
BOLETÍN MENSUAL DE MERCADO

Global Logistics Insights



EMPOWERING YOUR BUSINESS!

Septiembre 2026

Quince señales de septiembre, de Qinzhou a Manzanillo, para anticipar costos, tiempos y controles en cada embarque.

biismart.com

Septiembre sube la presión en cada eslabón

El mes se movió con tarifas cerca de los picos de la pandemia. El transpacífico hacia la costa este de EE. UU. superó a mediados de mes los 11,000 USD por FEU, la ruta de Asia a Sudamérica cobra casi el triple que hace un año y la serie de tifones en China alargó las esperas para atracar en Shanghái y Ningbo.

La oferta vendrá, pero tarde. Los buques encargados ya superan el 45% de la flota, y los grandes pedidos de Maersk y CMA CGM llegarán entre 2029 y 2030. Mientras tanto se acumulan los riesgos operativos: un ciberataque obligó a suspender operaciones en un hub de transbordo malasio y los estibadores alemanes tienen abierta hasta el 1 de octubre una votación sobre un paro por tiempo indefinido.

En América, el control documental gana peso. CBP anula registros de importador con datos incompletos, México discute una iniciativa contra la subvaluación y Washington negocia con México reglas de origen sin insumos chinos. En el Pacífico mexicano, Manzanillo y Lázaro Cárdenas crecen con la aduana como cuello de botella.

LA LECTURA DEL MES

El riesgo cambió de lugar. Además del flete, en septiembre pesaron el papel y los sistemas: un registro de importador anulado, un valor mal respaldado o una terminal sin sistema detienen la carga tanto como un buque que no llega.

11,259

USD POR FEU, DE ASIA A LA COSTA ESTE DE EE. UU.

45%

CARTERA DE PEDIDOS SOBRE LA FLOTA EN SERVICIO

98 h

ESPERA MEDIA EN SHANGHÁI EN LA SEMANA 35

▲ 25%

EXPORTACIONES CHINAS EN AGOSTO

En este número

- | | | |
|---|---|---|
| 01 MARÍTIMO · PÁG. 04
El transpacífico pasa los 11,000 USD, cerca de su récord. | 06 PUERTOS · PÁG. 09
Los puertos alemanes votan si van a una huelga indefinida. | 11 REDES Y LOGÍSTICA · PÁG. 16
China exporta 25% más y el yuan se fortalece. |
| 02 MARÍTIMO · PÁG. 05
Asia a Sudamérica casi triplica su tarifa y suma buques. | 07 AUTOMATIZACIÓN · PÁG. 11
Los puertos europeos pasan del piloto al despliegue. | 12 REDES Y LOGÍSTICA · PÁG. 17
CBP anula números de importador sin aviso previo. |
| 03 MARÍTIMO · PÁG. 06
Los pedidos de buques llegan al 45% de la flota. | 08 AUTOMATIZACIÓN · PÁG. 12
Un ciberataque frenó Tanjung Pelepas. | 13 MÉXICO Y LATAM · PÁG. 18
Una iniciativa quitaría el umbral contra la subvaluación. |
| 04 PUERTOS · PÁG. 07
Tifones en China: 98 horas de espera en Shanghai. | 09 AUTOMATIZACIÓN · PÁG. 13
Ferrovalle suma IA a su terminal de Ciudad de México. | 14 MÉXICO Y LATAM · PÁG. 19
El Pacífico mexicano crece y la aduana pone el límite. |
| 05 PUERTOS · PÁG. 08
El Canal de Pinglu acorta a dos horas la salida al mar. | 10 REDES Y LOGÍSTICA · PÁG. 15
La IA empuja la carga aérea de Asia a EE. UU. | 15 MÉXICO Y LATAM · PÁG. 20
Reglas de origen del TMEC contra insumos chinos. |

