

Octubre 2026

Q4 2026



TENDENCIAS DE TRAFFIX®

Actualización del mercado Q4 2026



WWW.TRAFFIX.COM



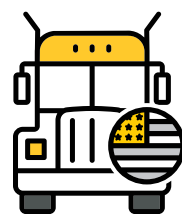
AVISO LEGAL – PRONÓSTICOS A FUTURO

Consulte nuestro descargo de responsabilidad en <https://www.trafficx.com/trafficx-trends-disclaimer>

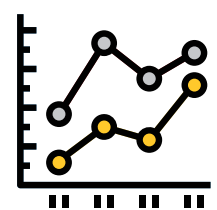
CONTENIDO



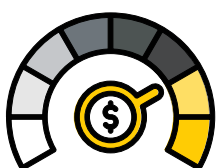
**INDICADORES CLAVE
DEL MERCADO**



**TRANSPORTE POR
CARRETERA DE EE.UU.**



**POR CONTRATO
VS. SPOT**



**ÍNDICE DE PODER
DE PRECIOS**



**EL ÍNDICE
NAX**



**PROYECCIONES
DE TRAFFIX**



WWW.TRAFFIX.COM



INDICADORES CLAVE DEL MERCADO

La capacidad y el diésel, y no la demanda, son los que impulsan el mercado de transporte de mercancías en Q4.

El poder de negociación de las operadoras sigue siendo sólido.

Las transportistas ahora tienen un poder de negociación sustancialmente mayor que hace un año. Esto significa que los transportistas deben esperar precios más firmes, menor tolerancia para el transporte de mercancías con bajo rendimiento y mayor presión durante las renovaciones de contratos.

Las tarifas spot y contractuales se han vuelto a conectar.

