

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

FACULTAD DE CIENCIAS POLITICAS Y SOCIALES

**"LA MARINA MERCANTE MEXICANA, RETOS Y
OPORTUNIDADES DENTRO DEL PROCESO DE
GLOBALIZACION"**

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

P R E S E N T A :

CLAUDIA YASMIN BENITEZ RAMIREZ

DIRECTOR: DR. JOSE E. SALGADO Y SALGADO

MEXICO, D.F.

2001

292655





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.

A Dios por darme fuerza para concluir este trabajo y por haber puesto en mi camino a todas aquellas personas que me han brindado su apoyo y cariño.

A mis padres Ausencio Benítez y Rosa Ma. Ramírez por su amor, su confianza, sus consejos, su apoyo espiritual y material.

A mis hermanos Iván y Oscar, que los quiero mucho.

A mi asesor el Dr. José E. Salgado y Salgado por compartir conmigo sus amplios conocimientos, su dedicación y su tiempo.

A mi querida Universidad Nacional Autónoma de México, por darme las bases que me han formado como profesionalista.

*A mis sinodales por su tiempo
para revisar esta tesis.*

*A mis queridas amigas Rocío, Ericka,
Juanita y Viviana, por su verdadera,
real y confiable amistad..*

*A mis amigos y compañeros de la
Dirección General de Puertos y de
Marina Mercante por su valiosa
ayuda y colaboración.*

A todos ustedes mil gracias.

INDICE

INTRODUCCION _____	1
--------------------	---

CAPITULO 1: EL PROCESO DE GLOBALIZACION

1.1 Concepto y rasgos principales de la globalización _____	1
1.2 Cambios y tendencias mundiales del comercio _____	15
1.3 Participación del transporte marítimo en el desarrollo económico _____	33
1.4 Retos y cambios del transporte marítimo mundial _____	36
1.5 México ante el proceso de globalización económica _____	42
1.6 Incidencia de la globalización en el sector marítimo mexicano _____	48
Conclusiones del Capitulo _____	51

CAPITULO 2: LA MARINA MERCANTE MUNDIAL

2.1 Situación actual del transporte marítimo _____	53
2.2 Antecedentes de la marina mercante mundial _____	60
2.3 Situación actual de la marina mercante mundial _____	68
2.4 Políticas de fomento implementadas por algunos países desarrollados _____	74
Conclusiones del Capitulo _____	86

CAPITULO 3: LA MARINA MERCANTE MEXICANA

3.1 El transporte marítimo mexicano _____	88
3.2 Antecedentes de la marina mercante mexicana _____	94
3.3 La marina mercante como factor de desarrollo nacional _____	102
3.4 Situación actual de la marina mercante mexicana _____	104

3.5 Retos y oportunidades de la marina mercante mexicana _____	121
Conclusiones del Capítulo _____	126

CAPITULO 4: POLITICAS DE FOMENTO A LA MARINA MERCANTE MEXICANA

4.1 Marco legal de la actividad _____	128
4.2 Subsidios y apoyos _____	139
4.3 Programas de fomento para la marina mercante _____	144
4.4 Propuestas _____	148
Conclusiones del Capítulo _____	153

<i>CONCLUSIONES FINALES</i> _____	156
-----------------------------------	-----

<i>BIBLIOGRAFIA</i> _____	165
---------------------------	-----

INTRODUCCION

El fenómeno de la globalización ha originado cambios en las relaciones internacionales, abarcando no sólo aspectos económicos, sino también políticos, sociales y culturales.

La globalización significa nuevas exigencias para los países y empresas, por ello han realizado ajustes, transformaciones y modificaciones en sus sistemas productivos, con el propósito de lograr una participación exitosa en el mercado mundial y elevar sus niveles de eficiencia, competitividad, bienestar y crecimiento.

Dentro de este contexto, los medios de transporte, en especial el marítimo, juegan un papel fundamental para la economía de cualquier país, ya que constituyen un elemento para mantener o aumentar la competitividad de los productos de exportación. El transporte marítimo es considerado como el medio más eficiente para transportar grandes cantidades de mercancías a precios bajos y tiempos apropiados.

Ante esta situación, la mayor parte de las naciones que buscan insertarse o posicionarse mejor en la economía global y en las corrientes de comercio mundial reconocen su valor estratégico, por lo que han impulsado en este sector una política activa que busque colocar a sus marinas mercantes en una base de igualdad, para competir en el mercado internacional e inducir hacia el interior de su economía los importantes encadenamientos productivos y de servicios que genera esta actividad.

Las políticas de fomento han sido un factor importante para las líneas navieras de los países desarrollados, pues gracias a ellas pueden ofrecer mejores servicios en calidad y precio, lo cual les ha permitido ir acaparando otros mercados, especialmente los de países en desarrollo, ya que estos no cuentan con los recursos necesarios para fomentar el crecimiento de sus flotas.

En el caso de México, este sector ha sido uno de los más descuidados a lo largo de nuestra historia ya que, lo han considerado como demasiado costoso e infructuoso. Actualmente, el negocio naviero ha conducido más bien a la pérdida de fletes y divisas en favor de embarcaciones extranjeras, al desabanderamiento de la flota, a la paralización de la inversión por falta de perspectivas adecuadas, a la desaparición de empresas y a la pérdida de empleos.

En México se necesita fomentar la marina mercante teniendo como base el crecimiento y modernización de la flota con bandera nacional para obtener un aumento de la captación de divisas, un incremento de empleos calificados, un aumento de la demanda en los astilleros nacionales y un mayor dinamismo en las actividades de apoyo al transporte marítimo. Si se consolida una rama de transporte marítimo con una política de fomento con metas concretas, a través del abanderamiento de la flota, se fomentarán la inversión y las habilidades empresariales en un sector globalizado y competitivo, lo que traería grandes beneficios para el país.

Considero que este trabajo es importante pues esta industria contribuye a la economía nacional y asegura a los navieros un acceso a los mercados internacionales más relevantes. Los objetivos de esta investigación son: a) hacer un estudio de los rasgos principales de la globalización y de los cambios que se han presentado en el transporte marítimo mundial como consecuencia de esta tendencia; b) conocer la situación actual de la marina mercante mundial, así como algunas de las estrategias implementadas por países desarrollados para fomentar este sector; c) mostrar la situación actual de la marina mercante nacional, detectar las oportunidades y retos que se presentan dentro del nuevo contexto y, d) estudiar el marco legal, conocer los principales programas de fomento que se han realizado a lo largo de nuestra historia y proporcionar algunas propuestas que podrían impulsar su desarrollo.

Por lo anterior, la presente investigación ha sido dividida en cuatro capítulos. En el primero se hace un análisis del proceso de globalización, destacando sus principales rasgos y las formas de integración adoptadas por los países para contrarrestar los efectos negativos de esta tendencia. Asimismo, se analiza la importancia del transporte marítimo para el desarrollo económico de las naciones; los cambios que se han presentado en el sector y en los últimos puntos se abordó el impacto de este fenómeno en la economía mexicana, en especial en el sector marítimo-portuario.

En el Capítulo 2 se observa la evolución de la marina mercante mundial, se hace un estudio de su situación actual, de los cambios físicos y conceptuales originados por la globalización. También, se estudian algunas de las políticas de fomento implementadas por países desarrollados para impulsar el crecimiento de sus flotas mercantes.

El Capítulo 3 se refiere a la marina mercante mexicana, en éste se hace un análisis de su desarrollo histórico, su relevancia para la economía y de la difícil situación en la que actualmente se encuentra. Igualmente, se exponen las oportunidades que se pueden aprovechar si contáramos con una marina mercante competitiva y eficaz, así como los grandes retos que hay que librar para lograr ese objetivo.

Finalmente, el último capítulo se orienta a estudiar el marco legal de la actividad, se muestran los subsidios, apoyos y programas de fomento que fueron otorgados por el gobierno, y se aportan algunas propuestas que considero ayudarían a resolver algunos de los problemas de la marina mercante nacional y a fomentar su crecimiento.

México no debería ignorar la importancia que tiene el transporte marítimo para la economía, sería un gran error seguir dándole la espalda a nuestros mares y desaprovechar las ventajas estratégicas que la propia naturaleza nos ha brindado al ser un país meramente marítimo, así como las oportunidades que nos ofrecen los acuerdos comerciales de los que somos parte.

"... En sus remotos orígenes, la vida nació del mar; en el dramático momento de su madurez histórica, el hombre vuelve hacia el mar para buscar la vida!..."

Raúl Cervantes Ahumada.

CAPITULO I EL PROCESO DE GLOBALIZACION

1.1 CONCEPTO Y RASGOS PRINCIPALES DE LA GLOBALIZACION

Con el fin de la Guerra Fría el mundo sufrió grandes transformaciones a velocidades exuberantes. Se establecieron nuevas relaciones de cooperación económica y se dejaron atrás las viejas estrategias de desarrollo proteccionista, dando lugar a una apertura hacia el exterior.

La economía internacional, al igual que las estrategias de desarrollo que las naciones habían asumido en el pasado, se transformaron provocando que la economía mundial se convirtiera en una sola, estrechamente interconectada.

Estas transformaciones han generado cambios importantes en las relaciones mundiales como: "...la existencia de nuevos productos y procesos productivos, así como una constante incorporación de innovaciones tecnológicas y la presencia de nuevos e importantes competidores en casi todas las ramas industriales del mercado mundial..."¹. En este sentido se puede decir que el comercio, las inversiones, el desarrollo tecnológico, intercambios financieros, cooperación económica, las comunicaciones y los transportes, son resultado de lo que se ha denominado: Globalización de la Economía Mundial.

La tendencia a la globalización constituye un componente de primer orden en el funcionamiento presente y futuro de la economía mundial, influyendo en las distintas economías nacionales, así como en el conjunto de las relaciones económicas internacionales. Este fenómeno ha provocado que el mundo busque convertirse "... en un solo mercado mundial en donde la competencia se da y se desarrolla dentro de un

¹ Centro de Investigación para el desarrollo. IRAFIN. **EL RETO DE LA GLOBALIZACION PARA LA INDUSTRIA MEXICANA**. Edit. Diana. México. 1990. En Escamilla Guzmán, Omar. **LA ECONOMIA MEXICANA ANTE EL PROCESO DE GLOBALIZACION ECONOMICA MUNDIAL: LA PRODUCTIVIDAD COMO BASE**. Tesis. Fac. de Economía. UNAM. México D.F., 1997. pág. 1

marco económico y mercados globales, en los que se establecen requisitos indispensables sobre calidad, productividad, eficiencia y competitividad internacional a cumplir por parte no sólo de las industrias y empresas sino también por parte de las diferentes naciones que participan en ellos...².

Actualmente, el término "globalización" es muy utilizado, ya que ofrece múltiples y variadas definiciones, y por su carácter dinámico ha sido analizado en varios ámbitos (económico, político, social y cultural), de tal manera que representa el nuevo orden en el que nos encontramos.

Al respecto, León Bendesky señala: "...el término de moda en la economía es la globalización. Pero este término no define las condiciones del funcionamiento económico a escala planetaria, como podría suponerse, sino que describe algunas de las formas de operación de las grandes empresas y de ciertos mercados alrededor del mundo. Estas formas, además, no constituyen todas una novedad como podría desprenderse de las pretensiones de los exponentes de la nueva doctrina, aunque su manifestación es más amplia y visible en la actualidad. Es también, una noción cuyo uso fácil parecería indicar que todos los que la expresan y los que la escuchan entienden por ella lo mismo, cuestión ésta que por lo menos es dudosa..."³.

Virgilio A. Zuleta la define como "... la interdependencia económica, comercial, financiera y política entre los países causada fundamentalmente por la segmentación de los procesos productivos en fases que requieren de una base tecnológica compleja, que se encuentra por encima de los costos de mano de obra barata, lo cual se explica por la emergencia de un sistema transnacional que conjunta la esfera productiva con la financiera..."⁴.

² Escamilla Guzmán, Omar. **LA ECONOMIA MEXICANA ANTE EL PROCESO DE GLOBALIZACION ECONOMICA MUNDIAL: LA PRODUCTIVIDAD COMO BASE**. Tesis. Fac. de Economía. UNAM. México D.F., 1997. pág. 1

³ Bendesky, León. "Economía regional en la era de la globalización". **COMERCIO EXTERIOR**, vol. 44, núm. 11, México, nov. 1994, pág. 983

⁴ Zuleta Contreras, Virgilio. **GLOBALIZACION**. Tesis. Fac. de Economía. UNAM. México, 1995. pág. 1

Hay quienes afirman que la globalización es un proceso por medio del cual los habitantes del mundo tienen una mayor interrelación en todas las facetas de la vida: culturales, económicas, políticas, tecnológicas y del entorno.

Otros autores vinculan este concepto a una occidentalización del mundo, ya que a raíz del ocaso del bloque socialista, consideran a los Estados Unidos como la hegemonía política y económica.

Al respecto, Héctor Cuadra nos dice que "...el concepto de globalización aparece como justificación de la extensión y difusión de la cultura occidental y de la sociedad capitalista. Está vinculado intrínsecamente con el patrón de desarrollo capitalista y se ha ramificado hacia el campo de la política y la cultura...."⁵.

María Cristina Rosas menciona que "...la globalización es resultado de la dinámica adquirida por las relaciones económicas internacionales al término de la Segunda Guerra Mundial. A partir de ese momento, se desarrolló un proceso de internacionalización del capital y de divulgación del régimen de acumulación intensiva, generado en Estados Unidos, situación que propició la conformación de un orden económico bajo la égida de la Unión Americana..."⁶.

Por su parte, John Saxe Fernández comenta que "...la globalización implica la existencia de fuerzas exógenas que de una forma u otra marcan de manera rigurosa y específica los lineamientos a seguir en materia de política económica e internacional; se trata de una noción excluyente de las fuerzas sociales y de la dinámica interna de la sociedad civil respectiva, que es precisamente la más afectada por esas formas de globalización..."⁷.

