



Global Logistics Insights

Agosto 2026



**EMPOWERING
YOUR BUSINESS!**

biismart.com

PANORAMA GLOBAL

Agosto de 2026 deja tres señales que conviene leer juntas. El mercado marítimo se partió en dos: el transpacífico repuntó con los aumentos generales de tarifa y los tifones en China, mientras Asia Europa encadenó su cuarta baja semanal. Los cuellos de botella se movieron de sitio: Panamá acumula buques y recorta calado, y el Suez recibe de vuelta a las grandes navieras. En comercio, Washington pasó del arancel al control aduanero.

Como siempre, en BiiSmart Group seguimos de cerca cada señal del mercado para que nuestros clientes puedan tomar decisiones con claridad. En este número encontrarás los temas que más nos preocupan, y también los que abren oportunidades, en la logística global de este mes.



Global Logistics Insights
Agosto 2026



**EMPOWERING
YOUR BUSINESS!**

CONTENIDO

TRANSPORTE MARÍTIMO

- 1 El transpácífico repunta con los GRI mientras Asia Europa encadena otra baja semanal.
- 2 La congestión portuaria retira 1.7 millones de TEU de la capacidad mundial disponible.
- 3 El Canal de Panamá recorta calado con 112 buques esperando para transitar.
- 4 MSC devuelve siete buques al Suez y el retorno al Mar Rojo se vuelve selectivo.
- 5 La compra de Zim por Hapag-Lloyd tropieza con los reguladores de Brasil e Israel.

TRANSPORTE AÉREO

- 6 Las tarifas aéreas globales ceden un escalón en la primera semana completa de agosto.
- 7 Una caída informática paraliza el handling de Lufthansa Cargo en Frankfurt y Múnich.

LOGÍSTICA Y COMERCIO INTERNACIONAL

- 8 EE.UU. señala a más de 40 países por una red global de transbordo para evadir aranceles.
- 9 Importadores demandan contra los aranceles de la Sección 301 por trabajo forzado.
- 10 El de minimis queda sepultado: la corte de comercio valida su eliminación.
- 11 T-MEC: EE.UU. abre revisiones anuales hasta 2036 y México capitaliza su boom exportador.
- 12 Las tarifas de autotransporte en EE.UU. tocan máximos de cuatro años en julio.

LOGÍSTICA INTERNACIONAL

- 13 CMA CGM alivia la restricción en Jeddah, pero la congestión sigue frenando el Golfo.
- 14 La brecha en Uber Freight expone el punto ciego de identidad de la logística.
- 15 Xeneta acusa a las navieras de abusar de los embarcadores con sus sobrecargos.

El transpacífico repunta con los GRI mientras Asia Europa encadena otra baja semanal.



El mercado marítimo se partió en dos durante agosto. El World Container Index de Drewry subió un 1% hasta 4,339 USD por contenedor de 40 pies el 13 de agosto, impulsado por el transpacífico, mientras Shanghái a Génova cedía un 8% hasta 5,080 USD y Shanghái a Róterdam un 5% hasta 4,425 USD.

Las navieras lograron sostener los aumentos generales de tarifa aplicados el 1 de agosto en las rutas hacia Estados Unidos. La congestión en el centro y el sur de China, sumada a los retrasos del tifón Dolphin, restringió la capacidad de salida y dio soporte adicional a los precios.

En Asia Europa el panorama fue el opuesto: semanas consecutivas de descenso y transportistas que cancelaron sus planes de alza. CMA CGM y MSC anunciaron nuevas tarifas FAK de 6,200 y 7,800 USD por 40 pies desde el 15 de agosto para intentar frenar la caída.

Leer el mercado como un bloque único es hoy el error más caro. En BiiSmart Group seguimos la evolución semanal del WCI y del SCFI corredor por corredor, para que cada cliente sepa en qué ruta conviene cerrar y en cuál todavía vale la pena esperar.