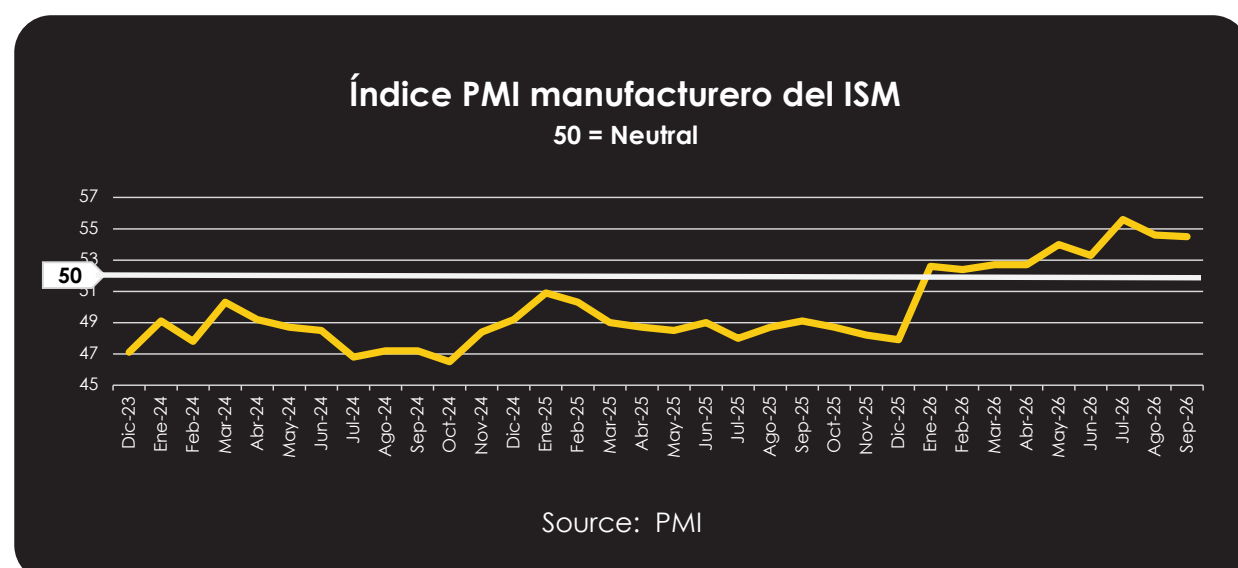
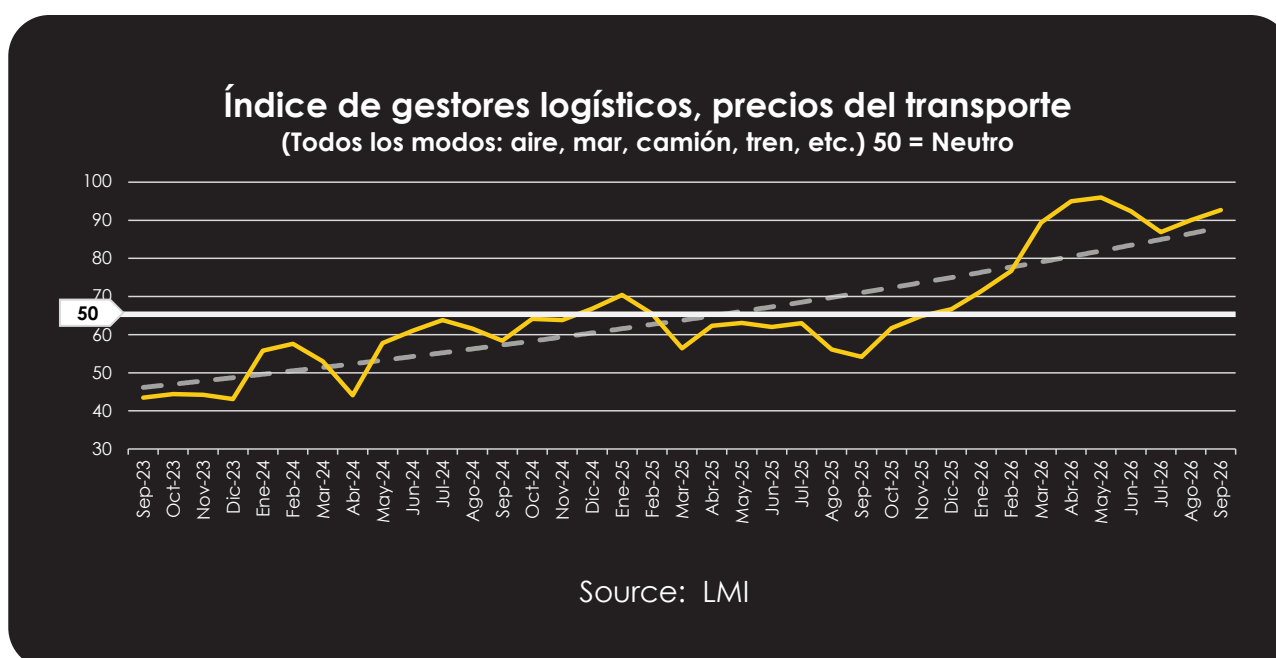
La inversión de precios al contado sobre los contratos observada a principios de 2026 se ha corregido en gran medida. Los tipos de cambio al contado han bajado, mientras que los tipos de cambio contractuales han subido, lo que ha devuelto al mercado a una estructura más típica. El principal riesgo ahora es que otro aumento en las tarifas al contado durante la temporada alta pueda acelerar la presión alcista sobre los precios de los contratos.

El año 2027 parte de una base de costos más alta.

Aunque dejen de aumentar, los presupuestos 2027 iniciarán mucho más arriba que en 2026. La simple anualización de los niveles contractuales de finales de 2026 generaría una inflación de aproximadamente el 4-5% con respecto al promedio de 2026, antes de cualquier aumento adicional del mercado, presión sobre las ofertas, o cambios en el combustible. Dado que la capacidad disponible sigue siendo limitada, cabe esperar precios elevados a medio plazo.

La actividad manufacturera continuó aumentando en Q3, mientras que la capacidad de producción elevó los costos de transporte.

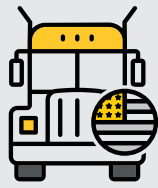
El Índice de Precios del Transporte del Índice de Gestores Logísticos (LMI) volvió a subir en septiembre: los precios siguen aumentando a uno de los ritmos más rápidos de los últimos años, principalmente por la escasez de camiones. Tras una breve mejora en agosto, la disponibilidad de camiones volvió a reducirse y los encuestados prevén capacidad limitada durante el próximo año. Ante el alza del combustible y la próxima llegada de productos de temporada a los minoristas, los transportistas deben prever mayores costos en temporada alta.



Según el PMI manufacturero del ISM, la actividad manufacturera estadounidense creció por noveno mes consecutivo, con nuevos pedidos y un ritmo de operación sólido en las fábricas. La mayor producción genera más mercancías por transportar y eleva la demanda en un mercado que ya sufre escasez de camiones. Como el Índice de Inventarios de Clientes de ISM® sigue reflejando niveles bajos, se esperan volúmenes de envío estables y presión sobre los costos de cara a la temporada alta.



