WEBINAR

SITUACIÒN ACTUAL EN MOVIMIENTO DE CONTENEDORES A NIVEL MUNDIAL

TL PACIFIC Group

UNLIMITED LOGISTICS

- Costo de flete Marítimo / Aéreo va al alza.
- La capacidad es el nuevo objetivo.
- Se espera que las tarifas sigan en aumento y la capacidad vaya aumentando gradualmente.
- Nos mantendremos arriba de los niveles de la pandemia a largo plazo.

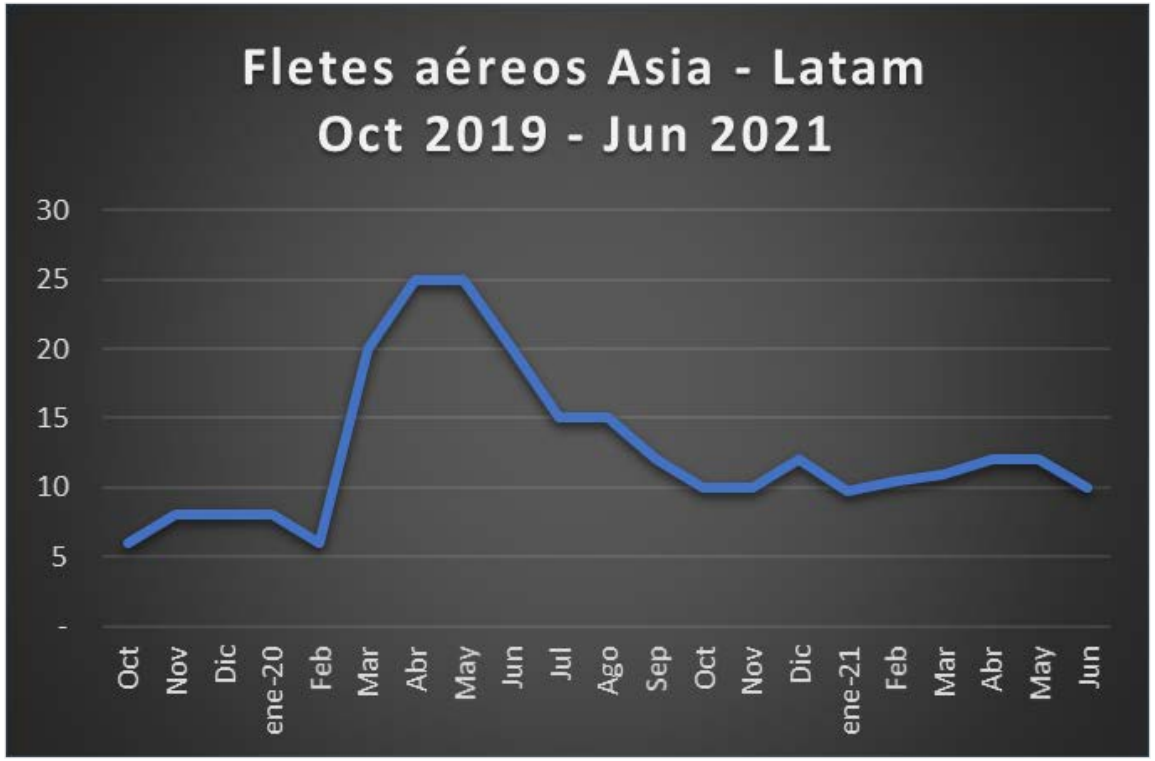
- No se ven cambios de mejora a corto plazo.

