

Mario Armando Etcheverry y Beltrán

FORO ENERGÉTICO

XI Debate: Transportación, Distribución y Almacenamiento

Martes 17 de Junio de 2008.

Gracias a la toma de las tribunas en las Cámaras por el Frente Amplio Progresista y después de ese momento, lograr un acuerdo con los demás partidos, nos encontramos en este recinto que por insuficientes 70 días se viene debatiendo sobre los aspectos no de una Reforma Energética Integral, que sería lo deseable, sino solamente algunos aspectos en Petróleos Mexicanos, las propuestas Integrales en todos los ordenes de la Energía tanto la Unión Nacional de Trabajadores de Confianza y el Comité Nacional de Estudios de la Energía si las tenemos y como dicen en mi tierra a las pruebas me remito.

Iniciaré con referencias económicas para que se entienda la magnitud de lo que representa PEMEX y las inversiones posibles y deseables en el tema que me toca exponer ahora el de la distribución por medio de la Flota Petrolera. El saqueo de Pemex por el gobierno del **cambio y la continuidad** le ordeñaron 3.3 billones de pesos (Por favor vayan haciendo cuentas). Al cierre de 2007, los rendimientos petroleros antes de impuestos –la ganancia pues- sumaron 660 mil 152 millones de pesos que se llevó la Secretaría de Hacienda más 16 mil 127 millones que la paraestatal obtuvo por medio de endeudamiento.

A lo largo de la última década (1998-2007), en diez años se obtuvieron 3.7 billones de pesos en rendimientos petroleros, de los que poco más del 80 por

ciento (3.1 billones) se registraron en el sexenio foxista y en el primer año de Calderón, en esos siete años se le ordeñó a Pemex, vía la Secretaría de Hacienda, más de 3.7 billones de pesos. La diferencia, se llama endeudamiento de la paraestatal.

De acuerdo con la CEPAL (Comisión Económica para América Latina) no se reflejaron en lo que normalmente debe aplicarse el dinero de los mexicanos: en empleo, bienestar social, crecimiento económico, o sea en desarrollo. e informó que en 2007 los ingresos procedentes del petróleo mexicano se incrementaron 14.3 por ciento con respecto al 2006 y representaron 38 por ciento de los ingresos públicos, “la participación más elevada desde 1987”. La incapacidad de la Secretaría de Hacienda como cobradora de impuestos que en otros renglones de la economía nacional, en especial los controlados, el gobierno cobra en los demás rubros la exigua carga tributaria de 9.7 por ciento del PIB). En el salinato oficialmente se anunció la “despetrolización” de la economía mexicana, y fue al contrario, ya que se han petrolizado aún más las finanzas gubernamentales. El presupuesto nacional para 2007 fue elaborado a partir del supuesto de que el barril de petróleo ascendería a 42.5 dólares, pero en realidad fue de 61.5 dólares, de acuerdo al reporte oficial de Pemex. el “nuevo régimen fiscal” para Pemex, el cual, de acuerdo con la versión oficial, “busca reducir la carga fiscal de la empresa y liberar recursos para inversión en exploración y explotación”, por lo que le aportó 11 mil 158 millones de pesos, pero sobresale el valor de las exportaciones de crudo y condensados.

El escenario en el que hoy encontramos a PEMEX se comenzó a construir en el gobierno de Carlos Salinas de Gortari, dividiendo a la paraestatal en cuatro subsidiarias para facilitar su privatización. Zedillo, instauró la figura de los PIDIREGAS (Proyectos de Impacto Diferido en el Registro de Gasto) para endeudarla y construir un cuadro de quiebra financiera, generando por este concepto una deuda de 500 mil millones de pesos al cierre de 2008.

El gobierno de Vicente Fox tuvo los mayores ingresos en la historia y los dilapidó. En 2004, PEMEX se ubicaba en el tercer lugar de producción en el

mundo, en el 2006 lo entregó en el sexto lugar; en el 2004 el 9° lugar en reservas de crudo, en el 2006 se pasó al 17°; en reservas de gas en ese mismo lapso, se tenía el 28 ° lugar, en el 2006 se pasó al 35° sitio.