MERCADO DE TRANSPORTE DE CARGA EN EE.UU.



La entrada de transporte por carretera en el mercado es gradual, lo que hace que el mercado sea más sensible a los aumentos en la demanda de transporte marítimo.

Índice de rechazo de ofertas de carga de salida en plataforma (FOTRI), Estados Unidos de América (FOTRI.USA)



Fuente: FreightWaves SONAR, 7 de octubre de 2026

Tasas promedio de rechazo de ofertas EDI en Q3:

- Camión caja seca 13%
- Refrigerado 23%
- Plataforma plana 17%

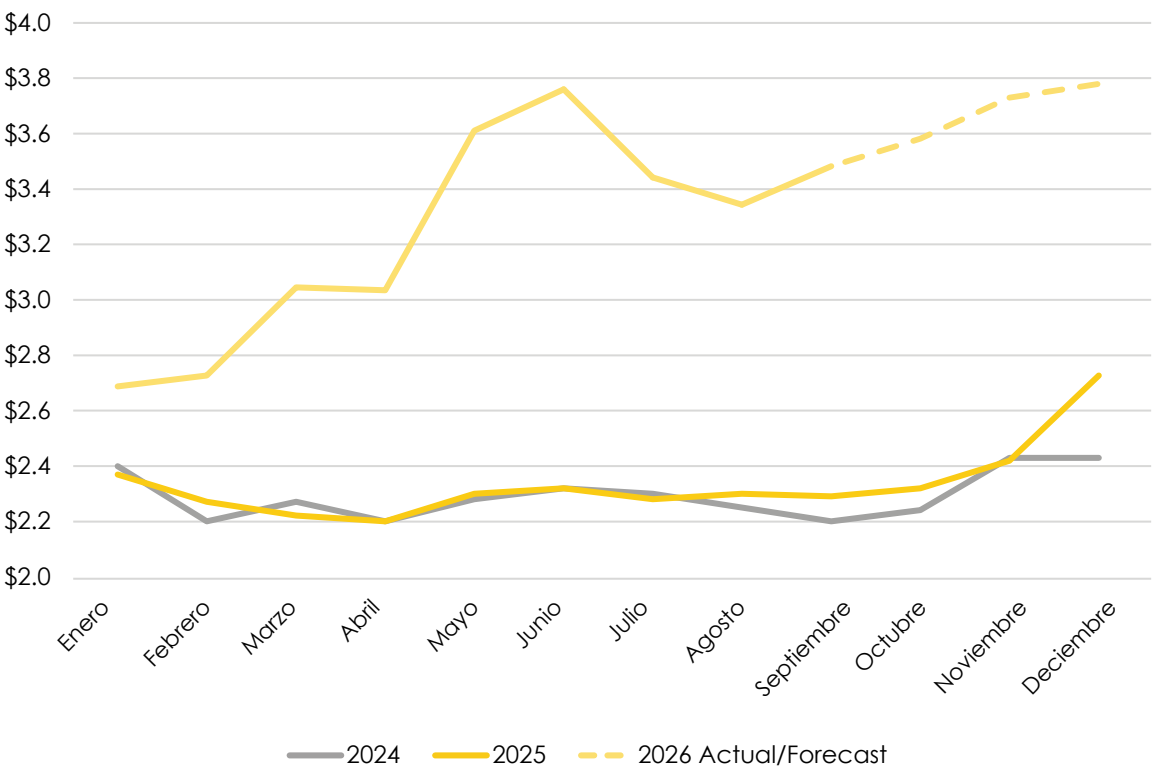
La capacidad sigue siendo limitada. Los índices de rechazo de camiones de carga seca han disminuido desde los máximos de mediados de año, pero por encima de los niveles normales. Los refrigerados y las plataformas siguen aún más ajustados, con los primeros aún sobre el 20%.

Sigue habiendo presión sobre los precios. Históricamente, las tasas de rechazo sostenidas superiores al 10% se han asociado con una mayor presión en el mercado al contado y un mayor poder de negociación de las compañías aéreas. Los niveles actuales siguen respaldando precios contractuales elevados de cara a Q4.

La temporada alta sigue siendo el riesgo principal. La moderación reciente es alentadora, pero el mercado aún no se ha normalizado. El transporte de mercancías estacional, las condiciones meteorológicas o incluso modestos aumentos de la demanda podrían volver a reducir rápidamente la capacidad de transporte.

El precio del combustible está acelerando el aumento de las tasas de interés, pero la dinámica subyacente de la oferta y la demanda sigue siendo el principal motor de la inflación.

