

# **BSM** **Forwarding**

Agosto 2024

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

MARÍTIMO

# La geopolítica está teniendo un impacto significativo sobre los resultados financieros de las navieras para el segundo trimestre

OOCL, contribuyendo en hacer de COSCO el cuarto armador mundial en portacontenedores, abrió el baile de la secuencia financiera del segundo trimestre. Al emitir este boletín, CMA CGM publicó sus resultados y podrían ser una muestra de lo que se pronostica ser el trimestre más rentable del año para el sector naviero de contenedores. Cuando la falta de capacidad produce todavía sus efectos...

La demanda de transporte debería ser particularmente marcada por los efectos de la temporada alta que muchos anticiparon. Únicamente durante el mes de mayo, cerca de 16 millones de TEUs fueron transportados según CTS. Como comparativo, ya se queda atrás el pico de mayo 2021 cuando se cargaron 15,72 millones de TEUs.

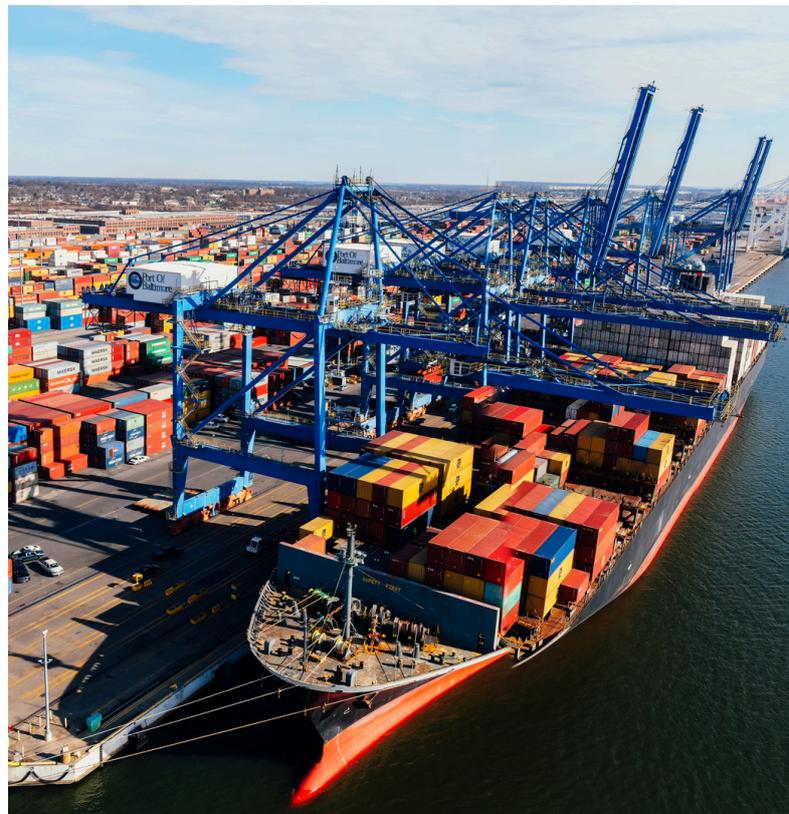
Preparados por la experiencia pandémica, los clientes anticiparon sus pedidos para no quedarse cortos después de haber bajado sus stocks para enfrentar la débil demanda de consumo por varios meses.

La historia se repite. Al igual que durante el COVID, los embarcadores deben nuevamente enfrentarse a tiempo de navegación alargados. Ya es de conocimiento general que gran parte de la flota mundial de portacontenedores se ha desviado de la ruta habitual entre Asia y Europa para evitar el Mar Rojo y la costa del Yemen, donde los hutíes atacan regularmente los buques de marina mercante en apoyo a Palestina. Si el pico de precios parece haber sido alcanzado, la presión sobre la demanda sigue manteniendo niveles de flete altos.

Mientras la sobrecapacidad amenaza una industria que ha agregado capacidad a un ritmo inédito - 1,65 Millones de TEUs entregados en el último semestre -, el alargamiento del tiempo de navegación vía el Cabo de Buena Esperanza ha volteado totalmente el mercado. Es nuevamente difícil encontrar una capacidad de transporte suficiente.

Esta demanda "artificial" por sí sola absorbe entre el 5 - 6% de la flota mundial. Aunque ya se ha entregado el equivalente a 1,5 Millones de TEUs desde principios de año a los miembros de las tres alianzas principales, todavía les faltan 36 barcos.

La alta tasa de ocupación de los portacontenedores es comparable al periodo de pandemia de COVID-19.



## MARÍTIMO

**¿Que esperar para el segundo semestre?**

“La volatilidad del contexto macroeconómico y geopolítico podría seguir impactando la fluidez del transporte y la logística marítima”

En caso de resolución de las tensiones en el mar rojo, las navieras podrían enfrentarse en un viejo problema: la sobrecapacidad. Sin embargo, en junio la demanda se mantuvo alta en el trade de Asia a Norte de Europa, pero también en el transpacífico. Las importaciones contenerizadas de Asia a California aumentaron un 20% en un año en la expectativa de nuevos aranceles sobre los productos chinos y la posible llegada Donald Trump a la Casa Blanca.