También, menciona que los países industrializados son los actores que en efecto se globalizan a través de sus capitales financieros y sus corporaciones multinacionales.

⁵ Cuadra, Héctor. "Globalización". **RELACIONES INTERNACIONALES**, núm. 71, México, jul./sep. 1996, pág. 109

⁶ Rosas González, Ma. Cristina. "Globalización y regionalismo: ¿Procesos antagónicos o complementarios?". **RELACIONES INTERNACIONALES**, Núm. 71, México, jul.-sep. 1996, pág. 32

⁷ Saxe Fernández, John. "La globalización: aspectos geoeconómicos y geopolíticos". **SEMINARIO NACIONAL SOBRE ALTERNATIVAS PARA LA ECONOMÍA MEXICANA**, 1995, pág. 245

Como podemos observar, existen diversos enfoques que abordan el fenómeno de la "globalización". En este trabajo se entenderá como un proceso de interdependencia que abarca diferentes aspectos, políticos, culturales, sociales y económicos, entre los diferentes Estados y sociedades que configuran la estructura internacional. En este sentido, el comercio, las inversiones, el desarrollo tecnológico, la cooperación económica, la creciente competitividad en el comercio internacional, las comunicaciones y los transportes son componentes de esta tendencia.

Algunos especialistas consideran que la globalización no es un fenómeno nuevo, sino que por el contrario, es resultado de un largo proceso histórico, que se ha venido desarrollando desde los últimos cinco siglos a partir del surgimiento de relaciones establecidas entre las diferentes regiones y mercados del mundo, como consecuencia del desarrollo de nuevas rutas de navegación con fines comerciales.

Carlos M. Vilas nos dice que "...la globalización es una dimensión multiscular de expansión del capitalismo desde sus orígenes mercantiles en algunas ciudades de Europa en los siglos XIV y XV. La globalización es un proceso ligado íntimamente al desarrollo del capitalismo como modo de producción intrínsecamente expansivo respecto de territorios, poblaciones, recursos y procesos y experiencias culturales..."⁸.

Asimismo, James Petras menciona que "...la globalización comenzó a finales del siglo XV con la ascensión del capitalismo y su expansión hacia ultramar: la conquista y explotación de Asia y América Latina y los asentamientos coloniales de Africa..."⁹.

Por lo tanto, también se puede entender a la globalización como un proceso continuo en el que se involucran las relaciones económicas a nivel mundial.

Durante el periodo de 1971a 1982 se presentaron una serie de acontecimientos que propiciaron una difusión del proceso de globalización económica, entre los que se

⁸ Vilas M., Carlos. "Seis ideas falsas sobre la globalización". Argumentos desde América Latina para la refutación de una ideología. CEIICH - UNAM, México, 1998, pág. 2

⁹ Petras, James. "Globalización". Artículo. AJOBLANCO, 1998, págs. 3-4

encuentran: la devaluación del dólar estadounidense, la crisis monetaria internacional, los cambios en la productividad, el comercio, las finanzas y las transformaciones del sistema internacional de regulación económica; la crisis energética mundial, los cambios tecnológico-productivos, el surgimiento de nuevas actividades económicas y de nuevas estrategias corporativas e industriales y la presencia de nuevos países como Corea del Sur, Taiwan, Singapur y Hong Kong.

La dinámica adquirida por las relaciones económicas internacionales ha originado una transformación en los modelos económicos y en las formas de producción que implican la esfera mundial como resultado del desarrollo científico-tecnológico, y de la reducción de los costos de las comunicaciones y el transporte. Asimismo, originó una agudización de la competitividad entre las potencias industriales, lo que llevó a nuevas formas de cooperación económica.

Actualmente, el incremento de la competencia es un elemento central del escenario mundial y no sólo se da vía precios, sino principalmente, por el crecimiento de la productividad nacional a través del desarrollo e introducción de nuevos productos de calidad mundial. Al respecto Jaime Estay R. menciona que "...son los mayores niveles de competencia los que han ido empujando a la búsqueda tanto de nuevos espacios para la colocación de capitales y de mercancías, como de mejores condiciones nacionales y regionales para la acumulación...."¹⁰.

Simultáneamente, la innovación y el cambio tecnológico han jugado un papel trascendental dentro de este fenómeno y se convierten en un factor fundamental a la hora de competir. Se afirma que "...el factor tecnológico constituye una parte importante de la base de sustentación tanto del incremento de la competencia como del proceso mismo de la globalización, permeando dicho cambio a todos los momentos y

¹⁰ Estay R., Jaime. "La globalización y sus significados". en Calva, José Luis. **GLOBALIZACION Y BLOQUES ECONOMICOS: REALIDADES Y MITOS**. Seminario Nacional sobre alternativas para la economía mexicana. Instituto de Investigación Económica, Juan Pablos Editor, México, 1995. págs. 29 y 30

relaciones del proceso económico...”¹¹.

Por consiguiente, el elemento tecnológico se ha constituido en uno de los factores más importantes en y para la nueva organización productiva globalizada, lo que lleva al surgimiento de nuevos productos, técnicas, herramientas y estrategias empresariales. Se ha transformado en una fuente de creación y mantenimiento de ventajas productivas y competitivas.

Las industrias de telecomunicaciones, automotriz, electrónica, informática, biotecnología, aeronáutica y la robótica, constituyen los sectores clave en el desarrollo y crecimiento científico-productivo en el presente y futuro, para incrementar la competitividad económica de cada país.

Los avances tecnológicos han facilitado el rápido crecimiento de las empresas transnacionales, lo que las ha llevado a realizar profundas modificaciones en las formas de gestión y control empresarial, forzándolas a expandirse más allá de sus fronteras para buscar y explotar nuevos productos y tecnologías a grandes escalas.

Estas empresas poseen un papel protagónico y destacado en casi todos los niveles del funcionamiento del sistema mundial y llegan a controlar mecanismos fundamentales de la acumulación capitalista, tales como el capital, la tecnología, la comunicación, el mercado, el transporte y el proceso de trabajo.

“Las empresas transnacionales son no solo importantes vehículos, sino también destinatarias de primer orden del proceso de globalización, y son sus necesidades, sus intereses y su lógica de funcionamiento, los que se imponen como uno de los principales criterios rectores de dicha globalización.”¹²

Tienen como objetivo primordial expandir su escala de ganancias por la venta de productos y servicios o por el establecimiento directo de sus filiales en otros países,

¹¹ Ibidem. pág. 31

¹² Ibidem., pág. 32

generalmente en los de vías de desarrollo, con el fin de reducir costos o el de competir en mercados protegidos. Dichas empresas obtienen grandes ganancias pero no para la economía del país en el cual invierten, sino para el país de origen.

La siguiente tabla muestra las 12 principales empresas transnacionales a nivel mundial, su país de origen y el tipo de industria.

Número	Empresa	País	Industria
1	General Electric	Estados Unidos	Electrónica
2	Ford Motor Company	Estados Unidos	Automotriz
3	Royal Dutch/Shell Group	Holanda/ Gran Bretaña	Petróleo
4	General Motors	Estados Unidos	Automotriz
5	Exxon Corporation	Estados Unidos	Petróleo
6	Toyota	Japón	Automotriz
7	IBM	Estados Unidos	Computación
8	Volkswagen Group	Alemania	Automotriz
9	Nestlé S.A.	Suiza	Alimentos y Bebidas
10	Daimler-Benz AG	Alemania	Automotriz
11	Mobil Corporation	Estados Unidos	Petróleo
12	FIAT Spa	Italia	Automotriz

Fuente: World Investment Report 1999. ONU.

Por lo tanto, se puede decir que son ellas, a través de sus decisiones de inversión, movilidad de recursos, adquisición y aplicación de la tecnología, las que influyen en el volumen y dirección del comercio internacional y de la distribución del capital, ya que estas empresas buscan continuamente la innovación de tecnologías y mayores investigaciones entre sus filiales y otras empresas de similares características, con la finalidad de crear nuevas ventajas competitivas.

“Las ventajas competitivas se fundan en la capacidad de innovar y transformar la producción y las exportaciones de manera continua, atendiendo a un mercado cada vez más complejo, incierto y dinámico, donde el incremento de los niveles de inversión en investigación y desarrollo es un elemento fundamental.”¹³

La búsqueda de nuevas ventajas competitivas en todos los ámbitos es de crucial importancia para el crecimiento de las naciones; de ellas dependerá que las empresas

¹³ Escamilla Guzmán. Omar. Op. Cit., pág. 32

incrementen su nivel de productividad en aquellos sectores competitivos, a través de una mayor calidad y eficiencia en la producción y prestación de servicios.

Las empresas que consiguen alguna ventaja, por lo regular son aquellas que no sólo detectan una nueva necesidad en algún mercado o el potencial de cierta tecnología, sino que son las primeras para explotarlos.

En el proceso globalizador, los países industrializados buscan la creación de nuevas rutas de desarrollo económico, empresarial, industrial y productivo, para alcanzar una participación exitosa en el mercado global a través de mejores estrategias que son indispensables para competir, crecer y expandirse.

La expansión de la grandes empresas transnacionales ha sido acompañada por un crecimiento de la Inversión Extranjera Directa (IED), la cual se ha visto intensificada a partir de la década de los 80. "La Inversión Extranjera Directa es aquella que tiene características de permanencia y se materializa principalmente instalando una empresa nueva o ampliando una existente."¹⁴

La siguiente tabla muestra los flujos de IED durante el periodo de 1994 a 1998.

INVERSION EXTRANJERA DIRECTA REALIZADA POR PAISES Y AREAS ECONOMICAS.
(Millones de dólares)

BLOQUES COMERCIALES	1994	1995	1996	1997	1998	
					Valor	Part. %
TOTAL	10.493.1	8.077.1	7.396.4	10.795.6	4.470.6	100.0
América del Norte	5.565.5	5.434.1	5.448.5	6.663.1	3.276.6	73.3
Unión Europea	1.920.7	1.813.0	1.093.3	2.969.9	873.1	19.5
Países Seleccionados	2.962.3	788.2	779.2	1.129.9	311.1	7.0
Antillas Holandesas	468.5	70.3	62.8	9.9	5.7	0.1
Islas Vírgenes	26.1	16.4	10.7	62.1	9.2	0.2
Otros Países	44.6	41.8	75.4	32.7	9.8	0.2

Fuente: SECOFI Dirección General de Inversión Extranjera

¹⁴ Minsburg, Naúm. **EL IMPACTO DE LA GLOBALIZACION. LA ENCRUCIJADA ECONOMICA DEL SIGLO XXI.** Banco de la Provincia de Buenos Aires. Ediciones Letra Buena. Buenos Aires, pag. 29

Dentro del actual entorno internacional, la IED crece a tasas muy por encima de la producción, provocando un aceleramiento de los flujos comerciales internacionales. Entre los campos más influenciados se encuentran el sector servicios, como finanzas y seguros; el manufacturero; la industria (especialmente en las actividades con una elevada tecnología como la química, la electrónica, la microelectrónica, la computación, automotriz y aeroespacial). La I.E.D. se ha convertido en un elemento de primera importancia en la universalización de las finanzas, la producción y el comercio.

De lo anterior se desprende que los países industrializados sean los grandes protagonistas de la globalización y los que estructuran la interacción del sistema global, a través de políticas orientadas a dominar y estabilizar un determinado tipo de relaciones económicas, sociales y políticas.

Debido a ello, se ha derivado una serie de situaciones negativas en los países subdesarrollados, tales como "...el escaso crecimiento económico, las graves turbulencias políticas y los enfrentamientos en el intercambio comercial, el persistente y continuo aumento de desempleo, los serios disturbios monetarios, financieros y presupuestarios, así como la existencia de cuantiosas deudas internas y externas, etc."¹⁵

Esta situación ha generado nuevas y graves contradicciones en torno a dicho proceso, ya que son pocas naciones y sectores los que han logrado ubicarse en las posiciones más ventajosas, mientras la gran mayoría se aleja cada vez más de los niveles de desarrollo y posibilidades de avance; de ahí que existan un sinnúmero de ideas erróneas sobre los planteamientos que fundamentan la tesis de la globalización.

Carlos M. Vilas menciona que "...la globalización es también un proceso de desarrollo desigual para diferentes actores y sujetos. Los países más desarrollados extraen de la creciente integración comercial mayores beneficios que los países en desarrollo, el

¹⁵ *Ibidem*, pág. 12

Banco Mundial por ejemplo proyecta un reducido incremento de la participación de las áreas de desarrollo en los intercambios mundiales...¹⁶.

Estas diferencias estructurales tienden hacia la agudización de los grados de exclusión y marginalidad de las naciones más atrasadas y subdesarrolladas respecto a la dinámica productiva internacional.

Ante tal situación, los países en desarrollo y del tercer mundo se han manifestado en contra de las políticas implantadas por los países industrializados, las cuales rigen al sistema económico internacional.

A través de diversas reuniones como la Segunda Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Grupo de Países de Africa, el Caribe y el Pacífico (ACP), celebrada los días 25 y 26 de noviembre de 1999, en Santo Domingo, República Dominicana y la Cumbre del Sur que se realizó del 10 al 14 de abril del 2000, en la ciudad de La Habana, Cuba, entre otras, los gobiernos de las naciones pobres han declarado que la globalización sólo ha traído un aumento importante en los índices de pobreza y un gran abismo entre el Norte y el Sur.

En la Cumbre de Santo Domingo, los líderes de Africa, el Caribe y el Pacífico plantearon la necesidad de un nuevo enfoque internacional sobre el desarrollo y el bienestar de los países en general.