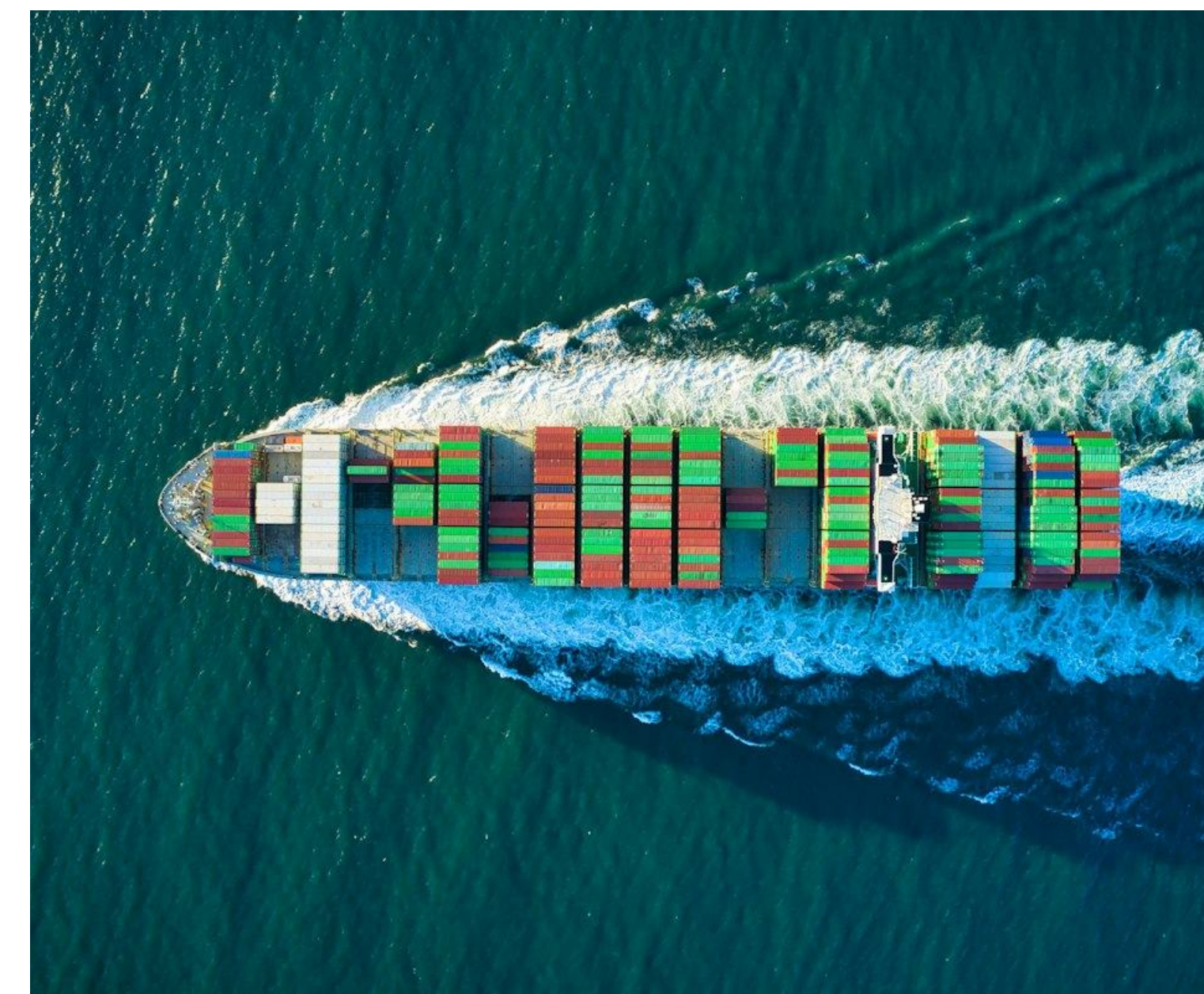
El transpacífico pasa los 11,000 USD y queda a un 11.2% del récord de la pandemia.

Al 17 de septiembre, el spot de Lejano Oriente a la costa este de EE. UU. llegó a 11,259 USD por FEU y el de la costa oeste a 7,960 USD, según Xeneta. Ambas rutas más que cuadruplicaron desde fines de febrero.

La costa este está un 11.2% debajo de su récord de 12,683 USD, del 1 de enero de 2022, y la oeste un 17.9% debajo de su pico de 9,699 USD. Si se rompe el récord, dice Peter Sand, de Xeneta, será hacia la costa este, con el alza del combustible como posible empuje.

Las navieras aprovechan el momento: la capacidad ofrecida hacia la costa este en septiembre es entre 6% y 7% mayor que en agosto. Fuera de EE. UU. el alza es menor: Lejano Oriente a Norte de Europa subió casi 85% desde antes de la crisis, hasta 4,103 USD por FEU.

Xeneta espera un último empujón de tarifas a comienzos de octubre, antes del cierre de fábricas por la Semana Dorada, y luego una desaceleración. BiiSmart Group sugiere cotizar para después del feriado toda carga que pueda esperar.



11.2%

BAJO EL RÉCORD

Brecha de la costa este con su pico de 12,683 USD de 2022.

Asia a Sudamérica casi triplica su tarifa y sigue recibiendo buques nuevos.

La ruta de Shanghái a Sudamérica promedió 8,555 USD por TEU el 11 de septiembre en el SCFI, casi el triple que un año antes, mientras las navieras siguen sumando portacontenedores recién entregados a la costa este sudamericana.

MSC recibió dos gemelos de 10,300 TEU, el MSC Leticia X y el MSC Clelia X, para su servicio Carioca, terminados casi un año antes de lo previsto. CMA CGM sumó el CMA CGM Atlantic, de 8,454 TEU, a su red del Lejano Oriente a esa costa.

El precio no lo explica la carga. Según Container Trade Statistics, Sudamérica exportó 806,366 TEU en julio, contra 805,487 un año antes, e importó 1.2 millones frente a 1.15 millones. Lo que sostiene la tarifa, en gran parte, es la congestión en puertos de Asia y Sudamérica.

Una tarifa que depende de la congestión, y no de la demanda, se mueve al ritmo de los puertos. Por eso BiiSmart Group aconseja a los importadores de la costa este sudamericana cotizar a plazos cortos y revisar el precio cada quincena.

8,555

USD POR TEU

Shanghái a Sudamérica en el SCFI, al 11 de septiembre.

806K

TEU EXPORTADOS

Sudamérica en julio, casi igual que en julio de 2025.

