

Apuntes de coyuntura



El transporte marítimo en los tiempos de la globalización

El transporte es uno de los cuatro pilares de la globalización.¹ Junto con las telecomunicaciones, la liberación del comercio y la estandarización internacional de normas y procedimientos, la mayor eficiencia en los servicios marítimos ha hecho más fácil comprar y vender bienes susceptibles de comercialización, materias primas y componentes casi en cualquier parte del mundo.

Es posible que el negocio marítimo sea la industria más globalizada. En una simple transacción comercial pueden participar gente y propiedades de una docena de países. Un buque griego construido en Corea puede ser alquilado a un operador danés, quien emplea marinos filipinos mediante un agente de tripulación de Chipre, el cual tiene el buque registrado en

Panamá, asegurado en Inglaterra y transporta carga fabricada en Alemania desde un puerto holandés a México mediante terminales concesionadas a operadores portuarios de Hong Kong y Australia.

Uno de los principales componentes de la globalización es la estandarización

1. Síntesis de la ponencia de Jan Hoffmann, "La globalización y la competitividad del sector marítimo portuario de México", presentada en el Ciclo de Conferencias Magistrales sobre Competitividad Portuaria que se llevó a cabo en la Universidad de Colima, México, octubre de 2003 <http://www.eclac.cl/transporte/perfil/JH_Comp_mar_port_mexico_2003.pdf>. La mayoría de las notas al pie de página son de Edward G. Hinkelman, *Diccionario de comercio internacional*, Compañía Editorial Continental, México, 2003.

internacional. Gracias a los contenedores toda empresa naviera puede, desde cualquier parte del mundo, entrar a nuevos mercados y proporcionar sus servicios en forma global.² De igual manera, los operadores internacionales están ahora en posibilidad de adquirir una concesión de una terminal de contenedores en cualquier puerto de cualquier continente; los proveedores de equipos portuarios y marítimos producen y venden en todo el orbe, y las normas ISO y de la Organización Marítima Internacional en materia de calidad, seguridad y capacitación se aplican en todas las aguas internacionales.

países en desarrollo tienen un excedente (véase el cuadro 1).

De 1994 a 2002 el uso de contenedores para transporte marítimo aumentó de 8.8 a 10.1 por ciento como porcentaje del comercio marítimo, y de 17.2 a 18.1 por ciento si se mide como proporción de la carga seca (véase la gráfica). Los portacontenedores incrementaron su parte de la flota mundial de 8 a 8.6 por ciento de 1999 a 2000. Durante el mismo año, las millas-toneladas aumentaron 4.6 por ciento.

La importancia relativa del flete aéreo es clara si se considera el valor del comercio en vez de su volumen. En los países latinoamericanos los bienes con valores más altos son los transportados por aire, mientras que las cargas con un valor por tonelada más bajo tienden a ser trasladados por vía marítima.

El transporte marítimo y el aéreo son los preferidos para el comercio intercontinental. La mayoría de las importaciones y las exportaciones de América del Sur a países más industrializados no podrían trasladarse de otra forma. Por otra parte, en el comercio de México con Estados Unidos predomina el uso de camiones y trenes. También Uruguay tiene un comercio terrestre significativo con sus vecinos de Argentina y Brasil.

En cuanto a la relación entre el comercio y el transporte, desde fines del decenio de los noventa, en el marco de la globalización y el análisis de sus causas y consecuencias, éste se consolidó como el centro de atención para la economía y las ciencias relacionadas.

Los estudios empíricos recientes que incorporan el transporte en los análisis de políticas económicas y de comercio incluyen estudios de Nuno Limao y Anthony J. Venables, quienes destacan que una teoría de comercio donde se ignoren los costos de transporte conducirá a predicciones incorrectas sobre patrones de comercio, estructura industrial e ingresos de factores.

C U A D R O 1

COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL POR REGIÓN, 2000 (TONELADAS MÉTRICAS)

	Exportaciones	Importaciones	Total
Asia Pacífico	1 395 048 612	2 106 116 904	3 501 165 517
Europa	673 405 518	1 421 793 751	2 095 199 269
América del Norte	536 183 767	910 728 180	1 446 911 947
América Latina y el Caribe	948 292 825	313 012 648	1 261 305 473
Golfo Pérsico	832 325 214	76 224 353	908 549 566
Otros	829 195 627	386 575 726	1 215 771 353
Total	5 214 451 562	5 214 451 562	-

Fuente: elaboración propia con base en Data Resources International y Wharton Econometrics Forecasting Associates, agosto de 2001.

