



LOS FLETES DE LA MARINA MERCANTE EN MÉXICO

RESUMEN

Los puertos de México pueden contribuir decididamente al desarrollo del país, al considerarlos como coadyuvantes del desarrollo regional de los litorales de México. Sin embargo, existe una contracción de la economía mundial en los últimos años, resultado principalmente de la disminución de la actividad económica global, especialmente de China. Como consecuencia, se ha producido un aumento de las tarifas de cabotaje en México, además de que, en nuestro país, se importa más de lo que se exporta por vía marítima, lo que ha ocasionado, según las navieras marítimas, una situación de pérdida financiera para ellas. De todas formas, la actividad económica en las costas del país se podría dinamizar, si el transporte marítimo, por ser más barato, ayudara a complementar el transporte terrestre, abonando también a la capacidad de generación de empleos en las regiones donde están asentados los puertos de México.

Abstract

Mexican maritime ports can decidedly contribute to the development of the country, since they are valued as a coadjutant of the regional development of Mexican littorals. However, due to a decrease in the world economic activity in the last years, especially of China, this is no longer so. Therefore, the cabotage rates are increasing, as it is the case of México, where the amount of imports is greater than the amount of exports by sea. This is so in accordance with the big shipping companies. On the other side, the Mexican economy could be enhanced if maritime transport, that is cheaper than road transport, helped to complement the terrestrial transport. This would achieve an improvement in the capacity of generating more jobs in regions where ports are located.

Palabras clave: transporte marítimo, comercio internacional, desarrollo portuario, fletes de cabotaje desarrollo urbano y regional, importación, exportación

¹ Actuario de la Facultad Ciencias-UNAM, Maestro en Ciencias y Doctor en Economía por la London School of Economics and Political Science, de la Universidad de Brunel y la Universidad de Londres, Inglaterra.



Key words: maritime transport, international trade, port development, cabotage prices, urban and regional development, imports, exports

INTRODUCCIÓN

De acuerdo con los últimos datos del Banco de México, las exportaciones de México al continente asiático se incrementaron en lo que va de enero a abril de 2017 (SAT, SE, Banco de México e INEGI, 2017), mostrando un crecimiento de un 53.7%, que es la mayor alza en 25 años. Por otro lado, las navieras que prestan el servicio de transportación de carga internacional desde y hacia México, a partir del 16 de junio del presente año también debieran haber incrementado en un 23.8 % sus tarifas de cabotaje, según el vicepresidente de vicepresidente de la Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana (ANIERM), Omar Sánchez (Martínez, 2017, 13 de junio), en virtud de que, de acuerdo a las navieras más importantes del mundo, como Maerks Line, no les conviene mantener estables dichas tarifas, por no resultarles rentable transportar contenedores vacíos desde nuestro país a otros, ya que México presenta un déficit comercial entre lo que se importa y lo que se exporta.

El tener que importar más de lo que se exporta, implica que haya un diferencial de carga entre lo que transportan los navíos a puertos mexicanos, que al tener que regresar vacíos a sus lugares de origen u otros destinos, en su decir pierden capacidad de transporte por no llevar carga de regreso. Esto llama a la reflexión, ya que una forma de poder contribuir al desarrollo del sector marítimo mexicano, debiera ser que se pudiese coordinar la carga que se transporta por vía terrestre y ferroviaria, combinándola con la carga marítima, al considerar el cabotaje, sobre todo de y hacia las costas marítimas de México, Estados Unidos de América y Canadá. Esta coordinación bien puede llevar algún tiempo para su implementación, pero sería deseable poder lograr un equilibrio con la carga mexicana costa adentro (Rojas, 2014, 28 de febrero). Lo anterior representa una materia pendiente para los estudiosos de la materia; de cualquier modo, tomando como punto de partida el principio de la combinación de los medios de transporte de carga en el país o transporte multimodal, con los del extranjero, todavía existen desajustes que tendrán que valorarse plenamente.

DESARROLLO

Si consideramos los diferentes tipos de transporte en el manejo de la carga, midiéndolos como porcentaje del total de carga movilizada en un año, tenemos que el transporte marítimo transporta el 30.9%, mientras que el transporte carretero mueve el 56.2% y el transporte ferroviario es responsable de movilizar el 12.8%. Por último, la carga movilizada por vía aérea solo representa el 0.1% del total nacional (Martínez, 2017, 13 de junio).



Con datos de la Coordinación de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), durante el primer cuatrimestre de este año, México generó un déficit comercial en su comercio exterior en materia de contenedores marítimos de 11 mil 717 unidades, lo que representa una disminución de 18.1% anual, con respecto al año pasado (Martínez, 2017, 13 de junio). Esto refleja una problemática que se está presentando también en la mayoría de los países del mundo, lo que restringe el intercambio comercial con otros países y también afecta a México.