**¿Un impacto en los resultados de las navieras?**

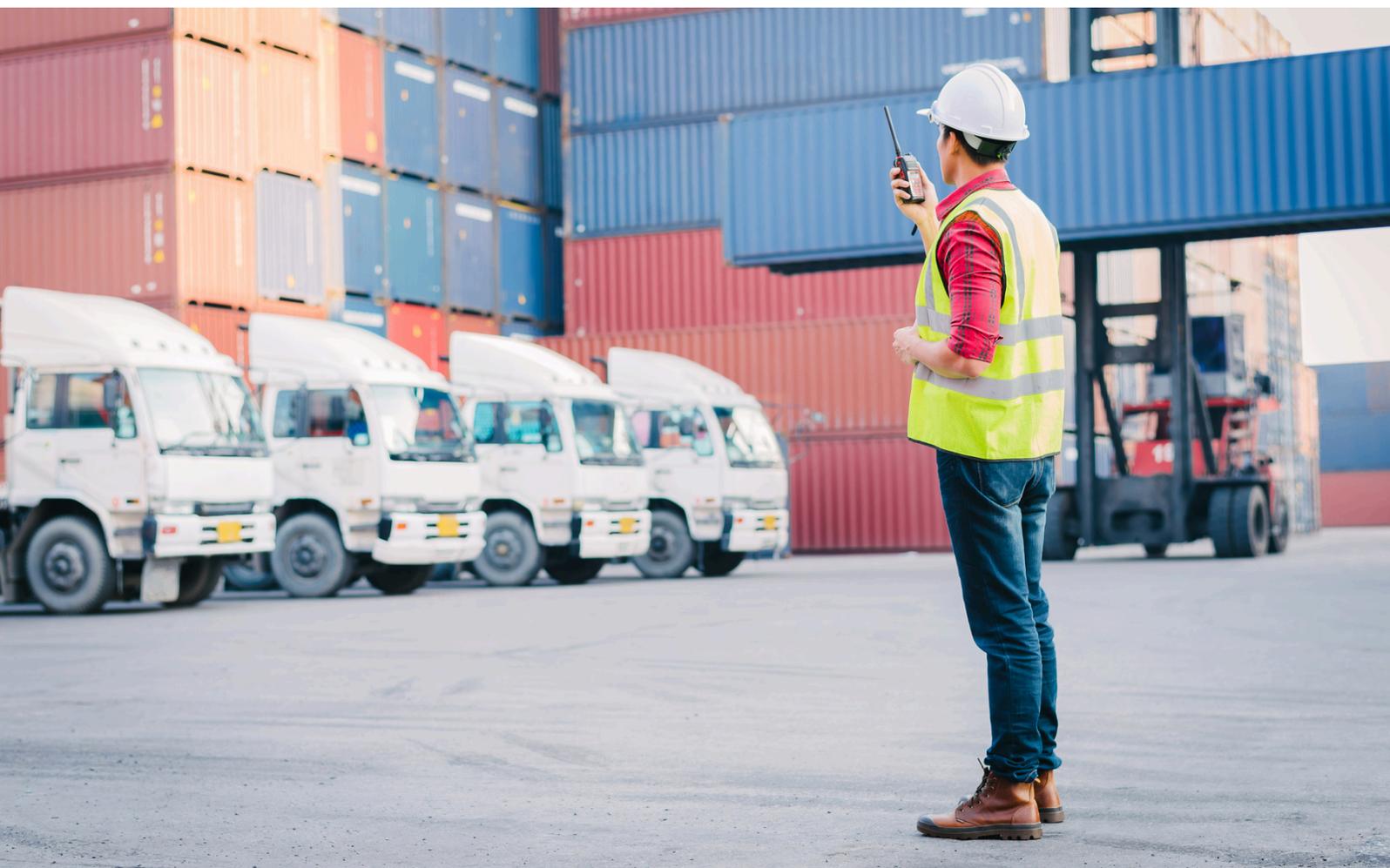
Lo que puede leerse sobre los resultados financieros de OOCL y CMA CGM, Orient Overseas Container Lines ha publicado una facturación de 2,26 mdd para el periodo entre abril y junio, en incremento del 14.4% vs el mismo periodo del año pasado y generando cerca de 200 mdd más comparado al primer trimestre.

Los volúmenes de carga siendo, todas rutas confundidas, muy similares (+ 0.9 %) comparado al segundo trimestre 2023, los resultados se basan en los fletes.

Los resultados de OOCL en el trade Asia-Europa del Norte ilustran perfectamente esta situación: los volúmenes se redujeron del 17.2% durante el segundo trimestre mientras sus ingresos aumentaron 16.4%.

Los ingresos por caja de OOCL siguieron también su trayectoria de crecimiento sobre el transpacífico, el cual no está afectado por los ataques, pero si por los retos hídricos del canal de Panamá, obligado a reducir la cantidad de cruces.

Sobre estos servicios entre Asia y Norteamérica, los ingresos por unidad transportada pasaron de USD 1, 242 por TEU al cuarto trimestre 2023 a USD 1, 761 al último trimestre.