Importancia del transporte marítimo

En el mundo, el marítimo es el principal modo de transporte de bienes (en 2000 trasladó dos tercios del comercio mundial, medido en toneladas métricas). La región de Asia del Pacífico da cuenta de un tercio de este comercio. Los países industrializados tienen un déficit de comercio en términos de peso (en toneladas métricas), mientras que los exportadores de *commodities*³ en



2. El contenedor es una caja de metal rígida, sellada y factible de ser usada muchas veces, que se llena con mercancías para su transporte por barco, camión o ferrocarril.
3. Cualquier artículo —materia prima— intercambiado en el comercio, incluso minerales como estaño, cobre y manganeso, así como productos agrícolas producidos a granel como café, té y hule.

Con relación a los costos del transporte, David Hummels discurre si en el plano internacional éstos han declinado, y presenta el " tiempo como barrera de comercio". Una de sus conclusiones es que cada día ahorrado en embarque a tiempo equivale a 0.5% ad valorem, alrededor de 30 veces más que los costos asociados con un alto nivel de inventarios. Carsten Fink *et al.* analizan cómo la liberación del comercio en servicios de transporte lleva a más reducciones en sus costos, que a su vez conducen a una mayor promoción del comercio de bienes. Aunque criticados en su metodología y conclusiones específicas, no hay duda de que la liberalización y la globalización del negocio marítimo han propiciado la reducción de los costos de transporte, lo que contribuye al comercio y la producción globales.

¿De qué dependen los costos del transporte? Un mayor valor de la mercancía implica mayores gastos en transporte. Supone un seguro más amplio, y el embarcador está dispuesto a pagar más por un mejor embalaje o por más rapidez. En los envíos marítimos, un aumento de 1% del valor de la mercancía implica un incremento del costo de transporte de alrededor de 0.358%. Las economías de escala reducen el costo del transporte por tonelada. Embarcar 10 000 en vez de 100 toneladas en una transacción individual por vía marítima reduce los

En una simple transacción comercial pueden participar gente y propiedades de una docena de países. Un buque griego construido en Corea puede ser alquilado a un operador danés, quien emplea marinos filipinos mediante un agente de tripulación de Chipre, el cual tiene el buque registrado en Panamá, asegurado en Inglaterra y transporta carga fabricada en Alemania desde un puerto holandés a México mediante terminales concesionadas a operadores portuarios de Hong Kong y Australia.

costos de transporte por tonelada en 43 por ciento. La distancia trae aparejado un aumento del costo: duplicarla implica un incremento de 16.5 por ciento.

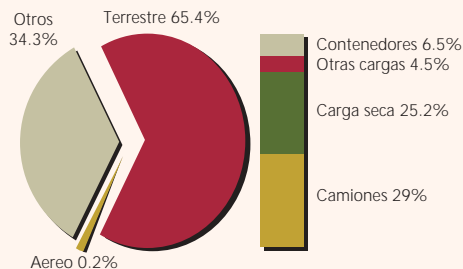
La mayor cantidad de servicios regulares entre dos países está estrechamente vinculada al volumen total del comercio bilateral; a su vez, un mayor número de opciones en favor del usuario lleva a

economías de escala. Contar con 20 en vez de cinco servicios mensuales, por ejemplo, implica una disminución del flete y seguro de 12 por ciento.

