



BSM ***Forwarding***

Octubre 2026

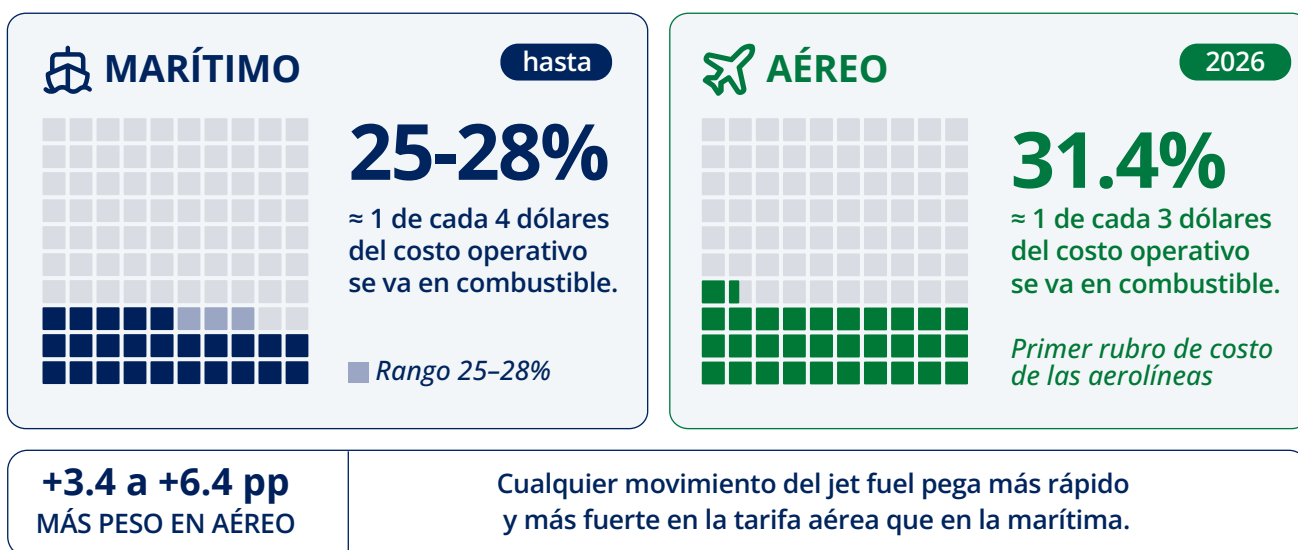
**Líder en el mercado de transporte
de carga desde 1990**

LOGÍSTICA

CUANDO EL COMBUSTIBLE REPRESENTA HASTA UN TERCIO DEL COSTO DE TRANSPORTAR

Combustible como % del costo operativo ¿Cuánto pesa el combustible?

Cada cuadro = 1% del costo operativo



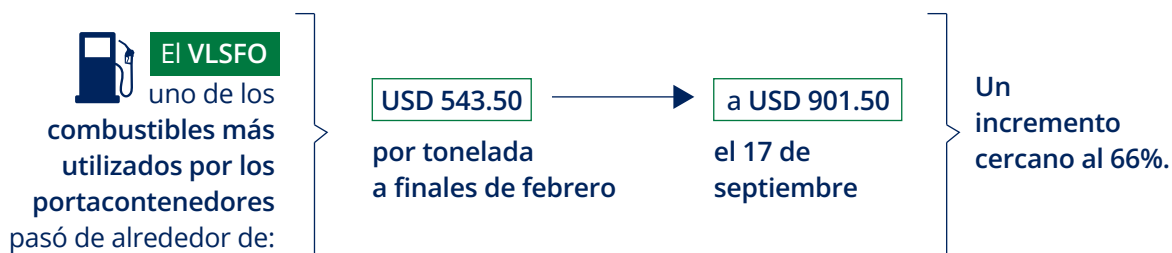
El precio del petróleo volvió a superar la barrera de los USD 100 por barril durante septiembre. Pero para entender por qué ese movimiento está provocando ajustes casi inmediatos en marítimo y aéreo, primero hay que dimensionar cuánto pesa realmente el combustible dentro de la estructura de costos del transporte.

