



BSM 
Forwarding

Julio 2024

**Líder en el mercado de transporte
de carga desde 1990**

MARÍTIMO

Market Update

La oferta global supera los 30 millones de TEUs por primera vez en la historia...

Durante el mes de junio y por primera vez en la historia, la capacidad contenerizada global ha alcanzado los 30 millones de TEUs de acuerdo a Alphaliner.

En estos primeros 6 meses, ya se entregaron 246 buques portacontenedores representando una capacidad de casi 1,6 Mteu. A pesar de que, en 2023, 2024 y 2025 estarán al doble del promedio histórico de nuevos buques, la tendencia de agregar capacidad no parece frenar: en 2024 ya se ordenaron otros 64 portacontenedores los cuales harán crecer la flota mundial por 543,500 TEUs adicionales.

Es interesante notar que las navieras dejaron de ordenar portacontenedores "Megamax", el mas grande ordenado este año tiene una capacidad de 14,170 TEUs (contra 24,346 TEUs del MSC Türkiye por ejemplo). Conviene también resaltar que los nuevos buques ordenados no son exclusivamente "verdes" sino motorizados "tradicionalmente".

Global figures



7,006 active ship
Including 6,207 fully cellular



30,173,897 TEU
29,769,111 TEU fully cellular



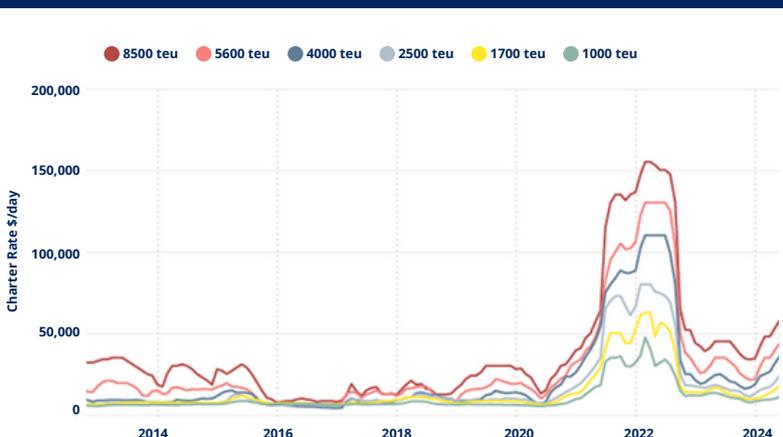
357,972,016 DWT

Rank	Operator	Teu	Share	Existing fleet	Orderbook
1	Mediterranean Shg Co	5,975,381	19.9%	<div style="width: 100%; height: 10px; background-color: #002060;"></div>	<div style="width: 10%; height: 10px; background-color: #008000;"></div>
2	Maersk	4,326,774	14.4%	<div style="width: 90%; height: 10px; background-color: #002060;"></div>	<div style="width: 10%; height: 10px; background-color: #008000;"></div>
3	CMA CGM Group	3,758,503	12.5%	<div style="width: 85%; height: 10px; background-color: #002060;"></div>	<div style="width: 15%; height: 10px; background-color: #008000;"></div>
4	COSCO Group	3,229,799	10.8%	<div style="width: 80%; height: 10px; background-color: #002060;"></div>	<div style="width: 20%; height: 10px; background-color: #008000;"></div>
5	Hapag-Lloyd	2,159,023	7.2%	<div style="width: 75%; height: 10px; background-color: #002060;"></div>	<div style="width: 25%; height: 10px; background-color: #008000;"></div>
6	ONE (Ocean Network Express)	1,922,375	6.4%	<div style="width: 70%; height: 10px; background-color: #002060;"></div>	<div style="width: 30%; height: 10px; background-color: #008000;"></div>
7	Evergreen Line	1,688,810	5.6%	<div style="width: 65%; height: 10px; background-color: #002060;"></div>	<div style="width: 35%; height: 10px; background-color: #008000;"></div>
8	HMM Co Ltd	852,169	2.8%	<div style="width: 60%; height: 10px; background-color: #002060;"></div>	<div style="width: 40%; height: 10px; background-color: #008000;"></div>
9	Zim	721,712	2.4%	<div style="width: 55%; height: 10px; background-color: #002060;"></div>	<div style="width: 45%; height: 10px; background-color: #008000;"></div>
10	Yang Ming Marine Transport Corp.	695,304	2.3%	<div style="width: 50%; height: 10px; background-color: #002060;"></div>	<div style="width: 50%; height: 10px; background-color: #008000;"></div>
11	Wan Hai Lines	508,063	1.7%	<div style="width: 45%; height: 10px; background-color: #002060;"></div>	<div style="width: 55%; height: 10px; background-color: #008000;"></div>
12	PIL (Pacific Int. Line)	328,524	1.1%	<div style="width: 40%; height: 10px; background-color: #002060;"></div>	<div style="width: 60%; height: 10px; background-color: #008000;"></div>