En esa ocasión Didier Ratsiraka, presidente de Madagascar, se quejó de la economía de mercado y de las políticas seguidas por la Organización Mundial de Comercio (OMC). Advirtió que "la globalización es absolutista, como un régimen totalitario en que se impone la voluntad de un solo hombre, de un solo partido y donde no hay espacio para la tolerancia."¹⁷

¹⁶ Vilas, Carlos. Op. Cit., pág. 17

¹⁷ Ratsiraka, Didier. "Segunda cumbre de Santo Domingo: deuda externa igual a pobreza", 25 y 26 de noviembre de 1999. Explorador de Internet. www.tdmec.com/arti/inter_1202.html, pág. 2

Los países participantes reiteraron que la lucha contra la pobreza, la ignorancia y las enfermedades seguirá siendo un gran reto para sus gobiernos, por lo que es necesario que exista un sistema de comercio multilateral basado en reglas justas, equitativas y transparentes.

Respecto a la Cumbre del Sur realizada en la Habana, Cuba, se abordaron cuatro temas básicos: la globalización de la economía, las relaciones Norte-Sur, la cooperación Sur-Sur y finalmente el conocimiento y la tecnología. En el marco de esta reunión se buscó conciliar las posibles soluciones para promover un orden mundial más humano.

Fidel Castro, anfitrión de la Cumbre, declaró que el Fondo Monetario Internacional debería ser reemplazado por otro organismo que realmente beneficie a los países en desarrollo y señaló que “con el neoliberalismo, la economía mundial no ha crecido más rápidamente y en cambio se ha multiplicado la inestabilidad, la especulación, la deuda externa, el intercambio desigual y la tendencia a crisis financieras más frecuentes...”¹⁸.

Además, agregó que “...el comercio mundial es un instrumento de los países ricos lo que ha generado sublevaciones contra el sistema, reflejo del cansancio y oposición de sectores de los países del Sur y del propio Norte...”¹⁹.

Kofi Annan, Secretario de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), quien participó también dentro de esta Cumbre, ha manifestado en diversos discursos que el desarrollo económico y los altos niveles de vida están concentrados en una cantidad pequeña de países que a su vez se encargan de distribuirlos de manera desigual.

Ha declarado que “...la gran mayoría de la población mundial no logra cubrir sus necesidades básicas y son excluidos de los procesos de producción, de los beneficios del avance tecnológico y, en general, de las oportunidades que genera el desarrollo...”²⁰.

¹⁸ Castro, Fidel. “Pide Fidel Castro la desaparición del FMI”. **EL FINANCIERO**. Notimex, sección Finanzas, jueves 13 de abril del 2000, pág. 5

¹⁹ Idem.

²⁰ Annan, Kofi. **LA FUNCION DE LAS NACIONES UNIDAS EN EL SIGLO XXI**. A/54/2000, Organización de las Naciones Unidas, marzo del 2000, pág. 14

En el Congreso de las Naciones Unidas realizado el 17 de octubre de 1999, con motivo del Día Internacional de la Pobreza, se estimó que 1,300 millones de personas viven en extrema pobreza, carecen de servicios básicos de salud, educación y saneamiento, y sobreviven con menos de un dólar al día; de este porcentaje, el 70% son mujeres.

Tal situación se ve más acentuada en el Asia Meridional que tiene la mayor cantidad de población afectada por pobreza, registrando 510 millones de personas. Africa, por su parte, cuenta con 300 millones. En el Asia Meridional, Oriental y el Pacífico viven 950 millones de los mil 300 de más bajos ingresos.

Hay que señalar que no sólo las naciones en vías de desarrollo sufren carencias, también los países industrializados tienen problemas de marginalidad: Estados Unidos, con un índice de 26.3%, Reino Unido con 21.3%, Italia 21.2% y España 13.1%.

Algunos de estos países han tratado de buscar soluciones para disminuir este grave problema; sin embargo, los resultados no han sido significativos, muestra de ello es que del 80% de los países del mundo, sólo 60 países han formulado planes para combatirlo y de estos, 30 han establecido metas y plazos.

Michel Camdessus, ex director gerente del Fondo Monetario Internacional, ha mencionado que "...sigue sin alcanzarse la meta de destinar el 0.7% del PIB de los países ricos a los subdesarrollados, monto que se sitúa en una media del 0.24% frente al 0.34% de hace 10 años..."²¹.

Por su parte, Kofi Annan ha exhortado a la Comunidad Internacional a comprometerse a reducir a la mitad el número de personas que viven en extrema pobreza antes del año 2015. Asimismo, se ha manifestado en favor del libre acceso de los productos de las naciones pobres a los mercados de los países del Primer Mundo y propone una política de libre acceso de aranceles a las exportaciones de esos países.

²¹ Camdessus, Michel. "La globalización genera pobreza y crisis: Michel Camdessus". **EL FINANCIERO**, Notimex, viernes 28 de abril del 2000, pág. 15

La deuda externa representa otro arduo dilema, ya que sin duda, ésta ha frenado el crecimiento económico de las naciones menos desarrolladas. En los últimos 10 años, la deuda de estos países ha crecido en un 47%, lo cual se reflejó en su PIB que fue de mil 222 dólares, mientras que el de los países industrializados se situó en 27 mil 86 dólares.

En 1999 la deuda externa de América Latina fue de 722 mil millones de dólares y en el caso de África ésta equivale a 289 mil millones de dólares. Esta problemática ha conternado cada vez más a los países deudores, ya que no se ha llegado a una solución de fondo que alivie la dura carga de la deuda.

En un informe presentado por la ONU, se declaró que los países desarrollados han establecido algunas medidas para reducir dicha deuda, y un ejemplo es la denominada Iniciativa para la Reducción de la Deuda de los Países Pobres. En los tres primeros años de su adopción, sólo cuatro países han cumplido con los requisitos aplicables, nueve están próximos de cumplirlos y cinco están celebrando resoluciones preliminares.

Desafortunadamente, los avances han sido lentos, por lo que considero necesario, se apliquen programas más profundos, rápidos y efectivos que permitan a las naciones pobres incrementar el nivel de vida de sus habitantes.

Reiteradamente, el Secretario de las Naciones Unidas ha demandado a los países deudores y a las instituciones financieras internacionales que "...consideren la posibilidad de cancelar las deudas oficiales de las naciones pobres muy endeudadas a cambio de que demuestren nuevos compromisos de reducir la pobreza..."²²

Conjuntamente, el Papa Juan Pablo II ha mostrado su descontento por la gran opresión en que se encuentran la mayoría de las naciones debido a las deudas que han adquirido tales proporciones que hacen prácticamente imposible su pago. Para el Pontífice, la cuestión de las deudas forma parte de un problema más amplio que es el de la pobreza y el surgimiento de nuevas desigualdades que acompañan al proceso de globalización.

²² Annan, Kofi. Op. Cit., pág. 33

El Papa ha declarado que "... si la globalización se rige por las meras leyes del mercado aplicadas según las conveniencias de los poderosos, lleva a consecuencias negativas, tales como el desempleo, la disminución y el deterioro de ciertos servicios públicos, la destrucción del ambiente y de la naturaleza, el aumento de las diferencias entre ricos y pobres y la competencia injusta que coloca a las naciones pobres en una situación de inferioridad cada vez más acentuada..."²³.

Asimismo, considera que "... la globalización debe ir unida a la solidaridad y por lo tanto, se deben asignar ayudas especiales que permitan a los países que con sus propias fuerzas no puedan entrar con éxito en el mercado global la posibilidad de superar su actual situación en desventaja..."²⁴.

Por ello, ha señalado la posibilidad de establecer un diálogo con representantes del Primer Mundo y con responsables de las relaciones económicas internacionales para encontrar soluciones viables a esta compleja realidad.

De lo anterior podemos decir que la globalización económica trae consigo ciertas consecuencias positivas como el aceleramiento de las innovaciones, la difusión de tecnologías y técnicas de gestión, el fomento de la eficiencia y el incremento de la producción. Sin embargo, la otra cara de la moneda es la crisis, la inestabilidad financiera y la creciente marginación que han sido causa de la extrema pobreza y un grave deterioro ecológico en el mundo.

Es difícil señalar que a partir del despliegue de la globalización y de los contenidos concretos que ella encierra, se justifiquen los análisis que apuntan a una supuesta "igualación hacia arriba", que lograrían las economías subdesarrolladas para cumplir con la suficiente constancia y fuerza del conjunto de nuevas formas de funcionamiento exigidas por la tendencia globalizadora.

²³ Juan Pablo II. "Exhortación apostólica postsinodal ecclesia in América". México 1999. Explorador de Internet, www.multimedios.org/bec/etexts/eia.htm/ecclesiainamerica., pág. 14

²⁴ Juan Pablo II. "El pesado lastre de la deuda externa". Jornada Mundial de Oración para la Paz, enero de 1998, pag. web., www.multimedios.org/bec/etexts/mjpip/Jornadamundial., pág. 4

Lo anterior indica que este proceso no ha brindado resultados positivos en forma generalizada, ya que no ha aportado solidez a los sistemas financieros y a la calidad de vida de la población de los países tercermundistas.

En tal sentido, cualquier país que busque su desarrollo no deberá aislarse; por el contrario, será necesario crear y mantener estrategias nacionales para alcanzar un mayor equilibrio y desarrollo dentro de la economía mundial. Por consiguiente se ha hecho una condición ineludible para los distintos países formar parte de algún bloque comercial para que de cierta manera puedan contrarrestar los efectos negativos de la globalización.

Los estados y gobiernos de los diferentes países tienen un papel trascendental, tanto en la definición de las formas nacionales de inserción en la economía mundial como en la creación de estrategias necesarias para que los capitales nacionales e individuales tengan mayor posibilidad de desenvolverse en los mercados locales y mundiales.

1.2 CAMBIOS Y TENDENCIAS MUNDIALES DEL COMERCIO

Como se puede observar, la globalización establece nuevas exigencias para los países y las empresas, al tornar indispensable la necesidad de realizar ajustes, transformaciones y modificaciones en sus sistemas productivos con el fin de elevar su eficiencia y competitividad, así como los niveles de bienestar y crecimiento de las economías.

Estas transformaciones han redefinido la naturaleza y sentido de los intercambios comerciales, productivos, financieros, tecnológicos y de servicios, así como de la riqueza de las naciones y su poder económico.

Actualmente, los países se ven en la necesidad de agruparse en bloques regionales como una alternativa para mejorar el nivel de vida de sus habitantes, y también como una forma de propiciar su crecimiento.

La formación de bloques regionales, dentro de la economía mundial, es un fenómeno notorio. Se trata de políticas, acciones y medidas que se han realizado entre gobiernos

para lograr la creación o estructuración de zonas y regiones económicas en las que el desarrollo y potencialidad de los países participantes implica mejores condiciones de competencia para hacer frente a las condiciones cambiantes e inestables del sistema.

Igualmente, sobresalen los vínculos entre ellos, por lo general en la cultura, raza, costumbres, ubicación y en los objetivos primordiales que se sustentan bajo las bases de las potencias que son miembros de dichos acuerdos, basados en la imposición de un ritmo de mercado sumamente rápido y diversificado. A través de los diversos bloques económicos, se están dando una serie de transformaciones en los procesos productivos, una disminución de los costos, una mejora en el aspecto tecnológico y un mercado mundial altamente cambiante.

Estas formas de integración van desde los acuerdos comerciales preferenciales que pueden tener diversas formas: desde acuerdos simples hasta la coordinación de políticas macroeconómicas y el establecimiento de una moneda única. En tal sentido, el proceso aparece como un instrumento que se adopta de manera defensiva u ofensiva ante las condiciones de competencia.

La globalización enmarca este tipo de relaciones hegemónicas con la característica propia de que no sólo existe un eje central o único que determine o guíe el proceso de forma absoluta, sino que es compartido y disputado por fuertes competidores.

De acuerdo con lo anterior, se da por sentado que en el mundo de finales de siglo y milenio existan tres grandes regiones económicas claramente identificables: América del Norte, Europa Occidental y Sureste, y el Este de Asia.

UNION EUROPEA

Actualmente, el bloque comercial más importante por su grado de avance en su integración en el mundo es la Unión Europea (UE), resultado de un auténtico proceso de integración de diversas políticas, que incluyen desde las sociales hasta algunos aspectos de seguridad, defensa y relaciones exteriores.

Los antecedentes de dicha integración se remontan a los años 50, cuando fue creado el Convenio del Carbón y Acero entre Francia, Alemania, el Benelux e Italia, y al signarse en 1957, "El Tratado de Roma" que dio nacimiento a la Comunidad Económica Europea y a la EURATOM (área de la energía nuclear). En 1960 se creó la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC) constituida por varios países escandinavos y centro europeos.

El 1º de julio de 1968 se logró el Acuerdo para la Unión Aduanera entre Alemania, Bélgica, Francia, Italia, Luxemburgo y Holanda. De esta forma quedaron suprimidos los derechos de aduana y a su vez, se estableció un arancel común para terceros países.

Para 1973 ingresan a la Comunidad, Dinamarca, Gran Bretaña e Irlanda, ocho años más tarde, en 1981 se incorporaría Grecia y en 1986 España y Portugal. Austria, Finlandia y Suecia fueron admitidas por el Parlamento Europeo el 4 de mayo de 1994 y entraron como miembros a la Unión Europea el 1º de enero de 1995.

Los Jefes de Estado y de Gobierno decidieron ampliar los tratados que se firmaron en París y Roma para dar impulso a la integración Europea al redactar el Acta Unica Europea (AUE), que entró en vigor el 1º de julio de 1987, "mediante la cual se integran en un solo cuerpo legal la formalización jurídica de la Cooperación Política Europea en materia exterior, así como la reforma de los tratados constitutivos, incluyendo el medio ambiente, la investigación y desarrollo, la cohesión económica y social..."²⁵.

