



# **BSM** **Forwarding**

**Junio 2025**

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

MARÍTIMO

# HUELGAS EN PUERTOS DEL NORTE DE EUROPA: IMPACTO POTENCIAL EN LA CADENA LOGÍSTICA

Durante las próximas semanas, varios puertos clave del norte de Europa estarán afectados por huelgas laborales que podrían generar interrupciones logísticas de consideración. Si bien estas acciones no son nuevas en la región, su simultaneidad —con casos activos en Suecia, Bélgica y Francia— y su contexto geopolítico les otorgan un matiz estratégico que merece atención.



## Suecia - Paros hasta el 15 de junio

El Sindicato de Estibadores de Suecia (Hamnarbetarförbundet) ha convocado huelgas desde el 21 de mayo hasta el 15 de junio, afectando todos los puertos del país. Los paros, motivados por desacuerdos sobre condiciones laborales y el uso de personal temporal, incluyen bloqueos y suspensiones totales en terminales clave como Gotemburgo. Esto podría afectar cadenas que dependen del tráfico escandinavo o de feeders regionales.



## Bélgica - Finaliza huelga en Amberes, pero deja alerta

En Bélgica, una huelga de seis días paralizó parcialmente el puerto de Amberes, uno de los principales hubs de Europa. La protesta se originó por restricciones a la actividad sindical en terminales privadas. Aunque la operación se ha reanudado, el evento pone en evidencia la fragilidad del clima laboral en zonas neurálgicas de la logística europea.



## Francia - Movilizaciones escalonadas hasta el 28 de junio

En Francia, la Federación Nacional de Puertos y Muelles (CGT) mantiene un calendario de huelgas intermitentes de 4 horas diarias hasta el 28 de junio. Las acciones afectan puertos estratégicos como Le Havre, Fos-sur-Mer y Burdeos, en el marco de una protesta nacional por reformas al sistema de pensiones. Los retrasos ya son perceptibles en sectores como energía, químicos y alimentos.



## ¿Qué implica esto para la logística desde México?

Para quienes importan desde el norte de Europa, es fundamental prever complicaciones importantes en las próximas semanas. Tradicionalmente, los cargadores y forwarders han utilizado puertos alternos como Amberes cuando se presentan huelgas en terminales francesas como Le Havre. Sin embargo, con la reciente paralización en Bélgica y la persistencia de acciones sindicales en Francia y Suecia, las opciones de respaldo comienzan a agotarse.

El resultado podría ser una combinación de:



**Congestión crítica**



**Desvíos no planificados**



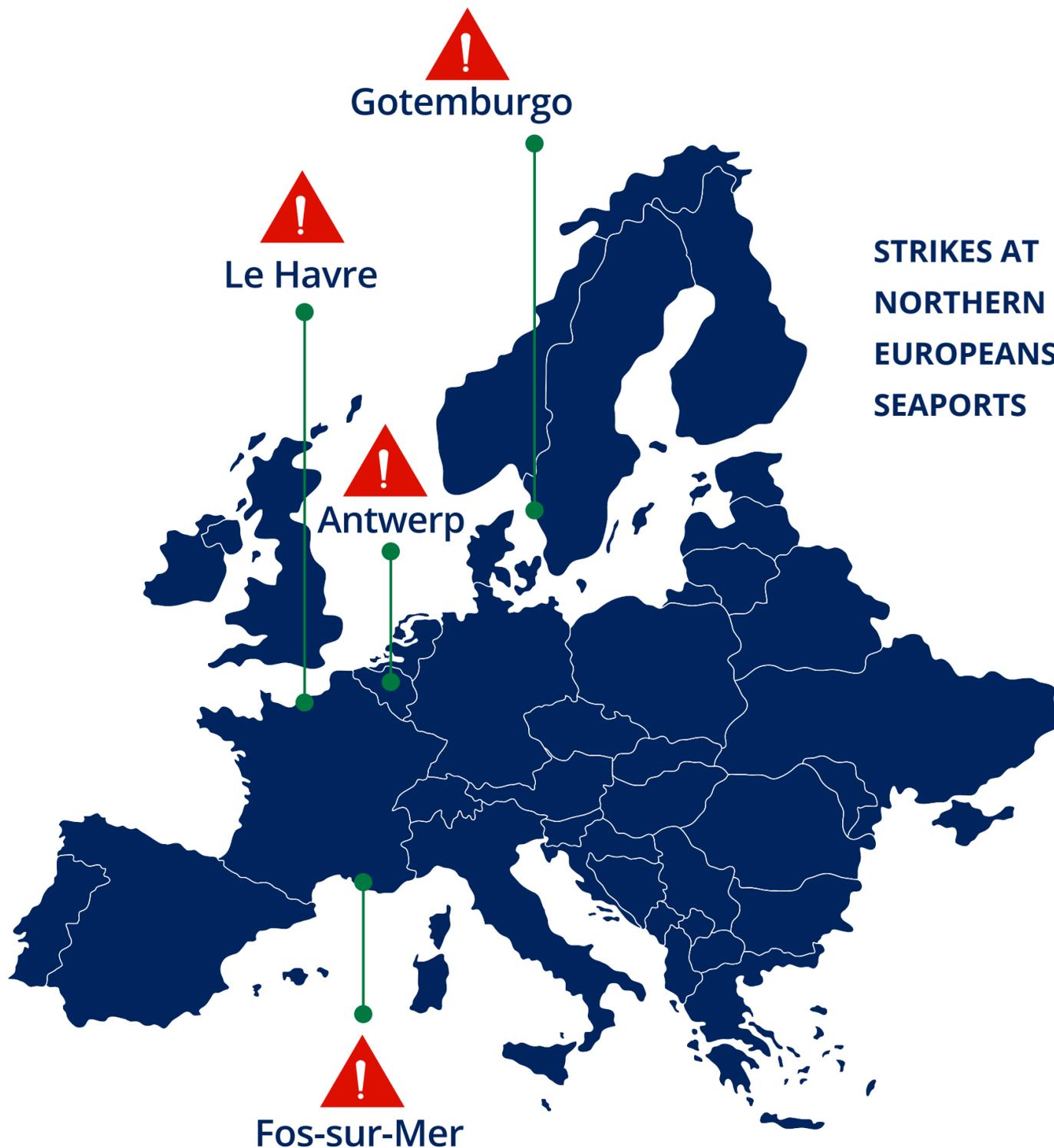
**Demoras operativas** tanto en carga general como refrigerada

**Para México, esto implica:**

**Mayor incertidumbre en los tránsitos de importación** desde puertos como Amberes, Rotterdam, Le Havre o Hamburgo.

**Riesgo de acumulación en origen,** especialmente si las líneas navieras implementan blank sailings o redirigen buques hacia otros hubs.

**Posibles ajustes de tarifas** locales y recargos portuarios, como medida para compensar los costos logísticos adicionales.



En BSM mantenemos comunicación activa con nuestros agentes representantes en Europa y monitoreo diario de las condiciones portuarias.

**RECOMENDAMOS A NUESTROS CLIENTES:**

**Planificar con mayor antelación** cualquier carga proveniente del norte de Europa.

**Revisar alternativas de entrada** vía puertos menos afectados.

**Y, sobre todo, mantener la flexibilidad operativa** ante un entorno que combina tensiones laborales y una alta sensibilidad geopolítica.

LOGÍSTICA

# ¿POR QUÉ LAS CARGAS DE MENDOZA CRUZAN POR CHILE? ¿Y QUÉ PASA CUANDO LOS ANDES SE CIERRAN?

Durante el invierno austral —de mayo a septiembre— las nevadas en la cordillera de los Andes provocan cierres frecuentes en los pasos fronterizos entre Argentina y Chile. Este año no es la excepción: el Paso Internacional Cristo Redentor, que conecta Mendoza con la región central de Chile, ha tenido varios cierres preventivos en las últimas semanas, generando demoras e incertidumbre para el transporte terrestre.

Pero más allá del evento puntual, vale la pena entender por qué este paso es clave para muchas exportaciones desde Argentina, especialmente para los vinos mendocinos.

## ➤ Mendoza y su salida natural al Pacífico

Aunque Mendoza se encuentra en el centro-oeste argentino, la salida logística más eficiente para muchas de sus cargas no es hacia el Atlántico, sino hacia los puertos chilenos del Pacífico, como Valparaíso o San Antonio. ¿Por qué?

### Proximidad geográfica:

desde Mendoza hasta el puerto de San Antonio hay aproximadamente 430 kilómetros por carretera. A pesar de cruzar la cordillera, el trayecto suele completarse en menos de 10 horas en condiciones normales.



### Mayor agilidad operativa:

los puertos chilenos suelen tener ventanas más rápidas y una menor congestión para cargas de exportación.



### Rutas marítimas más competitivas

hacia mercados como México, EE.UU., Asia o Centroamérica.