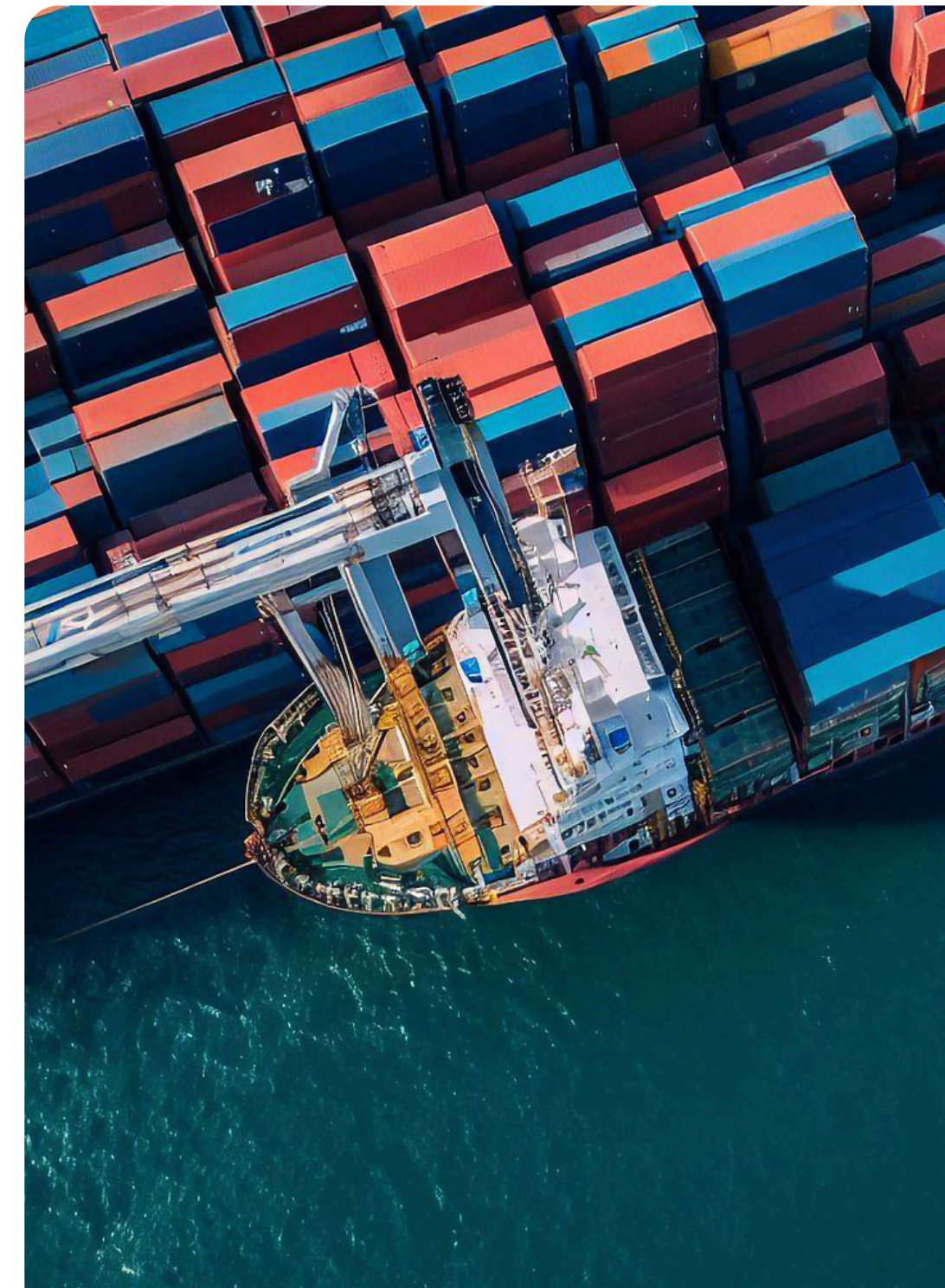
La congestión portuaria retira 1.7 millones de TEU de la capacidad mundial disponible.

La congestión en los puertos del mundo mantiene fuera del mercado cerca de 1.7 millones de TEU, según los cálculos de Sea-Intelligence. Los retrasos absorben hoy alrededor del 5% de la capacidad global, frente a una media histórica del 2.2% registrada entre 2011 y 2019.

Ese volumen inmovilizado equivale a la octava flota de portacontenedores más grande del planeta. Es capacidad que ya fue construida y financiada, que existe sobre el papel, pero que no está disponible para mover carga porque permanece atrapada en filas de espera y en operaciones de terminal más lentas de lo previsto.

El norte de Europa concentra buena parte del problema, con esperas acumuladas en sus principales hubs, mientras el centro y el sur de China arrastran los efectos de los tifones de agosto. Alphaliner señala que la capacidad ociosa sigue en mínimos pese a la llegada de buques nuevos al mercado.

Cuando la capacidad efectiva es menor que la nominal, los tiempos de tránsito publicados dejan de ser confiables. En BiiSmart Group planificamos las ventanas de embarque con márgenes medidos sobre el desempeño real de cada terminal, y no sobre el itinerario teórico de la naviera.





El Canal de Panamá recorta calado con 112 buques esperando para transitar.



La Autoridad del Canal de Panamá reducirá el calado máximo en las esclusas neopanamax a 48 pies el 26 de agosto y a 47.5 pies el 3 de septiembre, ante el descenso del nivel del lago Gatún provocado por un episodio severo de El Niño.

La fila de espera alcanzó los 112 buques y las demoras llegaron a diez días en los tránsitos hacia el este. Los cupos de subasta se dispararon y varias adjudicaciones promediaron cientos de miles de dólares por paso, un sobre costo que termina trasladado al flete.