²⁵ Guerra Borges, Alfredo. **REGIONALIZACION Y BLOQUES ECONOMICOS**. Tendencias Mundiales desde una perspectiva Latinoamericana. Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, pág. 11

El AUE asienta como objetivo principal establecer el Mercado Único Europeo que se puso en marcha el 1º de enero de 1993. También se elaboró y publicó el llamado "Libro Blanco", en el que se determinaron todos los pasos requeridos para lograr el establecimiento de un mercado único, eliminando los obstáculos físicos, técnicos y fiscales existentes que justificaban los controles fronterizos.

El 1º de noviembre de ese mismo año entró en vigor el Tratado de la Unión Europea comúnmente conocido como Tratado de Maastricht. La entidad creada con este Tratado, se basa en las comunidades existentes, reformadas para la incorporación de la Unión Monetaria y de diversas políticas y formas de cooperación entre los Estados miembros.

"El Tratado de Maastrich refuerza la política de cohesión económica y social a manera de contrapeso de la libre operación de las fuerzas del mercado, a fin de conseguir un desarrollo equitativo de todas las regiones. Así también, establece una política exterior y de seguridad común, que abarca todos los ámbitos de acción."²⁶

Posteriormente, el 1º de enero de 1994 entra en vigor el Espacio Económico Europeo. Por medio de este, "... los ciudadanos de los países asociados tienen derecho de libre circulación, residencia y ejercicio profesional; se permite también la libre circulación de capitales y de servicios en toda el área del EEE..."²⁷.

Actualmente, la Unión Europea está conformada por 15 países: Alemania, Austria, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Portugal, Reino Unido y Suecia, y cuenta con más de 370 millones de habitantes, con un ingreso per capita superior a los 20,000 dólares anuales. En 1998 participó con el 19% de las exportaciones mundiales y el 17.7% de las importaciones, Estados Unidos con el 15.9% y el 21.0% respectivamente y Japón con el 9.2% y el 6.3%.

²⁶ *Ididem.*, pág. 12

²⁷ Orozco Alvarado, Javier y Orozco López, Ma. Teresa. **GLOBALIZACION E INTEGRACION ECONOMICA MUNDIAL**. Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de Ciencias Económico Administrativas. México, 1996, pág. 43

El peso relativo del comercio intrabloque en Europa es superior al de otras zonas del mundo. Ese intercambio se ha acrecentado desde la fundación del mercado común en 1957.

“Uno de los rasgos más sobresalientes del comercio exterior de la UE es que el comercio intrafirma es más dinámico que el interindustrial. Los avances de estos países en la integración económica y monetaria han intensificado los esfuerzos de sus corporaciones para reestructurarse y operar de manera competitiva en escala continental.”²⁸

Ahora, la Unión Europea es el mercado más grande del mundo y maneja alrededor del 20% del comercio mundial. Durante 1998, dirigió el 22% de sus exportaciones a Estados Unidos, 11.5% a los países de la EFTA (Suiza, Noruega, Islandia y Liechtenstein), 8.2% a los países del Sudeste Asiático, 11.5% a los países de Europa Central y Oriental, 8.0% a África, 4.3% a Japón y 6.7% a América Latina.

En cuanto a las importaciones, éstas provinieron de Estados Unidos (21.3%), Japón (9.2%), EFTA (11.3%), Europa del Este (10.1%), África (7.4%), América Latina (5%), Países del Sudeste Asiático (10.8%), China (5.9%), otros Países Asiáticos (8.5%), en ese orden de importancia.

Cabe señalar que, ésta región es una de las zonas del mundo que atrae más inversión extranjera, siendo los principales beneficiarios Reino Unido, España y Francia. La UE significa total libertad de circulación de personas, bienes, servicios y capitales en toda la región, así como de la fijación irrevocable de las prioridades entre las monedas nacionales de los Estados miembros y, por último, la adopción de una moneda única denominada “Euro”.

²⁸ Guillen, Arturo. “Bloques regionales y globalización de la economía”. **COMERCIO EXTERIOR**, mayo, 1994, pág. 385

BLOQUE ASIATICO

“Una de las regiones con mayor dinamismo y potencial económico es la asiática. El crecimiento de Japón desde la posguerra ha sido impresionante; Corea del Sur, Taiwan, Hong Kong y Singapur han registrado desde los sesenta tasas de crecimiento muy dinámicas y una creciente incorporación al mercado mundial.”²⁹ Igualmente, forman parte de los países exitosos Malasia, Tailandia, Indonesia y Filipinas.

A diferencia de Europa “...el bloque asiático carece de una formalización jurídica, ya que se trata propiamente de una regionalización que se ha construido sobre la base de una densa red de relaciones de producción y comercio asociadas a las corrientes de inversión extranjera ante todo de Japón, pero con una participación creciente de otros países del bloque....”³⁰.

A partir de la posguerra, el desarrollo de Japón ha sido impresionante. Los índices de crecimiento económico que se habían mantenido durante la década de los 60 y comienzos de los 70 terminaron con la primera crisis del petróleo. En consecuencia, la industria japonesa realizó esfuerzos para reducir las demandas energéticas y laborales e introducir nueva tecnología.

La combinación de estos elementos con otros factores, tales como un dólar fuerte y un yen débil y la recuperación de la economía norteamericana, tuvieron un efecto positivo sobre la economía japonesa en los primeros años de la década de los 80.

Los aumentos en las inversiones de capital del sector privado y el crecimiento de las exportaciones propiciaron la salida de la recesión, la tasa de crecimiento real ascendió hasta 4.5% en el año fiscal 1984 y un 4.8% en el año fiscal de 1985.

En 1987, el Gobierno y el Banco de Japón adoptaron medidas fiscales y monetarias para aumentar la demanda interna con vistas a potenciar la recuperación económica y reducir

²⁹ *Ibidem.*, pág. 383

³⁰ Guerra Borges, Alfredo. *Op. Cit.*, pág. 13

el superávit por cuenta corriente. Con el objeto de controlar este fenómeno y prevenir la inflación que se esperaba como consecuencia de la Guerra del Golfo en agosto de 1990, el Gobierno y el Banco de Japón dieron un giro hacia una política restrictiva. Los fondos asignados para estas medidas ascendieron a 10.7 billones de yenes. En ese mismo año el PIB de Japón era de 3,0 billones de dólares.

Gran parte del potencial económico de Japón se basa en su industria, debido a la calidad de su equipo electrónico y sus telecomunicaciones. El progreso tecnológico ha sido fundamental para mantener su liderazgo económico.

“Japón es la potencia indiscutible tanto por el volumen comercial como por la persistencia de su fuerte posición superavitaria, lo cual, le ha dado la posición número uno como inversionista mundial.”³¹

Por otra parte, Corea del Sur, Taiwan, Hong Kong y Singapur han registrado desde los años 70, tasas de crecimiento muy dinámicas y una creciente incorporación al mercado mundial. Constituyen un nuevo polo dinámico de la economía mundial; por ello, a este grupo de países se les conoce como los de Reciente Industrialización o NICS (New Industrialized Countries).

Estos países aumentaron sus exportaciones a Estados Unidos, debido a sus esfuerzos por incrementar la productividad, la búsqueda de innovaciones tecnológicas y por el aumento del yen, que provocó en sus exportaciones una ventaja competitiva respecto a los productos fabricados en Japón y también con relación a las exportaciones japonesas en el mercado estadounidense.

El acceso al mercado norteamericano ha sido un factor importante en el éxito de la estrategia exportadora de las naciones del Este Asiático; asimismo, la inversión extranjera constituye otro de los elementos clave en la industrialización de esos países. no obstante, existen diferencias en sus estrategias particulares. Por ejemplo, Corea del

³¹ León, José Luis. **EL NUEVO SISTEMA INTERNACIONAL, UNA VISION DESDE MEXICO.** SRE, Julio de 1999, pág. 395

Sur y Taiwan han recurrido menos a esta inversión que Singapur, Hong Kong, Malasia y Tailandia donde existe un mayor flujo.

Por otra parte, no hay que olvidar a la República Popular de China, que llega al final del siglo XX como una nación fuerte, integrada política y socialmente, así como una economía de acelerado crecimiento. En los últimos años, uno de los objetivos principales de esa nación lo constituyó la reunificación de todos sus territorios, que quedaron separados por herencia colonial o por legado de la Guerra Fría.

El 1º de julio de 1997 se llevó a cabo la reversión de Hong Kong a la soberanía China, mediante lo que se denominó la ceremonia del "Handover", es decir, la transmisión del poder de la ex-colonia británica al Gobierno Central Chino.

Para China, este territorio es de gran importancia, ya que representa una de las principales puertas de salida para sus exportaciones y una vía privilegiada de entrada de capitales y mercancías. Además, su economía figura entre las más dinámicas de Asia. Hong Kong "...dispone del primer puerto de contenedores y del tercer mayor aeropuerto (y del segundo en tráfico de mercancías, tras el de Narita- Tokio) del mundo. Es el centro regional de operaciones de Asia Oriental de las grandes empresas transnacionales, atraídas por su situación geográfica y sus telecomunicaciones...."³² .

Para Hong Kong, China ha sido un eslabón importante para el auge de su economía. "Gran parte de sus relaciones tanto de importación de mercancías como de exportación de capitales son con esa nación. Para mediados de 1997 había una fuerte dependencia hongkonesa con respecto a dicho país: los alimentos, los servicios, los trabajadores y los mayores inversionistas extranjeros son hongkoneses."³³

Este acontecimiento viene a fortalecer la expansión económica china y constituirá un nuevo impulso económico, político y social para el avance de esta nación, capaz de

³² Bustelo, Pablo. "La ventana económica de China". Sobre la Retrocesión de Hong Kong. Artículo publicado en El País, Madrid, 12 de diciembre de 1997. www.ucm.es/info/icei/asia/hkpais.htm, pág. 1

³³ Jiménez Lázcano, Mauro. "Macroeconomía - Hong Kong". www.planet.com.mx/macroeconomia/macro48/hongkong.htm, pág. 4

competir industrial y financieramente con los grandes colosos comerciales.

También se han agregado a la lista los países llamados "dragones", miembros de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN): Malasia, Tailandia, Indonesia, Filipinas y Brunei. Singapur también es miembro de la ASEAN, pero históricamente pertenece a los NIC'S por su impresionante desarrollo.

La ASEAN es una organización de carácter político que entró en vigor el 1º de enero de 1993 por medio del acuerdo sobre la creación del área del libre comercio (Asean Free Trade Area).

Estos países, gracias a los proyectos de cooperación económica, durante los últimos años han fortalecido sus vínculos con los mercados de América del Norte.

DESTINO DE LAS EXPORTACIONES DE LOS PAISES DE LA ASEAN

PAIS	PIB PER CAPITA	DESTINO EXPORTACIONES %	FUENTE DE LAS IMPORTACIONES %
Malasia	(1995) US 3890	EU 20.7, Singa. 20.3, Japón 12.7, Hong Kong 5.3, RU 4.0, Tai., 3.9, Ale. 3.2 (1997).	Japón 28.1, EU 16.6, Singa. 12.4, Taiwán 5.1, Ale. 4.6, R. Corea 4.0, Tai. 2.7 (1997)
Tailandia	(1995) US 2740	EU 17.8, Japón 16.8, Singa. 14.0, HK 5.2, Países B. 3.2, China 3.0, Ale. 2.9 (1995)	Japón 30.5, EU. 12.0, Singa. 5.9, Ale. 5.3, Taiwán 4.8, Mals. 4.6, R. Corea 3.5
Indonesia	(1995) US 980	Japón 25.9, EU 13.6, Singa. 9.2, PB 3.3 (1996)	Japón 19.8, EU 11.8, Alem. 7.0, Singa. 6.7 (1996)
Filipinas	(1995) US 1050	EU 33.9, Jap. 17.9, Singa. 6.0, PB 5.4 (1996)	Jap. 22.0, EU 19.6, AS 5.2, Singa. 5.4, R. Corea 5.2 (1996)
Brunei		Jap. 54.6, ASEAN 26.1, (1994)	Jap. 54.6, ASEAN 47.0, UE 17.3 (1994)

Fuente: ALMANAQUE Mundial. Nuevo Milenio 2000.

"El surgimiento del bloque asiático podría verse como sucesivas ondas de inversión extranjera directa y de transformación productiva, en lo que se conoce ahora como el modelo o sistema de "ánsares en vuelo", donde cada grupo tiene un líder a su cabeza."³⁴

³⁴ Guerra Borges, Alfredo. Op. Cit., pág. 134

Ello significa que el país líder crea nuevas ventajas competitivas con productos de mayor contenido tecnológico, perdiendo competitividad en los convencionales y transfiere el liderazgo de su producción a otro grupo de países. "El país líder de todo el grupo "en vuelo" se vuelve importador neto de productos en los que anteriormente estaba a la vanguardia."³⁵

Lo anterior se puede observar al ser Japón el país que se ha convertido en el líder del bloque, ya que desde el periodo de la posguerra articuló los sistemas productivos de los países de su área de influencia histórica y reforzó sus vínculos comerciales con los cuatro tigres asiáticos. A pesar del desarrollo que estos alcanzaron, su dependencia con aquel país sigue siendo muy significativa.

Cabe señalar que la influencia japonesa se ha extendido más allá de la región asiática, un ejemplo son las relaciones económicas que sostiene con Australia y Nueva Zelanda. Para ambos países, Japón es su segundo socio comercial, ya que su cercanía ha facilitado los intercambios comerciales entre ellos. Otro factor importante es el nivel de inversión japonesa de que depende Australia.

Por su parte, a Japón le interesa continuar con sus relaciones en esa región para fortalecer su posición económica en el mundo, ello dependerá en gran parte de un proceso de cooperación económica que abarque a esas naciones y las del Sudeste Asiático.

Se puede decir que dentro del bloque asiático existen tres ejes relevantes: Japón, los países de Reciente Industrialización (NIC'S) y la ASEAN, quienes buscan abrir sus mercados en escala mundial para reforzar sus vínculos entre sí y ampliar sus relaciones económicas con otros países tales como China, Rusia y otras repúblicas ex soviéticas.

