

BSM Forwarding

Noviembre 2026

Líder en el mercado de transporte
de carga desde 1990

LOGÍSTICA

DEL TIFÓN EN CHINA AL EMBARQUE EN MÉXICO: POR QUÉ EL CLIMA ESTÁ CAMBIANDO TIEMPOS, ESPACIOS Y COSTOS

Con una puntualidad marítima global de apenas 49.9 % en agosto, las empresas necesitan revisar los supuestos con los que compran, exportan y prometen entregas. Las interrupciones se acumulan a lo largo de la ruta, incluso antes de que su mercancía embarque.



¿Por qué puede faltar espacio para exportar desde México si hay contenedores disponibles y la demanda local no parece especialmente fuerte?
¿Por qué una carga lista y documentada termina esperando otro buque?
¿Y por qué esa espera puede generar gastos adicionales al exportador?
La respuesta exige mirar la rotación completa del servicio.

El buque que recoge una exportación mexicana por el Pacífico llega probablemente desde Asia, transportar importaciones destinadas a varios países y depender de conexiones en puertos de transbordo. Una interrupción en cualquiera de esos puntos puede modificar el espacio disponible y la salida prevista en México.

A ello se suma una realidad comercial: las cargas que comparten un buque no necesariamente generan ingresos similares para la naviera. Cuando la capacidad se vuelve escasa, esa diferencia también puede influir en las prioridades de embarque.

Este año, los fenómenos meteorológicos están añadiendo presión a una red que ya enfrenta congestión y dificultades para cumplir sus itinerarios.

El Niño y una temporada fuera de lo habitual

El Niño modifica la temperatura del Pacífico ecuatorial y la circulación atmosférica. Sus efectos varían por región:



Puede favorecer la actividad de huracanes en el Pacífico central y oriental.



Mientras dificulta su formación en el Atlántico.

No explica por sí solo cada tormenta ni cada interrupción portuaria, pero es parte importante del contexto de esta temporada. *(Fuente: NOAA)*



La magnitud de la actividad tiene respaldo estadístico.

Según la NASA **al cierre de septiembre de 2026, la energía ciclónica acumulada del Pacífico oriental ya era:**

95%
superior al promedio de una temporada completa.

Este indicador, conocido como ACE, considera la intensidad y duración de los ciclones; no equivale al número de huracanes que tocaron tierra en México.

En octubre, Simon mostró que tampoco es necesario un impacto directo para causar afectaciones: pasó cerca de la costa mexicana como huracán de categoría 4 y produjo lluvias e inundaciones, incluida afectaciones en la zona de Manzanillo. Para la logística, importan tanto las condiciones de navegación como la posibilidad de operar terminales y accesos terrestres.

Cuando los episodios se suceden antes de que una operación se normalice, los almacenajes y las demoras pueden acumularse:

Buques pendientes de atraque

Carga sin embarcar

Conexiones que deben reorganizarse

La reapertura de un puerto permite reiniciar actividades, pero no elimina de inmediato ese rezago.

Una puntualidad global por debajo del 50%

De acuerdo con SEA INTELLIGENCE **la confiabilidad global de los itinerarios:**

descendió a 49% en agosto de 2026

una caída mensual de 5.9 puntos porcentuales.

Entre los buques que llegaron tarde, el retraso promedio alcanzó 6.81 días. Ninguna de las 13 principales navieras analizadas mejoró su puntualidad respecto al mes anterior.

Estos datos no significan que todo embarque vaya a retrasarse una semana. Sí muestran por qué resulta arriesgado organizar producción, inventarios o compromisos de venta alrededor de una sola fecha estimada, sin margen para desviaciones.

Además, recuperar el itinerario del buque y recuperar el embarque de un cliente son objetivos distintos. Una naviera puede reducir su retraso omitiendo una escala, mientras la carga afectada debe esperar otra salida o conexión.

Para el importador: el riesgo empieza antes del embarque

Según información operativa de BSM al 23 de octubre, varias navieras ya tenían espacio limitado o completo desde Ningbo hacia México, la costa oeste de Sudamérica y el Caribe, antes del posible impacto de Champi. También se reportó escasez de contenedores 40' HC en China y se advirtió que las alteraciones de las rotaciones podían dificultar aún más su reposicionamiento.