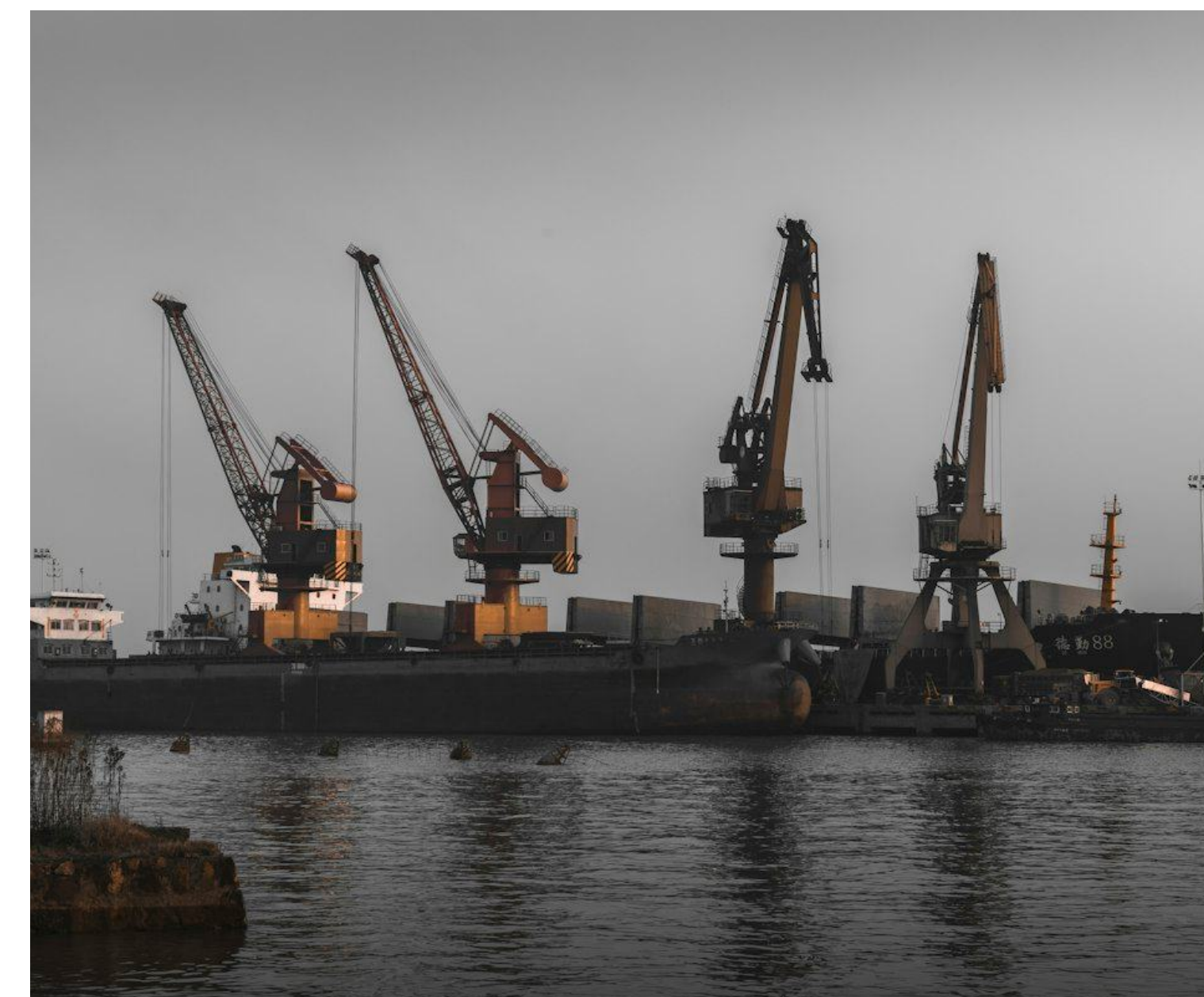
Maersk y CMA CGM llevan los pedidos de portacontenedores por encima del 45% de la flota.

Maersk confirmó 26 buques de 18,600 TEU y CMA CGM encargó 12 de 24,000 TEU. Con eso, la cartera mundial de pedidos superó el 45% de la flota en servicio, un máximo desde 2009, según Linerlytica.

Hay 1,925 buques encargados por 15.6 millones de TEU, más del doble que el pico pospandemia de 7.6 millones, de agosto de 2023. Linerlytica anticipa una nueva carrera de capacidad, con más pedidos por venir mientras dure la escasez de buques.

El pedido de Maersk suma 484,000 TEU a una flota de 4.74 millones y lleva su propia cartera al 29%; la de CMA CGM llegó al 45%. Como referencia, la de Cosco es del 52%, la de Evergreen del 50% y la de MSC del 41%. Los buques nuevos llegarán entre 2029 y 2030.

Estos buques no llegan antes de 2029, y hoy la escasez empuja fletes y alquileres, según Linerlytica. Para contratos de más de un año, BiiSmart Group recomienda pactar cláusulas de revisión de tarifa ante esa futura ola de capacidad.



45%

CARTERA SOBRE FLOTA

Nivel que no se veía desde fines de 2008.

Tifones en China: esperas de 98 horas en Shanghái y fletes intraasiáticos en alza.

Shanghái y Ningbo cerraron del 26 al 28 de agosto por el tifón Saudel, según Drewry. En la semana 35, la espera media de los buques para atracar llegó a 98 horas en Shanghái y a 54 horas en Ningbo.

Saudel se sumó a una serie de tifones recientes, como Bavi, Noul, Dolphin y Narra. Los atrasos en los atraques de China se trasladaron a los grandes puertos de transbordo, Busan, Hong Kong y Singapur, y sumaron demoras para los embarcadores.

98 h

ESPERA EN SHANGHÁI

Promedio de los buques en la semana 35, contra 54 h en Ningbo.

El índice intraasiático de Drewry subió 9% el 3 de septiembre, a 1,312 USD por 40 pies, en la quinta semana seguida de alza. Shanghái a Busan saltó 30%, a 925 USD. El combustible también presiona: el VLSFO rondó los 850 USD por tonelada en Singapur y Zhoushan.

▲ 9%

ÍNDICE INTRAASIÁTICO

Drewry, al 3 de septiembre: 1,312 USD por 40 pies.