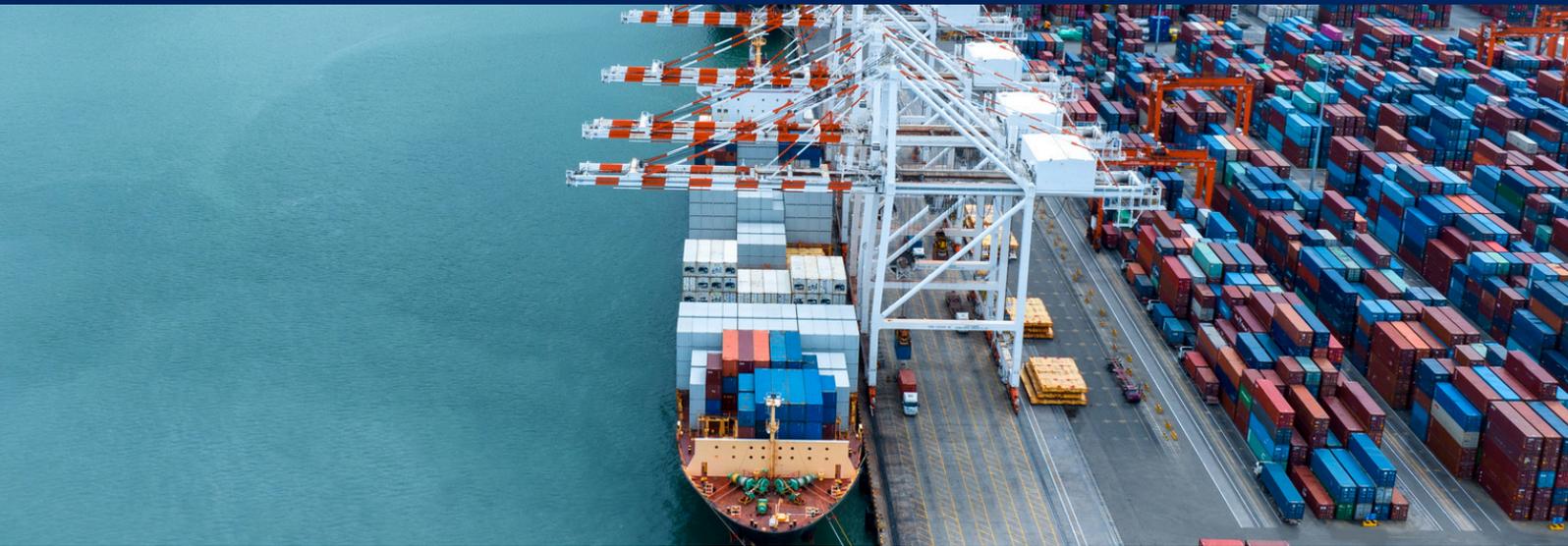
Fuente: Alphaliner

... Pero el mercado de fletamiento de portacontenedores sigue calentándose:

Como lo muestra la siguiente gráfica, el costo por día de un buque portacontenedor está incrementando drásticamente.