MARÍTIMO

**CMA CGM se queda atrás**

Entre abril y junio, en la mayoría de los parámetros financieros, CMA CGM registró una caída en comparación con el segundo trimestre de 2023. Por otro lado, el grupo de transporte y logística vio aumentar su facturación casi un 7% en los volúmenes marítimos, mientras que los servicios logísticos subieron un 29% tras la adquisición de Bolloré Logistics.

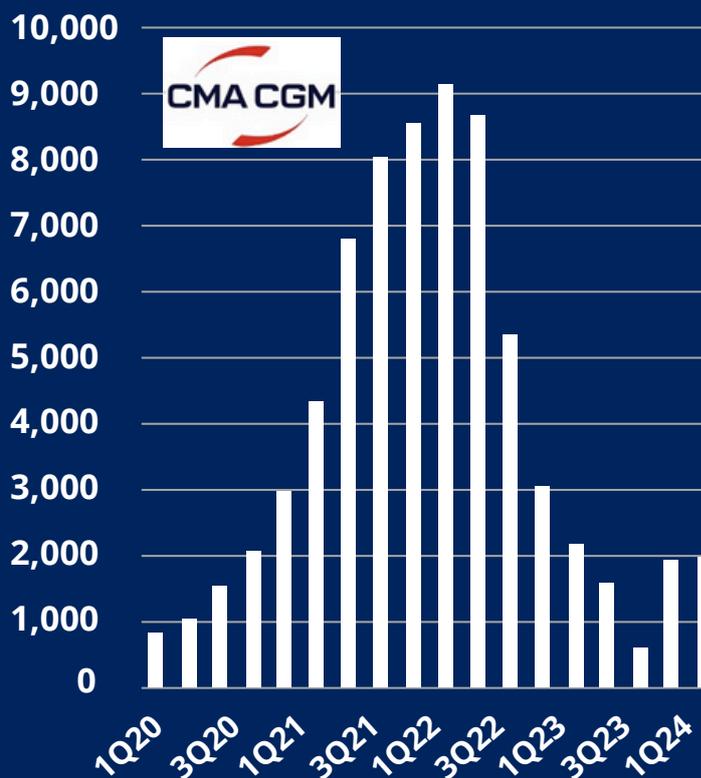
Después de una gran caída entre el segundo trimestre de 2022 y el mismo trimestre del año 2023, el resultado de operación se redujo un 4.3% en un año. La utilidad neta del primer trimestre 2024 bajó un 58% comparado al mismo periodo 2023. El volumen de negocio se mantuvo estable pero la utilidad neta fue impactada por las inversiones de CMA CGM del transporte marítimo, el proyecto de hub portuario en el Caribe y la investigación en la inteligencia artificial.

CMA CGM, el número tres mundiales de contenedores comparte con Maersk una estrategia de logística integral para compensar de los efectos yoyo del transporte marítimo.

En efecto, CMA CGM espera una baja del 1% del volumen de negocio y del 9% de EBITDA en el segundo semestre. El ingreso promedio por TEU, que fue de USD 1,385 bajó en comparación 7.1% en comparación con el 2023. La naviera cuenta con un incremento de negocio en los servicios logísticos terrestres y de almacenaje.

De manera general, las principales navieras tuvieron resultados positivos debido a la alta demanda y a las presiones sobre las capacidades que mantuvieron tarifas altas resultando en una rentabilidad confortable para los armadores. Sin embargo, la próxima entrega de más capacidad presionara los precios, los márgenes del sector y empujara a los actores hacia más diversificación e integración horizontal.

CMA CGM Shipping EBITDA since January 2020 (USD M)



MARÍTIMO

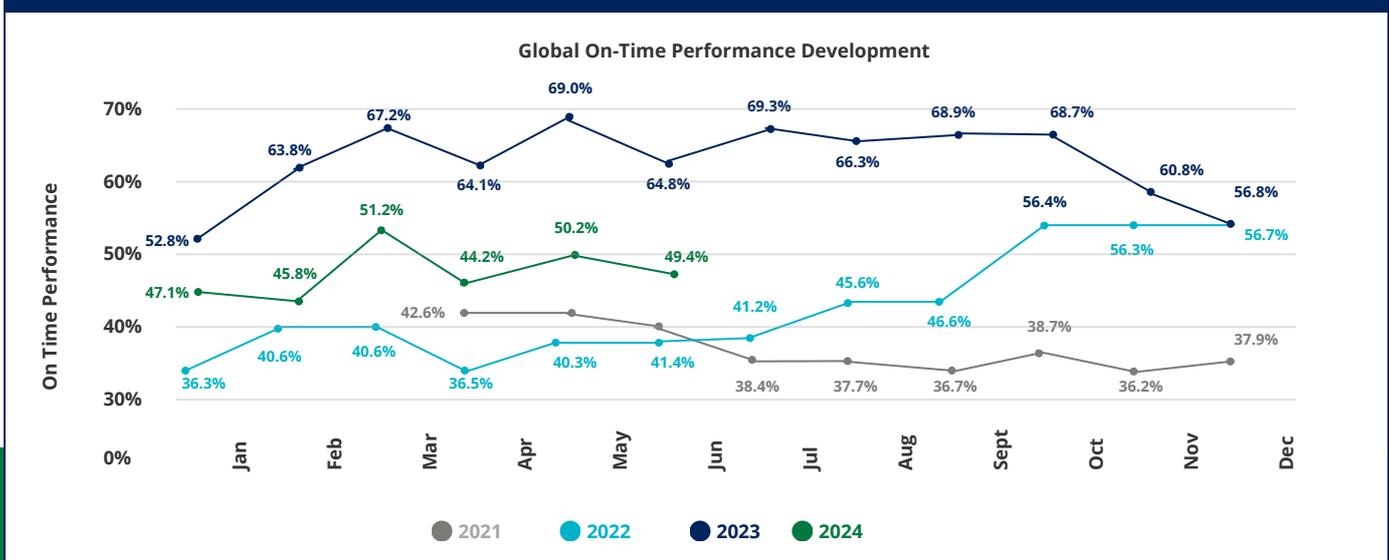
# Retrasos en itinerarios impactan la cadena de suministro

