



2021 ARCHROMA SUSTAINABILITY AWARDS

Application Form

3. Title of the application:

Robust and quality information key success factor to operate a business: Supply Chain creating value for the business

4. Award category

Please choose one of the following award categories. If you wish to apply for several categories, please complete one application form per category.

I/we apply for the following category (select only one per form, 2 forms maximum):

- Business Win
- Diversity & inclusion
- Environment
- Excellence
- Innovation
- Safety First
- Sustainable partnership

5. Elevator pitch

Please create a short text to describe your project/submission to describe it and convince jury and voters why they should select it. (max 50 words)



Supply chains have been significantly impacted as result of the pandemic and being able to share the most relevant aspects for our commercial teams represented a good opportunity to publish, on a monthly basis, the report of global market conditions that also provides them knowledge and tools in preparation for the negotiation with our customers.

6. Describe how your project and its impact help achieving the category-specific criteria

The pandemic has changed many aspects of our lives, forcing to everybody for adapting to new conditions and being in a VUCA (Volatility, Uncertainty, Complexity and Ambiguity) world.

Of course, the way that we do business and all the supply chains involved are not exempted of changes.

Events like the Suez Channel block, the "Container Crisis" and more recently the conflict between Russia and Ukraine; have additionally added more complexity to all the industries.

In particular, all of these events created many questions between the local teams, especially in sales, because they wanted to know, how we were being impacted.

At the beginning (during FY2021), we put into the SIOP agenda this topic and I observed that was one of the moments with a lot of participation, inquiries, and very productive discussions. But, I also found that this relevant information was spread within all the sales team.

So, I decided, beginning the FY2022, to implement a monthly infographic to share not only with Sales, also with Operations, Commercial Support, Finance, Complaint Management, Product Stewardship and of course with Supply Chain in the LATAM Regions.

This infographic is an extract of different sources like ICIS, IHS Market, Freight Forwarders Reports, Deloitte, KPMG, International Chamber of Commerce, Expert opinions, Breaking news, etc.

The objective is to provide a general overview about what is happening along the world and how these events specially impact our supply chain, our business, and our customer relation.

This publication has a simple and easy way to understand, some topics that could be so many "technical", for example, what is the World Container Index and why it is only a reference but sometime does not reflect what is happening in the chemical markets because we must pay premium rates, or some surcharges are not considered (Like DGD cargo).

I have also included some other topics based on the suggestions received like Incoterms, Schedule Reliability Graphics, Inflation perspectives, Port Congestions, New Lunar Year impact, etc.

This infographic has also allowed us to share the knowledge about all the whole chain and gave additional elements to support the negotiations with our customers, for example when we were increasing prices due to the adjustments in the freights.

Making a summary about how the logistics conditions are impacting us, the challenges that we face, but moreover, the alternatives that we are constantly looking for, are part our passion to create value for our customers.

7. Describe how your project supports “The Archroma Way to a Sustainable World: Safe, efficient, enhanced, it’s our nature”

The implementation of the infographic gives us the opportunity to share the challenges that Supply Chain is facing, but also, a good chance to explore and be open to new ideas.

Feedback received from the readers shows a more understanding and empathy within the areas and process, but also provide elements to build/reinforce our relationship with our customers.

This is because, we can share with them that Archroma is responding in the most efficient way to the global environment despite the adversities.

We can also influence and execute actions supporting profitable and sustainable growth.

8. Describe how your project demonstrates the company mindset “Everybody sells!” supported by our ACTS



Supply Chain is normally performing in the "*backstage*", but it doesn't mean that we cannot create value for our customers. Supply prepares all to allow sales performs, without a good backstage the show cannot happens.

Promoting a communication within all the main stakeholders in Archroma and gives a perspective about what we consider is relevant for our business is a clear example of Teamwork and Collaboration.

The idea is not only that everybody knows about what is happening, but the main target is to take actions and mitigate the impact of all these challenges and work on alternatives.

For example, due to the congestion in Santos Brazil and the blank sailing for several weeks, we were impacting the export to Peru with the risk of losing customers and markets. So, we developed a logistics alternative switching from sea to road freight, evaluating which products could manage the cost increase and we were able to serve our customers.

