



## Retos y oportunidades para el cabotaje en México

### RESUMEN

Las leyes de cabotaje están impregnadas de historia marítima y han existido, de forma rudimentaria, en las leyes de algunos estados durante siglos. A pesar de los grandes cambios políticos, económicos y legales que históricamente han ocurrido en esos estados, sus principios de cabotaje han perdurado y evolucionado a lo largo de los siglos. (Seafarers' Rights International , 2018, pág. 12) .

Este trabajo de investigación se centra en un análisis exhaustivo de los desafíos y oportunidades que el cabotaje representa para México, considerando el contexto actual del comercio internacional y las tendencias de abanderamiento de la flota mundial, así como la dinámica de la navegación intrarregional. En el marco legal mexicano, la definición de cabotaje está estipulada en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y se contempla que es aquella que se realiza dentro de las zonas marinas nacionales, lo cual incluye las aguas interiores, el Mar Territorial y la Zona Económica Exclusiva de México.

El cabotaje constituye un componente esencial del comercio interior del país, principalmente en el transporte de hidrocarburos y en los servicios costa afuera, y tiene el potencial de convertirse en una alternativa viable para mitigar el creciente congestionamiento de las carreteras nacionales. Esto podría traducirse en mejoras sustanciales en la eficiencia operativa, tales como la reducción de accidentes, la disminución de asaltos carreteros y una notable disminución de la congestión en las vías terrestres.

Para que las operaciones de cabotaje se establezcan como una opción de logística real y segura, es imperativo que se desarrolle un marco normativo nacional robusto y que se alineen con las mejores prácticas de la industria.

---

<sup>1</sup> José Luis Hernández Abdalah es Capitán de Altura de la Marina Mercante de México; Maestro en Seguridad Nacional; Maestro en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias; Licenciado en Derecho; e Ingeniero Geógrafo. Tiene una experiencia de más de 40 años en el Ámbito Marítimo Portuario y Logística de Hidrocarburos. Es Perito en la industria energética y marítimo portuaria. Fue nombrado Embajador Marítimo de Buena Voluntad de la Organización Marítima Internacional (OMI) en México por el Secretario General de la OMI Kitack Lim para el período 2020/2021; es Miembro Titular del Comité Marítimo Internacional; secretario de la Asociación Mexicana de Derecho Marítimo y miembro del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo; ha sido Docente de las Asignaturas "Poder Marítimo" de la maestría en seguridad nacional del CESNAV. [jlhabdalah@gmail.com](mailto:jlhabdalah@gmail.com)



No obstante su potencial, el cabotaje de contenedores en México se encuentra en una situación casi inexistente. Durante el periodo de enero a junio del 2024, se registró que se operaron en puertos en tráfico de cabotaje 124,682 toneladas de carga contenerizada en 16,085 TEUs, lo que representa apenas un 0.5% del tráfico total de cabotaje en México en ese mismo periodo. (Dirección General de Puertos, 2024). Esta situación subraya la necesidad de un enfoque estratégico para promover y desarrollar esta modalidad de transporte, con miras de aprovechar sus beneficios a favor de la economía del país.

**Palabras clave:** Cabotaje, Navegación interior, Navegación de Altura, Transporte de Hidrocarburos, Transporte de Contenedores, Aduanas, Comercio Interior, Organización Marítima Internacional, UNICAPAM, Zonas Marinas, Marina Mercante, Permisos de navegación, tráfico intrarregional.

## ABSTRACT

This research focuses on an exhaustive analysis of the challenges and opportunities that cabotage represents for Mexico, considering the current context of international trade and flagging trends of the world fleet and the dynamics of intraregional navigation. In the Mexican legal framework, the definition of cabotage is contemplated in the “Ley de Navegación y Comercio Marítimos”, and it is carried out within the national marine zones, which include internal waters, the Territorial Sea and the Exclusive Economic Zone of Mexico.

Cabotage constitutes an essential component of the country's internal trade, mainly in the transportation of hydrocarbons and offshore services, and has the potential to become a viable alternative to alleviate growing road congestion. This could translate into substantial improvements in operational efficiency, such as a reduction in accidents, a decrease in road assaults and a notable decrease in congestion on the roads.

For cabotage operations to be established as a real and safe logistics option, it is imperative that they are developed within a robust national regulatory framework and that they are aligned with the industry's best practices.

Despite its potential, container cabotage in Mexico is almost non-existent. From January to June of this year, only 124,682 tons of containerized cargo in 16,085 TEUs were transported, representing just 0.5% of the total cabotage traffic in Mexico in that same period. This situation highlights the need for a strategic approach to promote and develop this mode of transport, intending to harness its benefits for the country's economy.

**Keywords:** Cabotage, Inland Navigation, Deep Sea Navigation, Hydrocarbon Transportation, Container Transportation, Customs, Internal Trade, International Maritime Organization, UNICAPAM, Marine Zones, Merchant Marine, Navigation Permits, and intraregional traffic.



## INTRODUCCIÓN

Según el estudio “Cabotage Laws of the World” encargado por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (International Transport Workers’ Federation), el concepto de cabotaje no cuenta con una definición única y universalmente aceptada. En el ámbito internacional, no existe una definición vinculante para todos los Estados. Este estudio reveló que el cabotaje está presente en los 91 Estados ribereños que son miembros de las Naciones Unidas, lo que representa el 65% de los Estados, y todos estos lo practican y lo aprovechan.

En México, la definición oficial de cabotaje se encuentra en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y ésta difiere notablemente de la definición que se utiliza en Estados Unidos, nuestro principal socio comercial. En el contexto mexicano, el cabotaje se refiere específicamente a la navegación de buques, mientras que en Estados Unidos se aplica predominantemente al transporte de bienes y pasajeros.

A pesar de la trascendencia del cabotaje, en lo que respecta a hidrocarburos, graneles minerales y carga general, en México éste se encuentra en una situación precaria, especialmente en el cabotaje de contenedores, que es casi inexistente. Durante el primer semestre del 2024 la operación de carga contenerizada representó apenas el 0.5% del tráfico total de cabotaje operado en puertos, lo que subraya la urgente necesidad de un enfoque estratégico que promueva y desarrolle esta modalidad de transporte.

Como ya se ha mencionado anteriormente, las operaciones de cabotaje de contenedores en México ofrecen una clara oportunidad para descongestionar las carreteras, permitiendo la distribución de grandes volúmenes de bienes a precios más competitivos y contribuyendo a la reducción de dicha congestión vial. Por lo tanto, es fundamental alinear las actividades del sector marítimo con las prácticas internacionales de la industria para fomentar el crecimiento de esta actividad en el país.

En este contexto, la Secretaría de Marina (SEMAR) asume el compromiso de contribuir a través el cumplimiento del Plan Nacional de Desarrollo mediante el Programa Sectorial Marina 2020-2024, que tiene como objetivo fortalecer la Autoridad Marítima Nacional y promover una cooperación efectiva con el sector marítimo. Asimismo, la SEMAR, a través de la Unidad de Capitanías de Puerto y Asuntos Marítimos (UNICAPAM), es la autoridad responsable de hacer cumplir la normativa en México del cabotaje en general.