En virtud de que el sector externo de nuestro país genera cientos de miles de millones de dólares anuales para el país, la infraestructura aeroportuaria, carretera, ferroviaria y marítima, ligada a los puertos requiere de constante mantenimiento y supervisión para su viabilidad. Por ello, el incremento en las tarifas por cobro de servicios de cabotaje de carga internacional de casi el 24%, es un aumento muy importante, de acuerdo a las opiniones de la ANIERM, ya que representará también, evidentemente, un incremento sustancial estimado entre el 2% y 10% del costo total de operación de las empresas (Martínez, 2017, 13 de junio).

La administración del desarrollo marítimo y portuario de México, camina al parejo del desarrollo económico y social de la población asentada a lo largo de sus costas, impactando de manera definitiva el rumbo que tomará el desarrollo urbano y regional de los litorales mexicanos. De esta manera, el incremento en los costos de los fletes marítimos impacta directamente en el costo de los insumos portuarios, ya que se reflejará en un incremento generalizado en otros servicios marítimos y portuarios, en la cadena de precios del sistema.

Se estima que los precios subieron, a mediados de junio del 2017, unos 500 dólares en promedio por contenedor, es decir, pasaron de 2 mil 100 dólares a 2 mil 600 dólares por cada contenedor de 20 pies de largo (Martínez, 2017, 13 de junio). Como es evidente, cualquier incremento en los precios del transporte también impacta otros insumos de los prestadores de servicios marítimos y portuarios, con incrementos en los precios de los servicios de las localidades donde están asentados los puertos, que van a fluctuar al alza y de acuerdo al comportamiento de la paridad cambiaria del peso con respecto al dólar americano.

Por muchos años, los puertos de México permanecieron desatendidos principalmente por no considerarlos como lo que son, pivotes y engranes del comercio internacional. Esto provocaba un efecto de asimetría económica para la mayoría de la población asentada en los puertos, que, generalmente, permanecía al margen de los servicios marítimos y portuarios, que beneficiaban solo a las empresas navieras o ciertos negocios, como las agencias aduanales. La concepción moderna es que son básicos para el desarrollo regional y nacional de cualquier país (Coppens et al., 2007).



De esta manera las empresas navieras y marítimas estarán ligadas con las administraciones portuarias, atendiendo al transporte de mercancías, mar afuera y mar adentro, con sus conexiones pluviales, terrestres, marítimas, ferroviarias, aéreas y ahora digitales y digitalizadas, de manera alámbrica e inalámbrica. Por este motivo, se proporcionan facilidades al comercio interior y exterior, lo que directa e indirectamente ayuda a impulsar el desarrollo regional, tanto de las ciudades y puertos, como de los litorales mexicanos (Gabe et al., 2015). En el caso de México, la actividad económica marítima y portuaria, ha adquirido una gran relevancia, como lo demuestran los datos del Banco de México (Banxico), donde las exportaciones en mayo hacia la región de Asia se incrementaron en un 21% en comparación con mayo de 2016, donde las exportaciones que más crecieron fueron las dirigidas a China, que han sido las de mayor aumento a este país en cinco años, desde octubre del 2012, con un monto de 634 millones de dólares (Martínez, 2017, 11 de julio). Las exportaciones a China representaron un aumento del 84% con respecto a 2016, pero significativamente ya representan el 2% de nuestras exportaciones totales al exterior (Martínez, 2017, 11 de julio).

Si bien las condiciones actuales prevalecientes en el comercio internacional inciden en el incremento de los costos del trasiego de mercancías, también es cierto que esta actividad económica impulsa determinadamente el desarrollo urbano y regional de los puertos marítimos (Fontdeglòria, 2016, 21 de noviembre).

De acuerdo con la ANIERM, es práctica común que se revisen los fletes cada quince días, ya que las fluctuaciones de las monedas en tiempos de volatilidad cambiaria, las fluctuaciones en los volúmenes de la carga contratada para movilizar el movimiento de las importaciones, la fluctuación de los precios del petróleo y los combustibles y el volumen de las exportaciones e importaciones, impactan los flujos de oferta y demanda de los servicios portuarios y de las mercancías (Martínez, 2017, 13 de junio). Otro factor para tomar en cuenta, es que, por estas fechas de mitad de año, comienza la temporada alta que incrementa la demanda por los servicios de cabotaje marítimo, sobre todo desde los puertos asiáticos y principalmente los chinos, hasta los puertos mexicanos, lo que necesariamente incrementará los costos de las mercancías y de los servicios.