La distinción es relevante:

- **disponer de espacio en un buque**
- **y conseguir el contenedor vacío para cargar**

son 2 condiciones diferentes.

Una **reserva debe acompañarse de** la:



Confirmación del equipo



El retiro



La recepción en terminal



El embarque efectivo

Cambiar de puerto tampoco resuelve automáticamente el problema. Aunque una alternativa quede fuera de la zona afectada por el clima, necesita contar con equipo y capacidad disponibles.

Para compras y abastecimiento, esto implica:	**Evaluar el plazo desde que la mercancía está lista en fábrica, incluyendo su salida efectiva y transbordos.**
	El tiempo de navegación anunciado cubre solo una parte del recorrido.
	La decisión de anticipar una compra o utilizar otra ruta debe considerar cuánto cuesta una interrupción de inventario, además de la diferencia de flete.

Para el exportador mexicano: equipo disponible no significa espacio garantizado

En los servicios que enlazan Asia, México y la costa oeste de Sudamérica, una alteración en origen puede repercutir posteriormente en las salidas mexicanas. Son los mismos buques los que, después de atender otros puertos, deben recoger la exportación. Si llegan tarde, omiten México o mantienen a bordo carga que debía descargarse, cambia la capacidad efectiva para nuevos embarques.

A esa limitación operativa se suma un **incentivo comercial**. Como referencia de las condiciones observadas por BSM:

Algunos fletes desde Asia hacia Centroamérica y Sudamérica se han situado en octubre 2026 → **Entre USD 5,000 y USD 6,000 por contenedor de 40 pies.**

Mientras determinadas exportaciones mexicanas → **Pagan apenas entre 10% y 20% de esos valores.**

Cuando la carga procedente de Asia permanece a bordo porque no pudo descargarse, el espacio previsto para la exportación mexicana no se libera. Además, la diferencia de ingresos puede favorecer que las navieras prioricen la carga de mayor flete al administrar una capacidad limitada.

La asignación también depende de:



Contratos



Compromiso



Restricciones operativas

Pero el incentivo económico ayuda a explicar por qué una demanda moderada en México no garantiza espacio disponible ni prioridad de embarque para sus exportadores.

Un cut & run añade otra posibilidad:

El buque termina su escala → sin completar todos los movimientos previstos.

Puede dejar exportaciones → en tierra o conservar a bordo importaciones pendientes de descarga.

A diferencia de una omisión → sí existe una escala, pero la operación queda incompleta.

Para las exportaciones mexicanas hacia la costa oeste de Sudamérica, estas interrupciones pueden acumularse: una carga que pierde su salida por un cut & run pasa a otro buque, cuyo itinerario también puede venir retrasado. En operaciones recientes de esta ruta se han registrado desplazamientos de hasta 16 días respecto a la salida prevista, de acuerdo con información operativa recibida por BSM en octubre.

Durante esa espera, el exportador puede tener la mercancía lista y el contenedor retirado o ingresado a terminal. **Cambiar de buque obliga entonces a:**



Revisar fechas



Coordinar ajustes con el agente aduanal



Vigilar el vencimiento de los días libres

Así, una interrupción marítima termina afectando tanto el compromiso de entrega como el costo de la operación.

Los puertos de transbordo también determinan la entrega

Gemini, la cooperación entre Maersk y Hapag-Lloyd	Utiliza una red de puertos concentradores y servicios de enlace diseñada para mejorar la confiabilidad. **Su desempeño debe reconocerse: Sea-Intelligence reportó 77.8% de puntualidad para Gemini en julio/agosto, por encima de las demás redes comparadas en ese apartado.**

Sin embargo, una conexión depende de que ambos tramos funcionen. Según información operativa comunicada a BSM, las restricciones en Tánger Med y Algeciras en meses pasados han dificultado determinadas opciones con transbordo, incluidas alternativas hacia India por el Atlántico. La carga puede verse afectada aunque esos puertos no sean su destino final.

En Balboa, las navieras han comunicado a BSM dificultades asociadas a la transición de operador y restricciones posteriores a un sismo; en esas conversaciones se reportó que solo dos de cinco muelles operaban normalmente. Es una referencia operativa puntual, sujeta a actualización, que ayuda a entender la presión sobre las conexiones de ese hub.