## DESARROLLO

A través de los siglos, las leyes de cabotaje han existido de manera rudimentaria en algunos Estados y, por lo tanto, éstas están empapadas de historia marítima. A pesar de los grandes cambios políticos, económicos y legales que históricamente han ocurrido en los Estados, sus principios de cabotaje han perdurado y evolucionado a lo largo de los siglos. (Seafarers' Rights International , 2018, pág. 12).



Como se mencionó anteriormente, no existe una definición única que sea aceptada como vinculante para todos los Estados según el derecho internacional; partiendo de esta premisa, en México la definición oficial de Cabotaje se encuentra establecido en el artículo 38 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, el cual estipula lo siguiente:

Artículo 38.- La navegación que realizan las embarcaciones se clasifica en:

I. Interior.- Dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos del mar territorial, de agua tierra adentro, incluidas las aguas ubicadas dentro de la línea base del mar territorial;

II. De cabotaje.- Por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos; y

III. De altura.- Por mar entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros. (Ley de Navegación y Comercio Marítimos, 2020, p.17).

Según estadísticas de la Dirección General de Puertos, de enero a junio del presente año, la operación portuaria de cabotaje en México representó el 19.14% de la operación portuaria total, incluyendo importaciones y exportaciones, las cuales corresponden al 80.86% restante. Es decir, de las 138.17 millones de toneladas operadas en los puertos de México, 26.4 millones corresponden a la operación portuaria de cabotaje. (Dirección General de Puertos, 2024).

En este orden de ideas es pertinente aclarar la diferencia entre operación portuaria en cabotaje y transporte de carga en cabotaje; el primero se refiere al volumen de carga operada en el puerto en tráfico de cabotaje de entrada y salida, sumándose ambas para efectos estadísticos, aunque sea la misma carga; por otra parte, el segundo se refiere al volumen de carga transportada por una embarcación entre dos o varios puntos, en territorio nacional que por definición, normalmente será la mitad de la operación portuaria en cabotaje.

La carga con mayor movimiento portuario en cabotaje fue graneles minerales, con 9.39 millones de toneladas (entrada y salida); es decir, se transportaron 4.7 millones de toneladas de carga entre puertos mexicanos, de los cuales 2.8 millones correspondieron al transporte a granel de sal desde Guerrero Negro hacia Isla Cedros. (Dirección General de Puertos, 2024).

La segunda carga con mayor movimiento portuario en cabotaje en el mismo periodo que el que se menciona en el párrafo anterior, es el transporte de hidrocarburos, siendo éste el más importante por tratarse del suministro de energéticos en el país y, por lo tanto, es un asunto de seguridad nacional.



En relación con lo mencionado en los párrafos anteriores, el cabotaje de contenedores representaría una oportunidad para aliviar la congestión actual de las vías carreteras, ya que hoy en día éste es prácticamente nulo en México. Durante el primer semestre del 2024, en los puertos se registró la operación (entrada/salida) de apenas 124,682 toneladas de carga contenerizada, respecto de 62,341 toneladas transportadas; es decir, lo que representa apenas un 0.5% del tráfico total de cabotaje en México en ese mismo periodo. Esta situación subraya la necesidad de un enfoque estratégico para promover y desarrollar esta modalidad de transporte, con miras a aprovechar sus beneficios para la economía del país.

Las operaciones de cabotaje de contenedores en México favorecen el suministro de grandes volúmenes de bienes a precios más competitivos que el transporte carretero, a la vez que reducen la congestión de las carreteras; en ese sentido, es necesario alinear las actividades del sector marítimo a los usos y costumbres de la industria a nivel internacional a fin de fomentar el crecimiento de este modo de transporte.

La Secretaría de Marina adquirió el compromiso de contribuir en el cumplimiento del Plan Nacional de Desarrollo, a través del Programa Sectorial Marina 2020-2024, que señala como uno de sus objetivos prioritarios fortalecer la Autoridad Marítima Nacional. En virtud de lo anterior, en la estrategia prioritaria 3.5 establece como acción puntual el impulsar la cooperación con el sector marítimo, a fin de establecer bases que permitan mejorar el ejercicio de las funciones. En este sentido, la autoridad a la que le corresponde promover y normar lo referente al cabotaje de contenedores y al cabotaje en general, es a la SEMAR, con fundamento el artículo 8, fracción I de la Ley de Navegación y comercio Marítimos, la cual establece:

Artículo 8.- Son atribuciones de la Secretaría, sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal:

I. Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua; de la Marina Mercante, y de los puertos nacionales, con apego a las disposiciones establecidas en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables. (Ley de Navegación y Comercio Marítimos, 2020, p.4).

#### Breve análisis de las condiciones de cabotaje en los Estados Unidos

Según la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP) de EE. UU. dentro del Departamento de Seguridad Nacional (DHS), el transporte en cabotaje de mercancías, en el sentido de las leyes de cabotaje, tiene lugar cuando las mercancías cargadas en un punto comprendido dentro de las leyes de cabotaje (punto costero) se descarga en otro punto costero, cualquiera que sea el origen o el destino final de la mercancía.

El Jones Act es una pieza clave de la legislación que regula la industria marítima en Estados Unidos, desempeñando un papel crucial en la forma en que se llevan a cabo las operaciones. Según esta ley, las embarcaciones pueden realizar el transporte de mercancías entre dos puntos en Estados Unidos bajo condiciones específicas, que son las siguientes: deben estar documentadas conforme a las leyes



estadounidenses; ser de propiedad de ciudadanos estadounidenses; y haber sido construidas dentro del país.

Estos requisitos esenciales están claramente establecidos en el marco legal donde se indica que una embarcación no puede realizar parte del transporte de mercancías, ya sea por vía marítima o mediante una combinación de transporte terrestre y marítimo, entre puntos estadounidenses que caen bajo las leyes de cabotaje, ni de forma directa ni a través de un puerto extranjero, a menos que la embarcación cumpla con dos condiciones categóricas: (1) ser propiedad totalmente de ciudadanos estadounidenses con el objetivo de participar en el comercio de cabotaje; y (2) haber sido otorgada un certificado de documentación con un endoso de cabotaje conforme al capítulo 121, o estar exenta de dicha documentación, siempre que pueda calificar para dicho certificado y endoso.

Por lo tanto, aquellas embarcaciones que provienen del extranjero y que no cumplen con los criterios del Acta Jones se ven impedidas de transportar carga entre diferentes localizaciones en Estados Unidos.

#### ¿Dónde se aplica la Ley Jones?

Los puntos a los que se refiere el estatuto incluyen todos los lugares de los Estados Unidos, incluidos sus "territorios y posesiones insulares", excepto Samoa Americana y la Commonwealth de las Islas Marianas del Norte (a menos que se disponga lo contrario en el pacto de la Commonwealth con los Estados Unidos).

En una disposición inusual, las Islas Vírgenes de los Estados Unidos también están exentas de las leyes costeras a menos que el presidente declare mediante proclamación que sí se aplica.

