

BSM **Forwarding**

Septiembre 2026

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

LOGÍSTICA

EL T-MEC ENTRA A REVISIÓN ANUAL: LO QUE CAMBIA PARA QUIENES IMPORTAN Y EXPORTAN DESDE MÉXICO

Estados Unidos no confirmó su intención de extender el T-MEC por un nuevo periodo de 16 años. Esto activó el mecanismo de revisión previsto en el propio tratado. El acuerdo entra en una etapa de revisiones anuales, conforme al mecanismo previsto en el propio tratado.

El 1 de julio de 2026, tras una reunión virtual entre las tres partes, Estados Unidos confirmó que no extendería el T-MEC por otros 16 años en su forma actual. En su lugar, se activó el mecanismo de revisiones anuales previsto en el acuerdo, manteniendo el tratado vigente mientras continúan las negociaciones. Este esquema podría prolongarse hasta 2036 si las partes no alcanzan antes un acuerdo para extenderlo.



Qué cambia realmente

El tratado no desaparece ni pierde vigencia de forma inmediata:



Seguiría corriendo hasta 2036, su fecha de vencimiento original.



Salvo que las tres naciones acuerden renovarlo antes o alguna de ellas decida retirarse.

Lo que sí cambia es el tipo de certidumbre que ofrece.



Ajustes a reglas de origen



Requisitos automotrices



O condiciones sectoriales.

En lugar de una renovación que se da por descontada cada cierto número de años, el T-MEC pasa a un régimen de vigilancia y negociación continua, donde cada revisión anual puede traer:

Línea de tiempo relevante

1 de julio de 2026:

Estados Unidos anuncia que **no habrá renovación automática** y opta por revisiones anuales.

Semana del 20 de julio de 2026

3ra ronda de **negociación bilateral** entre México y Estados Unidos.

1ra semana de agosto de 2026

Sin resolución definitiva de la investigación de la Sección 301 sobre exceso de capacidad estructural, que incluye a **México**.

Septiembre de 2026:

México continúa **formalmente las negociaciones** con la Oficina del Representante Comercial de EE. UU. (USTR), ahora con el nuevo escenario arancelario sobre la mesa.

El peso del trato preferencial

El secretario de Economía, Marcelo Ebrard, ha señalado que:

85% de las exportaciones mexicanas



Ingresan hoy a Estados Unidos libres de arancel gracias al T-MEC.

Y ha sido explícito sobre lo que está en juego: **sin ese trato preferencial, “ya se habrían caído” los volúmenes de exportación.**

Tras los cambios arancelarios implementados por EE. UU. durante agosto, México ajusta su estrategia de negociación para la revisión del T-MEC, con Ebrard señalando la necesidad de evaluar el nuevo escenario comercial.

Los sectores bajo mayor presión



Automotriz

Actualmente sujeto a aranceles del 25% fuera de las cuotas preferenciales del tratado.



Acero y aluminio

Bajo aranceles de la Sección 232, con riesgo de ajustes adicionales tras la resolución de la investigación 301 sobre exceso de capacidad.



Agropecuario

Estados Unidos presiona por restricciones estacionales a las importaciones agrícolas mexicanas, un punto que México ha rechazado en las rondas recientes.



Aproximadamente 15% de las exportaciones mexicanas

que hoy quedan fuera del paraguas del T-MEC enfrenta ya exposición arancelaria directa, según análisis de comercio exterior citados en la prensa especializada.

Qué significa para la operación de nuestros clientes

Para las empresas que importan insumos o exportan producto terminado desde México, el mensaje central no es de alarma, sino de planeación activa. La revisión anual convierte el cumplimiento normativo en un ejercicio recurrente, no en un trámite que se resuelve una sola vez:

Revisar reglas de origen de los productos que se mueven bajo trato preferencial, en particular en automotriz, acero, aluminio y agroindustria, para anticipar ajustes en la próxima revisión.

Actualizar la evaluación de exposición por sector y fracción arancelaria para anticipar posibles impactos derivados de las negociaciones del T-MEC.