³⁵ Idem.

AMERICA DEL NORTE (TRATADO DE LIBRE COMERCIO)

Para hacer frente al desafío de Europa y Asia por el liderazgo mundial en el comercio, las inversiones y la tecnología, Estados Unidos buscó ampliar sus posiciones en el hemisferio occidental.

La idea inicial surge con el ex presidente Reagan, quien buscaba constituir un Bloque en América del Norte con Canadá y México. En 1985 anunció el inicio de las negociaciones con Canadá. "En esa oportunidad manifestó que el acuerdo a que se llegara con Canadá sería el primer paso hacia la formación de un bloque comercial."³⁶

El Acuerdo de Libre Comercio con Canadá entró en vigor en 1989 y "vincula jurídicamente a dos países altamente industrializados cuyo comercio recíproco tiene un valor de 191 448 millones de dólares."³⁷

Los principales puntos del Acuerdo incluían: el origen de los bienes, cultura, energía, inversiones, servicios financieros y otros servicios. Los transportes, la telecomunicación básica, la salud, la educación y los servicios sociales no formaban parte del Acuerdo.

Para 1991, comenzaba el proceso de negociación en el que se incluía a México como parte integrante del mismo. A partir del 12 de junio de 1991, iniciaron las negociaciones formales en Toronto, Canadá, las cuales concluyeron catorce meses después, el 12 de agosto de 1992.

Finalmente, los poderes legislativos de los tres países ratificaron el Acuerdo en 1993. México lo aprobó el 22 de noviembre, Canadá el 23 de junio y Estados Unidos el 20 de noviembre. El TLC fue publicado en México en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 28 de diciembre del mismo año, y entró en vigor en los tres países el 1º de enero de 1994.

³⁶ *Ibidem.* pág. 137

³⁷ *Idem.*

El TLC rige de manera preferencial el intercambio comercial de bienes, servicios y de inversión entre México, Estados Unidos y Canadá. A través de éste se fomentan las ventas y compras entre los países al quitar paulatinamente los aranceles o impuestos que pagan los productos para entrar a otro país, las normas que deben ser respetadas por los productores y los mecanismos para resolver las diferencias que puedan surgir.

Los tres países se comprometen a "promover el empleo y el crecimiento económico, a través de la expansión del comercio y las oportunidades de inversión. Expresan la convicción de que el tratado permitirá aumentar la competitividad de las empresas y la protección del medio ambiente. Además, existe el compromiso de fomentar el desarrollo comercial sostenido: proteger, ampliar y respetar los derechos laborales. Los países ratifican sus respectivos derechos y obligaciones derivados del GATT y de otros convenios internacionales y establecen que, en caso de conflicto, prevalecerán las disposiciones del tratado sobre los otros convenios, con excepción de las disposiciones ambientales. Este se aplicará a los distintos niveles de gobierno de cada país."³⁸

Dentro del Acuerdo, cada país conserva su derecho de adoptar, aplicar y hacer cumplir sus normas; asimismo, se establecen procedimientos para comprobar que las normas se apliquen correctamente.

En lo que respecta al comercio de bienes, se plantea la eliminación de los aranceles aduaneros que cada país aplica a su comercio de productos originarios de la región y los permisos de importación destinados a proteger a productores locales.

"La eliminación de aranceles o impuestos a la importación, prevista en el TLC, abarca la totalidad de los bienes incluidos en las tarifas de importación de México, Canadá y Estados Unidos. Sin embargo, sólo se aplican aquellos bienes que cumplen con las reglas de origen (requisitos mínimos de fabricación, contenido o elaboración en la

³⁸ "Dictamen Sobre el TLC para América del Norte y acuerdos complementarios laboral y ambiental". México: Senado de la República, enero, 1994, en Orozco Alvarado, Javier y Orozco López, Ma. Teresa. Op. Cit., págs. 47-48

región que debe cumplir un producto para poder ser considerado como originario de América del Norte), que el propio TLC establece."³⁹

En cuanto a las inversiones, se establece que no habrá requisitos a la inversión extranjera, ni imposición de trato preferencial a los inversionistas nacionales y se protegerá los mercados de monopolios que puedan surgir.

También se plantea que no habrá inversión extranjera en explotación de petróleo, en establecimiento de satélites, telegrafía, radiografía, servicio postal, emisión de billetes, monedas, empresas contaminantes y, seguirá prohibida la propiedad de tierras y aguas en las fronteras y costas del país a los extranjeros.

En el campo de los servicios, se distinguen los bancos, seguros, casas de bolsa, arrendadoras, empresas de factoraje, entre otros. "Los bancos norteamericanos y canadienses se establecerán en México como empresas subsidiarias; es decir que no serán sucursales bancarias de Estados Unidos o de Canadá, sino que tendrán que establecerse en México como empresas mexicanas."⁴⁰

Otros servicios que se plantean dentro del Tratado son: los agrícolas, forestales, mineros, de construcción, seguros e inmobiliarias, turísticos, computación, salud, hoteleros, de manejo de edificios y de arrendamiento de muebles.

Los gobiernos de los tres países han señalado que no pretenden cerrar sus economías a las inversiones provenientes de otras zonas.

³⁹ *Ibidem.*, pág. 50

⁴⁰ *Ibidem.*, pág. 51

AMERICA LATINA

En América Latina se han creado numerosos acuerdos comerciales, como el PACTO ANDINO formado por Bolivia, Colombia, Venezuela, Ecuador y Perú, el cual entró en vigor en enero de 1992, con el objetivo de perfeccionar la zona de libre comercio con un programa de liberación, desmantelamiento de listas de excepciones y eliminación de la norma de reservas; adoptar un arancel externo común y armonizar gradualmente las políticas económicas.

En marzo de 1991, se creó el MERCADO COMUN DEL CONO SUR (MERCOSUR), entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. Sus instrumentos son los de una política comercial sin barreras para los socios y el establecimiento de un arancel común externo.

El MERCOSUR tiene como objetivos: el establecimiento gradual de una área preferencial económica hasta 1996; la liberalización total del comercio a partir de 1995 (1996 para Uruguay y Paraguay); establecimiento de una unión económica y política; cooperación en proyectos sobre energía nuclear, electrónica, y estructura básica.

Así como también, el establecimiento de preferencias arancelarias, tarifas externas comunes frente a terceras partes, eliminación de las barreras no arancelarias al comercio intraregional para 1995, cooperación económica y política entre los socios y una posición común en los foros de negociación con terceras partes.

Esta región abarca un espacio geográfico de 12 millones de Km² que representan alrededor del 3% de la población, el producto y el comercio mundial.

En 1960 se estableció el MERCADO COMUN CENTROAMERICANO (MCCA), con el Tratado de Managua, en el que participan Costa Rica, Guatemala, Nicaragua, Honduras y El Salvador.

Es una unión que concede el libre comercio para todas las mercancías naturales o manufacturas originarias de sus respectivos territorios y que establece un arancel de aduanas uniforme aplicable a las mercancías procedentes de otros países.

El MCCA tiene como propósito unificar las economías de los países mencionados e impulsar en forma conjunta el desarrollo del área, a fin de mejorar las condiciones de vida de sus habitantes, a través de la creación de un marco jurídico y operativo para la integración. Asimismo, busca establecer un foro de consulta sobre deuda externa y financiamiento externo y promover la construcción y reconstrucción de carreteras.

El 1º de enero de 1995 entró en vigor el GRUPO DE LOS TRES (G-3), conformado por Colombia, Venezuela y México. Este tratado promueve: la utilización de los recursos de la región en el comercio recíproco; la instauración de un régimen común en materia de inversión extranjera; protección de la propiedad intelectual; solución de controversias en materia comercial y el establecimiento de dos comités que supervisen la relación entre el marco jurídico y las políticas de subsidios en la zona de libre comercio.

Igualmente, busca crear un marco previsible para planear las actividades productivas; suprimir los impuestos sobre las importaciones agrícolas (por parte de México); generar empleo, alianzas comerciales, mayor competitividad y crecimiento.

Un aspecto importante es que el Tratado permitirá la adhesión de terceros países de América Latina y el Caribe.

Además de estos Acuerdos existen múltiples Convenios Bilaterales y Trilaterales de Complementación Económica y de Liberación del Comercio entre los países de la región. México ha suscrito Convenios de Libre Comercio con Chile, Costa Rica, Bolivia, Nicaragua; últimamente firmó un tratado con el Triángulo del Norte (Guatemala, Honduras y El Salvador), y está en proceso de un TLC con Panamá, Ecuador, Brasil y Perú.

MEXICO-CHILE

El Tratado de Libre Comercio entre México y Chile fue suscrito el 17 de abril de 1998, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos XXIV del GATT (1994), V del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios y el Tratado de Montevideo (1980).

Este Tratado tiene como antecedente el Acuerdo de Complementación Económica No. 17, que se firmó el 22 de septiembre de 1991 y entró en vigor el 1º de enero de 1992.

El Tratado tiene como objetivo principal: establecer una zona de libre comercio, a través de "...la expansión y diversificación del comercio entre las partes, eliminar las barreras al comercio y facilitar la circulación de bienes y servicios; promover condiciones de competencia leal; aumentar substancialmente las oportunidades de inversión; proteger y hacer valer los derechos de propiedad intelectual; establecer lineamientos para la cooperación entre las partes (tanto en el ámbito regional como en el multilateral), y crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento del Tratado, para su administración conjunta y la solución de controversias..."⁴¹.

La zona de libre comercio comenzó a regir, completamente, a partir del 1º de enero de 1998, fecha en la cual quedaron libres de arancel los intercambios recíprocos, salvo aquellos bienes comprendidos en las respectivas listas de excepciones.

MEXICO-COSTA RICA

El 5 de abril de 1994 se suscribió un Tratado de Libre Comercio entre México y Costa Rica, que entró en vigor el 1º de enero de 1995 y aborda los siguientes temas: Acceso a mercados; Reglas de Origen; Agricultura; Normas Técnicas; Medidas Fitosanitarias; Prácticas Desleales de Comercio; Solución de Controversias; Salvaguardas; Compras Gubernamentales; Inversión; Servicios y Propiedad Intelectual. Incluye la desgravación gradual de todos los aranceles en un máximo de 10 años.

⁴¹ Resumen del Tratado de Libre Comercio entre Chile y México. www.secofi-siem.gob.mx, pág. 1

A partir de su entrada en vigor, el 70% de las exportaciones mexicanas quedaron libres de aranceles, el 20% se desgravará en cinco años y el 10% restante en el año 2005.

Dentro del Tratado se regulan los programas de diferimiento o devolución de aranceles, a fin de evitar que terceros países reciban los beneficios de la desgravación arancelaria, en detrimento de los sectores productivos de ambos países.

Asimismo, establece normas que aseguren un trato nacional a bienes y servicios, la eliminación de permisos de exportación e importación y otras medidas no arancelarias, excepto aquellas destinadas a garantizar la seguridad nacional, la salud y la moral.

MEXICO-NICARAGUA

El Tratado de Libre Comercio entre México y Nicaragua fue firmado el 19 de diciembre de 1997 y entró en vigor el 1º de enero de 1998. Comprende aspectos como la protección de inversiones y de la propiedad intelectual, la apertura a los servicios, las normas y estándares industriales, las compras de gobierno y las Regulaciones Fitosanitarias. Además, se incluyen las reducciones de tarifas, excluyendo algunos productos del sector agropecuario. El 80% de las exportaciones mexicanas hacia ese país son en el sector químico.

MEXICO-BOLIVIA

El Tratado con Bolivia entró en vigor el 1º de enero de 1995. Establece la eliminación de aranceles a 97% de los productos industriales mexicanos (autobuses, camiones, electrodomésticos, petroquímicos, fibras sintéticas, etc.), así como algunos productos agropecuarios y agroindustriales; el plazo máximo de desgravación es de 15 años.

El Certificado de origen para exportar a Bolivia, es un documento de libre reproducción que se publicó en el DOF el 30 de diciembre de 1994.

La región latinoamericana enfrenta situaciones y experiencias comunes que requieren de esfuerzos conjuntos para superarlas; por ello "...hoy día es todavía más necesario que antes la integración latinoamericana pero no bajo su forma primaria de zonas de libre comercio sino a través de proyectos que potencialicen los sistemas productivos de América Latina, y el múltiple aprovechamiento de sus recursos naturales y humanos, con el objetivo que trasciende el ámbito latinoamericano de conseguir en la economía mundial una posición decorosa, dejando atrás para siempre la humillante marginalidad en que se encuentra colocada actualmente...."⁴².

En conclusión, los bloques económicos han surgido como resultado del proceso de globalización económica que se ha venido manifestando en los últimos años, tanto en la producción como en el comercio, y representan un medio a través del cual los países desarrollados tienen la posibilidad de hacer un frente común para responder a las transformaciones del sistema mundial, especialmente a las nuevas formas de hegemonía internacional. Debido a su capacidad de respuesta a las condiciones del mercado mundial, han dejado en una situación difícil a los países en desarrollo, ya que su inserción en los mismos depende cada vez más de sus intereses y políticas.

Por lo tanto, para alcanzar una mejor posición dentro del nuevo contexto internacional se deberán establecer reglas y acuerdos internacionales claros que incorporen las necesidades de los países subdesarrollados, así como la reconstrucción de sistemas productivos nacionales.

⁴² Guerra. Borges, Alfredo. Op. Cit., pág. 143

1.3 PARTICIPACION DEL TRANSPORTE MARITIMO EN EL DESARROLLO ECONOMICO.

Dentro de este marco de globalización, una gran cantidad de países han instrumentado medidas encaminadas a replantear sus modelos de desarrollo, especialmente sus estrategias de vinculación con el exterior. Como consecuencia, las actividades de transporte y distribución se han integrado paulatinamente a dicho proceso.