A principios de junio, CMA-CGM firmó un contrato a 3 meses para el buque "Kota Callao" de una capacidad de 7100 TEUs. Ahora, MAERSK pagará un costo 50% más alto para su gemelo "Kota Valparaiso", alcanzando los USD 150,000 al día. Tradicionalmente, esto es la muestra de un mercado de fletes sólido que recuerda el boom debido al alto consumo durante los años COVID. Es importante también recordar que una parte de la capacidad adicional viene directamente absorbida debido a la situación actual en el mar Rojo y los desvíos para evitar el Canal de Suez.



¿Qué tendencia esperar para los fletes a México en julio?

Como les decimos cada mes, el mercado de flete se basa en la oferta y demanda y en ese sentido, existen diferencias importantes entre cada trade.

La **importación de Asia a México** ha roto récord de volumen este año: cuando las tarifas alcanzaron su nivel más bajo a finales del primer trimestre 2024, se movían aproximadamente 70,000 TEUs al mes entre China y México. En mayo, los 129,230 TEUs transportados de China a México representan un incremento del 85% y ocasionando una saturación generalizada. Por ejemplo, durante el mismo mes de mayo tan solo en el puerto de Qingdao se alcanzó el nivel fatídico de 100 buques fondeados, es decir en espera de disponibilidad en las terminales. Sin embargo, ya se normalizó con aproximadamente 40 unidades en espera.

Así como la oferta sigue incrementando, por ejemplo, la naviera BAL ha “resucitado” en junio su servicio a México “CMX” que había cerrado en enero 2023. También MSC, después de haber lanzado su servicio “Mexicas” (newsletter

BSM mayo 2024), ha anunciado un segundo servicio dedicado desde Far East a México llamado “Dahlia”.

Empezará en agosto con buques de aprox. 5000 TEUs. **Esta capacidad adicional empieza a mostrar el equilibrio necesario no solo para detener nuevos aumentos, pero probablemente ocasionará bajas significativas de tarifas en las próximas semanas.** En efecto, si bien la temporada alta esta empezando, muchas industrias adelantaron temporada y los fabricantes automovilísticos chinos parecen haber anticipado nuevos aranceles. Los backlogs de carga en Asia están reduciéndose, aunque las terminales portuarias del pacifico mexicano seguirán enfrentando fuertes desafíos.

Desde Europa, la situación es diferente: empieza la temporada alta y sí se registra un incremento importante en la demanda. Esto ocasionará **incrementos a partir de julio** tanto desde Norte Europa como del Mediterráneo de aprox. USD 350 x TEU.

La exportación, también sujeta a incrementos significativos:

Si bien México es una zona de surplus (es decir, hay mayor volumen de importación en carga contenerizada que de importación) lo cual facilita la disponibilidad de equipos en nuestro país, la necesidad de reposicionar contenedores vacíos hacia otros mercados, los tiempos de tránsito que se alargan y el incremento de los costos fijos de las navieras impactarán los fletes de exportación a la alza.

Para mayor información: contacte su ejecutivo en BSM

Tendencias del transporte Aéreo



En un mundo de constantes incertidumbres es relevante no dejar de lado hablar acerca del transporte aéreo, en donde de acuerdo con la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) se ha mejorado el pronóstico para la industria aérea para este 2024, respecto a los pronósticos de junio a diciembre de 2023. Sin embargo, la industria aérea mundial sigue eludiendo un rendimiento agregado superior al coste de capital.

Durante este 2024 se prevé que los volúmenes de carga se sitúen en 62 millones de toneladas de carga, un 6.8% arriba de lo registrado al cierre del 2023, sin embargo, los ingresos descenderán un 13% a nivel interanual.

El sector aéreo está en la senda de beneficios sostenibles, pero aún queda mucho por hacer. La rentabilidad del sector es frágil y puede verse afectada de forma positiva o negativa por muchos factores:

- **Evolución de la economía mundial**

Las perspectivas de las aerolíneas han estado tradicionalmente vinculadas a las tendencias económicas mundiales. No obstante, el sector ha resistido en gran medida la inflación, los elevados tipos de interés y la ralentización del crecimiento del PIB en el periodo post-pandémico. Conviene seguir de cerca la evolución económica de China, con factores como: la ralentización del crecimiento económico, el desempleo juvenil y la relativa fortaleza del sector servicios frente al sector manufacturero son indicios de que la economía china está atravesando un período de transición que podría tener amplias repercusiones más allá de sus fronteras.

