SOUTHMETALS
TRADING LATAM COMPANY

Cómo optimizar la logística en medio de la incertidumbre de los mercados

Claves para entender y actuar

Octubre de 2021

Trabajamos para ser la mejor alternativa de abastecimiento de materias primas para nuestros clientes

Situación Actual

SOUTHMETALS
TRADING LATAM COMPANY

+ 500%

de incremento de precios

Poca frecuencia de rutas hacia mercados menos atractivos

Escasez de productos

Solo 40%

llega a tiempo (respetando su **ETA**, fecha estimada de arribo). Debido a la congestión en los principales puertos, los buques se demoran más de lo debido.

80%

del volumen global del comercio exterior se hace por vía marítima

70%

del valor global del comercio exterior se hace por vía marítima

Causas

Navieras argumentaban que los extra costos cobrados obedecen a déficit en tierra: puertos, depósitos y transporte terrestre eran responsables de ralentizar y encarecer por por lo tanto las cadenas.

Hoy ese argumento ya no es totalmente sostenible

Cómo se llegó a esto. Crisis de los contenedores

Durante años fue la **sobreoferta de capacidad** la que llevó las tarifas de flete hacia valores históricamente bajos. Faltante de contenedores es **sólo una de las razones** y era existente previo a la pandemia.

1

Inicio de Pandemia

Ante la previsión de un derrumbe del comercio mundial, las compañías marítimas tomaron decisiones para protegerse: *quitaron buques de las rutas y suspendieron puertos de escala* para no afectar sus finanzas.

2

Recuperación productiva de China primero, y de la demanda norteamericana impulsada por el e-commerce en respuesta a las medidas de restricción de movilidad impuestas por la pandemia. Los contenedores vacíos estaban regados por los puertos del mundo, sin rumbo definido hacia los puertos de Asia. Empresas navieras ***mantuvieron restricciones en los servicios que elevaron "artificialmente"*** los fletes en todo el mundo.

3

Este "ajuste de la oferta" fue coordinado, porque *ocho de cada diez* contenedores que navegan en el mundo lo hacen en buques de tres alianzas marítimas. Ahora no hay suficiente capacidad o contenedores en el mundo para mover la carga desde un extremo del globo hacia el otro.

Rio revuelto…

Concentración de la oferta

- **2M:** Maersk y MSC, 1° y 2° operadores mundiales.
- **Ocean Alliance:** Cosco, OOCL, CMA CGM y Evergreen.
- **THE Alliance:** Hapag Lloyd, Yang Ming y ONE (unión de las japonesas NYK, K-Line y MOL).

PARTICIPACIÓN MUNDIAL DEL TOP 10 DE NAVIERAS EN EL TRANSPORTE GLOBAL DE CONTENEDORES

Fuente: Alphaliner

CASI EL 80% DEL TRANSPORTE DE CONTENEDORES EN 3 ALIANZAS

2M: 33,4%	OCEAN ALLIANCE: 29,9%	THE ALLIANCE: 16,2%

Concentración de la oferta / Precios

Buques portacontenedores / Rutas

Las alianzas son operativas: las líneas se ponen de acuerdo en atender determinadas rutas y puertos, compartiendo bodegas y barcos, pero manteniendo una estrategia comercial "diferenciada".

Esta situación se vuelve **ideal** para los dueños de buques portacontenedores que no los operan, sino que los chartean: las tarifas diarias de un buque Panamax, como los que operan en Chile, superan los US$ 50.000, hasta cuatro veces más de los valores pre-pandemia.

En Hong Kong, a mediados de julio, se registró el alquiler de un buque de 5042 TEU de capacidad contratado a una tarifa diaria de US$ 160.000 para el trafico entre Asia y Europa, por un plazo de 90 días. Es decir, en tres meses, el dueño del buque recibirá US$ 14,5 millones por alquilarlo, el doble de lo que recibida hace seis meses.

Buques portacontenedores / Rutas

Es decir, el mix de faltante de bodega, demoras en la cadena de suministros, reactivación de la demanda y altas tarifas de fletes presionan al mercado de los buques y, así, ***toda la situación se retroalimenta*:**
el charteo de buques se disparó, así que no hay posibilidad alguna de que los fletes bajen.

Situación regional

Los ejemplos mencionados anteriormente traspasan la “primera división” y se filtran a las divisiones inferiores: si faltan buques en las rutas que más demandan y más pagan, se los saca de las rutas con menos demanda y que menos pagan.

Las ***economías desarrolladas*** importan insumos y exportan manufacturas (en ambos casos en contenedores), con lo que es de esperar que la balanza de entrada y salida sea pareja.

Las ***economías rezagadas*** en la exportación de valor agregado enfrentan un peligroso desbalance en su mix de importaciones y exportaciones en contenedores. Un contenedor, en un mercado de fletes desbocados como el actual, vale “oro en polvo”.