Quiero decirles que administradores así en cualquier parte del mundo los hubieran corrido, pero como dijera el Senador Rodríguez Prats “El gobierno no está para hacer negocios” yo diría que le faltó decir, está para quebrar lo que se le ponga enfrente, lo que han demostrado con creces.

Una vez aclarado lo anterior podemos hablar técnicamente de la distribución por medio de la Flota Petrolera, porque si no, corro el riesgo que el señor Calderón diga que estoy ideologizando el tema y los técnicos no proponemos cosas concretas, lo cual me preocupa sobremanera.

Les voy a platicar una historia de horror:

Antecedentes:

Las operaciones marítimas de Pemex Refinación están asociadas con tres líneas principales: el transporte marítimo con la flota mayor y menor, el mantenimiento naval, --incluido el dique seco, en Cd. Madero, Tamaulipas- y las actividades portuario-terrestres. En este trabajo, mencionaré los aspectos relacionados con la flota marítima.

Cabe señalar que hasta 1992, antes de la reestructuración de PEMEX por líneas de negocios, las actividades de transporte marítimo y por ductos, formaban parte de la Subdirección Comercial de PEMEX. El propósito principal de estas actividades era cumplir con el suministro de crudo y de productos; los aspectos económicos de las operaciones tenían una jerarquía menor. Hasta 1994 se concluyó con las transferencias de activos entre organismos y la flota marítima quedó a cargo de Pemex Refinación.

Situación de la flota

Al inicio de 1994, la flota mayor de Pemex Refinación estaba constituida por 30 buquetanques propios --incluidos 8 buquetanques de productos petroquímicos y gas-- y existían 18 contratos de fletamento. La flota propia contaba con una capacidad total para el transporte de petróleo crudo y productos petrolíferos de 737.4 miles de toneladas de peso muerto (TPM) y en ella se podían encontrar buquetanques construidos en distintos períodos y en varios países.

Pemex Refinación: flota mayor propia, 1994 ^{a/}
(millones de pesos)

	Origen	Año de construcción	MTPM
Bacab	Noruega	1975	30.8
Benito Juárez	Japón	1968	21.8
Chac	Noruega	1975	30.6
18 de Marzo	Noruega	1977	56.7
Francisco Javier Múgica	Holanda	1973	21.7
Guadalupe Victoria II	España	1983	44.7
Independencia	Holanda	1974	21.7
Lázaro Cárdenas II	España	1983	44.7
Manuel A. Camacho	Holanda	1973	21.7
Mariano Moctezuma	Holanda	1974	21.7
Melchor Ocampo	Japón	1968	21.7
Nuevo Pemex I	México	1987	44.6
Nuevo Pemex II	México	1988	44.6
Nuevo Pemex III	México	1989	44.6
Nuevo Pemex IV	México	1989	45.7
Plan de Guadalupe	Japón	1967	21.8
Quetzalcóatl	Italia	1979	44.7
Reforma	Holanda	1974	21.7
Revolución	Holanda	1975	21.7
S. Lerdo de Tejada	Noruega	1976	56.7
Tolteca	Italia	1978	44.7
Vicente Guerrero	Japón	1967	8.9

a/ El buque Benito Juárez fue desincorporado en ese año, por lo que se operó efectivamente con 21 buquestanque propios de transporte de crudo y de petrolíferos.

Condiciones de operación

De los 18 barcos fletados, 8 contaban con contratos de corto plazo algunos de los cuales vencieron y se renovaron durante el mismo año. Los 10 restantes contaban con contratos de largo plazo. Los buques contratados sumaron un tonelaje anual equivalente de 279 miles de TPM y transportaron 65 millones de

barriles en ambos litorales, alcanzando un nivel de eficiencia de 231 barriles por TPM.

Las diferencias en los índices de eficiencia, entre la flota propia y la rentada, con toda probabilidad se debían a la necesidad de garantizar el suministro de crudo y de petrolíferos con una flota propia cuya capacidad de respuesta estaba limitada por la antigüedad, la obsolescencia y un mantenimiento que sólo cumplía con requerimientos mínimos.