Menos calado significa menos peso por buque. Los operadores deberán alijar carga o pagar por un cupo prioritario, y ambas salidas encarecen el corredor entre Asia y la costa este de Estados Unidos justo antes de la temporada alta de fin de año.

Es momento de decidir con anticipación entre Panamá, Suez o el desembarque en la costa oeste con conexión terrestre. En BiiSmart Group ponemos costo y tiempo de cada alternativa lado a lado antes de comprometer el embarque.



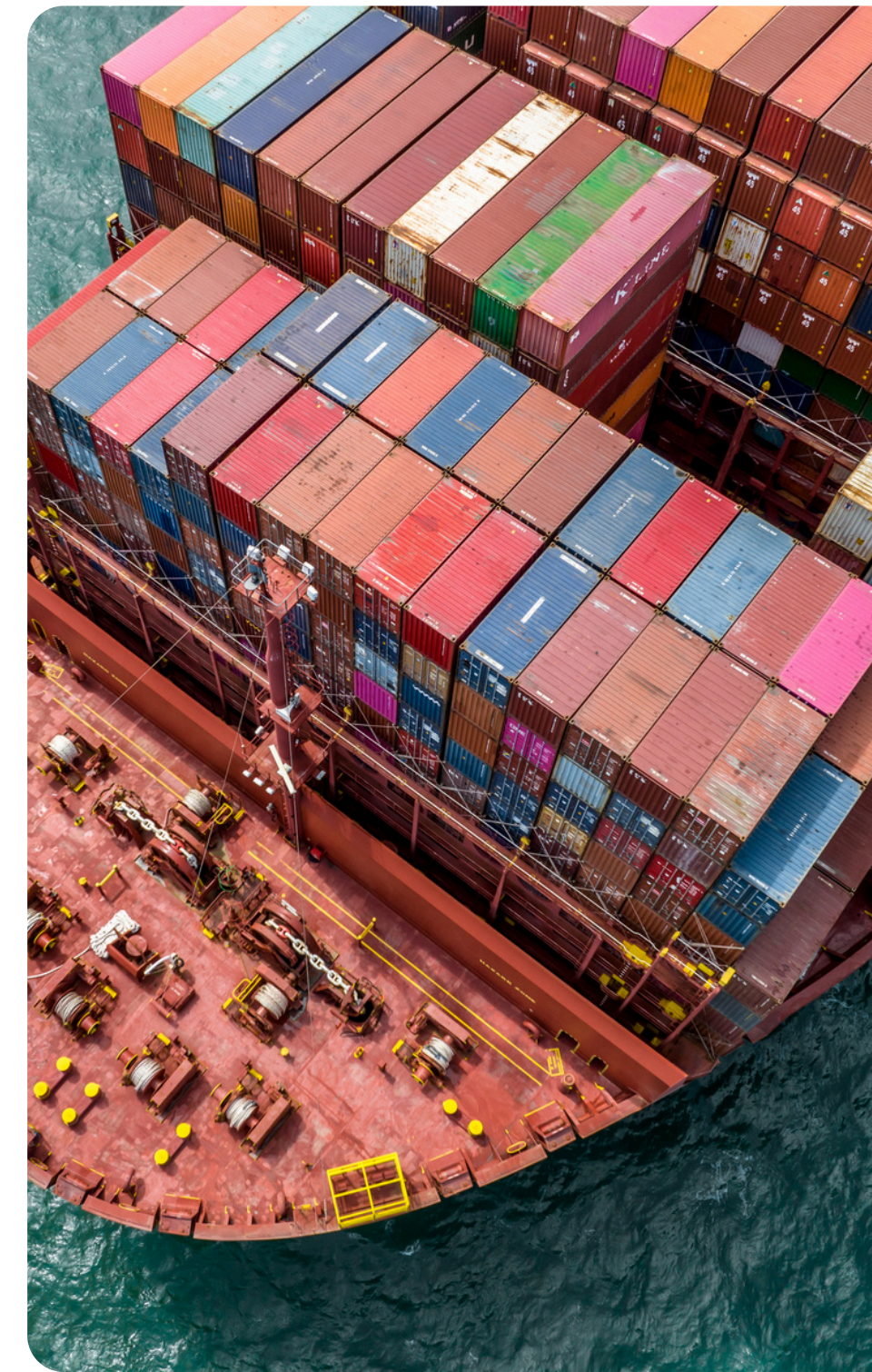
MSC devuelve siete buques al Suez y el retorno al Mar Rojo se vuelve selectivo.

MSC se sumó a sus competidores en el regreso al Canal de Suez con siete buques enviados por esa ruta durante agosto, entre ellos el MSC Irina, de 24,346 TEU, y el MSC Amelia, de 23,782 TEU, según el seguimiento de Linerlytica.

