



**UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE MÉXICO**

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
“ACATLÁN”**

**“LA DIFUSIÓN Y CONOCIMIENTO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO
MEXICANO, COMO FACTOR DE IMPULSO PARA UN DESARROLLO
COMPETITIVO NACIONAL E INTERNACIONAL”**

MEMORIA DEL DESEMPEÑO PROFESIONAL

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES**

**PRESENTA
MARCOS VALENTÍN CAMPOS SÁNCHEZ**

ASESOR: DR. JOSÉ EUSEBIO SALGADO Y SALGADO

ENERO 2006



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

ÍNDICE

	Pág.
PRESENTACIÓN.....	3
INTRODUCCIÓN.....	8
Capítulo 1 EL COMERCIO EN EL MUNDO.....	17
1.1 <i>Nuevas Características del Comercio Mundial.....</i>	20
Capítulo 2 EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL MUNDO.....	26
2.1 <i>Desarrollo.....</i>	27
2.2 <i>Integración del Comercio y el Transporte.....</i>	30
2.3 <i>El Multimodalismo.....</i>	31
2.4 <i>La especialización de los Buques y las Economías de Escala.....</i>	34
2.5 <i>Las Banderas de Conveniencia.....</i>	40
Capítulo 3 EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN MÉXICO.....	47
3.1 <i>Antecedentes.....</i>	48
3.1.1 <i>Subsidios, Compensaciones, Apoyos y otras Acciones para la Marina Mercante Mexicana, 1962-2000.....</i>	52
3.2 <i>Situación de la Marina Mercante Mexicana, Existente hasta el año 2000.....</i>	54
3.2.1 <i>Evolución del Tonelaje de Registro Bruto en México, 1950 – 2000.....</i>	69
3.2.1.1 <i>Primer Periodo 1950 – 1961.....</i>	69
3.2.1.2 <i>Segundo Periodo 1962 – 1980.....</i>	70
3.2.1.3 <i>Tercer Periodo 1981 – 1986.....</i>	71
3.2.1.4 <i>Cuarto Periodo 1987 – 1995.....</i>	72
3.2.1.5 <i>Quinto Periodo 1996 – 2000.....</i>	73
3.2.1.6 <i>Comparativo por Periodos.....</i>	74

	Pág.
Capítulo 4 PROPUESTAS.....	76
4.1 Condiciones Ideales.....	77
4.2 Condiciones Aceptables.....	78
4.3 Condiciones Propuestas.....	79
4.3.1 Redimensionar la Concepción del Transporte Marítimo Mexicano.....	79
4.3.2 Determinar el Grado de Importancia que Tiene para el Estado la Actividad del Transporte Marítimo.....	79
4.3.3 Organizar, Promover, Reforzar y Estimular la Difusión de los Beneficios que Ofrece el Transporte Marítimo.....	80
4.3.4 Crear un “Consejo para la Reactivación de la Marina Mercante Mexicana”.....	81
4.3.5 Reforzar las Acciones de Modernización, Simplificación Administrativa y Gestión de la Calidad.....	81
4.3.6 Promover e Incentivar el Establecimiento de Empresas Armadoras en el País.....	82
4.3.7 Crear Condiciones de Competitividad para la Adquisición de Buques.....	84
4.3.8 Generar el Entorno Necesario para que Buques Mexicanos o Extranjeros sean Tripulados por Nacionales.....	85
4.3.9 Eliminar Barreras Aduaneras para la Importación de Buques y Refacciones.....	85
4.3.10 Generar el Entorno Necesario para que los Buques Nacionales puedan Competir en el Tráfico Regional....	86
CONCLUSIONES.....	87
BIBLIOGRAFÍA.....	99

PRESENTACIÓN

PRESENTACIÓN

La presente MEMORIA, es el resultado de la experiencia adquirida a lo largo de 22 años de compromiso y trabajo arduo en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de los cuales, los últimos 17 los desarrollé en el ámbito Marítimo – Portuario. A partir de 1996 ingresé a la Dirección General de Operación Portuaria, y específicamente al Departamento de Asuntos Internacionales, desempeñando la función de Jefe de la Oficina de Asuntos Multilaterales, momento en el que escribí los artículos denominados “*Aplicación del MARPOL 73/78: Prevención de la Contaminación*”¹, “*La Facilitación del Tráfico Marítimo como Apoyo para la Modernización de los Puertos Mexicanos*”², y colaborando en la elaboración y contenido del documento “*Aplicación de Normas Internacionales en los Puertos Mexicanos*”³.

Así también, colaboré como instructor entre 1987 y 1988, en dos Cursos sobre la Aplicación de Normas Internacionales en los Puertos Mexicanos, y en el Ciclo de Pláticas, Aplicación del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969.

En 1989, y sólo durante ese año pasé a formar parte de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante, como resultado de la fusión de las autoridades portuarias y marítimas, siendo Coordinador de Técnicos Especializados, en el Departamento de Carga y Fletes, e instructor de un Curso sobre Derecho Marítimo, desempeñándome al mismo tiempo como Profesor Asistente del Dr. Oscar Buenaventura Llanes Torres

¹ Campos Sánchez, Marcos Valentín.- *Boletín Sistema Portuario Nacional*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Año 1, Vol. 1, Nos. 4 y 5. Julio – Octubre de 1987, México, D. F. 28 pp.

² Campos Sánchez, Marcos Valentín.- *Boletín Sistema Portuario Nacional*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Año 2, Vol. 2, No. 7. Enero – Marzo de 1988, México, D. F. 28 pp.

³ *Suplemento del Boletín Sistema Portuario Nacional*.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Año 2, Vol. 2, No. 9. Octubre – Diciembre de 1988, México, D. F. 72 pp.

en la Cátedra de Derecho Diplomático en la Escuela Nacional de Estudios Profesionales -ENEP- ACATLÁN, hoy Facultad de Estudios Superiores -FES- ACATLÁN.

Para 1990, se me presentó la oportunidad de trabajar en la Policía Federal de Caminos y Puertos, impartiendo la materia de Legislación Marítima a la Generación XLI, y siendo el encargado de los Asuntos Internacionales de la Corporación, en la Subdirección de Asuntos Jurídicos.

En el año de 1992, me reincorporé a la Dirección General de Puertos y Marina Mercante, como Coordinador de Técnicos Especializados, en el Departamento de Promoción, Carga y Fletes.

A partir de 1994 y hasta el 2003, me desempeñé como titular del Departamento de Políticas al Transporte Marítimo, en la Dirección General de Marina Mercante, siendo coautor y coordinador del libro denominado *“Como Exportar por Vía Marítima; Introducción Fundamental para el Exportador”*⁴, el cual en 1996 obtuvo el Primer Grado del XVII Premio Nacional de Administración Pública, siendo hasta éste 2004, el único galardón que en ese sentido ha obtenido la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, también ofrecí una Teleconferencia sobre dicho documento, a los 31 Centros SCT que existen en el país. Durante este período desarrollé como autor y coordinador 12 publicaciones relacionadas con el transporte marítimo en México.

Poseo 11 reconocimientos por participación en actividades relacionadas con el Comercio Exterior y el Transporte Marítimo, así también fungí como ponente del “Seminario sobre Como Exportar por Vía Marítima”, en la ENEP ARAGÓN (hoy FES ARAGÓN), y en el “Taller sobre como Exportar por Vía Marítima” en la Facultad de Estudios Superiores Acatlán.

⁴ Campos Sánchez, Marcos Valentín y otros.- *Como Exportar por Vía Marítima; Introducción Fundamental para el Exportador*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, D. F. Agosto de 1997. 208 pp.

También desarrollé las funciones de Secretario Operativo del Grupo de Trabajo de Asuntos Laborales, durante la existencia del Programa para Promover la Competitividad de la Marina Mercante Nacional (PPCMMN) 1996 – 2000, así como Secretario Operativo del Grupo de Trabajo sobre Asuntos Fiscales, dentro del Consejo Consultivo para Reactivar la Marina Mercante Mexicana (CCRMMM) 2001-2003.

Cabe mencionar, que siempre me mantuve en una capacitación continua y permanente en todos los aspectos relacionados con la Administración Pública, por lo que desempeñé las funciones de Auditor Líder del Sistema de Gestión de la Calidad (SGC), de la Dirección General de Marina Mercante, obteniendo también algunos reconocimientos por ésta labor, toda vez que ubiqué a la citada Dirección General en el Primer Lugar de toda la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en lo que al SGC se refiere, por lo que dicha Dirección General obtuvo la Certificación de Calidad en dos de sus procesos, de acuerdo a como lo establece la Norma ISO-9001:2000.

Por último, tengo en mi haber como responsable del Departamento de Políticas, la autoría y coordinación de alrededor de 20 estudios y análisis diversos sobre el transporte y el comercio exterior de México, por vía marítima.

Todos estos pormenores son para constatar que este trabajo no es resultado de la casualidad o la improvisación, sino del tiempo, la práctica, tenacidad, esfuerzo, compromiso, profesionalismo, amor y dedicación a mi carrera, a mi trabajo y a mi país.

Es menester resaltar que la mayoría de las tesis que aquí se mencionan, fueron desarrolladas, expuestas y concentradas en diversos documentos, pero básicamente en el denominado *“Análisis sobre el Desarrollo Sustentable de la Marina Mercante*

*Mexicana*⁵, así también, en su momento fueron presentadas a los Directores Generales de Marina Mercante en turno, por lo que algunas de ellas se pudieron implementar, obteniéndose resultados positivos, como lo fue la creación del Consejo Consultivo para Reactivar la Marina Mercante Mexicana. No obstante, todavía faltan muchas cosas por hacer, las cuales se encuentran fuera del alcance mío e inclusive de instancias superiores, puesto que es necesario reconocer la influencia de factores e intereses económicos, políticos y sociales, tanto internos como externos, sin embargo, nadie puede decir que en la Administración Pública no existe gente comprometida y propositiva que aporte su experiencia, y trabaje a favor de una nación más justa y mejor.

El postulante

MARCOS VALENTÍN CAMPOS SÁNCHEZ

⁵ Campos Sánchez, Marcos Valentín.- *Análisis sobre el Desarrollo Sustentable de la Marina Mercante Mexicana*, México, D. F. Febrero de 2001. 43 pp.

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

Para efectos del presente trabajo, y con relación al Marco Teórico, se aplicó el método deductivo, a partir del razonamiento de un principio general conocido, para llegar a un principio particular desconocido, para lo cual se consideró al comercio en el mundo y sus nuevas características, así como la manera en la que se interrelaciona con el transporte marítimo internacional, y éste a su vez con el transporte marítimo en México y su situación actual.

Así, a través del método analítico, se distinguieron las partes de un todo, hasta conocer los elementos que lo conforman, por lo que en este Estudio, se parte del análisis de las nuevas características que adquiere el comercio mundial, y del desarrollo del transporte marítimo en el mundo, en función de la integración de ambos como resultado de un proceso de mundialización, examinando las repercusiones que esto conlleva hasta llegar a la situación particular del transporte marítimo en México, como una derivación de las circunstancias previamente descritas, por lo que a través del examen de todos estos elementos se realizan las propuestas de las condiciones indispensables que habrían de atenderse para lograr un desarrollo competitivo de la Marina Mercante Mexicana.

En primer lugar, es necesario hacer hincapié en que la experiencia laboral me fue formando un panorama real sobre la situación predominante del transporte marítimo en México.

En segundo lugar, al analizar el grado de conocimiento general sobre el transporte marítimo en México, se detectaron los requerimientos mínimos necesarios para un desarrollo competitivo a nivel nacional e internacional de dicho modo de transporte.

Durante mi desempeño profesional, me propuse razonar y explicar la siguiente reflexión: -Más que terrestre, por su enorme extensión de litorales, y por ende, con

una vasta y rica Zona Económica Exclusiva, México debería ser una nación con una clara tendencia marítima, con un fuerte apoyo económico de parte de su flota mercante-. Obviamente esto no es verídico, ya que carecemos de una verdadera cultura marítima, la que se origina desde tiempos prehispánicos, lo que se ha reflejado en que nunca hemos visto al mar no sólo como el futuro de la humanidad, sino que ni siquiera como el futuro de nuestro país, por lo que poco importa tener una marina mercante nacional fortalecida.

Esta reflexión se fue haciendo más clara, al percibir y comprobar que existe un desconocimiento no solo del transporte marítimo en México, sino de las bondades y facilidades que éste brinda, situación que se refleja; por parte del Estado mexicano, (considerando a los poderes Ejecutivo y Legislativo), en la falta de implementación de una política invariable y a largo plazo, que propicie el desarrollo de dicho modo de transporte; por parte del sector productivo nacional, en un bajo aprovechamiento de éste modo de transporte; y por parte de la población en general, en un desconocimiento o ignorancia casi totales del tema.

Así, mientras laboré en la Dirección General de Marina Mercante, en el período que comprende de 1993 al 2003, en primera instancia se propusieron acciones para promover y divulgar las bondades que ofrece el transporte marítimo en México, y en segunda instancia, se promovieron documentos y/o acciones que al implementarlas y/o difundirlas, contribuyeran al desarrollo sostenible de una Marina Mercante Mexicana.

Aunado a lo anterior, la Autoridad Marítima Mexicana no contaba con información, emanada de la propia Autoridad, debidamente procesada y analizada, que ofreciera parámetros para una toma de decisiones que fuera generando las condiciones óptimas para un desarrollo sostenible del transporte marítimo en México, ni mucho menos con estudios y/o análisis relacionados con dicha temática y aspectos afines.

Después del paso de algunas administraciones, en 1993 tuve la oportunidad de exteriorizar parte de la tesis general que aquí se expone, y que se refiere a la difusión y conocimiento del transporte marítimo mexicano, como factor de impulso para un desarrollo competitivo nacional e internacional, así, bajo los auspicios de las autoridades que en ese momento eran las responsables de la Dirección General de Puertos y Marina Mercante, colaboré en la organización de diversos cursos y seminarios sobre transporte marítimo, los cuales fueron apoyados por la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD). Por tal motivo, a partir de ése momento, y hasta mi renuncia como Jefe del Departamento de Políticas de la Dirección General de Marina Mercante, mi prioridad fue la de promover, divulgar y presentar documentos y/o acciones que al implementarlas y/o difundirlas, contribuyeran al Desarrollo de una Marina Mercante Mexicana.

Bajo estas premisas, es que se plantea la siguiente **HIPÓTESIS CENTRAL: *La difusión y conocimiento del transporte marítimo mexicano, servirá como factor determinante de impulso para un desarrollo competitivo a nivel nacional e internacional, siempre y cuando éste conocimiento permee entre las propias autoridades de la Administración Pública Federal y los representantes del Poder Legislativo, para que entre ambos generen las condiciones idóneas para alcanzar dicho desarrollo.***

Por lo anterior, y toda vez que en la Administración Pública Federal, específicamente en la Dirección General de Marina Mercante, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, no existían publicaciones o documentos que se encargaran de proporcionar información útil y práctica que divulgara las bondades que brinda el transporte marítimo en México, ni mucho menos estudios y/o análisis relacionados con dicha temática y aspectos afines, emanados de la propia Autoridad Marítima Mexicana, que sirvieran de base para una toma de decisiones sustentada, no se puede hablar de un marco teórico previo, en estos aspectos, a las acciones realizadas por el suscrito. Sin embargo, para efectos analíticos de este trabajo, se reflexionó sobre la importancia que adquiere la aplicación de políticas públicas, que

al ser implementadas por cualquier Estado, éstas directa e indirectamente repercuten en el desarrollo y las relaciones que tienen los diversos actores internacionales, en función del intercambio comercial, tecnológico, financiero, cultural, económico, laboral, etc. etc., que efectúan entre sí, por lo que se estimó importante considerar como una teoría auxiliar a la de la GLOBALIZACIÓN.

Para el Banco Mundial, “La globalización ha incitado uno de los debates más apasionados de la última década, (...) tratándose de un término de uso tan extendido (...), al parecer no existe una definición exacta y ampliamente aceptada. De hecho, la variedad de significados que se le atribuye parece ir en aumento, en lugar de disminuir con el paso del tiempo, adquiriendo connotaciones culturales, políticas y de otros tipos además de la económica. Sin embargo, el significado más común o medular de globalización económica (...) se relaciona con el hecho de que en los últimos años una parte de la actividad económica del mundo que aumenta en forma vertiginosa parece estar teniendo lugar entre personas que viven en países diferentes (en lugar de en el mismo país). Este incremento de las actividades económicas transfronterizas adopta diversas formas:

“Comercio Internacional: Una parte cada vez mayor de los gastos dedicados a bienes y servicios se consagra a importaciones de otros países, y una porción creciente de la producción de los países se vende a extranjeros en calidad de exportación. (...)

“Inversión Extranjera Directa (IED): Son las inversiones que empresas radicadas en un país hacen para establecerse y operar negocios en otros países. Actualmente, esta es la principal forma de afluencia de capital privado hacia los países en desarrollo. (...)

“Flujos del Mercado de Capitales: Donde los ahorristas de muchos países (especialmente del mundo desarrollado) han diversificado cada vez más sus carteras con activos financieros extranjeros (bonos, acciones y préstamos del exterior),

mientras que los prestatarios buscan progresivamente fuentes de financiamiento foráneas, además de las nacionales...”.⁶

Sin embargo, podemos decir que la Globalización es la tendencia de los mercados, de las empresas y las propias naciones a extenderse, alcanzando una dimensión mundial que sobrepasa las fronteras nacionales, barreras arancelarias, diferencias étnicas, credos religiosos, ideologías políticas y condiciones socio-económicas o culturales. Nace como consecuencia de la internacionalización cada vez más acentuada de los procesos económicos e industriales, los conflictos sociales y los fenómenos político-culturales.

El concepto de Globalización se ha utilizado para describir los cambios en las economías nacionales, cada vez más integradas en sistemas sociales abiertos e interdependientes, sujetos a los efectos de la libertad de los mercados, las fluctuaciones monetarias y los movimientos especulativos de capital. Los ámbitos en los que impacta la mundialización son la economía, la innovación tecnológica y los servicios.

Ciertos factores aceleraron el proceso de Globalización y fortalecieron los lazos económicos entre los países, siendo entre otros:

- ✿ La caída de los costos del transporte, por una baja en los precios de los combustibles;
- ✿ El surgimiento de un mayor número de empresas multinacionales con operaciones económicas en varios países;
- ✿ La creación de instituciones económicas internacionales para regular el flujo comercial y monetario entre las naciones, como el Banco Internacional para la Reconstrucción y el Desarrollo (BIRD, integrado en el Banco Mundial), el

⁶ *¿Qué es la Globalización?.-* Reseña Informativa del Banco Mundial, Banco Mundial, PREM Grupo de Políticas Económicas y Grupo de Economía para el Desarrollo. Abril 2000.

Fondo Monetario Internacional (FMI) y la Organización Mundial del Comercio (OMC), etc.; y

- ✿ Los avances en las telecomunicaciones y en la informática, que facilitaron el intercambio económico, de manera coordinada, entre las empresas corporativas, las subsidiarias y sus clientes, en diferentes partes del mundo.

La Globalización de la economía mundial, la movilidad de personas y capital, así como la internacionalización de los medios de comunicación, han cuestionado y limitado la libertad de acción de los Estados, tendencias que antaño se asociaba a la soberanía. Estas limitaciones informales a la independencia vienen acompañadas en algunas zonas, en especial Europa occidental, de proyectos de integración interestatal, caso de la Unión Europea, considerado por unos como una alternativa al Estado nacional y por otros como la evolución de nuevos y mayores Estados.

Independientemente de los resultados de este proceso, el concepto clásico de Estado como entidad cerrada, individual y proteccionista, cuyas transacciones internas eran mucho más intensas que sus actividades comerciales con otros países, ha pasado a la historia conforme han ido surgiendo nuevas formas de colaboración e integración mundial más flexibles, lo que también ha derivado en una coacción orientada a una mayor interdependencia y competencia recíproca entre los Estados nacionales, por tener mejores posiciones frente al capital transnacional, "...tales posiciones consisten en la creación por parte de los Estados, de *ventajas comparativas* para atraer hacia sí la localización espacial del capital. De ese modo, ésta subordinación competitiva presiona sobre las políticas nacionales estatales, induciéndolas a una estructuración cuyo núcleo es el beneficio del capital global. Y este beneficio acaba por constituir el sentido general de las políticas estatales nacionales -centradas en la optimización de las condiciones para aprovechar sus emplazamientos en la competencia internacional-...."⁷ Así, dichas políticas

⁷ Rivadeo, Ana María.- *Les Patria, Nación y Globalización*, Universidad Nacional Autónoma de México, ENEP ACATLAN, Primera Edición, México 2003. p. 254.

conforman las condiciones tendientes a eliminar o minimizar la presencia de las instituciones estatales, a través de la desregulación y la privatización de los bienes públicos, lo cual, si no se analiza de manera objetiva y responsable conlleva el riesgo, para los Estados nacionales, de insertarse en el contexto mundial en un escenario desventajoso con relación a las economías desarrolladas, situación que en el caso de México se reflejó en una absoluta indiferencia para el establecimiento de estrategias estatales de apoyo, a largo plazo, para el desarrollo de un transporte marítimo nacional, competitivo, eficiente y suficiente.