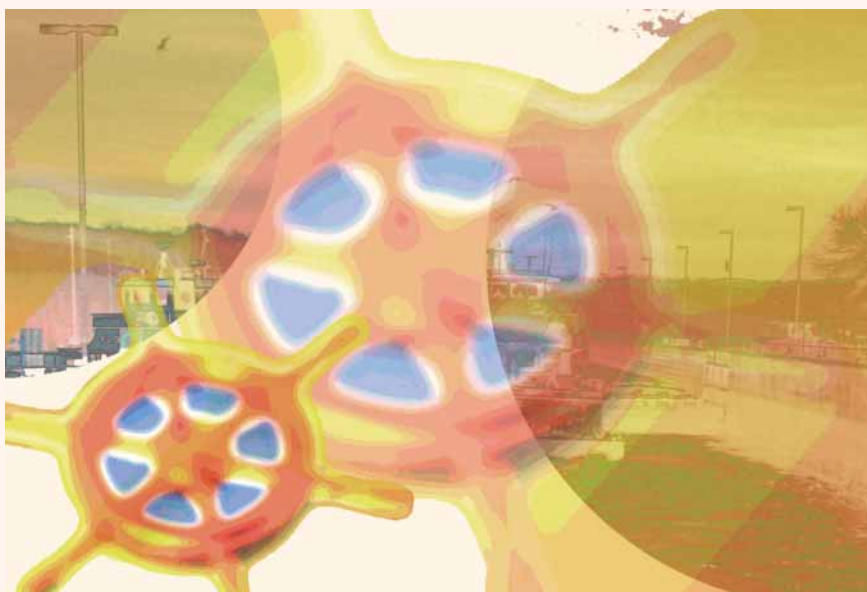
Cuando el transporte marítimo compite con el terrestre, los costos promedio también tienden a bajar. Una razón puede ser una mayor intensidad de competencia; otra, que los productos que requieren un transporte más rápido en vez de pagar un flete marítimo más bajo, se trasladen por vía terrestre. Se calcula que tener una conexión de transporte terrestre reduce un aproximado de 8.8 a 15.9 por ciento el flete marítimo por tonelada.

La mayor parte de la carga transportada en contenedores suele pasar por uno de los principales puertos públicos, lo cual posibilita ahorros en el traslado, no sólo porque podrían bajar las tarifas portuarias, sino porque se reduce el costo para el naviero gracias a una mayor rapidez, seguridad y fiabilidad de mantener el itinerario. México recibe una evaluación más o menos positiva en lo que se refiere a concesiones exitosas de terminales de uso público en sus principales puertos.

COMERCIO MUNDIAL POR TIPO DE SERVICIO DE TRANSPORTE, 2002 (PORCENTAJES DE TONELADAS MÉTRICAS)



Fuente: elaboración propia con base en datos de Data Resources International y Wharton Econometrics Forecasting Associates, agosto de 2001.



Los desequilibrios en el comercio también influyen en el costo del transporte. Si, por ejemplo, el volumen de exportaciones marítimas de carga embarcada en contenedores hacia un determinado país es el doble de las importaciones provenientes del mismo, se calcula que el gasto en transporte para las importaciones es casi 19% menor.

Integración regional

Parte del crecimiento del comercio intrarregional tiene que ver con las relaciones históricas, la facilitación del tráfico en fronteras comunes y tarifas intrarregionales más bajas; en particular estas últimas son importantes para el intercambio entre México y Estados Unidos. Además, hay que resaltar los costos y las opciones de transporte. Debido a los volúmenes mayores intercambiados, los costos unitarios se reducen (economías de escala) y la frecuencia e incluso la velocidad de los servicios aumentan. También se dispone de más opciones en escala regional (camino, vías férreas), lo que a su vez reduce los tiempos de traslado, permite una entrega justo a tiempo y aumenta la demanda de bienes. Es decir, más comercio conduce a servicios de transporte mejores y más baratos; éstos, por su parte,

funcionan como incentivo para el comercio intrarregional.

Al igual que en la relación entre globalización y transporte internacional, el vínculo de la integración regional con los traslados de esta índole es doble: mejores y más baratos servicios de transporte intrarregional conducen a mayor integración, al tiempo que la de la zona afecta los mercados de aquéllos. En la Unión Europea, los servicios de cabotaje los prestan sin restricción los buques con bandera europea; los camiones de todos los países miembro tienen libertad de transportar carga en todas las naciones, y las normas estandarizadas ayudan a crear un mercado común de bienes y servicios de transporte.⁴

En el caso de México con América del Norte o con Centroamérica la integración de los servicios de transporte está menos avanzada que, por ejemplo, en la Unión Europea, y es de esperar que el potencial de la integración económica

4. El cabotaje es la transportación por mar a lo largo de la costa o el comercio entre puertos de un país. Naciones como Estados Unidos cuentan con leyes sobre cabotaje que estipulan que sólo los barcos de propiedad nacional deben prestar el servicio de transporte por agua entre puertos nacionales.

en el marco del Plan Puebla Panamá o del Tratado de Libre Comercio de América del Norte beneficiará dichos servicios.

