

BSM **Forwarding**

Octubre 2025

Líder en el mercado de transporte
de carga desde 1990

MARÍTIMO

EXPORTACIONES MARÍTIMAS DESDE MÉXICO: ESTABILIDAD Y NUEVOS EQUILIBRIOS REGIONALES

Durante los primeros nueve meses de 2025, el mercado de exportación marítima desde México ha mostrado una tendencia de estabilidad general, aunque con dinámicas contrastantes según la región.

A nivel global, la oferta de capacidad continúa en máximos históricos. Según Alphaliner, la flota ociosa representa apenas 0.8 % del total mundial, equivalente a 96 buques o 277 000 TEU, lo que confirma que el mercado opera con pleno empleo de la flota mundial. Actualmente existen 54 servicios bilaterales que totalizan 16.8 millones de TEU en capacidad anualizada, con naves de promedio 9 200 TEU, mientras que el mercado de fletamiento se mantiene inusualmente firme —los buques panamax (4 000 TEU) se cotizan cerca de USD 52 000 diarios, y los de 8 500 TEU, por encima de USD 70 000 diarios—. En este entorno de sobreoferta estructural, las tarifas globales permanecen contenidas, aunque con diferencias notables entre regiones.

Mientras los servicios hacia Sudamérica y Asia operan bajo condiciones de alta capacidad y tarifas estables, Europa mantiene un desempeño predecible y el Caribe comienza a mostrar mayor ocupación, siendo probablemente el único mercado con presión sostenida sobre precios hacia el último trimestre.



Centroamérica y Caribe:
crecimiento sostenido y
presión sobre tarifas

Desde el segundo semestre del año, las exportaciones mexicanas hacia el Caribe y Centroamérica muestran una recuperación progresiva, con un incremento estimado de alrededor del 2% entre junio y julio. El repunte responde a la reactivación del consumo en destinos turísticos, así como a la mayor regularidad de los itinerarios. Navieras como Maersk, CMA CGM y ZIM han reforzado sus coberturas regionales desde los puertos mexicanos del Pacífico y del Golfo, mientras que Seaboard Marine, aunque con una operación de menor escala, mantiene presencia puntual en servicios cortos hacia Centroamérica y el Caribe.

El dinamismo de la región también se refleja en los puertos del Caribe insular:

Movimiento de contenedores creció
+17%

Interanual
en el 1er semestre de 2025



Impulsado por:

+19%
Caucedo

+61%
Santo Domingo

+5%
Río Haina

Aunque los volúmenes totales desde México aún se sitúan por debajo de los niveles prepandemia, el corredor México–Caribe confirma su fase de expansión, particularmente en alimentos, bebidas y materiales industriales ligeros. Con los servicios operando actualmente con altos factores de ocupación, los fletes han registrado incrementos significativos y podrían mantener una tendencia al alza hacia el cierre del año, en línea con la limitada disponibilidad de espacio en la región.

Sudamérica:

entre la sobrecapacidad en la costa oeste y presión estratégica en la costa este (ECSA)



Durante la 1ra mitad de 2025,
en comparación con el mismo periodo de 2024

Los volúmenes
de exportación
desde



mostraron un
descenso
general

Con una caída
estimada de

6-7%
Costa este (ECSA)

13%
Costa oeste (WCSA)

Este retroceso refleja no solo la sobrecapacidad estructural en los servicios que conectan Asia-México-Sudamérica, sino también la creciente competencia de China en mercados sudamericanos que antes dependían más de proveedores mexicanos. En sectores como los petroquímicos y resinas, los fletes desde China hacia Sudamérica se han mantenido excepcionalmente bajos este año, reduciendo la competitividad del producto mexicano en varios destinos de la región.

En la WCSA, los servicios continúan operando con buques de 10 000 a 14 000 TEU, lo que genera exceso de oferta y tarifas en mínimos, beneficiando a los exportadores mexicanos con menores costos logísticos, pero en un entorno de menor demanda.