Previsión de RPM en EE. UU. para 2026
(con 2 años de antelación)
Datos históricos de FreightWaves NTI.USA



Fuente: FreightWaves SONAR, 7 de octubre de 2026

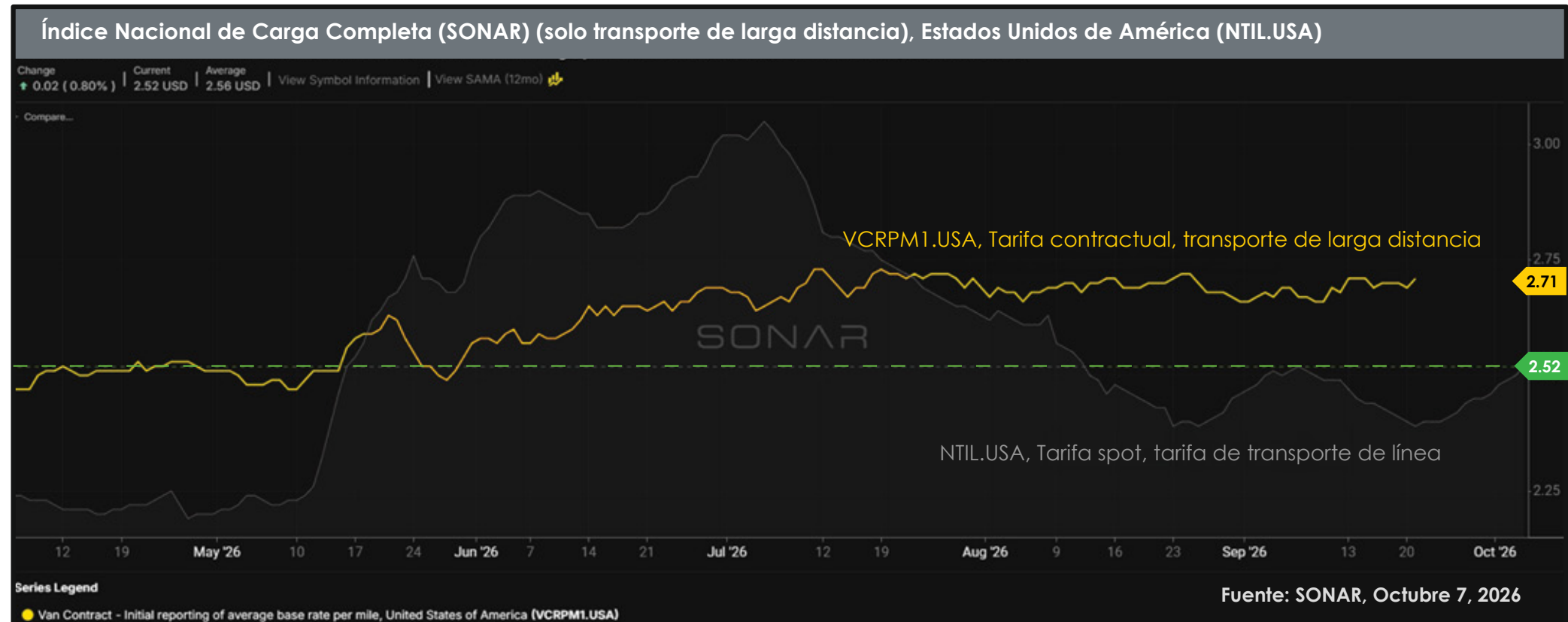
- ✓ Los tipos de cambio al contado disminuyeron desde su máximo del 4 de julio y luego comenzaron a repuntar a finales de septiembre y durante la primera semana de octubre.
- ✓ Los precios del diésel alcanzaron niveles récord en septiembre, lo que incrementó los costos de transporte antes de moderarse a principios de octubre.
- ✓ Sin embargo, la falta de capacidad es el principal factor que impulsa las tarifas elevadas.
- ✓ De cara al periodo de máxima demanda, prevemos una renovada presión alcista sobre los tipos de interés, con la posibilidad de que los tipos al contado pongan en entredicho los máximos alcanzados a principios de este año.
- ✓ De cara a 2027, deberíamos esperar más de lo que vimos en 2026, en lugar de un regreso a 2025.
- ✓ Los fenómenos meteorológicos y otras perturbaciones externas podrían aumentar aún más las tasas, mientras que una disminución de la demanda y una recesión económica podrían hacerlas bajar.