#### ¿Qué es "mercancía" según la Ley Jones?

La definición de "mercancía" bajo la Ley Jones es amplia y abarca no sólo bienes, mercancías y enseres de todo tipo, sino que incluso incluye material sin valor, así como mercancías propiedad del gobierno de los Estados Unidos, de un estado o de una subdivisión de un estado.

En conclusión, la Ley Jones se aplica en todos los lugares de EE. UU., incluyendo sus territorios, con excepciones notables como Samoa Americana y las Islas Vírgenes de los Estados Unidos. Adicionalmente, a diferencia de nuestra legislación, el cabotaje en los EE. UU. aplica al transporte de mercancías y pasajeros a diferencia de México que aplica a navegación por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos.

#### Estadísticas de la Dirección General de Autotransporte Federal en territorio nacional 2023

De acuerdo con la Dirección general de Autotransporte Federal de la Subsecretaría de Transporte, en el año 2023 en México se transportó un total de 993 millones de toneladas en territorio nacional (Tabla 1).



Tabla 1  
*Comparativo de Carga y Pasajeros Transportados por Modo de Transporte 2023*

Modos de Transporte	Toneladas Transportadas	%	Pasajeros Transportados	%
Autotransporte de Carga y Pasajeros <sup>1</sup>	565.7	57.0	3,785	93.9
Transporte por Ferrocarril <sup>2</sup>	131.5	13.3	46	1.1
Transporte por Agua <sup>3</sup>	294.1	29.6	16	0.4
Transporte Aéreo <sup>4</sup>	1.2	0.1	187	4.6
<b>Total</b>	<b>993</b>	<b>100</b>	<b>4,034</b>	<b>100</b>

\* Cifras en Millones.

*Nota:* La tabla muestra el comparativo entre los modos de transporte.  
(Dirección General de Transporte Federal, 2023).

En el comparativo entre los diferentes modos de transporte se indica que, en dicho periodo se transportaron por agua 294.1 millones de toneladas, lo que equivale a un 29.6% del total del transporte federal; sin embargo, habría que aclarar que este volumen se divide en tres rubros: exportaciones, importaciones y cabotaje y refleja la importancia del sistema portuario en México.

No obstante lo anterior, cabe aclarar que, el volumen real de operación portuaria en cabotaje en territorio nacional en el 2023 fue de 57.2 millones de toneladas de acuerdo el informe estadístico emitido por la Dirección General de Puertos. (Dirección General de Puertos, 2023, pág. 2).

Considerando lo anterior, tenemos que el transporte de carga en cabotaje representó aproximadamente un 2.88% del volumen total del transporte federal, tanto terrestre como acuático, en nuestro país, de acuerdo con el siguiente cálculo:

$$[(57.2 \div 2) \div 993 = 0.0288$$

En donde:

57.2 corresponde al volumen operación portuaria en cabotaje en el 2023 en millones de toneladas, que se divide entre 2 por ser la entrada y salida de la carga;

993 corresponde al total del transporte federal en territorio nacional federal en el año 2023 en millones de toneladas;

La razón por la cual se divide entre dos el volumen de operación portuaria en cabotaje es debido a que existe un puerto de salida y otro de entrada.



Dado lo anterior es procedente afirmar que el cabotaje en México está se encuentra en disparidad en comparación con el transporte carretero y ferroviario.

### Cabotaje por tipos de cargas en México

La clasificación de la carga por su tipo se divide en 6 segmentos: carga general suelta, general contenerizada, general agrícola, graneles minerales, petróleo y derivados, y otros fluidos

#### General Suelta

Los puertos con mayor movimiento de carga suelta en cabotaje son Topolobampo, Pichilingue, Mazatlán, y Cozumel y que están relacionados con la comunicación entre isla y continente o el transporte de cabotaje en el Mar de Cortes.

Figura 1. Top 10 puertos con movimiento de carga suelta.



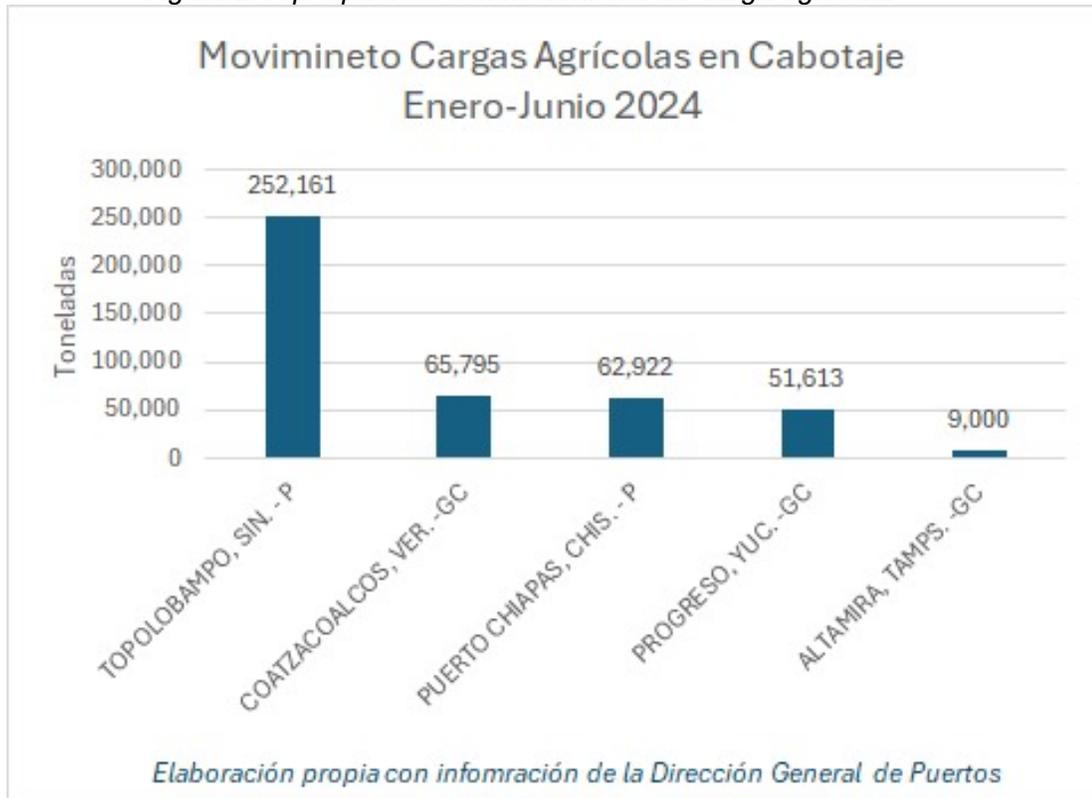
Nota: gráfica de elaboración propia con información de la Dirección General de Puertos.



### Agrícola

En lo que respecta a la carga agrícola, el puerto con mayor movimiento es Topolobampo, principalmente en lo que respecta a fertilizantes y maíz.

Figura 2 Top 5 puertos con movimiento de carga agrícola.