Para quien contrata el transporte, esto significa que también debe preguntar:

¿Dónde conectará su mercancía?

¿Qué disponibilidad tiene el siguiente tramo?

Una primera salida confirmada no resuelve por sí sola el recorrido completo.

Panamá también recuerda que El Niño puede afectar el transporte por falta de agua. Durante la sequía de 2023–2024 se limitaron los tránsitos del Canal. En enero de 2024, Maersk anunció un cruce ferroviario para los contenedores de su servicio OC1, considerando las restricciones del Canal y retrasos en Australia. Este antecedente es distinto de las dificultades actuales de Balboa, pero muestra hasta dónde puede cambiar una ruta.

Qué decisiones conviene llevar a la dirección

Para decidir con información útil, comercio exterior necesita **traducir estos riesgos en tres cuestiones:**

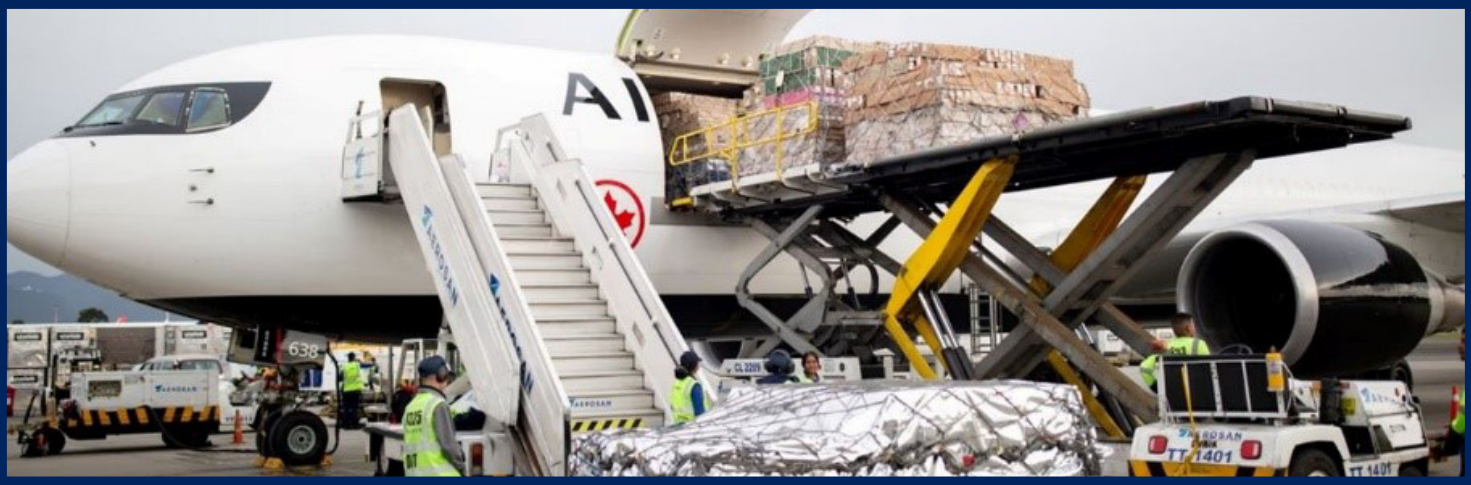
1		Tiempo	¿qué inventario, producción o compromiso comercial queda expuesto si cambia la salida o se pierde una conexión?
2		Alternativas	¿existe otra ruta con equipo y espacio confirmados, y cuánto cuesta frente al impacto de esperar?
3		Gastos	¿cuándo vencen los días libres y qué cargos podrían acumularse durante la contingencia?

Un cierre, una omisión o un cambio de buque no implica que la naviera o el forwarder vayan a absorber automáticamente los gastos extraordinarios. Tampoco convierte cualquier cobro en incuestionable. Corresponde documentar fechas, instrucciones y causas; revisar las condiciones aplicables y gestionar las aclaraciones o mitigaciones posibles. La planeación financiera debe contemplar que una solicitud de descuento o exoneración puede no prosperar.

