
BOLETÍN MENSUAL DE MERCADO

Global Logistics Insights



EMPOWERING YOUR BUSINESS!

Octubre 2026

Del techo de las tarifas a la reforma aduanera: quince noticias de octubre para planear los embarques del cierre de año.

biismart.com

Un techo en las tarifas y reglas en revisión

Octubre abrió con el flete transpacífico en su punto más alto desde la crisis de Ormuz y con la expectativa de una corrección gradual, no de un derrumbe. La puntualidad sigue en mínimos: apenas uno de cada cinco buques de Asia a Norteamérica llegó a tiempo en septiembre, y la congestión china ya se siente en los puertos de transbordo.

La fábrica china no afloja. Sus ventas al exterior crecieron más de un tercio, impulsadas por componentes para centros de datos, y esa misma demanda aprieta la carga aérea de fin de año. En EE. UU., en cambio, los minoristas dan por pasado su mes más intenso. Las navieras redibujan los servicios hacia Sudamérica y la amenaza de un grupo de ciberextorsión mostró cuántos datos comerciales pasan por plataformas compartidas.

En México, el mes trajo reglas y aranceles. México publicó la reforma aduanera que endurecerá desde enero el embargo por valor, Manzanillo resiente los aranceles a Asia y Washington abrió la consulta de la próxima revisión del TMEC. En Panamá, las dos nuevas terminales en licitación muestran que la geopolítica también pesa en quién las operará.

LA LECTURA DEL MES

El precio del flete dejó de ser la única variable. En octubre pesaron igual la puntualidad, los recargos, la seguridad de los datos y la letra chica aduanera: planificar con margen y documentar cada operación rinde más que esperar una baja.

11,523

USD POR FEU DE ASIA A LA COSTA
ESTE DE EE. UU., AL 1 DE OCTUBRE

20%

PUNTUALIDAD DE ASIA A
NORTEAMÉRICA EN SEPTIEMBRE

▲ 36.3%

EXPORTACIONES CHINAS EN
SEPTIEMBRE

12/01

CIERRE DE LA CONSULTA DE USTR
SOBRE EL TMEC

En este número

- | | | | | | |
|-----------|---|-----------|---|-----------|--|
| 01 | MARÍTIMO · PÁG. 04
Las tarifas de Asia a EE. UU. tocan techo, sin desplome. | 06 | PUERTOS · PÁG. 09
China lidera la conectividad y Panamá, la región. | 11 | REDES Y LOGÍSTICA · PÁG. 16
China exporta 36.3% más en septiembre. |
| 02 | MARÍTIMO · PÁG. 05
Asia a Norteamérica: 20% de puntualidad en septiembre. | 07 | AUTOMATIZACIÓN · PÁG. 11
Ciberextorsión contra 38 empresas navieras y portuarias. | 12 | REDES Y LOGÍSTICA · PÁG. 17
Se apaga la temporada alta de importaciones en EE. UU. |
| 03 | MARÍTIMO · PÁG. 06
Hapag-Lloyd sale del servicio Ipanema a Sudamérica. | 08 | AUTOMATIZACIÓN · PÁG. 12
Tenerife digitaliza la puerta de su terminal. | 13 | MÉXICO Y LATAM · PÁG. 18
La reforma aduanera cambiará el embargo por valor. |
| 04 | PUERTOS · PÁG. 07
Panamá prepara la licitación de dos puertos. | 09 | AUTOMATIZACIÓN · PÁG. 13
Unilever lleva gemelos digitales a 40 plantas. | 14 | MÉXICO Y LATAM · PÁG. 19
Los aranceles a China enfrían Manzanillo. |
| 05 | PUERTOS · PÁG. 08
Singapur, ante puertos rivales más automatizados. | 10 | REDES Y LOGÍSTICA · PÁG. 15
La IA aprieta el espacio aéreo de fin de año. | 15 | MÉXICO Y LATAM · PÁG. 20
USTR abre la consulta de la revisión del TMEC. |

