



BSM **Forwarding**

Julio 2025

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

MARÍTIMO

CONGESTIÓN EN MANZANILLO: CÓMO ENFRENTAR EL BACKLOG MÁS CRÍTICO EN AÑOS

El puerto de Manzanillo —principal hub marítimo del Pacífico mexicano— enfrenta desde mediados de junio uno de los episodios de disrupción operativa más severos de los últimos años. A diferencia de otras contingencias asociadas a saturación vial o problemas estructurales, el origen del colapso actual es claro: una huelga del personal de la Agencia Nacional de Aduanas de México (ANAM).

El paro de actividades aduanales dejó sin atención miles de operaciones en proceso. Contenedores en espera de dictamen, modulación, canal rojo o consulta quedaron retenidos durante días, y el puerto no ha logrado recuperar el ritmo normal desde entonces. La acumulación ha desbordado la capacidad operativa de terminales, transportistas y autoridades.

¿Qué está pasando en Manzanillo?

Cientos de contenedores varados en zona fiscal o patios intermedios.

Desfase masivo en citas de recolección y despacho.

Congestión vial extrema en accesos al puerto.

Navieras omitiendo escalas y redirigiendo descargas hacia otros puertos (Rodman, Panamá).

Presión sobre patios, terminales y operadores terrestres, con jornadas de espera que superan las 10-12 horas.

Las asociaciones del sector —como CONATRAM y CANACAR— han emitido llamados públicos para no programar citas en ciertos horarios y coordinar operativos de descongestión. Mientras tanto, ANAM ha desplazado personal adicional desde oficinas centrales e implementado medidas extraordinarias, pero el backlog persiste.

Consecuencias para la operación logística



Tiempos de entrega impredecibles, incluso en cargas liberadas.



Demoras costosas en recolección y entregas, con penalizaciones.



Sobrecostos en detención de equipo, almacenaje y transporte.



Colapso en ventanas de citas (adua y terminal), afectando toda la planificación.



Riesgo reputacional para importadores/exportadores con entregas sensibles.

MARÍTIMO

Recomendaciones operativas para enfrentar la contingencia

 Reprogramar estratégicamente y anticipar citas	● Prioriza días lunes y martes para citas aduanales y recolección (hay menos saturación). ● Programa en horarios nocturnos o madrugada siempre que la terminal y la aduana estén habilitadas. ● Evita los picos de 9:00 a 16:00 hrs, cuando el tráfico interno y externo es mayor.	1
 Validar estatus aduanal antes de mover unidades	● Asegúrate de que la carga esté modulada y sin pendientes antes de enviar un camión. ● Coordina con tu agente aduanal para confirmar que no haya canal rojo, dictamen, consulta u observación. ● Evita ocupar transporte y citas portuarias con carga aún en proceso de revisión.	2
 Aprovechar flexibilidades temporales	● Algunas terminales están ampliando tolerancias de ingreso y cancelando penalizaciones por no-show. ● Mantente atento a comunicados oficiales de operadores como Contecon, SSA, Hutchison Ports.	3
 Maximizar uso de horarios extendidos	● ANAM ha habilitado jornadas extendidas y turnos nocturnos en modulación carretera. ● Si es viable, programa cargas/retiros los fines de semana o en turnos especiales 24/7. ● La experiencia muestra que el uso activo del domingo o madrugada permite avanzar más rápido que competir por slots en horario pico.	4
 Fortalecer la coordinación logística	● Sincroniza las citas de despacho, recolección y entrega con un solo sistema interno, evitando dobles filas o pérdidas de ventana. ● Usa canales de comunicación directa con terminales para reagendar sin penalizaciones, cuando sea necesario. ● Si tu carga es crítica, evalúa alternativas temporales por otros puertos como Lázaro Cárdenas, aunque implique mayor logística terrestre.	5

MARÍTIMO

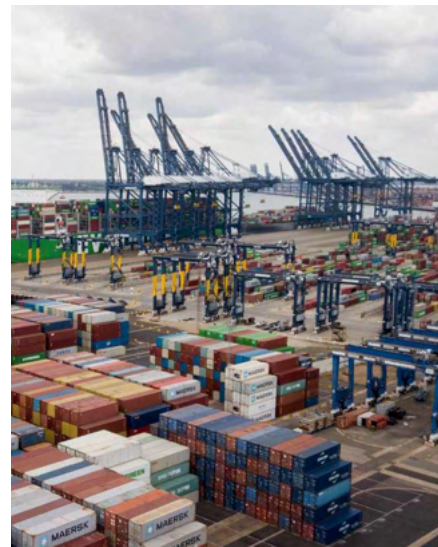
¿Y la infraestructura? ¿No influye?