Drewry espera más alzas en las próximas semanas si siguen el mal clima y la congestión. Para la carga que transborda en Asia, BiiSmart Group propone confirmar con la naviera el puerto de conexión y sumar margen al tránsito comprometido.

El Canal de Pinglu supera su prueba y acorta a dos horas el viaje al golfo de Beibu.

Un día antes de la apertura oficial, el 16 de septiembre, Beibu Gulf Port Group hizo una prueba con contenedores de Guigang a Qinzhou por el canal: dos horas, contra dos días rodeando el delta del río de las Perlas.

La obra, de 11,000 millones de USD, une Nanning con el golfo de Beibu, entre China y Vietnam, y busca impulsar el comercio con el sudeste asiático. Su calado admite buques de hasta 5,000 toneladas de peso muerto, unos 255 TEU.

En Qinzhou, el grupo portuario ya construye cinco muelles automatizados para la carga del canal, con una inversión de 140 millones de USD, cinco grúas de muelle, seis grúas de patio sobre rieles y 30 vehículos guiados. Hacia marzo de 2028 podrán mover 650,000 TEU al año.

Según Wang Hua, secretario del partido en la zona portuaria terrestre de Huaihua, el canal da al centro y al oeste de China una salida al mar sin depender solo del tren. BiiSmart Group invita a quienes compran en Guangxi a evaluar con su oficina de Shenzhen la ruta por Qinzhou.



2 h

GUIGANG A QINZHOU

Viaje de prueba por el canal, contra dos días rodeando el delta.

Los estibadores alemanes rechazan la oferta y votan si van a una huelga indefinida.

En una consulta de ver.di con más de 5,500 participantes, cerrada el 14 de septiembre, el 64.7% rechazó la última oferta patronal. El conflicto abarca a unos 11,000 trabajadores de Hamburgo, Bremen, Bremerhaven, Emden, Brake y Wilhelmshaven.

La oferta suma 3.4% al salario por hora por 12 meses, retroactivo al 1 de agosto, y 200 euros más de paga vacacional. Ver.di pide 8.2%, con un mínimo de 2.50 euros por hora. Una oferta previa de 5.1% en 18 meses fue rechazada y derivó en huelgas de advertencia.

El sindicato abrió ahora una votación formal que corre hasta el 1 de octubre. Si al menos el 75% de los convocados apoya la medida, su comisión federal de negociación decidirá si da por fracasadas las conversaciones y autoriza huelgas por tiempo indefinido.

Como la votación termina el 1 de octubre, el riesgo de paro sigue abierto al cierre de esta edición. Si embarcas hacia o desde Hamburgo y Bremerhaven, define ya un puerto alternativo en el norte de Europa: es la recomendación de BiiSmart Group.

64.7%

RECHAZÓ LA OFERTA

Consulta de ver.di con más de 5,500 participantes.

75%

UMBRAL DE HUELGA

Apoyo necesario en la votación que cierra el 1 de octubre.

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!

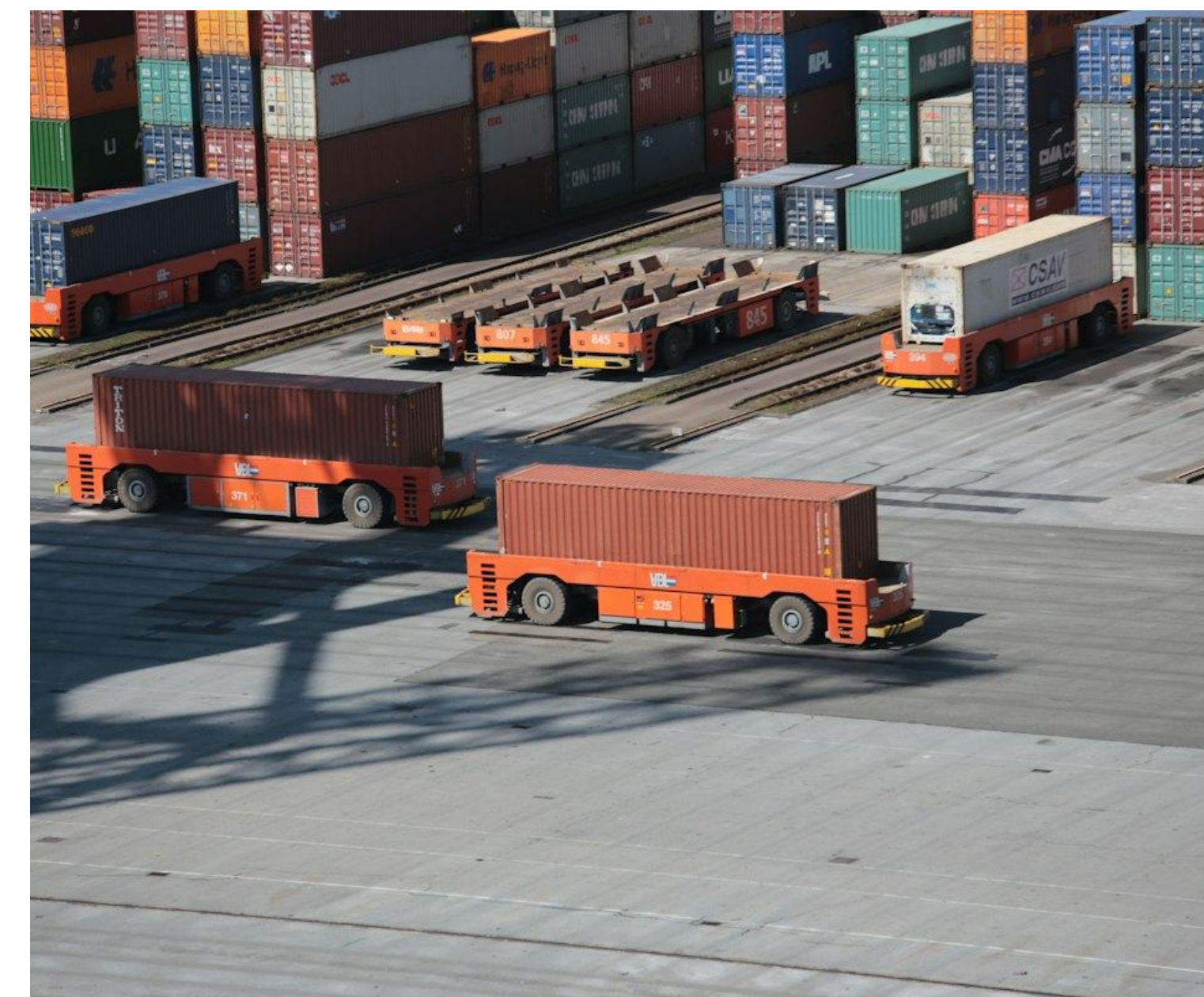
Los puertos europeos dejan atrás el piloto y ponen el foco en el despliegue autónomo.