En la ECSA, la reconfiguración de flujos y la caída del tráfico entre Brasil y EE. UU. (-40 a -45%) están llevando a las navieras a ajustar rotaciones y reasignar capacidad hacia otros mercados regionales o hacia conexiones Asia-Sudamérica vía Brasil, lo que podría abrir espacio para la carga mexicana en el mediano plazo. Aun así, la región mantiene altos niveles de congestión portuaria, particularmente en Santos, Itapoá, Río Grande, Cartagena y Suape, con esperas promedio de 2 a 6 días.

Durante la temporada frutícola, CMA CGM lanzó el servicio "Cherry Express 2025", conectando San Antonio (Chile) con Shanghái en 23 días, mediante buques de 6 500 a 9 900 TEU. La iniciativa implica ajustes en las rotaciones ACSA 1 y M2X, y aunque aumentará la disponibilidad de equipos reefer en Chile, podría generar reacomodos temporales en los servicios del Pacífico mexicano. En paralelo, MSC incorporó tres nuevas unidades LNG (11 400-11 480 TEU) a sus servicios Far East-WCSA ("Alpaca") y Far East-ECSA ("Carioca"), reforzando su posición en ambos corredores.

Las exportaciones desde México hacia Europa se han mantenido estables durante 2025, con un leve incremento vinculado a la carga con destino final a India que transborda en Rotterdam, Amberes y Valencia. En cuanto a oferta, el mercado europeo atraviesa una fase de equilibrio operativo: los principales puertos registran baja congestión y una mayor regularidad de itinerarios, impulsadas por la llegada de buques de nueva generación propulsados por LNG o metanol, más eficientes y puntuales. De acuerdo con Alphaliner, MSC recibió tres nuevos buques LNG de 11 400 TEU, y Maersk planea reacondicionar 200 unidades para mejorar eficiencia y reducir emisiones, consolidando así la tendencia a la modernización.

Las líneas líderes:

- Mantienen frecuencias regulares.
- Buena disponibilidad de espacio.
- Lo que sostiene tarifas moderadas y tiempos de tránsito consistentes.

Europa se consolida como un mercado estable y estratégico para los exportadores mexicanos, no solo por la solidez de su demanda agroindustrial y automotriz, sino también por su conectividad con Medio Oriente e India.

Europa:

estabilidad en volúmenes y modernización de flota





Asia: tarifas estables y protagonismo de materias primas mexicanas



El mercado de exportación marítima desde México hacia Asia se mantiene estable y competitivo, con tarifas bajas derivadas de la alta oferta de capacidad. Los servicios que conectan el Pacífico mexicano con China, Corea y Japón operan con buques de gran tamaño (10 000-14 000 TEU), garantizando amplia disponibilidad de espacio para la carga de retorno.

Los principales commodities exportados han mostrado flujos constantes durante todo 2025:



Minerales



Carne de cerdo



Aguacate



Frutas frescas



Alimentos procesados

Las tarifas se mantienen prácticamente sin variación, reflejando un mercado equilibrado y confiable, con menores tiempos de tránsito vía Manzanillo y Lázaro Cárdenas.

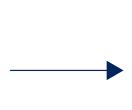
Asia continúa siendo el mercado más competitivo en precios, pero también el más sensible a los ajustes globales de capacidad, por lo que cualquier variación en la demanda de importación podría reflejarse rápidamente en los niveles de flete hacia el cierre del año.

El comercio mexicano de exportación vía marítima, atraviesa una etapa de madurez y diversificación. Las rutas muestran comportamientos diferenciados, pero todas coinciden en un factor clave: la estabilidad operativa.