Las características de la flota indicaban: baja velocidad; mantenimientos correctivos frecuentes; bajos ritmos de recepción de carga y de descarga; falta de versatilidad en el transporte por la imposibilidad de realizar segregaciones seguras de productos; y altos consumos de combustible.

El mantenimiento preventivo a flote presentaba deficiencias en los diferentes buquetanques y algunos trabajos ejecutados se reportaban sin que se hubieran realizado completamente. Los almacenes de las terminales marítimas contaban con gran cantidad de refaccionamiento, recubrimientos y equipos completos aunque a veces no los adecuados.

Fletamentos

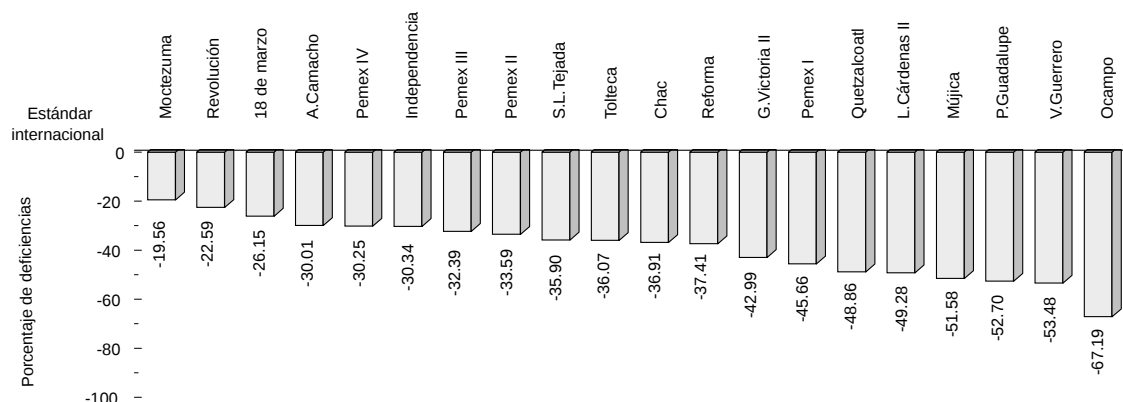
En 1994 y años anteriores, la mayoría del fletamento que se realizaba para cubrir las operaciones de transporte marítimo correspondía a contratos de largo plazo, hasta por diez años. En 1992 , 1993 y 1994 se tuvieron 16, 20 y 18 contratos de fletamento, respectivamente. En la década de los ochenta, se llegó a contar con 30 navíos fletados.

Auditorías externas

A principios de 1995, se inició un análisis de las embarcaciones con apoyo de asesorías externas. En marzo de 1995, se contrató a la empresa Mercer Management Consulting con el propósito de examinar diversas áreas relacionadas con la distribución: la cadena de suministros completa; la creación de centros de utilidades en Pajaritos y Madero; los programas de mantenimiento y reparaciones y su aplicación; y la logística de las adquisiciones y los inventarios.

En 1995, de acuerdo con los estudios de Mercer, ninguna de las embarcaciones cumplía con los estándares internacionales; los porcentajes de deficiencias de operación de la flota de Pemex estaban entre 20 y 67 por ciento.

Resultado de las auditorías de la flota comparada con estándares internacionales, febrero, 1996
(por cientos)



Asimismo, se señalaba que 80 por ciento de la flota se encontraba en condiciones de mediano a alto riesgo de acuerdo a las inspecciones realizadas y, el resto, aunque con bajo nivel de riesgo, presentaba un elevado nivel de deficiencias.

Pemex Refinación: nivel de riesgo de la flota propia, 1995



La propuesta resultante del estudio de Mercer consideraba la sustitución completa de la flota en un período de casi diez años (1997-2005), al término del cual se contaría con una flota óptima y de carácter estratégico para las demandas de transporte marítimo de Pemex Refinación, lo cual nunca sucedió.