En el transporte marítimo, el bunker puede representar más de una cuarta parte de los costos operativos de una naviera. En el caso de ZIM, bunker y lubricantes representaron alrededor de 28% de los costos operativos y de servicios durante el segundo trimestre 2026. La magnitud ayuda a entender por qué una variación fuerte en el combustible termina rápidamente reflejándose en mecanismos de recuperación y recargos.

Maersk ofrece otro ejemplo. Durante el segundo trimestre de 2026, el precio del bunker aumentó 44%, y únicamente ese efecto restó aproximadamente USD 612 millones al EBITDA de su división Ocean frente al mismo periodo del año anterior.

El bunker vuelve al centro de la tarifa marítima

La presión se observa también directamente en el mercado de combustibles marítimos.



Con esa estructura de costos, las navieras cuentan con distintos mecanismos para trasladar parte de la variación del combustible:

 BAF	 Marine Fuel Recovery	 Emergency Fuel Surcharge	y otros recargos cuya metodología y frecuencia de revisión dependen de cada compañía.
--	---	---	---

CMA CGM, por ejemplo, anunció que a partir del 1 de octubre actualizará su Emergency Fuel Surcharge ante el incremento del petróleo y del bunker. Para los tráficos head haul, el nuevo recargo será de USD 265 por TEU para carga seca y USD 320 por TEU para refrigerada. La propia naviera señaló que el Brent se ha mantenido por encima de USD 100 y que el incremento del bunker se ha extendido a todas las regiones.



EL PUNTO IMPORTANTE PARA LOS PROPIETARIOS DE CARGA:
es que el precio del petróleo no se traslada al flete de manera automática ni proporcional. Cada naviera utiliza mecanismos diferentes, existen periodos de referencia, contratos de combustible y estrategias de cobertura, y el precio final también depende de capacidad, demanda y condiciones comerciales.

Pero cuando una partida puede representar alrededor de una cuarta parte del costo operativo, su evolución difícilmente permanece aislada del precio del transporte.

En aéreo, el peso es todavía mayor

La dependencia del combustible es aún más evidente en aviación.

IATA estima que el gasto en combustible alcanzará aproximadamente USD 350 mil millones durante 2026 y representará 31.4% de los costos operativos de las aerolíneas, frente a 25.4% en 2025. En otras palabras, prácticamente uno de cada tres dólares del costo operativo de una aerolínea está hoy relacionado con combustible.

El dato es particularmente relevante porque el consumo global previsto prácticamente no cambia frente al año anterior. Lo que aumenta es el precio: IATA estima un promedio de USD 152 por barril de jet fuel en 2026, casi 70% por encima del nivel de 2025.

Y el efecto ya comienza a aparecer en el mercado mexicano	
	Informó nuevos niveles de fuel surcharge para embarques con origen México a partir del 2 de octubre.
	Mientras que LATAM Cargo anunció una actualización desde el 6 de octubre.
Para operaciones long haul 	Los nuevos niveles comunicados alcanzan USD 1.70/kg y USD 1.84/kg, respectivamente.
	También comunicó una revisión de su mecanismo de fuel surcharge a partir de octubre, señalando expresamente el fuerte incremento del jet fuel y la necesidad de ajustar con mayor frecuencia sus periodos de referencia.

El flete base ya no cuenta toda la historia

Para importadores y exportadores, el cambio importante no consiste únicamente en observar si la tarifa marítima o aérea sube o baja.

Cada vez resulta más importante entender cómo está compuesto el costo total del transporte.



Puede permanecer relativamente estable

Mientras el costo final cambia por ajustes de:
bunker, fuel surcharge, recargos extraordinarios
o componentes relacionados con riesgo y operación.