Todos los cruces del estrecho de Bab el Mandeb se realizaron en modo oscuro, con los transpondedores apagados, y las naves reanudaron la transmisión de su posición solo una vez fuera de la zona de riesgo. Varios hicieron escala en el puerto saudí de King Abdullah antes de seguir viaje hacia el Mediterráneo y el norte de Europa.

El retorno no es general sino selectivo. Maersk y Hapag-Lloyd devolvieron primero sus servicios entre India y el Mediterráneo, CMA CGM usa Suez solo en sentido este y mantiene el Cabo de Buena Esperanza en el regreso, y Cosco reactivó un servicio tras dos años de ausencia.

Cada naviera aplica su propio cálculo de riesgo, de modo que dos servicios de la misma ruta pueden tener tránsitos y tiempos muy distintos. En BiiSmart Group verificamos el routing real de cada servicio antes de reservar, no el que aparece en el folleto comercial.





¡Tu socio logístico global en México y China!

En BiiSmart, comprendemos la importancia de una logística eficiente entre freight forwarders. Con presencia estratégica en puntos clave alrededor del mundo, te ayudamos a optimizar tu cadena de suministro global, brindándote un servicio personalizado, confiable y altamente competitivo.



Servicios que ofrecemos:

Transporte **marítimo** de importación y exportación.

Transporte **aéreo** de importación y exportación.

Transporte **terrestre** dentro del territorio mexicano y en el extranjero.



La compra de Zim por Hapag-Lloyd tropieza con los reguladores de Brasil e Israel.

La adquisición de Zim por parte de Hapag-Lloyd acumula obstáculos regulatorios. El Consejo Administrativo de Defensa Económica de Brasil someterá la operación a una revisión completa, tras concluir que la cuota de mercado conjunta en determinadas rutas superaría sus umbrales de concentración.

En Israel, varias agencias gubernamentales preparan posiciones contrarias al esquema propuesto, centradas en la estructura de la nueva compañía israelí que se escindiría como parte del acuerdo. La reunión que debía resolverlo se pospuso un mes.

El accionariado de Zim ya había aprobado la venta con un respaldo del 97.3%, y los transitorios se sumaron a las objeciones por el avance de la consolidación entre navieras. Hapag-Lloyd sostiene que obtendrá las autorizaciones y cerrará la operación antes de que termine el año.

Para los embarcadores de la región el punto sensible son las rutas hacia y desde la costa este de Sudamérica. En BiiSmart Group revisamos la exposición de cada cliente a un solo transportista, para que la consolidación no le reduzca opciones al negociar.

Las tarifas aéreas globales ceden un escalón en la primera semana completa de agosto.

El peso facturable global cayó un 4% en la semana 32, del 3 al 9 de agosto, con descensos en todos los orígenes, según WorldACD. Medio Oriente y Asia del Sur lideró la baja con un 6%, seguidos por Europa y Norteamérica con un 4% cada uno y Asia Pacífico con un 3%.