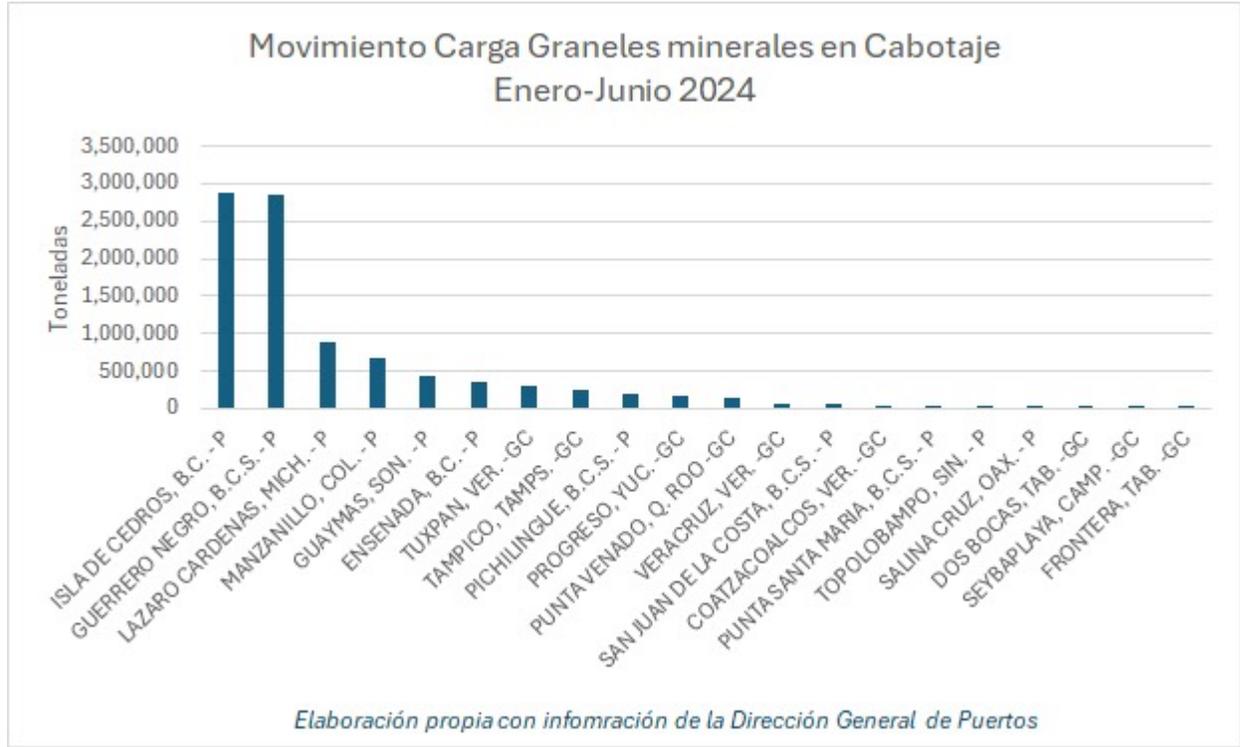
Nota: gráfica de elaboración propia con información de la Dirección General de Puertos.



### Graneles minerales

Para el caso del cabotaje de minerales, encontramos que los dos puertos con mayor movimiento son Isla Cedros y Guerrero negro, y corresponde al movimiento de sal desde Guerrero negro hacia Isla Cedros.

Figura 3 Movimiento de carga de graneles minerales por toneladas.



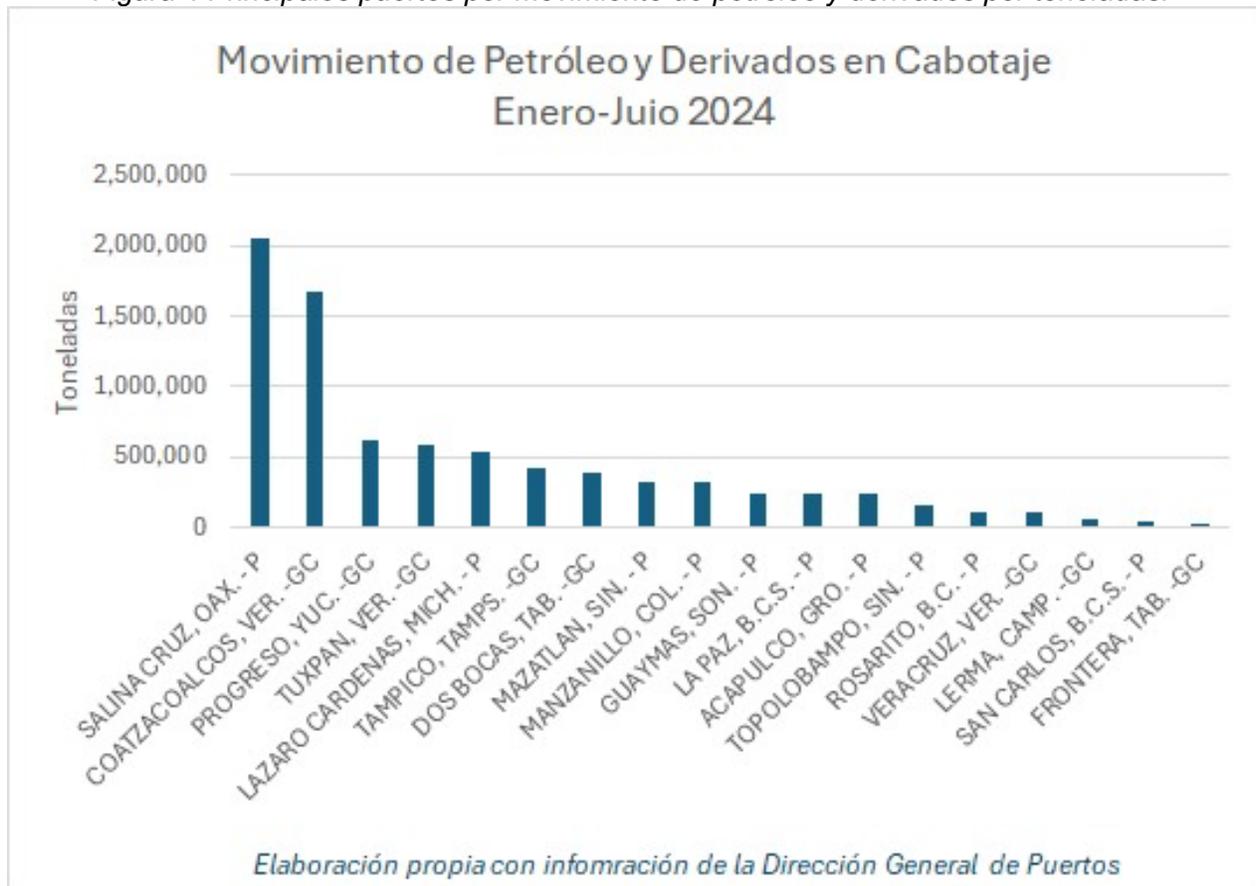
Nota: gráfica de elaboración propia con información de la Dirección General de Puertos.