Sí, pero no es la raíz del problema actual.

Infraestructura limitada (como un solo acceso vial, falta de patios externos o cuellos de botella ferroviarios) ya existía, pero el detonante de esta crisis fue la huelga del personal aduanal, que paralizó procesos clave durante varios días.

En consecuencia:

- El volumen rezagado desbordó patios y patios fiscales.
- Las terminales no pueden mover carga si no está liberada por aduana.
- Miles de camiones llegaron a esperar sin condiciones básicas, generando un colapso vial, logístico y social.

**¿Qué está haciendo BSM?**
En BSM Forwarding
estamos:

Monitoreando la situación en tiempo real,
con reportes directos desde patio.



Coordinando estrechamente
con agentes aduanales, terminales y transportistas.



Proponiendo rutas y estrategias adaptadas,
incluyendo opciones intermodales o cambios
de puerto cuando es viable.



Comunicando activamente a nuestros clientes
sobre reprogramaciones, riesgos y soluciones
viables.

Manzanillo no atraviesa una simple congestión operativa: estamos ante una disrupción crítica provocada por un paro aduanal que dejó huella. En este contexto, la diferencia entre el caos y la continuidad logística está en:

- La anticipación inteligente
- La coordinación precisa
- Contar con un equipo logístico con capacidad de reacción real

*En BSM estamos listos para ayudarte a navegar esta contingencia,
con información clara, soluciones ágiles y acompañamiento constante.*

MARÍTIMO

EL REGRESO A LA RUTA DEL MAR ROJO, OTRA VEZ EN RIESGO

La tregua entre los Houthis de Yemen, apoyados por Irán, y Estados Unidos parece haber llegado a su fin. Tras poco más de dos meses sin ataques en el mar Rojo, la milicia yemení ha amenazado con reanudar su ofensiva contra embarcaciones comerciales y buques militares si EE.UU. continúa participando en operaciones junto a Israel contra Irán.

El aviso lo dio Yahya Saree, portavoz militar del grupo, quien declaró que “si los Estados Unidos participan en una agresión contra Irán, nuestras fuerzas atacarán sus barcos y embarcaciones de guerra en el mar Rojo”. Esta advertencia llegó apenas unas horas después de que EE.UU. ejecutara la operación militar "Midnight Hammer", en la que siete bombarderos B-2 atacaron tres sitios nucleares en Irán, causando, según fuentes del Pentágono, “daños severos”.

El gobierno iraní, liderado por el presidente Massoud Pezeshkian, condenó los ataques como una agresión directa y acusó a EE.UU. de estar detrás de la ofensiva israelí iniciada el 13 de junio. Aunque Irán niega estar desarrollando armas nucleares, el aumento de tensiones ha encendido todas las alarmas en las rutas marítimas que conectan Asia, Europa y África.

La seguridad vuelve a degradarse

La misión Aspides de la Unión Europea, encargada de escoltar embarcaciones en la zona, elevó el nivel de alerta a “severo” para los buques con intereses estadounidenses o israelíes que transiten por el mar Rojo, el estrecho de Bab-el-Mandeb y el golfo de Adén. Al mismo tiempo, el UKMTO (United Kingdom Maritime Trade Operations) y el JMIC (Joint Maritime Information Centre) advirtieron sobre un riesgo significativo de ataques directos o por intermediarios, así como de tácticas de guerra electrónica como interferencia GPS y suplantación de señales AIS, especialmente en las cercanías del puerto de Bandar Abbas.

Este deterioro en las condiciones de seguridad coincide con los primeros intentos de algunas navieras por retomar el tránsito a través del canal de Suez, tras meses de desvíos por el Cabo de Buena Esperanza, lo que incrementó tiempos de tránsito, costos de combustible y saturación de rutas alternas.