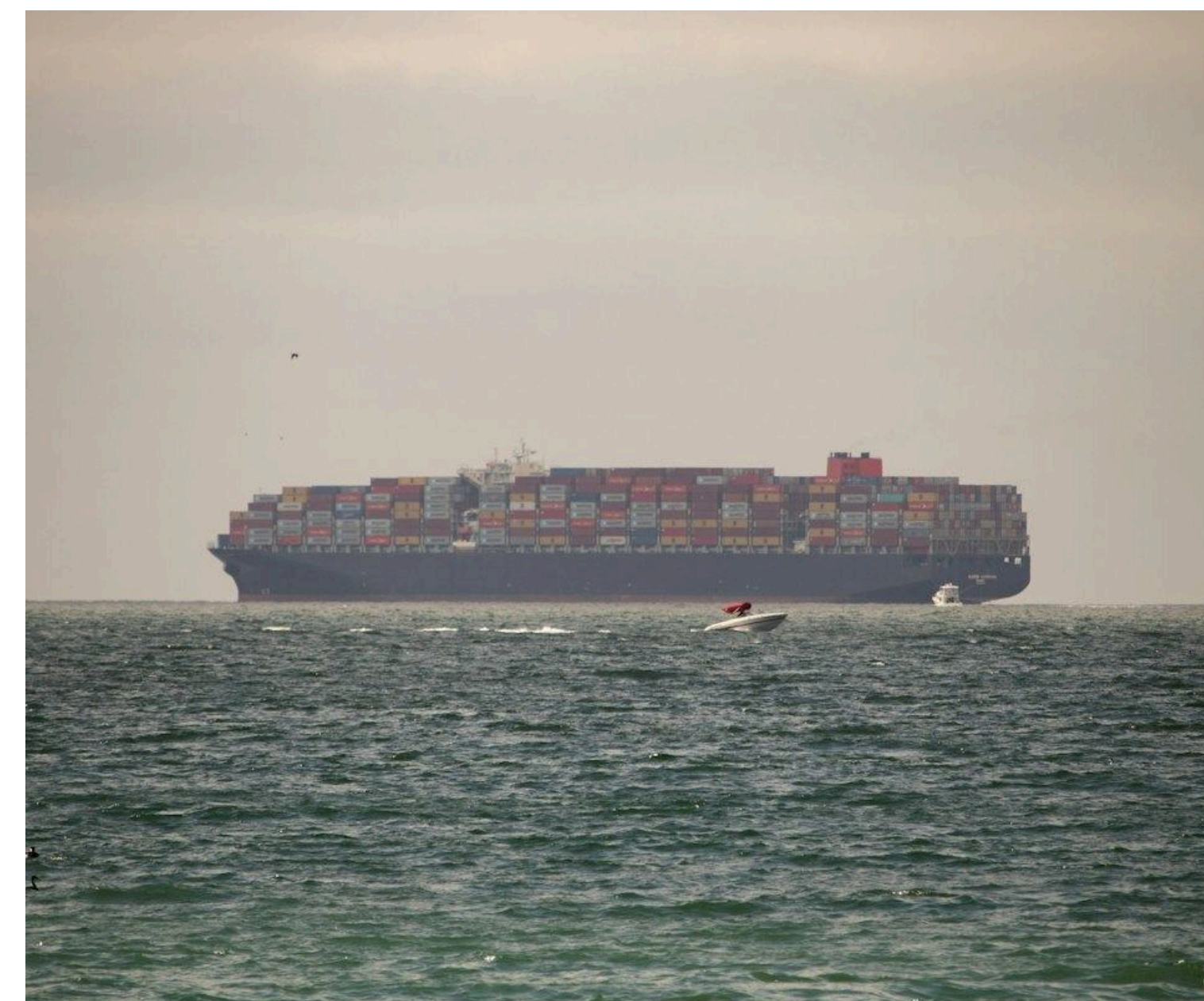
Xeneta da por alcanzado el techo de las tarifas de Asia a EE. UU., pero descarta un desplome.

El 1 de octubre, el spot de Asia llegó a 8,346 USD por FEU hacia la costa oeste de EE. UU. y a 11,523 USD hacia la costa este, más de cuatro veces el nivel del 28 de febrero, previo a la crisis de Ormuz.

Para Peter Sand, analista jefe de Xeneta, el mercado tocó su pico posterior a la crisis. La congestión en Asia cedía con el fin de la temporada de tifones, y la Semana Dorada frenó las exportaciones chinas en la primera semana de octubre.

Para quien importa por el corredor entre México y China, BiiSmart Group propone embarcar ahora solo lo urgente y cotizar por separado lo que pueda salir en enero, cuando Xeneta espera tarifas más bajas. Según Sand, el flete seguirá caro el resto del año.

Sand prevé una baja más fuerte hacia la costa este, que parte más alto: a tres meses ubica esa tarifa entre 6,000 y 7,000 USD por FEU, y la de la costa oeste entre 4,500 y 5,500 USD. El 1 de octubre, la brecha entre costas era de 3,177 USD, contra 772 USD antes de la crisis.



x4

SOBRE EL NIVEL PREVIO

Spot de Asia a EE. UU. contra el 28 de febrero, antes de Ormuz.