Como parte del servicio que ofrece BSM a sus clientes, rastreamos de forma cercana el desempeño de itinerarios de buques de y hacia México con la finalidad de mejorar la planeación de sus embarques.

De acuerdo con el último informe de Sea-Intelligence, la fiabilidad de itinerarios a nivel global cayó de 50.2% en Mayo a 49.9% en Junio.

Existen varios factores a considerar, los cuales han sido mencionados en ediciones previas de este Newsletter, como la situación del Mar Rojo, la congestión portuaria y el incremento de volúmenes de carga debido a la temporada alta.

Cumplimiento de Itinerarios a nivel global 2021-2024



En México, varias líneas han lanzado al mercado comunicados que mencionan el estatus actual de sus servicios y reflejan la saturación portuaria, especialmente en el Pacífico mexicano. En promedio, el puerto de

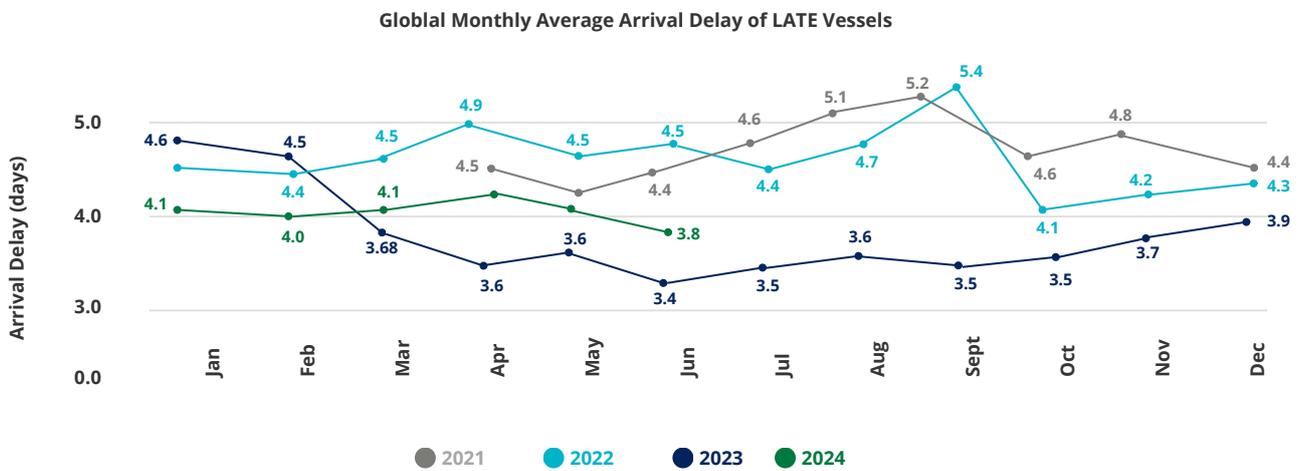
Manzanillo opera con una utilización de sus terminales de más del 90% y Lázaro Cárdenas con un 79% hasta el cierre de julio, esperando el mayor pico de carga durante el mes de agosto.

## Servicios con mayores afectaciones:

- **HPL GS1:** Golfo EE.UU. - Costa Este de América del Sur. Recientemente se anunció la omisión de recaladas en Veracruz, Altamira, Navegantes y Paranaguá de forma alternada hasta nuevo aviso.
- **CMA CGM- MSK BRAZEX & UCLA:** Continúa fuerte congestión en Cristóbal Panamá y puertos brasileños.
- **WCCA:** Se presentan tiempos de espera de buque en terminales de Acajutla de hasta 10 días y en Corinto de hasta 3 días. Estos retrasos impactan la rotación las naves, se prevé posibles omisiones en próximas semanas.