Mantener escenarios logísticos flexibles que permitan absorber cambios en costos de importación sin comprometer la continuidad de la operación, en línea con el enfoque de planeación por escenarios que hemos compartido en ediciones anteriores del newsletter.

Dar seguimiento documental más estrecho a certificaciones de origen y expedientes de cumplimiento, ya que una revisión anual puede traducirse en auditorías o solicitudes de evidencia con menor aviso previo.

Lectura **BSM
Forwarding**

- El T-MEC no se cae por esta decisión, pero deja de ser un punto fijo en el calendario de planeación de nuestros clientes.
- La recomendación es la misma que aplicamos a la volatilidad marítima: no se trata de anticipar cada anuncio, sino de **construir una operación y una cadena documental capaces de adaptarse cuando el escenario cambie.**

En BSM monitoreamos de cerca las negociaciones y los cambios en el escenario arancelario de Estados Unidos para anticipar posibles impactos y brindar información oportuna a nuestros clientes.

MARÍTIMO

EL TRANSPORTE MARÍTIMO ENFRENTA UNA NUEVA OLA DE DISRUPCIONES



La confiabilidad del transporte marítimo volvió a deteriorarse durante julio.

De acuerdo
con datos de

SEA
INTELLIGENCE

Solo **56.4%**
de los **buques**
portacontenedores
cumplieron sus
itinerarios.

Mientras que los
barcos retrasados
acumularon en
promedio poco más
de 6 días de demora.

El dato refleja una presión
que vuelve a sentirse en
distintos puntos de la red
global y que está **afectando**
tanto la puntualidad como
la capacidad efectiva
disponible.

En Asia, **Shanghái** registra esperas de hasta 11 días después de sucesivos tifones, cierres temporales y una concentración de arribos.

Ningbo-Zhoushan también permanece bajo presión, con demoras de varios días y ajustes operativos que ya incluyen omisiones de puerto, cambios de rotación, reemplazos de buques y transbordos adicionales.

El impacto no se limita a los tráficos hacia Europa o Norteamérica.

Algunos servicios hacia la **costa oeste de Sudamérica (WCSA)** también han registrado ajustes, incluyendo:

- Omisiones
- Cambios de rotación
- Transbordos adicionales

Elevando el riesgo de:

- Roleos
- **Modificaciones en las fechas estimadas de llegada** tanto para embarques procedentes de China como para cargas de exportación desde México con **destino a Sudamérica**.

En Europa, el escenario también se ha complicado.

A las recientes disrupciones laborales en **puertos alemanes** como Hamburgo, Bremerhaven y Wilhelmshaven se suman:

- **Los niveles excepcionalmente bajos** del Rin y otros ríos europeos están reduciendo la capacidad de transporte por barcaza.

La menor capacidad fluvial está generando:



Mayores tiempos de espera



Congestión en terminales



Costos adicionales en los movimientos terrestres



Desde y hacia algunos de los principales **gateways del Norte de Europa**.

Algunas navieras ya comenzaron a anunciar **recargos extraordinarios** asociados a estas condiciones.

A este escenario se suma el **Canal de Panamá**, donde las precipitaciones por debajo de lo esperado están obligando a implementar nuevas medidas de conservación de agua.

A partir del 3 de septiembre: se reducirán los cupos diarios disponibles en las esclusas Neopanamax.

Desde el 15 de septiembre: también disminuirán los correspondientes a las esclusas Panamax.

Adicionalmente, el Canal ha anunciado: ajustes en el calado máximo autorizado para buques Neopanamax.

Las medidas buscan preservar los niveles de agua necesarios para la operación de las esclusas, pero agregan un nuevo factor de presión para los servicios que utilizan el Canal como punto de conexión entre el Pacífico y el Atlántico.

Más congestión significa menos capacidad efectiva

El problema no es únicamente cuánto tarda un buque en llegar.

Cuando un barco permanece varios días esperando una ventana de atraque o ve alterada su rotación, deja de estar disponible para completar su siguiente viaje en tiempo. Cuando esa situación se repite a escala global, parte de la capacidad que existe físicamente en el mercado queda temporalmente absorbida por retrasos.