De esta manera, el presente estudio pretende, una vez analizadas las circunstancias existentes, proponer las condiciones que sentarían las bases para un desarrollo sustentable de la Marina Mercante Mexicana, sin pasar por alto el contexto mundial actual, pero considerando la realidad de nuestro país. Así, este trabajo se encuentra constituido de cuatro capítulos, exponiéndose en el PRIMER CAPITULO las nuevas características que adquiere el comercio mundial a partir del proceso de mundialización, también llamado mundialización, y de los cambios de las políticas de los Naciones, mediante desregulaciones, privatizaciones y liberalización de mercados. Asimismo, considera las recientes nociones de Estado Nacional; las Fronteras; y la Soberanía.

El SEGUNDO CAPITULO, explica el desarrollo del transporte marítimo en el mundo, en función de las nuevas características del comercio mundial, y a la integración de ambos como resultado de un proceso irrefrenable de mundialización, considerando la necesidad de complementación del transporte marítimo con otros modos de transporte, conociéndose esto como Multimodalismo. Se hace referencia al concepto del buque resaltando el desarrollo y especialización del mismo, así como la incorporación del contenedor y su papel en las economías de escala. También se hace mención a las llamadas Banderas de Conveniencia o Paraísos Fiscales, y el papel que desempeñan en la economía mundial.

EL TERCER CAPITULO muestra la situación privativa del transporte marítimo en México, sus antecedentes relativos a subsidios, aranceles, impuestos, y otras formas de apoyo para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, así como la situación que prevalecía para la misma hasta el año 2000.

En el CUARTO CAPITULO, se plantean los supuestos que habrían de atenderse para el desarrollo competitivo de una Marina Mercante Mexicana, considerando lo que sería una Condición Ideal, y una Condición Aceptable, también se enuncian diez Condiciones Propuestas, las que de cumplirse lograrían consolidar la hipótesis planteada.

Finalmente, se concluye que es menester del Estado mexicano, determinar y fijar una posición con respecto a la importancia estratégica que representa para él, el contar con una flota mercante propia, y de ser afirmativa dicha premisa, adoptar un compromiso serio y responsable, para generar las condiciones que favorezcan el desarrollo y sostenimiento de una Marina Mercante Mexicana, a corto, mediano y largo plazos, bajo un contexto integral de todos los elementos que intervienen en el devenir de esta actividad.

Capítulo 1
EL COMERCIO EN EL MUNDO

Capítulo 1 EL COMERCIO EN EL MUNDO

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), manifiesta que el fenómeno de la globalización dio inicio a una nueva etapa de la economía mundial, generando mayores diferencias entre los países desarrollados y los subdesarrollados, con un incremento de las desigualdades sociales dentro de cada país.

De esta forma, el desarrollo de la economía y las relaciones internacionales refleja una tendencia que se ha venido configurando desde hace casi 40 años y que se resume hoy con el término de GLOBALIZACIÓN o MUNDIALIZACIÓN -como lo denomina la UNCTAD-. “La mundialización es un proceso en curso que ofrece oportunidades y presenta riesgos y desafíos. Es un proceso que ha mejorado las perspectivas de lograr adelantos tecnológicos y una integración efectiva en la economía internacional. Ha aumentado la prosperidad y las posibilidades de los países de beneficiarse de ella. Sin embargo, la mundialización conlleva también el peligro de marginación para los países, en particular los más pobres, y para los grupos más vulnerables de todo el mundo. (...)

“Las asimetrías y los desequilibrios de la economía internacional se han intensificado. La inestabilidad del sistema financiero internacional sigue siendo un grave problema, que precisa atención urgente.”⁸

Para entender el término globalización o mundialización, es necesario recordar que “Las referencias a la globalización en la teoría social arrancan en los años 60, en el ámbito de las comunicaciones. Ya en los 70, la globalización es invocada por el Club de Roma, para alertar sobre la crisis ecológica como un asunto concerniente a toda

⁸ Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo Acerca de su Décimo Período de Sesiones.- Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (PNUD). TD/390. 21 de Septiembre de 2000. p. 6

la humanidad. Pero sólo a mediados de los 80 el uso del término se generaliza para caracterizar la índole de las enormes transformaciones de la economía mundial y de las relaciones sociales, que se perfilan en esa década. En esos años, la noción de “globalización financiera” apunta a dar cuenta de la unificación de los mercados financieros nacionales, y la pérdida de capacidad de control de los bancos centrales. La “competencia global”, por su parte, designa las nuevas formas de competencia emergentes entre empresas transnacionales (...) y entre países.

“En los 90, avanza el concepto de “producción internacional integrada” para referirse al nuevo tejido de redes interempresariales transnacionales, que se urden en torno a las empresas transnacionales y a sus alianzas estratégicas. Vinculados a ese concepto de producción internacional integrada surge también el de “eslabonamientos productivos transnacionales” y el de la globalización del consumo. El conjunto de estos movimientos categoriales desemboca, finalmente, en un uso general del concepto de globalización como “globalización económica”, asociado a la revolución tecnológica en curso –especialmente centrada en la informática y las comunicaciones-,...”⁹. Así, en la década de los noventa, dichos cambios se profundizan con las desregulaciones, privatizaciones y liberalización de los mercados en todo el mundo. Los países del planeta se encuentran organizados en bloques económicos, cuyos objetivos son los de buscar un mejor posicionamiento comercial, y un mayor bienestar para sus habitantes, lo anterior, fincado en un avance tecnológico acelerado, como nunca antes se vio en la historia de la humanidad.

Estos cambios crean incertidumbres y desafíos a las Instituciones, y a conceptos como: el Estado Nacional; las Fronteras; y la Soberanía, tal como los hemos concebido tradicionalmente. Estos no son ajenos a sus consecuencias, como serían las crecientes desigualdades sociales y mayores diferencias entre países desarrollados y en vías de desarrollo, como lo demuestra el *Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)*. Por lo tanto, resulta imperativo analizar la realidad

⁹ Rivadeo, A. M.- *Les Patria, Op. Cit.* p. 254.

actual, particularmente a la luz del dinámico proceso de desarrollo científico y tecnológico que se observa, en torno a la mundialización de las comunicaciones, la educación, la investigación y la profesionalización.

El consumo mundial de bienes y servicios ha generado una mayor diferencia entre ricos y pobres, de acuerdo con el Informe del Banco Mundial¹⁰, que aseguraba que el 16.7% de la población mundial producía el 78% de las mercancías y servicios mundiales, y recibía el 78% de los ingresos mundiales, con un promedio mayor a \$70.00 USD diarios. El 60% de la población mundial, de los 61 países más pobres, recibía el 6% de los ingresos mundiales, con menos de \$2.00 USD diarios, por lo que la distribución desigual del ingreso se traduce en exclusión de un desarrollo y bienestar sociales, como resultado de la modificación de las características tradicionales del comercio mundial, como se demuestra más adelante.

1.1 Nuevas Características del Comercio Mundial

El comercio internacional se ha transformado en un importante instrumento para la aceleración del crecimiento económico de los países en desarrollo, y ha vinculado a todas las economías nacionales en un solo sistema económico mundial, produciendo grandes transformaciones no solo a nivel internacional, sino también regional y nacionalmente, algunas de ellas aún no percibidas, o percibidas de una manera parcial dentro de la inmediatez de los sucesos que acontecen, dichas transformaciones se podrían conjuntar básicamente en tres, como podrían ser:

- ⊗ Un cambio en la percepción del concepto de soberanía;
- ⊗ Un cambio en la percepción del concepto de nacionalismo; y
- ⊗ Un cambio en la percepción del concepto de interdependencia.

¹⁰ Informe sobre el Desarrollo Mundial 2000/2001.- Banco Mundial, Washington, D. C. Septiembre 2000.

La visión económica de este fenómeno se traduce en movimientos de gran volumen de mercancías y personas, así como de transacciones transfronterizas de bienes de capital y servicios, con una amplia difusión y empleo de tecnología.

Esa vinculación, de importancia vital, se ha logrado merced al transporte y al transporte marítimo en especial, que maneja más del 90% del volumen del comercio mundial, experimentando cambios en lo que respecta a su organización y operación, con el objeto de responder a las nuevas exigencias del creciente comercio internacional, estos cambios estructurales han sido diseñados para lograr una mayor competitividad en el mercado.

Con el desarrollo de los transportes y las comunicaciones, el mundo se ha vuelto más pequeño. Hoy, en comparación con hace 20 o 30 años, los sistemas mundiales de transportes y comunicaciones no sólo cubren una parte mucho más extensa del mundo sino que también son más rápidos, más baratos y de más fácil utilización. Actualmente el acceso a los procesos de producción y a las fuentes de consumo es mundial, ya que se importa y exporta no solo materia prima y productos semiacabados sino también factores de producción mejores y más baratos, de igual manera se importan y exportan servicios. La división internacional del trabajo no sólo se manifiesta en la diferencia de los productos, igualmente se hace visible en los procesos de fabricación de los productos, y en las regiones donde se producen y ensamblan los mismos.

El sistema multinacional de producción se está extendiendo rápidamente, y el movimiento de productos semiacabados a que da lugar esa producción, tropieza con menos obstáculos que el de los productos acabados. La era de las economías nacionales semiaisladas está desapareciendo rápidamente, a medida que las empresas buscan por todo el mundo: capacidad técnica; insumos y mano de obra más baratos; así como mejor acceso a los mercados.

Las decisiones relativas a la mano de obra, las materias primas, la ubicación de las fábricas, el sistema de transporte, la distribución, los plazos de entrega y los mercados, se toman a escala mundial y no en el ámbito local, pero ¿Qué hace la diferencia de rentabilidad entre un mercado y otro?, ¿Por qué en algunos mercados se benefician tanto a ricos como pobres, y a la población urbana como a la rural?

Para el Banco Mundial, esta diferencia se debe a las Instituciones ya que “Los mercados funcionan si tienen normas, mecanismos de observancia y organizaciones que promuevan las transacciones. Estas instituciones, sumamente diversas, transmiten información, hacen observar los derechos de propiedad y los contratos y regulan la competencia. Al mismo tiempo, ofrecen a las personas oportunidades e incentivos para que participen en actividades de mercado provechosas. ¿De dónde proceden estas instituciones de mercado? Pueden ser creación de los Estados o de las comunidades, y pueden tener carácter formal o informal.”¹¹ Bajo estos parámetros es como se han desarrollado las nuevas características del comercio internacional, y donde para ser competitivas las economías nacionales, éstas tienen que desarrollar Instituciones eficientes que produzcan cambios diversos en las distintas áreas de la economía, para que se complementen y se apoyen mutuamente, ya que los cambios en un área, pueden forzar cambios positivos en otras áreas

Sin embargo, no hay que olvidar que para que las instituciones cumplan su cometido, se debe de:

“Diseñarlas de manera que sirvan de complemento a la realidad existente, es decir, a otras instituciones de apoyo, capacidades humanas y tecnologías disponibles. ¿Razón? La disponibilidad y costo de las instituciones de apoyo, el nivel de corrupción existente, el grado de transparencia y la capacidad humana y las tecnologías subyacentes determinan los efectos de una

¹¹ Informe sobre el Desarrollo Mundial 2002, Panorama General, Versión Resumida.- Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento/Banco Mundial, Washington, D. C. Primera Edición, Septiembre de 2001. p. 2

institución concreta. Ese es el motivo por el que las instituciones que alcanzan sus metas en los países industriales quizá no las puedan conseguir en los países en desarrollo. Gran parte de la importante labor de fomento institucional consiste en modificar las que ya existen para que sirvan de complemento a otras, y en reconocer, por un lado, qué es lo que no se debe impulsar o transplantar en un contexto concreto y, por el otro, qué es lo que conviene crear. En el diseño institucional, el concepto de prácticas “óptimas” carece de sentido.

“Innovar para distinguir entre las instituciones que funcionan y las que no. Incluso en los países con ingresos y capacidades semejantes, la innovación puede crear instituciones más sólidas debido a las diferencias en las condiciones locales, diferencias que van desde las normas sociales a la geografía. La experimentación tiene costos que es preciso reconocer, pero no obstante puede ayudar a identificar nuevas formas institucionales. Los países pueden conseguir beneficios difundiendo las innovaciones provechosas y adoptando innovaciones del sector privado. Pero deben también tener la valentía necesaria para renunciar a los experimentos fallidos.

“Conectar las comunidades de los agentes de mercado mediante un intercambio abierto de información y el libre mercado. El intercambio de mercancías y servicios fuera de las redes crea demanda de instituciones en apoyo de los mercados. El intercambio de información a través de un debate público genera demanda de cambio institucional, ya que obliga a las personas a rendir cuentas, cambia su comportamiento e introduce, desde fuera de la comunidad, ideas favorables al cambio. La vinculación de las comunidades de personas en redes de información y de libre comercio que den acceso a los mercados es, por lo tanto, una prioridad para los responsables de las políticas que desean conseguir instituciones capaces de respaldar el mercado.

“Promover la competencia entre jurisdicciones, empresas e individuos. Una mayor competencia modifica la eficacia de las instituciones existentes, cambia los incentivos y comportamientos de las personas y crea la demanda de nuevas instituciones. Los agentes de los países en desarrollo muchas veces tienen

demasiado poca competencia, debido en general a las estructuras institucionales existentes. Si se consigue cambiar esto, mejorará la calidad de otras instituciones. La competencia entre jurisdicciones pone de manifiesto la importancia de las instituciones que consigan sus objetivos y promueve la demanda de ellas. La competencia entre empresas e individuos hace otro tanto.”¹²

De esta manera se hace obvio que, “...la comunidad internacional tiene que poner fin al debate estéril acerca del Estado o los mercados y comenzar a reinventar el Estado moderno, fuerte, capaz de promover el desarrollo económico, mejorar la calidad de la vida y supervisar el funcionamiento de los mercados. (Así, es indiscutible destacar) (...) la necesidad de una organización estatal de nivel múltiple que sirva de agente eficaz entre los niveles mundial, nacional y subnacional, que pueda pensar a nivel mundial y actuar a nivel local.”¹³

Por lo que, al tomar en cuenta la nueva realidad del comercio mundial, se tiene que un mercado más desarrollado –es decir más globalizado, incluyente e integrador- con instituciones fuertes, modernas y eficientes, no solo ofrece mayores oportunidades y opciones, sino que se vuelve más competitivo en el ámbito internacional, por lo que si a su vez, dicho mercado es apoyado por una fácil disponibilidad de información, comunicación y transporte de productos, y si éstas áreas satisfacen las necesidades del mercado, generarán las condiciones óptimas, para que a los productores les resulte más fácil competir eficientemente en los mercados nacionales e internacionales, lo que indiscutiblemente repercutirá en todos los ámbitos de la

¹² Informe sobre el Desarrollo Mundial 2002, Op. Cit.. p. 3

¹³ Pérez, Carlota.- (consultora independiente, Caracas e investigadora honoraria, Universidad de Sussex, Reino Unido). Mesa Redonda de Alto Nivel con Eminentes Economistas, “*Dirección del comercio y el desarrollo en el siglo XXI: la perspectiva académica*”. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo TD(X)/Misc.3., X periodo de sesiones, Bangkok, Tailandia, del 12 al 19 de febrero de 2000. p. 5

economía, en todos los modos de transporte, y especialmente en el transporte marítimo internacional.

No obstante lo anterior, al considerar las nuevas circunstancias del comercio mundial, México debe planear y proyectarse estratégicamente en términos de mediano y largo plazo, dentro de un entorno internacional cambiante y mundializado, por lo que no es posible pensar la realidad actual nacional, sin considerar que su inserción comercial regional e internacional se encuentra basada en:

- ✿ Las relaciones especiales con los EE.UU.;
- ✿ Las relaciones con América Latina;
- ✿ Las relaciones con la Unión Europea;
- ✿ Las relaciones con los países miembros de la OCDE;
- ✿ Las relaciones con el bloque Asiático;
- ✿ Las relaciones con otros bloques económicos que surjan; y
- ✿ Sus propios intereses como nación.

Dentro de este nuevo contexto, al adquirir México una nueva dimensión como integrante de un mega bloque comercial –Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN)– y para relacionarse con otras naciones, deberá fijarse metas a lograr, en el corto, mediano y largo plazo, a fin de participar en forma activa en el comercio internacional, no sólo como importador/exportador de bienes, sino que también deberá mostrar presencia en el mercado de los fletes y el transporte marítimo en general, considerando la evolución que ha tenido dicho modo de transporte, como se analiza en el capítulo siguiente.

Capítulo 2
***EL TRANSPORTE MARÍTIMO
EN EL MUNDO***

Capítulo 2 EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL MUNDO

2.1 Desarrollo

Cuando aumentan los centros de comercio mundial, el volumen de cargas crece, y consecuentemente la estructura del transporte internacional tiende a modificarse y adecuarse, entonces podemos decir que:

- ✿ La multiplicidad de los centros de comercio mundial requiere de una amplia red de transporte. Hay que ofrecer una mayor variedad de servicios de transporte para establecer enlaces entre centros grandes, medianos y pequeños que conforman la compleja red del comercio mundial. La primera necesidad de este nuevo comercio es la expansión de la red de transporte.
- ✿ El transporte de productos semiacabados o de manufacturas, requiere de una mejora considerable, tanto de la velocidad, como de la seguridad y la regularidad de los medios.
- ✿ El comercio internacional interviene antes, durante y después del proceso de producción, por lo tanto, el transporte asume un papel muy especial en lo relativo a la confiabilidad, plazos de entrega, frecuencia de los servicios, y en la fijación final del precio de los productos.
- ✿ El crecimiento del comercio mundial es de tal magnitud, que necesita de un buen sistema de información y comunicación, sobre todo en lo que respecta a la distribución y el transporte.
- ✿ El crecimiento del comercio mundial es una derivación del mejoramiento de los precios de los factores de producción, por lo que consecuentemente, el costo del transporte juega un papel muy importante.

Las anteriores aseveraciones se pueden confirmar al revisar el reporte de la UNCTAD, a través de su documento intitulado *El Transporte Marítimo en 2001*, de donde se resalta el siguiente resumen de datos relacionados con la:

“Evolución de la economía mundial y del tráfico marítimo internacional

- ⊗ La producción mundial creció en 2000 4,0% respecto de la de 1999, con el incremento más alto en un decenio. Los países desarrollados de economía de mercado registraron un crecimiento de 3,5%, mientras que el de los países en desarrollo fue por término medio de 5,1%. En 2001 se espera que el incremento de la producción mundial disminuya, reduciéndose el de los países de la OCDE a 2,0%.
- ⊗ En volumen las exportaciones mundiales de mercancías aumentaron 11,9% frente a 5,0% en 1999, mientras que las importaciones subieron 11,3% frente a 6,1%. Ese alto crecimiento se basó en el desempeño de los países en desarrollo y también en el de los Estados Unidos. La desaceleración de la economía de este último país reducirá apreciablemente el crecimiento del comercio en 2001.
- ⊗ El índice de la producción industrial total de la OCDE aumentó 6,0% hasta 121,2 desde 114,3 en 1999 (1995=100). Ese positivo resultado se debió a los resultados registrados en los Estados Unidos y los países europeos de la OCDE.
- ⊗ El comercio marítimo mundial (mercancía embarcada) registró su décimo quinto incremento anual consecutivo, alcanzando la cifra récord de 5.880 millones de toneladas. La tasa anual de crecimiento fue de 3,6% frente a sólo 0,9 en 1999. En 2001 es probable que el crecimiento del comercio marítimo mundial se reduzca a 2,0%.
- ⊗ Las actividades marítimas totales medidas en toneladas-milla aumentaron a 22,940 billones de toneladas-milla frente a 21,930 billones en 1999.

Desarrollo de la flota mundial

- ⊗ La flota mercante mundial creció para situarse en 808,4 millones de toneladas de peso muerto (TPM) a finales de 2000, con un incremento de 1,2%. Las entregas de buques nuevos aumentaron 9,6% hasta 44,4 millones de TPM y el tonelaje desguazado y perdido disminuyó 27,7% para cifrarse en 22,2 millones de TPM, lo que dejó una ganancia neta de 9,4 millones de TPM.

- ✿ La flota de petroleros y cargueros, que entre ambos suponen el 70,1% de la flota mundial total, se incrementó 1,1% y 2,0% respectivamente. Hubo un aumento de 8,8% desde 63,6 a 69,2 millones de TPM en la flota de portacontenedores y un crecimiento de 6,9% desde 17,3 a 18,5 millones de TPM en la flota de buques que transportan gas licuado.
- ✿ La edad media de la flota mundial se mantuvo en unos 14 años, teniendo casi el 34% 20 años y más. Los cargueros convencionales tienen la edad media mayor con 17,0 años y los portacontenedores son los más jóvenes con 10,4 años.
- ✿ Los buques abanderados en los países desarrollados de economía de mercado y en los principales países de libre matrícula representaron 25,2 y 48,5% de la flota mundial respectivamente. Los segundos incrementaron su tonelaje en 1,9% y los dos tercios de la propiedad efectiva de esa flota corresponden a países desarrollados de economía de mercado. La parte de los países en desarrollo se cifró en 19,4%, esto es, 157,0 millones de TPM, de los que 115,7 millones se matricularon en Asia.¹⁴

Una vez expuestos estos datos, y que como podemos ver son contundentes, podemos concluir que la dupla comercio / transporte, transporte / comercio, han desempeñado un papel importante en el proceso de mundialización, como elementos de determinantes en el desarrollo de las relaciones comerciales a nivel global, por lo que a continuación revisaremos de que manera se encuentran integrados ambos elementos, resaltando la participación del transporte marítimo.