- **Guerra**

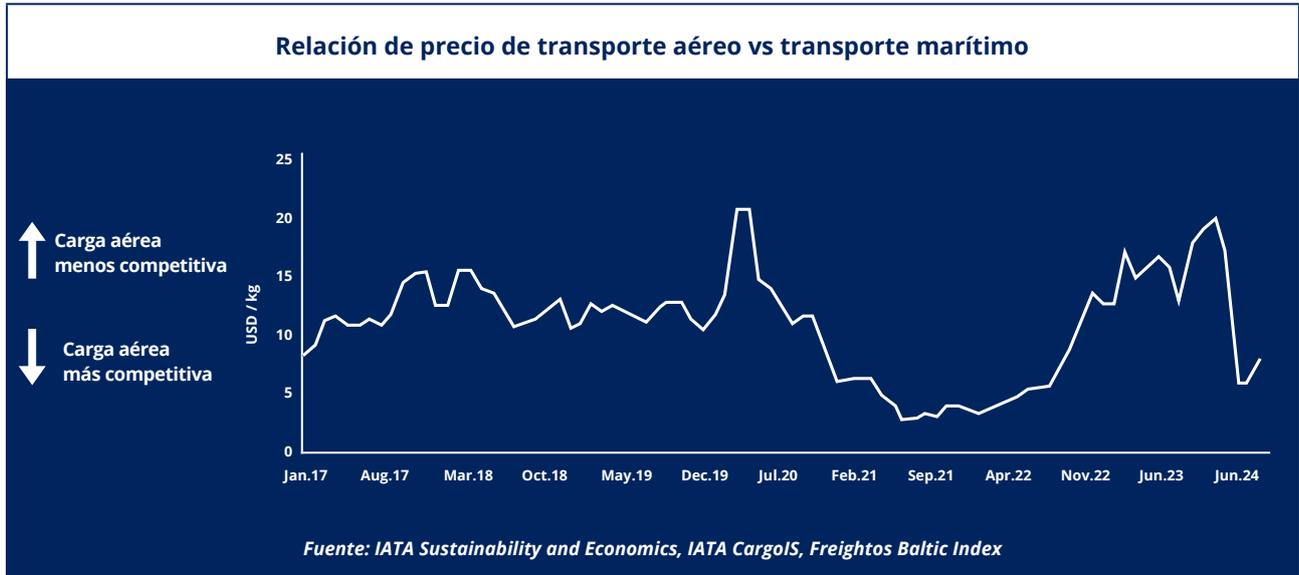
Desde el inicio de la invasión de Rusia en Ucrania, el sector aéreo ha enfrentado incremento de tarifas derivado al cierre del espacio aéreo ruso, lo que obliga a que las compañías aéreas a desviar rutas de conexión en Europa, lo que significa que los tiempos de vuelo se prolongan entre 1,5 y 2,5 horas. Con respecto al conflicto en medio oriente, ha provocado el cierre del espacio aéreo de numerosos países árabes, llevando a las aerolíneas a reconsiderar rutas alternativas para evitar posibles riesgos asociados con el vuelo sobre zonas de conflicto.

- **Demanda:**

De acuerdo a Transport Intelligence (Ti) atribuye el incremento de los volúmenes aéreos al conflicto del Mar Rojo y el comercio electrónico en China, añadiendo: "Se registra que las exportaciones chinas, más allá de los minoristas electrónicos, han crecido violentamente". Otros factores atenuantes son la sequía en el Canal de Panamá y el accidente en el puente de Baltimore, lo que ha provocado una caída de las tarifas de carga aérea vs. el transporte marítimo en el primer trimestre del 2024.

• **Los riesgos derivados de la regulación:**

En el ámbito regulador, las aerolíneas podrían tener que hacer frente a un aumento de los costes para cumplir con la regulación con respecto a: los regímenes de derechos de pasajeros, las iniciativas medioambientales regionales y los requisitos de accesibilidad.