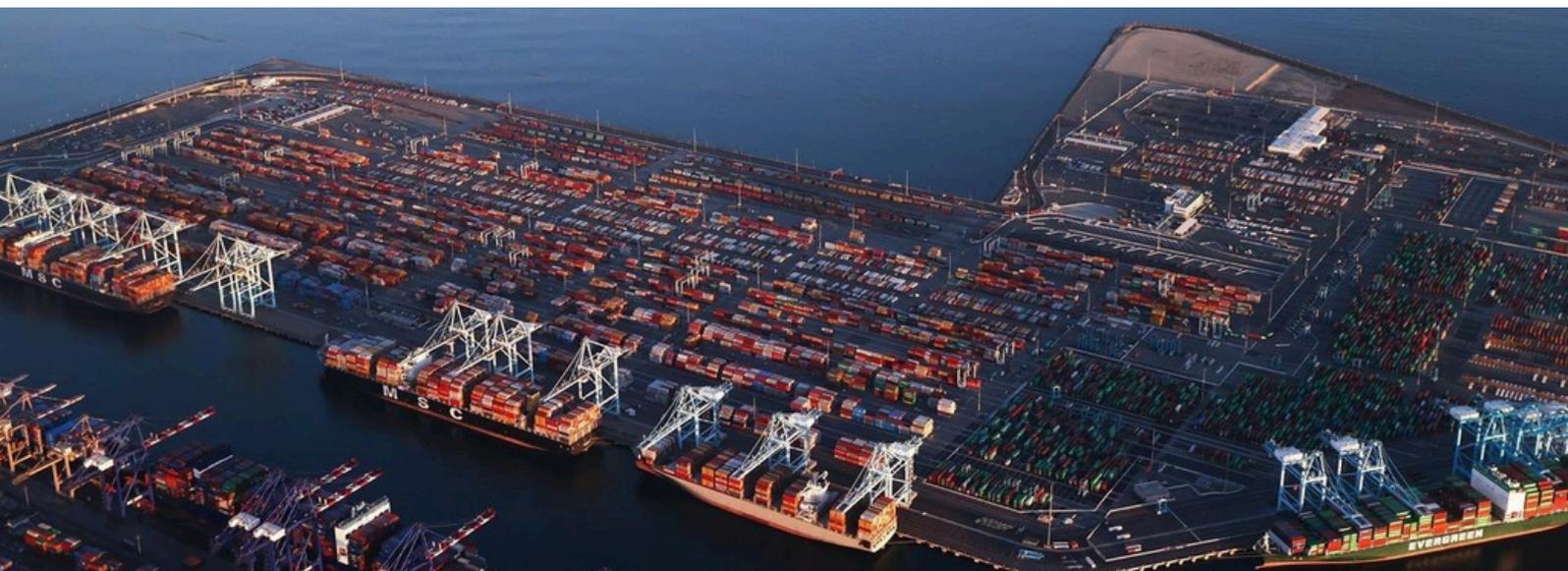
- **WCCA:** Se presentan tiempos de espera de buque en terminales de Acajutla de hasta 10 días y en Corinto de hasta 3 días. Estos retrasos impactan la rotación las naves, se prevé posibles omisiones en próximas semanas.
- **ASIA-WCSA:** El crecimiento en la capacidad en este lane en las últimas semanas (+24.6% vs 2023) y la casi nula implementación en blank sailings ha generado una congestión en puertos base de Asia (Kaohsiung & Singapore) lo que aumenta los tiempos de espera de transbordo e incrementa los tiempos de arribo a puertos mexicanos.
- **India:** Chennai, Mundra y Nhava Sheva presentan una fuerte congestión y baja productividad de sus terminales. El servicio de tren desde Mundra presenta tiempos de tránsito de 7 a 20 días.

**Cumplimiento de Itinerarios a nivel global 2021-2024**



Por otro lado, en febrero de 2025 se tiene previsto el inicio de la alianza “Gemini Cooperation”, las navieras Hapag Lloyd & Maersk han comprometido una confiabilidad de itinerarios de un 90% en sus servicios a nivel global. Este objetivo se considera desafiante ya que en los últimos cuatro años el

resultado combinado de ambas navieras no ha alcanzado un porcentaje igual o mayor al 90%. Para lograr este objetivo, pondrán en marcha un modelo operativo que incluye la implementación de 14 hubs regionales, lo que permitirá incrementar su productibilidad, reduciendo tiempos de espera y costos operativos.



LOGÍSTICA

# En breve

## 1 Los dueños del buque MAERSK FRANKFURT declaran avería gruesa pero ¿qué significa para los clientes con carga a su bordo?

Al momento de emitir este aviso, ya han pasado diez días desde que se declaró el incendio a bordo del portacontenedor MAERSK FRANKFURT y aun no se ha logrado apagar. Los dueños japoneses de la nave (buque charteado por Maersk) declararon avería gruesa. ¿Pero qué implica esta decisión para los embarcadores de los 1100 contenedores a bordo?

El acto de declarar Avería Gruesa (General Average en inglés o GA) es un procedimiento antiguo dentro la industria marítima, lo que implica distribuir pérdidas y gastos extraordinarios de manera justa entre las partes involucradas en caso de accidente. Lo anterior quiere decir que todos los embarcadores con carga a bordo deberán contribuir con los costos para resarcir los gastos y daños causados con el fin de la salvación común de los tripulantes, barco y bienes comprometidos. El ajustador de seguros administra el proceso legal.