En tal sentido, la competitividad de los productos comercializados, depende en gran medida del transporte, especialmente del costo, del tiempo necesario para trasladar los bienes desde su origen hasta su destino, de la factibilidad de entrega y de la seguridad del medio utilizado.

Al analizar los sistemas de transporte, se puede decir que el marítimo es uno de los principales a nivel mundial, pues utiliza vías de comunicación (mares y océanos) que constituyen aproximadamente el 75% de la superficie del planeta.

Ante tal situación, la mayor parte de los países que buscan insertarse o posicionarse mejor en la economía global y en las corrientes de comercio mundial reconocen el valor estratégico del transporte marítimo e impulsan en el sector, una política activa de fomento y de apoyo para inducir hacia el interior de su economía los importantes encadenamientos productivos y de servicios de la actividad.

De lo anterior tenemos que Japón traslada aproximadamente el 98% de sus materias y productos de importación y exportación por barco, Corea del Sur el 99%, España el 89% y México cerca del 80%.

“Según la OCDE el crecimiento medio del transporte marítimo mundial es de alrededor del 6.5% anual, se estima que en el año 2010 la demanda de este transporte se duplicará.”⁴³

⁴³ Hernández Acosta, Armando. “El reto de la contenerización ante la globalización mundial del comercio”. **SEGUNDO CONGRESO INTERNACIONAL DE INGENIERÍA MARÍTIMA Y PORTUARIA**, 22 y 23 de octubre de 1998. Ver., México, D.G.P., S.C.T., pág. 7

“Hay quienes estiman que el transporte por vía marítima como sistema de distribución cubre alrededor del 90% del intercambio mundial de bienes y representa una excelente opción, ya que por su gran capacidad de carga y su adaptabilidad para transportar toda clase de productos, de volúmenes y valores, es considerado por un gran número de empresas como el modo de transporte predominante.”⁴⁴

Como se puede observar, el comercio internacional es una actividades afectada por el desarrollo del transporte en general y por el transporte marítimo en particular.

De esta manera, el transporte deberá integrarse a la logística de las empresas para obtener máximos resultados, siendo importante la elección del medio idóneo que para su traslado requiera cada una de las mercancías.

“Las líneas marítimas han tenido que responder al incremento del uso de la logística, en particular los servicios justo-a-tiempo. Esto incluye una fuerte demanda para incrementar la frecuencia de los itinerarios; mejorar los tiempos de tránsito, y extender redes de servicio para cubrir a más mercados mundiales.”⁴⁵

Por lo tanto, para alcanzar el éxito de una estrategia de desarrollo económico basada en la apertura hacia el comercio exterior y en el aumento de las exportaciones en los mercados, es necesario una alta eficiencia de los sistemas de distribución, en los cuales los medios de transporte, especialmente el marítimo, se transforma en un elemento para mantener o aumentar la competitividad de las exportaciones.

En consecuencia, este modo de transporte es uno de los más influenciados por el desarrollo económico de las naciones, pues al tener que responder a las presiones del comercio, ha presentado grandes cambios, específicamente en el aumento de la capacidad de carga, de la rapidez y de su especialización.

⁴⁴ Reboilar Corona, Luis. “La competitividad del comercio exterior a la luz de la oferta mexicana de transporte marítimo”. **CANAINTRAM**, Tercera Convención Nacional de la Industria del Transporte Marítimo, México. 1997, pág. 19

⁴⁵ Ruiz Olmedo, Sergio. “Ferromex y el sistema intermodal”. **CUARTO CONGRESO ANUAL DE AGENTES NAVIEROS 1998**. AMANAC. 2 y 3 de octubre de 1998, Mazatlán, Sinaloa, pág. 113.

Por ello, “la prestación de servicios de los medios de transporte se están actualizando en tecnología, eficiencia y rapidez para otorgar un mejor servicio al importador y exportador”⁴⁶.

Una de estas transformaciones se presenta en las estructuras de los consorcios navieros que han cambiado mediante fusiones, alianzas y adquisiciones con el propósito de lograr una mejor posición de sus “megacarriers” (con capacidades cercanas a 6,000 TEUS*) en los tráficos marítimos. Asimismo, compiten sobre la base del servicio completo puerta-a- puerta.

Comparado con otros medios de transporte, el marítimo representa el de más bajo costo en función de la capacidad de carga de los buques mercantes. Además, actualmente se ha diversificado de tal manera que puede cubrir los destinos más lejanos.

Es importante señalar que todas estas transformaciones del transporte marítimo han ocasionado nuevas presiones en los puertos al ser enlaces de cadenas de transporte que se extienden progresivamente. Por lo tanto, este sector se encamina a la planeación de una política portuaria basada en:

- “Aprovechar los avances tecnológicos para ser competitivos dentro del comercio;
- “Reducir y eliminar prácticas restrictivas que sean obstáculos al libre flujo de mercancías;
- “La planeación de la infraestructura e instalaciones deberá no solo responder al firme incremento de volúmenes de la demanda, sino también evitar el desarrollo excesivo de capacidad, y
- “Las medidas políticas y económicas del transporte deberán ser enfocadas para asegurar una mayor interoperatividad entre los diferentes modos de transporte que intervienen servicios inherentes a esta realidad.”⁴⁷

⁴⁶ Guzmán Montalvo, José. “La legislación mexicana y su simplificación ante la globalización del intercambio comercial mexicano”. **CUARTO CONGRESO ANUAL DE AGENTES NAVIEROS 1998**, AMANAC, 2 y 3 de octubre de 1998, Mazatlán, Sinaloa, pág. 28

* TEUS Medida equivalente a 20’ pies

⁴⁷ Hernández Acosta, Armando. Op. Cit., pág. 7

La eficiencia operacional y de los costos que se generen de los puertos afectará en este sentido la competitividad de los productos y servicios en los mercados internacionales. Los puertos favorecen al comercio internacional, por consiguiente deben reflejar los cambios en el comercio y en la industria del transporte marítimo que lo sustenta.

Se puede decir que, el transporte marítimo se ha tornado cada vez más global en escala, alcance y propiedad, lo que ha generado que los avances tecnológicos en las embarcaciones se orienten a generar mayores economías de escala y una mayor especialización de los servicios de transporte, y a su vez, nuevos requerimientos de infraestructura portuaria. Asimismo, la reducción de costos en el fletamento marítimo permite la apertura de mercados distantes y disminuyen los eslabones locales en los procesos productivos.

Las alianzas estratégicas, las consolidaciones y fusiones han proliferado impulsadas por las necesidades de las líneas navieras para aprovechar mejor la capacidad de transporte, reducir continuamente los costos, ampliar la cobertura geográfica de sus actividades y mejorar su eficiencia, por lo que resulta obvia la necesidad de proveer centralizando los esfuerzos en los factores que inciden negativamente.

1.4 RETOS Y CAMBIOS DEL TRANSPORTE MARITIMO MUNDIAL.

Entendida la importancia que tienen los sistemas de transporte para mantener la competitividad de los productos de exportación en una economía globalizada, basada en una estrategia que depende de la eficiencia de los sistemas de distribución, es posible entender las transformaciones que ha experimentado el sistema de transporte marítimo.

La globalización ha generado un dramático cambio en la demanda de transporte y servicios, esto ha forzado a las compañías de transporte a mejorar el rendimiento de servicios y requerimientos del comercio; al mismo tiempo, el desarrollo tecnológico del transporte marítimo ha influido en la expansión del comercio mundial basado en una división del trabajo.

La búsqueda de la racionalización de los costos de distribución de los productos ha ocasionado su disminución, mediante transformaciones conceptuales y físicas en los medios de transporte.

Entre los cambios físicos se pueden identificar: el aumento en el tamaño y especialización de embarcaciones y el cambio en embalajes de las mercancías (efectos de las economías de escala, en las cuales la contenerización revoluciona las operaciones del sector marítimo).

“Las embarcaciones han tendido a aumentar su eslora y manga, con el objeto de tener mayor capacidad de transporte de mercancías por viaje, disminuyendo, por consiguiente, los costos unitarios por tonelada transportada, al mismo tiempo que han aumentado su velocidad de desplazamiento.”⁴⁸

El progreso en la organización de transporte y en la aplicación sistemática de las comunicaciones ha ayudado a abrir mercados y reducir el eslabonamiento en los procesos de producción.

Por otra parte, el sistema de embalaje de la carga se ha transformado mediante la introducción de los contenedores, lo que ha modificado la unitarización de los espacios de los barcos y las estructuras organizacionales; de igual manera, ha facilitado la movilización de la carga en los puertos y el incremento en la concentración de procesos.

“Asimismo, creó nuevas prácticas operativas que relacionaban a los transportistas con los operadores de carga, lo que provocó un cambio en los esquemas tradicionales de maniobras.”⁴⁹ Por medio de éste, se ha logrado optimizar la transferencia de mercancías al reducir la estancia de los buques en los puertos y la duración de los viajes.

⁴⁸ Cruz Valdés, Hugo. “El sistema marítimo portuario frente a los retos de la globalización económica”. **CUARTO CONGRESO ANUAL DE AGENTES NAVIEROS 1998**, AMANAC, 2 y 3 de octubre de 1998, Mazatlán, Sinaloa, pág. 5

⁴⁹ Faust, Peter. **THE DYNAMICS OF LINER SHIPPING.**, UNCTAD, 1997, pág. 13

“El progreso en la contenerización y el correspondiente incremento en el tamaño de las embarcaciones y la tecnología son factores decisivos en la evaluación del impacto de la contenerización en las líneas navieras. El tamaño de las embarcaciones ha reflejado el deseo de los operadores de reducir costos a través de economías de escala.”⁵⁰

CAPACIDAD DE LAS PRINCIPALES LINEAS NAVIERAS DE MANEJO DE CONTENEDORES EN EL MUNDO

POSICION	NAVIERA	PAIS	No. DE BARCOS	CAPACIDAD
1	Evergreen Line/ Uniglory	Taiwan	103	205,224
2	Sea- Land Service	USA	91	203,244
3	Maersk Line	Dinamarca	93	200,919
4	COSCO	China	149	183,726
5	NYK/TSK Line	Japón	76	129,731
6	Mitsui OSK Lines	Japón	71	126,415
7	Nedlloyd Lines	Países Bajos	63	117,114
8	Hanjín Shipping	Corea	45	115,815
9	Mediterranean Shipping	Italia	81	114,160
10	P & O Containers	Reino Unido	45	100,243
11	Hyundai Merchant Marine	Corea	32	97,652
12	Zim Israel Navigation	Israel	60	92,772
13	Hapag- Lloyd	Alemania	41	85,722
14	K Line	Japón	47	83,634
15	APL	USA	39	81,262
16	Yangming Marine	Taiwan	33	81,229
17	Neptune Orient Lines	Singapur	35	77,937
18	OOCL	Hong Kong	28	76,419
19	DSR- Senator Lines	Alemania	32	70,908
20	CMA	Francia	31	53,229

Fuente: Containerisation International, 1997.

Peter Faust menciona que. “...en 1985, sólo alrededor del 10% de la capacidad de los contenedores fue abastecida por embarcaciones de 2,500 TEUS. En 1995 esta participación creció en un 45% en lo que se refiere a la flota y un 60% de tonelaje sobre pedido, con una capacidad de 6000 TEUS. Para 1997, esta capacidad fue de 6,700 TEUS y en 1998 de 8.000 TEUS....”⁵¹.

La infraestructura y los equipos han sido especializados para atender las nuevas demandas. Sin embargo, su éxito dependerá de una adecuada planeación capaz de

⁵⁰ Idem

⁵¹ Idem

impulsar los alcances de este cambio, con resultados visibles, por ejemplo, en el grado de competitividad entre las líneas navieras, estas, al incorporarse en alianzas globales, esperan incrementar sus ventajas en los costos, los servicios de transporte y el mercado. Los contenedores ofrecen una serie de ventajas en el tráfico de mercancías entre las que destacan:

1. "Un servicio de puerta a puerta, entre la fábrica y el lugar de distribución final;
2. "Los costos de operación, que pueden ser muy inferiores a los que presenta una terminal convencional, en el manejo de carga general por tonelada operada;
3. "La productividad por maniobra es muy superior al manejo de carga fraccionada y algunos otras cargas unitarizadas, lo que racionaliza los costos generados por volumen de carga transportada y disminuye los tiempos de estadía de las embarcaciones que influye en los costos, confiabilidad y seguridad de las operaciones;
4. "El empleo de contenedores permite la tramitación aduanera en origen y destino con sencillos accesos en el tránsito;"⁵²
5. "No hay manejo intermedio de la mercancía en puerto, al momento de transferir la carga a otro medio de transporte, ello significa una mayor rapidez y menor riesgo de daños a la carga, y
6. "El tránsito es más rápido comparado con los buques de carga general convencionales. Resultado de una combinación de buques más rápidos, de la racionalización del uso de puertos y de un ahorro de tiempo durante las maniobras de carga y descarga."⁵³

La contenerización ha originado la construcción de barcos cada vez más grandes y por consiguiente, mayores inversiones en equipo especializado e infraestructura portuaria. "Actualmente, hay unas 750 rutas de contenedores, con aproximadamente 6,000 buques portacontenedores en servicio y más de 450 puertos con terminales especializadas. En

⁵² Hernández Acosta, Armando. Op. Cit., pág. 11

⁵³ Ruiz Olmedo, Sergio. **LA NECESIDAD DE UN ACUERDO INTERNACIONAL QUE RIJA LA NORMALIZACIÓN DE LOS CONTENEDORES**. Tesis. FC.P Y S., UNAM. 1979. págs. 19 y 20

1998 el volumen total de mercancías intercambiadas en el comercio internacional fue de 3,500 millones de toneladas de los 200 millones que se transportaron en contenedor.⁵⁴

Las tendencias mundiales indican un mayor crecimiento de los tráficos en contenedor de los países del Mediterráneo Occidental frente a los de Europa del norte.