Además, estos mecanismos no siempre reaccionan al mismo ritmo que el petróleo.



Algunos se actualizan de
forma mensual o trimestral.



Otros pueden activarse rápidamente ante
movimientos extraordinarios del mercado.



De la misma manera, una caída posterior del barril no necesariamente se traduce de inmediato en una reducción equivalente del costo logístico.

El regreso del petróleo por encima de USD 100 vuelve a poner una variable conocida en el centro de la conversación. La diferencia es que hoy tenemos una visión mucho más clara de su peso:

aproximadamente una cuarta parte del costo operativo en marítimo y casi una tercera parte en aéreo.

Por eso, durante las próximas semanas, seguir el combustible será tan importante como seguir el propio nivel de los fletes.



MARÍTIMO

Q4 MARÍTIMO EN UN VISTAZO

Salvo nuevas disrupciones o movimientos fuertes en combustible, el escenario base para Q4 apunta a estabilidad en la mayoría de los mercados marítimos de importación y exportación de México, con algunas presiones puntuales por región.

MERCADO	REGIÓN	TENDENCIA Q4	PUNTO DE ATENCIÓN
 IMPORTACIÓN A MÉXICO	Asia / China – Far East	 A la baja tras los ajustes previos a Golden Week	Tras Golden Week en China (1-7 de octubre), vigilar la evolución de demanda y capacidad durante la segunda mitad del mes.
	Mediterráneo (Italia / España)	 Estable	Sin impacto importante de peak season. Saturación en Tánger y Algeciras (hubs de Gemini).
	Norte de Europa (Alemania / Bélgica / Países Bajos)	 Estable	Posibles incrementos puntuales por demanda estacional y ajustes de capacidad.
	Sudamérica	 Estable	Mercado estable para carga seca. Chile entra en temporada reefer (cherries, blueberries, uvas) desde octubre, con mayor demanda de equipo y espacio.
 EXPORTACIÓN DESDE MÉXICO	WCSA – Costa Oeste Sudamérica	 Tarifa estable (operación bajo presión)	Retrasos y desajustes de itinerarios por disrupciones recientes en Asia, además de saturación en Buenaventura y Balboa, con impacto en conexiones y confiabilidad.
	Caribe	 Estable	Oferta sin cambios relevantes. Demanda menos sostenida vs. 2025.
	Asia / China – Far East	 Estable	Sin factores relevantes de presión identificados para Q4.



Variable a vigilar
COMBUSTIBLE

Un nuevo movimiento fuerte del petróleo o del bunker podría modificar este escenario mediante BAF, EFS y otros mecanismos de recuperación.

EN BREVE

1 Guaymas se prepara para una nueva etapa portuaria

El Puerto de Guaymas dio un paso importante en su modernización con la llegada de nuevo equipo para la Terminal de Usos Múltiples operada por SSA Marine México.

La terminal recibió:

2 Grúas eléctricas RTG

+ Equipo complementario para el patio



2 Grúas STS Super Post-Panamax

62 Metros de alcance aproximado

65 Capacidad de toneladas bajo spreader

Lo que permitirá:

- Atender buques de mayor tamaño
- Mejorar la productividad en maniobras de contenedores

La nueva terminal, cuya concesión fue adjudicada a SSA Marine en 2025, está diseñada para manejar:



Contenedores



Automóviles



Carga general

En su primera etapa contempla:



Un muelle de 329 metros



16 metros de calado



Un patio de contenedores de más de 44 mil m²

SSA prevé iniciar:



Antes de finalizar 2026

Con la entrada en operación del nuevo equipo, la capacidad de carga contenerizada del puerto podría pasar de alrededor de 15 mil a 175 mil TEUs anuales en una primera fase, fortaleciendo la conexión de Sonora y el noroeste de México con Asia-Pacífico.