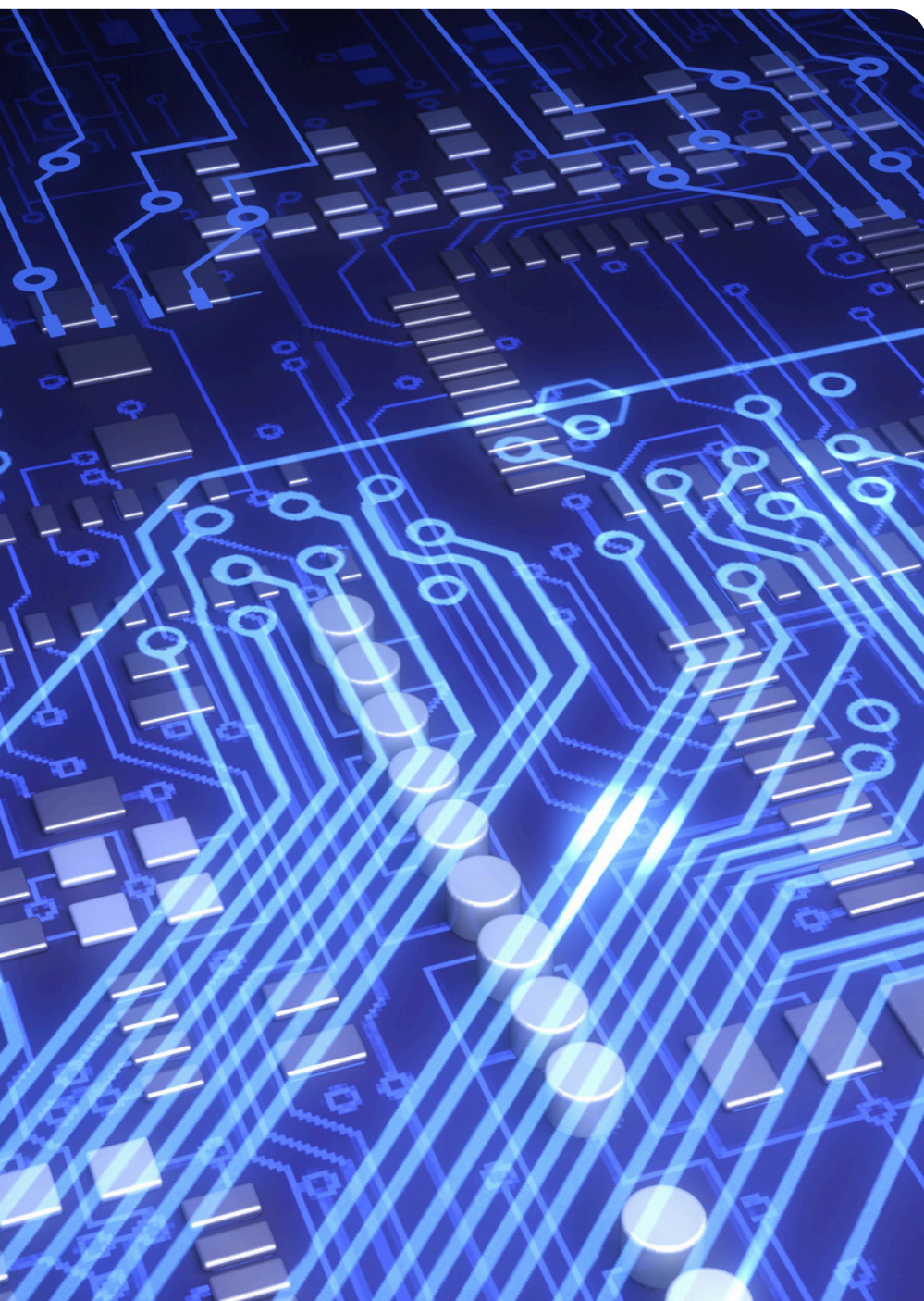
La tarifa media mundial bajó de 2.96 a 2.95 dólares por kilo, arrastrada por un combustible más barato. Pese a ese ajuste, el precio global sigue un 22% por encima del año pasado, con incrementos que van del 8% en América Central y del Sur hasta el 48% en Medio Oriente.

El tifón Dolphin explica parte de la caída: provocó evacuaciones en Shanghái y Pekín y más de mil cancelaciones de vuelos solo en Shanghái. El peso facturable saliente de esa ciudad retrocedió un 8%, con bajas del 12% en los flujos intraasiáticos.

WorldACD apunta que la capacidad de cargueros antes dedicada al comercio electrónico hacia Europa podría estar migrando al transpacífico. En BiiSmart Group leemos esos desplazamientos de capacidad antes de que se reflejen en la tarifa.



Una caída informática paraliza el handling de Lufthansa Cargo en Frankfurt y Múnich.



Las operaciones de handling de Lufthansa Cargo en sus hubs de Frankfurt y Múnich quedaron detenidas durante el fin de semana por una falla informática, que dejó a los transitarios buscando alternativas mientras se acumulaba el retraso de carga.

La aerolínea comunicó a sus clientes que una disrupción global en su proveedor de sistemas provocó deterioros de servicio. Un portavoz confirmó que el sistema de handling estuvo afectado unas seis horas el sábado y que la aceptación de carga quedó limitada de forma temporal en ambos aeropuertos.

La compañía no precisó cuántos envíos se vieron afectados y aclaró que la mayoría no fueron cancelados sino reprogramados, aunque advirtió que aún podrían producirse retrasos aislados y nuevas reprogramaciones. Tampoco detalló la duración exacta de la interrupción.

Un incidente así en dos hubs simultáneos desordena conexiones en toda Europa. En BiiSmart Group activamos rutas alternas apenas se confirma una interrupción de este tipo, en lugar de esperar a que la aerolínea publique su plan de recuperación.



EE.UU. señala a más de 40 países por una red global de transbordo para evadir aranceles.

La Casa Blanca acusó a más de 40 países, entre ellos Singapur, Vietnam y México, de participar en una red global de transbordo que permite reetiquetar mercancía china para eludir aranceles. El informe, difundido el 13 de agosto, estima que desde 2018 se evadieron entre 40,000 y 303,000 millones de dólares en derechos.

El documento detalla las prácticas señaladas: reetiquetado, reempaquete, refacturación, procesamiento mínimo y declaraciones falsas de país de origen, todas orientadas a obtener un trato arancelario que no correspondería si se declarara el origen económico real de la mercancía.

El informe propone un sistema de inteligencia artificial, bautizado Detective Border, que cruzaría datos de embarque, historiales de ruteo, relaciones de propiedad, clasificación de producto y capacidad productiva para asignar un puntaje de riesgo antes del despacho.

