



WEBINAR

Oportunidades para el Transporte Marítimo de Corta Distancia desde el Sur Sureste de México

Información de Contexto

La Organización Marítima Internacional (OMI) define al transporte marítimo de corta distancia (TMCD) como *“el embarque comercial de carga y pasajeros por parte del transporte marítimo doméstico e internacional. En general, este subsector del transporte marítimo opera en aguas interiores y vías costeras, y no cruza los océanos. Con frecuencia compite con las redes carretera y de ferrocarril”*.

En 2017 FIDESUR realizó un estudio denominado “Perfilamiento y promoción de servicios de transporte marítimo de corta distancia (TMCD) intermodal para atender a la región Sur-Sureste”, con el propósito de impulsar una de las seis iniciativas promovidas por la Comisión para el Desarrollo Integral de la Región Sur-Sureste (CDIRSSE) de la Conferencia Nacional de Gobernadores (CONAGO).

En el marco de este estudio, se elaboraron una serie de reportes que están publicados en <http://sursureste.org.mx/es/tmcd>.

Sus principales hallazgos, conclusiones y recomendaciones fueron las siguientes:

- Al igual que en Europa y otros países, el TMCD (que incluye el cabotaje) en el caso de México puede ayudar al manejo más económico y seguro de la carga dentro del país y con los países vecinos de Estados Unidos y Centroamérica, absorbiendo los volúmenes de largo itinerario que hoy se mueven por carretera.
- Es una tendencia mundial que el transporte marítimo aumente su participación en la distribución modal de la carga interna (cabotaje) y de corta distancia internacional, debido a que reduce significativamente la generación de gases de efecto invernadero (GEIs) por el menor consumo de combustible por tonelada/kilómetro. En Europa, por ejemplo, a través del programa Marco Polo, se promueve la transferencia de un 30% de la carga carretera a otros modos de transporte (ferrocarril y marítimo) para 2030, y de un 50% para el 2050.
- Otros beneficios importantes del TMCD consisten en que los costos de inversión y mantenimiento de las “carreteras marítimas” son mucho menores que los de las carreteras terrestres; además, reducen el congestionamiento de las vías terrestres (disminuyendo con ello sus costos de mantenimiento) y reducen la ocurrencia de accidentes.

- El mercado del TMCD para el caso de México se puede dividir en los siguientes segmentos:
 - ✓ El mercado “cautivo” que representa el flujo de mercancías con las islas (reales y funcionales) del país. Este es el segmento predominante hoy en el país.
 - ✓ El mercado de “*feeders*” o barcos alimentadores que funcionan concentrando carga con destino internacional, de los puertos medianos y pequeños a los más grandes, y en sentido contrario, distribuyendo carga de origen internacional que arriba a los puertos más grandes y tiene como destino el área de influencia de puertos de menor tamaño (esquema logístico conocido como “*Hub & Spoke*”). Se estima que hay un potencial, todavía por cuantificar, de carga nacional que podría mobilizarse en este esquema en vez de hacerlo por vía terrestre como hasta ahora.
 - ✓ El mercado de las “carreteras marítimas” que están pensadas como vías alternas a las carreteras terrestres actuales, para movilizar carga tanto de cabotaje entre regiones del país, como también como vías alternas para la carga de importación/exportación con origen/destino en Estados Unidos y países centroamericanos.
- El desarrollo del TMCD en cualquiera de los tres segmentos debe partir de la premisa de que, para poder competir con el autotransporte, necesita ofrecer un servicio multimodal puerta a puerta, con un solo integrador de carga y un solo documento comercial. No se trata de desplazar al autotransporte, sino de articularse con éste para que cada modo de transporte aporte lo que mejor puede hacer: el transporte marítimo en recorridos de más de 500 kilómetros, el autotransporte para la “última milla” y recorridos más cortos.
- Por el lado de la demanda, también se requiere organizar a los generadores de carga, a fin de alcanzar los volúmenes de escala y la continuidad a lo largo del año que requiere el transporte marítimo para ser rentable.
- Los puertos de carga comercial en el Sur-Sureste son, del lado del Pacífico, Puerto Chiapas y Salina Cruz; y en el litoral del Golfo de México-Caribe, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Dos Bocas, Seybaplaya, Progreso y Puerto Morelos. Con sus particularidades por la zona de influencia que atienden y sus condiciones físico-operativas, todos ellos participan -en mayor o menor medida- en por lo menos uno de los tres segmentos del mercado de TMCD y cabotaje descrito anteriormente.
- La estrategia recomendada para desarrollar el TMCD en la región SSE contemplaba dos vertientes: generar un marco favorable para el desarrollo de iniciativas empresariales en esta materia, a partir de políticas públicas de los gobiernos federal y estatales; e impulsar proyectos específicos que cuenten con un itinerario, con una masa crítica de carga de empresas ancla, y con el acuerdo entre los actores de la cadena logística.