2 La carga aérea en México mantiene crecimiento



La carga aérea en México mantuvo una trayectoria positiva durante el primer semestre de 2026. De acuerdo con cifras de la Agencia Federal de Aviación Civil:



El volumen total creció:

4.7% interanual



Mientras que la carga internacional avanzó:

7.1%

El AIFA se mantuvo como el principal aeropuerto de carga del país:

- Con más de 202 mil toneladas movilizadas
- Un crecimiento de 6.4% frente al mismo periodo de 2025.

Los datos reflejan el dinamismo que mantiene el mercado aéreo mexicano y la creciente relevancia de la carga internacional

3 Panamá concentra presión operativa en canal y puertos

Panamá vuelve a colocarse entre los principales puntos de atención para las cadenas logísticas regionales.

- ▶ Ante precipitaciones inferiores a lo esperado ▶ y menores niveles de agua en el lago Gatún

La Autoridad del Canal:

- Redujo temporalmente los cupos diarios.
- Anunció ajustes al calado máximo permitido para buques Neopanamax, que deberá bajar a 47.5 pies (14.48 m) a partir del 1 de octubre.



- ▶ La menor disponibilidad de agua también puede:
- Incrementar los tiempos de espera para embarcaciones sin reservación confirmada.
 - Mientras el Canal continúa ajustando su sistema de reservas para administrar una capacidad más limitada.

A esta situación se suma Balboa, uno de los principales hubs de transbordo del Pacífico. La terminal continúa atravesando una etapa de presión operativa y, hacia finales de septiembre se reportaron además dos grúas fuera de servicio, lo que añade presión y hacia finales de septiembre se reportaron además dos grúas fuera de servicio, lo que añade presión sobre la productividad, las conexiones y los tiempos de atención.

Para los embarques que conectan México con Centroamérica, Caribe y la Costa Oeste de Sudamérica, Panamá seguirá siendo un punto crítico a vigilar durante Q4, especialmente por posibles impactos en tiempos de conexión, confiabilidad de itinerarios y disponibilidad de espacio.

NOSOTROS

¿QUÉ HAY DE NUEVO EN BSM?

BSM fortalece su operación aérea desde el AICM



COMO PARTE DE LA **EVOLUCIÓN**
DE NUESTRO PRODUCTO AÉREO:

Desde septiembre el equipo de Air & Road de BSM Forwarding opera desde las instalaciones de SAASA – Grupo CCO, en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM).

Esta nueva ubicación nos permite estar más cerca de los principales actores de la operación de carga aérea internacional, facilitando la coordinación con carriers, almacenes, clientes y agentes aduanales.

Más que un cambio de ubicación, este paso **representa una apuesta por:**

FORTALECER
nuestra
operación

MEJORAR
la visibilidad de
cada embarque

RESPONDER
con mayor agilidad a las
necesidades de nuestros clientes



Una nueva ubicación para seguir fortaleciendo nuestra operación y acompañar de cerca cada envío.

Nuevas grúas STS fortalecen la operación de Contecon Manzanillo



Contecon Manzanillo continúa avanzando en el fortalecimiento de su infraestructura con la llegada de:



nuevas grúas STS

Un desarrollo que contribuye a:



AMPLIAR
las capacidades operativas de la terminal.



ACOMPañAR
la evolución de la actividad portuaria.



La incorporación de este equipamiento refleja el dinamismo de Manzanillo como uno de los principales puntos de conexión para el comercio internacional y la importancia de seguir desarrollando infraestructura que responda a las necesidades de las cadenas de suministro.

Desde **BSM Forwarding**

seguimos de cerca estos avances que fortalecen la infraestructura logística de México.

Contáctanos en nuestras redes



LINKEDIN
BSM Forwarding SA de CV



INSTAGRAM
bsmforwarding



FACEBOOK
bsmforwarding



PÁGINA WEB
www.bsmmexico.com.mx