Asia a Norteamérica: solo 20% de puntualidad y casi una semana de demora.

La confiabilidad mundial de horarios cayó en septiembre por cuarto mes seguido, hasta 27% de llegadas a tiempo, según el scorecard de Xeneta. En la ruta de Asia a Norteamérica quedó en 20% y la demora media subió a 6.9 días.

Xeneta lo atribuye a los tifones de julio a principios de septiembre en Asia, al costo del combustible y a la demanda de temporada alta. La congestión de China ya llega a Singapur, donde la fila diaria de buques casi se duplicó, a 22.

Todas las navieras medidas tuvieron en septiembre su mayor demora media en 12 meses, y la red Gemini de Maersk y Hapag-Lloyd pasó de 70% de puntualidad en junio a 40%. Para octubre, las navieras anunciaron cancelaciones de al menos 13% de la capacidad del Lejano Oriente a Norteamérica.

Xeneta aconsejó reservar con más anticipación y preguntar qué servicios quedan a salvo de los recortes. BiiSmart Group suma una idea: agrega una semana de inventario de seguridad a cada pedido de Asia y evalúa resguardarlo en un almacén fiscal.

20%

PUNTUALIDAD

Asia a Norteamérica en septiembre, sin cambios contra agosto.

6.9

DÍAS DE DEMORA

Promedio de Asia a Norteamérica, 0.8 días más que en agosto.

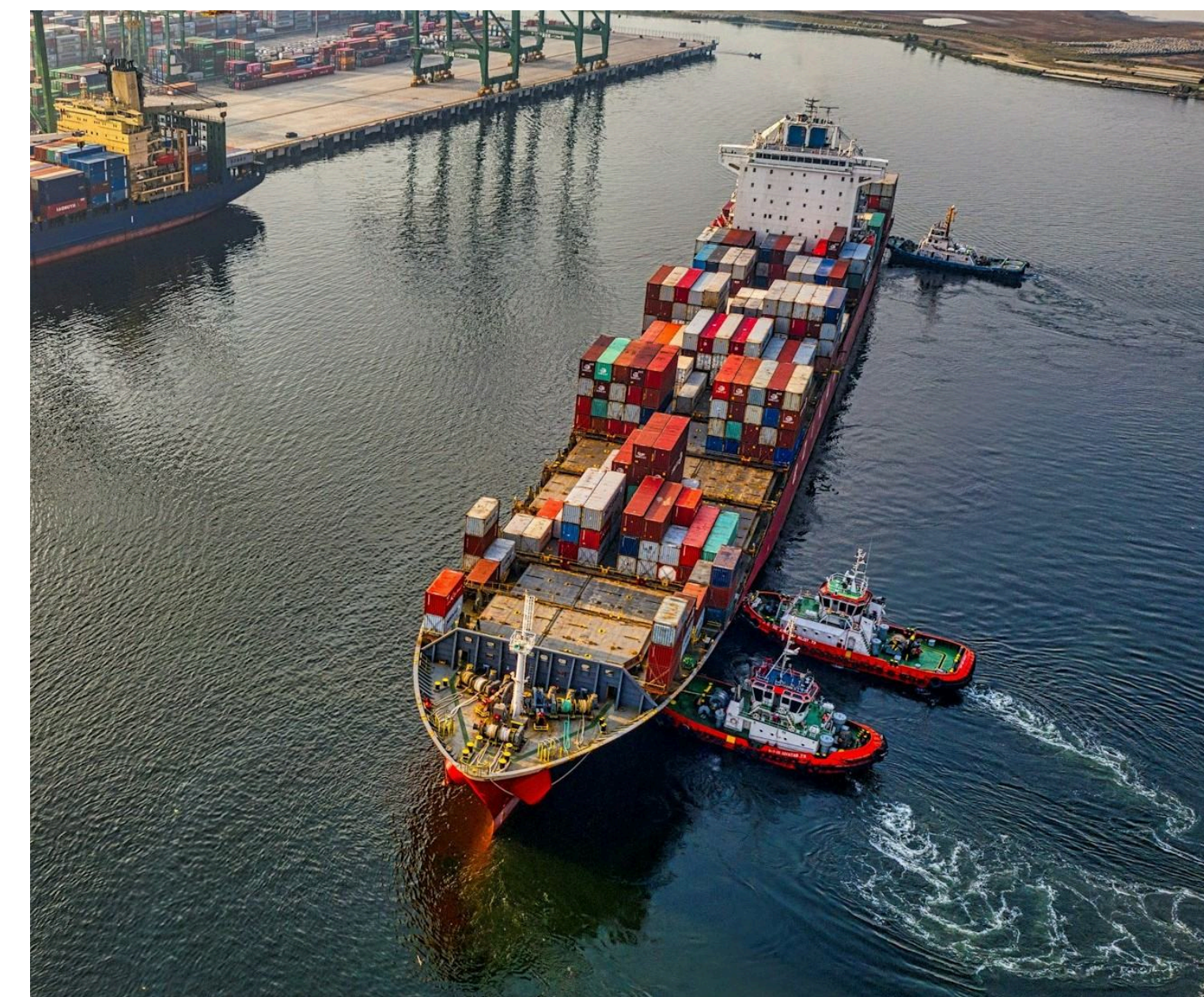
Hapag-Lloyd dejará el servicio Ipanema de MSC entre Asia y la costa este de Sudamérica.