La dinámica del comercio nacional e internacional, ha venido disminuyendo debido a una serie de factores que han impactado el crecimiento de la economía mundial, pero sobre todo debida a la disminución del ritmo de crecimiento de la economía china, que en los últimos años también ha venido decreciendo (Fontdeglòria, 2016, 21 de noviembre). Se espera que con el tiempo esta dinámica volverá a tener su punto de inflexión, porque los servicios marítimos y de los puertos estarán para siempre ligados al transporte y al comercio, ligados al quehacer humano y a la comunicación en el mundo.



De acuerdo a lo que se ha venido destacando, una mejor forma de aprovechar los puertos mexicanos puede ser reutilizando el comercio interno entre el norte y el sur de México, para reactivar las actividades marítimas y portuarias, no tan solo en virtud del decrecimiento del comercio mundial, sino también para comenzar a impulsar el crecimiento regional de las zonas del sur sureste de México (Páez, 2016, 24 de noviembre). Por lo pronto, se piensa que estando bien encaminadas las Zonas Económicas Especiales, deberían ayudar a reactivar el comercio interno entre el norte y el sur del país, lo que beneficiaría a todos los mexicanos (Secretaría de Economía, 2016, 3 de junio).

Las actividades que se llevan a cabo todos los días del año en el mar y los puertos, las veinticuatro horas del día, que permiten interaccionar los recursos humanos, materiales, financieros y en general la entrada y salida, de personas, almacenaje, transporte y operación de las mercancías en los puertos de México, requieren ser administrados profesionalmente, por lo que la modernización de los sistemas marítimos y portuarios seguirá su curso ascendente, a pesar de los incrementos en las tarifas de cabotaje.

CONCLUSIÓN

A manera de corolario, sería muy conveniente que se comenzaran los estudios sobre cómo se puede equilibrar la carga terrestre con la marítima, con la infraestructura existente y la que se puede derivar, para ayudar a distribuirla, ya que representa un potencial de los puertos mexicanos que se ha estado desaprovechando, aunque existen también otros temas como el impacto en el incremento de las tarifas de cabotaje, que requieren de su atención y estudio. En México se tendrán que coordinar los sistemas logísticos de transporte de mercancías y de personas, tanto terrestres, ferroviarios, aeroportuarios y portuarios, con los marítimos, por lo que una manera de comenzar puede ser realizando estudios de las comunicaciones y del transporte multimodal, para su futuro desarrollo y coordinación (Coppens et al., 2007).



BIBLIOGRAFÍA

- Coppens, F.; Lagneaux, F.; Meersman, H.; Sellekaerts, N.; Van de Voorde, E.; van Gastel, G.; Vane slander, Th.; Verhetsel, A. (2017). Economic impact of port activity: a disaggregate analysis. The case of Antwerp. Working paper document, 110.
- Fontdeglòria, X. (2016, 21 de noviembre). El comercio marítimo mundial navega a un ritmo insostenible. *El País*. Recuperado de https://economia.elpais.com/economia/2016/11/18/actualidad/1479469895_428413.html
- Gabe, T.; Dickerson, C.; Rubin, J. (2015). Economic impacts of expanded marine port. Operations in Washington County, Maine. School of Economics and Margaret Chase Smith Policy Center, University of Maine. Staff Paper, 619.
- Martínez, E. (2017, 13 de junio). Navieras incrementarán tarifas 24%. *El Financiero*. Recuperado de <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/navieras-incrementaran-tarifas-24.html>
- Martínez, T. (2017, 11 de julio). Exportaciones de México a China, las más altas en 5 años. *El Financiero*. Recuperado de <http://www.elfinanciero.com.mx/economia/exportaciones-a-china-las-mas-altas-en-anos.html>
- Páez Morales, A. (2016, 24 de noviembre). El Senado dará a la marina el control portuario del país. *CRÓNICA*. Recuperado de <http://www.cronica.com.mx/notas/2016/997317.html>
- Rojas, R. (2014, 28 de febrero). La importancia del transporte en la cadena logística. Mba & educación ejecutiva. <https://mba.americaeconomia.com/articulos/reportajes/la-importancia-del-transporte-en-la-cadena-logistica>.
- SAT, SE, Banco de México, INEGI. (2017, mayo). Balanza Comercial de Mercancías de México. SNIEG. Información de Interés Nacional. Recuperado de <http://www.banxico.org.mx/SielInternet/consultarDirectorioInternetAction.do?accion=consultarCuadro&idCuadro=CE134>
- Secretaría de Economía. (2016, 3 de junio). Las Zonas Económicas Especiales de México. Recuperado de <https://www.gob.mx/se/articulos/las-zonas-economicas-especiales-de-mexico>