El propio texto admite que distinguir el nearshoring legítimo del transbordo ilegal es difícil. Para el importador eso significa que la carga de probar el origen pasa a ser suya. En BiiSmart Group ordenamos la trazabilidad de origen antes del embarque, y no cuando la aduana pregunta.





Importadores demandan contra los aranceles de la Sección 301 por trabajo forzado.



El muro arancelario estadounidense no cayó, cambió de base legal. A las 00:01 del 24 de julio, el mismo minuto en que expiró el recargo temporal de la Sección 122, entraron en vigor derechos del 10% o del 12.5% sobre mercancías de 60 economías, esta vez bajo la Sección 301 de la Ley de Comercio de 1974.

Esas 60 economías concentran cerca del 99.4% de las importaciones estadounidenses por valor. México quedó en el tramo del 10%, junto con Canadá, la Unión Europea, Ecuador, Indonesia y Pakistán, países que sí prohíben la importación de bienes hechos con trabajo forzado pero cuya aplicación se considera insuficiente.

Dos demandas presentadas ante el Tribunal de Comercio Internacional califican estos aranceles como la tercera versión ilegal de un mismo régimen global, después de que la Corte Suprema anulara los aranceles bajo IEEPA en febrero y el recargo de la Sección 122 en mayo.

Los importadores pagan hoy y solo recuperarían con una sentencia favorable. En BiiSmart Group recomendamos documentar cada entrada con el detalle que exigiría un eventual reembolso, porque quien no registre bien ahora no podrá reclamar después.



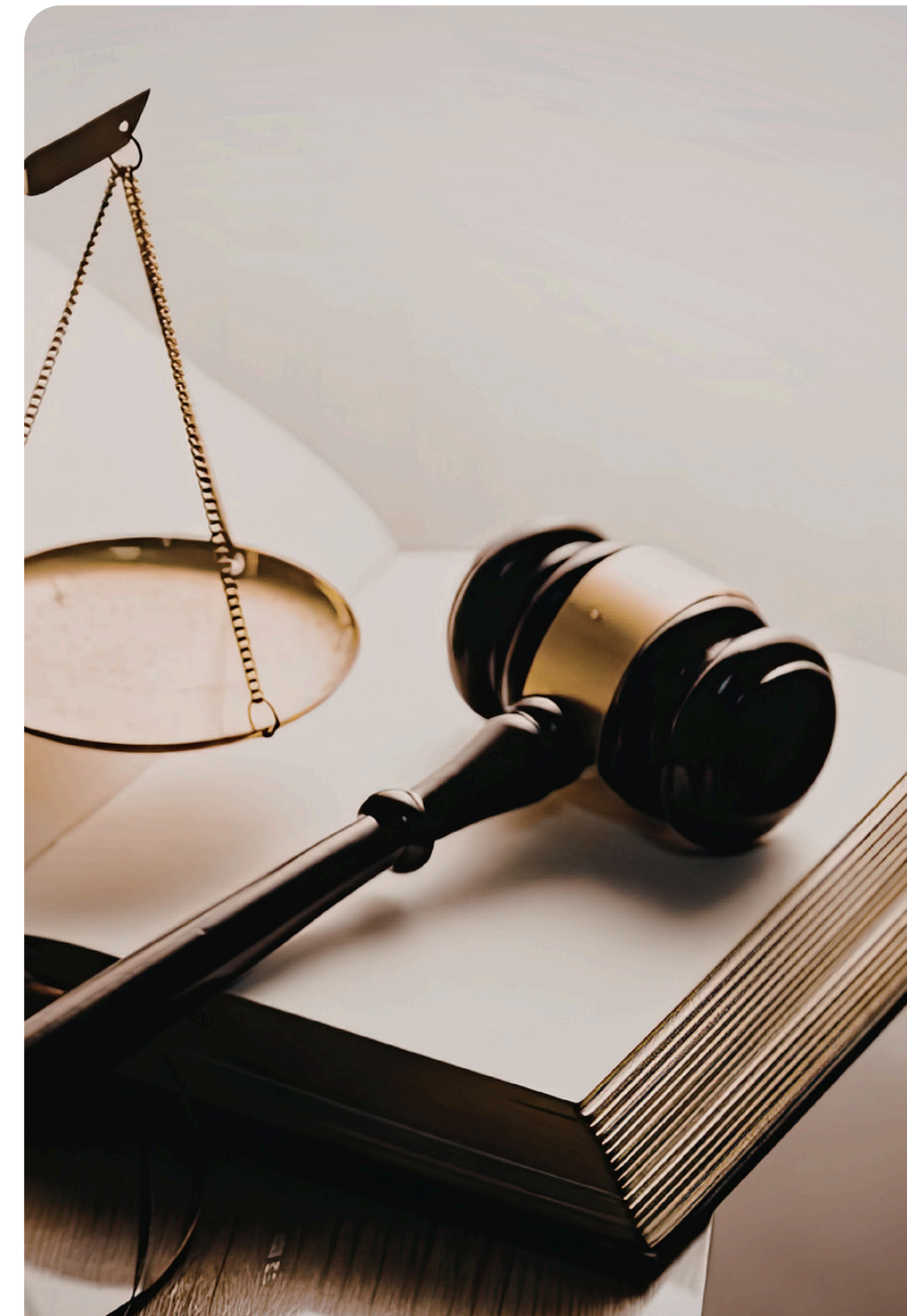
El de minimis queda sepultado: la corte de comercio valida su eliminación.