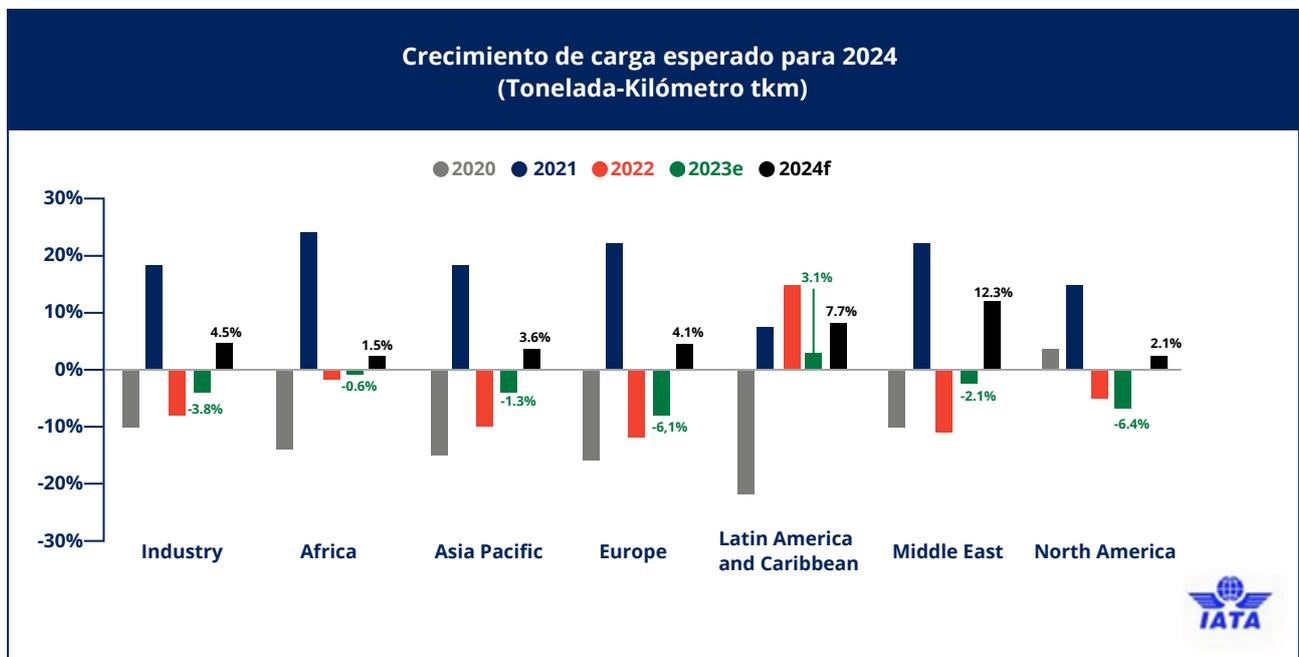


Así mismo importante señalar en este punto que el gobierno de Hong Kong anunció la implementación del recargo por combustible de carga (CFS) que entrará en vigor a partir del 1 de enero de 2025, después de un período preliminar de seis meses. Dicha medida se alinea con la tendencia global de

desregular los recargos por combustible y fomenta la competencia en la industria de carga aérea, manteniendo así la competitividad de la industria de la aviación de Hong Kong, uno de los aeropuertos de mayor tráfico de carga y centro de aviación internacional.

Análisis regional

Presentamos algunos datos que pueden ser de análisis para identificar la tendencia de crecimiento del transporte aéreo de carga durante el 2024.



Situación del mercado por Región

- **Asia:**

La capacidad de carga en widebody belly en el noreste de Asia experimenta un crecimiento de dos dígitos. En particular, desde Shanghai (PVG) aumentó un 60% (~ 16 mil toneladas) en las últimas 4 semanas en comparación con el mismo período del año pasado.

Los vuelos de cargueros desde China y Hong Kong han alcanzado niveles históricos, superando las 300 salidas diarias.

