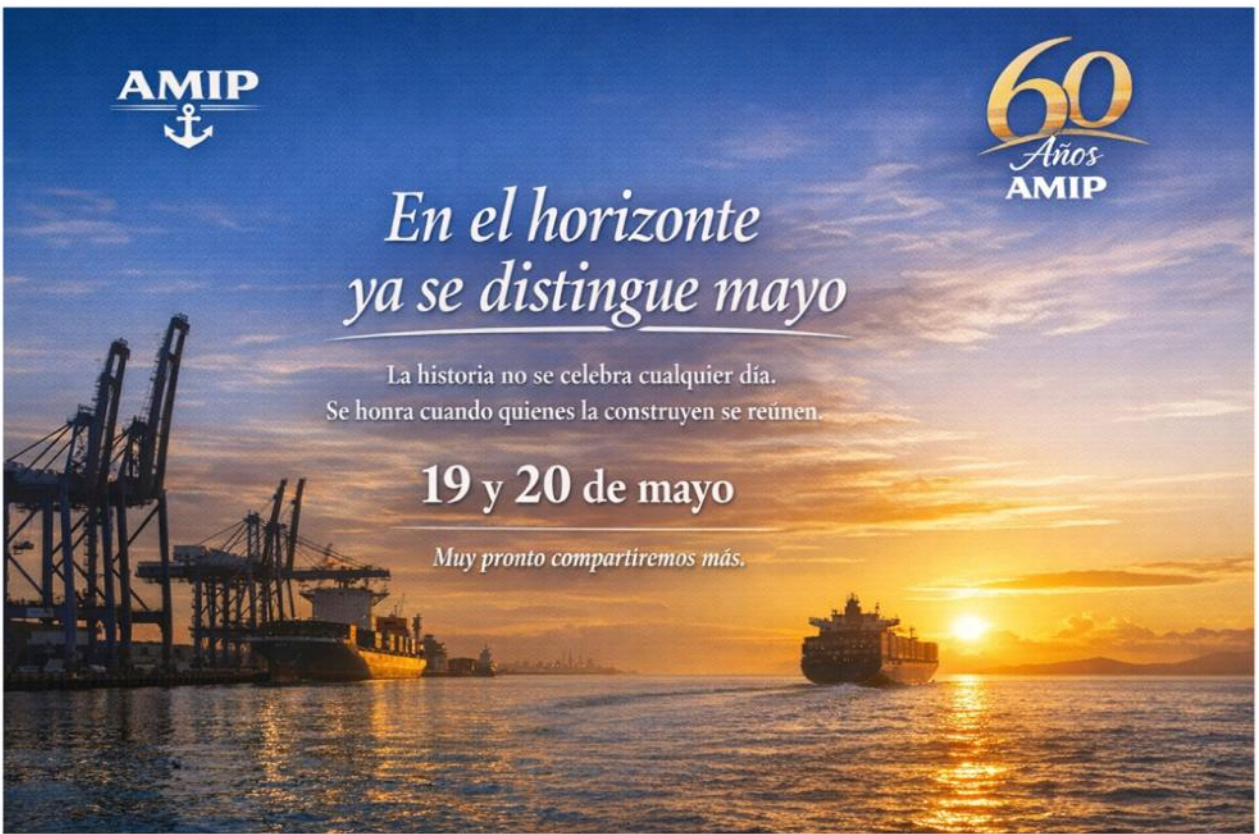


En el horizonte ya se distingue mayo

La historia no se celebra cualquier día.
Se honra cuando quienes la construyen se reúnen.

19 y 20 de mayo

Muy pronto compartiremos más.



AMIP SIN FILTRO

Manual breve para saber que ya perteneces

Si al llegar saludas por nombre... perteneces.

Si alguien te guarda lugar... perteneces.

Si te preguntan tu opinión... perteneces.

Si celebras los logros de otros como propios... perteneces.

Si te quedas conversando cuando el evento terminó...

definitivamente perteneces.



Gracias por permanecer

Las profesiones nos enseñan a resolver.

La pertenencia nos enseña a permanecer.