### Petróleo y derivados

El cabotaje de hidrocarburos corresponde principalmente a los productos petrolíferos gasolina, diésel, turbosina y combustóleo provenientes en gran parte de nuestro sistema de refinación nacional. Asimismo, en el caso de Coatzacoalcos, éste al ser la salida de productos producidos por la refinería de Minatitlán, así como también un gran receptor de productos petrolíferos de importación por la capacidad de almacenamiento de la Terminal Marítima de Pajaritos, de allí se distribuye a puertos en el Golfo de México. Es predecible que en el momento de que inicie la producción la refinería Olmeca de Dos Bocas, su puerto se convertirá en el de mayor cabotaje en este segmento.

Figura 4 Principales puertos por movimiento de petróleo y derivados por toneladas.



Nota: gráfica de elaboración propia con información de la Dirección General de Puertos.



### Contenerizada en Cabotaje

Los únicos puertos que operan cabotaje en México son Pichilingue, BCS; Salina Cruz, Oaxaca; Puerto Chiapas; y Frontera, Tabasco. Lo que significa que en México es casi inexistente el tráfico de contenedores en cabotaje. Posiblemente esta ineficiencia se debe a cuatro factores principales: (1) desconocimiento de las ventajas logísticas del transporte marítimo en cabotaje; (2) dominio preponderante del transporte carretero por los inversionistas y usuarios del transporte terrestre debido a intereses particulares; (3) Lapsos extensos en la revisión de la carga por parte de las aduanas al ingreso y salida de recintos portuarios, así como tramitología discordante al transporte de cabotaje; (4) no hay infraestructura portuaria suficiente dedicada exclusivamente al cabotaje, lo cual agrava el punto anterior expuesto.

Lo anterior redonda en que el dueño de la carga no considere al transporte marítimo ya que los factores como el tiempo, el costo, y la confiabilidad del servicio, por un lado, son desconocidas, y por otro lado es sabida la complejidad de los trámites aduaneros que existe en los puertos mexicanos y, por lo tanto, no hay inversión por parte de los navieros en el transporte de cabotaje.

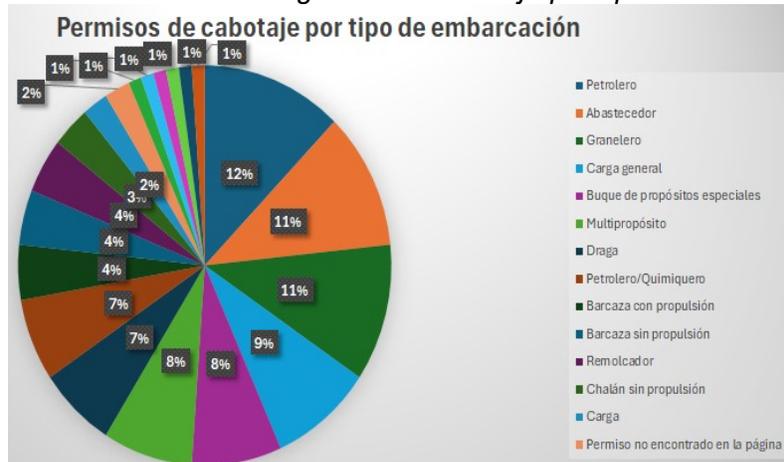
### Permisos de Navegación

La flota mercante mexicana es insuficiente para responder a las necesidades de transporte de cabotaje en México y eso da como resultado que se recurra a buques de bandera extranjera.

Lo anterior se puede ver reflejado en los permisos de navegación que se muestran en la Figura 5, la cual expone el resumen los permisos de navegación publicados por la UNICAPAM al mes de julio del 2024.

El transporte que requiere de mayor utilización de embarcaciones extranjeras es el de petrolíferos y en segundo lugar, están los permisos de navegación de embarcaciones que proporcionan servicios en la Sonda de Campeche.

Figura 5. Permisos de navegación de cabotaje por tipo de embarcación.



Nota: gráfica de elaboración propia con información de la Unidad de Capitanías de Puertos y Asuntos Marítimos.



## Breve análisis de la flota mundial

En el mundo actualmente hay 109,940 embarcaciones (mayores de 100 GRT) que en su conjunto suman 1,631 millones unidades de arque bruto (GRT).

Tabla 2  
Top 20 banderas por número de embarcaciones y unidades de arque bruto.