MARÍTIMO

CMA CGM y el regreso parcial al mar Rojo

Entre los armadores que habían comenzado a restablecer operaciones por la zona se encontraba CMA CGM, que reactivó su servicio Med Express (Medex), conectando el Mediterráneo, Medio Oriente y el subcontinente indio vía canal de Suez, con escala en el puerto de Djeddah. Este servicio, operado en conjunto con Cosco (OOCL participa con espacios), permitía reducir el tiempo de tránsito en tres semanas comparado con la ruta por el sur de África.

Además, CMA CGM tenía previsto lanzar el 7 de julio una nueva línea bajo el nombre Levant Red Sea Express (LRX), enfocada en conectar el Mediterráneo oriental con el mar Rojo, también con salida desde Djeddah. No obstante, los últimos acontecimientos podrían comprometer este plan.

Una región atrapada entre la geopolítica y el comercio

Desde 2023, los ataques Houthies han hundido al menos dos buques, dañado más de una docena y provocado la suspensión o desvío de más de 190 embarcaciones. Esto dio lugar a la Operación Guardian of Prosperity, una coalición naval liderada por Estados Unidos para proteger el comercio marítimo. La misión Aspides, por su parte, representa el esfuerzo europeo por garantizar rutas seguras.

La inestabilidad ha generado impactos reales:

			
Aumento de seguros	Alzas tarifarias	Desbalances en la disponibilidad de equipos	Retrasos generalizados

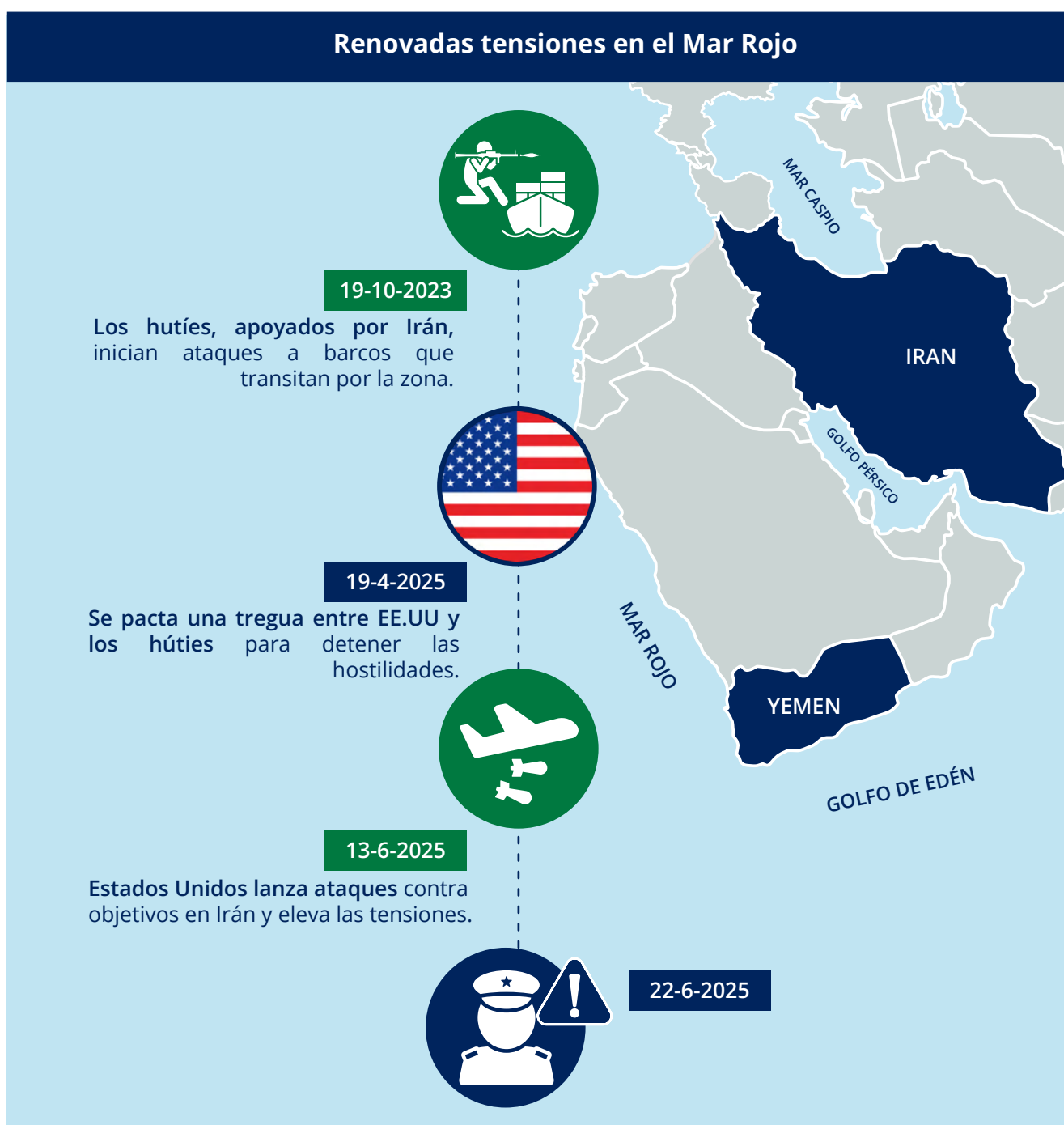
El regreso al mar Rojo había sido recibido como una señal positiva por muchos actores logísticos, pero este nuevo pico de tensión pone en duda esa recuperación.