¹⁴ *El Transporte Marítimo en 2001, Informe de la Secretaría de la UNCTAD.*- UNCTAD/RMT/2001, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, NACIONES UNIDAS, Nueva York y Ginebra, 2001, p. x – xi.

2.2 Integración del Comercio y el Transporte

Como ya se mencionó en el punto anterior, comercio y transporte se encuentran íntimamente ligados, y confluyen a la par en lo que a su evolución y crecimiento se refiere, sin embargo no hay que olvidar que antaño en la sociedad industrial tradicional, la cadena de transporte de mercancías del productor al consumidor final, estaba dividida normalmente en varias partes, los cargadores no solían preocuparse por las cuestiones que concernían al transporte en el país receptor, y a su vez, los receptores no concedían mucha atención a los costos que se habían cubierto antes que las mercaderías llegaran al costado del buque, pero en la actualidad:

- ⊗ El transporte de cargas ya no se considera de esa manera, lo que importa es la cadena total o integral del mismo, empezando por la compra de las materias primas en el lugar de producción, pasando por el transporte, el almacenamiento, y la distribución, llegando hasta la información, e integrándose todos en una red única. Cuando se organiza el movimiento de la carga dentro de la red, solamente se toma en consideración el costo y la eficiencia de la cadena integrada de transporte y distribución, proceso al cual se conoce como Cadena Logística.
- ⊗ Como consecuencia de la mundialización, de la producción y el consumo, el transporte marítimo ya no interviene solamente en la distribución de productos acabados para su venta, sino que, en forma creciente se observa su intervención en el transporte de productos semiacabados para su ensamble en otras partes del mundo. Este creciente intercambio comercial, exige cada vez más fletes baratos, de lo contrario, por ejemplo; no sería posible elaborar productos semiacabados en Europa, transportarlos a los países asiáticos para su ensamble o terminado, y enviarlos luego a los distintos centros de consumo.
- ⊗ La mundialización de la producción se está extendiendo rápidamente, la era de las economías nacionales semiaisladas esta desapareciendo de una

manera fugaz, a medida que las empresas buscan por todo el mundo capacidad técnica, insumos más baratos y mejor acceso a los mercados.

- ✿ También el consumo se está mundializando, la gente compra todo tipo de bienes fabricados en cualquier parte del mundo. Los vehículos y otros artículos duraderos de alto valor ya no son exclusivamente los únicos bienes de intercambio, los productos de bajo valor como los alimenticios o de uso doméstico se importan y exportan cada vez más. y
- ✿ Finalmente, los compradores están adquiriendo una cultura selectiva de consumo en dos aspectos:
 - 1.- Compran cualquier tipo de producto, sin considerar su calidad, pero sí valoran su bajo precio, o;
 - 2.- Buscan y obtienen solo productos de muy alta calidad sin importar el precio.

De esta forma, y como resultado de un incremento constante en el consumo de bienes (en el año 2000 se registró un incremento en el comercio marítimo mundial, por decimoquinto año consecutivo), el comercio internacional ha tenido que valerse de todos los modos de transporte existentes, promoviendo la integración de los mismos en una sola cadena logística más eficiente, lo que se conoce como multimodalismo, mismo que a continuación se explica.

2.3 El Multimodalismo

De conformidad con el Artículo Primero del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, el transporte multimodal es "...el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en el que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, hasta otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente.

“De acuerdo a ésta definición, el transporte multimodal se caracteriza por ser:

- ⊗ “Una actividad de servicios que consiste en el transporte de mercancías en virtud de un contrato de transporte entre el Operador de Transporte Multimodal (OTM) y su cliente;
- ⊗ “Una actividad comercial que debe ser llevada a cabo por operadores calificados de transportes internacionales y que requiere por lo tanto de un marco jurídico que garantice normas mínimas en el suministro de sus servicios y un cierto grado de protección de los intereses de las diversas partes comerciales interesadas; y
- ⊗ “Una actividad internacional en virtud de la cual las mercancías pasan de un país a otro a merced de diversos modos de transporte.”¹⁵

¿Pero cuál es el papel del transportista?, en la obra *Cómo Exportar por Vía Marítima; Introducción Fundamental para el Exportador* se cita que “De acuerdo a los principios generales de los contratos de transporte, un transportista es el que concluye un contrato de transporte a su nombre, con un propietario de carga, o acuerda transportar una carga en particular. En este sentido, aquel que recibe una carga de un embarcador para ser transportada a su destino final vía transporte combinado, asume el estatus de transportista por el entero transporte, independientemente de cual sea su participación en una parte de la transportación.

“Por lo anterior, se desprende que el transportista contratado bajo éstas circunstancias, es el transportista multimodal u OTM.”¹⁶, de esta manera los importadores/exportadores encargan el transporte puerta a puerta a un Operador de Transporte Multimodal (OTM), ya que éste trata con los diferentes modos de

¹⁵ *Transporte Multimodal y Oportunidades de Comercio*.- UNCTAD/SDD/MT/, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, NACIONES UNIDAS, Ginebra, 5 de Abril de 1994 p. 20.

¹⁶ Campos Sánchez, M. V. y otros.- *Como Exportar ... Op..Cit.* p. 187.

transporte, carretero, ferroviario y aéreo, utilizando amplios sistemas de informática y disponiendo de una red operacional de ámbito internacional.

Así tenemos que el transporte multimodal ha manifestado un persistente proceso de evolución, como lo constata la UNCTAD en su informe sobre el *Transporte Marítimo en 2001*, y donde afirma que “En los últimos 25 años del siglo XX, el transporte de mercancías experimentó cambios fundamentales al desarrollarse medios nuevos y mejores de transporte y comunicaciones. Uno de los pasos más importantes fue el invento y utilización de contenedores. Otro gran adelanto fue el transporte multimodal donde las mercancías se acarrearán con un único contrato en modos de transporte diferentes, por ejemplo por carretera y por mar. A comienzos del siglo XXI sigue habiendo grandes cambios. Cada vez en mayor número los movimientos son multimodales o de almacén a almacén, pueden hacerse a medida del cliente y resultan más eficientes y menos costosos que los transportes unimodales segmentados. Más transportes se combinan ahora con varios servicios logísticos que aportan un valor añadido, tales como almacenamiento, agregación y desagregación de diferentes envíos, embalaje y desembalado de las mercancías, despacho aduanero y otros servicios de transitarios. Además, la tecnología de la información está empezando a desempeñar un importante papel en la creación de un transporte multifuncional más eficiente. Los sistemas de comunicación de datos electrónicos se emplean para intercambiar información, cerrar contratos de transporte y localizar y seguir la pista de las mercancías en tránsito, y probablemente se emplearán también para cumplir las funciones de los documentos tradicionales de transporte en un próximo futuro.”¹⁷

Por su parte, el potencial que ha generado el comercio internacional, no solamente ha impactado en la integración e implementación de una cadena logística en donde confluyan todos los modos de transporte, sino que éste impacto se ve reflejado

¹⁷ *El Transporte Marítimo en 2001,...* Op. Cit. p. 71

también, en las particularidades que han adoptado los buques para responder satisfactoriamente a las necesidades de los productos que trasladan, y por ende, a las exigencias de exportadores e importadores, como veremos más adelante.

2.4 La Especialización de los Buques y las Economías de Escala

Desde sus inicios, y hasta relativamente hace muy pocos años, al buque se le concebía como polivalente, es decir, un modo por el cual se podía transportar cualquier clase de mercaderías, por lo tanto, se requería que las mismas fueran adaptadas a la bodega del buque, de este modo si las cargas eran líquidas se les transportaba en toneles, si eran granos en sacos, etc., lo anterior, a fin de permitir y facilitar su estiba a bordo. Estas operaciones de cargar o descargar un buque requerían de mucha mano de obra y mayor tiempo, por lo que consecuentemente sus costos eran muy elevados.

En busca de un efectivo abaratamiento de dichos costos, en función del considerable aumento del comercio mundial y la gran competencia que ello conlleva; la necesidad y el ingenio humano propiciaron el surgimiento de nuevos esquemas y sistemas, hasta convertir al buque en un medio de transporte cada vez más eficiente, económico y especializado.

De este modo, la magnífica respuesta que dio el transporte marítimo a las mayores exigencias de un incipiente comercio mundializado, fue:

- ✿ En primer lugar, la incorporación del contenedor; y otros medios de unitarización de las cargas;
- ✿ En segundo lugar, la adaptación del buque a cada tipo de mercadería que debía transportar; y
- ✿ En tercer lugar, la incorporación de los otros modos de transporte en la cadena logística.

El contenedor abarató costos de manipuleo, estiba, traslado, seguros y demás, dando mayor confiabilidad, agilidad y protección al transporte, permitiendo operaciones puerta a puerta, con una mayor flexibilidad y disponibilidad de los productos, mientras que la economía de escala aplicada al transporte marítimo disminuyó considerablemente los costos del flete.

La adaptación de las embarcaciones dio origen a las nuevas generaciones de buques especializados, tales como; los “*Graneleros*” (Bulk Carriers, dentro de los que se encuentran los OSO = Ore Sluny Oil, y los OBO = Ore Bulk Oil) para el transporte de graneles; los “*Buques Tanque*” (Tankers, mismos que tienen que ser construidos con un doble casco, de acuerdo con la Regla 13 del Anexo I del Convenio MARPOL 73/78) para el de líquidos; los “*Porta Contenedores*” (Full Container) para la carga de contenedores, - los cuales ya van en su tercera generación-; los “*Rampa Porta Vehículos*” (Roll On - Roll Off); los “*Gaseros*”, los “*Quimiqueros*” y demás. Esta adaptación produjo una importante disminución en los costos de estadía en los puertos, y en los procesos de estiba/desestiba de los diversos productos.

Se producen economías de escala creciente, cuando se disminuyen los costos medios al aumentarse los volúmenes de producción, distribuyéndose de esta forma los costos fijos entre volúmenes mayores. Respecto al transporte marítimo, la economía de escala impone necesariamente la construcción de inmensos buques para el traslado de grandes volúmenes de mercancías.

Este concepto de economía de escala creciente, comenzó a aplicarse en la década de los sesentas al transporte de petróleo, luego del cierre del Canal de Suez, fue entonces que la industria naval dio a luz los denominados "Superpetroleros".

Así, la incorporación del contenedor al transporte marítimo, hizo que la industria naval construyera buques especialmente adaptados para el traslado de este nuevo elemento. Los buques porta-contenedores de primera generación fueron construidos “...sin caja de torsión pero con viga central longitudinal (...), y transportaban entre

800 y 1.000 TEU's; los de segunda generación, construidos (...) con caja de torsión y viga al centro de la bodega (...), mismos que alcanzaron los 3.000 TEU's; y actualmente, los de tercera generación, construidos (...) con caja de torsión y viga al centro de la bodega, pero con puntal mucho mayor para aumentar el número de contenedores (...), los cuales navegan con más de 6.000 TEU's a bordo, previéndose que muy pronto podrían construirse buques de (cuarta generación) para transportar más de 10.000 TEU's*.”¹⁸

La economía de escala producida por estos superbuques porta-contenedores cambió el sistema de transporte marítimo en el hemisferio norte, lográndose en algunos casos reducir los fletes hasta en un 60%. Estos superbuques requieren de mega-terminales portuarias en distintos puntos geográficos, considerados estratégicamente como centros de concentración y distribución de contenedores para la región, también conocidos como “...Puertos Hub o Puertos Pivote (que) son puertos marítimos que concentran carga de diferentes procedencias y destinos, nacionales y extranjeros, para su posterior redistribución. Generan así negocios para la economía local con el comercio que no es del entorno cercano del propio puerto.”¹⁹

“Los fundamentos para un puerto pivote son su ubicación y el volumen de carga de su hinterland. Para poder convertirse en puerto pivote, un puerto tiene que contar con amplias conexiones de transporte terrestre, estar ubicado en un lugar donde se

¹⁸ Ocejo Rodríguez Luís.- Cambios Tecnológicos y su Repercusión en los Servicios, Reseña del “Ciclo de Pláticas sobre el Entorno del Transporte Marítimo Internacional, noviembre de 1999”. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Marina Mercante, México, D. F. Febrero de 2000.

*TEU Twenty-foot equivalent unit (unidad equivalente a un contenedor de 20 pies)

¹⁹ Hoffman, Jan.- *Documento de Trabajo para el Primer Curso Internacional Políticas de Transporte y Preparación y Evaluación de Proyectos de Transporte* (sic), Comisión Económica Para América Latina, (CEPAL), Chile, Mayo 2000. p. 3

conectan o cruzan rutas marítimas, o contar con altos volúmenes de carga que se generan en el entorno cercano del puerto.”²⁰

Desde estas mega-terminales, los contenedores son distribuidos a los distintos puertos secundarios de la región, por medio de buques de menor tamaño denominados "Feeders". Ejemplo de este tipo de mega-terminales son en el Caribe, los puertos de San Juan, Puerto Rico y Kingston, Jamaica; y para los países asiáticos, Hong Kong, y Singapur en Malasia, sin dejar de considerar a los grandes puertos europeos, norteamericanos y japoneses. Esto ha dado lugar a que el 70% de las importaciones procedentes de Europa y del Lejano Oriente, utilicen, en el primer caso, los puertos norteamericanos de:

- | | |
|--------------------|---------------------|
| a).- Nueva Orleans | d).- Freeport |
| b).- Houston | e).- Corpus Christi |
| c).- Galveston | f).- Brownsville |

En el Segundo caso, los puertos de California E. U. A., como son:

- | | |
|------------------|-----------------|
| a).- Los Angeles | c).- Long Beach |
| b).- San Pedrito | d).- San Diego |

Las mismas circunstancias generan que entre el 50% y 55% de nuestras exportaciones salgan por esos puertos, lo cual es muy grave dadas las inversiones hechas en los puertos mexicanos de Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Altamira y Veracruz.

Por otro lado, los tradicionales buques polivalentes de carga general, cada día están siendo restringidos a un cierto tipo de mercancías y a un número pequeño de tráficos, ya que actualmente, la mayor parte del comercio mundial se transporta en buques especializados, como se podrá observar en el cuadro respectivo sobre los pedidos de nuevas unidades de los principales tipos de buques. Al respecto,

²⁰ Hoffman, Jan.- *Documento de Trabajo... Op. Cit.* p. 27

durante el año 2000, se cerraron contratos para la construcción de buques de los seis principales tipos, por un total de 80,1 MTPM (Millones de Toneladas de Peso Muerto), lo cual significó un aumento de 61,5% en comparación con los contratos de 1999, sin embargo, debemos resaltar que con relación a los CARGUEROS MIXTOS, éstos no tuvieron un solo pedido en los años de 1999 y 2000, lo que corrobora la afirmación de la creciente especialización de las embarcaciones, como se puede ver en el siguiente Cuadro Resumen por sectores: ²¹

**Cuadro Resumen de Pedidos de Nuevas Unidades
de los Principales Tipos de Buques. (Comparativo 1999 – 2000)**

SECTOR	AÑO	Nº BUQUES	MTPM
Petroleros	1999	206	16,8
	2000	446	41,8
Graneleros	1999	346	23,9
	2000	344	20,0
Portacontenedores *	1999	170	7,1
	2000	373	15,0
Cargueros	1999	162	1,3
	2000	255	2,5
Transbordadores / Buques de Pasaje	1999	116	0.34
	2000	136	0.30

*Estos nuevos tonelajes, son una consecuencia de la tendencia reciente hacia buques portacontenedores de dimensiones superiores a las que permite el Canal de Panamá.

Para mayor detalle sobre la evolución de buques nuevos solicitados en el mercado internacional de la construcción, en lo que se refiere al periodo que comprende del año de 1990 al año 2000, se debe observar la siguiente tabla: ²²

²¹ *El Transporte Marítimo en 2001, Informe de la Secretaría de la UNCTAD.- UNCTAD/RMT/2001, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, NACIONES UNIDAS, Nueva York y Ginebra, 2001, p. 33*

²² *Ibidem.*

Pedidos de nuevas unidades de los principales tipos de buques ^a de 1990 a 2000 y en 2001
(Número de buques y miles de TPM)

Año	Buques tanque		Graneleros		Cargueros mixtos		Buques de carga general		Buques porta-contenedores		Buques de pasaje/transbordadores		Total ^b	
	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM	Número	Miles de TPM
1990	338	25 876	93	3 640	24	2 726	310	2 090	124	3 073	93	119	982	37 524
1991	308	19 871	148	11 836	4	322	167	877	66	1 796	84	90	777	34 793
1992	206	10 050	126	7 261	0	0	225	1 402	127	3 227	114	91	798	22 031
1993	267	17 327	299	18 303	1	83	261	2 102	182	5 057	122	163	1 132	43 035
1994	256	13 833	339	19 896	2	220	227	1 493	242	6 497	118	159	1 184	42 098
1995	243	9 143	381	22 418	4	440	345	2 449	345	8 562	144	224	1 462	43 236
1996	274	13 875	271	14 250	-	-	257	2 107	292	6 978	144	155	1 238	37 365
1997	428	32 516	282	17 983	2	220	299	2 701	166	3 618	96	149	1 273	57 187
1998	280	21 922	166	11 835	0	0	333	2 488	178	5 975	117	231	1 074	42 451
1999	206	16 822	346	23 934	-	-	162	1 323	170	7 183	116	348	1 000	49 610
2000														
Enero	17	1 337	33	2 095	-	-	16	84	18	964	20	20	104	4 440
Febrero	12	786	36	2 983	-	-	17	130	35	2 128	7	18	107	6 167
Marzo	33	2 366	29	1 110	-	-	10	64	19	930	6	7	97	4 477
Abril	36	2 746	28	1 320	-	-	8	164	14	748	7	27	93	5 005
Mayo	33	4 031	26	1 229	-	-	3	40	27	1 168	3	25	92	6 493
Junio	56	6 047	34	1 891	-	-	22	301	46	1 892	10	22	168	10 120
Julio	43	4 081	45	2 647	-	-	25	198	36	1 582	15	22	164	8 707
Agosto	43	3 992	21	1 349	-	-	11	128	26	685	6	35	107	6 291
Septiembre	31	2 983	10	587	-	-	15	195	42	1 260	13	33	111	5 058
Octubre	34	3 863	37	2 577	-	-	39	325	28	1 126	20	17	158	7 908
Noviembre	49	3 171	13	529	-	-	20	175	19	832	2	12	103	4 719
Diciembre	59	6 462	32	1 764	-	-	69	730	63	1 710	27	70	250	10 736
Total 2000	446	41 865	344	20 081	-	-	255	2 534	373	15 025	136	308	1 554	80 121

Fuente: Secretaría de la UNCTAD con datos de Shipping Statistics and Market Review, 2001, Instituto de Economía y Logística del Transporte Marítimo (Brema), Nos. 1 y 2.

^a Buques de 300 TRB o más

^b En ese total no quedan comprendidos los datos relativos a los contratos para la construcción de buques de otros tipos.

Diversidad, flexibilidad, eficiencia, suficiencia, puntualidad, bajos costos y en general calidad de los servicios, son algunas de las características esenciales que exigen los clientes. Bajo estas presiones, y a fin de satisfacer dichas necesidades, el transporte marítimo ha debido adaptarse y responder oportunamente a éstas, por lo que los prestadores del servicio, constantemente monitorean los requerimientos del

cliente, estando siempre dispuestos a interactuar con los usuarios, así como tener la capacidad de adoptar los cambios necesarios con la celeridad requerida, donde se deben de considerar obviamente el abaratamiento de sus costos y la feroz competencia existente, de ésta forma las empresas navieras presionaron el mercado internacional para que se dieran las condiciones ideales para el surgimiento de los llamados paraísos fiscales, como se explica en el siguiente punto.

2.5 Las Banderas de Conveniencia

A comienzos de la década de los sesentas, y con el nacimiento del concepto de “Mundialización”, las grandes empresas armadoras de los principales países marítimos, vieron la oportunidad de obtener ventajas comparativas, matriculando sus buques en aquellos países que les brindaban mayores beneficios económicos y financieros, libertades para la matriculación, legislaciones muy laxas con menores costos de mano de obra, pudiendo contratar tripulaciones baratas y disponibles en cualquier parte del mundo. Esta situación dio origen a lo que se conoce como “Banderas de Conveniencia (Flag of Convenience = FOC’s), o Paraísos Fiscales”. Las Naciones Unidas les llamaron Países de Libre Registro o de Registro Abierto.

El surgimiento de este tipo de abanderamiento de libre registro, produjo tres impactos en el sector marítimo internacional;

- ⊗ Uno positivo y de orden económico, que se tradujo en un real abaratamiento de los fletes;
- ⊗ Otro de estupor, por la sorprendente caída del tonelaje bruto que esta competencia desleal originaba en aquellos países de registros cerrados; y
- ⊗ El tercero de orden técnico, por la falta de control y cumplimiento de las normas de seguridad, tanto de la vida humana, como el buque y demás intereses en el mar.