Entre otras acciones, pedirá al propietario de la mercancía dar una garantía para los gastos de responsabilidad civil según su contribución antes de liberarla.

En esos casos no es posible abandonar la mercancía para no pagar los costos de GA. Los embarcadores se vuelven responsables de estos costos, por lo que es indispensable asegurar sus cargas.

BSM puede ofrecerles soluciones de seguro de acuerdo con sus necesidades, no dude en contactar su ejecutivo para más información.



LOGÍSTICA

# En breve

## 2 Implementación de recargos anunciados por líneas navieras

Derivado a la situación del transporte marítimo en cuestión de escasez de equipo y espacio, detallamos los últimos recargos de tarifa y fechas de aplicación anunciados por las principales navieras.

### EXPORTACIÓN:

#### ● CMA-CGM GRI (General Rate Increase)

**Servicio: ALTAMIRA EXPRESS**



Fecha efectiva: 1ero de agosto, 2024.

- De México Costa Este a todo el Caribe, América Central, Colombia & Venezuela excluyendo República Dominicana y Puerto Rico USD 50 por TEU
- República Dominicana USD 75 por TEU



Fecha efectiva 22 de agosto, 2024.

- Puerto Rico USD 75 por TEU

#### ● CMA-CGM Extra Risk Coverage Surcharge Implementation

**Servicio: ALTAMIRA EXPRESS-Destino Haiti.**



Fecha efectiva: 10 de julio, 2024.

- Desde todo el mundo a Haití USD 200 por TEU carga seca / refrigerado USD 450 por TEU.

#### ● CMA-CGM (Port Congestion Surcharge) PCS a Georgetown, Guyana



Fecha efectiva: 22 de julio de 2024.

- Fecha de ingreso terminal 19 de agosto 2024 para EE.UU, Canadá y Puerto Rico USD 300 por TEU.
- Fecha de ingreso terminal 22 de agosto 2024 para Latinoamérica bajo aviso e Islas vírgenes de EE.UU; USD 300 por TEU.

#### ● ZIM GRI (General Rate Increase)

**Servicio: CENTRAL AMERICA-CARIBE CCS**



Fecha efectiva: 1ero de agosto de 2024.

- Carga seca USD 500 por TEU.
- Carga refrigerada USD 1000 para contenedores 40' HR/RF.

#### ● MSC GRI (General Rate Increase)

**Servicios: Gulf to SAEC String 2 ECSA/ AZTEC/ANDES/INCA WCSA**



Fecha efectiva : 1ero de agosto de 2024.

- Carga seca USD 500 por TEU.
- Carga refrigerada USD 1000 para contenedores 40' HR/RF.

LOGÍSTICA

# En breve

- **OCEAN NETWORK EXPRESS (ONE)**  
**Congestion surcharge Loading (CGL)**  
**Servicio: MAREX**

- 📅 Fecha efectiva: 1ero de agosto, 2024.  
ETD Manzanillo: 2024-06-26  
ETD: Lázaro Cárdenas: 2024-06-27

El nuevo nivel será aplicable desde México a Puerto Quetzal, Corinto, Acajutla y Puerto Caldera USD 500 por contenedor.

## IMPORTACIÓN:

- **CMA-CGM**  
**Rate Restoration Initiative 4 - Del norte de Europa y Mediterráneo para/vía USA, Canadá y México**

- 📅 Aplicación gradual a partir del 1ero de julio, 2024.

**Desde/vía:** Todos los puertos de carga en Norte de Europa incluyendo el Norte de Francia, Reino Unido, Irlanda, Escandinavia, Polonia, El Báltico y Norte de España (Bilbao, Vigo, Gijón)

**Desde/vía:** Puertos del Mediterráneo incluyendo Malta, Italia, España (Algeciras, Valencia, Barcelona, Sagunto), Adriático, Norte de África, Marruecos excepto Egipto

**Para:** EE.UU, Canadá y México

- Carga seca y refrigerada USD 350 por TEU
- (OOG excluído)

- **MSC**  
**Peak Season Surcharge (PSS)** a toda la carga desde Europa hacia EE. UU., Canadá, México, Puerto Rico y Bahamas.

- 📅 Fecha efectiva a ingreso terminal a partir del 8 de julio, 2024.
  - Para puertos hacia EE. UU., USD 350 por TEU.

- **Hapag Lloyd**  
**Atlantic Rate Restoration (1)**

- 📅 Fecha efectiva a partir del 1 de julio, 2024.
  - Mediterráneo a EE. UU., Canadá y México en USD 350 para 20DV, USD 550 para 40DV/HC.
  - Norte de Europa/Reino Unido e Irlanda a EE. UU., Canadá y México en USD 300 por TEU.

LOGÍSTICA

# En breve

● **Atlantic Rate Restoration (2)**



Fecha efectiva de aplicación 1 de agosto, 2024.