Flag States			Age <sup>1</sup>	No Vessels, end				Million GT, end				01 Jul 24		Fleet This Year	
				2020	2021	2022	2023	2020	2021	2022	2023	No.	m.GT		
1	Liberia	Open	12.7	3,929	4,299	4,820	5,216	185.3	207.6	233.3	257.3	5,314	260.7	UP BY...	1.3%
2	Panama	Open	19.5	7,971	7,990	8,195	8,338	227.2	230.9	239.6	246.8	8,383	244.4	DOWN...	-0.9%
3	Marshall Is.	Open	10.9	3,824	4,047	4,182	4,269	168.4	178.1	184.4	189.0	4,312	191.2	UP BY...	1.2%
4	Hong Kong	International	13.1	2,719	2,662	2,535	2,484	129.8	131.4	127.0	128.2	2,509	132.1	UP BY...	3.0%
5	Singapore	International	12.0	3,303	3,221	3,192	3,242	91.1	89.0	92.1	96.2	3,269	100.0	UP BY...	4.0%
6	China P.R.	National	14.3	8,385	8,890	9,333	9,658	74.3	79.1	83.7	87.8	9,717	88.5	UP BY...	0.7%
7	Malta	Open	13.8	2,132	2,049	1,951	1,865	81.9	83.3	81.6	78.6	1,878	82.0	UP BY...	4.2%
8	Bahamas	Open	17.1	1,328	1,309	1,276	1,268	61.4	61.5	61.3	62.1	1,245	60.7	DOWN...	-2.3%
9	Greece	National	27.5	1,267	1,235	1,213	1,211	37.5	36.3	35.1	34.0	1,206	33.6	DOWN...	-1.2%
10	Japan	National	20.4	5,141	5,192	5,233	5,260	28.6	29.8	30.8	31.6	5,249	32.1	UP BY...	1.5%
<b>Total Top-10</b>			<b>15.7</b>	<b>39,999</b>	<b>40,894</b>	<b>41,930</b>	<b>42,811</b>	<b>1,085.4</b>	<b>1,127.0</b>	<b>1,168.7</b>	<b>1,211.7</b>	<b>43,082</b>	<b>1,225.3</b>	<b>UP BY...</b>	<b>1.1%</b>
<i>Share of World Total</i>				39%	39%	39%	39%	75%	76%	76%	76%	39%	75%		
11	Indonesia	National	20.5	11,292	11,574	11,861	12,261	21.0	21.2	21.9	23.3	12,409	24.0	UP BY...	2.7%
12	Madeira	Open	13.4	575	675	730	814	16.5	19.1	19.9	22.0	872	23.4	UP BY...	6.4%
13	Danish Int'l	International	18.6	599	612	590	581	22.0	22.8	22.3	22.2	567	22.3	UP BY...	0.6%
14	Cyprus	Open	17.4	1,057	1,033	1,011	994	23.1	22.6	21.5	21.1	989	21.3	UP BY...	1.0%
15	South Korea	National	26.3	2,139	2,168	2,172	2,165	12.5	12.6	14.8	17.3	2,150	17.8	UP BY...	2.5%
16	Norwegian Int'l	International	15.9	660	694	683	690	17.0	16.8	16.9	16.8	670	16.2	DOWN...	-3.8%
17	Italy	National	30.7	1,293	1,266	1,254	1,240	14.4	14.2	13.7	12.8	1,230	12.4	DOWN...	-2.8%
18	Iran	National	28.5	946	955	972	984	11.9	11.7	11.8	11.9	984	11.8	DOWN...	-0.9%
19	Isle of Man	International	12.0	317	288	265	261	13.5	12.6	12.0	11.7	258	11.7	UP BY...	0.1%
20	United States	National	34.6	3,514	3,498	3,499	3,504	10.8	10.9	11.0	11.4	3,507	11.6	UP BY...	1.6%
<b>Total 11-20</b>			<b>23.4</b>	<b>22,392</b>	<b>22,763</b>	<b>23,037</b>	<b>23,494</b>	<b>162.7</b>	<b>164.7</b>	<b>165.9</b>	<b>170.5</b>	<b>23,636</b>	<b>172.4</b>	<b>UP BY...</b>	<b>1.1%</b>
<i>Share of World Total</i>				22%	22%	22%	22%	11%	11%	11%	11%	21%	11%		
21	India	National	20.7	1,808	1,807	1,851	1,895	10.5	10.5	11.2	11.4	1,902	11.3	DOWN...	-0.2%
22	Russia	National	32.3	2,874	2,907	2,887	2,903	9.1	9.3	9.5	9.9	2,941	11.1	UP BY...	12.0%
23	Bermuda	Open	15.4	148	136	123	110	10.5	10.4	9.9	9.5	115	10.1	UP BY...	5.4%
24	United Kingdom	International	21.1	845	805	782	769	9.9	9.8	9.9	10.0	765	9.7	DOWN...	-2.5%
25	Saudi Arabia	National	22.4	400	418	437	445	7.7	7.8	7.6	8.0	459	8.6	UP BY...	7.7%
26	Germany	National	34.4	623	612	595	594	7.6	6.8	7.0	8.0	593	8.3	UP BY...	4.6%
27	Vietnam	National	20.5	1,938	1,973	1,967	1,951	6.4	7.5	7.6	8.0	1,948	8.1	UP BY...	1.2%
28	Malaysia	National	20.9	1,788	1,769	1,753	1,777	8.5	8.0	8.0	7.9	1,785	8.0	UP BY...	1.2%
29	France	National	26.2	430	446	460	493	2.8	4.6	6.3	7.8	493	8.0	UP BY...	2.1%
30	Cook Islands	Open	26.9	189	187	192	208	1.7	1.1	1.2	2.8	259	6.9	UP BY...	143.4%
<b>Total 21-30</b>			<b>24.9</b>	<b>11,043</b>	<b>11,060</b>	<b>11,047</b>	<b>11,145</b>	<b>74.6</b>	<b>75.8</b>	<b>78.1</b>	<b>83.3</b>	<b>11,260</b>	<b>90.1</b>	<b>UP BY...</b>	<b>8.2%</b>
<i>Share of World Total</i>				11%	11%	10%	10%	5%	5%	5%	5%	10%	6%		
Others			30.6	29,903	30,227	30,833	31,485	121.6	123.9	127.6	132.5	31,962	143.3	UP BY...	8.1%
<i>Share of World Total</i>				29%	29%	29%	29%	8%	8%	8%	8%	29%	9%		
<b>WORLD TOTAL</b>			<b>22.6</b>	<b>103,337</b>	<b>104,944</b>	<b>106,847</b>	<b>108,935</b>	<b>1,444</b>	<b>1,491</b>	<b>1,540</b>	<b>1,598</b>	<b>109,940</b>	<b>1,631</b>	<b>UP BY...</b>	<b>2.1%</b>
<i>% Growth y-o-y</i>				1.4%	1.6%	1.8%	2.0%	2.9%	3.3%	3.3%	3.7%				

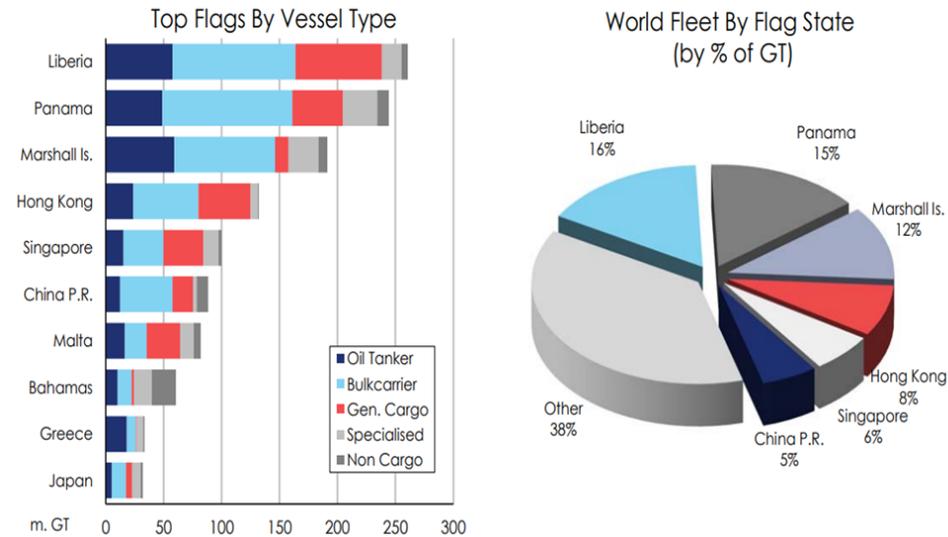
*Nota:* esta tabla muestra un resumen de los 30 países con mayor número de registros en su bandera, así como sus unidades de arque bruto. (Clarksons Research, 2024)

Los 10 países con mayor GRT, tienen el 57% del tonelaje mundial; sin embargo, si sumamos el GRT de los registros abiertos con mayor GRT (839 millones), entre esos 5 registros, controlan el 51.4% de la flota mundial. Esto nos indica que el tráfico internacional se realiza mayoritariamente a través de buques con bandera de registros abiertos.



Figura 6. Tipos de buque en las top 10 banderas.