Además, existe un sistema de control fronterizo integrado entre ambos países, que permite despachos más rápidos y coordinados, lo cual es clave para productos agroindustriales como el vino.

Por estas razones, una parte importante de los vinos que se exportan desde Mendoza hacia América Latina o Norteamérica salen por los puertos de Chile. Es una práctica consolidada que combina lógica geográfica, eficiencia de costos y acceso a mejores conexiones marítimas.



➤ **¿Qué pasa cuando se cierra el paso?**

Cuando las condiciones climáticas impiden el cruce, como ocurrió el domingo 25 de mayo, las cargas se detienen o deben ser reprogramadas. Para productos sensibles como el vino —que dependen de tiempos de tránsito bien planificados— estos cierres implican riesgos operativos como:



**Demoras  
en entregas  
internacionales**



**Costos adicionales  
por almacenaje o  
reprogramaciones**



**Pérdida de espacios  
reservados en buques**

Estos impactos no solo afectan la operación en frontera, sino también la coordinación portuaria y la gestión logística en destino.

En BSM monitoreamos este corredor logístico con atención y trabajamos en coordinación con nuestro agente representante en Chile-Argentina para anticipar contingencias y ofrecer soluciones alternativas cuando sea posible.

**RECOMENDAMOS A NUESTROS CLIENTES:**

**Estar atentos a los reportes oficiales** sobre la apertura o cierre del paso.

**Planificar con margen de tiempo** las importaciones desde Mendoza durante el invierno.

**Consultar opciones logísticas flexibles** en caso de cargas urgentes o con ventanas críticas.



MARÍTIMO

# ZIM: DIVIDENDOS RÉCORD EN UN MERCADO INCIERTO

ZIM, la naviera israelí especializada en contenedores ha vuelto a sorprender al mercado: tras un 2024 de fuerte recuperación financiera, anunció que repartirá uno de los dividendos más altos del sector —7.98 USD por acción, equivalente al 45% de sus utilidades netas. Este movimiento, audaz en un entorno volátil, refleja tanto el éxito como la sensibilidad de su modelo operativo.

## ➤ De pérdidas millonarias a ganancias espectaculares

En 2023, ZIM reportó pérdidas por 2,700 millones de dólares. Pero en 2024, el panorama cambió radicalmente:

|                             |                      |                         |                              |
|-----------------------------|----------------------|-------------------------|------------------------------|
| 2,150 MUSD<br>Utilidad neta | 2,550 MUSD<br>EBITDA | +22%<br>Ingreso por TEU | +12%<br>Volumen transportado |
|-----------------------------|----------------------|-------------------------|------------------------------|

Este repunte fue impulsado por su exposición deliberada al mercado spot, especialmente en el transpacífico, donde concentra más del 65% de su capacidad.

## ➤ Una estrategia arriesgada... que (por ahora) paga

ZIM opera bajo una lógica de “todo o nada”. Su modelo prioriza la máxima captura de ingresos cuando las tarifas suben, pero también lo vuelve altamente vulnerable cuando bajan. La volatilidad no es un efecto colateral: es parte del diseño.

En este primer trimestre de 2025, el mercado le ha sido favorable. Pero incluso su propio CEO, Éli Glickman, ha advertido sobre “un entorno muy incierto para el resto del año”.

## ➤ Factores geopolíticos: adaptabilidad vs limitaciones

ZIM ha mostrado reflejos ágiles:

Reanudó su servicio expreso ZX2 entre China y la costa oeste de EE.UU., tras la tregua tarifaria entre ambos países.

Canceló rutas transatlánticas con bajo rendimiento.

Anunció la reducción de escalas en EE.UU. si se aplican sanciones a buques contruidos en China.

Además, se incorporará

**94,000**  
TEUs nuevos en 2025

que representa el

**12%**  
de su flota

buscando reforzar su flexibilidad operativa

## ➤ ¿Qué lectura para el mercado?

Para BSM y nuestros clientes, el caso ZIM es una señal clara de cómo algunas navieras están capitalizando la volatilidad con estrategias agresivas. Esto puede representar:

✓ **Una oportunidad** al abrir espacios de negociación con líneas más estables.



**Pero también un riesgo** si otras líneas replican modelos similares, presionando aún más la volatilidad tarifaria en rutas clave.