Actualmente se estima que alrededor de:



Esto ayuda a explicar por qué la incorporación de nuevos buques a la flota mundial no siempre se traduce inmediatamente en mayor disponibilidad para los embarcadores. La capacidad nominal puede crecer, pero su utilización efectiva depende de que los barcos puedan mantener sus rotaciones, escalas y conexiones dentro de los tiempos previstos.

¿Qué significa para importadores y exportadores?

En este entorno, la tarifa deja de ser la única variable relevante al momento de seleccionar un servicio.

La confiabilidad de cada ruta	El número de escalas	Los puertos de transbordo	La exposición a hubs o pasos marítimos bajo presión	Pueden terminar teniendo un impacto mayor que algunos días de diferencia en el transit time publicado.
--------------------------------------	-----------------------------	----------------------------------	---	---

Para las empresas mexicanas con operaciones desde Asia o Europa, esto implica considerar:

 Mayores márgenes en las fechas de llegada	 Revisar alternativas de ruta antes de confirmar embarques críticos	 Mantener mayor visibilidad sobre inventarios y compromisos de entrega
--	---	---

También conviene **prestar especial atención a los servicios con transbordos**, ya que un retraso en el primer tramo puede provocar la pérdida de una conexión y ampliar significativamente el impacto sobre el tiempo total de tránsito.

Lectura  Las disrupciones actuales tienen causas diferentes: Clima Congestión Conflictos laborales Restricciones de infraestructura Pero terminan teniendo un efecto común: Reducen la confiabilidad Y la capacidad efectiva de la red marítima.	Por eso, en momentos de alta disrupción, seleccionar una ruta únicamente por precio o transit time teórico puede resultar insuficiente. ✓ La confiabilidad real del servicio ✓ El comportamiento reciente de los puertos y puntos de conexión involucrados ✓ Y la capacidad de contar con alternativas ante cambios operativos Vuelven a ser variables centrales en la planeación logística.
--	--

EN BREVE

1 MSC amplía su servicio Sierra y fortalece la conectividad entre Asia, México, Panamá y Venezuela



Esta nueva configuración optimiza la red naviera, incorpora a Ningbo y Shanghái como puntos de inicio y establece un itinerario de 10 semanas con buques de gran capacidad.



Nueva ruta y rotación:

El itinerario actualizado comprende Ningbo, Shanghái, Busan, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Cristóbal, Colón, La Guaira, Puerto Cabello, Cristóbal y retorno a Ningbo.



Capacidad y flota:

Utiliza 10 buques portacontenedores con un rango de 4,250 a 6,420 TEUs, posicionándose como los barcos más grandes en operar de manera regular en los puertos venezolanos.



Impacto operativo e implicaciones logísticas:

Esta nueva configuración amplía las opciones de conectividad para la carga contenerizada que llega a los puertos del Pacífico mexicano como Manzanillo y Lázaro Cárdenas antes de continuar hacia el Caribe y Sudamérica. Asimismo, MSC refleja una tendencia hacia la optimización de las redes de servicios y una mayor integración entre rutas transpácificas y conexiones intraamericanas.

Para las empresas que planifican sus operaciones con origen en Asia, será importante considerar estos cambios al momento de definir puertos de embarque, tiempos de tránsito, ventanas de entrega, inventarios de seguridad y alternativas de contingencia.

2 MAERSK redibuja su red en la Costa Oeste: Manzanillo y Lázaro Cárdenas se consolidan como hub hacia Panamá y Ecuador

El nuevo “West Coast Shuttle”, con salida a partir de mediados de septiembre, aplica a Latinoamérica la misma lógica de consolidación de la red Gemini.



Maersk confirmó el lanzamiento de su nuevo West Coast Shuttle
Un servicio que sustituye el shuttle de un solo buque que hasta ahora conectaba Balboa (Panamá) y Posorja (Ecuador) por una red de tres buques que suma **dos puertos mexicanos: Manzanillo y Lázaro Cárdenas.**



La primera salida está programada desde Lázaro Cárdenas el 11 de septiembre, con arribo a Posorja el 20 de septiembre de 2026.