Todo ello eleva el costo de la carga, por los graves accidentes que sufren esos buques, de conformidad con informes serios emitidos por la Organización Marítima Internacional (OMI), véanse los ejemplos de los buques tanque “SEKI”, “SEA AEGEAN”, “ERIKÁ”, “PRESTIGE”, “NAKHODKA”, “BRAER”, “SEA PRINCE”, “SEA EMPRESS”, “NISSOS AMORGOS”, y el “EVOIKOS”, buques que derramaron desde 5,000 hasta 72,300 toneladas de hidrocarburos persistentes, los cuales agravan la contaminación marina. Los países de abanderamiento, en su mayoría son de libre registro como: Malta, Bahamas, Chipre, Panamá, Liberia, Grecia y Rusia.

Para el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, distinguido maritimista y catedrático de la Facultad de Estudios Superiores Acatlán, quien en 1987 asistió en Londres Inglaterra a un simposio auspiciado por la Lloyd’s Register of Shipping, denominado “*What Flag, What Nationality*”, donde se expuso que existen cuatro tipos de países que otorgan esta modalidad de pabellones, los cuales son:

a) Países de Registro Abierto Independientes:

ÁMERICA: Bahamas, Honduras, y Panamá preferentemente.

EUROPA: Luxemburgo, Chipre y Malta.

ÁFRICA: Liberia, Somalia y Túnez predominantemente.

ÁSIA: Líbano, Filipinas, Indonesia, Singapur, etc...

OCEANÍA: Islas Marshall, Isla Salomón, Islas Cook, Tuvalu, etc...

b) Países de Registros Dependientes, son territorios sometidos a otros países:

EN ÁMERICA: Del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte:
Anguilla, Bermuda, Islas Vírgenes Británicas, Islas Caimán, Islas Malvinas (mal llamadas Falkland) Monserrat y Turk y Caicos.

DE LOS PAÍSES BAJOS: Aruba y las Antillas Holandesas.

DE FRANCIA: Guyana Francesa, Guadalupe, Martinica, Saint Martin y Saint Banthélémy, y Saint Pierre et Miquelon.

DE DINAMARCA: Groenlandia.

EN ÁFRICA: Del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte: Tristan de Cumba y Santa Elena.

DE FRANCIA: Mayotté y Reunión.

EN ASIA: Hong Kong y Macao hoy dependencias de China, que gozan de autonomía para abanderar buques.

EN OCEANÍA: Pitcairn de Gran Bretaña. Polinesia Francesa, Nueva Caledonia, Nallis y Futura.

EN EUROPA: Gibraltar, Reino Unido de Gran Bretaña, Faroe de Dinamarca

- c)** Registros Costa Afuera, aquellos que han sido establecidos por países tradicionalmente marítimos, para que sus navieros o armadores puedan reducir los costos, principalmente los relativos a las tripulaciones:

DE GRAN BRETAÑA: Guernesey, Jersey y Man.

DE FRANCIA: Isla de Keguelen.

DE ALEMANIA: Isla de Heligoland.

DE SUECIA: Isla de Gotland.

DE ESPAÑA: Islas Baleares e Islas Canarias.

- d)** Segundo Registro:

Éste sistema fue creado por Noruega, al establecer además del registro nacional, un segundo registro llamado “Norwegian International Shipping Register” (NIS), y de aquí surge el nombre de países “NIS”. Dicha modalidad ya se implementó también en Dinamarca donde se creó el “DIS”, en España con el “SIS” y en Japón el “JIS”, entre otros países. Éste sistema permite el Registro de navieros y/o armadores extranjeros que podrán beneficiarse del ahorro de costos en la contratación de tripulaciones de la India o Filipinas por ejemplo.²³

Así, la reacción de países tradicionalmente marítimos como Gran Bretaña, Irlanda del Norte y los Países Bajos, entre otros, fue la de evitar la desaparición de sus

²³ Salgado y Salgado, José Eusebio. *La Nacionalidad del Buque*, Apuntes del Autor, México, D. F. 2003. p. 29 – 31.

respectivas flotas mercantes, para lo cual crearon en cada país dos registros distintos: el tradicional; y otro nuevo llamado "Segundo Registro", "Registro Bis", o también denominado "Off-Shore", el cual permite a los buques en él inscritos eludir la mayor parte de las normas fiscales y laborales vigentes en el propio país. También se intenta un "cese de bandera provisoria", es decir por un tiempo determinado, con la finalidad de que el buque sea abanderado en un registro de conveniencia.

No hay que olvidar la figura del arrendamiento del buque a casco desnudo, que en algunos países combinó la posibilidad de enarbolar la bandera en forma transitoria, con la inscripción del contrato de fletamento. Estos registros se caracterizan por no ser tan cerrados, se establecen en territorios que se encuentran bajo protectorado, y con nulas o casi nulas imposiciones tributarias. Lo anterior es con el fin de atraer a las empresas navieras y armadores para que emplacen sus flotas hacia estas banderas, y así mantenerlas bajo control.

Dada la situación existente, entre 1976 y 1977 algunos países en desarrollo, incluyendo también a los del bloque comunista, elevaron sus quejas a la Comisión del Transporte de la UNCTAD, bajo el argumento de que las flotas de países de libre registro o de registro abierto, también llamadas "banderas de conveniencia", reducían las posibilidades de desarrollo de sus marinas mercantes, motivo por el cual exigían la búsqueda de alguna fórmula que permitiera una distribución más equitativa de los ingresos producidos por los fletes internacionales.

Como respuesta, la UNCTAD demostró interés en analizar la evolución y expansión de las marinas mercantes nacionales, y en especial la de los países subdesarrollados, como efecto del avance de las flotas de libre matrícula, o de registro abierto, las cuales a esa fecha representaban la cuarta parte de la flota mercante mundial, y con una peligrosa tasa de crecimiento en aumento, motivo que propició la creación de un Grupo de Trabajo Ad-Hoc, el cual se encargaría de elaborar una Investigación al respecto.

El estudio realizado, resaltó la necesidad de que debería de existir una relación auténtica entre el país de matrícula y el buque, de igual manera destacó la urgencia de promover una participación creciente y equitativa de los países menos desarrollados, en el comercio marítimo internacional.

Por su parte, los países desarrollados señalaron el peligro que representa la competencia desleal de las “banderas de conveniencia” debido a las ventajas económicas que ofrecen, particularmente en lo que a mano de obra e incumplimiento de las normas de seguridad se refiere. No obstante, aceptaron que podría ser tema de discusión el que las flotas de “banderas de conveniencia” reducían las posibilidades de progreso de las marinas mercantes de los países subdesarrollados, argumentando que la falta de recursos financieros era el principal obstáculo que tenían dichos países. Por último afirmaron que a la larga, toda política encaminada a restringir las flotas de “bandera de conveniencia” conduciría a un incremento de los precios de los fletes.

Los representantes de los países socialistas (en aquel tiempo), sugirieron se realizara un estudio que determinara los medios adecuados para conseguir un desarrollo equilibrado de la flota mundial.

Por otro lado, los países del tercer mundo aseguraron que mientras los beneficios económicos, generados por las embarcaciones de libre matrícula, fueran a parar a manos de los países del primer mundo, las flotas de los países menos favorecidos no podrían desenvolverse eficaz, eficiente y competitivamente. También resaltaron la importancia de fomentar a las marinas mercantes nacionales, haciendo hincapié en que dichas acciones;

- a)** Sirven a los intereses económicos y políticos de tales naciones;
- b)** Generan empleos en la industria naval y en el transporte marítimo; y
- c)** Coadyuvan al logro de los objetivos de progreso.

Adicionalmente, los países del tercer mundo resaltaron que, los “países de libre matrícula”:

- 1° Por lo general son países subdesarrollados;
- 2° No resultan ser los principales beneficiarios de sus flotas;
- 3° No favorecen de manera equitativa el avance del transporte marítimo; y
- 4° Generan la necesidad de buscar un procedimiento internacional, que recompense o evite posibles perjuicios a las economías de los países menos avanzados.

Dado lo anterior, la Secretaría de la UNCTAD precisó que si dejasen de existir los registros de conveniencia, los armadores podrían crear filiales o empresas mixtas en los países en los cuales la mano de obra es más barata, en vez de repatriar los buques a sus países de origen.

Por último, se concluyó que:

- a) La expansión de las flotas con "bandera de conveniencia" afecta especialmente el progreso de las flotas de los países subdesarrollados (donde obviamente entra México);
- b) Para determinar la relación auténtica entre el buque y su país de matrícula, se debe tener en cuenta:
 1. Su contribución a la economía nacional,
 2. Su contribución a la balanza de pagos,
 3. El empleo de nacionales, y
 4. La propiedad efectiva del buque.

Adicionalmente a lo concluido por la UNCTAD, el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado ha manifestado en diversos foros y documentos²⁴ que tales pabellones:

²⁴ *Ibidem.*

- i. Abaten los niveles de seguridad;
- ii. Crean graves riesgos a la navegación internacional;
- iii. Cuentan con niveles de contratación inferiores a la media existente en los buques de Estado, ya que éstos últimos tienen normas laborales y de seguridad social avanzadas;
- iv. Son un peligro constante de contaminación del medio marino; y
- v. Constituyen una competencia desleal para las empresas navieras, armadores u operadores nacionales, que cumplen con las normas y leyes marítimas nacionales e internacionales para sus buques.

Como una respuesta de los países del primer mundo al problema de las banderas de conveniencia, y a fin de superar y contrarrestar los escollos que estos planteaban, desarrollaron dos acciones fundamentales:

- 1°- Implementaron un segundo registro, que no conllevara los problemas arriba enunciados; y/o
- 2°- Generaron acciones de sustento financiero, económico y legal que se reflejaron en un incremento de su tonelaje y de su flota mercante.

Con estas acciones, los países desarrollados lograron reducir en cierta medida los impactos negativos que a nivel mundial generaron las banderas de conveniencia, situación que no sucedió con los países en vías de desarrollo como lo es el caso de México, donde su marina mercante no solo ha resentido los estragos generados por el proceso de mundialización, y los subsidios disfrazados que aplican los países del primer mundo a sus flotas mercantes, sino además hay que adicionarle la falta de continuidad de políticas de apoyo y fomento para su desarrollo, como se explica en el siguiente capítulo.

Capítulo 3
***EL TRANSPORTE MARÍTIMO
EN MÉXICO***

Capítulo 3 EL TRANSPORTE MARÍTIMO EN MÉXICO

3.1 Antecedentes

El sistema de transporte marítimo, tanto de mercancías como de pasajeros, constituye un elemento estratégico del proceso de desarrollo del país, pues influye en la determinación de los costos de producción, así como en la distribución de bienes y servicios, además de ser un factor esencial para aprovechar e impulsar el potencial de crecimiento de las distintas regiones de México.

Para el Gobierno Federal, durante muchos años fue una preocupación que el país contara con una flota mercante propia e independiente, bajo los principios de soberanía, independencia y seguridad nacional, así también bajo los conceptos económicos de generación y ahorro de divisas, así como de generación de empleos. Es en este sentido que durante el período que comprende los años de 1962 al 2000, se implementaron ciertas medidas de apoyo, que en su momento se denominaron: compensaciones, subsidios, devoluciones, incentivos y otras acciones tendientes a promover, fomentar, ampliar, desarrollar, reactivar o impulsar a la Marina Mercante Mexicana, estos calificativos fueron variando de año en año, en función de las circunstancias políticas, económicas y sociales que prevalecieron durante las distintas Administraciones que ha habido, pero en general, sus principios se mantuvieron incólumes.

A partir de lo anterior, durante el período que nos ocupa podemos distinguir de manera general dos etapas, siendo las siguientes:

- 1ª.** Acciones para el Fomento y el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, 1962 - 1995; e
- 2ª.** Instauración del Programa para Promover la Competitividad de la Marina Mercante Nacional, 1996 – 2000.

Estas etapas respondieron a circunstancias políticas, económicas y sociales, tanto nacionales como internacionales, y cada una de ellas tuvo sus características propias.

El 1° de enero de 1977, entra en vigor la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, mediante la cual se transfieren las funciones del sector marítimo portuario que tenía la Secretaría de Marina, desde 1940, a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por lo que para dar cumplimiento a las recientes atribuciones, se crea la Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante.

Durante los últimos treinta años, el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana ha estado inserto en un proceso de fuertes discontinuidades de política fiscal, lo que ha contribuido al proceso de desabanderamiento.

El antecedente más lejano se encuentra desde 1962, con la autorización de la SHCP, para efectuar una depreciación desacelerada de activos fijos que no podía exceder del 20% anual sobre el monto de la inversión. En 1963 se otorga una disminución del impuesto a la exportación de la miel, si se utilizaban buques mexicanos. En 1966 se otorgó un subsidio del 25% en los fletes si se embarcaban mercancías a las zonas fronterizas en embarcaciones mexicanas.

En 1972 nuevamente se autorizó a las empresas nacionales de transporte por vía marítima, para que efectuaran una depreciación acelerada de sus activos fijos tangibles hasta el 20% anual sobre el monto original de la inversión. En 1975 y después en 1977 se expidieron los Certificados Especiales de Devolución de Impuestos (CEDIS).

Posteriormente, en 1979, se sustituyen por los Certificados de Promoción Fiscal (CEPROFIS), que establecían estímulos fiscales que tenían como objetivo, aumentar el empleo, estimular la inversión, impulsar el desarrollo de la pequeña industria,

fomentar la producción de bienes de capital y promover un desarrollo regional equilibrado.

Para 1980 continuaron los CEPROFIS adicionando el otorgamiento de créditos fiscales equivalentes al 20% del costo de adquisición de buques y equipos nuevos o usados, así como un crédito fiscal a los usuarios del transporte marítimo, por el 10% del costo del flete.

Uno de los principales problemas que se detectaron en su momento, en materia de Marina Mercante, fue la escasa participación de la flota mexicana, tanto en los tráficos de altura como en el de cabotaje, a pesar de que éste último estaba reservado para navieros y barcos mexicanos, por tal motivo se promovió la expedición de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 8 de enero de 1981, entrando en vigor 180 días después de su publicación.

Dicha Ley, entre otras cuestiones regulaba:

- ⊗ La potestad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para adoptar todas las medidas necesarias para apoyar el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.
- ⊗ El establecimiento de reservas de carga para buques nacionales, mediante la aplicación de medidas unilaterales, bilaterales ó multilaterales. En el primer caso, se encontraban todas las cargas de las Dependencias y Entidades Paraestatales del Gobierno Federal; y en el segundo caso, se encontraban los Convenios Bilaterales de Transporte Marítimo con Brasil, Argentina, España, Rusia, Alemania y Países Bajos, los cuales se denunciaron durante el gobierno de Miguel de la Madrid. En lo que se refiere a Convenios Multilaterales, el único convenio que México ratificó, fue el del Transporte Marítimo de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), que a pesar de que entró en vigor para Colombia, Chile, Ecuador, Paraguay y

México, nunca operó por falta de su Reglamento y el Acuerdo de una Conferencia Marítima de Fletes.

- ✿ El otorgamiento de apoyos fiscales, mediante certificados de promoción fiscal que se entregaban a los usuarios del transporte marítimo mexicano y que servían para acreditar impuestos federales.
- ✿ Las exenciones de impuestos y derechos por actos de registro, como contratos de compra-venta, hipotecas, arrendamientos y fletamentos.
- ✿ La obligación de construir y reparar las embarcaciones beneficiarias de la citada Ley, en astilleros mexicanos.
- ✿ Los sistemas de educación náutica, de tal manera que permitieran la formación de un mayor número de marinos, para ello se reestructuraron los planes de estudio y se creó el Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional (FIDENA).
- ✿ El establecimiento de la figura del Padrón de Abanderamiento Mexicano (PAM), que consistía en dar el tratamiento de buque nacional, a toda aquella embarcación de bandera extranjera cuyo armador o propietario se comprometiera a abanderarlo mexicano en un plazo determinado.
- ✿ El establecimiento de beneficios fiscales para aquellos navieros cuyas embarcaciones se encontraran en el PAM.
- ✿ El tráfico de cabotaje, mismo que estaba reservado para buques de bandera mexicana o a falta de estos, para los buques que se encontraran inscritos en el PAM.

En 1983, se derogan los CEPROFIS pero se restablecen en 1985, con una reducción del 20% al 10% por adquisición de buques y la adición de un crédito fiscal del 10% por concepto de reparación de embarcaciones. En 1986 se expide el Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano, donde las empresas con embarcaciones inscritas en el Padrón, se beneficiaban de la reserva de carga, estímulos fiscales y apoyos económicos establecidos en la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. En 1988, se cancelan todos los CEPROFIS y se agregan otras obligaciones, como la del 2% del impuesto al activo.

A mediados de los ochentas y principios de los noventas empieza una política de apertura comercial a nivel mundial, por lo que las reservas de carga dejan de ser funcionales y atractivas, dándose por terminados los convenios bilaterales. Inclusive el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas deja de tener utilidad real.

Para una mejor comprensión de las repercusiones que han generado las diversas políticas que ha aplicado el Estado mexicano, con relación al transporte marítimo nacional, a continuación se presenta una relación de los principales instrumentos de apoyo que en su momento se otorgaron a la Industria del Transporte Marítimo Nacional, los cuales se obtuvieron del documento denominado *Cuadro Analítico de Subsidios, Compensaciones, Apoyos y otras Acciones para la Marina Mercante Mexicana, 1962-2000*²⁵.

3.1.1 Subsidios, Compensaciones, Apoyos y otras Acciones para la Marina Mercante Mexicana, 1962-2000

Para efectos del presente trabajo, estos instrumentos se clasificaron en cuatro grandes rubros:

1).- SUBSIDIOS:

SUBSIDIOS DE OPERACIÓN: 50% del costo del combustible (1975 – 1985)

SUBSIDIOS A LOS FLETES: 25% a quien embarque mercancías a las zonas fronterizas en buques mexicanos (1966)

2).- ARANCELES:

CERTIFICADOS DE PROMOCIÓN FISCAL (CEPROFIS) (1980–1983, 1985–1988)

CERTIFICADOS ESPECIALES DE DEVOLUCIÓN DE IMPUESTOS (CEDIS) (1975 – 1980)

²⁵ Campos Sánchez, Marcos Valentín.- *Cuadro Analítico de Subsidios, Compensaciones, Apoyos y otras Acciones para la Marina Mercante Mexicana, 1962-2000*, México, D. F. Julio de 2001. 33 pp.

3).- IMPUESTOS:

REEMBOLSOS

- CERTIFICADOS ESPECIALES DE DEVOLUCIÓN DE IMPUESTOS (CEDIS) (1975 – 1980)
- DEVOLUCIÓN DEL IVA Y TASA DEL 0% DEL MISMO (1980 – a la fecha *)

CREDITOS FISCALES

- CERTIFICADOS DE PROMOCIÓN FISCAL (CEPROFIS) (1979 – 1980, 1980 – 1983, 1985 - 1988)

DEPRECIACIONES

- DEPRECIACIÓN ACELERADA (1962)
- DEPRECIACIÓN ACELERADA DE ACTIVOS FIJOS Y A LAS INVERSIONES (1972 - 1975)
- DEPRECIACIÓN EN LINEA RECTA (A la fecha **)
- DEDUCCIÓN INMEDIATA (1987 – a la fecha *)

REDUCCIONES

- IMPUESTO AL ACTIVO (1990 – a la fecha *)
- IMPUESTO SOBRE LA RENTA (1994 – a la fecha *)
- IMPUESTO POR INTERESES DE CRÉDITOS EXTERNOS (1994 - a la fecha *)

4).- OTROS INCENTIVOS:

RESERVAS DE CARGA

- LEY PARA EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA (1981 – 1994)
- REGLAMENTO A LOS CAPÍTULOS 3º, 4º Y 5º DE LA LEY PARA EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA (1981 – 1994)
- REGLAMENTO DEL PADRÓN DE ABANDERAMIENTO MEXICANO (1986 – 1994)
- LEY DE NAVEGACIÓN (1994 – a la fecha *)
- CONVENIOS BILATERALES (Se aplicaron hasta 1993)

ESCUELAS NÁUTICAS (Vigente *)

INSTRUMENTOS BURSÁTILES (1993 a la fecha *)

* Se debe considerar hasta el año 2000.

Como se puede apreciar de la revisión del cuadro anterior, el Gobierno mexicano aplicó distintos esquemas que tuvieron como finalidad el generar condiciones óptimas, para que el sector naviero nacional se encontrara en condiciones

favorables, a fin de lograr ser competitivo en el mercado internacional del transporte marítimo contra las flotas mercantes de los países desarrollados, sin embargo, en general podemos decir que el Estado mexicano se ha distinguido por carecer de una política comprometida, estable y a largo plazo, por lo que éstos esquemas fueron cambiando poco a poco, hasta que finalmente desaparecieron, lo cual originó la actual condición en la que se encuentra la flota mercante mexicana, como se expone en el siguiente punto.

3.2 Situación de la Marina Mercante Mexicana, existente hasta el año 2000

Debido a la implementación de una política restrictiva y de uso racional de los recursos públicos, por parte del Ejecutivo Federal, se puede observar que se derogaron algunos de los estímulos fiscales ya referidos, los precios de los combustibles se tuvieron que ajustar a fin de que fueran iguales, tanto para nacionales como para extranjeros, y a precios del mercado internacional.

Por su parte, la Ley de Navegación, promulgada en enero de 1994, abrogó a la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y el Reglamento de aquélla hizo lo mismo con el Reglamento de ésta.