Hapag-Lloyd saldrá el año próximo del acuerdo de buques compartidos con MSC y ONE en el servicio Ipanema. MSC avisó a sus clientes que la primera salida con el nuevo esquema partirá de Shanghái el 3 de abril.

El servicio usa 13 buques de 11,700 TEU promedio, según la base eeSea de Xeneta. Hapag-Lloyd aporta cinco, que MSC prevé reemplazar. La rotación sigue igual: de Shanghái, Ningbo, Shekou, Hong Kong y Singapur a Santos, Montevideo y Buenos Aires, entre otros.

El Ipanema carga en Shekou, en Shenzhen. Si compras en el sur de China para Brasil, Uruguay o Argentina, revisa con qué naviera viajará cada embarque desde abril; el equipo de BiiSmart Group en Shenzhen puede ayudarte a reprogramar.

La salida se suma al rediseño que empezó una semana antes, cuando Maersk y CMA CGM pusieron fin a su servicio conjunto ASAS2/SEAS3 y la naviera francesa concentró la ruta con sus socios de Ocean Alliance. Hapag-Lloyd quedará con dos servicios en este tráfico.



13

BUQUES EN IPANEMA

Con 11,700 TEU de capacidad promedio, según Xeneta.

Panamá prepara la licitación de dos puertos y la geopolítica pesa en la inversión.

En TOC Americas, en Cartagena, Henry Ziemer, del CSIS, advirtió que el interés de Washington puede politizar las decisiones portuarias. Su ejemplo: Panamá mantiene Balboa y Cristóbal con arreglos transitorios mientras prepara la licitación de dos puertos nuevos.

Según Ziemer, el gobierno de EE. UU. espera que una empresa estadounidense reciba uno de esos puertos, y él duda de que sea la opción más competitiva. Hoy Balboa y Cristóbal los operan APM Terminals y TiL.

Drewry calcula que el volumen mundial está cerca de 10% bajo lo que habría sido sin las interrupciones desde 2018, y el de Latinoamérica, de 2 a 3% bajo su proyección. Grupo Puerto de Cartagena midió que, de 2023 a 2026, una naviera cambió ruta o servicio cada 3.9 días en promedio en el Caribe y Panamá.

Con servicios que cambian cada pocos días, un transbordo en Panamá necesita seguimiento. Desde su oficina en Panamá, BiiSmart Group sugiere pedir a la naviera aviso anticipado de cada cambio de servicio y tener identificado un puerto de conexión alternativo.

3.9

DÍAS ENTRE CAMBIOS

Promedio entre cambios de ruta o servicio en el Caribe y Panamá, de 2023 a 2026.

10%

BAJO LO PROYECTADO

Volumen mundial contra lo esperable sin las interrupciones desde 2018.

Lee Hsien Loong advierte que la competitividad del puerto de Singapur no está garantizada.

En la cena por los 80 años del sindicato portuario, el ministro sénior dijo que el exceso de confianza en PSA International podría costarle negocio a Singapur frente a puertos que avanzan en automatización, como Yangshan.

A diferencia de Shanghái o Ningbo, con gran volumen propio, Singapur vive del transbordo. Movi6 casi 45 millones de TEU en 2025 y 22.7 millones en el primer semestre de 2026, 4.7% más, y est1 concentrando sus terminales en el nuevo puerto de Tuas.

El antecedente pesa: en los a6os 2000 perdi6 a Evergreen frente a Tanjung Pelepas y PSA recort6 empleos en 2003. Para Lee, la IA, los sistemas aut6nomos, los sensores y la rob6tica ya transforman la operaci6n portuaria, y PSA debe reinventarse.