MARÍTIMO

¿Qué podemos esperar?

Aunque todavía no se han reportado nuevos ataques, el clima de incertidumbre ya está alterando las decisiones de los armadores y aseguradoras. Es probable que, ante la falta de garantías claras de seguridad, muchas navieras vuelvan a optar por la vía más larga por el Cabo de Buena Esperanza, incrementando nuevamente los tiempos y costos logísticos.

En BSM Forwarding seguimos con atención estos acontecimientos. Sabemos que, en logística internacional, los factores geopolíticos pueden redefinir rutas, costos y plazos en cuestión de días. Por eso, mantenemos informados a nuestros clientes y listos con alternativas logísticas confiables para asegurar la continuidad de sus operaciones.

Renovadas tensiones en el Mar Rojo

MARÍTIMO

RÉCORD EN PRODUCCIÓN DE CONTENEDORES, PERO... ¿A DÓNDE VAN TODOS LOS VACÍOS?

En lo que va de 2025, la producción global de contenedores ha alcanzado niveles récord, con más de 2,33 millones de unidades dry fabricadas en China entre enero y mayo. Este volumen supera ligeramente el del mismo periodo de 2024, que ya había sido un año excepcional. Sin embargo, esta aparente bonanza oculta una contradicción: los contenedores vacíos se están acumulando en puertos y depósitos de Europa como Rotterdam, Hamburgo y Amberes.

El fenómeno recuerda al caos logístico de la pandemia. ¿La causa? Una combinación de factores.

 Por un lado: Cambios en la política comercial de EE.UU	 Por otro: Temor a una nueva escasez de contenedores
Impulsados por la actual administración, han alterado las rutas, forzado cancelaciones de escalas y generado distorsiones en la asignación de equipos.	Como la vivida durante la era Covid, ha llevado a las navieras a ampliar o renovar flotas, aprovechando además que el precio promedio de un contenedor de 20 pies ha bajado a alrededor de 1,650 USD.

Hoy, entre 1,6 y 1,8 millones de contenedores permanecen almacenados en fábricas chinas, a la espera de ser enviados. Esto ocurre, en parte, porque mientras los contenedores no salgan de planta, las navieras o arrendadores no tienen que pagar almacenamiento.

La consultora Drewry estima que la producción total en 2025 será de 3,8 millones de TEUs, lo que representa una caída del 52% respecto al boom de 2024, pero aún así es un volumen considerable. Se espera que para 2027, el parque mundial de contenedores haya crecido un 7% respecto a 2023.

Ejemplo de este movimiento es Wan Hai Lines, que recientemente adquirió 48,000 contenedores por un valor cercano a 150 millones de dólares, distribuidos entre los dos mayores fabricantes: CIMC y Singamas.

En BSM Forwarding seguimos de cerca estas tendencias porque sabemos que el comportamiento del mercado de contenedores tiene impactos directos en la disponibilidad de equipo, los tiempos de tránsito y, por supuesto, los costos logísticos que enfrentan nuestros clientes.