En un contexto global de volatilidad y sobrecapacidad:



México consolida su posición como logística confiable



para el Hemisferio occidental

Con capacidad de conectar sectores:



Industriales



Agrícolas



Consumo

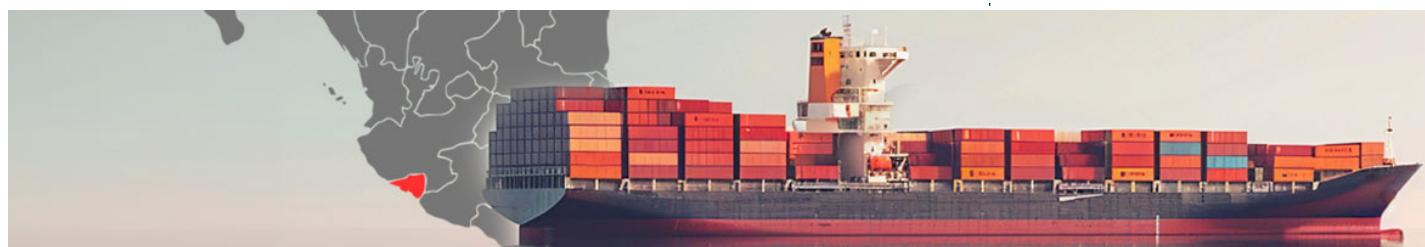
con los principales mercados del mundo.



Perspectiva BSM



No obstante, el sistema portuario nacional enfrenta desafíos estructurales, especialmente en el Pacífico, donde Manzanillo continúa operando al límite de su capacidad. La eficiencia en la gestión portuaria, junto con la expansión de infraestructura y tecnología, será clave para sostener la competitividad del país frente al crecimiento de volúmenes proyectado para los próximos años.



EN BREVE

1

Reforma aduanera en el paquete económico 2026

El Paquete Económico 2026 presentado por el Gobierno Federal contempla una reforma integral de la Ley Aduanera, con cambios de gran alcance para el comercio exterior. La propuesta busca modernizar los procesos, fortalecer la recaudación y proteger a la industria nacional frente a prácticas desleales.

Uno de los puntos más relevantes es que los agentes aduanales podrían asumir corresponsabilidad legal junto con importadores y exportadores en caso de irregularidades. Además, las patentes aduaneras, que actualmente son vitalicias, pasarán a ser permisos de vigencia limitada (por ejemplo, 10 años) con posibilidad de renovación.

El plan también prevé un impulso a la digitalización y el uso de tecnología avanzada, como inteligencia artificial, biometría y candados electrónicos, para mejorar la trazabilidad de mercancías y agilizar los procesos de inspección.

Otro frente de la reforma será el programa IMMEX, que permite importaciones temporales con beneficios fiscales. Se implementarán controles más estrictos para garantizar que las mercancías se transformen y exporten efectivamente, reduciendo el riesgo de abusos en este esquema.

La iniciativa busca además proteger sectores estratégicos —como textil, calzado, electrónica y automotriz— frente a prácticas de subvaluación o triangulación, que han afectado la competitividad de la industria nacional.

Cabe destacar que las aduanas representan cerca del 24 % de los ingresos tributarios federales y aportan alrededor del 3.6 % del PIB, lo que explica el énfasis en su modernización y control.

Reforma aduanera en el paquete económico 2026

PUNTOS QUE SE INCLUIRÍAN EN LA REFORMA A LA LEY ADUANERA



Endurecer las obligaciones y sanciones a los agentes aduanales.



Hacer responsable 100% a los agentes aduanales de lo que se importa a México.



Reducir la duración de las patentes aduaneras (actualmente vitalicias) a 10 años, con posibilidad de renovaciones.



Implementar candados electrónicos en los Recintos Fiscalizados Estratégicos. Estos dispositivos permiten rastrear el transporte desde su salida hasta su arribo.



Reducir a un año el periodo para almacenar mercancías en los Recintos Fiscalizados Estratégicos; este plazo ya se disminuyó de cinco a dos años.