Another example occurred when sales team had to increase prices due to the adjustments in freights. I remember that some customer showed the World Container Index (WCI) mentioning that freights were coming down. Some colleagues came to me and asked me how to manage this information and I explained that WCI is a reference with specific parameters, that does not reflect exactly what is happening in the market, for example, the premium rates to assure a booking or the additional surcharges for dangerous goods. Also, explained them that rates were slightly reducing but, from the highest point never seen before. These elements gave them more empowerment during the negotiations.

I declare to have read and accepted the privacy policy: <https://www.archroma.com/archroma-sustainability-awards-policy>

In case the submitted project belongs to a team, I declare that I have the authorization of all of them and that they have read and agreed with the privacy policy (attach to the submission!!!).



Qué son las Alianzas Marítimas?

La industria mundial del transporte marítimo también se caracteriza por una creciente concentración. Existen 3 grandes alianzas que concentran más del 80% de la capacidad de contenedores en el mercado. Dicha capacidad se mide en TEU's ("Twenty-foot Equivalent Unit") y que significa unidad equivalente a 20 pies y es la medida estándar de los contenedores de carga internacional.



Ocean Alliance: Cosco, OOCL, CMA-CGM y Evergreen. Esta alianza fue anunciada en 2017 por un periodo inicial de 5 años. Pero estos 4 grandes de la industria de carga marítima mundial, vieron el gran potencial de unir fuerzas y decidieron pactar por un total de 10 años hasta 2027. Poseen un total de 333 buques portacontenedores. De los cuales 132 son operados por CMA-CGM, quedando como los líderes dentro de esta alianza. Poseen una capacidad de carga de casi 4 millones de TEUS y opera 40 rutas marítimas, de las cuales 20 de ellas cruzan por el océano pacífico.



The Alliance: Hapag-Lloyd, One (Ocean Network Express), Yang Ming & HMM. Nace en 2017 y posee 3.5 millones de TEUS. Equivalentes a un 25% del total de TEUS, en circulación a nivel mundial. Cuenta con una flota de 249 buques. En Abril del 2020 se unió la Surcoreana HMM, lo cual logró subir el market share de esta alianza en un 30%.



2M Alliance: Maersk y MSC. En el año 2014 estos dos gigantes anunciaron su alianza por 10 años. Su objetivo principal es el de compartir buques de carga. Capacidad: 185 buques 2.1 millones de TEU's.

Exclusivo para Uso Interno

INCOTERMS

Comprar y vender mercancías en el sistema de comercio internacional a menudo puede ser una tarea complicada, con responsabilidades, costos y riesgos que se deben establecer para todas las partes implicadas.

Para ayudar con las importaciones y exportaciones comerciales, la International Chamber of Commerce (ICC) instauró los Términos de Comercio Internacional (Incoterms®), que son los términos comerciales esenciales para la venta de bienes en cualquier lugar del mundo.

Las reglas Incoterms® incluyen una serie de términos comerciales de tres letras que tienen un significado muy preciso y desde la primera publicación de estas normas en 1936, la ICC las ha mantenido y desarrollado a lo largo de los años. La versión más reciente, Incoterms® 2020, entró en vigor el 1 de enero de 2020.

Un punto importante es que Los Incoterms® no constituyen un contrato completo de venta, sino que forman parte de él. Para su aplicación, se debe utilizar la siguiente estructura:

Incoterms® seleccionado + Puerto, lugar o punto designado + Incoterms® 2020, por ejemplo: CIF Santos, Brasil Incoterms® 2020

DAP Plásticos 28, Santa Clara Coahuila, Ecatepec, Estado de México 55540, Incoterms® 2020

Los invitamos a estar pendientes de nuestra próxima publicaciones, en donde explicaremos a detalle los Incoterms más usado en Archroma.

Rules for any mode or modes of transport

Incoterms	Responsibilities
EXW	Buyer
FCA (A)	Buyer
FCA (B)	Buyer
CPT	Buyer
CFR	Buyer
DAF	Buyer
DDU	Buyer
DDP	Buyer