La disponibilidad de una exportación mexicana depende de toda la ruta del buque y de las cargas que compiten por su capacidad	
Entender esa relación permite explicar por qué un flete competitivo puede:	Coexistir con poco espacio.
	Por qué una reserva puede cambiar.
	Por qué proteger una entrega exige mirar más allá de la tarifa marítima.

EN BREVE

1 1 de enero de 2027: sus embarques con baterías cambian de reglas



La 68.ª edición de las Regulaciones de Mercancías Peligrosas de IATA entra en vigor el primer día del año. Lo que hoy se embarca sin fricción puede quedarse en mostrador en enero.

La nueva edición incorpora las enmiendas de las Instrucciones Técnicas OACI 2027-2028 y concentra buena parte de sus cambios en un solo tema: baterías. Aparecen dos números UN nuevos —UN 3563 para baterías de litio metálico instaladas en unidades de transporte de carga y UN 3564 para baterías de ion sodio en el mismo supuesto—, se actualizan las instrucciones de embalaje PI 965 a PI 970, se incorpora la clasificación de baterías híbridas que combinan celdas de ion litio y de ion sodio, y la etiqueta que todos conocemos como marca de batería de litio pasa a llamarse simplemente marca de batería. Los power banks dejan de tratarse como baterías de repuesto y tienen reglas propias. Se suman además variaciones nuevas de 17 Estados.

ENTRADA EN VIGOR	VIGENCIA EDICIÓN ACTUAL	EMBALAJE REVISADO
01 ENE 2027	**31 DIC 2026**	**PI 965-970**
68.ª edición IATA DGR	la 67.ª deja de ser válida	más UN 3563 y UN 3564

El riesgo real no es la multa: es el rechazo.

- Una clasificación correcta en diciembre puede ser una declaración inválida en enero.
- Y el embarque se detiene en el mostrador de la aerolínea, en plena ventana de reposición post-temporada alta.
- Si su producto contiene, acompaña o se alimenta de baterías —electrónica, herramienta eléctrica, dispositivos médicos, movilidad, refacciones automotrices—, el momento de revisarlo es noviembre.

Acción concreta. Audite antes del 15 de diciembre tres cosas:

1. Clasificación y documentación de cada número de parte con batería, marcado.
2. Etiquetado de sus embalajes.
3. Vigencia de la certificación DGR de quien declara.

En BSM revisamos expedientes de mercancías peligrosas junto con el cliente antes de la primera reserva del año; pida la revisión y evite descubrir el problema con la carga ya en el andén.

2 Año Nuevo Chino 2027

El Año Nuevo Chino 2027 comienza oficialmente el sábado 6 de febrero, marcando el Año de la Cabra de Fuego. Sin embargo, su impacto en la cadena de suministro global comienza semanas antes y puede extenderse hasta finales de febrero.

Aunque el feriado oficial dura aproximadamente una semana, las afectaciones logísticas pueden prolongarse de 2 a 4 semanas, generando:

- Congestión portuaria
- Menor disponibilidad de equipos y espacios
- Retrasos e incrementos en las tarifas de fletes internacionales



En BSM recomendamos:
Planificar sus operaciones con al menos 6 a 8 semanas de anticipación.
Considerar alternativas de transporte como el servicio aéreo para órdenes críticas.
Aumentar el inventario de productos estratégicos para prevenir posibles retrasos durante febrero y marzo.

3 Antídoto a los movimientos tarifarios: ventajas y desventajas de las tarifas spot

Si algo dejó claro 2026 es que el precio del flete marítimo de hoy no garantiza el de mañana. El índice de referencia de Drewry para un contenedor de 40 pies cerró octubre en torno a USD 4,600, más del doble que hace un año.

La tarifa spot refleja el mercado del momento: cuando las tarifas bajan, quien compra en spot lo aprovecha de inmediato. Su contraparte es que expone el presupuesto a saltos bruscos y, en temporada alta, no asegura espacio a bordo.

El contrato anual ofrece previsibilidad, pero fija el precio en un mercado que no se queda quieto. Por ello, cada vez más empresas optan por contratos de menor duración, con un mecanismo de ajuste ligado a un índice de mercado.

Lectura BSM: La pregunta útil no es elegir entre spot o contrato, sino qué parte del volumen asignar a cada esquema: la carga regular, a contrato; los picos y embarques puntuales, en spot. Antes de firmar para 2027, conviene comparar la tarifa ofrecida con el spot de la ruta y dejar por escrito cada cuándo se revisará.