Una naviera hoy debe decidir entre aceptar una reserva de un contenedor para un exportador hacia Sudamérica o mover rápidamente ese contenedor vacío a un mercado más estable y rentable.

Ciertos orígenes son extremadamente complejos para la región: India, China, Sudáfrica.

¿Cuánto tardarán las tarifas en volver a los promedios de años anteriores?

Reclamos

BRIEF

MCS Industries to FMC: MSC, COSCO unfair practices created $600K in damages

Published Aug. 3, 2021 • Updated Aug. 5 2021, 11:00 a.m. -03

JOC ▸ MARITIME NEWS ▸ CONTAINER LINES

Chemical group rails against ocean carriers' 'unfair' practices

Michael Angell, Associate Editor | Sep 02, 2021 1:29PM EDT

A trade group representing the chemical distribution industry is the latest to accuse ocean carriers of discriminatory business practices in their decisions about which bookings to take.

Primer caso en el que un importador eleva a la Comisión Marítima Federal de los Estados Unidos (FMC). Gobierno de Estados Unidos ordenará investigaciones exhaustivas sobre conductas oligopólicas, competencia desleal en el mercado naviero, "tarifas injustas e irrazonables", provocadas por la consolidación de la industria.

Reclamos

04 de Octubre de 2021

Bancos centrales del mundo te que crisis en la cadena de suministro dispare la inflación perjudique al crecimiento

En algunos casos, abogan por la intervención est para solucionar las trabas del transporte marítim

Enviar a un Colega Enviar un Mensaje al Editor

Imprimir

Compartir en redes sociales

09 de Septiembre de 2021

CMA CGM toma la decisión de detener todos los incrementos de tarifas spot

Medida se hizo efectiva inmediatamente a partir del 9 de septiembre y se prolongará hasta el 1 de febrero de 2022

Enviar a un Colega Enviar un Mensaje al Editor

Imprimir

Compartir en redes sociales

Desde principios de 2021, los fletes spot del transporte marítimo de contenedores han seguido incrementándose debido a la congestión de los puertos y al gran desequilibrio entre la demanda y la capacidad efectiva de transporte marítimo de contenedores. Aunque se espera que estos aumentos de tarifas impulsados por el mercado continúen en los próximos meses, CMA CGM decidió poner en suspenso cualquier nuevo aumento de las tarifas de flete spot para todos los servicios operados bajo sus marcas (CMA CGM, CNC, Containerships, Mercosul, ANL, APL). La decisión se aplicará a las tarifas spot y es efectiva inmediatamente desde el 9 de septiembre hasta el 1 de febrero de 2022.

Jay Powell, de la Reserva Federal de EE.UU., Andrew Bailey, del Banco de Inglaterra, Haruhiko Kuroda, del Banco de Japón, y Christine Lagarde del Banco Central Europeo, han comentado el impacto que la crisis en la cadena de suministro está teniendo en las perspectivas de inflación y crecimiento mundial.

Vías de mitigación

¿Cómo actuar ante este escenario?

- Comprar con mayor anticipación. Al menos el doble a los niveles pre-pandemia.
- Comprar mayormente desde Europa (Rotterdam / Hamburgo / Amberes / Valencia). Protegerse de orígenes mas complejos.
- Buscar productos / calidades alternativas dentro de la región.
- Incrementar los niveles de stock de seguridad.
- Exigir al menos 7 días de demurrage.

29 de Septiembre de 2021

Costco, Walmart y Home Deport fletan portacontenedores para hacer frente a los problemas de la cadena de suministro

De este modo, los grandes actores del retail esperar hallar otros puertos de entrada para evitar la congestión

Enviar a un Colega Enviar un Mensaje al Editor
Imprimir

04 de Septiembre de 2021

Ikea opta por comprar contenedores y fletar buques para hacer frente a los retrasos en el transporte marítimo

Asimismo, el sector granelero también está en busca de medidas para afrontar dichos desafíos

Enviar a un Colega Enviar un Mensaje al Editor
Imprimir

Compartir en redes sociales

Vías de mitigación

¿Qué está haciendo *South Metals?*

Para el importador/exportador minorista (pyme) la situación es aún mas compleja. Por lo tanto:

1. **Administración** del comercio exterior desde Europa.
2. Control de la mercadería desde los distintos **orígenes.**
3. Desarrollo de **alianzas estratégicas** con 2 empresas de freight forwarding buscando prioridad.
4. Extremadamente **informados,** alerta a rebrotes y a los escenarios políticos/ambientales de cada país.
5. Búsqueda de **acuerdos trimestrales** de precios y consumos con clientes.

Quedó demostrado que el sistema es frágil, sensible y fuertemente interconectado.

Muchas Gracias

https://south-metals.cl/