La Port of the Future Week reunió del 15 al 17 de septiembre, en Amberes-Brujas y Róterdam, a puertos y proveedores tecnológicos con un eje: escalar, estandarizar y colaborar para pasar de la prueba a la operación.

La segunda Autonomous Summit, el 16 en Amberes-Brujas, mostró más de 30 demostraciones: drones de inspección, un robot autónomo de patio, navegación remota, trenes teledirigidos y una plataforma AGV para graneles. En 2025 el foco fue la factibilidad.

El puerto prepara además un piloto comercial con Inceptio Technology: un camión autónomo moverá contenedores entre un depósito de Kallo, en la margen izquierda, y las terminales de la margen derecha. Una fase posterior lo llevaría a North Sea Port y Róterdam.

"La estandarización es el nombre del juego", dijo en Róterdam Bo Cerup-Simonsen, CEO del Mærsk Mc-Kinney Møller Center. BiiSmart Group sugiere preguntar a cada terminal de destino qué procesos automatizó y cómo cambian sus tiempos de retiro.



30+

DEMOSTRACIONES

Autonomous Summit de Amberes-Brujas, el 16 de septiembre.

Un ciberataque frenó Tanjung Pelepas, gran puerto de transbordo de Malasia.

El ataque, detectado a última hora del 9 de septiembre, afectó los sistemas de gestión de la terminal, según medios locales, y obligó a suspender por precaución las operaciones de contenedores del puerto malasio.

El reinicio empezó por etapas al día siguiente, con registro manual en la puerta para algunos contenedores de exportación. Un vocero confirmó a WorldCargo News que la terminal retomó sus operaciones y que la recuperación de sistemas avanza.

14M

TEU EN 2025

Récord anual de Tanjung Pelepas:
14,028,375 TEU.

El puerto, una empresa conjunta de MMC Group y APM Terminals, movió un récord de 14,028,375 TEU en 2025 y superó por primera vez los 14 millones. PTP asegura que sigue tomando medidas para proteger sus sistemas y su operación.

9/9

DÍA DEL ATAQUE

Detectado a última hora, con reinicio por etapas al día siguiente.

Un sistema caído en un puerto de transbordo puede demorar contenedores que ni siquiera tienen a Malasia como destino. BiiSmart Group recomienda pedir a la naviera el plan de contingencia de cada hub y cómo avisará un cambio de conexión.

Ferrovalle sumará inteligencia artificial a su terminal intermodal de Ciudad de México.

Con su proyecto Smart Yard, Ferrovalle coordinará en tiempo real contenedores, equipos y trenes en un nodo que movió unos 550 mil TEU en 2025. Firmó en septiembre y prevé arrancar en junio de 2027.

Usará la plataforma Syncrotess Optimization Plus, de INFORM, como una capa de optimización sobre su propio sistema de gestión de terminal, sin reemplazarlo. La primera etapa cubre ocho grúas RTG, cuatro reach stackers y 14 tractores de terminal.

Cuando el sistema arranque, un documento incompleto dejará al contenedor fuera del tren. BiiSmart Group propone revisar la documentación de cada carga intermodal antes de que llegue a la terminal, y no cuando ya espera en el patio.

El punto clave para el importador: el sistema solo asignará a un tren los contenedores con autorizaciones aduaneras y documentales en regla. También pesará la carga durante el izaje, sin paradas aparte, y automatizará el plan de carga de trenes, hoy en gran medida manual.



550K

TEU EN 2025

Volumen aproximado de la terminal intermodal de Ferrovalle en CDMX.

Tu aliado en México para entregas DAP & DDP sin complicaciones.



Liberación anticipada de BL y AWB

Gracias a nuestras sólidas alianzas con navieras y aerolíneas.



Despacho aduanal confiable en México

Operación propia y trazabilidad de origen a destino.



Transporte terrestre nacional

Carga seca, sobredimensionada y mercancías peligrosas (HAZMAT).



Seguro de carga con cobertura global

Protección de punta a punta en todos los tramos.



Operamos en más de 15 países. Consulta tu ruta en

biismart.com



EMPOWERING
YOUR BUSINESS!

Biismart: tu aliado en México para entregas DAP & DDP sin complicaciones.