Gerencia de Transportación Marítima: plan de Mercer para la sustitución de la flota 1996-2005

Tipo de buque (TPM)	Situación original 1996	Número de embarcaciones								
		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Total	30^{a/}	25	22	20	19	19	20	20	20	21
60,000	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4
45,000	9	8	7	7	6	6	6	6	6	7
30,000	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
22,000	8	6	4	3	3	3	3	3	3	3
<10,000	5	3	3	2	2	2	2	2	2	2

a/ Considera 19 buques propios y 11 fletados.

El planteamiento de Mercer partía de la situación de 1996 y proponía una sustitución de buques que permitía reducir su número, con una composición diferente de sus capacidades de carga, medidas en TPM, a favor de barcos de gran tonelaje.

La propuesta planteaba de sustituir los buques propios que, con base en su antigüedad, deberían de ser retirados tomando como premisa 25 años de servicio, así como suplir a los buques fletados por similares, conforme se vencieran sus contratos: En el año 2003 se habría realizado la sustitución con un número de 20 buquestanque. Se preveía, asimismo, añadir una unidad de 45 mil TPM en 2005 debido al incremento de la demanda, tampoco sucedió.

Gerencia de Transportación Marítima: requerimientos de retiros y sustituciones de buques, 1997-2005

	Escenario Potencial								
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Retiros	45,000 TPM Plan de Gpe. M. Ocampo V. Guerrero Paricutín	45,000 TPM F.J. Múgica Reforma Xitle Nevado	Four Estrellas M.A. Camacho Independencia 10,000TPM	45,000 TPM M. Moctezuma Uxmal	Monte Albán Palenque Anáhuac Revolución	S.L. de Tejada Bacab Chac	18 de Marzo		
Sustituciones		10,000 TPM 10,000 TPM	60,000 TPM 22,000 TPM	22,000 TPM 10,000 TPM	30,000 TPM 30,000 TPM 30,000 TPM	60,000 TPM 60,000 TPM 30,000 TPM	60,000 TPM		45,000 TPM
(Compra o renta)					22,000 TPM	22,000 TPM			

Nota: Cambios en la flota deben ser completados a mitad del año.

El contrato del "Actinia" termina en septiembre de 1996, se puede renovar por un año.

Fuente: Modelo

Situación actual

Propuestas par su buen funcionamiento:

- Disponibilidad oportuna de productos en las terminales de carga, lo que implica la solución a los problemas de la vulnerabilidad de las instalaciones de producción.
- Capacidad de almacenamiento suficiente en las terminales receptoras, lo cual permitiría aumentar la autonomía en las superintendencias locales de ventas, disminuir la frecuencia de viajes, así como evitar los remanentes transportados por los buques o la estadía en puertos, usándolos como almacenamiento flotante.
- Volumen garantizado de productos a transportar que permite el cabal cumplimiento de los programas de transportación marítima.
- Terminales de carga y descarga en condiciones óptimas de operación con tubería de diámetros adecuados, de manera de evitar tiempos excesivos de carga y descarga de los barcos en las terminales.
- Parámetros óptimos de operación de los buques en sus ritmos de carga, descarga y velocidad de crucero, que permitieran aumentar el número de viajes por mes de cada embarcación.
- Puertos con calados adecuados y maniobras diurnas y nocturnas, lo cual permitiría atracar o zarpar de manera inmediata y una operación flexible y segura en cualquier puerto.
- Programación de buques con base en disponibilidad permanente y recepción total del volumen programado con objeto de reducir las desviaciones de los programas de suministro de petrolíferos.

La eficiencia en estas condiciones que involucran a las tres áreas operativas; el transporte marítimo con la flota mayor y menor, el mantenimiento naval, -- incluido el dique seco, en Cd. Madero, Tamaulipas-- y las actividades portuario-terrestres. no se han podido alcanzar: la vulnerabilidad de las instalaciones del Sistema Nacional de Refinación y la insuficiente infraestructura de almacenamiento. La reducción esperada en los tiempos muertos aún persisten y, por ende, el ahorro estimado en los costos no se ha reflejado en los resultados de operación de la flota.