El Tribunal de Comercio Internacional resolvió el 13 de agosto que la IEEPA sí autoriza al presidente a revocar el trato libre de derechos para importaciones de menos de 800 dólares. El fallo despeja la última incertidumbre legal sobre una política que llevaba un año reconfigurando el comercio electrónico transfronterizo.

El caso lo promovió Detroit Axle, distribuidora de autopartes de Michigan, que alegaba que el presidente había excedido sus facultades. La corte concedió la razón al gobierno en los dos cargos que definían el futuro de los envíos de bajo valor.

La distinción es fina pero decisiva: en febrero la Corte Suprema declaró que la IEEPA no faculta a imponer aranceles, aunque aclaró que la eliminación del de minimis no estaba en discusión en ese caso. Esa puerta abierta acaba de cerrarse.

Para quien vende en línea hacia Estados Unidos, el envío directo desde Asia sin derechos no volverá. En BiiSmart Group rediseñamos esos flujos hacia esquemas de consolidación y almacenaje que absorben el arancel sin destruir el margen.



GLOBAL LOGISTICS

By  **BII SMART**
GROUP

BiiSmart, tu socio logístico
global para operaciones más
rentables y eficientes.

BENEFICIOS CLAVE

AHORROS
DE HASTA
15%

EN TUS OPERACIONES
LOGÍSTICAS GLOBALES

AHORROS
DE HASTA
20%

EN TIEMPOS DE ENTREGA
INTERNACIONAL

OPERACIÓN LOGÍSTICA
INTEGRADA
360°

DESDE EL ORIGEN
HASTA TU PLANTA

OPTIMIZACIÓN DE
**RUTAS
Y
TIEMPO**

MEDIANTE ANÁLISIS DE
RUTAS Y VOLÚMENES

COBERTURA GLOBAL
CON
**SOCIOS
ESTRATÉGICOS**

Y RED LOGÍSTICA
CONFIABLE

¡Conéctate con nosotros y transforma tu logística global!

WCA 

PARTNERSHIP CON:

WTC 



T-MEC: EE.UU. abre revisiones anuales hasta 2036 y México capitaliza su boom exportador.

México atraviesa un nuevo auge exportador impulsado más por la tecnología que por la industria automotriz que tradicionalmente dominó su manufactura. Los economistas de BBVA México calculan que las exportaciones de maquinaria del capítulo 84, cada vez más movidas por equipos de cómputo y procesamiento de datos, se duplicaron en pocos años hasta unos 200,000 millones de dólares en doce meses.

Cerca del 88% de la mercancía mexicana ya entra a Estados Unidos libre de derechos bajo el T-MEC. Ese diferencial se vuelve un incentivo cada vez más poderoso a medida que suben los aranceles sobre los centros manufactureros que compiten con México.

El propio acuerdo es hoy una fuente de incertidumbre. Estados Unidos no lo extendió hasta 2042 en la revisión conjunta de este año, lo que abre un proceso de revisiones anuales que puede prolongarse hasta la expiración prevista en 2036. La decisión no terminó el T-MEC ni cambió sus reglas vigentes de comercio e inversión.

La ecuación del nearshoring pasa a depender de cómo evalúe cada empresa la durabilidad de esas reglas. En BiiSmart Group ayudamos a leer ese horizonte antes de comprometer inversión o de rediseñar una cadena completa.



Las tarifas de autotransporte en EE.UU. tocan máximos de cuatro años en julio.

El índice de tarifas de línea de camión completo de Cass subió un 2.3% frente a junio y un 8.6% interanual en julio, el mayor incremento anual en cuatro años. Es el decimonoveno mes consecutivo de alzas interanuales para un indicador que pondera sobre todo tarifas de contrato.

El alza llegó pese a una demanda floja: los embarques capturados por Cass cayeron un 4.8% interanual en julio, acelerando el descenso del 4.1% de junio. La explicación no está en la demanda sino en la oferta, con una capacidad de transporte que sigue contrayéndose mes a mes.

Durante la temporada de resultados del segundo trimestre, los transportistas cotizados describieron una huida hacia la calidad, con embarcadores cada vez más selectivos al elegir socios. Schneider National consiguió alzas de doble dígito en las renovaciones de contrato de su flota de un solo sentido.