COSTOS DEL TRANSPORTE: POR CONTRATO VS. SPOT

Las tarifas contractuales se ajustaron al aumento de las tarifas al contado de la primavera, volviendo a un patrón de precios más típico.

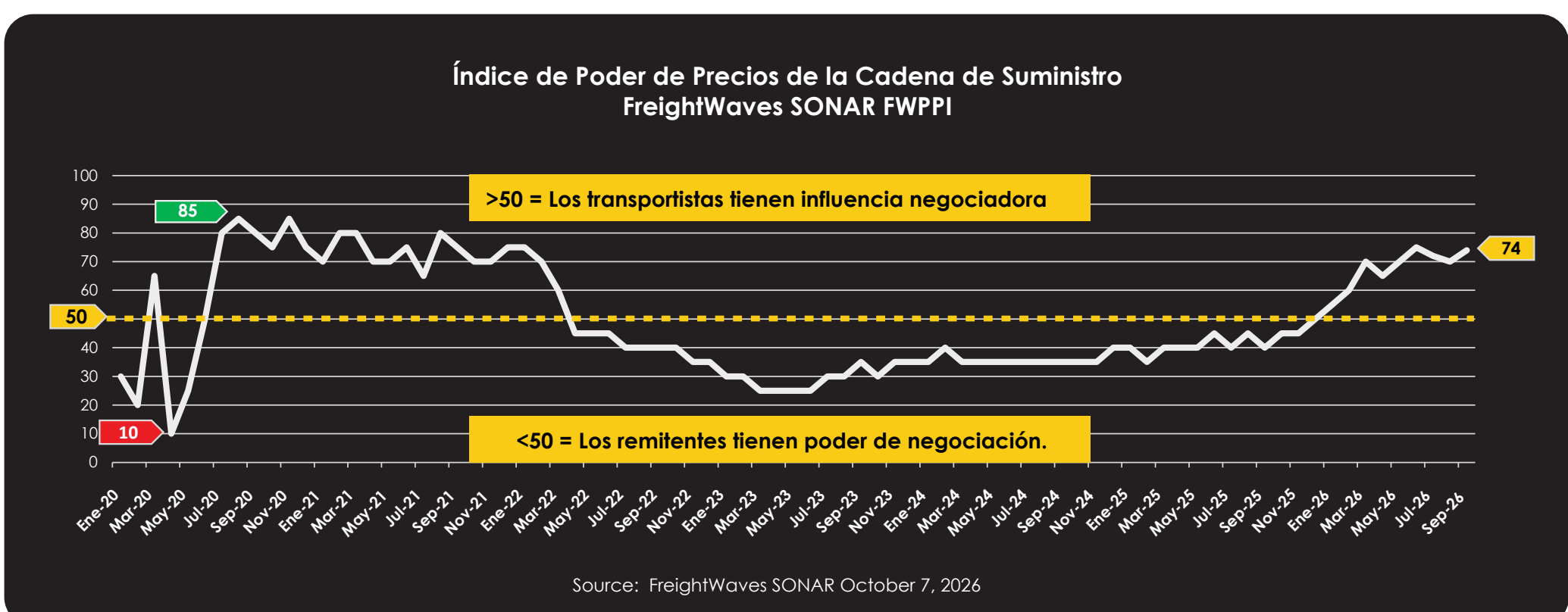


- A principios de este año, las tarifas spot de larga distancia superaron las tarifas contractuales, llevando a las compañías a favorecer el flete spot frente a las cargas contratadas. Esa presión elevó las tarifas contractuales, que ahora son aproximadamente 10% más altas que en primavera. (Nota: el transporte principal no incluye los costos de combustible).
- Las tarifas spot de transporte de larga distancia han bajado desde su máximo del 4 de julio y vuelven a situarse por debajo de las tarifas por contrato. Sin embargo, si las tarifas spot suben durante la temporada alta, aumentará la presión al alza sobre las tarifas contractuales. Esto cobra especial importancia ahora que comienza el período en que se renegocia la mayoría de los contratos con los proveedores.