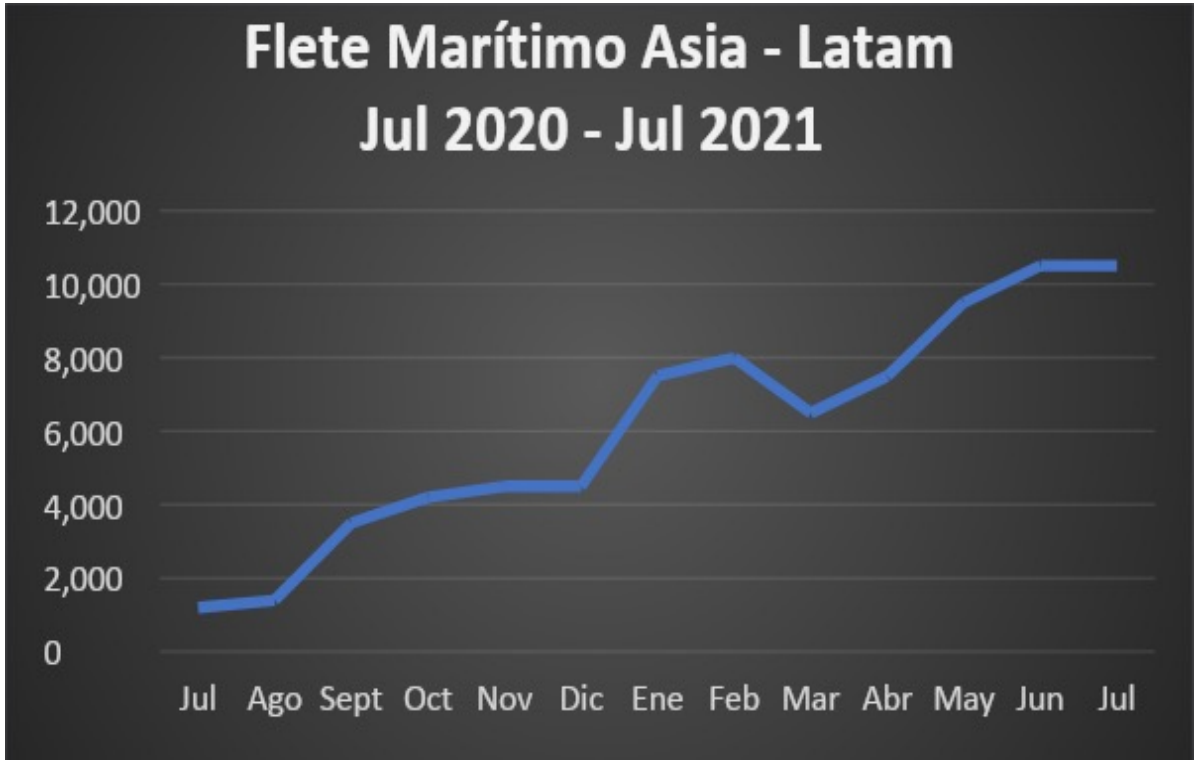
- En tarifas ni en espacios y se espera que la capacidad se pueda afectar por cierre de puertos y las navieras mantengan mas actividad manteniendo tarifas a un nivel mas alto que antes de la pandemia.

- El aumento de las tarifas áreas es debido a la profunda reducción de la capacidad porque los fletes marítimos están muy altos.

Esta foto de Autor desconocido está bajo licencia CC BY

1. Los continuos desequilibrios mundiales empujan los precios aún más al subir.





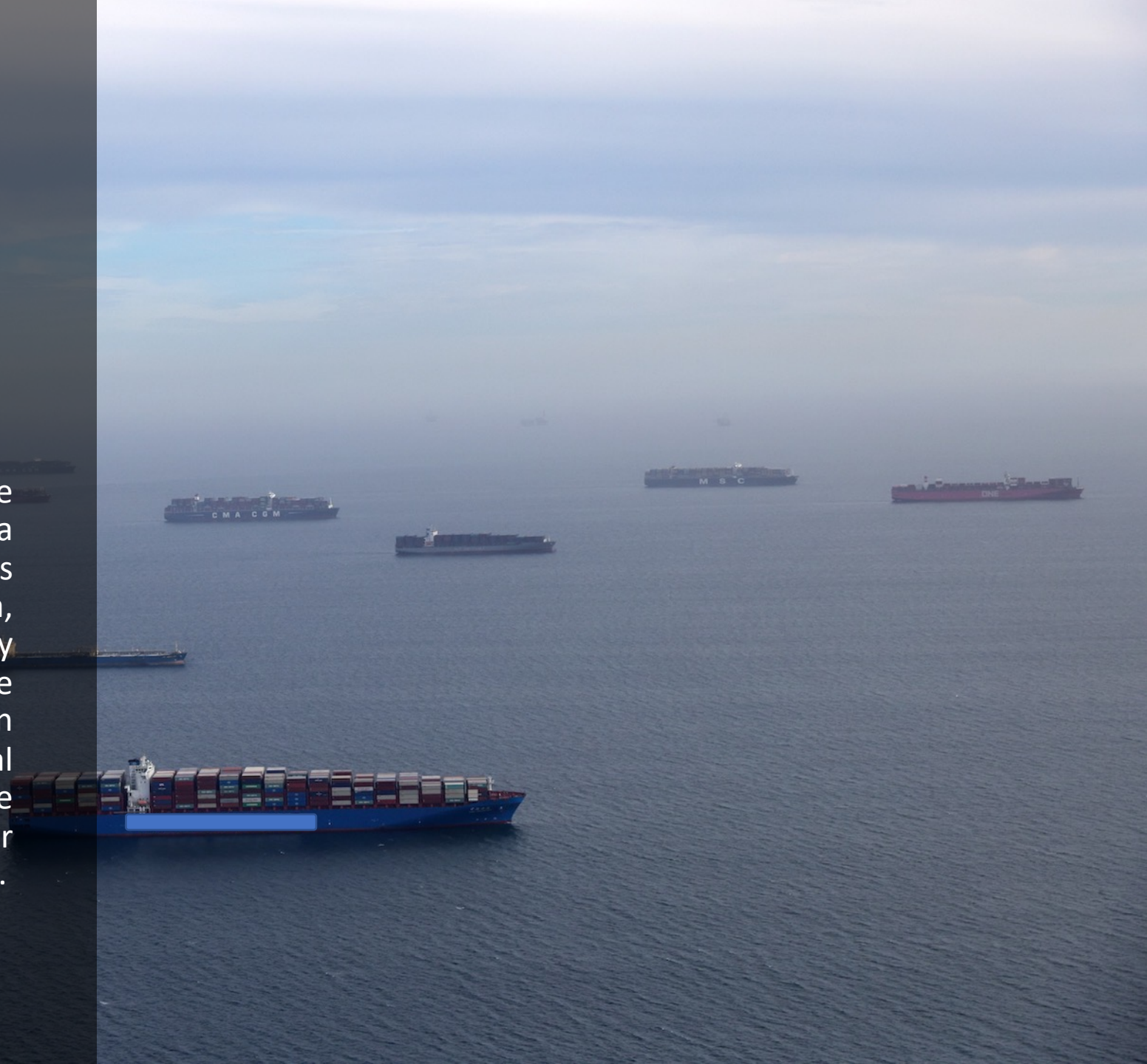
- El balance del equipo a nivel mundial hace que los precios aumenten.
- Hay un desbalance en la producción y en la demanda de bienes.
- Las navieras están cortando la capacidad en la mayor parte de rutas y una falta de equipo vacío, lo cual reduce los tiempos libres de demora.