MARÍTIMO

¿QUIÉN CONTROLA LOS PUERTOS? LA BATALLA ESTRATÉGICA POR LOS ACTIVOS DE HUTCHISON

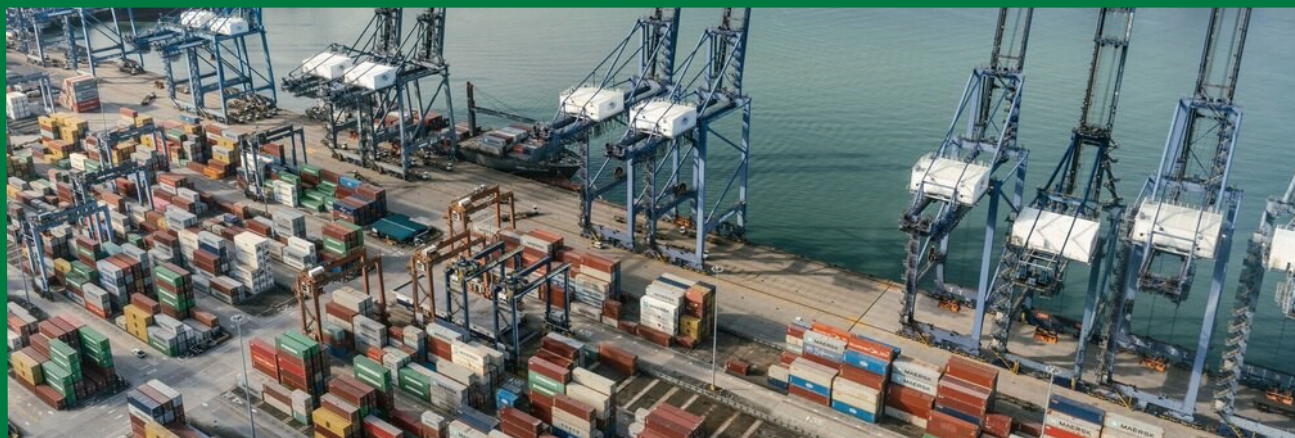
Este verano, el mundo logístico observa una negociación que podría cambiar el equilibrio global en la operación portuaria. MSC, el mayor operador naviero del mundo, y el fondo estadounidense BlackRock, están en conversaciones exclusivas para adquirir 43 terminales portuarias propiedad del gigante Hutchison Ports, por un valor estimado de 22,800 millones de dólares.

Pero la historia dio un giro inesperado: Cosco, la naviera estatal china, habría solicitado unirse al acuerdo, lo que ha despertado inquietudes geopolíticas. Mientras China busca proteger sus intereses, EE.UU. y Panamá han levantado alertas. En particular, el administrador del canal de Panamá advirtió que, si la operación se concreta tal como está planteada, podría generarse una concentración que afecte la neutralidad del canal y la competencia entre navieras.

El acuerdo inicial contemplaba que MSC tomaría el 70% de los activos, BlackRock el 20% y Hutchison conservaría un 10%. En el caso específico de Panamá, se espera que BlackRock tenga el control mayoritario de los terminales de Balboa y Cristóbal, situación que ha generado incluso impugnaciones legales en ese país.

En Europa, el tema también genera fricciones. La creciente preocupación por la soberanía económica ha llevado a limitar la participación extranjera en puertos considerados estratégicos. Por ejemplo, en Hamburgo, Cosco se vio forzado a reducir su participación en una terminal clave a menos del 25%.

El cierre de la operación está previsto para finales de julio. Lo que está en juego no es solo quién posee los puertos, sino quién controla las rutas más importantes del comercio global.



En BSM Forwarding seguimos de cerca estos movimientos, porque entendemos que las decisiones tomadas en Asia, Europa o Panamá pueden repercutir directamente en los costos, capacidades y certezas que ofrecemos a nuestros clientes en México y América Latina.

MARÍTIMO

EN BREVE

1 Nuevo servicio marítimo directo entre Filadelfia y la costa del Golfo

La empresa Green Tide Logistics (GTL) ha anunciado el lanzamiento de un nuevo servicio marítimo de contenedores que conectará Filadelfia (EE.UU.) con los puertos mexicanos de Tuxpan y Coatzacoalcos. La ruta comenzará con frecuencia quincenal a partir del 28 de julio de 2025, con planes de volverse semanal hacia el cuarto trimestre del año.