PRINCIPALES PUERTOS EN EL MUNDO DE MANEJO DE CONTENEDORES EN 1999

POSICION	PUERTO	VOLUMEN EN TEU'S	PAIS
1	Singapur	15,100,000	Singapur
2	Hong Kong	14,650,000	China
3	Kaohsiung	6,271,053	Taiwan
4	Rotterdam	6,032,000	Países Bajos
5	Pusan	5,752,955	Corea del Sur
6	Long Beach	4,097,689	Estados Unidos
7	Hamburgo	3,550,000	Alemania
8	Los Angeles	3,378,218	Estados Unidos
9	Amberes	3,265,750	Amberes/ Bélgica
10	Shangai	3,066,000	China
11	Dubai	2,800,000	Emiratos Arabes
12	Felixton	2,500,000	Reino Unido
13	Nueva York/ Nueva Jersey	2,450,000	Estados Unidos
14	Tokyo	2,450,000	Japón
15	Yokahama	2,200,000	Japón
16	Kobe	2,087,000	Japón
17	San Juan	1,992,150	Puerto Rico
18	Tanjung Priok	1,898,069	Indonesia
19	Algeciras	1,825,614	España
20	Bremen/ Bremenhaven	1,820,000	Alemania
21	Manila	1,716,212	Filipinas
22	Colombo	1,498,202	India
23	Oakland	1,575,406	Estados Unidos
24	Seattle	1,540,000	Estados Unidos
25	Nagoya	1,420,000	Japón
26	Le Havre	1,320,000	Francia

Fuente: Ports, Containerisation International Data and Containerisation International Yearbook 1999.

Las mayores ventajas de este proceso son evidentes en aquellos países donde el sistema ha sido plenamente realizado y considerado como uno de los métodos tecnológicos del transporte de carga más eficiente.

⁵⁴ Hernández Acosta, Armando. Op. Cit., págs. 13 y 14

Para los países en desarrollo, el sistema no ha sido provechoso, debido a que no están aún en condiciones de enfrentar el enorme reto que ello representa. En estos países el manejo de contenedores tiene algunos efectos negativos, entre los cuáles podemos considerar los siguientes:

1. "Falta de balance y volumen adecuado de las cargas en el tráfico. Para que en un sistema de alta contenerización funcione y rinda sus ventajas, es necesario que haya grandes volúmenes de carga, a fin de evitar el transporte de contenedores vacíos que hace improductivo el sistema;
2. "La situación portuaria. La forma como han sido construidos y desarrollados los puertos responde a la demanda operativa del sistema de buques del tipo convencional para carga general, por lo que no son suficientemente amplios para el manejo de contenedores"⁵⁵
3. "El empleo de embarcaciones especializadas para contenedores no favorece a muchos países en desarrollo dada su falta de capacidad para utilizarlas a plenitud...;
4. "Las cuantiosas sumas de capital a invertir en infraestructura portuaria y de transporte interior, tales como caminos, carreteras, puentes, túneles, vías férreas;
5. "Las dimensiones del propio contenedor, en lo que se refiere al largo, ancho y alto, pues en algunos países las condiciones para transportarlos hacia los centros de consumo y producción no permiten medidas mayores a 40 pies, y
6. "El peligro de contrabando y robo de las cajas, lo cuál lleva a resaltar el hecho de que no se puede garantizar plenamente la seguridad de las mercancías."⁵⁶

Otro cambio fundamental es el surgimiento del denominado "Sistema Multimodal", cuyo objetivo principal es ofrecer a los clientes un servicio puerta-a-puerta, con un solo responsable de la carga, desde el productor hasta el consumidor final. "Este término significa el uso complementario entre distintos modos de transporte para agilizar el

⁵⁵ Ruíz Olmedo, Sergio. LA NECESIDAD DE UN ACUERDO. Op. Cit., pág. 21 y 22

⁵⁶ Alor Aceituno, Adriana. LA CONTENERIZACIÓN EN UN PAÍS EN DESARROLLO, EL CASO DE MÉXICO. Tesis, FC.P Y S., UNAM, 1983. pags., 63, 64 y 65

movimiento de la carga.”⁵⁷

Con este sistema se busca disminuir los costos de distribución, mediante menores tiempos de viaje, y un mejor manejo de las mercancías en origen y destino. El transporte marítimo aunado al transporte terrestre son la base del sistema multimodal que hoy en día representa el medio de transporte más importante.

En conclusión, se puede decir que la globalización, la tecnología, la unitarización de la carga, el multimodalismo y el intercambio electrónico de datos, son elementos que impulsan el sector transporte.

Las operaciones individuales y de poca capacidad para ciertas rutas con grandes volúmenes y mayor frecuencia desaparecerán, al igual que los puertos poco rentables. Por ello, la política de transporte debe fortalecerse con la finalidad de optimizar trámites, tiempos y costos que sean atractivos para los usuarios de los diferentes modos de transporte. Al respecto, los países deberán enfrentar el reto de mejorar y conformar sistemas ágiles, eficientes, modernos y competitivos.

1.5 MEXICO ANTE EL PROCESO DE GLOBALIZACION ECONOMICA

En las últimas décadas se han producido cambios importantes en la economía y política mexicana, como resultado de las transformaciones internacionales que, a su vez han modificado la forma tradicional de concebir las políticas nacionales respecto al comercio, la interdependencia y la conformación de bloques económicos regionales.

Esta situación ha impactado rubros internos como el financiero, de organización empresarial, de servicios, de comunicaciones y transportes. De acuerdo con esto, México buscó adoptar una nueva política de desarrollo económico para hacer frente al nuevo contexto internacional.

⁵⁷ Ruiz Olmedo, Sergio. “El sistema de transporte, unidad de transferencia de tecnología”. CANACINTRA. México, 1997 en Ruiz Olmedo Sergio. “Ferromex y el sistema ... Op. Cit., pág. 108

A partir de la década de los 80, México adopta una política económica con el fin de responder a los estragos de la deuda con el país del Norte, que incluía entre otras cosas las medidas de apertura comercial, fomento a las exportaciones, la búsqueda de modernización del aparato productivo y sus mecanismos de comercialización, así como la adopción de nuevos patrones de desarrollo tecnológico e industrial.

Los intereses del país se enfocarían, dentro de esta lógica, en los países industrializados, siendo Estados Unidos el número uno. Ese acercamiento se manifestó claramente con el ingreso del país al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), "...supervisado por el Fondo Monetario Internacional y el Banco Mundial, que se convirtieron no sólo en promotores de los intereses de los países industrializados en los países periféricos, sino que delinearon con claridad las líneas del cambio estructural que había de impulsar dentro de ellos y se convirtieron en sus supervisores..."⁵⁸.

Estados Unidos presionó al Gobierno Mexicano para que adoptara las políticas económicas neoliberales. Así, en 1982, a raíz de la crisis económica del país se decidió establecer un nuevo patrón de corte neoliberal, que tuvo su apoyo en: "...los crecientes y complejos lazos de dependencia estructural del país, el capital de préstamo, y el capital nacional ubicado en ramas exportadoras, que gozan de ventajas comparativas..."⁵⁹.

A partir de entonces se desarrolló una amplia difusión y aceptación de la doctrina en los planos político, económico y social.

A finales del mandato del ex presidente Miguel de la Madrid se acentuó la apertura económica y comercial de México hacia el exterior y un mayor acercamiento hacia Estados Unidos. De la Madrid colocó los cimientos del nuevo modelo económico, pero fue hasta con Carlos Salinas de Gortari, cuando se presentaron los verdaderos cambios.

⁵⁸ Alvarez Bejar, Alejandro. "La soberanía nacional y el TLC: mitos y realidades". El Debate de Culiacán. 14 de marzo de 1993. En Retamaza Gurrola, Arturo. "La globalización del mercado mundial y sus efectos". SEMINARIO NACIONAL SOBRE ALTERNATIVAS PARA LA ECONOMÍA MEXICANA. Instituto de Investigación Económica, Juan Pablos Editor, 1995, pág. 214

⁵⁹ Idem.

El modelo económico seguido por Salinas se centro "...en la disminución del control del estado en la economía a través de la reducción del gasto público, la privatización de bancos y grandes empresas, la desregulación de grandes sectores de la economía, la disminución de barreras al comercio y a la inversión..."⁶⁰.

México, al igual que otros países subdesarrollados, buscó la alternativa de promover sus exportaciones a través de la integración con el resto del mundo, para tener las suficientes divisas con la cuales financiar el crecimiento. En este sentido, el país se enfocó principalmente en la Unión Europea, la Cuenca del Pacífico y América Latina.

Sin embargo, estos esfuerzos no tuvieron grandes resultados. Por una parte Europa ofrecía pocas posibilidades para México ya que, los sucesos en Europa del Este desviaron la atención de los países europeos a esa zona. Con respecto a la Cuenca del Pacífico, los intercambios comerciales aumentaron aunque no significativamente.

En América Latina, México mantuvo una presencia activa: en el Grupo de Río, en la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), en el Grupo de los Tres, con Chile y con Centroamérica, entre otros.

Tal situación, lejos de lograr la diversificación de la economía mexicana sólo ocasionó un mayor acercamiento con el país del Norte. "El terreno comercial presentó un aumento al comercio de México con ese país de 20 mil millones de dólares en 1982, a 25 mil en 1988, 31 mil en 1989, 34 mil en 1990 y 76 mil millones de dólares en 1993, representando aproximadamente en este último año el 75% de nuestro flujo comercial."⁶¹

Lo anterior, reitera el predominio de nuestras relaciones con Estados Unidos, donde destacan varios aspectos fundamentales. El más importante fue "...el apoyo abierto y decidido del gobierno estadounidense a la política de modernización en México a través

⁶⁰ Dávila Pérez, Consuelo. "La dimensión política de la relación entre México y Estados Unidos. 1989-1993". **ARTICULO**, pág. 183

⁶¹ Perrotini, Ignacio. "México y el plan Clinton". *Observador Internacional*, año 1, núm. 2, 17 de mayo de 1993 en Dávila Pérez, Consuelo. "La dimensión política de la relación..... Op. Cit., pág. 186

de la renegociación de la deuda, la búsqueda de nuevos recursos y la negociación del TLC...⁶².

La negociación de un tratado comercial con América del Norte era clave importante en la estrategia económica de la administración Salinista; por ello, el 20 de noviembre de 1993, el Congreso de los Estados Unidos dio su aprobación al Tratado de Libre Comercio con nuestro país, entrando en vigor el 1º de enero de 1994.

Como se mencionó, el objetivo del Acuerdo era la eliminación gradual de aranceles y barreras no arancelarias por parte de los tres países, asegurar el acceso de los productos a los mercados y crear un mecanismo de resolución de controversias.

Se especuló que el Acuerdo traería mayores beneficios al país como un incremento en las exportaciones, las inversiones extranjeras, las entradas de capital y el empleo. Sin embargo, desde mi punto de vista, no se han logrado muchos de los objetivos planteados dentro del Tratado. Nuestro país sigue presentando muchas deficiencias, pues no se ha observado un incremento real del empleo, de los salarios y por consiguiente del nivel de vida de la población, sólo ha generado que unos cuantos se enriquezcan a manos llenas mientras que la mayoría sigue viviendo en la pobreza.

Con la liberalización comercial que el país ha desarrollado desde finales de los 80 y la desregulación de su mercado han provocado que los estragos de la economía mexicana sean mayores que sus beneficios.

La apertura comercial no ha sido la solución a los problemas estructurales de la economía, ya que el número de población en extrema pobreza, aumentó de 10.7 a 26.5 millones de personas, así como la desigualdad regional.

Por otra parte, la globalización ha afectado a las empresas mexicanas. La inversión extranjera directa ha desplazado poco a poco a la pequeña y mediana empresas, que no cuenta con los instrumentos necesarios para abastecer las demandas de los mercados

⁶² Dávila Pérez, Consuelo. Op. Cit., pág. 187

mundiales. Esta situación ha provocado que las empresas extranjeras se instalen totalmente en el país y capten una gran cantidad de capitales mexicanos.

Con la firma del Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea⁷ las empresas mexicanas enfrentarán un nuevo ambiente de competencia, con países como Polonia, Turquía, Corea, China, Brasil y Argentina, que son fuertes proveedores de los europeos.

Otro problema que podría enfrentar el país, con el establecimiento de las empresas europeas, es un aumento del desempleo, ya que Europa trasladaría una alta tasa de desempleo, la cuál es una de las más altas de los países desarrollados (9%).

Lo anterior significa que la rivalidad comercial de México en el mercado mundial realmente no es tal, puesto que la economía presenta todavía condiciones de producción muy desfavorables, ya que carece de los elementos y métodos para incorporar en una visión regional los patrones de abastecimiento y comercialización, así como el establecimiento de mecanismos para aprovechar los recursos locales, la promoción de inversiones y la identificación de mercados globales (con enormes exigencias de calidad, precio, oportunidad de entrega, financiamientos preferenciales, etc.).

El proceso de reestructuración económica, ajuste, privatización y modernidad, ha generado que un porcentaje elevado de la población económicamente activa tenga ingresos inferiores al salario mínimo, lo que conlleva a gran parte de la sociedad a vivir en la pobreza.

Por consiguiente, es necesario que en nuestro país se definan con precisión políticas regionales en las que se establezcan los mecanismos con los que el país pueda alcanzar un mayor desarrollo, los cuales, según León Bendesky "...deben incluir todas las acciones para modificar la distribución espacial de la actividad económica y de sus repercusiones sociales. Esto incluye a la población, las fuentes y la magnitud de los ingresos personales y de las empresas, los ingresos del gobierno, los sistemas de

⁷ El Tratado de Libre Comercio con La Unión Europea, se firmó el 1º de julio del 2000

distribución y transporte, la infraestructura y por último aunque no por ello menos relevante, la distribución del poder político...⁶³.