Singapur depende de que las navieras lo sigan eligiendo como hub de conexi6n. Si tu carga transborda ah1, BiiSmart Group recomienda pedir a la naviera el tiempo efectivo de conexi6n en ese puerto y compararlo con una salida directa desde China.



65M

TEU EN TUAS

Capacidad anual prevista para el nuevo puerto en la d1cada de 2040.

China amplía su ventaja en conectividad marítima y Panamá lidera la región.

El índice de conectividad marítima de línea de UNCTAD ubicó a China en 1,347.6 puntos en septiembre de 2026, más del doble que Corea del Sur, segunda con 633.0, y que Singapur, tercera con 626.7. Panamá fue la primera de Latinoamérica y el Caribe.

El índice mide escalas, capacidad portuaria, navieras, servicios, tamaño de buque y destinos directos. Además de China, otras ocho economías asiáticas están entre las 15 mejor conectadas; China y Panamá mejoraron en un año.

Venezuela tuvo la mayor alza interanual del tercer trimestre, 91.4%. Las hostilidades en el golfo Pérsico hundió a Qatar, Bahrein e Irak: ▼65.3%, ▼60.6% y ▼56%. En el primer trimestre, los lazos de China con Corea del Sur, Singapur y Malasia estuvieron entre los cinco más fuertes.

Un índice que suma países alcanzados con servicios directos premia a quien tiene más opciones de salida. La oficina de BiiSmart Group en Shenzhen propone comparar cada trimestre las salidas directas y con transbordo antes de fijar la ruta de un pedido.

1,348

ÍNDICE DE CHINA

Puntaje de UNCTAD en septiembre, más del doble que el segundo.

1.^a

PANAMÁ EN LA REGIÓN

Primera de Latinoamérica y el Caribe, con mejora interanual.

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!

Un grupo de ciberextorsión amenazó con filtrar datos de 38 empresas navieras y portuarias.

El grupo n0n publicó el 12 de octubre en su sitio de filtraciones a 38 organizaciones del sector marítimo y portuario de 18 países, según SOCRadar. Al 14 de octubre, ninguna había confirmado públicamente un ataque.

En la lista figuran los operadores brasileños Santos Brasil, Portonave y Superterminais, la naviera ONE y TTI Algeciras. Las muestras incluyen mensajes EDI, manifiestos, itinerarios y movimientos de puerta; los rescates van de 2.4 a 14 millones de USD.

Para SOCRadar, el patrón sugiere un posible punto de entrada común, como una plataforma de integración compartida, y no 38 intrusiones. Lo que dice el grupo no está verificado. Su plazo vencía el 19 de octubre y SOCRadar pidió prepararse a quien intercambia EDI con las empresas listadas.

SOCRadar recomienda identificar qué sistemas portuarios y servicios EDI manejan tus datos, rotar credenciales y exigir autenticación multifactor en el acceso remoto. BiiSmart Group añade una pregunta para cada naviera y terminal: por dónde viajan tus manifiestos.



38

ORGANIZACIONES

Del sector marítimo y portuario, en 18 países, según SOCRadar.

Boluda digitaliza la puerta de su terminal de Tenerife con la plataforma de TMEIC.

Boluda Maritime Terminals adoptará en Tenerife Pulse Mobile, la plataforma en la nube de TMEIC que coordina a la terminal, los transportistas y los choferes desde la orden de trabajo hasta la salida del camión.

La plataforma se integra con el sistema operativo y la infraestructura de puerta que ya tiene la terminal, sin atarse a un proveedor. Reduce el uso de kioscos e impresoras y permite gestionar los accesos lejos de la maquinaria pesada.

TMEIC asegura que, en despliegues anteriores, Pulse Mobile resolvió hasta 80% de las incidencias antes de que el camión llegara, bajó hasta en 50% el tiempo de ciclo en puerta y elevó hasta en 98% la disponibilidad de carriles. Boluda opera nueve terminales en España.

Cada incidencia resuelta antes de la puerta es un camión que no espera. Si retiras contenedores en terminales españolas, BiiSmart Group, con presencia en España, sugiere preguntar si operan con cita digital y enviar los documentos validados antes del viaje.

50%

MENOS CICLO EN PUERTA

Máximo reportado por TMEIC en despliegues anteriores.

9

TERMINALES BOLUDA

Cuatro en la península ibérica y cinco en Canarias.

Unilever llevará gemelos digitales con IA a unas 40 plantas en los próximos 18 meses.