Del comercio internacional a la globalización

En la medida que disminuyeron los costos de transporte y mejoraron los tiempos de entrega, muchas industrias nacionales murieron y la producción llegó a concentrarse en pocos lugares desde donde se surtían los mercados mundiales: vehículos automotrices y sus partes en Detroit; relojes y baterías en Suiza, y muebles en Suecia.

Hoy, la economía internacional da pie a la globalización. Un barco puede estar registrado en Antigua y Barbuda, pero su dueño puede ser alemán y los *componentes* del servicio de embarque (como seguros, equipos, el trabajo de los marinos) tal vez se adquirió en diferentes países. El dicho "el comercio sigue a la bandera", usado a menudo en el pasado para justificar el apoyo a las flotas nacionales, ha llegado a ser un argumento de grupos que respaldan sólo a determinadas empresas del sector marítimo.

Globalización y negocio marítimo

Algunos países se han especializado en la construcción de buques, la navegación, los astilleros, el financiamiento o los seguros marítimos, entre otros. Las pequeñas economías (Panamá, Chipre, Bahamas, Bermuda) se han enfocado a servicios como registros abiertos, y las grandes naciones asiáticas (Filipinas, La India, Indonesia y China) proporcionan marinos.⁵ Noruega, con la tradición y el financiamiento de sus exportaciones de petróleo, destaca por financiar la compra

5. Los registros abiertos también se llaman *bandera de conveniencia*, y se refiere a la bandera nacional desplegada en un buque registrado en un país distinto al de sus dueños (por regla general para evitar los impuestos y los salarios altos de ese país).

y la construcción de buques. El Reino Unido es líder en el suministro de seguros y servicios de agentes. Corea y Japón son países industrializados que se llevan la mayor parte de la construcción naval mundial.

El otro lado de la moneda es la concentración. A medida que se especializan los países aumenta la participación comercial de los actores principales. La de Panamá en la flota mundial (por tonelada bruta) es de 22%. Maersk-Sealand controla 11% de la capacidad de transporte de contenedores en todo el mundo (en 1997 tenía el control de 6%). Se espera que las cuatro naciones asiáticas (Filipinas, la India, Indonesia y China) provean en 2005 48% de las tripulaciones cuando en 2000 les correspondía 40 por ciento.

Si el mundo aún estuviera dividido entre naciones marítimas y no marítimas, los países donde se ubican los operadores también construirían y registrarían los buques y proporcionarían los marinos, pero en la realidad sucede lo contrario.

Para las naciones latinoamericanas y del Caribe, un análisis de los cúmulos⁶ y sus componentes principales confirma que los países que proporcionan marinos a la industria son muy diferentes de los que albergan los registros o construyen los buques. Partiendo de indicadores per cápita, todavía hay cierta correlación positiva entre operadores de buques y los registros de éstos. Otra correspondencia parece ser más bien una coincidencia: los pequeños países del Caribe con una larga línea costera per cápita también tienen puertos de transbordo y algunos proporcionan registros abiertos.

¿En qué sectores marítimos se especializan los países? Antigua y Barbuda, así como Panamá, en servicios y registros abiertos. Honduras exporta el mayor número de marinos per cápita. Chile, Argentina y

Brasil tienen las empresas navieras más importantes de la región y son de los pocos países que han mantenido la construcción de barcos durante los últimos cinco años. En la última edición de marzo de 2002 de *Fairplay Newbuildings*, estos tres son los únicos países latinoamericanos y del Caribe con pedidos de navíos en sus astilleros nacionales. Surinam, Granada y Santa Lucía son de las economías más pequeñas del continente. En otras palabras, la especialización en exportaciones de servicios particulares marítimos tiene menos que ver con otros negocios marítimos que con la ubicación geográfica, los recursos naturales y otras ventajas comparativas, tal como ocurre con el comercio en cualquier otro bien o servicio en una economía globalizada. México no tiene una participación mundial importante en ningún sector marítimo portuario; tampoco la tienen Paraguay, El Salvador y Ecuador.