Con un tiempo de tránsito estimado de 5 a 6 días, este servicio ofrece una alternativa eficiente y sostenible frente a las rutas terrestres tradicionales, especialmente en un entorno marcado por la congestión fronteriza y la creciente demanda por soluciones de menor impacto ambiental.

Características clave:

Puertos:
Filadelfia
Tuxpan
Coatzacoalcos



Capacidad:
Contenedores de 53', 40', 20'
(dry y reefer), carga suelta y
proyectos especiales



Beneficios:
Reducción de CO₂,
menores costos
operativos y mayor
confiabilidad logística

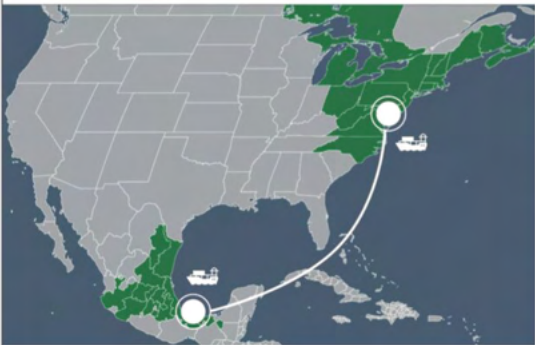
Con esta iniciativa, GTL reafirma su compromiso con una logística más limpia e inteligente, y ofrece nuevas oportunidades para el comercio transfronterizo entre México y EE.UU.

¿Tu empresa importa o exporta entre EE.UU. y la región del Golfo?

Esta nueva ruta podría representar una alternativa más rápida, ecológica y rentable. En BSM podemos ayudarte a evaluarla.

**GREEN TIDE**
LOGISTICS
www.greentidelogistics.com

NUEVO SERVICIO MARÍTIMO DIRECTO
CONEXIÓN OPTIMA HACIA Y
DESDE LA COSTA ESTE DE EE.UU.
SERVICIOS "PUERTA A PUERTA" Y "PUERTO A PUERTO"



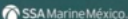
- **FORMA PARTE DEL TRANSPORTE LIMPIO Y EFICIENTE**
 - Fletes competitivos
 - Emisiones reducidas
 - Seguridad y confiabilidad
 - Tiempos de tránsito rápidos
- **RUTA DIRECTA:**
Tuxpan/Coatzacoalcos, México - Filadelfia, PA (Costa Este de EE. UU.)
- **TIEMPO DE TRÁNSITO:**
5-6 días, la ruta marítima más corta.
- **FRECUENCIA DEL SERVICIO:**
Quincenal en la Fase 1, ampliándose a semanal en la Fase 2 para el T3 de 2025

Cd. México • Coahuila • Edo. de México • Guanajuato • Hidalgo • Jalisco • Nuevo León • Puebla • Querétaro • San Luis Potosí • Tamaulipas • Veracruz

Carolina del Norte • Connecticut • Delaware • Indiana • Maryland • Massachusetts • Michigan • Nueva Jersey • Nueva York • Nuevo Hampshire • Ohio • Ontario • Pensilvania • Rhode Island • Virginia • Virginia Occidental

RESERVA CON NOSOTROS:
MEXICO: +52 (55) 5201 7200

TRANSPAC: greentide@transpac.com.mx

② **AeroUnión Ahora es Avianca Cargo México: Un Cambio Estratégico**



AeroUnión, la aerolínea mexicana de carga ha anunciado un cambio significativo: a partir de esta última semana de junio de 2025, operará como Avianca Cargo México. Esta transformación estratégica busca fortalecer sus operaciones a nivel mundial.

La adopción del nombre y la integración con Avianca Cargo, una de las principales aerolíneas de carga en Latinoamérica, promete:

Mayor Conectividad:	Eficiencia operacional
Acceso a la extensa red de rutas de Avianca Cargo, ampliando destinos y frecuencias.	Optimización de la gestión de flotas y logística, resultando en un servicio más confiable.
Fortalecimiento de marca	Acceso a recursos
Impulso de la imagen en el mercado internacional al asociarse con una marca reconocida.	Facilita el acceso a tecnologías y recursos para modernizar y potenciar la competitividad de la aerolínea.

Este movimiento marca un hito importante en la industria mexicana de carga aérea, proyectando un futuro de crecimiento para la ahora Avianca Cargo México.