Con Accenture, Unilever pasará de cinco fábricas con gemelos digitales a unas 40. La lección que lleva a cada sitio, según Vicky Cuthbert, de su negocio de cuidado personal: fijar metas medibles desde el inicio.

Según un comunicado de Unilever, la planta de Raeford, en EE. UU., redujo 20% el desperdicio y sumó 10% de capacidad; la de Gandhidham, en India, bajó 30% los defectos en cuatro años, y la de Cu Chi, en Vietnam, ahorró de 1% a 2% en insumos premium.

Una fábrica que mide su línea tiene con qué responder. Antes de tu próximo pedido en Asia, BiiSmart Group aconseja pedir al proveedor sus indicadores de defectos y paros, y contrastarlos con una inspección en planta coordinada desde Shenzhen.

Lo que más espera Cuthbert es anticipar el mantenimiento con datos de sensores. Hoy los gemelos proponen ajustes que una persona aprueba y a veces actúan sin aval en tareas de bajo riesgo. Unilever elige plantas con infraestructura tecnológica, ciberseguridad y sensores en piso.



40

PLANTAS EN 18 MESES

Despliegue de gemelos digitales con IA de Unilever y Accenture.

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.



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



Las empresas de IA sin espacio aéreo reservado pueden encarecer el pico de fin de año.

Según TAC Index, el comercio electrónico y los lanzamientos de producto ya aseguraron capacidad para la temporada alta, pero algunos hiperescaladores de IA aún no reservan. Servidores, chips y equipo de centros de datos presionan las tarifas.

El índice báltico de TAC cayó 2.1% en la semana al 12 de octubre por la Semana Dorada, pero quedó 24.3% por encima de su nivel de hace un año. En agosto, las importaciones aéreas de EE. UU. marcaron otro récord, con 20% más en peso, según el profesor Jason Miller.

▲ 24%

ÍNDICE AÉREO DE TAC

Contra un año antes, en la semana al 12 de octubre.

Para David Kerr, de JTD Advisory, el combustible sube más rápido que las tarifas; según IATA, la turbosina subía ▲111.2% interanual al 9 de octubre. Cathay Cargo elevó casi 26% su recargo de largo radio y Japan Airlines anunció subir el suyo 3.8% desde el 16 de octubre.

▲ 111%

TURBOSINA

Alza interanual en la semana al 9 de octubre, según IATA.

Kerr preveía reajustes de recargos en la segunda quincena de octubre. Si traes electrónica o componentes del sur de China para fin de año, BiiSmart Group te aconseja reservar ya el espacio aéreo y pactar cómo se ajustará el recargo.

Las exportaciones chinas crecieron 36.3% en septiembre y las ventas a EE. UU., casi 39.6%.

China exportó en septiembre un 36.3% más que un año antes, su ritmo más rápido desde febrero, e importó 31% más. Ambas cifras superaron la encuesta de Reuters, que esperaba alzas de 25.5% y 24.5%.

Los envíos a EE. UU. crecieron casi 39.6%, y el superávit del mes llegó a 133,500 millones de USD, el mayor desde enero de 2025, según las aduanas chinas. Los impulsan la demanda de piezas para centros de datos de IA y la distensión con EE. UU.

El valor exportado de placas de circuitos integrados subió 136%, aunque las unidades solo 1%, según cálculos de CNBC. Los autos saltaron 56.3%, a 1.18 millones. En septiembre, EE. UU. y China anunciaron que bajarán aranceles sobre 30,000 millones de USD de bienes de cada lado.

La distensión tiene plazo: se anunció que la tregua comercial se extenderá hasta enero. Para pedidos de fin de año, BiiSmart Group sugiere confirmar con cada proveedor en China la fecha de producción y de embarque antes del Año Nuevo Chino.



▲ 36%

EXPORTACIONES

China en septiembre, su ritmo más rápido desde febrero.

La NRF da por pasado el pico extendido de importaciones en EE. UU.

El Global Port Tracker de la NRF y Hackett Associates indica que agosto fue probablemente el mes más intenso de 2026 para las importaciones de contenedores de EE. UU., en lugar de septiembre, y anticipa un descenso gradual hacia fin de año.

Los puertos medidos movieron 2.3 millones de TEU en agosto, 0.4% más que en julio y 0.7% menos que un año antes. La NRF bajó su pronóstico de septiembre de 2.31 a 2.28 millones de TEU, todavía 8.2% más que en septiembre de 2025.

Para octubre espera 2.25 millones de TEU, 8.5% más que un año antes, y 2 millones en noviembre. Según Jonathan Gold, de la NRF, la mayor parte de la mercancía navideña ya llegó; lo que resta es reposición y preparación para inicios de 2027.