ISO 9001:2015
IN PROGRESS
Biismart Group está en proceso
de certificación ISO 9001:2015

PARTNERSHIP CON:



Liberación anticipada de BL y AWB
gracias a nuestras **sólidas alianzas con**
navieras y aerolíneas.



Despacho aduanal
confiable en México.



Transporte terrestre nacional para
carga seca, sobredimensionada y
mercancías peligrosas (HAZMAT).



Seguro de carga con
cobertura global.



Con el método SFS de Biismart movemos tu carga

Smarter, Faster & Safer



La IA empuja la carga aérea de Asia a EE. UU. mientras Europa pierde volumen.

En agosto, los volúmenes aéreos de China y Hong Kong a EE. UU. subieron 13% interanual y los que van a Europa cayeron 14%, según WorldACD. Según el CEO del handler SATS, citado por el Financial Times, servidores y GPU para centros de datos viajan por avión.

Taiwán muestra la escala: sus pedidos de exportación marcaron un récord de 97,940 millones de USD en julio, 61.9% más que un año antes, y los de EE. UU. subieron 88.9%, a 40,790 millones de USD. Los pedidos de servidores superaron lo esperado.

▲ 13%

VOLUMEN A EE. UU.

China y Hong Kong en agosto, interanual, según WorldACD.

Hacia Europa pesa el fin de la exención de 150 euros para envíos de bajo valor y el cargo de 3 euros vigente desde el 1 de julio. Hong Kong a Europa cayó 30% interanual y la tarifa de China y Hong Kong a Europa bajó de 5.22 USD por kilo en mayo y junio a 4.34 en agosto.

▼ 30%

HONG KONG A EUROPA

Toneladas de agosto frente a agosto de 2025.

A EE. UU. la tarifa cedió de 6.59 USD por kilo en junio a 5.89 en agosto, aún 26% sobre hace un año, y el combustible de aviación subió 74.2% en doce meses. Si tienes carga crítica para fin de año, BiiSmart Group te recomienda cerrar ya su espacio aéreo.

Las exportaciones chinas crecen 25% en agosto y el yuan sigue ganando terreno.

China exportó en agosto un 25% más que un año antes, como se esperaba, y sus importaciones subieron 28.2%, debajo del 30% previsto. El superávit comercial llegó a 119,090 millones de USD, desde 112,500 en julio.

Los envíos a EE. UU. crecieron 34.4%, según cálculos de CNBC con datos oficiales, y los dirigidos a la Unión Europea 6.6%. La demanda de componentes para infraestructura de inteligencia artificial ayudó a compensar la débil demanda interna.

El yuan offshore quedó en 6.7099 por USD tras el dato y acumula una apreciación de 3.8% en el año, mejor que el resto de las monedas asiáticas. Aun así, Brad Setser, del Council on Foreign Relations, estimó en agosto que sigue subvaluado en 20%.

Con el yuan en alza, la moneda en que se cotiza una compra pesa en el costo final. BiiSmart Group recomienda a quien importa desde China revisar con cada proveedor en qué moneda fija el precio y por cuánto tiempo lo sostiene.



▲ 25%

EXPORTACIONES

China en agosto, contra el mismo mes de 2025, según aduanas.

CBP ya anula números de importador con datos incompletos, sin aviso previo.

Desde el 18 de septiembre, la aduana de EE. UU. anula los números de importador registrado con información inexacta o incompleta en el Formulario 5106. Un número anulado no sirve para nada, ni siquiera para ingresar mercancía al país.

Anunciada en el Federal Register el 19 de agosto, la medida alcanza a importadores nuevos y existentes. No hay aviso ni plazo para corregir: CBP anula y luego el importador pide restituir el número, y la carga puede acumular costos en puerto.

Según Diaz Trade Law, entre los expuestos están importadores no residentes que usaron la dirección de su agente aduanal, vendedores en operaciones DDP, comercio electrónico con fulfillment de terceros y registros viejos. También alcanzaría a la carga desde México y Canadá.

CBP avisa por email a la última dirección registrada, y el importador puede enterarse con el embarque ya en camino. BiiSmart Group aconseja revisar hoy el Formulario 5106 de cada importador de registro, sobre todo en ventas DDP a EE. UU.

5106

FORMULARIO CBP

Registro de identidad del importador que CBP revisa a fondo.

18/9

EN VIGOR

Fecha desde la que CBP anula números con datos incompletos.