Problemática del mantenimiento

Suministro de refacciones y materiales

Las refacciones y materiales, el proceso normativo, desde la generación de la necesidad; a la elaboración de la requisición; la verificación de no existencia en almacenes; el registro con número de almacén; el costeo; la presentación del caso ante el comité o subcomité de abastecimientos; y la licitación de compra, los tiempos de entrega, impactan los programas de mantenimiento. En algunos casos de reparaciones de emergencia sólo se llevan a cabo aquéllas indispensables para las que no se cuenta con los materiales adecuados.

Se puede mencionar, como ejemplo, la dificultad para conseguir pinturas para el exterior del casco, cubiertas y estructura superior de la cubierta principal de los buquetanques.

Baja productividad en la terminal marítima de Madero

La atención del mantenimiento programado de los buques está concentrada en gran parte en las instalaciones de Madero. con base en estudios realizados, y en comparación con instalaciones similares nacionales y extranjeras, se está por abajo de los estándares internacionales de productividad.

El estudio de evaluación del dique de Madero, efectuado por Mercer en 1996, concluyó que, con respecto a los estándares internacionales, la capacidad del mismo se encontraba en 28 por ciento de productividad, cuando debería ser de 43 por ciento, en términos de horas trabajadas y pagadas, debido a que por condiciones políticas (El quinzazo), se frenaron los proyectos para modernizarla y hacerla eficiente.

Conclusiones:

De acuerdo con la memoria de labores de PEMEX solamente están operando actualmente 3 embarcaciones propias y 14 rentadas con un promedio de renta diaria de 25,000 dólares o sea 350,000 dólares diarios en renta.

Una embarcación nueva oscila en el orden de 50,000,000 millones de dólares de 40 a 45 mil toneladas de peso muerto.

Se deben sustituir los barcos que aún quedan y adquirir nuevas embarcaciones bajo un programa que vaya siendo suficiente, cuando menos adquirir lo antes posible 5 embarcaciones. Los costos por operación diario son 165% mayor al estándar internacional.

Modernización de la Terminal de Salina Cruz y de las 14 Terminales marítimas, en Salina Cruz, Oaxaca y Pajaritos en Veracruz, que son lugares estratégicos de carga y distribución para el país

La falta de capacidad de almacenamiento genera una rotación diez veces mayor que el promedio de terminales internacionales, significando mayor número de viajes.

Con una inversión aproximada de 400 millones de dólares en la inversión física de las terminales se obtendría alrededor de un 35% de tasa interna de retorno y con una inversión de 830 millones de dólares entre buques fletados, propios y renta a casco desnudo daría una tasa interna de retorno del orden de 25%.

El planteamiento anterior esta basado en una proyección que considera el aumento de la demanda de turbosina de 66 millones de barriles en el 2008 a 79 en el 2015, de diesel en el mismo período de 341 a 416, de Pemex Premium de 133 a 159, de Pemex Magna y de 568 a 679 millones de barriles.

Creo que con esto comprenderán que hay muchos temas que requieren más de 70 días para su discusión y mucho más para su implementación, para explicar a cabalidad los proyectos que tenemos propuestos y desarrollados, ya que tienen alto grado de complejidad.

Deseo reconocer a todos mis compañeros de la Gerencia de Marina de Petróleos Mexicanos, ingenieros, así como del personal de las áreas administrativas, capitanes y personal de apoyo, por su trabajo y su esfuerzo y recordarán los años que compartimos juntos tratando de racionalizar los recursos a través de muestras propuestas reflejadas en los proyectos y que hasta la fecha no se han efectuado. Ellos saben que esta es la pura verdad.

Desde de aquí de esta importante tribuna del Senado de la República espero que esta LX Legislatura sigan el ejemplo de hombres como Belisario Domínguez y no como Victoriano Huerta y se comporten a la altura de las circunstancias, desechando las infundadas propuestas del señor Calderón que entre paréntesis pasó de noche por la Secretaría de Energía.

¡Muchas Gracias!

¡Vivan los trabajadores petroleros en pie de lucha!