Un pico que se apaga en EE. UU. puede aflojar la demanda de espacio en el transpacífico. BiiSmart Group propone usar noviembre para negociar los embarques de diciembre y enero, y no firmar tarifas de largo plazo antes de ver esa baja.

25.8M

TEU EN 2026

Importaciones previstas en puertos de EE. UU., 1.4% más que en 2025.

2M

TEU EN NOVIEMBRE

Pronóstico de la NRF, desde 2.25 millones en octubre.

La reforma aduanera quitará en 2027 el umbral de 50% que hoy limita el embargo por valor.

Tras pasar por Diputados y por el Senado (13/10), la reforma a la Ley Aduanera salió en el DOF el 23 de octubre: elimina, para el embargo precautorio, el requisito de que el valor declarado sea inferior en 50% o más al de mercancías idénticas o similares.

Un transitorio deja a las autoridades aduaneras definir a qué mercancías aplica y con qué procedimiento; esas reglas deben salir en el DOF a más tardar el 31 de diciembre de 2026. El decreto publicado entra en vigor el 1 de enero de 2027.

La reforma mantiene la sustitución del embargo: con una diferencia menor a 20% se acepta efectivo o cuenta aduanera de garantía; desde 20%, solo efectivo. Hay 10 días hábiles desde la notificación para pedirla, y el texto no fija un plazo en días para liberar la carga.

Ya está en el DOF, pero rige desde el 1 de enero de 2027 y su alcance dependerá de las reglas de la autoridad aduanera. BiiSmart Group recomienda reunir desde hoy factura, contrato, comprobante de pago y precios de referencia de cada importación, y prever liquidez en efectivo.



20%

SOLO EFECTIVO

Diferencia de valor desde la que la sustitución exige efectivo.

Los aranceles a China enfrían Manzanillo: Contecon prevé alzas de apenas 2%.

Desde enero, México aplica aranceles de hasta 50% a países sin acuerdo comercial, como China, India y Corea del Sur. Para José Antonio Contreras Ruiz, de Contecon Manzanillo, el Pacífico crece de forma prácticamente nula, sobre todo por los aranceles.

Entre 70% y 75% de la carga que recibe Manzanillo es de origen asiático. Según Contreras, el puerto concentra el 70% de la importación que llega por el Pacífico, y Lázaro Cárdenas, en Michoacán, el 30% restante.

Contreras prevé que Manzanillo cierre 2026 con cuatro millones de TEU y que en los próximos años crezca en torno a 2%. A inicios de septiembre, además, México impuso cuotas compensatorias al acero de China y Vietnam tras una investigación antidumping.

Con estos aranceles, el costo de importar de Asia depende del origen y la clasificación. BiiSmart Group, a través de Allinx, sugiere a quien compra acero o aluminio en Asia revisar la fracción arancelaria y las cuotas vigentes antes de cada pedido.

70%

VÍA MANZANILLO

Parte de la importación del Pacífico que entra por ese puerto.

4M

TEU AL CIERRE DE 2026

Previsión de Contecon; luego, alzas cercanas a 2%.