Flag State Fleets by Vessel Type



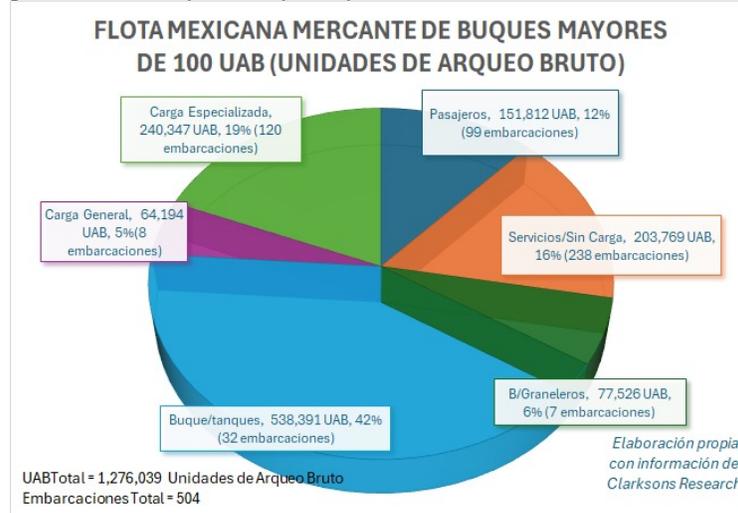
Nota: esta figura muestra los tipos de barcos en las 10 bandera con mayor número de buques registrados en su bandera. (Clarksons Research, 2024).

Los países con mayor participación en la flota mundial son Liberia, Panamá, Islas Marshals, Hong Kong, Singapur, República Popular China, Malta, Bahamas, Grecia y Japón en este mismo orden.

Breve análisis de la flota mercante de México

De acuerdo con la publicación de Clarkson, en México existen 504 embarcaciones mayores de 100 UAB (Unidades de arqueo bruto) y que en conjunto suman 1.27 millones de UABs.

Figura 7. Participación por tipo de barco de la flota mexicana.



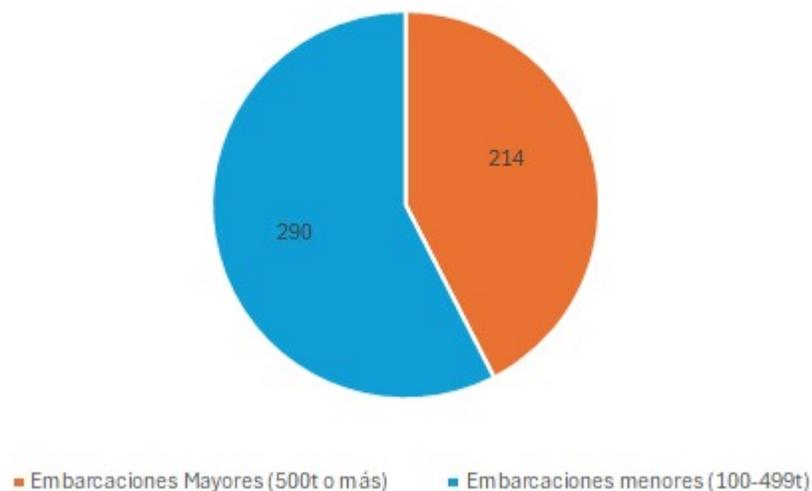
Nota: gráfica de elaboración propia con información recabada de Clarksons Research.

De acuerdo con la Figura 7, el tipo de barco con mayor número de embarcaciones son las de servicios, que se dedican preponderantemente a dar servicio en la Sonda de Campeche; el segundo lugar corresponde a la carga especializada, sin embargo, tanto este tipo de barcos como los de servicio, en su gran mayoría, son embarcaciones menores a 1,000 UAB; el tercer lugar lo ocupan los buques de pasajeros con 99 embarcaciones que corresponden a los ferrys que navegan de Topolobampo a Baja California Sur, los que navegan entre las islas y la Península de Yucatán y los que hacen el pasaje de los trabajadores que laboran en la Sonda de Campeche; en cuarto lugar se encuentran los buque-tanques que realizan el transporte de hidrocarburos en México, los cuales tienen la mayor de cantidad de UAB de la flota mexicana y es la de mayor importancia, así como se ha mencionado anteriormente, por su relación con la seguridad nacional. (Clarksons Research, 2024)<sup>2</sup>

Es importante mencionar que el 100% de la flota mexicana se dedica únicamente al cabotaje, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, salvo contadas excepciones que realizan tráfico internacional.

El mayor número de embarcaciones en México corresponde a las menores, ya que, si tomamos en el universo de embarcaciones mayores a 100 UAB, el 57% corresponde a embarcaciones menores de 500 UAB<sup>3</sup>, a lo que habría que sumarles a todas las embarcaciones menores a 100 UAB.

*Figura 8. Universo de embarcaciones de la flota mexicana por UAB.*  
Número de embarcaciones mayores y menores



*Nota:* gráfica de elaboración propia con información recabada de Clarksons Research.

<sup>2</sup> El número de embarcaciones puede no coincidir con la información oficial de la UNICAPAM.

<sup>3</sup> De acuerdo con el artículo 10 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, son embarcaciones menores las menores de 500 UAB.



### Comparativa económica entre los modos de transporte marítimo y terrestre de contenedores

Como bien es sabido, tradicionalmente los costos de transporte marítimo siempre han tenido una gran volatilidad; sin embargo, si hacemos un cálculo con la información actual entre los costos de transporte terrestre promedio actuales y los costos de transporte promedio de transporte marítimo, el resultado es que el transporte marítimo es sumamente más económico que el transporte terrestre de acuerdo con el siguiente razonamiento:

De acuerdo con Clarksons, el costo de la renta por tiempo de un buque portacontenedores con grúas, con capacidad para transportar 1000 TEUs, es de alrededor de 12,500 USD/día. (Clarksons Research, 2024). El consumo de combustibles diario en navegación para un buque de ese tipo es de aproximadamente de 33 toneladas por día y 10 tons en puerto; los costos de la operación portuaria se calculan en 20 USD por puerto. La estadía en cada puerto es de 2 días en carga y 2 días en la descarga. La distancia en millas náuticas de Tampico, Tamaulipas, a Progreso, Yucatán es de 460.2 MN; por lo que a una velocidad de 19.5 nudos, su viaje redondo sería de 2 días. De acuerdo con esto, el cálculo general quedaría de la siguiente manera:

Consumo de combustibles:	77,250 USD
Renta por el viaje redondo:	75,000 USD
Gastos portuarios:	20,000 USD
Suma total:	192,250 USD
Costo por contenedor:	$192,500/1000 = 192.25$ USD

Cabe señalar que los costos anteriores serían en el caso de que el dueño de la carga también sea el operador del transporte bajo un contrato por tiempo y que el buque se opere a su máxima capacidad; y que exista en México el combustible adecuado para para el consumo del buque. Sin embargo, considerando que un tercero sea el que opere dicho transporte, el precio máximo se calcula en 700 USD por contenedor, el cual sería a cargo del dueño de la carga.

En cambio, el transporte terrestre, de acuerdo con un cálculo promedio a partir de cotizaciones diversas de varios operadores, el costo de transporte por contenedor en un camión tipo T3-S3, en viaje sencillo de tampico a Progreso, podría ser de 60 mil MXN, cuya distancia por carretera es de 1532 km. Por lo tanto, el costo en dólares al tipo de cambio actual es de 3,125 USD/contenedor. En ese sentido el costo terrestre sería 446% más caro de lo que podría costar el transporte marítimo.