Rules for sea and inland waterway transport

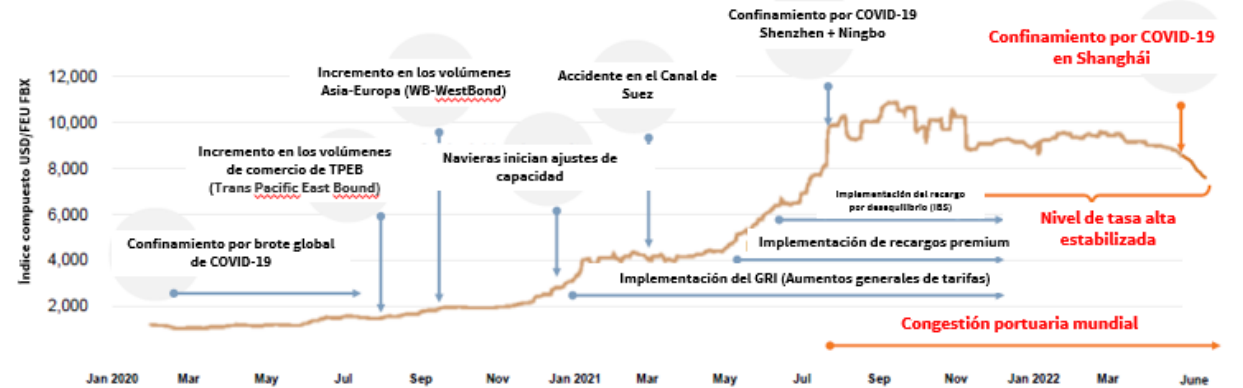
Incoterms	Responsibilities
FAS	Buyer
FOB	Buyer
CFR	Buyer
CFR	Buyer

Exclusivo para Uso Interno

El mercado marítimo se dispara en los últimos 24 meses

Del exceso de capacidad a las tarifas de flete históricamente altas:

- Aumento de la demanda en H2-2020.
- Los transportistas desplegaron capacidad adicional
- Inversiones en equipos adicionales para contenedores
- Muchas de las acciones correctivas han sido consumidas por la congestión portuaria



Fuentes de información: IHS, DSV, Schenker, C.H. Robinson, Leaseco

Fuente: BFX Composite Index via DSV Market Update



¿Qué es el World Container Index?

- **World Container Index (WCI) by Drewry**

Es un índice de referencia (www.drewry.co.uk) y que publica el **World Container Index (WCI)** que reporta las tarifas para las principales rutas desde Shanghai hacia 8 destinos específicos. También existe el **Shanghai Containerized Freight Index (SCFI)** (www.container-news.com/scfi/) que igual incluye las principales rutas desde Shanghai hacia Rotterdam, Génova, Los Angeles, Nueva York y viceversa.

Ambas publicaciones son punto de referencia para el mercado marítimo por lo que es importante considerar lo siguiente:

- Los precios finales son promedios ponderados por volumen para el mercado spot de embarcadores comunes, **que no están influenciados por la peculiaridad de las empresas de los cargadores** o el volumen de contenedores.
- Las tarifas de flete acordadas se encuentran en la categoría de Flete de Todo Tipo (FAK-Freight All Kind), el cual es definido como: varios tipos de mercancías que comúnmente se agrupan y se envían juntas a una tarifa de flete, incluida la carga consolidada. Esto se refiere a cualquier tipo de carga que generalmente sería clasificada como FAK por las líneas navieras de contenedores en cuestión bajo sus términos de precios estándar. Las tarifas de flete acordadas deben cobrarse solo para la carga que se envía en contenedores estándar y no incluyen las transacciones para la carga enviada en Open Top, Flat Rack o **cualquier otro tipo de contenedor especializado**.
- Para garantizar el espacio y el equipo, los transportistas están aplicando recargos adicionales que no forman parte de la tarifa base y pueden representar un valor significativo, como tarifas premium.
- Para el caso específico de Archroma a esas tarifas base habría que adicionarle recargos específicos como son:
 - THC (Terminal **H**andling **C**harge) – Recargo por uso de terminal. Este importe no está **incluido** tanto en el WCI como en el SCFI.
 - IMO (International **M**aritime **O**rganization) -Recargo aplicado para embarques de mercancía peligrosa.
 - GRI (General Rate **I**ncrease)/ GRR (General Rate **R**estoration)/ ERR (Emergency Rate **R**estoration) - Recargos de "emergencia", aplicados por las líneas para recuperar los niveles de los fletes.
 - AMS (Automated Manifest **S**ystem) - Es el sistema de control y autorización previa de mercancías con destino Estados Unidos (o con transbordo en dicho país). Así, el AMS se refiere al recargo correspondiente por la presentación electrónica de la declaración a las autoridades americanas. Sin dicha autorización previa, no puede embarcarse la mercancía.