ÍNDICE DE PODER DE PRECIOS DE LA CADENA DE SUMINISTRO

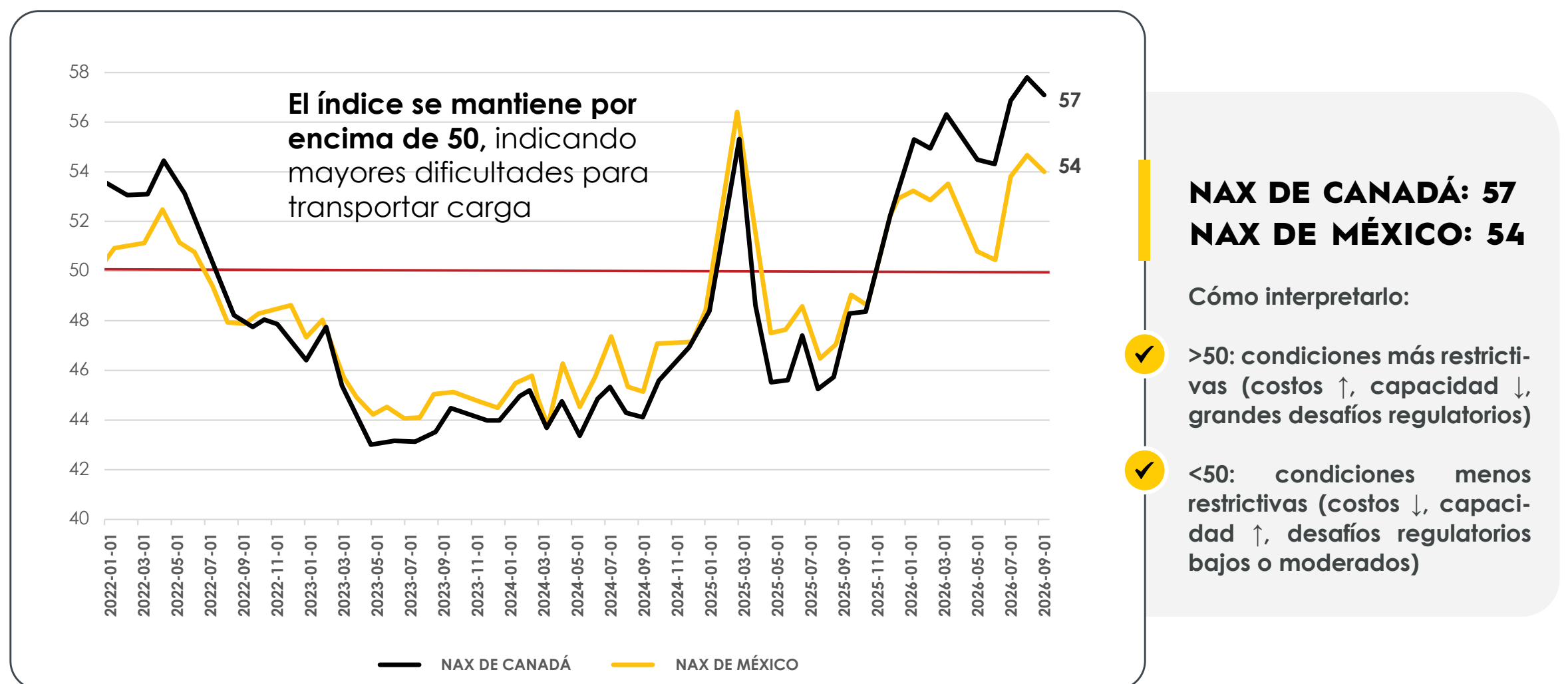
El índice FreightWaves SONAR Supply Chain Pricing Power Index, que muestra si los remitentes o los transportistas tienen la ventaja a la hora de fijar las tarifas, se mantuvo cerca de 74 en septiembre, cerca de su nivel más alto desde principios de 2022. Tras más de 3 años por debajo de la marca neutral de 50, el índice indica que los transportistas tienen mayor poder de negociación durante los últimos tres trimestres. Las condiciones siguen lejos de los extremos de la pandemia, pero los cargadores tienen menos poder de negociación que nunca desde 2022. Es probable que las aerolíneas mantengan esa ventaja durante la temporada alta. Los transportistas deben esperar precios firmes en las próximas licitaciones, y el establecimiento de relaciones con los proveedores ayudará a garantizar el acceso a la capacidad.



CONDICIONES TRANSFRONTERIZAS - ÍNDICE NAX OCTUBRE DE 2026

Su indicador de la facilidad transporte transfronterizo en Norteamérica

Las condiciones mejoraron ligeramente, pero la capacidad limitada y los altos costos del combustible siguen representando un desafío para los transportistas transfronterizos.