Los objetivos fijados por la pasada administración, en materia de transporte marítimo, fueron los de contar con servicios suficientes, eficientes y a precios competitivos. Lo anterior fue sustentado en base al proceso de mundialización mercantil, financiera y productiva, así como a la necesidad de incrementar nuestras exportaciones para la generación del progreso económico nacional.

Es en este sentido que, con relación al tráfico de altura, se encaminó la gestión para que un mayor número de empresas navieras arriben a los puertos mexicanos, lo que redundaría en un mayor número de destinos, y por consiguiente en un intercambio

comercial con más miembros de la comunidad internacional. Esto implicó no poner restricciones a barcos de bandera extranjera, pero tampoco se favoreció a los buques de bandera mexicana. La finalidad fue la de exportar y no sólo transportar.

Por otro lado, México no fue indiferente ante el fenómeno mundial del incremento del uso de banderas de conveniencia de países que constituyen “paraísos fiscales”, ya que tal situación conllevó al desabanderamiento y casi desaparición de su flota mercante.

Dadas las circunstancias anteriores, se generó una caída en el tonelaje y número de buques con bandera nacional, y el sector marítimo del país, vio reducida su participación en los movimientos de mercancías en tráfico de altura, dado que la mayor parte de la carga generada por México se transporta en buques de bandera extranjera, produciendo no solo la pérdida de divisas, sino provocando también una importante fuga de recursos económicos, estimados en alrededor de 30,000 millones de USD, pero aún y cuando solamente fueran 1,000 millones de USD, estos servirían para el desarrollo del país.

Con tales premisas, fue que en 1996 participé en la elaboración y aplicación del *Programa para Promover la Competitividad de la Marina Mercante Nacional 1996 - 2000* (PPCMMN), fundamentado en el *Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000*, que establecía como objetivo en materia de transportación marítima:

“...contar con servicios de transporte marítimo suficientes, oportunos y seguros; con calidad y precios competitivos, para apoyar el comercio interior y exterior del país y reforzar las medidas para la prevención de la contaminación...”

Para el cumplimiento del objetivo mencionado, el PPCMMN contempló la realización de estrategias, entre las que sobresalen:

1. Ampliar y mejorar las condiciones de participación de la marina mercante en el comercio exterior de México, con índices de eficiencia competitivos a nivel internacional conforme a criterios de productividad.
2. Favorecer el proceso de integración de los buques nacionales al cabotaje, y su participación en las actividades marítimas costa afuera.
3. Elevar la calidad y competitividad del personal de la Marina Mercante Mexicana, y promover la creación de empleos.
4. Promover la modernización de la industria naval, en apoyo al desarrollo del transporte marítimo nacional.
5. Fortalecer la presencia de México en los organismos internacionales, para participar activamente en la adopción de acuerdos y resoluciones en los que se consideren los intereses del país.
6. Contar con un marco normativo permanentemente actualizado, conforme a las innovaciones en la materia, con sistemas administrativos de atención al público modernos y ágiles, que contribuyan a la operación eficiente de la actividad empresarial.

Dichas estrategias se pretendieron atender mediante la instrumentación de 9 Líneas de Acción, que a su vez estaban conformadas por actividades específicas, las cuales fueron:

1. Apoyo a la Actividad Empresarial.
2. Concertación con Grandes Usuarios.
3. Política Financiera y Fiscal.
4. Política Laboral.
5. Formación y Capacitación Tecnológica de Marineros Mercantes.
6. Industria Naval.
7. Normatividad Internacional.
8. Estudios Legislativos y Normalización.
9. Desregulación y Desconcentración Administrativa.

Con las anteriores actividades se logró, entre otras cuestiones, lo siguiente:

- ✿ Cada empresa naviera, fijaría sus propias estrategias a seguir para incrementar su eficiencia y competitividad, en función de su capacidad económica y el mercado en el cual se encontrara colocada.

- ✿ Complementariamente, y en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente Recursos Naturales y Pesca (SEMARNAP), se desarrolló una Campaña Nacional de Capacitación de Pescadores Ribereños, a través de la implementación del curso denominado *Técnicas de Supervivencia de la Vida Humana en el Mar*, mismo que fue impartido por el FIDENA, alcanzando la meta de capacitar durante el período de 1996 al 2001 a alrededor de 67,000 pescadores, el citado curso fue coordinado por la Comisión Intersecretarial de Seguridad y Vigilancia Marítimo Portuaria (CONSEVI), perteneciente a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

- ✿ Como un esfuerzo unilateral, en 1997 la Secretaría de Comunicaciones y Transportes editó el libro *Como Exportar por Vía Marítima; Introducción Fundamental para el Exportador*²⁶, documento que obtuvo el Primer Lugar del Premio Nacional de Administración Pública 1996, y cuyos objetivos primarios fueron:
 - 1.- Ser una publicación especializada de apoyo, que cubriera en la medida de lo posible las carencias que sobre esta temática existen; y
 - 2.- Difundir las bondades que ofrece el transporte marítimo, en lo que al traslado y manejo de mercancías se refiere.

Así también, durante el mismo año, con el apoyo de la Dirección General de Recursos Humanos de esa Secretaría, participé como ponente en una teleconferencia vía satélite a efecto de difundir el contenido del citado libro a varios puertos del país y a los 31 Centros SCT.

²⁶ Campos Sánchez, M. V. y otros.- *Como Exportar por Vía Marítima... Op. Cit.*

- ✿ De igual manera, con autorización de la Dirección General de Marina Mercante y en coordinación con la Escuela Nacional de Estudios Superiores Aragón (ahora Facultad), perteneciente a la Universidad Nacional Autónoma de México, realicé 3 Seminarios sobre la obra en comento.

Paralelamente, la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante creó la página Web: www.infoport.com.mx, ya desaparecida, en la que se encontraba información relacionada con el Sistema Portuario Nacional, servicios, rutas y horarios de diversas líneas navieras, y donde también se podían hacer consultas al libro sobre *Como Exportar por Vía Marítima*.

Adicionalmente, elaboré durante los años de 1996, 1997, 1998, 1999, 2000-2001, 2002, y 2002-2 los documentos denominados *Directorio de Servicios de Transporte Marítimo*, posteriormente nombrados *Guía de Servicios de Transporte Marítimo en México*, los cuales contienen información para el usuario, de más de 100 líneas navieras nacionales y extranjeras, con las rutas, servicios y frecuencia que ofrecen estas y sus representantes.

- ✿ Participé en la creación y coordinación del estudio - documento denominado *Servicios de Líneas Navieras entre México y el Mundo*, luego llamado *Diagnóstico sobre la Oferta de Servicios de Transporte Marítimo de Línea Regular, entre México y el Mundo* cuyo propósito era el de contar con un instrumento que reflejara objetivamente el tipo de participación, nacionalidad y destinos de las líneas navieras que arribaron a nuestro país, durante los años de 1997, 1998, 1999, 2000-2001 y 2002. Como resultado de dicho documento se obtuvieron los siguientes datos: En 1997 existían 72 líneas navieras que realizaban tráfico hacia y desde puertos mexicanos, adicionalmente, se tenía comercio vía marítima con 80 países, y se cubrían 308 destinos en todo el mundo.

Debido a la política de apertura comercial, la modernización de la infraestructura y la mejoría de los servicios portuarios que se ofrecían, México se benefició con el arribo de un mayor número de líneas de transporte marítimo, así como la reducción del costo de los fletes, observada en los últimos años, obteniéndose los siguientes resultados:

En el año 2000 arribaron a puertos mexicanos embarcaciones de 111 líneas navieras, de las cuales 104 eran extranjeras, 93.7%, y 7 mexicanas, 6.3%, representadas por aproximadamente 60 agentes marítimos.

Las 111 líneas navieras vinculaban a México con 413 destinos de 103 países, lo que evidenció que se mantenía un tráfico comercial por vía marítima, con un poco más del 50% de la Comunidad Internacional, destacándose los siguientes datos importantes:

Según el reporte de 1999, de la Lloyd's Register of Shipping, México ocupaba por el tamaño de su flota el 21° lugar dentro de los países miembros de la OCDE, y a nivel mundial el 51° lugar.²⁷ Para tener una visión más concreta de la interrelación comercial por vía marítima, que mantenía México con el resto del mundo, a continuación se muestra un cuadro resumen sobre los servicios de transporte marítimo que prestaban los puertos mexicanos, durante el período que comprende del año de 1999 al año 2000.

²⁷ *Lloyd's Register World Fleet Statistics 1999*, London, 2000

**CUADROS RESUMEN DE LA OFERTA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE
MARÍTIMO ENTRE MÉXICO Y EL MUNDO
1999-2000²⁸**

POR CONTINENTE	AMERICA DEL NORTE	CENTRO Y SUDAMERICA	AFRICA	ASIA	EUROPA	OCEANIA
N° DE PAISES	2	23	27	27	21	3
N° LINEAS NAVIERAS	73	68	15	32	37	15
DESTINOS	60	104	48	112	72	17
SERVICIO PROMEDIO DIARIO	6.23	5.3	1.43	2.96	3.37	1.50

POR LITORAL Y PUERTO MEXICANO		TAMPICO	ALTAMIRA	TUXPAN	VERACRUZ	COATZA-COALCOS	DOS BOCAS	CAYO ARCAS	PAJARITOS	CD. DEL CARMEN	PROGRESO	PUERTO MORELOS
GOLFO DE MEXICO	N° LINEAS NAVIERAS	42	45	8	63	15	3	3	3	1	9	3
	SERVICIO PROMEDIO DIARIO	2.76	4.31	0.8	5.4	1.16	0.2	0.2	0.2	0.13	1.36	0.2

²⁸ Campos Sánchez, Marcos Valentín.- *Diagnóstico sobre la Oferta de Servicios de Transporte Marítimo de Línea Regular, entre México y el Mundo, 1999-2000*. México, D. F. Diciembre de 2000. p. 35-36

POR LITORAL Y PUERTO MEXICANO		ENSENADA	GUAYMAS	HAZATLAN	MANZANILLO	LAZARO CARDENAS	ACAPULCO	SALINA CRUZ
OCEANO PACIFICO	N° LINEAS NAVIERAS	3	4	5	25	3	3	3
	SERVICIO PROMEDIO DIARIO	3.0	0.33	0.43	2.6	0.33	0.12	0.33

- ⊗ En lo referente al aspecto financiero, desde 1997, el Banco Nacional de Comercio Exterior -BANCOMEXT- manifestó su disposición para brindar apoyos financieros, a los navieros que lo requieran, bajo un esquema específico, por lo que se haría un análisis de cada caso que fuera expuesto. Hasta el tercer trimestre del 2000, los navieros mexicanos no habían presentado ninguna solicitud de crédito, sin embargo, el esquema continuó abierto.
- ⊗ Con relación a los asuntos fiscales se gestionaron y obtuvieron las siguientes estrategias: Durante los años de 1995 y 1996, a fin de fomentar la ampliación de reservas de capital y la reposición de equipos, se autorizó deducir en forma inmediata, hasta el 100% del valor de las embarcaciones adquiridas, en 1997 y 1998 la tasa aplicable fue del 78%.

Por sexto año consecutivo, y desde 1994, el Congreso de la Unión autorizó que el impuesto al Activo, tratándose de empresas navieras, se determinara tomando como base el 20% de la tasa general. Desde 1990 se aplicaba una tasa del 0% del IVA al transporte internacional, es decir que solamente aplicaba a empresas extranjeras, pero es sólo después de 1995, que mediante la Resolución Miscelánea, se estableció que las empresas navieras

nacionales que ofrecieran servicios para el comercio exterior, tendrían derecho a la devolución de dicho impuesto.

Así también, durante el período de aplicación del PPCMMN, la Resolución Miscelánea permitió a los navieros la estimación de gastos a futuro, a deducciones correspondientes a ingresos acumulados en el año fiscal inmediato anterior a su declaración.

- ✿ Como Secretario Operativo del Grupo de Trabajo de Asuntos Laborales, del Programa para Promover la Competitividad de la Marina Mercante Nacional (PPCMMN) 1996 – 2000, participé en la promoción para la celebración de un Convenio con el IMSS, entre la Orden de Capitanes y Pilotos Navales de la República Mexicana, Similares y Conexos; la Asociación Sindical de Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante Nacional; la Unión Nacional de Marineros, Fogoneros y Camareros de la República Mexicana, El Sindicato Nacional de Alijadores Sección 175 de Trabajadores en Embarcaciones Marítimas, y la Unión de Marineros, Fogoneros y Motoristas del Ramo Marítimo, mediante el cual a los marinos mercantes mexicanos embarcados en buques de bandera extranjera, se les otorgaba a estos y sus familiares los servicios de asistencia médica, quirúrgica, farmacéutica y hospitalaria, lo que representó en su momento un beneficio para alrededor de 1,800 personas y más de 500 familias.

Asimismo, se obtuvo de parte del IMSS el compromiso para atender a los trabajadores marítimos de forma expedita, en cualquier parte de la República Mexicana que se encontraran, independientemente de su lugar de residencia, situación que antes no existía.

- ✿ El Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional (FIDENA), llevó a cabo la elaboración y puesta en marcha de los nuevos Mapas Curriculares, así como del contenido temático de los

Planes de Estudio para Maquinistas y Pilotos Navales, que se aplicaban desde agosto de 1997, de acuerdo a: los Cursos Modelo de la Organización Marítima Internacional (OMI); las exigencias del *Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar de 1978, en su forma enmendada en 1995 (STCW 78/95) y su Código*; y lo establecido por la Secretaría de Educación Pública (SEP). Paralelamente se realizó el Proyecto de Reglamento de Formación, Capacitación y Certificación del Personal de la Marina Mercante, el cual había quedado pendiente de aprobación por las instancias correspondientes.

- ✿ A efecto de normar la participación de la representación mexicana en los diversos foros internacionales en materia de transporte marítimo, la Dirección General de Marina Mercante elaboró las directrices que establecían las posiciones y puntos de vista de la autoridad marítima, durante el período en el que se ubica el programa.

Estas directrices consideraban también los intereses de nuestro país y reflejaban la posición de los diversos sectores involucrados en el negocio marítimo, lo que permitió que los navieros mexicanos no se vieran afectados en su participación en el mercado de servicios de transporte marítimo, e influyó en la toma de decisiones para la adopción de Convenios, Normas, Resoluciones, Códigos y Recomendaciones que regulan el transporte marítimo a nivel mundial.

Por otro lado, a fin de estar en posibilidades de difundir los acuerdos internacionales de los cuales México es parte contratante, las obligaciones, responsabilidades y derechos que adquiere nuestro país, la Dirección General de Marina Mercante instrumentó y aplicó las siguientes medidas de divulgación:

- 1.- De manera oficial mediante oficios, circulares y memorandos;

- 2.- A través del *Boletín de Asuntos Marítimos Internacionales*, publicación bimestral dirigida a capitanías, dependencias, asociaciones y organismos relacionados con el sector;
 - 3.- Mediante el *Boletín de Avisos a los Marineros*, publicación mensual, dirigida a las capitanías de puerto, líneas navieras, agentes consignatarios y demás entidades involucradas en el sector marítimo;
 - 4.- Por medio del libro denominado *Convenios Internacionales Marítimos*, documento que permitía conocer la fecha de adopción de cada uno de los convenios, protocolos, enmiendas, fecha y país de depósito del instrumento de adhesión, entrada en vigor internacional y para México, así como la fecha de publicación en el Diario Oficial de la Federación; y
 - 5.- Mediante la *Nómina de Convenios Marítimos Internacionales*, documento que además de contener los mismos datos que el anterior, también presentaba un breve resumen de los objetivos de los convenios, y algunas observaciones relativas a los mismos.
- ✿ Después de un exhaustivo análisis de la Ley de Navegación, efectuado por la Dirección General de Marina Mercante, en conjunción con especialistas de reconocido prestigio en la materia, a fin de puntualizar: definiciones; régimen de navegación; abordaje; y aspectos relativos al seguro marítimo y la compraventa marítima, se elaboraron tres documentos a ser considerados:
- 1°- “Proyecto de Reformas a la Ley de Navegación”, relativo a definiciones y régimen de navegación, publicado en el Diario Oficial el 26 de mayo del 2000, este Decreto reformó 17 artículos, y derogó 3 de la citada Ley;
 - 2°- “Propuesta del Capítulo del Seguro Marítimo”, para su incorporación a la Ley de Navegación; y
 - 3°- “Propuesta del Capítulo de Compraventa Marítima”, para su incorporación a la Ley de Navegación.

Asimismo, el 10 de noviembre de 1998 fue expedido el *Reglamento de la Ley de Navegación*, el cual contempló entre otros aspectos lo relativo al

Abanderamiento y Matrícula de Embarcaciones; Registro Público Marítimo Nacional; Régimen de Navegación; Arribo y Despacho de Embarcaciones; Pilotaje; Maniobras en Puerto; Inspección Naval; y Contratos de Transporte de Pasajeros por Agua, posteriormente y con fecha 8 de agosto del 2000, se expidió el Decreto que reforma y adiciona el *Reglamento de la Ley de Navegación*.

- ✿ En el período que comprende de 1996 a febrero del 2001, se publicaron un total de 27 Normas Oficiales Mexicanas (NOM), en el Diario Oficial de la Federación, adicionalmente 4 se encontraban en la fase de discusión y una en proyecto, por lo que estaba pendiente su publicación.
- ✿ Se revisaron los trámites y servicios que existían en la Dirección General de Marina Mercante, estos estaban conformados por 185 trámites, y en 1998 se disminuyeron a 23, a partir de 1999 se logró que los usuarios pudieran manejar los 23 trámites a través de 22 formatos tipo, en los que encontraban las distintas modalidades que podía abarcar un trámite específico.

También, se aminoró el tiempo promedio de respuesta de 32 a 20 días, con pretensión de reducirlo a 15 días o menos, para los trámites de permisos, matriculación, abanderamiento e inscripción de embarcaciones, así como los correspondientes al personal naval mercante.

Desde 1998 se establecieron estándares de servicio, a fin de que los clientes externos contaran con una expectativa clara acerca del tiempo, requisitos, horarios, y en general de la atención que debería ofrecerle la Autoridad Marítima para la atención de sus solicitudes de trámite. Paralelamente, se eliminó la discrecionalidad que pudiera haberse generado por desconocimiento del usuario, ya que con la elaboración de trípticos y manuales de orientación, los usuarios pueden conocer de antemano los requisitos y su relación con la normatividad.

- ❁ Se concluyeron las acciones relativas a determinar los requisitos y criterios de autorización; marco de facultades; obligaciones y sanciones; certificados de competencia; documentos de autorización y la “Convocatoria a todos los particulares interesados en realizar actividades de inspección, reconocimiento y certificación de embarcaciones y artefactos navales mexicanos y extranjeros”, publicada en el Diario Oficial de la Federación de fecha 23 de marzo del 2000.

- ❁ En materia de inspección naval, se otorgó autorización a diversas empresas clasificadoras, para que auditen y certifiquen barcos con bandera mexicana, y para emitir los documentos demostrativos del cumplimiento de las prescripciones establecidas en el *Código Internacional de Gestión de Seguridad Operacional del Buque y Prevención de la Contaminación (Código IGS)*, debido a que no se tenía la capacidad técnica ni el personal necesario para realizarlas

- ❁ Se desarrolló el Proyecto denominado Ventanilla Única, el cual constituye un sistema de atención al público, que integra las diversas partes que inciden en el trato con los usuarios, ya que no es únicamente la recepción y control de trámites, sino que proporciona información sobre éstos. Se define como un sistema de corresponsabilidad en el que la Autoridad tiene ciertos compromisos y el usuario también, para poder otorgar servicios ágiles y oportunos. Los resultados obtenidos de la instrumentación de la Ventanilla Única, se pueden ubicar en tres grandes rubros:
 - 1°- Se refiere a la actividad de la Autoridad en cuanto al control estricto que se tiene sobre los trámites que se reciben y sobre su conclusión, ya que se definió por área, tipo de trámite y tipo de resultado. Asimismo, se tiene una retroalimentación sobre el desempeño de las áreas tramitadoras, lo cual permitió identificar nuevas acciones de simplificación y modernización para remover obstáculos detectados, siendo el caso de las medidas de

desconcentración aplicadas, eliminación de requisitos innecesarios, delegación de firma y envío de documentos, entre otros;

- 2°- El impacto del sistema en la atención a usuarios, los cuales han reconocido la mejora en la calidad del servicio, ya que actualmente saben a donde dirigirse y en ese lugar le son resueltos integralmente sus planteamientos, de manera amable y sin necesidad de visitar las áreas como sucedía anteriormente, esto también como medida de combate a la corrupción, además de que tienen una idea clara del servicio que deben exigir;
- 3°- Este sistema faculta al usuario a expresar su opinión e inquietudes relacionadas con los servicios que recibe, a través del sistema de quejas, sugerencias y reconocimientos, lo que permite captar su percepción del servicio, e implementar lo conducente.

- ❖ Se procedió a la desconcentración de funciones hacia las Capitanías de Puerto, dando mayores facultades a éstas, en lo que se refiere a los trámites y autorizaciones para el otorgamiento de permisos, inscripción de embarcaciones, matriculación y abanderamiento de las mismas.