Aerolíneas como China Southern lanzó el mes pasado vuelo desde ciudad de Shenzhen a Mexico, así mismo aerolínea MAS, lanzó su primer vuelo de Hangzhou a Ciudad de México transportó 53.1 toneladas de carga de comercio electrónico.

- **Europa:**

La incorporación de aviones de pasajeros para temporada de verano ha equilibrado la oferta y la demanda de carga en lower deck, mientras que la capacidad de main deck sigue siendo escasa, lo que ha impulsado el aumento de las tarifas del mercado.

Lufthansa lanzó una nueva ruta: AIFA - Monterrey- Frankfurt con una salida semanal.

- **Norte América:**

El mercado de exportación en EUA se mantiene estable con amplia capacidad para satisfacer la demanda, especialmente de carga en vuelos pasajeros.

- **América Latina:**

El transporte aéreo de carga en América Latina ha presentado un importante dinamismo durante este 2024, impulsado por la tendencia de crecimiento del comercio electrónico en la región que llevaría a que la industria aérea crezca de 1.040 millones de dólares en 2024 a 1.280 millones de dólares en 2029, a una tasa compuesta anual del 4,22% durante el período previsto (2024-2029).

En semanas pasadas, México ha experimentado una reducción de capacidad en vuelo debido a los registros de altas temperaturas.



LOGÍSTICA

En breve

1 Cancelación de arribos de buque a Puerto Progreso

El pasado viernes 7 de junio, se suscitó la fractura de una losa (superficie de rodamiento) en el muelle 6 de la Terminal de Contenedores de Yucatán S.A. de C.V. lo que ha ocasionado graves retrasos en el transporte marítimo, diversas líneas navieras anunciaron interrupción temporal de arribo de buques en este puerto desviándolos al puerto de Veracruz.

Actualmente, se continúan los trabajos de inspección y reportando avance en las evaluaciones técnicas y operativas del área para dar cumplimiento a las condiciones y requisitos aplicables para retomar las operaciones de manera segura.

La Administración del Sistema Portuario Nacional de Progreso S.A. de C.V. (ASIPONA) anunció que se espera la reanudación de operaciones el lunes 24 de junio.



2 Ahora somos miembros de la JC TRANS

A partir de Mayo, BSM Forwarding se une a la red global JC TRANS con ID 15541, obteniendo beneficios importantes como:

- 1: Fortalecimiento de nuestro network a nivel mundial.
- 2: Protección contra riesgos de cooperación entre los agentes de la red.
- 3: Tarifas competitivas y tiempos de respuesta más ágiles.
- 4: Nuevas oportunidades de negocios a nivel global.

3 One lanza el nuevo servicio MAREX 2

A partir de Julio, ONE pone en marcha el nuevo servicio MAREX 2 dedicado al puerto de Acajutla, garantizando un tiempo de tránsito de tres días desde el Lazaro Cardenas (APM). El primer viaje del buque Spirit of Dubai tiene fecha estimada de zarpe el 9 de Julio. Este nuevo servicio complementa el servicio MAREX que tiene frecuencia semanal en el resto de los puertos centroamericanos: Puerto Quetzal, Corinto y Puerto Caldera.



LOGÍSTICA

En breve

4 APM anuncia la aplicación de recargo por no cumplimiento a pre-programación en importación

En julio, la terminal en Lazaro Cardenas APM comenzará la aplicación de una tarifa por el no-cumplimiento en la programación de retiro de contenedores de importación, con la finalidad de desincentivar la perdida de citas y eficientar la operación de la terminal.

Los cargos se aplicarán en los siguientes supuestos:

1: Contenedores no retirados en el día solicitado (\$1,249 MXN más IVA por contenedor)

2: Cancelación tardía de pre-programación (\$749 MXN más IVA por contenedor), se considera tardía contenedores cancelados un día antes de la pre-programación de lunes a viernes después de las 18:00 horas y sábados después de las 12:00 horas.