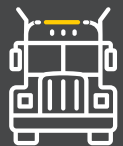
- ✓ El transporte transfronterizo de mercancías sigue requiriendo más planificación de lo habitual, con Canadá y México superando los 50. Las ventanas de recogida flexibles ofrecen a los transportistas más espacio para cubrir las cargas.
- ✓ La disponibilidad de camiones no ha mejorado a pesar de la menor demanda, lo que reduce las opciones si la capacidad contratada no se materializa. Reserve con antelación los carriles críticos y tenga listos los transportistas de reserva.
- ✓ Los elevados precios del diésel y la limitada capacidad de producción mantienen los costes altos, aún con volúmenes bajos. Revise términos del recargo por combustible y costos totales de transporte, no solo las tarifas base.
- ✓ Persiste la incertidumbre en materia de política comercial, pero los cambios han aportado cierta claridad temporal a los envíos entre Estados Unidos y Canadá. Revisar los aranceles y los costos de desembarque en los carriles afectados.
- ✓ Canadá sigue siendo más difícil que antes, sobre todo a la hora de organizar la capacidad de transporte por carretera, debido a la incertidumbre en materia de política comercial.





PROYECCIONES DE TRAFFIX

Perspectivas y predicciones por modo



Camión caja seca: Se prevé que las tarifas de transporte de carga seca sigan muy por encima de las del año pasado, más por la escasez de camiones que por una fuerte demanda. La capacidad puede reducirse rápidamente si aumentan los volúmenes, mientras que los altos costos del combustible podrían llevar a algunas empresas de transporte a abandonar el



Carga Consolidada (LTL): Se prevé que las tarifas LTL se mantengan estables, con posibles aumentos en diciembre y enero, especialmente para los remitentes que contratan directamente con los transportistas. Ante la escasez de capacidad de carga completa, más mercancías se trasladan mediante LTL, lo que aumenta el poder de negociación de los transportistas.



Plataforma: El mercado de transporte en plataformas planas se contrae rápidamente por la demanda de los sectores de construcción, infraestructura e industria. Se prevé que continúe la presión al alza sobre las tarifas durante la temporada alta.



Temperatura controlada: La capacidad de transporte refrigerado disminuyó ante el aumento de la demanda estacional. No se esperan bajas significativas en las tarifas hasta que termine la temporada de cosecha, con un posible alivio en otoño antes de que aumente la demanda de transporte para proteger los productos de las heladas.



Intermodal: Se prevé que el transporte intermodal siga creciendo mientras los remitentes buscan alternativas ante la creciente escasez de transporte por carretera. La capacidad intermodal comienza a escasear en algunos mercados de origen. Reservar con antelación permitirá a los remitentes asegurar capacidad y evitar interrupciones con mayor facilidad.



Servicios de Acarreo: Se esperan interrupciones continuas en el cuarto trimestre. El alza de las tarifas marítimas, el elevado volumen de importaciones y el aumento del costo del combustible presionan a los puertos, los equipos y el transporte por carretera. Prepárese para mayores costos y plazos de entrega más largos.



Transfronterizo CAN-EE.UU.: Las tarifas de los viajes internacionales han subido considerablemente de cara al cuarto trimestre, y se prevé que la volatilidad del precio del diésel siga presionándolas durante el invierno. La escasez de conductores podría aumentar la volatilidad en noviembre y diciembre. La demanda de transporte hacia Canadá sigue siendo débil, por lo que los cargadores pueden conseguir capacidad por debajo de las tarifas de mercado si comparan precios y reservan con antelación.



Transfronterizo EE.UU.-México: La demanda comercial sigue siendo fuerte, con Laredo como principal punto de entrada. El tráfico de camiones hacia el norte ha aumentado y las demoras fronterizas se deben cada vez más a problemas de equipos, documentación y congestión, agravados por un nuevo proceso de notificación de cruce (AVC). Se prevé un mercado ajustado pero manejable hasta fin de año. Planifique con antelación, contacte a los transportistas y prepare la documentación.



Warehousing: La demanda de almacenamiento aumenta hacia finales de año conforme se recuperan los inventarios y disminuye la capacidad disponible. Para los cargadores que necesitan espacio adicional durante picos de demanda o para excedentes, el almacenamiento de terceros ofrece flexibilidad sin compromisos de espacio a largo plazo.





PREVISIONES DE TRAFFIX: ORIENTACIÓN PRESUPUESTARIA

Tres escenarios de planificación para 2027

1

Caso base: Se mantienen los tipos de interés elevados, con una inflación moderada adicional.