2. Pocas alternativas de flete marítimo

- Muchos productos de valor alto se están desviando por avíon, dada la capacidad de los commoditties de poco valor como: toys, breakbulk, t-shirts se están moviendo por mar.

3. Una recuperación desequilibrada a lo largo del 2021.

Algunos países están inclusive exportando mas que antes que la pandemia, mientras tanto en otros países como USA, el sureste de Asia, etc. han bajado en su recuperación y producción. Toda la competencia de fletes y espacios se mantienen en desbalance en el trafico mundial incluyendo el reposicionamiento de contenedores vacíos. Se busca meter mas presión en las tarifas a corto plazo.



4. La reducción de blank sailings ayudará a ayudará a aliviar las limitaciones de capacidad

A nivel mundial, la capacidad en las principales rutas marítimas se ha recuperado a niveles anteriores de los principales bloqueos en 2020, aunque las salidas en blanco continuaron reduciendo el 10% de la capacidad programada durante el primer trimestre, hay signos de mejora este trimestre, que en los planes actuales promediará el 4%.

Las cancelaciones han sido en parte una respuesta a los retrasos, por lo que mientras el sistema permanezca congestionado, la capacidad de envío puede continuar siendo eliminada del sistema a corto plazo.

5. Cierre y congestión de puertos siguen creando retrasos.

- El comportamiento del mercado en 2021 ha aumentado las tarifas que se tenían en 2020 debido a que los barcos no pueden mantener su itinerario y los retrasos siguen aumentando.

- Las navieras siguen compartiendo espacios, pero el desarrollo ha sido de los peores en los últimos 10 años.

- la pandemia continúa afectando a nivel mundial cierre de puertos como Shenzhen, que es el 4to puerto a nivel mundial, aunque se resuma la operación el congestionamiento de carga es impresionante y los retrasos siguen en aumento tanto en equipo como en espacios.

- Para los embarcadores en Asia al tener una programación de embarques estimada, ayuda mucho a conseguir los espacios con las navieras a largo plazo, ya que son embarques constantes.

- El cierre de puertos es a nivel mundial, se ha presentado en distinto países como: India, Vietnam, Malasia, etc. Manteniendo la afectación al comercio internacional.

Las líneas navieras han obtenido buenos resultados durante la pandemia y los primeros meses del 2021.

Portacontenedores han alcanzado un nuevo record de 229 barcos, con una capacidad de 2.2 millones de TEUS. Cuando la nueva capacidad esté lista en 2023 representará un 6% de aumento, lo cual se irá incrementando gradualmente.

El aumento de la capacidad ayudará a mantener los costos de transportación mas bajos, pero no necesariamente bajarán las tarifas al nivel antes de la pandemia.