Se actualizó y modernizó el registro de la información a través de medios electrónicos, siendo el caso del Registro Público Marítimo Nacional, el cual ya cuenta con folios digitalizados y enlaces electrónicos vía informática, lo que facilitaba al usuario su consulta en catorce oficinas locales de los puertos más importantes del país.

Durante el año de 1996, se puso en marcha el “Sistema de Ventanilla Única” en 6 Capitanías de Puerto, para 1997, se incorporaron 12 más, durante 1998, se agregaron 21, y para el año de 1999, se adicionaron 9 Capitanías, lo que daba un total de 48 Capitanías de Puerto integradas al Sistema, lo anterior, como una medida de control, unificación de criterios, estandarización de

servicios, simplificación de trámites, combate a la corrupción y mejor atención a los usuarios de los distintos Estados de la República.

A fin de evitar vicios en el desempeño del personal de las Capitanías de Puerto, se establecieron Programas para la Supervisión de las Capitanías y Delegaciones de Puerto. Con objeto de mejorar la operación, el ejercicio responsable y honesto de las funciones de Capitanías de Puerto, se realizó durante el período 1996 - 2000 un Programa de Rotación de Capitanes y Mandos Medios.

- ✿ Como resultado de la modernización y simplificación administrativa, en el año de 1999, se concluyó al 100% la digitalización de los 17,463 folios marítimos existentes, a efecto de estar en posibilidades de revisar las imágenes digitalizadas, con lo que el beneficio a los usuarios se tradujo en una búsqueda y localización de la información más rápida, optimizándose por ende los tiempos de respuesta.

Se puede observar, que si bien es cierto -durante el período que comprende el PPCMMN, 1996 - 2000, no se alcanzaron todas las metas y objetivos específicos planteados, -sumando a esto la caída del TRB mexicano-, es indispensable reconocer los avances conseguidos durante la aplicación del citado Programa.

También es preciso mostrarse de acuerdo en que una parte importante de los citados objetivos no dependían de la autorización y aplicación de la Autoridad Marítima, y sí de otras Dependencias del Ejecutivo Federal, y que en el caso de los asuntos correspondientes a facultades o atribuciones de la misma, se realizaron la mayoría de los cambios, modificaciones y ajustes necesarios, no obstante, quedaron pendientes cuestiones importantes por atender, como serían los apoyos directos a la industria del transporte marítimo mexicano, cuestión que impacta y se refleja en los cambios que ha manifestado el Tonelaje de Registro Bruto (TRB) en nuestro país, mismo que se analiza a continuación.

3.2.1 Evolución del Tonelaje de Registro Bruto en México, 1950 - 2000

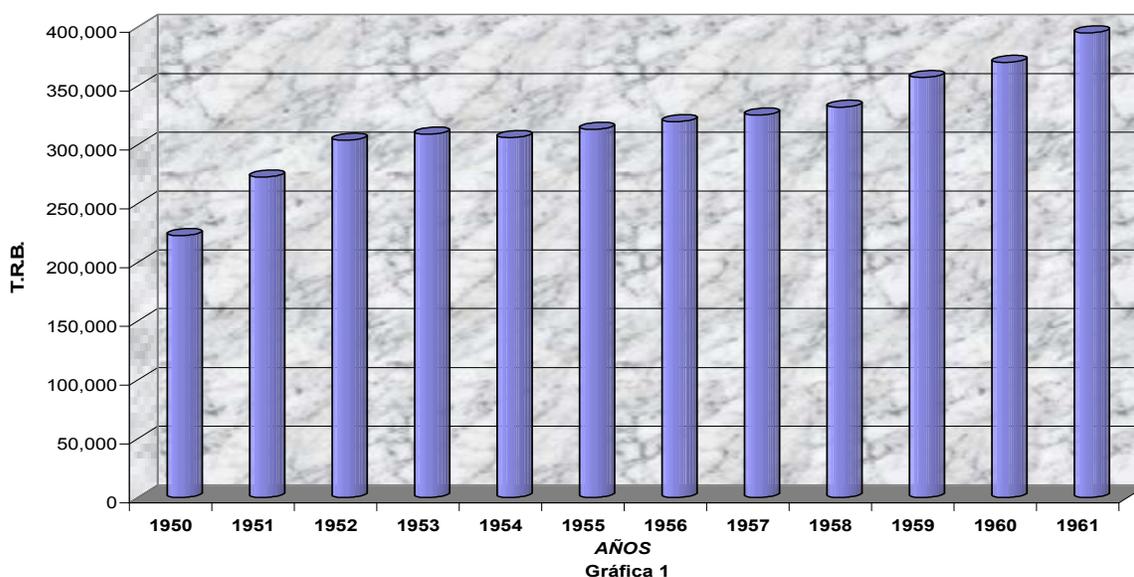
Para tratar de comprender la importancia de respaldar el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, y de conformidad con los años identificados en los que se emitieron algunas normas que sirvieron de soporte a la actividad, se determinaron cinco períodos importantes que comprenden del año de 1950 al año 2000. Es en este sentido que se hace una revisión de la evolución del TRB, por cada uno de los periodos mencionados, mediante un análisis-resumen por períodos:

3.2.1.1 PRIMER PERIODO 1950 - 1961

Este período que comprende 11 años que van de 1950 a 1961 nos indica que las embarcaciones registradas como mexicanas a esa fecha, representaban 222,643 Toneladas de Registro Bruto (TRB), valor que se incrementó de una manera muy estable hasta llegar en 1961 a un registro de 395,032 TRB, lo que nos da una *variación porcentual del 77% ↑*. (Véase gráfica 1)²⁹

GRÁFICA 1

EVOLUCION HISTORICA DEL T.R.B. DE LA FLOTA MERCANTE MEXICANA POR PERIODO 1950-1961



²⁹ Campos Sánchez, M. V.- Cuadro Analítico... Op. Cit. p. 19

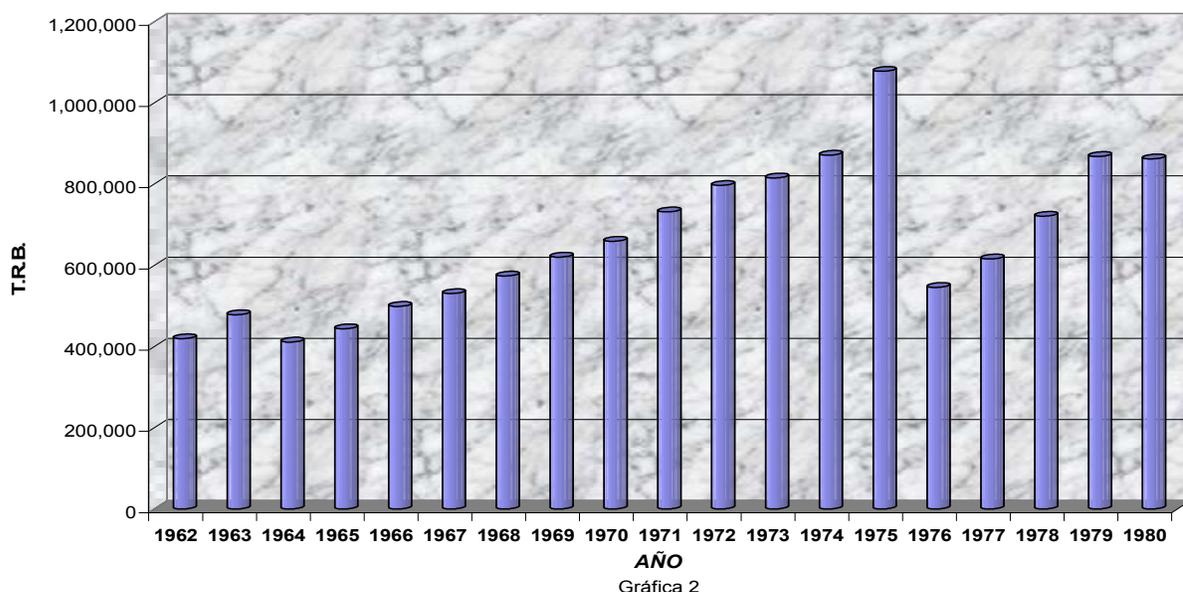
SEGUNDO PERIODO 1962 – 1980

“Durante los primeros 13 años del período de 1962 a 1980, el TRB tuvo un crecimiento regular elevado que correspondió al **156.8%** ↑, esto es de 1962 a 1975. Sin embargo, en 1976, este ritmo ascendente se vio interrumpido, cayendo un **49%** ↓ con relación al año anterior, es decir de 1'078,120 TRB que existían en 1975, a sólo 545,876 TRB registradas para 1976, lo que representó una fuga de 532,244 TRB, regresando con ello a los niveles existentes en el año de 1967.

“A partir de 1976, el TRB registrado por las embarcaciones matriculadas en nuestro país, comienza nuevamente a repuntar hasta llegar a alcanzar en 1980, 862,524 TRB, lo que significó un incremento del **37%** ↑ durante el citado lapso. No obstante el tropiezo a la mitad del período comprendido de 1962 a 1980, aún se tuvo un avance significativo que representó el **105%** ↑ en términos generales. (Véase gráfica 2)”³⁰

GRÁFICA 2

EVOLUCION HISTORICA DEL T.R.B. DE LA FLOTA MERCANTE MEXICANA POR PERIODO 1962-1980



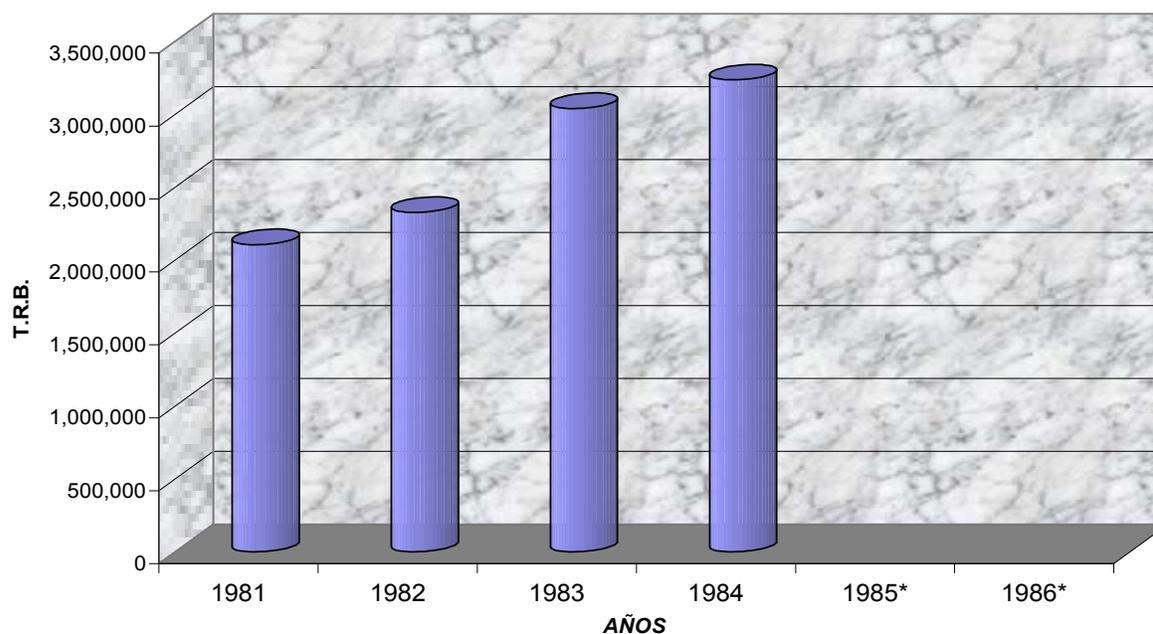
³⁰ *Ibidem.*, p. 20

3.2.1.2 TERCER PERIODO 1981 – 1986

“**E**ste abarca del año 1981 a 1986, es un período de 5 años, en donde observamos en primer lugar que el TRB de las embarcaciones matriculadas como nacionales, se eleva notoriamente, llegando a niveles por encima del **144%** **↑** en comparación con 1980; teniendo así 2’105,600 TRB en 1981, y cerrando en 1984 con 3’235,550 TRB en embarcaciones nacionales matriculadas, en primer instancia se dió un crecimiento regular en cada año de este período, no existen variaciones considerables, hay un ritmo ascendente del **54%** **↑** durante los tres primeros años, aún y cuando se desconocen los datos correspondientes a los años de 1985 y 1986, donde aparece un hueco en el registro del TRB de estos años, no obstante que se hizo una exhaustiva investigación en el área responsable, se desconocen las cifras y los motivos de dicha omisión. (Véase gráfica 3)”³¹

GRÁFICA 3

EVOLUCION HISTORICA DEL T.R.B. DE LA FLOTA MERCANTE MEXICANA
PERIODO 1981-1986



Gráfica 3

* NO SE TIENEN DATOS

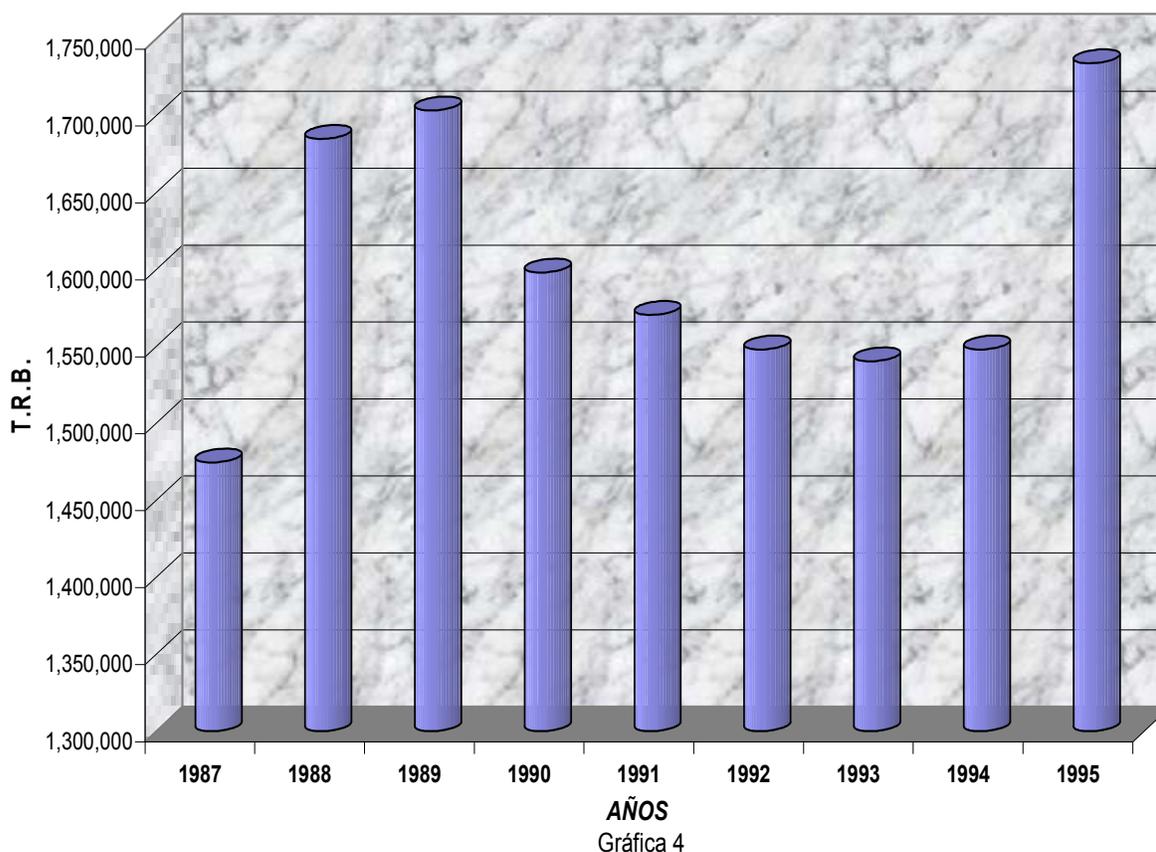
³¹ *Ibidem.*, p. 20

3.2.1.3 CUARTO PERIODO 1987 – 1995

“**R**eferente al citado *período de 8 años* que se inicia en el año de 1987, con un registro de 1’474,547 TRB, marcando una diferencia negativa con relación al año inmediato anterior del **119%** ↓, no obstante es un período que tiene tendencias ascendentes en sus tres primeros años, posteriormente se registran pequeñas alteraciones descendientes y estables durante los 5 años siguientes, hasta que en 1995 se nota un leve incremento del TRB, llegando a 1’734,041, lo que nos da una variación positiva del **17.5%** ↑ durante todo el período referido. (Véase gráfica 4)”³²

GRÁFICA 4

**EVOLUCION HISTORICA DEL T.R.B. DE LA FLOTA MERCANTE MEXICANA
POR PERIODO 1987-1995**



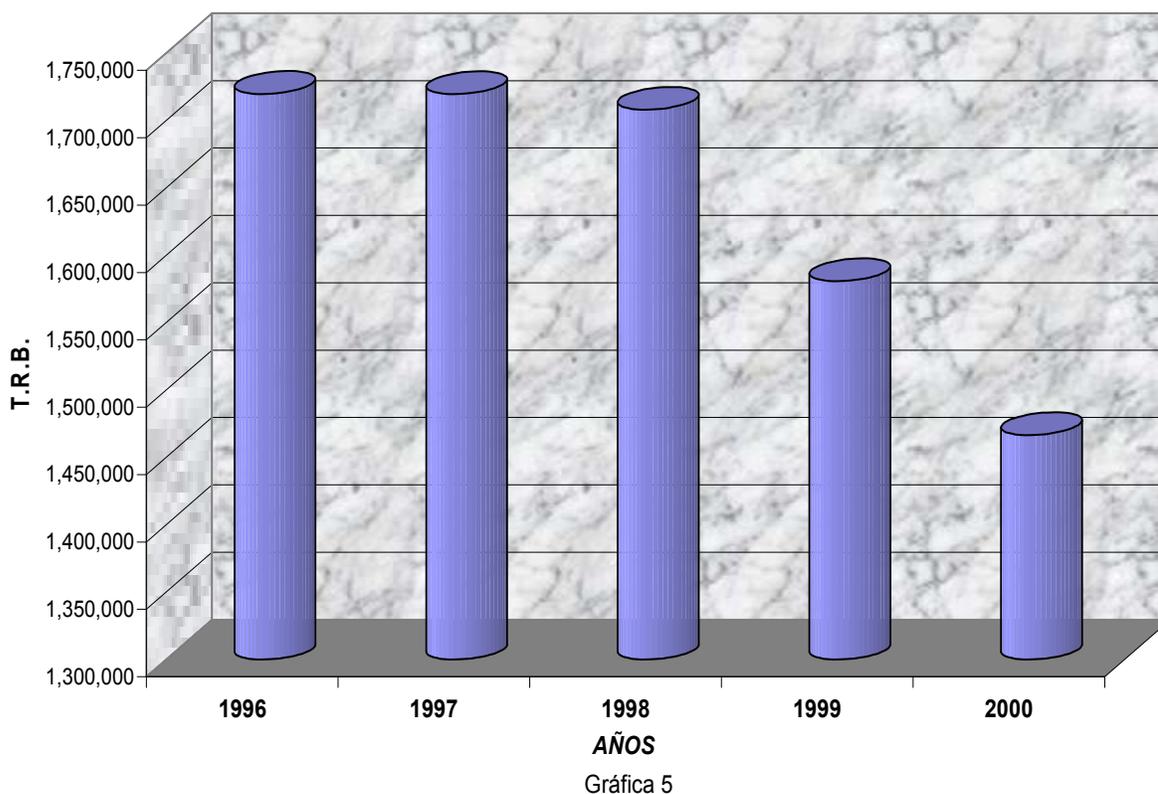
³² *Ibidem.*, p. 20

3.2.1.4 QUINTO PERIODO 1996 – 2000

“**E**n el último período, de 4 años, existe una continuidad descendente en los registros de las embarcaciones, en lo que se refiere a los tonelajes. Cabe destacar que durante los dos primeros años hay un registro con muy poca variación, posteriormente en el tercer año de este período hay una variación descendente un poco más notoria, y que se prolonga hasta el año 2000. El año de inicio, 1996 marca el registro más alto del período con 1’719,833 TRB, y el año 2000 corresponde al registro más bajo con 1’466,621 TRB obteniendo una variación negativa del **14.7%** ↓ en el período que nos ocupa. (Véase gráfica 5)”³³