La naviera trasladará a esta ruta la lógica de su red Gemini:



Consolidar servicios menores en una red de hubs y conexiones (“hub-and-spoke”)



Para ganar frecuencia y confiabilidad.

El servicio absorbe además el feeder que hoy conecta con Guayaquil, y cobra relevancia adicional porque Posorja saldrá del servicio AC1 (Asia–costa oeste de Sudamérica): la carga de Asia con destino a Ecuador pasará a transbordarse por los puertos mexicanos.



Los datos del nuevo servicio:	
	Puertos: Manzanillo y Lázaro Cárdenas (México), Balboa (Panamá), Posorja (Ecuador).
	Buques asignados: AS Palina (2,556 TEU), Maersk Newcastle (2,532 TEU) y Hansa Europe (3,646 TEU).
	Rotación completa: aproximadamente tres semanas.
	Primera salida: 11 de septiembre desde Lázaro Cárdenas; arribo a Posorja el 20 de septiembre de 2026.
	Contexto: Lázaro Cárdenas viene de completar la Fase II de expansión de su terminal (APM Terminals).

Para las empresas mexicanas con carga hacia Centroamérica y la costa oeste de Sudamérica, el cambio ofrece una alternativa adicional de conectividad justo cuando otras navieras están reconfigurando sus servicios en la región —como reportamos en julio con la salida de Hapag-Lloyd del servicio CCM hacia El Salvador y Nicaragua.

Lectura BSM

- **Más buques no siempre significa más opciones simples:** significa una red distinta, con nuevos puntos de transbordo que conviene entender antes de cotizar.
- **Los puertos mexicanos ganan peso como hub regional,** lo que puede traducirse en mejores tiempos de tránsito para carga con destino a Ecuador y Panamá, pero también en dependencia de la eficiencia de esos transbordos.
- **En BSM damos seguimiento a la entrada en operación del servicio y a su desempeño en las primeras semanas,** para orientar a nuestros clientes sobre cuándo conviene aprovechar esta ruta.

3 ESG dejó de ser filantropía: en 2027 se paga en la aduana

ESG (siglas en inglés de Ambiental, Social y Gobernanza) es el conjunto de criterios con los que clientes, bancos y reguladores evalúan cómo opera una empresa. Muchos empresarios lo siguen viendo como un gasto de imagen. Tres hechos con fecha y monto dicen otra cosa.

1. Europa ya cobra el carbono en la frontera

El CBAM (Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono, el "arancel al carbono" de la Unión Europea) entró en fase definitiva el 1 de enero de 2026. Los certificados se venden a partir del 1 de febrero de 2027 y el primer pago, por lo importado en 2026, vence el 30 de septiembre de 2027. El primer precio publicado fue de €75.36 por tonelada de CO₂ (dióxido de carbono).

QUÉ IMPLICA	DECISIÓN
Aplica a acero, aluminio, cemento y fertilizantes. Si el exportador mexicano no entrega emisiones verificadas, su cliente europeo paga con valores por defecto, más caros. Y si vende bajo Incoterm DDP (entregado con derechos pagados), el obligado a pagar es el propio exportador.	Revisar en cada cotización a Europa la fracción arancelaria, el Incoterm y quién queda como declarante. BSM lo hace como parte de la cotización.

2. En México, la CNBV ya pide emisiones de proveedores

Desde 2026, las empresas que cotizan en bolsa deben reportar bajo IFRS S1 y S2 (normas internacionales de sostenibilidad), con datos de 2025. Para empresas no listadas, las NIS (Normas de Información de Sostenibilidad) del CINIF (Consejo Mexicano de Normas de Información Financiera) ya piden hasta 30 indicadores básicos. El reporte 2026 llega con comparativos obligatorios y Alcance 3 sin exención.