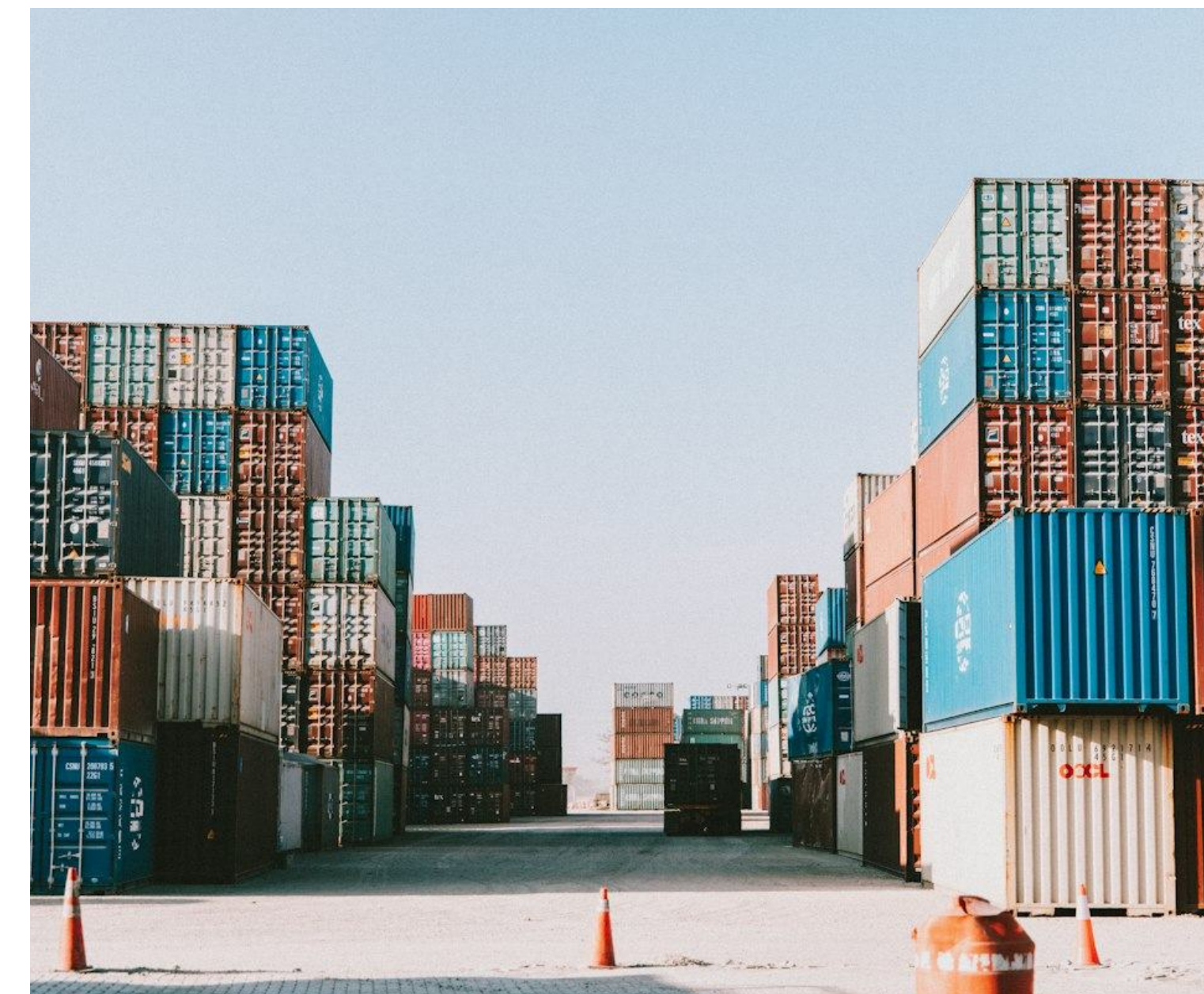
Una iniciativa quitaría el umbral de 50% que hoy limita el embargo por subvaluación.

El Paquete Económico 2027 trae una iniciativa que eliminaría del artículo 151 de la Ley Aduanera el umbral que limita el embargo precautorio a mercancía declarada al menos 50% debajo del valor de bienes similares.

La propuesta no fija otro porcentaje: una diferencia de 10%, por ejemplo, podría abrir una revisión y sostener el embargo mientras se determina el valor. El gobierno contó 2,541 operaciones por 1,587 millones de pesos bajo el umbral desde 2025.

Tampoco bastaría garantizar la posible diferencia de contribuciones, algo clave en calzado y textiles. Sin precios estimados, con brechas menores al 20% se liberaría con efectivo o cuenta aduanera de garantía; desde el 20%, solo con efectivo.

Todavía no es ley. El importador tendría 10 días hábiles desde la notificación para pedir la sustitución y podría probar su valor con documentos. Para BiiSmart Group, conviene armar ya un expediente de valor por cada pedimento.



2,541

CASOS BAJO EL UMBRAL

Operaciones entre 2025 y agosto de 2026, por 1,587 millones de pesos.

Manzanillo y Lázaro Cárdenas mueven más cajas y la aduana pone el límite.

Entre enero y julio, Manzanillo movió 2,455,953 TEU, un 11.7% más, y Lázaro Cárdenas 1.34 millones, un 6% más. Ni las dudas sobre la relación comercial con EE. UU. ni la presión de Washington para endurecer la postura ante China frenaron los flujos.

Contecon, en Manzanillo, creció 20.1% hasta 1,022,182 TEU y en agosto obtuvo permiso para buques de 15.5 metros de calado, de hasta 23,000 TEU. El 20 y 21 de agosto movió casi 4,000 contenedores en 48 horas, con la aduana en horario extendido.

11.7%

MANZANILLO EN TEU

Crecimiento de enero a julio de 2026, con 2,455,953 TEU.

La aduana es el punto frágil. A fines de julio, un apagón por lluvias tiró sus sistemas en Manzanillo y dejó unos 5,000 camiones en fila. En Lázaro Cárdenas, en abril hubo contenedores retenidos hasta 30 días por inspecciones, con almacenaje desde el día 15.

4,000

CAJAS EN 48 HORAS

Casi 4,000 contenedores, récord de Contecon el 20 y 21 de agosto.

Parte del plan de ASIPONA, de 1,729 millones de pesos, amplía accesos a Lázaro Cárdenas, y el organismo avisó que las obras pueden crear cuellos de botella. Presupuesta días de almacenaje por ese puerto y evalúa Manzanillo como alternativa, aconseja BiiSmart Group.