Réplica

Voy a mencionar un ejercicio comparativo económico para que se entienda mejor lo que pasa, existen 45,000 demandas laborales que actualmente se encuentran en las diversas juntas de Conciliación y Arbitraje, (si lo dudan dense una vueltas a esas juntas), con un costo riesgo de 8 000,000,000 de pesos, a que se deben: a venganzas políticas, liquidaciones ilegales y jubilaciones anticipadas que desde el año del 2002 se fueron incrementando.

La administración en el año 2001 recibió a PEMEX con alrededor de 14,000 demandas y a lo largo de casi 8 años se resolvieron unas 6,000 demandas casi todas perdidas por PEMEX por infundadas, y luego se incrementaron, es decir “le quitaron el freno al cambio”, para aumentar el pasivo laboral... para eso si hay dinero.

En PEMEX en este momento se vive un ambiente irrespirable, el Gobierno actual a través de las autoridades en PEMEX ha sembrado el odio a lo largo y a lo ancho de la empresa, la falta de coordinación y compromiso han dado al traste con todo, teniendo consecuencias con los siniestros, por citar algunos, en Cunduacán, la plataforma marina Usumacinta y en diversos ductos en gran parte del sistema de ductos.

Algunos ejemplos importantes de la flota petrolera que vale la pena recordar:

En Junio del 2000 se adquirió el buque Gasero BURGOS de 23,293 TPM, Pero durante 1999 los buques Gaseros, MONTERREY, REYNOSA, CANTARELL Y ABHKATUN con un peso muerto total de 174,172 TPM fueron vendidos por obsoletos, y extrañamente algunos de los compradores los siguieron teniendo en servicio.

Les plantearé que existen soluciones:

Las posibilidades de desarrollar la marina mercante mexicana, en el transporte y/o flete de materia prima (crudo) desde México hacia las refinerías América es posible, el negocio naviero siempre ha sido de carácter internacional por su naturaleza, por lo que deben guardarse condiciones de igualdad y de reciprocidad, manteniendo los intereses de la nación por encima de los acuerdos bilaterales.

En el negocio naviero, cualquier empresa es capaz de procurar refacciones para sus buques en cuestión de horas desde cualquier lugar del mundo; sin embargo, la administración naviera de Pemex requiere de meses, y hasta años, para procurar las mismas refacciones para sus buques. Esto es de especial importancia cuando se considera que un buque cuyo costo diario es de alrededor de 25,000 dólares, dependiendo de sus características, y puede quedar fuera de servicio por la falta del recibo oportuno de alguna refacción.

Todas las exportaciones de petróleo crudo se hacen con buques del comprador; es difícil que los compradores acepten compartir el flete con el exportador, por razones estratégicas de su conveniencia y a pesar de que la Ley mexicana dictase que el 50% de las exportaciones por mar fueran efectuadas con buques de bandera mexicana.

¿Será negocio?, un ejemplo de un buquetanque grande que cargue crudo:

34,250 usd de renta diaria x 33 buques x 365 días = 412,849,923 usd ...más de un millón de dólares diariamente....

En el año 2000 de productos importados llegaron al puerto en Pajaritos, Veracruz 574 buques y se efectuaron exportaciones principalmente de crudo con 563 embarcaciones, haciendo un total de 1,156 embarcaciones.

En el año 200,1993 embarcaciones entre importaciones y exportaciones, en año 2003 886, en el año 2004 825, en el 2005, 2006 y 2007 un promedio de 800 embarcaciones. ¿Será un buen negocio?

Podrían los mexicanos participar del flete del crudo de exportación?

Una forma viable para que México participase de ese flete sería mediante la negociación diligente ante el comprador del crudo, a objeto de lograr su acuerdo acerca de que inicialmente uno o varios de esos 33 supertanques que puse de ejemplo fuesen de bandera mexicana; este numero de buques podría incrementarse idealmente hasta un total del 50% del flete, o sean 16 buques de bandera mexicana, una vez comprobado el buen desempeño de los navieros mexicanos.

La duración de los viajes también varía ya que dependen de los destinos que se encuentran en los Estados Unidos de Norteamérica, Europa y/o Asia.