Es conveniente señalar lo que describe el IMT (Instituto Mexicano del Transporte) en el año 2016:

El autotransporte de carga y de pasajeros que opera en la red federal de carreteras, es una actividad relevante para la economía nacional, como puede verse en las participaciones porcentuales del autotransporte en el producto interno bruto nacional. En México el autotransporte no está regulado por el Estado, dejando a los transportistas fijar y negociar libremente sus tarifas, lo que genera una fuerte competencia entre los permisionarios. En estas circunstancias, tener una forma adecuada de medir el encarecimiento de los insumos que utilizan los transportistas para producir el servicio es fundamental para negociar tarifas con los usuarios y mantener la viabilidad financiera de las empresas.

Luego de la desregulación del autotransporte en 1989, la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR) publicó un documento de costos de referencia para el autotransporte de carga, donde estimaba costos de operación de vehículos típicos usados en el servicio. Aunque la intención declarada de CANACAR fue dar una referencia para orientar a los transportistas en la fijación de sus tarifas, la Comisión Federal de Competencia (CFC) consideró la iniciativa como una práctica monopólica para fijar precios mínimos del servicio que violaba la Ley Federal de Competencia. La CANACAR fue multada y obligada a cancelar la difusión de los costos de referencia (Comisión Federal de Competencia, 1994). (Instituto Mexicano del Transporte, 2014)

Por lo anterior es difícil obtener un informe real y actualizado del autotransporte terrestre tal y como puede ser calculado para el transporte marítimo.

## CONCLUSIONES

Es adecuado mencionar la relevancia histórica y la evolución de las leyes de cabotaje, señalando su presencia en la legislación de diversos estados a lo largo de los siglos, incluso a pesar de cambios políticos y económicos. En México, la definición de cabotaje está estipulada en el artículo 38 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que lo distingue de la definición utilizada en Estados Unidos, ya que en México se refiere a la navegación de buques específicamente, mientras que el vecino del Norte lo relaciona con el transporte de mercancías y pasajeros.

En el primer semestre del año 2024, el cabotaje en México constituyó un 19.14% del total de la operación portuaria en cabotaje. En el año 2023, el volumen de transporte en cabotaje solo representó el 2.88% del transporte de carga federal total. El volumen de transporte en cabotaje de contenedores es 0.0089% respecto del transporte de carga federal total, lo cual es prácticamente nulo, y subraya la urgente necesidad de estrategias que impulsen y desarrollen esta modalidad de transporte. La ventaja del cabotaje de contenedores radica en su capacidad para ofrecer grandes volúmenes de bienes a precios más competitivos y disminuir la congestión en las carreteras.



En ese sentido es importante señalar el compromiso de la Secretaría de Marina (SEMAR) para fortalecer la Autoridad Marítima Nacional. Esto se enmarca en el Programa Sectorial Marina 2020-2024, que establece objetivos claros relacionadas al impulso de la cooperación en el sector marítimo y la promoción de una estrategia nacional para la implementación de convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI).

La SEMAR, a través de la UNICAPAM, podría ser la encargada de promover el cabotaje tanto de contenedores como de los demás tipos de cargas, señalando su papel crucial en el desarrollo de esta área vital para la economía del país.

El transporte marítimo ha evidenciado ser históricamente una opción más económica en comparación con el transporte terrestre, tal como podemos observar en el análisis realizado en el presente artículo; donde encontramos que el transporte terrestre está alrededor de 400% más caro que el transporte marítimo en cuando a contenedores se refiere.

En conclusión, se puede afirmar que el transporte marítimo representa una opción significativamente más económica en comparación con su contraparte terrestre, lo que resulta relevante para la planeación logística y la toma de decisiones en las cadenas de suministro, al tiempo que el entorno no regulado del autotransporte plantea complejidades en la negociación de tarifas y costos efectivos.

Por lo tanto, se concluye que es benéfico el aumento de transporte de cabotaje para México, pero tiene por delante los siguientes retos y oportunidades:

#### Oportunidades

- Precios más competitivos en tarifas de transporte vs el transporte terrestre y, por lo tanto, la disminución de precios como los de la canasta básica
- Condiciones de transporte más confiable y con menor índice de delincuencia.
- Descongestionamiento de las vías carreteras y reducción de accidentes en las mismas.
- Disminución de emisiones del dióxido de carbono.
- Mayor seguridad energética por la accesibilidad del transporte de combustibles.
- Aumento de la flota mercante nacional, misma que podría ser el trampolín para aumentar el transporte de tráfico de altura al combinarlo con el tráfico intrarregional-internacional.

#### Retos

- Incrementar la infraestructura portuaria *ad hoc* para el cabotaje.
- Agilizar los trámites documentales para el tráfico de cabotaje en las aduanas.



- Lograr un suministro de combustibles de calidad a las embarcaciones, de acuerdo con las normas internacionales (Anexo VI de MARPOL).
- Modificar la legislación actual para alinearlas con las necesidades del país.
- Hacer atractivo el transporte de cabotaje con tarifas portuarias especiales para éste.
- Fomentar la cultura marítima en México.
- Fomentar la inversión de navieros mexicanos para el transporte de cabotaje para aumentar el volumen de transporte y disminuir los permisos de cabotaje de navieras extranjeras.

## BIBLIOGRAFÍA

- Camara de Diputados del H. Congreso de la Union. (2020, 07 de diciembre). *Ley de Navegación y Comercio Marítimos*. Diario Oficial de la Federación. Obtenido de [https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM\\_071220.pdf](https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM_071220.pdf)
- Clarksons Research. (29 de julio de 2024). *Shipping Intelligence Network*. Obtenido de [www.clarksons.net](http://www.clarksons.net)
- Clarksons Research. (29 de julio de 2024). *World Fleet Monitor*. Obtenido de [www.clarksons.net](http://www.clarksons.net)
- Dirección General de Puertos. (2024). *Informes estadístico de los puertos de México 2024*. Recuperado el 29 de julio de 2024, de Coordinación General de Puertos y Marina Mercante: <https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/informe-estadistico-de-los-puertos-de-mexico-2024>
- Dirección General de Puertos. (2023). *Informes estadístico de los puertos de México 2023*. Recuperado el 29 de julio de 2024, de Coordinación General de Puertos y Marina Mercante: <https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/informe-estadistico-de-los-puertos-de-mexico-2023>
- Dirección General de Transporte Federal. (2023). *Etadística Básica del Autotransporte Federal*. Subsecretaría de Transporte, Dirección General de Autotransporte Federal. Obtenido de <https://www.sct.gob.mx/transporte-y-medicina-preventiva/autotransporte-federal/estadistica/2023/>
- Instituto Mexicano del Transporte. (2014). *Índices de Precios en el Transporte*. Sanfandila, Qro,; INSTITUTO MEXICANO DEL TRANSPORTE.
- Seafarers' Rights International . (2018). *Cabotage Laws of the World*. London: Saefaers' Rights International.