Si bien con la globalización ha aumentado la especialización en la industria marítima, su efecto en las naciones ha sido diferente. Junto con los países tradicionales, nuevos actores han aparecido, algunos con muy poca historia marítima o incluso con escasas costas. Un buen ejemplo es Suiza, nación mediterránea que tiene la mayor cantidad de agentes de transferencia de carga del mundo y la empresa Mediterranean Shipping Company, la segunda de contenedores del orbe. Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, hasta 2001 había 246 barcos suizos, 13 con banderas nacionales y el resto de registro abierto, lo que constituye 0.92% de la flota mundial.

Naciones marítimas

En las economías desarrolladas los temas marítimos están subordinados a las necesidades de comercio. La balanza de poder se ha inclinado en favor de los propietarios de las cargas y no de los proveedores de transporte. Esto ha tenido repercusiones en la formulación de la política del sector, tanto en el ramo de mareas como en otros.

En muchas naciones desarrolladas el punto central de la formulación de políticas de transporte que faciliten el comercio no está en el tamaño de su flota ni en la capacidad de tonelaje, sino en la eliminación de las barreras para el movimiento total de las cargas. Un excelente ejemplo de esto es Estados Unidos, el importador y exportador más grande del mundo y sede de muchas empresas prestigiosas de transporte marítimo.

En el cuadro 2 se muestra la participación de las naciones marítimas tradicionales en el registro de buques y en el comercio. Cabe destacar que de los países citados, nada más Japón, Rusia y Noruega tienen una mayor participación en la flota mundial en peso muerto que en el comercio.⁷ También ha habido un declive precipitado en la flota de embarques de naciones con alto tráfico de mercancías, muchas de las cuales están en la categoría de países marítimos tradicionales. Durante los últimos 30 años dicha declinación ha estado en claro contraste con las ganancias logradas por las flotas de países de registro abierto y en desarrollo. En la actualidad, casi dos de cada tres barcos están matriculados ya sea con una bandera de registro abierto o de un país en desarrollo.

Mientras que las naciones marítimas tradicionales pierden la supremacía en el negocio, un nuevo grupo de países ha instrumentado políticas que favorecen su participación en los subsectores.

En 1996 un intento de clasificar las naciones con base en su actitud hacia el sector marítimo en general describió a estos nuevos centros de negocio marítimo como *amistosos*, mientras que las políticas de muchos de los países marítimos tradicionales estaban en la categoría de *hostiles*. Ejemplos de los primeros incluyen a Corea del Sur, Taiwan y Singapur. Por lo

6. Conglomerados. Concentraciones geográficas de compañías e instituciones interconectadas en un sector en particular.

7. El peso muerto es la capacidad máxima de carga de un barco expresada en toneladas de carga, provisiones, pertrechos y combustibles en el pañol.

PARTICIPACIÓN DE LAS NACIONES MARÍTIMAS TRADICIONALES, 2000 (PORCENTAJES)

	Participación mundial	
	Comercio	Flota
Estados Unidos	15.7	7.87
Alemania	8.1	4.11
Japón	6.6	12.74
Reino Unido	4.7	3.76
Francia	4.6	1.48
Italia	3.6	1.84
Países Bajos	3.1	0.85
Bélgica-Luxemburgo	2.9	0.99
España	2.0	0.71
Rusia	1.1	2.09
Noruega	0.7	10.90

Fuente: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), *Review of Maritime Transport*, Ginebra, 2001.

general, estas naciones se inclinan por negocios como la construcción y la operación de barcos, en Corea del Sur, o registros abiertos de buques en economías relativamente pequeñas, algunas localizadas en el Caribe y Centroamérica.