Tres formas de comprar flete		
SPOT Precio del mercado en el momento del embarque.	**CONTRATO ANUAL** Precio fijo durante todo el año.	**CONTRATO CORTO INDEXADO** Espacio asegurado por trimestre, precio ligado a un índice.
✓ Aprovecha las bajadas de inmediato.	✓ Presupuesto previsible.	✓ Se ajusta cuando el mercado se mueve.
✗ Saltos bruscos y sin espacio garantizado en temporada alta.	✗ Precio fijo aunque el mercado cambie.	✗ Requiere seguimiento de la cláusula de ajuste.

4 ¿Cómo la IA está transformando las operaciones logísticas?

La inteligencia artificial ya es parte de la operación logística, pero su impacto avanza más despacio que el discurso. Un estudio del Centro Español de Logística, presentado en octubre de 2026, muestra que:

80% de las empresas del sector ya trabaja con IA → aunque solo **3 DE CADA 10 esperan que mejore su rentabilidad.**

Los procesos donde más avanza son concretos. Según el Third-Party Logistics Study, publicado este mismo mes, la planeación de transporte y rutas es el uso con mejores resultados, seguido del pronóstico de demanda, la visibilidad de embarques y el procesamiento de documentos. El principal freno no es la tecnología: 61% de los encuestados señala la calidad de los datos.

Lectura BSM: Para un importador o exportador, la IA rinde cuando trabaja sobre información confiable:

- **Documentos completos**
- **Referencias consistentes**
- **Datos compartidos a tiempo con su forwarder**

Una herramienta puede sugerir una ruta o detectar un error en un documento, pero alguien con experiencia debe confirmar que la recomendación tiene sentido. En logística, la última palabra sobre una decisión crítica sigue siendo humana.

Dónde la IA da mejores resultados

Planeación de transporte y rutas	Pronóstico de demanda	Visibilidad de embarques	Procesamiento de documentos

Orden según los resultados que reportan los propios encuestados. Fuente: Third-Party Logistics Study, octubre de 2026.

NOSOTROS

¿QUÉ HAY DE NUEVO EN BSM?

BSM Forwarding se suma al Pacto Mundial de las Naciones Unidas

En BSM Forwarding nos enorgullece formar parte del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, reafirmando nuestro compromiso con una manera de hacer negocios cada vez más responsable y sostenible.

Como participantes, asumimos el compromiso de alinear nuestras estrategias y operaciones con sus Diez Principios, enfocados en 4 áreas fundamentales:

DERECHOS HUMANOS · ESTÁNDARES LABORALES · MEDIO AMBIENTE · ANTICORRUPCIÓN

Así como impulsar acciones que contribuyan a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

Esta adhesión representa un paso importante para BSM y el inicio de un camino de mejora continua, en el que buscaremos transformar estos principios en acciones dentro de nuestra organización.

Un compromiso que asumimos hoy para contribuir a un futuro más responsable y sostenible.

Una experiencia para conocer, conectar y compartir

En BSM Forwarding vivimos una cata de vinos, una experiencia que nos permitió acercarnos de una manera diferente a una de las verticales más importantes dentro de nuestra actividad logística.



Guiados por el sommelier Manuel Negrete, conocimos más sobre las características, origen y particularidades de distintas etiquetas, ampliando nuestra perspectiva sobre los productos que forman parte de nuestras operaciones.

La experiencia también fue una oportunidad para:

Compartir entre equipos	**Generar nuevas conversaciones**	**Fortalecer vínculos más allá de nuestra operación**



Agradecemos especialmente a Manuel Negrete, Karla Correa Bedolla y a todo el equipo de:

VINO Y SE FUE

por hacer posible esta experiencia y compartir con nosotros su conocimiento y pasión.

Porque conocer mejor lo que movemos también nos permite entender mejor a quienes confían en nosotros.

Contáctanos en nuestras redes

LINKEDIN
BSM Forwarding SA de CV

INSTAGRAM
bsmforwarding

FACEBOOK
bsmforwarding

PÁGINA WEB
www.bsmmexico.com.mx