### En resumen

Los resultados de ZIM reflejan la capacidad de adaptación de ciertos actores del sector marítimo para capitalizar contextos favorables con rapidez y decisión. Si bien su modelo implica una exposición mayor a la volatilidad, también demuestra que, con una estrategia bien ejecutada, es posible lograr resultados sobresalientes incluso en un entorno global incierto.

Para los actores del comercio internacional, incluyendo forwarders como BSM, estos movimientos son señales importantes del dinamismo del mercado y refuerzan la necesidad de contar con estrategias logísticas ágiles, informadas y diversificadas.

MARÍTIMO

# CIBERAMENAZAS EN ALTA MAR: EL CASO MSC ANTONIA

El MSC Antonia, buque portacontenedores de 7,000 TEUs registrado bajo pabellón liberiano, encalló el pasado 10 de mayo en el Mar Rojo, mientras se dirigía al puerto de Yeda, Arabia Saudita. Las investigaciones preliminares apuntan a un probable caso de spoofing GPS, una forma de guerra electrónica que altera la posición real de un buque a través de señales falsas de navegación satelital. Este incidente ha encendido alertas en la comunidad marítima global por su carácter inusual y su ubicación: una de las zonas más tensas del mundo desde el punto de vista geopolítico y operativo.

## Spoofing: una amenaza creciente en la navegación comercial

La manipulación de señales GPS (conocida como spoofing) consiste en emitir coordenadas falsas que el sistema de navegación interpreta como reales. Esto puede llevar a un buque a desviarse de su ruta sin que la tripulación lo detecte, generando pérdidas de control operacional en tiempo real.

Empresas de análisis como Windward y Pole Star Global confirmaron que el MSC Antonia presentó patrones de posicionamiento errático y saltos de ubicación artificiales, típicos de interferencia electrónica. Este fenómeno no es nuevo, pero su creciente frecuencia lo ha puesto en la mira de autoridades marítimas y aseguradoras.

Según datos recientes, los "saltos" promedio en el sistema AIS durante eventos de spoofing pasaron de 600 km en Q4 2024 a más de 6,000 km en Q1 2025, un salto alarmante que muestra el nivel de sofisticación alcanzado por estas técnicas.



### Mar Rojo: zona crítica bajo presión

Desde el inicio del conflicto con los Houthis en Yemen, muchas navieras han desviado sus rutas fuera del Mar Rojo. Sin embargo, los servicios regionales como el del MSC Antonia continúan operando en este corredor, vital para la conexión entre Asia y África del Norte.

Este evento no solo refleja los riesgos físicos (como ataques o bloqueos), sino también los riesgos tecnológicos que podrían alterar el tráfico comercial en zonas críticas sin contacto físico alguno.

## Un nuevo frente en la gestión del riesgo marítimo

El MSC Antonia pudo haber encallado por efecto directo de interferencia GPS. Aunque la tripulación fue rescatada sin incidentes y se están realizando labores para reflotar la nave, el caso subraya un punto clave: los ciberataques ya no se limitan a redes o sistemas administrativos, sino que alcanzan también el corazón de la navegación moderna.

Para líneas navieras, forwarders y operadores logísticos, esto implica:



Reforzar los protocolos de navegación manual y redundante



Evaluar las rutas por criterios de seguridad digital, no solo geopolítica o tarifas



Incorporar monitoreo AIS con inteligencia artificial

### En resumen

El incidente del MSC Antonia no es un caso aislado, sino parte de una nueva dimensión de riesgo marítimo que combina tensiones geopolíticas, ciberseguridad y continuidad operativa. En BSM, monitoreamos de cerca estos desarrollos para informar a nuestros clientes y anticipar posibles implicaciones en rutas sensibles o regiones con exposición a conflicto.

MARÍTIMO

## EN BREVE

### ① MSC Elsa 3 se hunde frente a las costas de India

El buque portacontenedores MSC Elsa 3, con bandera liberiana y una capacidad de 1,730 TEUs, se hundió el 25 de mayo a unas 38 millas náuticas al suroeste de Kochi (India), tras escorarse bruscamente a estribor debido a una inundación en una de sus bodegas.

A bordo transportaba 640 contenedores, incluyendo 13 con mercancías peligrosas no especificadas y 12 con carburo de calcio, sustancia utilizada en la producción de fertilizantes. Afortunadamente, los 24 tripulantes fueron rescatados con éxito por la Guardia Costera y la Armada india.



El naufragio ocurrió en medio de condiciones meteorológicas adversas asociadas a la llegada temprana del monzón, y activando protocolos preventivos por posible contaminación marina, dado que el buque contenía más de 450 toneladas de combustibles marinos.