- Mediterráneo a México en USD 200 para 20DV, USD 300 para 40DV/HC

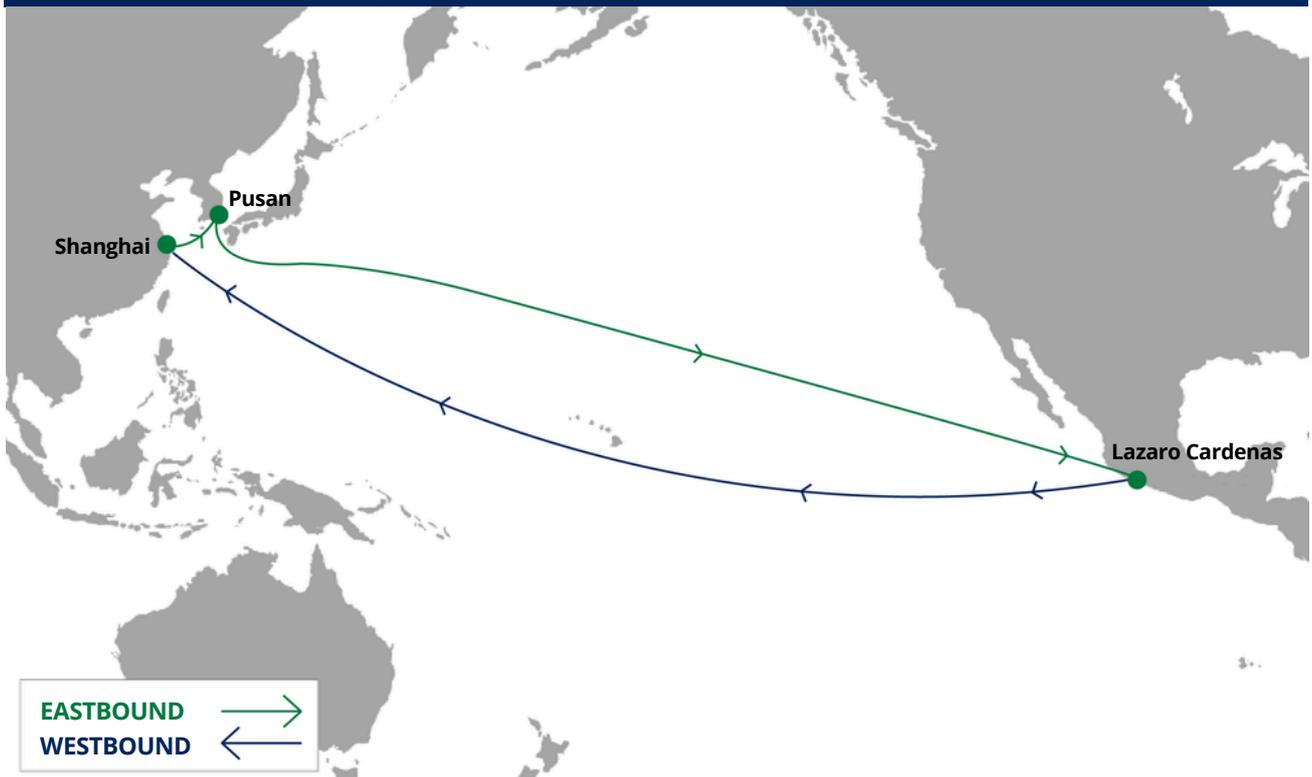
Si algo resulta óptimo dentro de un proceso de importación o exportación es la planeación; y esto conlleva anticiparse a posibles situaciones que pongan en riesgo la operación para garantizar que los impactos sean menores, e incluso nulos.

③ **One lanza un nuevo servicio- ASIA LATIN AMERICA 4 EXPRESS (ALX4):**

Ocean Network Express (ONE) comenzará a operar su nuevo servicio 'Asia Latin America Express 4' (ALX4), para satisfacer la creciente demanda de capacidad de carga de Asia a la Costa Oeste de México. El primer zarpe lo realizará el "ONE Reputation" desde Shanghai el 16 de agosto siendo el itinerario: Shanghai - Busan - Lázaro Cárdenas - Shanghai.

Este nuevo servicio proporcionará a los clientes un itinerario premium que sirve al transporte de bienes entre el norte de Asia y México, así como una cobertura de red y frecuencia adicionales entre Asia y México.

El 'ALX4' se une a los servicios existentes de ONE 'ALX1', 'ALX2' y 'ALX3' que conecta Asia y Sudamérica.



LOGÍSTICA

## En breve

### 4 FMC retrasa la Gemini Cooperation entre HPL & Maersk

La Comisión Federal Marítima de Estados Unidos (FMC) ha detenido la alianza operativa entre Maersk y Hapag-Lloyd AG, conocida como Cooperación Gemini, para determinar los posibles impactos competitivos de los acuerdos.

Maersk A/S y Hapag-Lloyd AG y Hapag-Lloyd USA, LLC presentaron el Acuerdo de Cooperación Gemini (n.º 201429) ante la Comisión el 31 de mayo de 2024. El acuerdo permitiría a estas compañías compartir buques en las rutas entre Estados Unidos y Asia, Oriente Medio y Europa. Los acuerdos entran en vigor 45 días después de su presentación, a menos que la Comisión emita una Solicitud de Información Adicional (RFAI, por sus siglas en inglés), como lo está haciendo.