5 Se reanuda servicio a Haití con recargo Extra Risk Recovery

Después de que varias semanas de anunciar la suspensión de servicio con destino a Puerto Principe debido a la escalada de violencia que protagonizaron las pandillas en Haití, CMA CGM anuncia reanudación de su servicio con el cargo de Extra Risk Recovery efectivo a partir del 10 de Julio. Este recargo aplicará por USD 200/TEU para carga general y USD 450/TEU para carga reefer.



6 Navieras reanudan servicio a Ucrania, después de una larga ausencia

A finales de mayo, las navieras Hapag-Lloyd y Maersk reanudaron sus servicios a Ucrania. Buques portacontenedores reiniciaron su tránsito a los puertos ucranianos Chornomorsk y Constanta por primera vez desde la invasión de Rusia en Ucrania en Febrero de 2022. Por su parte, MSC tiene considerada su primera recalada en el puerto de Odesa a mediados de Junio.

Este servicio representa un parteaguas importante, pues reestablece un vínculo comercial vital que se había interrumpido. Se espera que los volúmenes en estos servicios se dupliquen en los próximos meses a medida que otras líneas navieras se unan al restablecimiento de estos puertos a sus rutas marítimas.

7 Puerto de Ensenada recibe 3 grúas nuevas

El pasado 9 de junio desembarcó en Ensenada International Terminal (EIT) de Hutchison Ports Holdings, la nueva grúa de muelle y dos grúas de patio, todas con una alimentación eléctrica, mismas que tienen como objetivo la estimulación de la operatividad y capacidad de carga en la terminal.

Las grúas de muelle tienen un alcance de brazo de 70 metros y una altura de 48 metros, capaces de manejar prácticamente todos los barcos portacontenedores que operan en el transporte marítimo transpacífico. Con la incorporación de estas nuevas grúas porticas se espera un aumento del 25% en la velocidad de descarga y carga de los barcos, optimizando así la productividad de la terminal.

NOSOTROS

¿Qué hay de nuevo en BSM?

BSM se une a la Happy Run para plantar árboles y fomentar hábitos saludables

El pasado domingo 16 de junio, el equipo de BSM se puso en marcha y se unió a la Happy Run, una carrera con un propósito ecológico y saludable. Conscientes de que las pequeñas acciones suman, BSM lanzó un reto a los colaboradores:

por cada kilómetro recorrido por un colaborador, se plantaría un árbol a través de la Fundación Red de Árboles.

El resultado fue asombroso: ¡85 árboles en total! Esta iniciativa no solo contribuye al cuidado del planeta, sino que también promueve la conciencia ambiental y la importancia de trabajar en equipo. Además, la Happy Run fue una excelente oportunidad para fomentar hábitos saludables entre los colaboradores de BSM.

¡Sigamos corriendo juntos hacia un mundo más verde y consciente!



1 Reducción de la huella de carbono

En BSM estamos implementando estrategias para reducir la huella de carbono en nuestras oficinas. Desde un uso más eficiente de los recursos energéticos hasta la implementación de una estrategia de reducción y manejo de los residuos.



3 Compensación de la huella de carbono

A fin de tener un impacto ambiental neutral, BSM ha adquirido **13 certificados de carbono** a través de Climate Trade correspondientes para compensar la huella de carbono empresarial mediante durante el 2022. Para el 2024 doce integrantes del equipo participarán en una carrera en la cual por cada kilómetro recorrido se planta un árbol; así que debido a los kilómetros totales corridos por el equipo se van a sembrar 85 árboles que pueden absorber 40 toneladas de carbono si se cuidan por más de 15 años.



2 Medición de la huella de carbono

12.92
toneladas de carbono

En el 2022 BSM midió con el apoyo de una agencia de consultoría especializada su huella de carbono empresarial registrando **12.92 toneladas de carbono**. Equivalentes a 38 vuelos redondos CDMX - Cancún.



Contactanos en nuestras redes

LINKEDIN
BSM Forwarding SA de CV

FACEBOOK
bsmforwarding

INSTAGRAM
bsmforwarding

PÁGINA WEB
www.bsmmexico.com.mx

¿Qué te gustaría leer en nuestro próximo newsletter? Déjanos tus sugerencias