En el corredor entre México y Estados Unidos esto anticipa renovaciones más caras en el tramo terrestre. En BiiSmart Group llevamos esa señal a la mesa antes de la renovación, y no cuando ya llegó la propuesta del transportista.



CMA CGM alivia la restricción en Jeddah, pero la congestión sigue frenando el Golfo.



CMA CGM flexibilizó parcialmente la suspensión que aplicaba a la carga en tránsito hacia el Alto Golfo a través de Jeddah, tras semanas de acumulación en el puerto saudí. La medida alivia a los embarcadores que dependen de esa escala, pero no resuelve el atasco de fondo.

La congestión en Jeddah se disparó cuando el comercio del Golfo se volcó hacia el puente terrestre saudí para esquivar la incertidumbre en el estrecho de Ormuz. El volumen desviado superó con holgura la capacidad de patio y de conexión terrestre disponible en la zona.

Otras navieras mantienen restricciones y los tiempos de conexión hacia Riad y el Alto Golfo siguen alargándose. El puente terrestre nació como solución de emergencia y hoy funciona como un cuello de botella más dentro de la misma región.

Cuando una ruta alterna se satura, deja de ser alterna. En BiiSmart Group medimos la capacidad real de cada desvío antes de recomendarlo, porque un plan B congestionado termina costando más que el plan original.



La brecha en Uber Freight expone el punto ciego de identidad de la logística.

Uber Freight confirmó el 12 de agosto que investiga un incidente de seguridad con acceso no autorizado a sus sistemas. El grupo de extorsión Helix reivindicó la intrusión y afirmó haber extraído buzones de correo, unidades de almacenamiento en la nube, registros de cuentas por pagar y documentación de despacho.

La ironía es que una compañía construida sobre la digitalización del corretaje de carga habría sido comprometida por uno de los trucos más viejos del cibercrimen: una llamada telefónica. La empresa sostuvo que sus operaciones no se vieron afectadas y que sus sistemas seguían funcionando con normalidad.

Los investigadores vinculan a Helix con una campaña que suplanta por teléfono al personal de soporte técnico para obtener el primer acceso, una técnica que sorteó la mayoría de los esquemas de doble factor hoy en uso. El robo de carga alcanzó 725 millones de dólares el año pasado.

El eslabón débil ya no es el software sino la verificación de quién está del otro lado. En BiiSmart Group aplicamos validación de identidad documentada con cada transportista y cada contacto nuevo antes de liberar información de un embarque.



Xeneta acusa a las navieras de abusar de los embarcadores con sus sobrecargos.



Peter Sand, analista jefe de Xeneta, señaló que las navieras están aprovechándose de los embarcadores con alzas de tarifa que no se corresponden con las condiciones reales del mercado. Tomó como ejemplo el tráfico entre Europa y Estados Unidos, percibido como el más estable y previsible del comercio contenedorizado.

Mientras otras rutas principales sufrían la volatilidad de los eventos geopolíticos, el transatlántico navegó aguas mucho más calmas. Aun así, el primer semestre estuvo marcado por subidas de tarifa pronunciadas que no encuentran justificación ni en la oferta ni en la demanda.

Su recomendación a los embarcadores fue directa: cuestionar todas las solicitudes de sobrecargo, porque muchas pueden no ser procedentes desde el inicio. Sobre el transatlántico anticipa más de lo mismo, con oferta y demanda a la baja y tarifas que deberían ceder hacia el cierre del año.

Un sobrecargo aceptado sin revisar se convierte en la base de la próxima negociación. En BiiSmart Group auditamos cada concepto facturado antes de aprobarlo, porque ahí es donde se pierde el margen que tanto costó negociar.

Puntos clave

Agosto de 2026 confirmó que la disrupción ya no llega en oleadas sino que cambia de lugar. El mercado marítimo se partió en dos, con el transpacífico al alza y Asia Europa a la baja. Los cuellos de botella rotaron desde el Mar Rojo, que empieza a recuperar tráfico, hacia el Canal de Panamá y el Golfo Pérsico. Y el frente comercial pasó de fijar aranceles a perseguir su cumplimiento.

La lección del mes es que ninguna ruta ni ningún corredor puede leerse como parte de un solo mercado. Quien negoció corredor por corredor, documentó el origen de su mercancía antes de embarcar y midió la capacidad real de sus rutas alternas llegó mejor parado a fin de mes.

BiiSmart Group acompañó a sus clientes en ese trabajo, con lectura de mercado y decisiones apoyadas en datos.



Global Logistics Insights
Agosto 2026



**EMPOWERING
YOUR BUSINESS!**



EMPOWERING
YOUR BUSINESS!

Global Logistics Insights



Agosto 2026

Conoce nuestros servicios en nuestra web:

biismart.com