La Comisión utiliza el proceso RFAI para identificar y lograr claridad sobre asuntos que no fueron abordados por las partes que presentaron la solicitud o en los que no se proporcionó suficiente información en el acuerdo presentado originalmente.

La FMC tiene 45 días desde que determina que las respuestas a la RFAI se consideran completas para revisar el acuerdo en busca de problemas legales y de competencia antes de que entre en vigencia.

Se abrirá un período de comentarios públicos de 15 días una vez que se publique el aviso público de la RFAI en el Registro Federal la próxima semana.

El Acuerdo de Cooperación Gemini habría entrado en vigor el lunes 15 de julio de 2024, de no haber sido por esta acción de la Comisión.



### 5 Transporte marítimo aumenta sus emisiones de carbono en el primer semestre del 2024

Según información de Bloomberg, en el primer semestre de 2024, el transporte marítimo aumentó sus emisiones de carbono 23 millones de toneladas por desvíos de buques por rutas más largas, un 6 % más frente al mismo periodo del año anterior.

Uno de los factores que ha contribuido a ello han sido los ataques de los hutíes al transporte marítimo en la zona del Mar Rojo en protesta por la guerra de Israel contra Hamás, así mismo, los enormes volúmenes de crudo y combustible que históricamente se enviaban a la Unión Europea, ahora se transportan mucho más lejos a países como India, China y Brasil, derivado de las sanciones impuestas a Rusia por su invasión en Ucrania.

Estos datos ponen de relieve lo difícil que será para los buques alcanzar los objetivos de emisiones fijados la Organización Marítima Mundial (OMI). Aunque el sector ha manifestado en repetidas ocasiones su deseo de ser más ecológico, el último aumento prolonga una tendencia a largo plazo, aunque algunos factores escapan al control de la industria.

NOSOTROS

# ¿Qué hay de nuevo en BSM?

## BSM celebra el compromiso y fidelidad de sus clientes

El pasado jueves 27 de junio, el equipo de BSM realizó un evento especial como base de agradecimiento y fidelidad de sus clientes. El cóctel no solo fue una muestra de gratitud sino también una forma de fortalecer relaciones y reconocer el valor de cada organización.

Durante este evento se contó con la presencia de clientes de diferentes industrias: Automotivo, food and beverage, fashion, construction, etc. De igual manera estuvo presente el: "Mago sin sombrero", quien amenizó la noche un original show de magia.

En BSM nuestros clientes son nuestra mayor prioridad. Valoramos su confianza y preferencia, y reafirmamos nuestro compromiso de construir una comunidad apasionada y comprometida.

Este evento fue una muestra del agradecimiento hacia nuestros clientes, denotando lo importante y esencial que son el crecimiento de la #FamiliaBSM.

¡El éxito de nuestros clientes es nuestro mayor logro!





## Compensa la huella de carbono de tus envíos

En el Grupo BSM, estamos comprometidos no solo con la eficiencia y la rapidez en nuestros servicios logísticos, sino también con la sostenibilidad ambiental. Es crucial reconocer que cada envío tiene un impacto en nuestro planeta. Desde las emisiones de gases de efecto invernadero hasta el consumo de recursos naturales, cada creatividad cuenta.

Estamos emocionados de presentarles nuestra última innovación: **envíos de carbono neutral**.

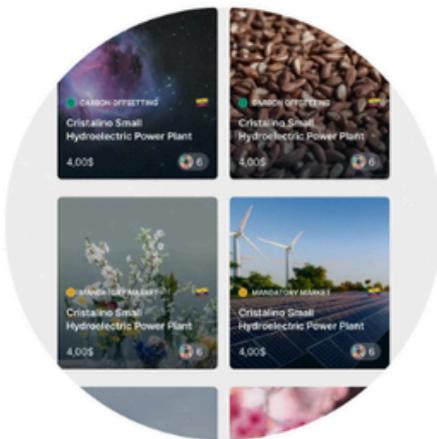
### ¿Cómo funciona?

Es simple. Al solicitar tu cotización a través de nuestros agentes, pide la opción para calcular la huella de carbono de tu envío. Podrás elegir si quieres volver tu envío carbono neutro al participar en proyectos de compensación (reforestación, limpieza, protección de la biodiversidad...).

Este nuevo servicio te invita a formar parte activa de nuestra estrategia *We Care*. Juntos, podemos hacer una diferencia significativa por nuestro planeta.



Calcula la huella de carbono de tu próximo envío ahora



## Compensamos con proyectos en México

Trabajamos de la mano con Climate Trade y Toronto. Sus plataformas ofrecen financiamiento rastreable a una amplia gama de proyectos certificados de sostenibilidad y de compensación de carbono en México. Desde la reforestación y la energía renovable hasta la biodiversidad y los proyectos comunitarios, al compensar tu envío, apoyas directamente a aquellos que trabajan todos los días para mitigar la crisis climática.

Contactanos en nuestras redes



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