③ **Italia anuncia importantes obras ferroviarias: impacto logístico previsto para el verano 2025**

Durante el verano de 2025, Italia llevará a cabo un ambicioso programa de modernización de su red ferroviaria como parte del Plan Nacional de Recuperación y Resiliencia (PNRR). Estas obras, que se extenderán entre junio y diciembre, afectarán múltiples rutas clave utilizadas para el transporte intermodal e interior.

Rutas con afectaciones confirmadas
● Cierre total: de líneas como Milán–Génova, Milán–Venecia y Bolonia–Florencia en distintos periodos. ● Suspensión temporal: de operaciones ferroviarias en terminales estratégicas como Segrate, Bettolo y PSA Génova. ● Desvíos obligados: de hasta +120 km y extensión de los tiempos operativos por tren de al menos 3 horas adicionales.

Impacto previsto en la cadena logística:

Estas restricciones generarán congestión tanto en:

Terminales
ferroviarias



como en
los puertos



del norte de Italia, en especial Génova, La Spezia,
Venecia y Livorno.

Como resultado, se anticipan:

Retrasos

Reprogramaciones

Una presión adicional sobre
el transporte por carretera

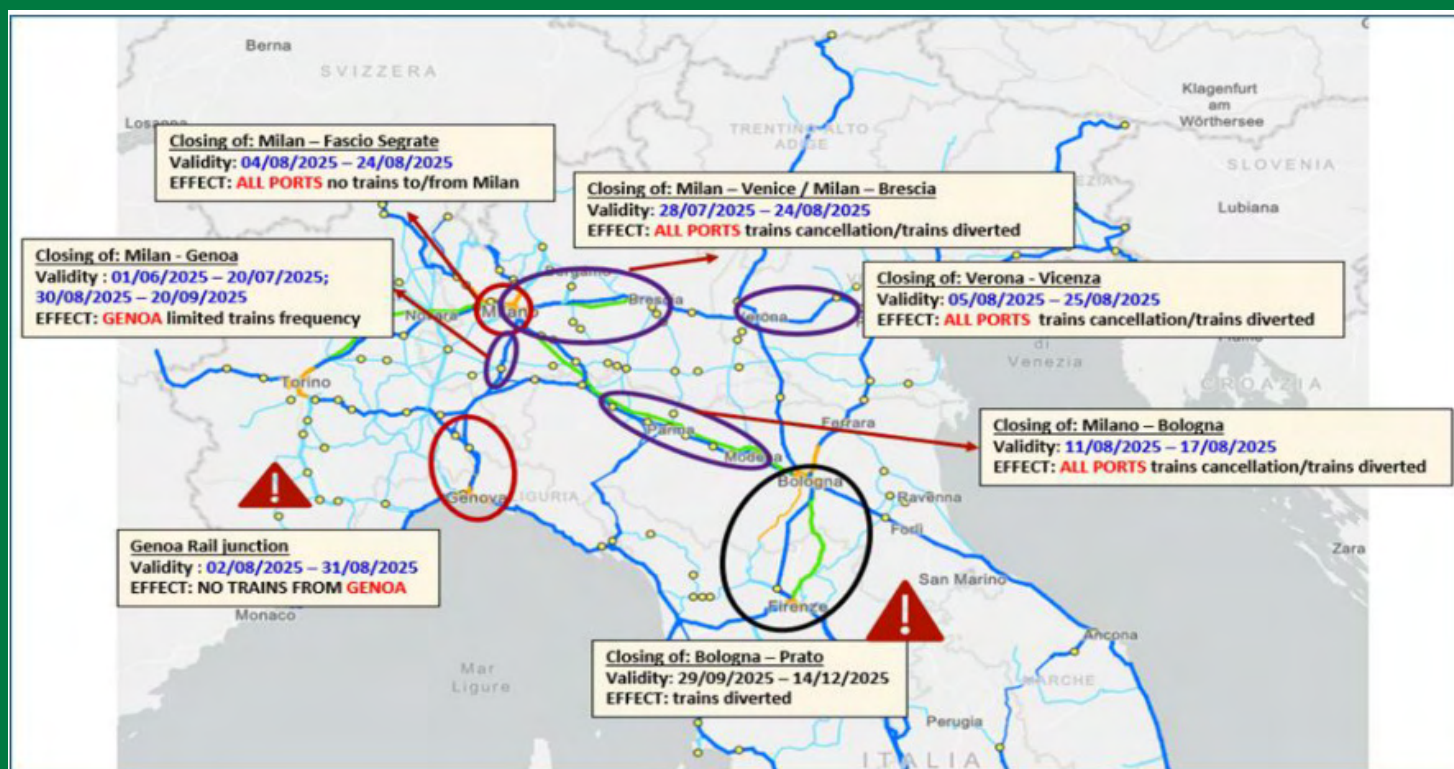
Alta demanda esperada en transporte terrestre:

Tradicionalmente, muchas empresas italianas cierran en agosto por vacaciones. Esto suele concentrar la actividad logística en julio, mes en el que numerosos usuarios que normalmente dependen del ferrocarril optan por trasladar su carga por carretera. Este cambio en la dinámica operativa incrementará significativamente la demanda de camiones, lo que podría provocar retrasos en asignaciones y alzas tarifarias.

Recargos temporales esperados:

Distintos operadores han comenzado a anunciar recargos asociados a desvíos, rutas alternas y congestión, que podrían mantenerse durante toda la temporada alta.

Desde BSM, recomendamos a nuestros clientes planificar con suficiente anticipación sus embarques hacia/desde Italia y consultar a su ejecutivo para revisar posibles soluciones personalizadas según su operación.



NOSOTROS

RECONOCIMIENTO DE BLN BRANDS A BSM COMO PROVEEDOR ESTRATÉGICO

El pasado viernes 13 de junio, tuvimos el honor de asistir a un evento organizado por BLN Brands en el Hotel St. Regis de la Ciudad de México, donde se dieron cita los principales proveedores estratégicos del grupo en diversas categorías. En un entorno cálido pero muy profesional, se reconoció la labor de aquellos socios que han contribuido al crecimiento y consolidación de su portafolio de marcas.

En ese marco, BSM Forwarding fue distinguido en la categoría de Logística, en reconocimiento al trabajo conjunto que hemos realizado en los últimos años para asegurar la llegada segura, puntual y en óptimas condiciones de vinos, licores y otras bebidas premium al mercado mexicano.

Este premio nos enorgullece especialmente porque refleja el nivel de especialización que hemos desarrollado en el sector de Food & Beverage, y confirma que vamos por el camino correcto: brindando soluciones logísticas adaptadas, seguimiento cercano y un enfoque proactivo en cada etapa de la cadena de suministro.

Queremos agradecer a todo el equipo de Food & Beverage de BSM, desde operaciones hasta atención al cliente, por su compromiso, profesionalismo y excelencia constante. Este reconocimiento también es de ustedes.

Y por supuesto, gracias a BLN Brands por su confianza y por construir con nosotros una relación basada en colaboración, visión compartida y resultados.



NOSOTROS

NUESTRA PARTICIPACIÓN EN LA REFORESTACIÓN EN EL EJIDO EL NOPALILLO



En BSM, estamos comprometidos con la sostenibilidad y la acción ambiental. Un claro ejemplo de esto es nuestra participación en la 1° jornada de reforestación en el Ejido El Nopalillo. Esto se llevó a cabo en conjunto con la Asociación de Silvicultores de la Región Forestal Pachuca y Tulancingo, proyecto fundamental, debido a que contribuye activamente al cuidado y la preservación de los bosques de la región. Además, beneficia directamente a las familias de la comunidad, impulsando su desarrollo económico.

Durante esta visita, nuestros colaboradores en conjunto con sus familias tuvieron la oportunidad de participar en esta jornada de plantación de más de 250 árboles. Esta acción directa no solo subraya nuestra dedicación a la restauración y el cuidado de estos ecosistemas vitales, sino que también nos permitió comprender de cerca la significativa contribución de la comunidad y la importancia de estos esfuerzos conjuntos.

Para BSM, la sostenibilidad no es solo un tema de conversación, sino una prioridad para la acción. Hablar de sostenibilidad es importante, pero actuar es esencial, expresamos nuestro agradecimiento a la Asociación de Silvicultores por permitirnos ser parte de este importante compromiso con el planeta.



Contáctanos en nuestras redes