Hace dos años Jamaica trató de establecer su propio registro abierto, en un intento de generar sinergias entre su negocio de transebarque y otros servicios marítimos. Hasta enero de 2002 sólo cinco barcos habían usado su registro, tres más que en el mismo mes de 2000. En Brasil, el objetivo de mantener una gama de industrias marítimas ha tenido más éxito, aunque con un costo para los usuarios, pues este modelo implica una transferencia de beneficios económicos netos desde los importadores brasileños a los inversionistas marítimos privados y a los proveedores locales de construcción de barcos, cuyo resultado neto para la economía en su conjunto es negativo.

Incluso en países que tienen altos índices de comercio per cápita y una elevada participación de mercado en ciertos servicios marítimos, estas dos situaciones están desvinculadas. Por ejemplo, la Compañía Sud Americana de Vapores genera 82.7% de su ingreso de fletes fuera

de Chile, y mueve sólo 5.9% del comercio exterior chileno, casi nada de su comercio exterior (0.1%) es transportado con bandera chilena. Con respecto a la propiedad de las naves, 86 000 TEU⁸ de un total de 91 000 operadas por esta compañía son capacidad alquilada, es decir que los barcos no son de su propiedad. En otras palabras, si bien dicha compañía dependió históricamente del comercio exterior chileno, como resultado de la globalización hoy la empresa es más libre y, al mismo tiempo, su país de origen está sujeto en gran medida a operadores extranjeros y registros abiertos para su propio comercio exterior.

La marina mercante de México

Al 1 de enero de 2003, sólo dos buques mayores de 300 toneladas brutas se registraron como solicitados por los astilleros mexicanos, 0.07% del total mundial. Los países con mayores pedidos son Corea, Japón y China. En cuanto a la capacidad de toneladas brutas en construcción, la participación de México es aún menor: 0.002% de la mundial, ya que estos dos buques son relativamente pequeños y se usan para la pesca. Si se consideran los buques construidos en el pasado, la participación de México era algo mayor en toneladas brutas, ya que durante los años ochenta y noventa se construyeron algunas embarcaciones petroleras y de carga general.

Con relación a los buques operados por empresas mexicanas, hasta 2003 las 135 naves representaban 0.3% de la flota mundial en cuanto a las unidades, 0.17% en toneladas brutas, 0.19% por peso muerto y 0.17% en cuanto a las TEU.

México registra 117 buques comerciales mayores de 300 toneladas brutas con bandera nacional, lo que representa 0.26% de la flota mundial en cuanto al número de naves. Dado que muchos de ellos no son

de carga sino remolcadores, pesqueros o de apoyo, entre otros, la participación en toneladas brutas, peso muerto y TEU es aún menor: 0.12, 0.13 y 0.004 por ciento, respectivamente.

De los buques con bandera nacional, la mayoría la operan empresas mexicanas; los demás operadores son de Estados Unidos (ocho buques), España (tres), Chile (tres) y otros cinco países (un buque cada uno).

La promoción del comercio exterior

En muchos países se protege el cabotaje de la competencia extranjera con la idea de promover y defender el sector marítimo nacional; esto, desde luego, implica mayores costos para los usuarios y complica el crecimiento de puertos concentradores.

Hay dos razones principales para promover el transporte marítimo regional y de cabotaje frente a la competencia del terrestre: primero, la congestión, la contaminación y los daños a las carreteras son externalidades negativas del traslado terrestre que se reducen si se transporta más carga por mar; segundo, el envío por agua es, en muchos casos, más económico que el terrestre o el aéreo, y reducir obstáculos para su utilización fomentaría la competitividad del comercio exterior y del transporte interno, así como la integración económica de México con sus países vecinos.

Los siguientes puntos son motivos poderosos para promover la vía marítima en el transporte nacional y regional: 1) en muchos países de la región, incluido México, gran número de buques internacionales hace escala en más de un puerto nacional, pero a éstos se les prohíbe aprovechar estos viajes para transportar carga entre estos puertos; 2) trabas y costos administrativos, así como una baja frecuencia del cabotaje contribuyen a que la gran mayoría del transporte en tierras nacionales se realice por vía terrestre, y 3) el flete marítimo para transportar un

8. TEU: *twenty-feet equivalent unit*, unidad equivalente a un contenedor de 20 pies.

contenedor entre dos puertos extranjeros suele ser mayor que el mismo flete entre dos puertos nacionales.