GRÁFICA 5

EVOLUCION HISTORICA DEL T.R.B. DE LA FLOTA MERCANTE MEXICANA
POR PERIODO 1996-2000



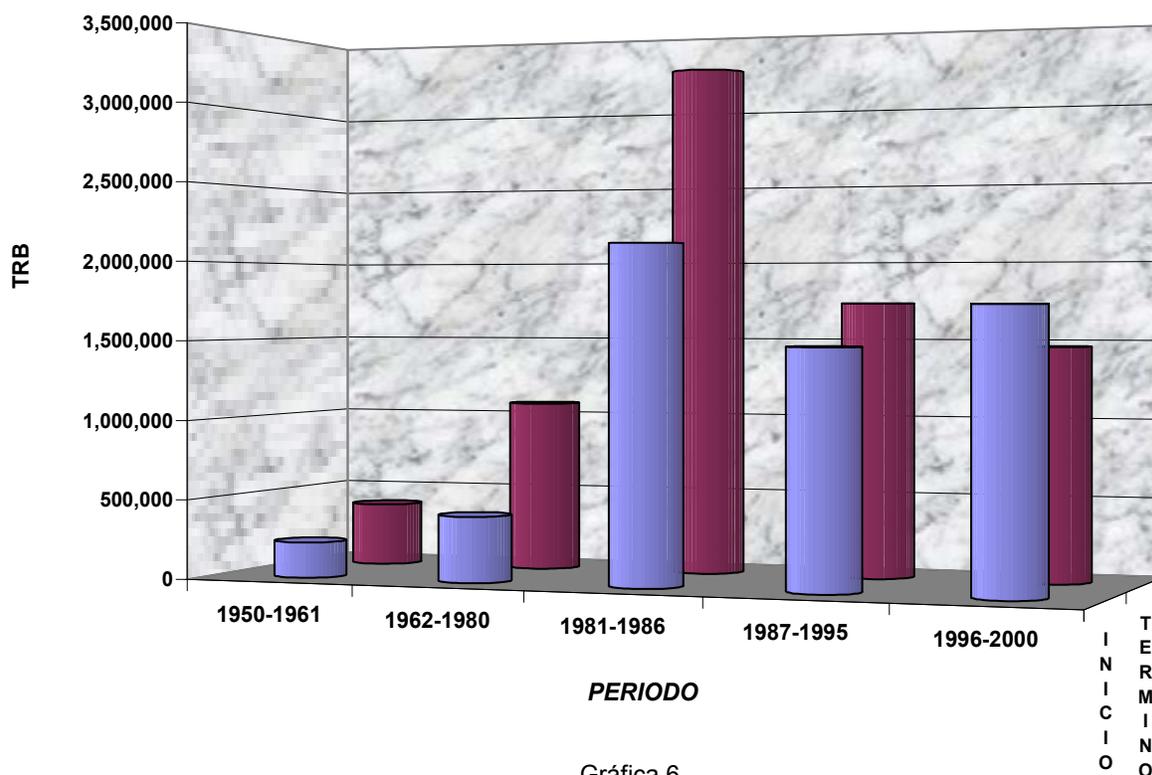
³³ *Ibidem.*, p. 21

3.2.1.5 COMPARATIVO POR PERIODOS

“Realizando un análisis objetivo de lo descrito durante los períodos mencionados, y aún y cuando se incrementó sustancialmente el tráfico y el comercio internacional mexicano, se puede inferir que definitivamente las ayudas mediante subsidios, aranceles, exenciones, financiamientos y otros, son fundamentales para propiciar el crecimiento de la flota mercante mexicana, y que salvo en el último período, los otros cuatro terminaron con mayor TRB de lo que iniciaron. Con lo que puede decirse que la Marina Mercante Mexicana se encuentra en un total estado de involución. (Véase gráfica 6)”³⁴

GRÁFICA 6

CUADRO COMPARATIVO POR PERIODOS, DE LA EVOLUCION HISTORICA DEL T.R.B. DE LA FLOTA MERCANTE MEXICANA 1950-2000



Gráfica 6

³⁴ *Ibidem.*, p. 34

Una vez expuestos y revisados todos los antecedentes previamente señalados, en lo relativo a:

- El comercio mundial y las nuevas características que ha adoptado;
- La evolución del transporte marítimo y su integración dentro de las cadenas logísticas;
- El multimodalismo como forma de atender, de manera más eficiente, las necesidades del creciente intercambio mundial de mercancías;
- La especialización de los buques; las banderas de conveniencia y su participación ventajosa para incrementar sus flotas mercantes, aún a costa de la seguridad de las embarcaciones y de la propia vida humana en el mar; y
- La evolución del transporte marítimo en México, donde se han implementado estrategias erráticas y oportunistas, que han derivado en altas y bajas de la flota nacional, que solo respondieron a modas o a circunstancias momentáneas, careciendo de una política a futuro y de largo plazo que garantice la inserción de nuestra economía, y por consiguiente de nuestra marina mercante nacional, en el contexto internacional bajo condiciones ventajosas que la hagan competitiva y que no lesionen nuestros intereses como nación, es que se realizan las siguientes Propuestas.

Capítulo 4

PROPUESTAS

Capítulo 4 PROPUESTAS

Sobre la base del análisis de todo lo expuesto en el cuerpo de éste documento, en su oportunidad se propusieron las siguientes condiciones:

4.1 CONDICION IDEAL

“CONTAR CON EMPRESAS ARMADORAS NACIONALES, QUE OPEREN CON BUQUES PROPIOS O FLETADOS A EMPRESAS NACIONALES; CON BANDERA NACIONAL; TRIPULADOS POR NACIONALES; CONSTRUIDOS Y FINANCIADOS CON RECURSOS INTERNOS Y/O EXTERNOS (EN CONDICIONES PREFERENCIALES); TENER UN MARCO FISCAL Y ARANCELARIO QUE PERMITA SU PROGRESO; PODER COMPETIR EN LAS MISMAS CONDICIONES QUE LAS EMBARCACIONES DE LOS PAÍSES DESARROLLADOS; ADEMÁS DE PRODUCIR FLETES COMPETITIVOS QUE BENEFICIEN AL COMERCIO INTERIOR Y EXTERIOR DE MÉXICO.

“Esta sería la condición ideal, los fletes producidos por empresas armadoras mexicanas, con buques construidos en el país con financiamientos internos y tripulados por nacionales producirían la mayor contribución posible a la balanza de pagos y a la economía del país.

“Evidentemente, alcanzar esta condición es casi imposible, más aún en este sistema económico “mundializado”, no obstante, debe ser el objetivo último a perseguir en cualquier política de desarrollo del sector.

“Analizando la situación mundial, podemos afirmar que esta condición solamente existe en los países industrializados del primer mundo.”³⁵

³⁵ Campos Sánchez, M. V. *Análisis sobre el Desarrollo... Op. Cit.* p. 36

4.2 CONDICION ACEPTABLE

“CONTAR CON EMPRESAS ARMADORAS NACIONALES QUE OPEREN CON BUQUES PROPIOS O FLETADOS; CON TRIPULANTES NACIONALES O EXTRANJEROS; Y QUE PRODUZCAN FLETES COMPETITIVOS QUE BENEFICIEN AL COMERCIO INTERIOR Y EXTERIOR MEXICANO.

“No obstante lo anterior, habría que reflexionar lo siguiente, con relación al buque:

- ✿ “Si el buque fletado es propiedad de extranjeros, se daría una significativa erogación al exterior como consecuencia del pago del fletamento, lo que significaría una disminución en su contribución a la balanza de pagos.
- ✿ “Si el buque es tripulado por extranjeros, también habría un importante desembolso al extranjero como consecuencia del pago de sueldos y salarios a las tripulaciones no nacionales.
- ✿ “Si el buque es propiedad de armadores mexicanos y las tripulaciones también son mexicanas, se genera una mayor contribución a la balanza de pagos y a la economía del país.
- ✿ “Si el buque es de bandera nacional, se produce un aumento en el fondo de inversiones directas en la cuenta de capital del país, equivalente al valor del buque.

“Como se puede apreciar:

- a).- “Es indispensable el contar con un naviero o armador, desarrollado y apuntalado.
- b).- “Si las tripulaciones y la bandera del buque también son nacionales, es mayor su contribución a la balanza de pagos y a la economía mexicana.”³⁶

³⁶ *Ibidem.* p. 37

4.3 CONDICIONES PROPUESTAS

De una manera más concreta y con el propósito de alcanzar un desarrollo sustentable de la Marina Mercante Mexicana se propusieron los siguientes diez aspectos fundamentales:

4.3.1. REDIMENSIONAR LA CONCEPCIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO MEXICANO.

Se consideró "...necesario replantear, desde el punto de vista del Estado como ente rector y representativo de la sociedad, la concepción que se tiene de la marina mercante a nivel mundial, y muy particularmente a nivel nacional, reconociendo que:

- ✿ "Es una rama productiva necesaria para el desarrollo comercial y económico de cualquier país, que puede generar empleos y divisas.
- ✿ "Para muchos países, y sobre todo los del primer mundo, es un sector industrial estratégico desde un enfoque de seguridad nacional y no dependencia.
- ✿ "La flota mercante también es considerada importante desde el punto de vista del concepto de soberanía, ya que al contar con flota propia se puede decidir y negociar con otras naciones bajo una posición más igualitaria."³⁷

4.3.2. DETERMINAR EL GRADO DE IMPORTANCIA QUE TIENE PARA EL ESTADO LA ACTIVIDAD DEL TRANSPORTE MARÍTIMO.

“**C**omo acción secundaria, se debería determinar que grado de importancia o prioridad le concede el Estado Mexicano a la industria del transporte marítimo, ya que en función del punto anterior, correspondería determinar si el sector

³⁷ *Ibidem.* p. 38.

es importante o no para los intereses del país, y en esta medida tomar las acciones conducentes para alcanzar los objetivos planteados.”³⁸

4.3.3. ORGANIZAR, PROMOVER, REFORZAR Y ESTIMULAR LA DIFUSIÓN DE LOS BENEFICIOS QUE OFRECE EL TRANSPORTE MARÍTIMO.

Es obligatorio generar y mantener las condiciones necesarias para salvaguardar permanentemente un programa de divulgación, por diversos medios, de las bondades que ofrece el Transporte Marítimo, en comparación con otros modos de transporte, considerando los siguientes aspectos:

- ✿ En materia de educación, elaborar una Campaña Nacional con la que se inicie la formación de una cultura marítima y en donde converjan los sectores educativo, empresarial, de comunicaciones y el social, mediante la impartición y desarrollo de seminarios talleres, cursos, ponencias, conferencias, etc.; además de elevar el nivel académico en las Escuelas Náuticas Mercantes e impulsar la vocación de ser marino mercante, mediante folletos o anuncios por radio, prensa y televisión.
- ✿ Capacitar permanentemente a todo el personal, tanto público, como privado, que se relacione con el ámbito marítimo - portuario.
- ✿ Elaboración y difusión de libros, folletos, panfletos, pósters, trípticos, etc.; y
- ✿ Elaboración y mantenimiento de una página Web, exclusivamente con información relativa al Transporte Marítimo de México.
- ✿ Impulsar un Foro Permanente de Concertación entre Prestadores y Usuarios del Transporte Marítimo, mediante avisos vía Internet, exposiciones o ferias de oferta y demanda de prestadores de servicios.

³⁸ *Idem.*

4.3.4. FUNDAR UN “CONSEJO PARA LA REACTIVACIÓN DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA”.

El objetivo del Consejo, sería el de generar y concensar compromisos formales y sustentables a cumplirse por todos los sectores participantes, bajo un esquema de verdadera corresponsabilidad, en el que se consideren todas las propuestas planteadas y bajo una estructura formalmente validada, con el ideal de generar las condiciones necesarias para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

“Dicho Consejo estaría conformado por:

- ✿ “Representantes del Gobierno Federal, SCT, SHCP, SRÍA. DEL TRABAJO, SEMARNAP, SRÍA. DE MARINA, SENER, SRÍA. DE ECONOMÍA (PEMEX Y CFE);
- ✿ “Representantes de los Navieros, de la ANIERM, y demás usuarios;
- ✿ “Representantes de Sindicatos, Asociaciones, Cámaras, Colegios y otros entes que tengan alguna facultad real de quienes intervienen en la actividad marítima;
- ✿ “Investigadores, profesores y demás eruditos así como Institutos de Enseñanza Superior, relacionados con el ámbito marítimo”³⁹; y
- ✿ Representantes del Poder Legislativo, Senadores y Diputados Federales.

4.3.5. REFORZAR LAS ACCIONES DE MODERNIZACIÓN, SIMPLIFICACIÓN ADMINISTRATIVA Y GESTIÓN DE LA CALIDAD

“Es obligatorio continuar con las acciones de modernización y simplificación administrativa, a efecto de brindar a los usuarios un servicio más expedito, eficiente y de calidad, disminución de los tiempos de respuesta de los trámites, y

³⁹ *Ibidem.* p. 39

reducción de requisitos. También se deberían reforzar las medidas de combate a la corrupción”⁴⁰, y brindar una excelente atención al público, bajo la premisa de;

- ✿ Implementar y mantener actualizado un Sistema de Gestión de la Calidad, de conformidad con la Norma ISO 9001-2000, en lo que se refiere a todos los procesos que tengan como fin último la atención del cliente.

4.3.6. PROMOVER E INCENTIVAR EL ESTABLECIMIENTO DE EMPRESAS ARMADORAS EN EL PAÍS.

“**P**ara lo cual se propuso elaborar un ambicioso plan de incentivos fiscales, financieros y de seguridad jurídica, sobre el fundamento de cambiar la percepción que actualmente se tiene del ‘buque de bandera nacional’, por la nueva concepción de las ‘empresas armadoras nacionales’, fundamentada bajo los siguientes criterios:

- ✿ “Las cargas transportadas entre puertos mexicanos deberán privilegiarse al armador nacional, además del buque de bandera nacional.
- ✿ “Cualquier otra excepción que la reglamentación otorgue al buque de bandera nacional, debe ser transferida al armador nacional.

“De la misma forma en que se fomenta el establecimiento y desarrollo de empresas de otras industrias, también resulta significativo el propiciar la instauración de más compañías navieras en el país, que aporten nuevos capitales.

“Asimismo, es necesario poner especial interés en la relación que existe entre el buque y su contribución a la balanza de pagos del país, ya que:

⁴⁰ *Idem.*

1º. “Los fletes producidos por **BUQUES DE BANDERA NACIONAL** y pagados por connacionales, menos los gastos en el extranjero, producen ahorro de divisas.

2º. “Los fletes producidos por **BUQUES DE BANDERA NACIONAL** y pagados por extranjeros, menos los gastos en el extranjero, producen ingreso de divisas.

“A las condicionantes anteriores, habría que adicionar las siguientes reflexiones:

- ✿ “Los fletes producidos por buques de bandera extranjera, propiedad de armadores nacionales, pagados por connacionales, menos los gastos en el extranjero y las transferencias al exterior por pago de salarios etc., producen un ahorro de divisas.
- ✿ “Los fletes producidos por buques de bandera extranjera, propiedad de armadores nacionales, pagados por extranjeros, menos los gastos en el extranjero y los giros al exterior por pago de salarios, etc., producen un ingreso de divisas.
- ✿ “Los fletes producidos por buques de bandera extranjera, fletados por armadores nacionales, pagados por connacionales, menos los gastos en el extranjero y los traspasos al exterior por pagos de salarios, fletamentos, etc., producen un ahorro de divisas.
- ✿ “Los fletes producidos por buques de bandera extranjera, fletados por armadores nacionales, pagados por extranjeros, menos los gastos en el extranjero y los envíos al exterior por pago de salarios, fletamentos, etc., producen un ingreso de divisas.

“Como resultado del análisis de los seis puntos arriba enunciados se pueden manifestar dos conclusiones determinantes:

A. “Los fletes producidos por las **EMPRESAS ARMADORAS NACIONALES** y pagados por connacionales, menos los gastos en el extranjero, producen un ahorro de divisas.

- B. “Los fletes producidos por las EMPRESAS ARMADORAS NACIONALES y pagados por extranjeros, menos los gastos en el extranjero, producen ingresos de divisas.”⁴¹**

4.3.7. CREAR CONDICIONES DE COMPETITIVIDAD PARA LA ADQUISICIÓN DE BUQUES.

“Una de las principales dificultades para la compra de buques es de orden financiero, nuestro país no cuenta con instrumentos eficientes que permitan la compra de buques. Por lo que se propuso como indispensable concebir y aplicar esquemas que contemplaran facilidades arancelarias, fiscales y financieras que promovieran la adquisición –únicamente de parte de empresas mexicanas- de embarcaciones nuevas o en su caso la reparación, en astilleros nacionales, de embarcaciones usadas, previo cumplimiento de las siguientes premisas:

- ✿ “Acordar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la eliminación y / o reducción de cargas impositivas y arancelarias.
- ✿ “Negociar con la Banca de Fomento, préstamos hipotecarios bajo condiciones que consideren la realidad de la empresa marítima e inclusive gestionar su participación como socios del negocio marítimo, como sucede en la mayoría de los países desarrollados.
- ✿ “Apoyar fiscal, normativa y financieramente, la creación de astilleros mexicanos para su repunte e inserción en el proceso evolutivo de la Marina Mercante Mexicana.”⁴²

⁴¹ *Ibidem.* pp. 40-41.

⁴² *Ibidem.* p. 41

4.3.8. GENERAR EL ENTORNO NECESARIO PARA QUE BUQUES MEXICANOS O EXTRANJEROS SEAN DOTADOS CON TRIPULANTES NACIONALES.

“**H**ay que comprender que el empleo de tripulantes nacionales, no solamente se produce decretando la obligatoriedad de su embarco en buques de bandera mexicana. Únicamente compitiendo con eficiencia y bajos costos se lograría revertir el desempleo en el sector, por lo que también se sugirió que los trabajadores marítimos pudieran competir en los mercados laborales internacionales, y no solo en el mercado laboral nacional.

“El camino para generar puestos de trabajo para tripulantes nacionales, no es imponerlo por Ley o Decreto. Para crear fuentes de trabajo para los marinos mexicanos, es preciso idear y negociar convenios de ajuste y condiciones laborales equitativas, que contemplen las necesidades e incentivos del tripulante, y que al mismo tiempo permitan costos operativos en condiciones competitivas para el armador.”⁴³

4.3.9. ELIMINAR BARRERAS ADUANERAS PARA LA IMPORTACIÓN DE BUQUES, PARTES Y REFACCIONES.

“**E**s conveniente suprimir o disminuir al mínimo posible los derechos y tasas de importación de buques nuevos y usados, así como los correspondientes a las refacciones, equipos o partes, a efecto de incentivar su adquisición y reparación en astilleros nacionales.”⁴⁴ Mediante esquemas de apoyo, de conformidad a como lo aplican los países desarrollados.

⁴³ *Ibidem.* p. 42

⁴⁴ *Idem.*

Y como último punto, se propuso:

4.3.10. GENERAR EL ENTORNO IDÓNEO PARA QUE LOS BUQUES NACIONALES PUEDAN COMPETIR EN EL TRÁFICO REGIONAL.

“**C**omo resultado de las tendencias mundiales en el corto y mediano plazo, se deberá crear un entorno para que las empresas armadoras nacionales, puedan competir, bajo circunstancias favorables, por las mercancías que generen los superbuques (mega carrier's o post panamax), así como por los productos que se muevan en los denominados Puertos Alimentadores, Puertos Centrales de Carga (Puertos Hub o Puertos Pivote) que en el futuro se desarrollen en la zona.”⁴⁵

⁴⁵ *Ibidem.* p. 43

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

Para el caso del presente análisis, no se puede llegar a deducciones sobre la situación del transporte marítimo en México, sin considerar la situación del entorno mundial existente. Por ello se debe asimilar que la posición de los países en desarrollo se comprende por el hecho de que todos han practicado políticas estatistas.

En nuestro país el Estado fue siempre el principal promotor, bajo la premisa de que al defender al "buque de bandera nacional" se defendían los intereses del "Estado". El régimen de promoción y fomento fue práctica corriente hasta hace algunos años.

Con la apertura económica, la estructura del régimen de nuestra marina mercante se derrumbó, el Estado ya no fue el "protector", lo que hizo evidente la necesidad de su adecuación a las actuales circunstancias, las cuales han sido erróneamente encaminadas, ya que no han podido concebir las condiciones necesarias para el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

El mundo ha cambiado, y los procesos de transformación son hoy día mucho más rápidos, la mundialización se ha instalado y la competitividad y la calidad son ahora la consigna. Aquel que no se prepare para competir con eficiencia y brindando servicios de calidad, sencillamente se rezaga y finalmente pierde o desaparece.

Con la mundialización de la producción y el consumo, el comercio mundial adoptó nuevas características;

- ✿ En general empobreció a la mayoría de la población mundial; y
- ✿ El mundo, es la fábrica y el mercado, donde se elabora, compra y vende todo, desde los factores de producción hasta el producto terminado.

Esta nueva idea de "economía globalizada" fue posible debido a las facilidades y adelantos de la informática, las comunicaciones y el transporte, principalmente el

marítimo. El mercado del flete marítimo es, por su carácter internacional, un mercado totalmente libre y muy competitivo, la oferta y demanda de bodegas y fletes son sus únicas reglas.