Las autoridades continúan evaluando el impacto ambiental mientras se investigan las causas del siniestro, entre las que figuran la estabilidad de carga y el clima extremo.

### ② Bloqueo en Manzanillo afecta operaciones logísticas

Durante la segunda quincena de mayo, el puerto de Manzanillo enfrentó bloqueos intermitentes en sus accesos terrestres, derivados de una protesta por parte de personal vinculado a la Aduana. Las movilizaciones, que incluyeron cierres totales tanto en la zona norte como sur del recinto, afectaron el ingreso de mercancías y unidades vacías, generando retrasos en múltiples operaciones de carga y descarga.

Si bien las salidas desde el puerto continuaron de forma parcial, la incertidumbre operativa elevó los tiempos de tránsito y provocó reprogramaciones en diversas cadenas de suministro, ocasionando sobrecostos.

Las autoridades portuarias y aduanales trabajan en la normalización del flujo logístico, pero se recomienda a los usuarios mantener contacto estrecho con sus agentes y proveedores locales ante posibles afectaciones residuales.



### ③ CMA CGM Air Cargo incorpora flota y personal de Air Belgium



Tras meses de negociaciones e impugnaciones legales, CMA CGM Air Cargo finalizó la adquisición de las operaciones "full cargo" de Air Belgium, incluyendo cuatro aviones (dos B747-8F y dos A330-243F) y 124 colaboradores, de los cuales 72 son pilotos.

El acuerdo, respaldado por el tribunal de comercio belga, marca la integración oficial de Air Belgium Cargo al grupo francés, aunque la marca se mantendrá y las operaciones seguirán ancladas en el aeropuerto de Liège.

Aunque Air Belgium tenía un rol modesto en el panorama global, operaba rutas estratégicas hacia China, y había sido un socio temprano de CMA CGM en su incursión en el transporte aéreo. Esta adquisición fortalece la capacidad operativa de CMA CGM, que ya cuenta con nueve aviones y espera sumar nuevos A350F a partir de 2027.

NOSOTROS

## ¿QUÉ HAY DE NUEVO EN BSM?

### Fortaleciendo Lazos: Conoce a tu proveedor

En BSM creemos firmemente que la eficiencia logística trasciende los procesos; reside en la solidez de los vínculos que cultivamos con nuestros aliados estratégicos. Por ello, el pasado 9 de mayo tuvimos el honor de recibir a COSCO Shipping, uno de nuestros proveedores clave, en un encuentro significativo.

Esta reunión fue una gran oportunidad para seguir fortaleciendo la confianza mutua. A través de estos espacios, reafirmamos la importancia de construir relaciones duraderas, basadas en colaboración, visión compartida y compromiso con la excelencia.



Extendemos nuestro más sincero agradecimiento a COSCO Shipping por ser una parte activa y fundamental en el desarrollo de una logística más sólida, confiable y conectada. Juntos, continuamos avanzando hacia un futuro de mayor eficiencia y éxito.

### BSM Forwarding presente en el XXVI Congreso Intermodal AMTI

BSM Forwarding participó en el XXVI Congreso Intermodal AMTI, un evento clave para la industria logística que se llevó a cabo del 28 al 30 de mayo. Este congreso es reconocido por reunir a expertos, líderes y actores clave del sector para analizar tendencias, desafíos y oportunidades en el transporte intermodal.

Durante estos días, el foco estuvo puesto en el intercambio de ideas, la innovación y el desarrollo de estrategias para fortalecer la competitividad del sector. La participación de nuestro CEO, Alexandre Martinelli-Castets, en el panel 4 del congreso, junto a Selene Bueno, Gerente de Logística Internacional de Coppel; Samuel Rodríguez López, Director de Logística de Panel Rey; y moderado por Bernardo Vela Becerra, Director Comercial y de Desarrollo de Nuevos Negocios en Grupo Clima, reafirmó nuestro compromiso con la tecnología y conectividad, destacando la inteligencia artificial como elemento clave para la toma de decisiones basadas en datos confiables.



Este evento fue un punto de encuentro esencial para potenciar el conocimiento en la cadena de suministro y tecnología. Agradecemos sinceramente a la Asociación Mexicana del Transporte Intermodal (AMTI) por el espacio en este congreso tan productivo y enriquecedor, que una vez más demostró ser un pilar fundamental para el avance y la colaboración en nuestra industria.

Contáctanos en nuestras redes