3.6%
DEL PIB

generan aduanas
en la recaudación

21%
CRECIÓ

la recaudación
en enero-junio

24%
DEL INGRESO

la tributario es
captado en aduanas

Fuente: SHCP

2 Navieras buscan esquivar las nuevas tasas de ee. uu. a buques de origen chino

Ante la inminente entrada en vigor —el 14 de octubre— de las tasas estadounidenses a los buques construidos o operados por entidades chinas, las principales líneas navieras del mundo han comenzado a implementar estrategias de contención y evasión para reducir el impacto financiero.

Según Alphaliner, los diez mayores carriers podrían enfrentar hasta 3 mil millones de dólares en cargos durante 2026 si mantienen sus actuales despliegues hacia Estados Unidos.

Para mitigar ese costo, algunas navieras han optado por:

CAMBIAR de pabellón

TRASLADAR sedes fiscales

REUBICAR buques en rutas menos expuestas

Seaspan, por ejemplo, ha modificado el registro de un centenar de buques para evitar más de 1,300 MUSD en tasas, mientras que COSCO reconfigura su flota dentro de la Ocean Alliance (con CMA CGM y Evergreen) para redistribuir capacidad.

También se observan rutas de transbordo vía México o Canadá, como alternativa para el acceso al mercado estadounidense.



La medida refleja cómo la geopolítica sigue reconfigurando las estrategias globales de flota y servicio, con implicaciones directas sobre los costos y tiempos de tránsito en el comercio norteamericano.

3 Panorama 2025: el transporte aéreo de carga navega entre altibajos

Las tarifas aéreas globales promedian US\$ 2.82/kg, con una caída anual de 8.3 %, reflejando un mercado más competitivo y con márgenes ajustados.

La demanda crece con cautela (3-4 %), mientras la capacidad disponible sigue aumentando más rápido que el volumen de carga.

Factores que continúan presionando las tarifas:



Desaceleración del e-commerce



Atraso en la entrega de nuevos aviones



"Preferencia al transporte de pasajeros"



Pese a la volatilidad, ya comienza a sentirse un repunte estacional ligado al peak season, especialmente en rutas Asia-Europa y Transpacífico.

El mercado aéreo se mantiene altamente sensible a los cambios de oferta, demanda y costos operativos, por lo que los próximos meses serán clave para medir su estabilidad real.

NOSOTROS

¿QUÉ HAY DE NUEVO EN BSM?

Vínculos que Trascienden la Logística: Cata de Vino con MARINTER



Son estos sólidos vínculos humanos los que trascienden cualquier operación, permitiéndonos seguir construyendo relaciones duraderas basadas en la cercanía y la colaboración.

El pasado jueves 4 de septiembre, tuvimos el placer de compartir una jornada inolvidable en BSM: una cata de vinos organizada junto a nuestro gran cliente MARINTER, y guiada por la sommelier Cristina Bautista. Este encuentro fue un recordatorio poderoso de que el valor real de la logística no se mide solo en cifras, tiempos o procesos. Se mide, sobre todo, en las personas que lo hacen posible. Cada brindis y cada conversación reflejó el compromiso diario de nuestros colaboradores y la confianza que nos brindan nuestros clientes.



Conectamos, aprendimos y celebramos en la World Wine Cargo Alliance, en Florencia, Italia



En la World Wine Cargo Alliance celebrada en Florencia, Italia, BSM tuvo la oportunidad de conectar, aprender y celebrar, fortaleciendo su especialización en la logística del vino. Este evento sirvió como un espacio clave para compartir experiencias con aliados estratégicos y consolidar la pasión compartida por esta industria. Agradecemos a los organizadores por ofrecer un evento espectacular que fue fundamental para nuestro crecimiento y para proyectar juntos el futuro de la logística enológica.



En BSM seguimos consolidando nuestro liderazgo como socio logístico de confianza en el mundo del vino.

Contáctanos en nuestras redes



LINKEDIN
BSM Forwarding SA de CV



INSTAGRAM
bsmforwarding



FACEBOOK
bsmforwarding



PÁGINA WEB
www.bsmmexico.com.mx