Lo más probable es que 2027 comience con una base tarifaria considerablemente más alta que la de 2026, y que los precios de los contratos se mantengan firmes durante toda la temporada de ofertas. Incluso si los tipos de cambio al contado se estabilizan, el tipo de cambio más elevado a partir de 2026 genera inflación latente antes de que se produzca cualquier movimiento adicional en el mercado. Un incremento del 5-8% en el transporte de larga distancia anual es un rango de planificación sólido para la mayoría de los presupuestos de transporte de carga completa.

2

Escenario de moderación: La demanda se debilita y la presión sobre los precios disminuye.

Si el crecimiento económico se ralentiza, la demanda de transporte disminuye y la temporada alta resulta menos perjudicial de lo esperado, los precios al contado podrían bajar y los aumentos de los contratos podrían moderarse más adelante en el año. Sin embargo, dado que 2027 parte de una base de costes más elevada, sigue siendo improbable una disminución significativa en el coste total del año en comparación con 2026. Este escenario se referiría más a una inflación más lenta que a una deflación real, y sería prudente presupuestar un aumento anual del 2-5%.

3

Caso de mercado ajustado: La capacidad sigue limitada y la fortaleza de la temporada alta se mantiene

Si el número de rechazos de ofertas se mantiene elevado, las tarifas al contado suben durante los periodos de máxima demanda y/o las condiciones meteorológicas, el combustible u otras perturbaciones tensan aún más el mercado, los precios de los contratos podrían reajustarse al alza de forma sustancial durante los ciclos de licitación de 2027. Los aumentos de entre el 7% y el 9% serían más frecuentes, con posibles incrementos de dos dígitos en rutas difíciles o con capacidad limitada. El gasto anual total podría ser entre un 8% y un 12% superior, o incluso más.

Guía de planificación:

Para la mayoría de los cargadores, un aumento interanual del 5% al 8% en las tarifas de transporte de carga por carretera es una previsión base razonable para 2027, con riesgo de mayores tarifas durante el primer semestre. La clave presupuestaria es que 2027 parte de las tarifas más altas de finales de 2026, no del promedio anual. Entre un 4% y un 5% del aumento de las tarifas puede deberse simplemente a la anualización de las tarifas contractuales de finales de 2026, sin contar nuevas presiones de las licitaciones ni del combustible. Este último debe presupuestarse por separado, ya que su evolución puede ser muy distinta de la del costo del transporte principal.



PREVISIONES DE TRAFFIX:

Las condiciones restrictivas del mercado persistirán en 2027



La demanda de transporte de mercancías se mantiene relativamente estable interanualmente de cara Q4, con una mejora en el sector manufacturero que proporciona un impulso favorable.



La falta de capacidad sigue siendo el principal factor determinante en el mercado de transporte de mercancías, con camiones que aún tienen un precio elevado y un alto índice de rechazo de ofertas.



Los precios del combustible diésel se han convertido en otro factor importante que impulsa el aumento del gasto logístico general, especialmente debido a las tablas de recargos por combustible contractuales.



La renovada presión en el mercado al contado podría ejercer una presión alcista adicional sobre las tasas contractuales.



La presión sobre los precios se extiende más allá del transporte por carretera, aunque el transporte intermodal aún puede ofrecer oportunidades de ahorro para el transporte de mercancías de larga distancia con suficiente antelación.



Dado que la capacidad sigue siendo escasa y es probable que la demanda de transporte de mercancías aumente de cara a la temporada alta, cabe esperar un entorno volátil para la mayoría de los transportistas y regiones geográficas

RECOMENDACIONES DE TRAFFIX:



Prepárese para el pico: Anticipe condiciones volátiles, capacidad limitada y dificultades para cumplir los plazos. Establezca expectativas, tanto internas como externas, sobre los obstáculos a los que se enfrentará todo el mercado. Considere la posibilidad de añadir existencias de seguridad adicionales. Evalúe otras modalidades y prepárese para fuertes aumentos en las tarifas durante la alta demanda.



Presupuesto para la inflación: Prevea aumentos YoY en las tasas de interés en Q4 y todo el año 2027. Separe las suposiciones sobre transporte principal, combustible y servicios adicionales para que los cambios puedan gestionarse de forma independiente. Alinee las previsiones y perspectivas tanto internamente como con los principales proveedores de transporte.



Manténgase flexible: Evite comprometerse con precios a largo plazo en condiciones de mercado favorables. Use plazos más cortos, estructuras indexadas, conversión de modos de transporte y estrategias específicas para cada ruta, para beneficiarse si las condiciones se suavizan a finales de 2027.