QUÉ IMPLICA	DECISIÓN
"Alcance 3" son las emisiones de terceros, incluido el transporte contratado. Cada emisora va a pedir a su forwarder el CO ₂ por embarque, medido con una metodología reconocida (ISO 14083 / GLEC, el estándar global para emisiones de transporte). El auditor externo lo revisará desde 2027.	Exigir a los proveedores logísticos reporte de emisiones por embarque, antes de que el auditor lo pida. BSM tiene en desarrollo el reporte de CO ₂ por embarque aéreo, terrestre y marítimo bajo ISO 14083 / GLEC.

3. La presión europea es selectiva, no universal

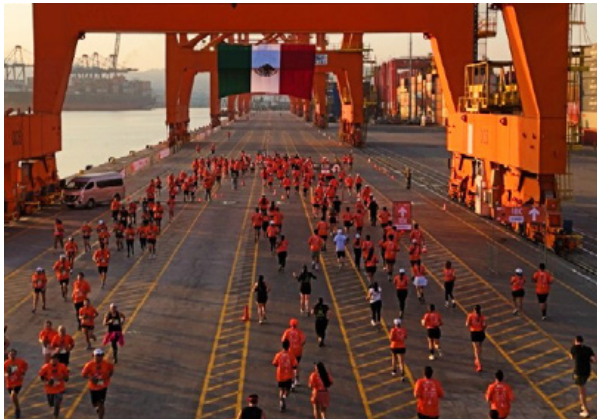
En 2026 la Unión Europea acotó la CSRD (Directiva de Reporte de Sostenibilidad Corporativa): aplica solo a empresas con más de 1,000 empleados y más de €450 millones de facturación, y limita lo que se les puede exigir a proveedores de menos de 1,000 empleados.

QUÉ IMPLICA	DECISIÓN
La exigencia ya no viene de una ley general, sino del comprador grande, la licitación, el banco y el CBAM. Menos empresas obligadas, pero son justo las que compran.	No invertir en certificaciones genéricas. Invertir en el dato que pide su comprador y su mercado destino. BSM mapea, por cliente, qué regulación aplica y qué dato exige.

NOSOTROS

¿QUÉ HAY DE NUEVO EN BSM?

BSM se suma a la 9ª Carrera con Causa Contecon Manzanillo



En BSM nos sumamos como patrocinadores de la 9ª Carrera con Causa Contecon Manzanillo, reafirmando nuestro compromiso We Care con las comunidades donde estamos presentes.



Esta iniciativa tiene como propósito:

Apoyar la educación de niñas

y niños de Manzanillo

Destinando lo recaudado por las inscripciones al **mejoramiento de infraestructura educativa**.



TE INVITAMOS A SER PARTE DE ESTA CAUSA Y SUMARTE A LA CARRERA

Cada paso cuenta y juntos podemos contribuir a generar mejores oportunidades para las nuevas generaciones.

¡Nos vemos en la 9ª Carrera con Causa Contecon Manzanillo!

Rumbo a la Copa BSM: una jornada para conectar y compartir

En BSM, We Care también significa:



Cuidar de nuestra gente



Promover la salud



Promover el bienestar

Impulsando iniciativas que fortalecen:



La
convivencia



La
colaboración



El
sentido de equipo

Por ello, vivimos Rumbo a la Copa BSM, una jornada deportiva en la que nuestros colaboradores se reunieron para disfrutar del fútbol, superar retos, activarse y, sobre todo, fortalecer el trabajo en equipo.

Más allá de la competencia, esta experiencia nos recordó que la colaboración, la energía y el compromiso de cada persona son fundamentales para alcanzar grandes resultados juntos.



Para BSM, cuidar de nuestro equipo es también construir una cultura en la que podamos crecer, convivir y compartir experiencias que nos conectan.

Así vivimos We Care:
juntos, dentro y fuera de la cancha.

Contáctanos en nuestras redes



LINKEDIN
BSM Forwarding SA de CV



INSTAGRAM
bsmforwarding



FACEBOOK
bsmforwarding



PÁGINA WEB
www.bsmmexico.com.mx