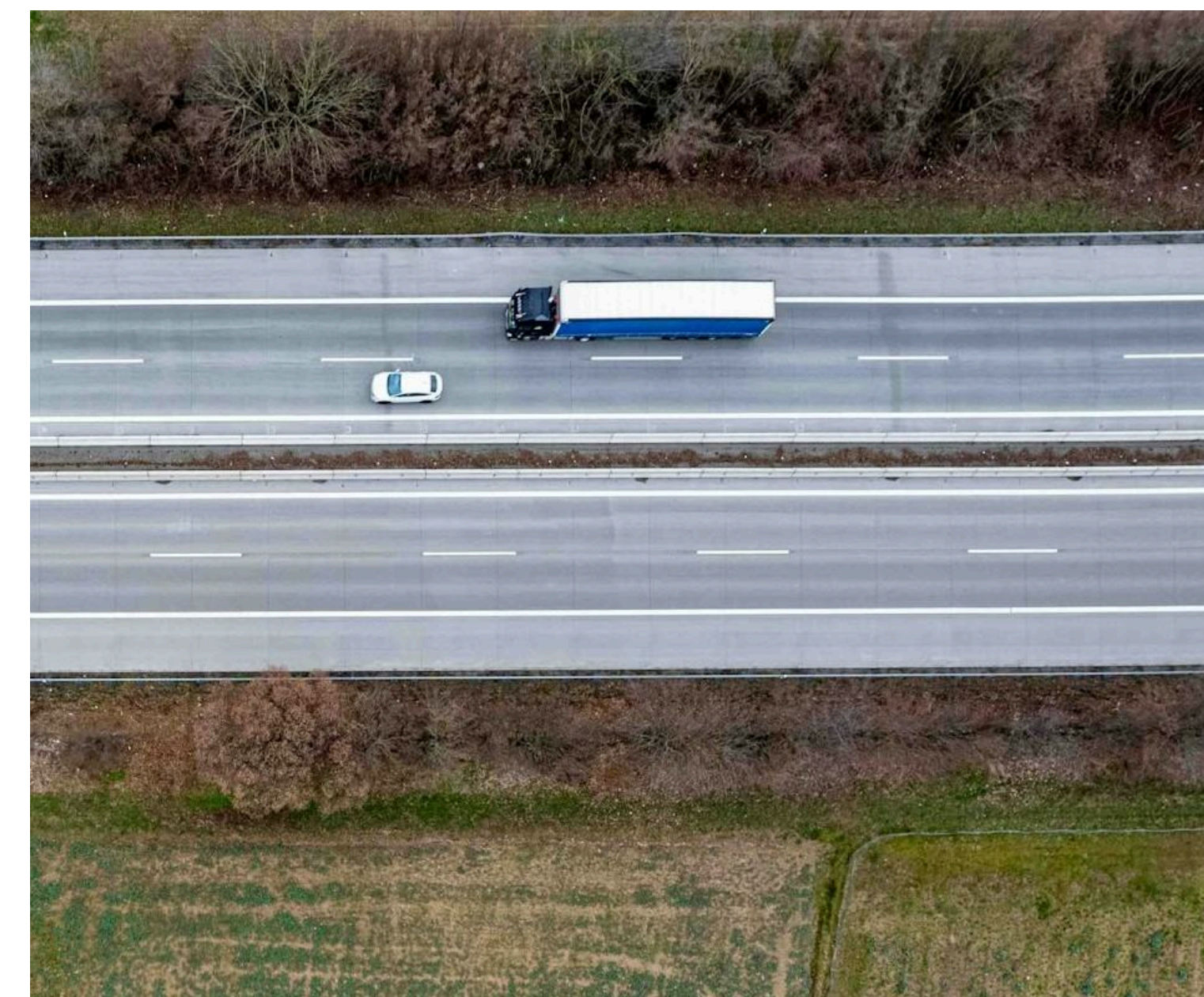
USTR abre la consulta pública para la siguiente etapa de la revisión del TMEC.

La Oficina del Representante Comercial de EE. UU. (USTR) pidió comentarios sobre la implementación, el cumplimiento y el impacto del TMEC. El plazo vence el 12 de enero de 2027 y habrá una audiencia pública aún sin fecha.

Como los tres países no acordaron extender el tratado este año, deberán revisarlo cada año hasta llegar a un acuerdo o hasta que venza en 2036. La próxima fecha límite de revisión es el 1 de julio de 2027.

Con Canadá, EE. UU. está en guerra comercial desde los aranceles de 50% de agosto. Con México hay diálogo: el secretario de Economía, Marcelo Ebrard, se reunió con el representante comercial Jamieson Greer en el G20 de Milwaukee y dijo que se están acercando en muchos temas.

La ventana de comentarios de USTR sigue abierta. Si exportas a EE. UU. desde México con insumos de Asia, BiiSmart Group recomienda documentar el origen de cada componente y evaluar si te conviene participar.



2036

VENCE EL TMEC

Si los tres países no llegan a un acuerdo en las revisiones anuales.

Tres tareas antes del cierre de año

Noviembre llega con fletes que empiezan a ceder, horarios poco confiables, recargos aéreos en alza y una reforma aduanera que regirá desde enero. Por dónde empezar:



01

Reprogramar con holgura

Sumar una semana a los tránsitos desde Asia, confirmar naviera y servicio de cada embarque y reservar ya espacio para la carga aérea crítica.



02

Ordenar el respaldo de valor

Tener a mano los documentos que prueban el precio de cada compra en Asia y prever liquidez ante un posible embargo.



03

Cuidar los datos de la carga

Pedir a navieras, terminales y plataformas EDI que expliquen cómo protegen manifiestos y reservas, y quién avisa si hay una brecha.



EMPOWERING YOUR BUSINESS!

Conectamos Asia **con Latinoamérica.**



biismart.com

 @biismartco  BiiSmart Group  BiiSmart Group