El gobierno federal tiene la obligación estratégica y social de distribuir hidrocarburos oportunamente a lo largo y ancho del país; desde siempre, pero tiene un flete cautivo en la carga que por fuerza habrá de transportarse; cualquier naviero desearía tener la carga asegurada para sus embarcaciones en lugar de tener que procurar periódicamente nuevos contratos de fletamento para ocupar sus buques.

Es así, que el principal naviero en el cabotaje, el gobierno federal, ha estado cediendo paulatinamente este negocio del flete marítimo petrolero y parte de su autonomía como país, a intereses extranjeros; ya que ni siquiera participan de este los navieros privados nacionales, debido a que no se les ha motivado lo suficiente, mediante cualquiera de las formas realmente efectivas ya que es el organismo encargado de fomentar el desarrollo de la marina mercante nacional.

El pueblo mexicano continua viviendo de espaldas al mar, porque no se le ha orientado adecuadamente acerca de las riquezas del mar en nuestros vastos litorales; así las cosas y a espaldas del pueblo, el negocio naviero en México ha sido tergiversado durante las ultimas dos décadas, la corrupta negociación de los contratos de fletamento parece haber generado mayor interés, aún por encima del deber y la necesidad de fomentar una marina mercante propia para México. Aunque por otras causas, las flotas pesquera y de pasaje también han tenido sus desventuras.

Para revertir esta situación en favor del interés nacional, México tiene en sus cargamentos petroleros de cabotaje, un magnifico aval

como para iniciar un programa de renovación de una flota sin endeudamiento del estado.

Con base en el Articulado reformado y adicionado de la **Ley de Navegación**, que fue publicado en el Diario Oficial de la federación con fecha **viernes 26 de Mayo de 2000**; en el cual de manera genérica, se plantean los efectos desfavorables que para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, tiene la ambigua interpretación y discriminada aplicación de dicha Ley para los efectos del crecimiento de la Marina Mercante de México.

Es oportuno mencionar que los programas de desarrollo marítimo, deberán ser contemplados, a corto, mediano y largo plazo, y además, las gestiones que deberán ser realizadas, tendrán un gran campo de injerencia en los diferentes niveles de Gobierno, gestiones en las cuales deberán participar las comisiones de marina de las H. Cámaras Legislativas, las Secretarías de **Hacienda** y S.C.T, así como también los representantes de las Asociaciones y Colegios de Marineros Mercantes de México, y los mexicanos con interés en participar en la consolidación de un programa equitativo, para competir por el flete marítimo, que es el principal negocio paralelo al comercio marítimo.

La actual Ley de Navegación determina en su artículo 34 que los buques ajenos a México, sólo podrán hacer cabotaje bajo condiciones de igualdad y reciprocidad, lo cierto es que más de un 70% de este transporte de cabotaje entre puertos mexicanos, se hace en buques de bandera extranjera.

Un Armador Mexicano (dueño) con buque de bandera Mexicana paga anualmente cerca de 400,000 USD de impuestos y aportaciones

El Armador Mexicano que actúa mas bien como “coyote” de un embarcación de bandera ajena paga solamente el 20% de Impuestos, respecto del arriba mencionado.

Y para nuestra sorpresa de la desigualdad de trato, un Armador Extranjero paga 0% de impuestos, respecto a los dos anteriores ¿En qué país vivimos, si tomamos en cuenta que las embarcaciones que prestan servicio en esa región son en su mayoría extranjeras ?

Ventajas competitivas del país:

- Sus dos litorales que le dan acceso a los Océanos Pacífico y Atlántico
- Su envidiable posición geográfica cercana a las principales rutas marítimas del mundo
- Su vecindad con uno de los mercados más grandes en el ámbito mundial
- El considerable volumen y valor de su comercio exterior por vía marítima
- El creciente tonelaje de productos derivados del petróleo y minerales a granel movidos en cabotaje finalmente
- El cercano comercio marítimo Internacional con Europa
- Sus recursos humanos especializados tanto a bordo, como en las empresas dedicadas a la actividad marítima quienes cuentan con varias décadas de experiencia.

¡Dicen que no hay peor ciego que aquel que no quiere ver!

Gracias