El transporte marítimo internacional respondió a las nuevas exigencias de expansión de la corriente de carga que genera hoy día el comercio mundial con nuevos sistemas y estructuras, como por ejemplo:

- ✿ La incorporación del “Contenedor”, que abarató costos de manipuleo, estiba, seguros, etc., permitiendo un flete cada vez más asequible y un transporte más eficiente.
- ✿ El “multimodalismo”, consolidado sobre la base del contenedor, un nuevo concepto según el cual las actividades de transporte y distribución se consideran como un subsistema del sistema total de producción, cuyo principal objetivo es acelerar y reducir costos de distribución, ya que las nuevas estructuras del comercio internacional requieren que el transporte sea más rápido, más barato y más seguro.
- ✿ Combinación de los modos de transporte y la unificación de las cargas.
- ✿ La “especialización de los buques”, que dio origen a las nuevas generaciones, como los “Tanqueros”, “Graneleros”, “Portacontenedores”, y los “Rampa Portavehículos” entre otros, ya que antes las cargas debían ser adaptadas al buque para permitir su estiba, si la carga era a granel se le embolsaba, si era líquida en toneles, etc.. Hoy día es el buque el que se ha adaptado a los distintos tipos de cargas, de esta manera se obtuvo un mayor rendimiento en las operaciones portuarias y sustanciales depreciaciones en tarifas y fletes.
- ✿ La adopción de “economías de escala crecientes” con superbuques (mega carrier’s o post panamax) y terminales portuarias de alta eficiencia, también denominados Puertos Alimentadores, Puertos Centrales de Carga (Puertos Hub o Puertos Pivote) que mueven millones de TEU’s anuales, permitió rebajar los costos del flete hasta en un 60%. Debido a éste tipo de puertos, es que los puertos mexicanos adquieren la calidad de puertos alimentadores.

- ✿ La incorporación de los buques en registros abiertos que les permite mayor flexibilidad económica y financiera, siendo esto precisamente lo que llevó al nacimiento de los “Pabellones de Libre Registro o de Registro Abierto”

Desde la década de los 60's, y hasta la actualidad, la preocupación generalizada de los países fue por un lado, el vaciamiento que se estaba produciendo en sus marinas mercantes, aparejado por el crecimiento de las banderas de “Registro Abierto”, y por otro la competencia desleal que este tipo de abanderamiento generaba, al permitir indiscriminadas libertades en su explotación, a punto tal de poner en riesgo la seguridad de la vida humana en el mar, la del buque, y la del medio ambiente marino. En este sentido, los países en desarrollo propusieron buscar fórmulas internacionales que regulen y permitan una distribución equitativa de los beneficios producidos por los fletes, de tal forma que posibilite el desarrollo de sus flotas.

La realidad ha demostrado que las tan ansiadas fórmulas no aparecen, y que el negocio naviero sigue regulado por los principios del libre mercado, es decir, la oferta y la demanda de los distintos factores de producción del flete. Quedó también muy claro que los fletes producidos por los buques de “Pabellones de Libre Registro” no quedan en los países de abanderamiento, que son también países subdesarrollados, sino que van a los países de origen de las empresas armadoras.

En cuanto a la relación auténtica entre la matrícula del buque y su contribución al empleo de nacionales, y a la balanza de pagos de la economía del país que otorga la bandera, hasta la fecha nadie puede afirmar su veracidad, por el contrario, lo que si se puede verificar es que quien realmente contribuye, tanto a la balanza de pagos, como a la economía y al empleo, es la empresa armadora nacional, en su papel de unidad económica, y no el buque que es una unidad de producción.

En lo referente al problema de la seguridad de la vida humana en el mar, el buque y el medio ambiente, la comunidad internacional ha reaccionado positivamente, mediante la creación de una red de protección regional e internacional, con controles

estrictos de inspecciones rigurosas y de severas penalidades, tendientes a eliminar los riesgos que produce este tipo de abanderamiento.

Con la mundialización a cuestas, es preciso comprender los cambios que están sucediendo, la “teoría de las ventajas competitivas” nos demuestra que es necesario contender en los distintos segmentos del proceso de producción del flete, es decir contar con capitales radicados que inviertan en el sector, con ingenierías financieras adecuadas, tripulaciones eficientes y baratas, así como con buques cuyos precios permitan amortizar su valor y ofrecer fletes atractivos.

Teniendo en cuenta los parámetros anteriores, se hace necesario:

- ✿ Crear las condiciones ideales para atraer capitales que inviertan en el sector;
- ✿ Incrementar la base armadora nacional mediante incentivos que den oportunidad a la radicación de nuevas empresas armadoras;
- ✿ Contar con buques técnicamente aptos que puedan entrar y salir libremente del registro;
- ✿ Implementar bajas tasas aduaneras para la importación de buques, refacciones y equipos;
- ✿ Desarrollar un agresivo programa de apoyo financiero y fiscal para crear astilleros nacionales, así como para la reparación y construcción de buques en los mismos, actualmente no existen astilleros mexicanos.
- ✿ Contar con tripulaciones altamente competitivas, bajo un régimen laboral que no produzca sobrecostos o costos encubiertos, pero que tampoco quebrante los derechos de los trabajadores marítimos.

Las principales condiciones geopolíticas y macroeconómicas para el desarrollo del transporte naviero están dadas en nuestro país. La política exterior nos lleva a una mayor integración regional, a ampliar los mercados y consecuentemente a una mayor producción e intercambio comercial, la política financiera y la estabilidad económica logradas han permitido la atracción de capitales al área productiva, con

un nivel de crecimiento aceptable y una buena posición en el mercado de países emergentes.

Aquí cabe hacer una pequeña acotación, que tiene que ver con la manera en la que nuestros compatriotas exportadores manejan sus embarques, ya que la mayoría solamente lo hace en términos FCA, FAS y FOB, en vez de ser más agresivos y vender en términos CIF, DAF, DES, DEQ, DDU o DDP, lo cual conllevaría, no solamente al correspondiente ahorro de divisas, sino que se generaría una mayor entrada de las mismas, que tanta falta hacen al país para equilibrar nuestra balanza comercial, claro está que es una cuestión que no corresponde al Sector Comunicaciones solucionar, sin embargo, si es necesario considerarlo como factor importante.

El TLCAN y otros acuerdos comerciales han venido a incentivar las potencialidades de producción y comercialización de nuestro país, y como consecuencia, la posibilidad de desarrollo del transporte marítimo. El mercado está, el modo existe y las necesidades de medios de transportes eficientes y económicos se hacen cada vez más evidentes, hay que aprovechar estas circunstancias, dar una respuesta adecuada, y sobre todo, oportuna.

De todas las estructuras y sistemas que adquiere hoy día el transporte marítimo internacional, la única que aún no está implementada en los tráficos hacia y desde el Continente Americano, es la referida a las “economías de escala creciente”, aunque todo hace pensar que las circunstancias están dadas para que muy pronto ésta también sea adoptada. Cuando ello ocurra debemos estar preparados para captar el mayor porcentaje de fletes que generen los buques de menor tamaño, denominados "Feeders".

En el caso de México, esto es posible con la habilitación de Puertos Alimentadores, Puertos Centrales de Carga (Puertos Hub o Puertos Pivote), uno en el Golfo de México, y otro en el Océano Pacífico, ya que contamos con ventajas comparativas, a

diferencia de otras naciones, nuestra cercanía con la primer potencia comercial del mundo y el hecho de haber firmado un tratado regional tan importante como lo es el TLCAN, entre otras cuestiones, y por nuestra inigualable posición geográfica por la que fluyen las principales corrientes comerciales de los países desarrollados-.

Evidentemente la evolución de las marinas mercantes se produce cuando existen “ventajas competitivas” para el perfeccionamiento de los factores de mercados de producción del flete, el capital, el trabajo y la empresa. El empleo de nacionales no se soluciona exigiendo al buque la matrícula o bandera nacional, sino aplicando regímenes laborales con “ventajas competitivas”.

Los tripulantes mexicanos deben prepararse para continuar compitiendo no sólo en el mercado nacional, sino también en el internacional, ya que se conoce que empresas armadoras europeas con buques de “libre registro” están embarcando cada vez más tripulantes canadienses y mexicanos, en reemplazo de los de origen oriental, debido a su mayor profesionalismo, ¿porqué no impulsar más esta actividad?

Una vez analizado lo arriba expuesto, sale a relucir que quien verdaderamente puede contribuir a la balanza de pagos, con el producto de los fletes, y el que paga gravámenes al erario, es la empresa armadora o empresa naviera, o empresa operadora, no el buque. Pero la empresa sin el buque no los generaría, luego es un todo.

Si comprendemos la manera en la que los fletes y la bandera del buque contribuyen a la balanza de pagos, y a la economía nacional, así como sus principios, tendremos los siguientes resultados:

1. Los fletes producidos por las Empresas Navieras Armadoras u Operadoras Nacionales y pagados por connacionales, menos los pagos por gastos y costos originados y producidos en el exterior, producen un ahorro de divisas;

2. Los fletes producidos por las Empresas Navieras Armadoras u Operadoras Nacionales y pagados por extranjeros, menos los gastos y costos originados y producidos en el exterior, producen ingresos de divisas; y
3. Los gastos al exterior, a que nos referimos antes son los siguientes:
 - a) Los gastos portuarios, de combustibles, agenciamiento y otros, como consecuencia de las operaciones del buque.
 - b) Los costos de financiamiento de la inversión, capital más intereses, si se trata de la compra de un buque con financiamiento externo.
 - c) El valor del fletamento a “tiempo” o “por viaje” de un buque extranjero, en el cual se incluyen los sueldos y salarios de los tripulantes extranjeros.
 - d) Los costos del “arrendamiento o locación a casco desnudo” de un buque extranjero, y/o los sueldos y salarios de los tripulantes extranjeros, según el caso.
 - e) Los sueldos y salarios de los tripulantes extranjeros de un buque propio con “libre registro”.

Como se ve, las empresas navieras y armadoras son las que tienen mayor relevancia económica, la significación del buque de bandera nacional es secundaria. Lo que interesa es la propiedad o la disposición para operarlo por cuenta de las empresas naviera y armadora, la bandera o matrícula tiene poco significado económico. De este modo se comprende el porqué, por ejemplo, los fletes producidos por buques bajo “arrendamiento a casco desnudo” por armadores mexicanos, no solo contribuyen a la balanza de pagos, sino que las ganancias que producen son susceptibles del pago de impuestos por parte de las empresas naviera y armadora mexicanas.

¿Qué ocurrirá entonces con nuestra balanza de pagos, si no existe una política naviera tendiente a promover el establecimiento de empresas navieras y armadoras en el país?. Es de suponer que las megas empresas navieras y armadoras extranjeras establecerán, no solamente los tráficos que requiera el mercado, sino también, a la larga, la oferta y costos de los fletes, y en tales casos, la contribución

de esos fletes y los impuestos por esta actividad irán a los países de origen de las empresas navieras y armadoras. Gastos que como ya dijimos anteriormente se estiman en alrededor de 30,000 millones de USD.

Estos gastos se componen de:

- Pago de fletes.
- Pago de seguros marítimos.
- Pago de autotransportes extranjeros, para traer y llevar las cargas a puertos norteamericanos.
- Costos portuarios en los Estados Unidos.
- Pagos a naves extranjeras o buques de libre registro.
- Pagos directos al extranjero en caso de arrendamientos o locaciones, fletamentos, etc.

Como se puede observar, son muy costosos los desembolsos que en nada nos ayudan, y sí nos descapitalizan. Aquí nos deberíamos preguntar ¿qué clase de puertos son los nuestros?, si el 70% de las importaciones del Lejano Oriente y de Europa, entran por los Estados Unidos y por carretera vienen a México. En la salida de mercancías, es aproximadamente el 45% de las exportaciones la que emplea nuestros puertos. Esta situación nos revela la centralización de las cargas en los Puertos Hub o Pivote, a través de las grandes alianzas marítimas, olvidando que el puerto de Lázaro Cárdenas tiene la capacidad para convertirse en Puerto Hub, dado que se contempla la entrada de buques mayores a 160,000 TRB. Solamente faltaría ubicar y habilitar un puerto en el Golfo de México como Puerto Hub.

Otro problema que persistirá, será el del transporte de cabotaje, actualmente reservado por la Ley de Navegación a los buques de bandera nacional. Este inconveniente existe actualmente en nuestros puertos, ya que al no haber el número suficiente de embarcaciones nacionales, sobre todo en el movimiento costa afuera,

este tráfico se atiende con buques de bandera extranjera, mediante Permisos Especiales de Navegación.

Una vez hecho el análisis sobre la situación del transporte marítimo mexicano, es necesario dar respuesta a un asunto nada sencillo, considerando que:

En la actualidad "...el exceso de tonelaje, y la aparición de la competencia cada vez más fuerte, permiten que el comercio se vea beneficiado.

"Las líneas navieras (...) juegan (...) hoy (...) día un papel de mediano o largo plazo, (...) a efecto de (...) que dentro de un proceso de globalización, se puedan repartir el mercado mundial en tráficos o rutas,(...) se (...) están (...) arriesgando (...) a que con un costo financiero y quizá no con un beneficio económico directo a sus empresas, puedan sacar del mercado a todo lo que pudiera ser una sombra, para ellos poder emerger como unas grandes potencias o unos grandes mega carrier's (sic); están (...) apostando a que una vez que se queden con el mercado y con los tráficos, se de un viraje para regresar a los altos costos en los fletes, se prevé un monopolio de empresas privadas que van a (...) manejar (...) el mundo a su mejor conveniencia; la factura va a ser costosísima, cuando las fuerzas del transporte estén equilibradas, será hasta ese momento cuando los exportadores paguen la factura.

"Otro factor que incide en el alza de los fletes a futuro, es el desbalance que existe en el manejo de contenedores vacíos, hoy en día se regresan algunos contenedores ociosos, (...) algunas navieras están mandando signos de lo que va a ser en un futuro, están aplicando un recargo por desbalance de comercio o por manejo de equipo vacío, (...) comienzan a mostrar lo que va a pasar, están ya gravando las importaciones.

"Debemos estar preparados, (...) ya que las empresas mexicanas estarán vulnerables a que las grandes empresas internacionales se instalen no sólo en (...) el (...) tráfico, sino que instalen sus propias agencias (consignatarias) y sólo podamos

competir como despachadores de barcos, agentes promotores o feeder's (sic), debemos estar preparados los que formamos parte de una cadena de comercio exterior, para posicionarnos en un nicho de mercado que perdure, el contexto del transporte intermodal (sic) ofrece un campo rico y grande para muchas empresas que quieran eficientar (sic) la cadena logística.”⁴⁶

“Ningún país (desea) quedar excluido de la globalización. En consecuencia, (hay) que optar entre una inserción impulsada por el mercado, y pasiva en la economía mundial, (o) una integración estratégica selectiva en la cual el Estado nación (pueda) desempeñar una función. El mejor planteamiento sería el segundo.

“En el contexto internacional, el Estado (debe) tratar de influir en las reglas del juego a fin de que el resultado (sea) más equitativo; (para que) (...) los países en desarrollo (puedan) convertirse en jugadores competitivos.

“En el contexto nacional, el Estado (debe) tratar de crear las condiciones previas para asegurar un desarrollo económico más igualitario. Dos enfoques estratégicos (tienen) importancia primordial: el (primero) proactivo encaminado a prevenir la exclusión consistiría en desarrollar mecanismos y políticas que (aseguren) una amplia difusión de los beneficios del desarrollo. Esto requería integrar la política social en la estrategia del desarrollo económico. El segundo enfoque (puede) caracterizarse como reactivo, (ya que) se limitarían los efectos negativos de la exclusión y se crearían redes de protección social. (Ha) llegado el momento de elaborar un nuevo consenso sobre el desarrollo, que (debe) referirse tanto a la equidad como a la eficiencia, y tanto al progreso social como al crecimiento

⁴⁶ Con y Ledesma, Fernando.- *Comercio y Fletes Marítimos ¿Se Esperan más Fluctuaciones en los Fletes?, Reseña del “Ciclo de Pláticas sobre el Entorno del Transporte Marítimo Internacional, noviembre de 1999”,* Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Marina Mercante, México, D. F. febrero de 2000.

económico. El centro de la atención (debe) pasar de la economía a la población y de los medios a los fines.”⁴⁷

“Al examinar la situación actual de la marina mercante mexicana, frente a la mundial, debemos pensar necesariamente en qué se está haciendo para que en un plazo no muy largo, (...) el sector marítimo nacional alcance el nivel que le corresponde dentro de la economía mexicana y por supuesto en el concierto marítimo mercante internacional.

“Debe tenerse muy en cuenta de que de nada servirán medidas aisladas afortunadas, pues a la larga las ventajas que nos proporcionen se verán superadas por los problemas, pudiendo convertirse más tarde en graves estancamientos”.⁴⁸

⁴⁷ Nayyar, Deepak.- (Profesor de la Universidad Jawaharlal Nehru, Nueva Delhi, India). Mesa Redonda de Alto Nivel con Eminentes Economistas, *"Dirección del comercio y el desarrollo en el siglo XXI: la perspectiva académica"*. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo TD(X)/Misc.3. Bangkok, 13 de febrero de 2000. pp. 8 – 9

⁴⁸ Salgado y Salgado, José Eusebio.- El Transporte Marítimo. La Participación de México, *Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales 1982, Primera Parte, Vol. III*. UNAM. Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán. México, D. F. Primera Edición 1984. p. 457.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

- Campos Sánchez, Marcos Valentín.-** *Análisis sobre el Desarrollo Sustentable de la Marina Mercante Mexicana*, México, D. F. Febrero de 2001.
- Campos Sánchez, Marcos Valentín.-** *Boletín Sistema Portuario Nacional, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Año 1, Vol. 1, Nos. 4 y 5. Julio – Octubre de 1987*, México, D. F.
- Campos Sánchez, Marcos Valentín.-** *Boletín Sistema Portuario Nacional, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Año 2, Vol. 2, No. 7. Enero – Marzo de 1988*, México, D. F.
- Campos Sánchez, Marcos Valentín y otros.-** *Como Exportar por Vía Marítima; Introducción Fundamental para el Exportador*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, D. F. Agosto de 1997.
- Campos Sánchez, Marcos Valentín.-** *Cuadro Analítico de Subsidios, Compensaciones, Apoyos y otras Acciones para la Marina Mercante Mexicana, 1962-2000*, México, D. F. Julio de 2001.
- Campos Sánchez, Marcos Valentín.-** *Diagnóstico sobre la Oferta de Servicios de Transporte Marítimo de Línea Regular, entre México y el Mundo, 1999-2000*. México, D. F. Diciembre de 2000.
- Con y Ledesma, Fernando.-** *Comercio y Fletes Marítimos ¿Se Esperan más Fluctuaciones en los Fletes?, Reseña del “Ciclo de Pláticas sobre el Entorno del Transporte Marítimo Internacional, noviembre de 1999”*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Marina Mercante, México, D. F. Febrero de 2000.
- El Transporte Marítimo en 2001.-** *Informe de la Secretaría de la UNCTAD.- UNCTAD/RMT/2001, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, NACIONES UNIDAS, Nueva York y Ginebra, 2001.*
- Fisch Gómez, Oscar.-** Vicepresidente de la Confederación de Cámaras Industriales, *Noticias, Página Web INFOPORT*, México, D. F. 2001.
- Hoffman, Jan.-** *Documento de Trabajo para el Primer Curso Internacional Políticas de Transporte y Preparación y Evaluación de Proyectos de Transporte (sic)*, Comisión Económica Para América Latina, Chile, Mayo 2000.
- Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo Acerca de su Décimo Período de Sesiones.-** Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (PNUD). TD/390. 21 de Septiembre de 2000.
- Informe sobre el Desarrollo Mundial 2000/2001.-** Banco Mundial, Washington, D. C. Septiembre 2000.

Informe sobre el Desarrollo Mundial 2002, Panorama General, Versión Resumida.- Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento/Banco Mundial, Washington, D. C. Primera Edición, Septiembre de 2001

Lloyd's Register World Fleet Statistics 1999.- London, 2000.

Nayyar, Deepak.- (Profesor de la Universidad Jawaharlal Nehru, Nueva Delhi, India). Mesa Redonda de Alto Nivel con Eminentes Economistas, "*Dirección del comercio y el desarrollo en el siglo XXI: la perspectiva académica*". Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo TD(X)/Misc.3. Bangkok, 13 de febrero de 2000.

Ocejo Rodríguez, Luis.- *Cambios Tecnológicos y su Repercusión en los Servicios, Reseña del "Ciclo de Pláticas sobre el Entorno del Transporte Marítimo Internacional, noviembre de 1999"*. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Dirección General de Marina Mercante, México, D. F. Febrero de 2000.

Pérez, Carlota.- (consultora independiente, Caracas e investigadora honoraria, Universidad de Sussex, Reino Unido). Mesa Redonda de Alto Nivel con Eminentes Economistas, "*Dirección del comercio y el desarrollo en el siglo XXI: la perspectiva académica*". Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo TD(X)/Misc.3. Bangkok, 13 de febrero de 2000.

¿Qué es la Globalización?.- Reseña Informativa del Banco Mundial, Banco Mundial, PREM Grupo de Políticas Económicas y Grupo de Economía para el Desarrollo. Abril 2000.

Rivadeo, Ana María.- *Les Patria, Nación y Globalización*, Universidad Nacional Autónoma de México, ENEP ACATLAN, México, Primera Edición 2003.

Salgado y Salgado, José Eusebio.- *El Transporte Marítimo. La Participación de México, Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales 1982, Primera Parte, Vol. III.* UNAM. Escuela Nacional de Estudios Profesionales Acatlán. México, D. F. Primera Edición 1984.

Salgado y Salgado, José Eusebio.- *La Nacionalidad del Buque*, Apuntes del Autor, México, D. F. 2003.

Suplemento del Boletín Sistema Portuario Nacional.- Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Año 2, Vol. 2, No. 9. Octubre – Diciembre de 1988, México, D. F.

Transporte Multimodal y Oportunidades de Comercio.- UNCTAD/SDD/MT/, Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, NACIONES UNIDAS, Ginebra, 5 de Abril de 1994