En un futuro cercano, los fletes van a tener un incremento debido a la demanda, congestionamiento y la falta de equipo.

Unprecedented spread in spot prices in trans-Pacific trade

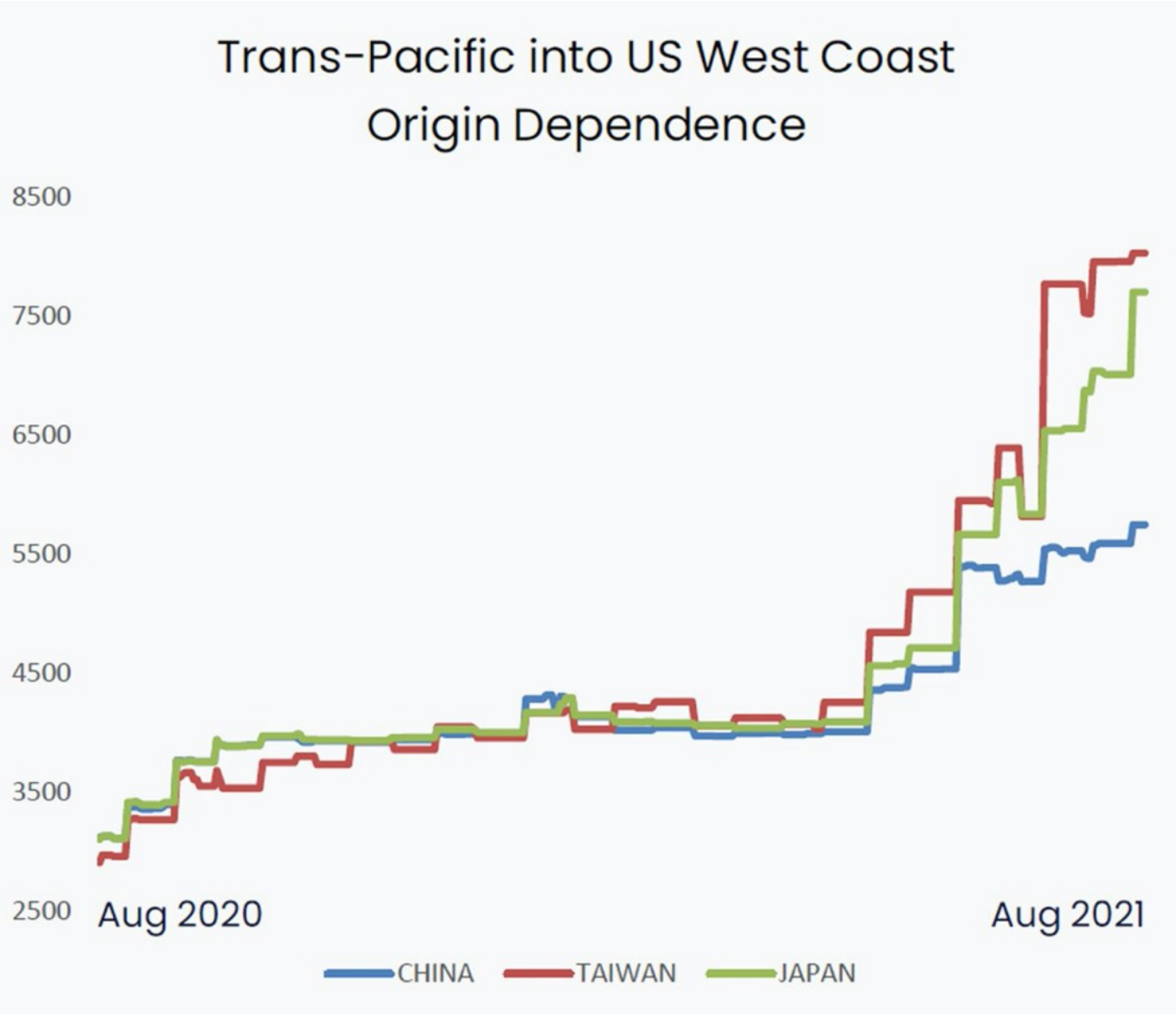
- Debido a que la demanda impulsada por el estímulo es tan alta en comparación con la capacidad, no solo la capacidad de barcos y cajas, también de puertos, camiones, ferrocarriles y almacenes, la propagación alta-baja de los precios al contado transpacíficos se ha disparado.

- Desigualdad en pagos de fletes (grandes importadores pagan tarifas mas bajas que importadores pequeños)

- Diferencia de hasta $15,000 usd por FEU.