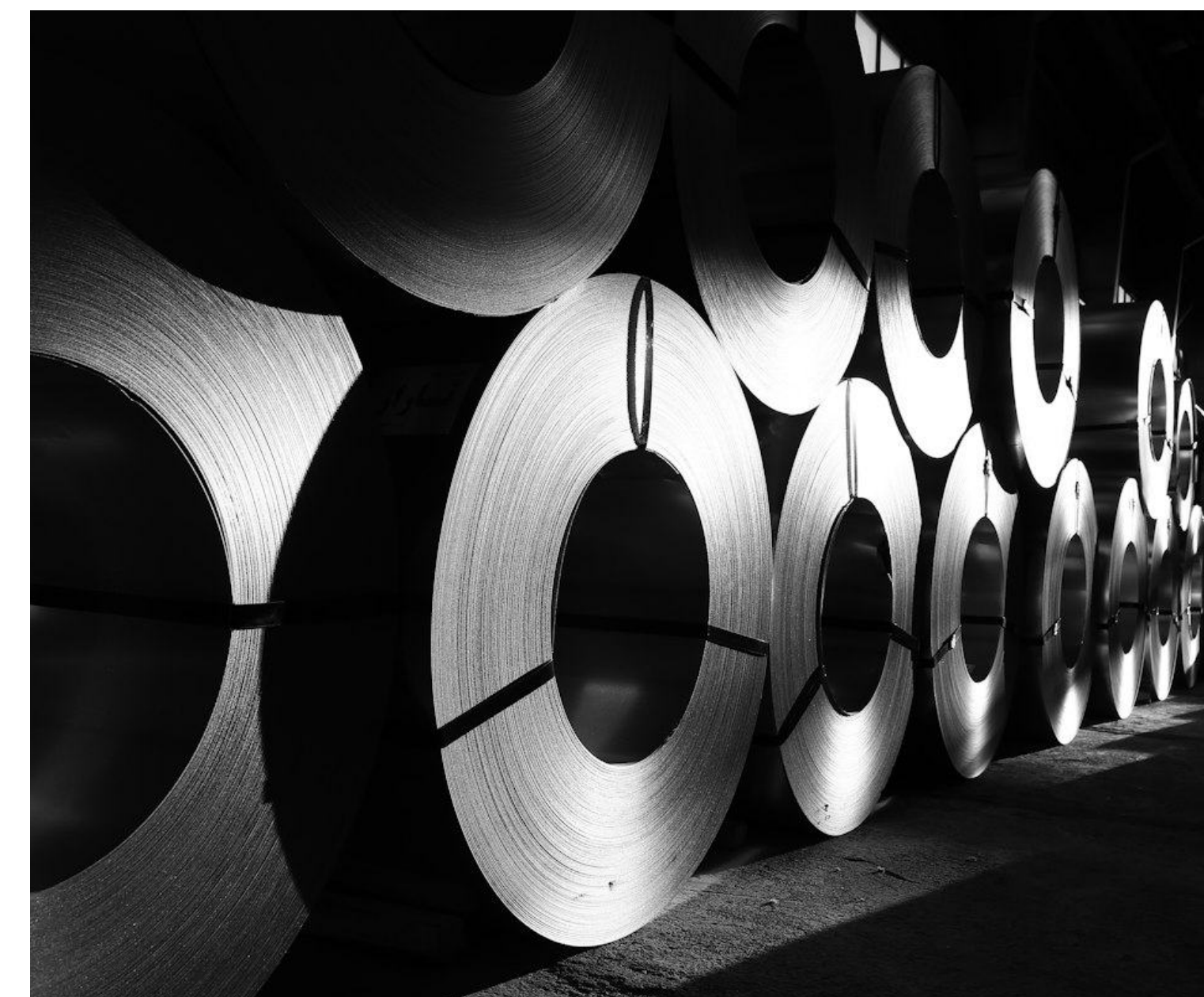
Greer: EE. UU. y México redactan reglas de origen del TMEC contra insumos chinos.

Jamieson Greer, representante comercial de EE. UU., dijo en Bloomberg Television que ambos países elaboran normas de origen para que lo que circula entre ellos no tenga insumos chinos. Todo sigue en negociación.

Según Greer, el problema es que China o Vietnam envíen mercancía a México o Canadá, la transformen en cierta medida y la manden a EE. UU. con los beneficios del tratado. Llamó a México un posible punto de transbordo y lo calificó de "muy pragmático".

Nada de esto es norma todavía, pero anticipa más exigencia sobre el origen de lo que se transforma en México. BiiSmart Group, a través de Allinx, recomienda a quien compra aluminio o insumos en Asia documentar desde hoy el origen de cada lote.

Greer insistió en que el transbordo de mercancías chinas "es una parte importante del problema" y destacó que México ya anunció un sistema de monitoreo del aluminio, entre los muchos cambios que viene haciendo.



TMEC

REGLAS DE ORIGEN

EE. UU. y México las redactan para excluir insumos chinos.

Tres tareas para el cuarto trimestre

Octubre arranca con fábricas cerradas en China por la Semana Dorada, un posible paro en los puertos alemanes y más control documental en EE. UU. y México. Por dónde empezar:



01

Auditar los registros de importador

Confirmar que cada importador de registro en EE. UU. tenga su Formulario 5106 con dirección, email y datos propios al día.



02

Documentar valor y origen

Reunir facturas, contratos, pagos y el origen de los insumos de cada compra en Asia, ante la iniciativa aduanera y la revisión del TMEC.



03

Planificar la salida de octubre

Separar la carga urgente de la que puede esperar al fin de la Semana Dorada y definir un puerto alternativo en Asia y Europa.



EMPOWERING YOUR BUSINESS!

Conectamos Asia **con Latinoamérica.**



biismart.com