También es importante considerar que eventualmente hay un "delay" en las tarifas marítimas, pues en particular algunos recargos como el de Combustible (BAF/EFAP) se aplican al siguiente trimestre, es decir, los efectos se ven posteriormente.

No menos importante, es también considerar que la asertividad en la llegada de los buques sigue siendo deficiente derivado de la congestión portuaria en diferentes regiones del mundo, lo cual está también impactando los tiempos de tránsito de todos los embarcadores.

Highlights

Nuevos cierres en China

Con la terminación de los bloqueos COVID-19 en el centro de China el 1 de junio de 2022, la producción se ha reanudado gradualmente. Sin embargo, la incertidumbre se mantiene con nuevos brotes de COVID-19 semanas después de la reapertura y el aumento de la demanda de exportación comenzará a manifestarse hacia finales de mes y hasta julio.

El hecho de que China esté volviendo a imponer restricciones pocas semanas después de la reapertura en ciudades clave como Shanghai, aumenta también la preocupación de que el país pueda comenzar una vez más confinamientos estrictos para controlar el brote. Su enfoque de tolerancia cero a los nuevos casos de COVID-19 deja al país atrapado en un ciclo de cierres y reaperturas que ocasionan interrupciones en la cadena de suministro.

Condiciones globales

Varias tendencias económicas y disruptores están afectando a diferentes regiones del mundo. Si bien la producción en el centro de China se está reanudando después de los bloqueos de COVID-19, el aumento de la demanda de exportación de Asia puede no ser completamente medible hasta julio. Por otro lado, las navieras seguirán implementando "blank sailings" (salidas en blanco), así como omisiones en algunos puertos para mediar en la congestión y optimizar la capacidad y flujos de los servicios.

Situación puertos del Norte de Europa

Las operaciones en las terminales en Alemania han estado en declive, particularmente en Hamburgo como resultado de los constantes cambios en las ventanas de recogida y entrega en las terminales. La congestión en los patios y terminales, han agravado los problemas asociados a la falta de mano de obra portuaria y la escasez de conductores de camiones ha ocasionado un aumento de los tiempos de permanencia de los contenedores de importación.

Crisis Rusia-Ucrania

La creciente congestión portuaria en la región también es el resultado de los contenedores destinados a Rusia, Ucrania y Bielorrusia, que ahora se terminan en los puntos de transbordo y esperan instrucciones de cambio de ruta de los propietarios de la carga. La falta de fiabilidad de los horarios también contribuye a la acumulación de trabajo en las terminales de los puertos europeos.

Explosión en Bangladesh

Al menos 40 personas murieron y más de 200 resultaron heridas tras una violenta explosión en el depósito de contenedores más grande de Bangladesh el 5 de junio. Este lamentable accidente, pone más foco en la regulación y aceptación de cargas peligrosas en la región, ya que por ejemplo, hay más de 1.000 contenedores de productos peligrosos que están detenidos en Shanghai a la espera del despacho de aduanas y la descarga.

Operación Marítima LATAM

Bataviana, CO Congestión. Selección de bookings por lo menos con 4 semanas de anticipación. Problemas de disponibilidad de equipos en el puerto.	Buenaventura, CO Continúa congestionado y a su mínima capacidad. Omisiones y cancelaciones por parte de las principales navieras.	Manzanillo, MX Falta de equipos vacíos en puerto y transporte para entrega o recolección. Los espacios siguen juntos pues dependen de la demanda en Asia.	Veracruz, MX Algunas navieras están omitiendo sus llegadas, derivado de los ajustes en itinerarios y congestionamiento en otros puertos, principalmente de US.
Valparaiso, CL Aforo completo, operaciones limitadas.	Santos, BR Las terminales están congestionadas, afectando las operaciones y reservas. Falta de contenedores que afectan la exportación.	Itaguai, Rio de Janeiro, BR Tiempos de espera largos, el puerto constantemente es omitido por las navieras.	Callao, PE Autoridades siguen pidiendo cuarentena de 10 días en la bahía cuando se presentan casos COVID. Huelga de transporte afecta diferentes ciudades.
Buenos Aires, AR No se reportan problemas importantes, operan las terminales Puerto Madero, IACCSSA, Te. TSP pero con eventuales congestiones por falta de transporte.	San Antonio, CL Disponibilidad limitada del chasis para movimiento de puertos, lo que limita las operaciones y el espacio en terminal.		