- Antes, el costo por FEU de envíos con origen: China, Taiwán, Singapur, a la costa oeste, era de $100, $150, $200. Ahora pueden alcanzar casi $2,500 por FEU.

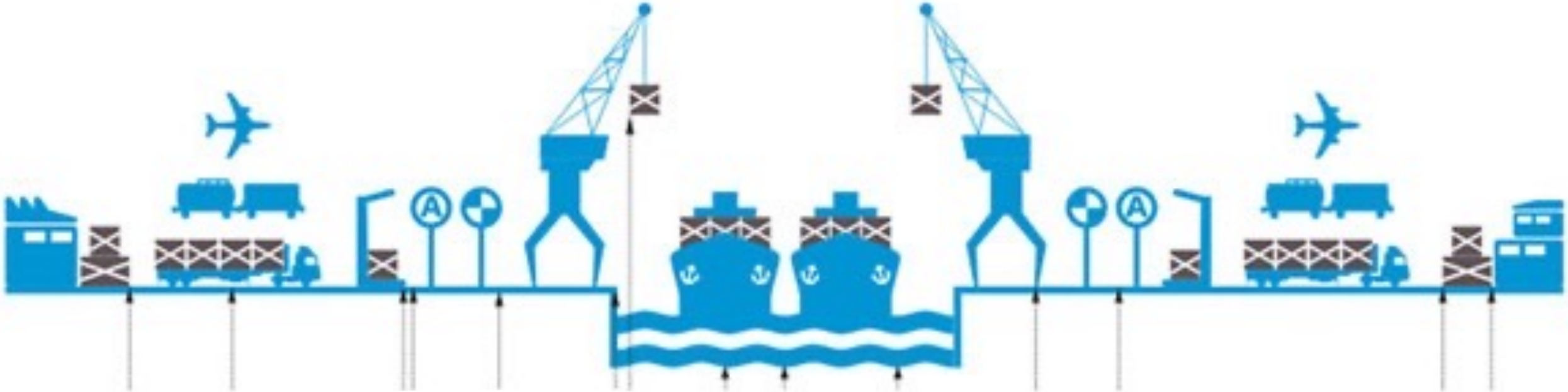
"There is a whole series of different markets now for different situations and different import parameters"



Instalaciones del aeropuerto de Shanghái en confinamiento por COVID, se espera un retraso en la carga

- Arroja otra llave inglesa en las cadenas de suministro ya estiradas por la escasez de capacidad de carga marítima y aérea y los extensos retrasos en el envío a medida que la temporada alta de exportación se pone en marcha para las vacaciones.
- Poco personal de trabajo por las medidas drásticas para no propagar el COVID, aceptando solo carga de aviones de pasajeros.
- Pausa en todos los servicios de asistencia en tierra, aduanas y carga aérea en Shanghai, desviando aviones de carga a Guangzhou, Zhengzhou y Shenzhen.

COSCO está alquilando tres de los buques ganados, hacerle movimientos a Walmart y The Home Depot. Esos movimientos podrían afectar a las empresas de bienes de consumo que venden a esos gigantes minoristas. Por supuesto, pocos minoristas tienen la escala para hacer tales movimientos. Además, el fletamento de embarcaciones enteras puede crear su propio conjunto de desafíos logísticos, como restricciones de programación, y el fletamento de embarcaciones requiere que los transportistas muevan contenedores en grandes lotes en lugar de mover un flujo constante de contenedores, que es más típico.



La crisis de la cadena de suministro está empeorando aún más, con crecientes problemas en el lado de las exportaciones en China. Ahora hay más del doble de barcos esperando para cargar frente a Shanghai y Ningbo que esperando para descargar, por ejemplo, en Los Ángeles y Long Beach. Y los escasos suministros de energía en China están obligando a algunas fábricas a oscurecerse antes del tiempo durante el día, lo que agrava los retrasos en los pedidos para los importadores de otros países.

Situación actual en México

Problemas en puerto LZC

Canales de comunicación política dañados

Falta de comunicación entre el gobierno estatal – federal

Problemas económicos

Desde el 2017 se frecuenta el cierre de vías

"Los puertos deberían de ser punto de transferencia, no de almacenamiento"

- **Sector ferrocarril:**

- 64 días de bloqueos en lo que va del año
- 42 días de bloqueos en LZC.

- **Sector Agencias de carga:**

- Disminución de días libres de demoras
- Cambio de ruta a puertos MLO, VER, ALT, PROGRESO, etc.
- Buscan una garantía de libre trafico

- **Sector Industria (Cementera):**

- El 6% de la producción se exporta
- Por falta de disponibilidad de CNTRS hay escases.

GRACIAS