En este marco, es importante no mezclar el tema de la marina mercante nacional con la oferta de servicios de transporte marítimo internacional. En casi todas las naciones la mayor parte del comercio exterior se mueve en buques extranjeros, aunque los ingresos de las empresas navieras nacionales se originan sobre todo como resultado del comercio entre terceros países.

La flota total de portacontenedores empleada en servicios regulares en Centroamérica, el Caribe y México la componen 302 buques con una capacidad total de 584 651 TEU, lo que da un promedio de 1 936 TEU por buque. Eso es casi 50% más que el promedio de América del Sur, sobre todo por los buques que cruzan y hacen escala en el Canal de Panamá. Cabe recordar que las rutas de líneas regulares en América Latina forman parte de redes mundiales, y muchos países se conectan con estas redes en más de un puerto nacional. La empresa American President Lines, que pertenece a Neptune Orient Lines de Singapur, conecta a Ensenada y Manzanillo, México con Asia, pero no es posible transportar contenedores entre estos dos puertos mexicanos porque el cabotaje está reservado a buques con bandera mexicana.

En el decenio pasado, el comercio intrarregional de América Latina creció a una tasa mayor que el comercio exterior en general. También está el deseo y la expectativa de los gobiernos de la zona de que en el marco de tratados subregionales y del Acuerdo de Libre Comercio de las Américas, la relevancia del intercambio entre ellos mismos aumente.

Muchos de los buques que ofrecen servicios regulares desde los puertos de América Latina y el Caribe también hacen escala en otros de esa región, pero se les prohíbe ofrecer un servicio de cabotaje. Este impedimento implica una obvia ineficiencia, dado que gran parte del costo




del buque es fijo, sin importar el volumen transportado; al final, la naviera tiene que cobrar más al usuario por cada unidad transportada; es decir que se encarece tanto el cabotaje como el transporte internacional.

Un argumento común en contra de liberar los servicios de cabotaje suele ser el temor de abusos de naturaleza monopólica y prácticas desleales por parte de empresas internacionales. Se emitían juicios parecidos cuando hace dos decenios se cuestionaba la reserva de carga internacional. La experiencia confirma que el número de empresas que ofrecen servicios al comercio exterior latinoamericano de hecho aumentó, y los fletes a largo plazo han bajado. En Chile, por ejemplo, en la actualidad nada más hay dos empresas que ofrecen servicios regulares de carga general entre el centro y el norte de ese país y tres hacia el sur. En cambio, 23 empresas independientes ofrecen servicios internacionales de transportación en contenedores y la gran mayoría tiene más de un puerto chileno en su itinerario.

En general, cualquier sistema de permisos excepcionales corre el riesgo de agregar obstáculos burocráticos y de dar lugar a una innecesaria discrecionalidad por parte de funcionarios públicos y a veces de

asociaciones de empresas privadas. En cuanto a la posibilidad de solicitar dispensas, en el caso de México gran parte del cabotaje se realiza con éstas, lo que tampoco concuerda con la idea de que tales casos sean excepcionales.⁹

Si se logra promover el cabotaje y mejorar la integración de los servicios de transporte nacional con los internacionales, se pueden esperar claros beneficios para los puertos mexicanos. En primer lugar, mover más carga nacional por vía marítima reduciría el tráfico camionero y generaría más movimientos portuarios. En segundo, la posibilidad de conectar mejor los servicios de alimentación con los internacionales aumenta la probabilidad de que las líneas navieras elijan puertos de México como sus puertos de transbordo.¹⁰ 

9. Permisos excepcionales para transportar carga de cabotaje mexicano en buques internacionales.

10. También conocidos como *feeder*, los servicios de alimentación funcionan de la siguiente manera: un puerto o país no pierde si su carga se transporta por medio de un servicio de alimentación a un centro de transbordo regional antes de llegar a su destino final. Al contrario, en el caso de Centroamérica, por ejemplo, se ha calculado que un exportador a menudo consigue el flete marítimo más económico si hace uso de un transbordo en Panamá. Sin embargo, al inicio su carga saldrá del país por un puerto nacional o de un país vecino; este puerto no pierde, y el exportador y el puerto en Panamá ganan.