Asimismo, es necesario "...establecer un patrón que tenga como objetivo básico el abatimiento de las condiciones del subdesarrollo del país. Ello significa formar una sólida estructura productiva que además de ir fortaleciendo el mercado nacional permita el crecimiento y la diversificación de las exportaciones..."⁶⁴.

Para lograrlo será necesario establecer acciones que formen empresarios comprometidos con el desarrollo económico del país, quienes ante la competencia extranjera puedan introducir mejoras tecnológicas y adoptar una organización del trabajo que incremente la productividad y la calidad de los productos.

El Estado deberá impulsar la creación de ciencia y tecnología propia del país y adecuarlas al contexto de la internacionalización de la producción, mediante políticas que incluyan aspectos comerciales, fiscales y económicos.

Asimismo, será necesario "establecer una planificación interregional para aprovechar las potencialidades productivas con que cuentan cada una de las entidades federativas y realmente se exprese la descentralización"⁶⁵.

Si queremos aprovechar las ventajas que ofrece la sociedad globalizada, debe existir una cultura pluralista y tolerante para enfrentar los problemas que, hoy en día adquieren un carácter global, tales como la pobreza, la migración, el narcotráfico y el medio ambiente.

⁶³ Bendesky, León. Op. Cit., pág. 988

⁶⁴ Idem.

⁶⁵ Idem.

1.6 INCIDENCIA DE LA GLOBALIZACION EN EL SECTOR MARITIMO MEXICANO.

“Es ya histórico el papel decisivo que el transporte marítimo ha venido desempeñando en el desarrollo del comercio internacional. Su importancia se ha incrementado en virtud de las innovaciones tecnológicas, que han hecho posible el transporte de grandes volúmenes a considerable distancia y bajos costos.”⁶⁶

El transporte marítimo es determinante para el éxito de una estrategia exportadora debido al incremento de la competitividad de los productos. “Además es un factor esencial para que, en conjunto con otras inversiones, impulsar y aprovechar el potencial de crecimiento de las distintas regiones del país.”⁶⁷ Por lo tanto, es una necesidad imperiosa la mejora en los sistemas de distribución con el fin de impulsar dicha competitividad.

México tiene una posición geográfica inigualable, que lo sitúa en el cruce de las principales rutas marítimas y lo convierte en enlace entre América del Norte, Centro y Sudamérica. Cuenta con 11 mil 500 kilómetros de litorales que se extienden a lo largo del Océano Pacífico, el Golfo y el Caribe. Sin embargo, el sector marítimo, ha sido uno de los sectores más descuidados de la economía a lo largo de nuestra historia; ello se debe a la falta de una cultura apropiada y a la negligencia del gobierno, al no otorgar los subsidios necesarios para su desarrollo.

Antes de la apertura comercial, esta industria vivía bajo una política de estímulos y apoyos directos que se perdieron con el cambio de esquema económico del país. La ausencia de una política de fomento limita nuestras posibilidades de participar exitosamente dentro de la globalización económica, ya que tenemos que competir con empresas extranjeras, que cuentan con esquemas financieros y fiscales favorables.

⁶⁶ Salgado y Salgado, José Eusebio. “El transporte marítimo como factor de desarrollo nacional hacia una política nacional de transporte marítimo”. **RELACIONES INTERNACIONALES**, vol. VIII, núm. 28, enero-marzo, México, 1982, pág. 5

⁶⁷ Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. **TRANSFORMACION DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL**. D.G.P. S.C.T., 1998, pág. 9

En 1993 se reformó la Ley de Puertos y en 1994, la Ley de Navegación; ambas, con sus respectivos Reglamentos. A través de estas leyes se buscó "rescatar a la industria del transporte marítimo de la recesión y de la carente inversión de los últimos años"; así como, redefinir las estrategias y el papel de los actores que intervienen en el sector.

Sin embargo, estas no han beneficiado por completo a los empresarios mexicanos, ya que permiten la participación extranjera hasta del 100% en algunas actividades de la industria, lo que ha colocado a nuestros nacionales en gran desventaja, pues no tienen los medios necesarios para competir con las empresas foráneas.

Con la Ley de Puertos se crea la figura de la Administración Portuaria Integral (API), como "una sociedad mercantil que asume las funciones administrativas dentro de un puerto, incluyendo la planeación, la promoción y la construcción de infraestructura."⁶⁸

La API mediante concesión puede usar, aprovechar y explotar los bienes de dominio público hasta por 50 años, con la posibilidad de ampliarse hasta por un periodo similar. Asimismo, percibe ingresos por el uso de la infraestructura portuaria, por la celebración de contratos y por los servicios portuarios que presta.

A pesar de que las APIS son compañías privadas, no hay una privatización total pues, el Gobierno Federal sigue vinculando a los puertos; ello significa, que sigue prevaleciendo un centralismo, que ha ocasionado una carencia de flexibilidad para responder a las cambiantes necesidades de los usuarios, a quienes, en general, no se han ofrecido servicios de calidad y precio, que los hagan competitivos respecto a los del extranjero.

En el Capítulo 3 veremos con más detalle algunas de las deficiencias que siguen prevaleciendo en nuestros puertos, así como también lo relativo a las actividades de las APIS.

⁶⁸ S.C.T. LOS PUERTOS MEXICANOS: INVERSION HACIA EL FUTURO. PROCESO DE RESTRUCTURACION Y PRIVATIZACION. D.G.P., Octubre de 1994, pág. 10

Por otro lado, la situación en la que se encuentra actualmente, la marina mercante nacional es alarmante, pues prácticamente ha desaparecido del panorama nacional. De acuerdo con cifras oficiales, "...el 100% del tráfico de altura internacional lo efectúan líneas extranjeras. En tanto, al interior del país sólo el 30% del tráfico de cabotaje corresponde a empresas mexicanas..."⁶⁹.

Esa situación ha perjudicado tanto a la soberanía como a la economía nacional, ya que los niveles de empleo disminuyen y el pago de fletes aumenta, pues hay que recordar que en los últimos años las exportaciones mexicanas han crecido considerablemente, lo cual nos ha llevado a contratar mayores servicios de transporte con esas líneas.

Para solucionar la problemática que aún existe dentro del sector marítimo- portuario, el Gobierno debe promover una política atractiva para los inversionistas mexicanos, ya que la mayor parte del comercio que se mueve por barco es realizado por empresas extranjeras.

México tiene que desarrollar una industria propia, debido a que el 80% de las exportaciones del país se desplazan por la vía marítima. El apoyo a esta industria es importante para lograr una posición exitosa dentro de la globalización mundial. Asimismo, es necesario fortalecer los diferentes medios de transporte (ferroviario, aéreo y de autotransporte), con el propósito de vincular eficazmente los centros de producción con los de consumo, y así ofrecer un servicio puerta a puerta, oportuno, seguro, eficiente y de bajo costo.

⁶⁹ Tuero, Marcelino. "A punto del naufragio. la industria mexicana del transporte marítimo". **EL FINANCIERO**. 13 de enero del 2000, pág. 16

CONCLUSIONES

El fenómeno de globalización ha modificado los patrones tradicionales, no sólo productivos, comerciales y financieros, sino culturales, sociales y políticos. Los países industrializados promotores de esta tendencia, han creado nuevas estrategias de desarrollo basadas en las innovaciones tecnológicas, que han dado surgimiento a nuevos productos que son más competitivos en los mercados globales.

Este proceso ha traído ciertas consecuencias positivas como, el aceleramiento de las innovaciones, la difusión de tecnologías y técnicas de gestión, el fomento de la eficiencia y el incremento de la producción. Sin embargo, esta tendencia ha beneficiado a pocas naciones y sectores, mientras que a la gran mayoría los aleja cada vez más de los niveles de desarrollo y de las posibilidades de avance.

Los países subdesarrollados han manifestado en diversas reuniones y convenciones su descontento y su preocupación, ya que han declarado que la globalización ha originado un escaso crecimiento económico, enfrentamientos en el intercambio comercial, crisis financieras, cuantiosas deudas internas y externas, desempleo y por consiguiente, un aumento de la pobreza.

En consecuencia, algunos representantes de la iglesia, de organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, han tratado de buscar soluciones viables para reducir la brecha entre pobres y ricos, desafortunadamente, no se han logrado grandes avances, pues esos países continúan viviendo en extrema pobreza.

A efecto de contrarrestar los efectos negativos que ha originado esta tendencia, las naciones se han agrupado en bloques comerciales, con el propósito de hacer un frente común para responder a las transformaciones del sistema mundial. Entre sus objetivos están: la eliminación de aranceles a los productos de exportación, la cooperación económica, la libre circulación de personas, bienes y servicios, hasta la adopción de una moneda única.

Actualmente, existen tres regiones económicas identificables: América del Norte comandada por los Estados Unidos, la Unión Europea con Alemania a la cabeza y el Este de Asia, donde Japón lidera al grupo de los nuevos países industrializados y la ASEAN. Asimismo, se han creado numerosos acuerdos comerciales como el Pacto Andino, el Mercado Común del Cono Sur, el Grupo de los Tres y el Mercado Común Centroamericano.

Dentro de este contexto de competitividad, los transportes en especial el marítimo juegan un papel fundamental para mantener o aumentar la competitividad de las exportaciones. El transporte marítimo ha sufrido grandes transformaciones, tanto en el tamaño de las embarcaciones como en los medios de embalaje de las mercancías, con el propósito de disminuir los costos unitarios, la estancia de los buques en los puertos y la duración de los viajes, y así ofrecer un mejor servicio tanto al importador como al exportador.

Asimismo, se han presenciado transformaciones en otros medios de transporte, que han sido clave en el denominado "Sistema Multimodal", que busca ofrecer a los clientes un servicio puerta-a-puerta, que vincule eficazmente los centros de producción con los de consumo.

Para los países en desarrollo este panorama es desalentador, pues sus sistemas de transporte aún son deficientes, lo cual impide que puedan aprovechar las ventajas que brinda la contenerización y el sistema multimodal. Además, ello origina que las empresas de los países desarrollados acaparen gran parte de su comercio exterior, como en el caso de nuestro país. Por consiguiente, es necesario que estos países promuevan una política integral que impulse todos los medios de transporte, con el fin de ofrecer servicios de calidad y precios competitivos, similares a los que brindan las naciones industrializadas.

CAPITULO 2 LA MARINA MERCANTE MUNDIAL

2.1 SITUACIÓN ACTUAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

El transporte marítimo sigue siendo la principal vía de intercambio comercial entre los países, al ser uno de los medios más eficientes para transportar grandes cantidades de mercancías a precios bajos y tiempos apropiados.

La economía mundial tiene una influencia directa en la demanda de servicios de transporte marítimo, lo cual se aprecia al observar que:

- En los 70, el comercio mundial experimentó un crecimiento acelerado que impulsó el desarrollo de la actividad marítima, especialmente en los buques tanque y graneleros.
- A principios de los 80, como consecuencia de la crisis económica y la inestabilidad en el comercio mundial, el tráfico marítimo permaneció estancado dentro de una dinámica de competencia, donde el transporte petrolero recibió los efectos más severos.
- A finales de la misma década, el comercio repunta su crecimiento y da paso a una recuperación importante del tráfico marítimo.
- En los 90, la producción industrial de los países de la OCDE y el tráfico marítimo descendieron debido a la disminución de algunos productos como el acero, petróleo crudo y minerales, así como al descenso de sus precios. Sin embargo, con el desarrollo de otras manufacturas, principalmente en América y Asia, se mantuvo su crecimiento.

“Con relación al Producto Interno Bruto (PIB) el comercio marítimo se expandió alrededor de un 3% por año. entre 1990 y 1996. En 1997, alcanzó el 4.1%. mientras

que en 1998 y 1999 fue de 2.2%.⁷⁰

En 1997, las exportaciones de mercancías crecieron 9.5%, la cifra en miles de millones de dólares americanos fue de 5, 295 y la de servicios fue 1,295. En 1998 se transportaron 5.064 millones de toneladas por este medio de transporte.

Las siguientes tablas muestran la evolución del tráfico marítimo y su relación con el comercio mundial:

EVOLUCION DEL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL (AÑOS SELECCIONADOS) a
(MERCANCIAS CARGADAS)

AÑO	CARGAS LÍQUIDAS		CARGA SECA De la cual: principales graneles b				TODAS LAS MERCANCIAS	
	Millones de Toneladas	Variación Anual	Millones de Tonel.	Variación Anual	Millones de Ton.	Variación Anual	Millones de Toneladas	Variación Anual
1970	1442		1124		448		1125	
1975	1644		1428		635		3072	
1980	1871		1833		796		3704	
1985	1459		1923		857		3382	
1990	1755		2253		968		4008	
1991	1790	2.0	2330	3.4	1005	3.8	4120	2.8
1992	1860	3.9	2360	1.3	990	-1.5	4220	2.4
1993	1945	4.6	2385	1.1	993	0.3	4330	2.6
1994	2007	3.2	2478	3.9	1028	3.5	4485	3.6
1995	2049	2.1	2602	5.0	1082	5.3	4651	3.7
1995	2127	3.8	2631	1.1	1092	0.9	4758	2.3
1997	2172	2.1	2781	5.7	1157	6.0	4953	4.1
1998	2181	0.4	2884	3.7	1200	3.7	5064	2.2
1999 c	2223	1.9	2950	2.3	1227	2.3	5173	2.2
2000 d	2256	1.5	3099	2.1	1289	5.1	5355	3.5

a Incluido el tráfico internacional de mercancías cargadas y descargadas en puertos de la red de Los Grandes Lagos y el San Lorenzo.

b Mineral de hierro, cereales, carbón, bauxita, alúmina y fosfatos

c Estimaciones

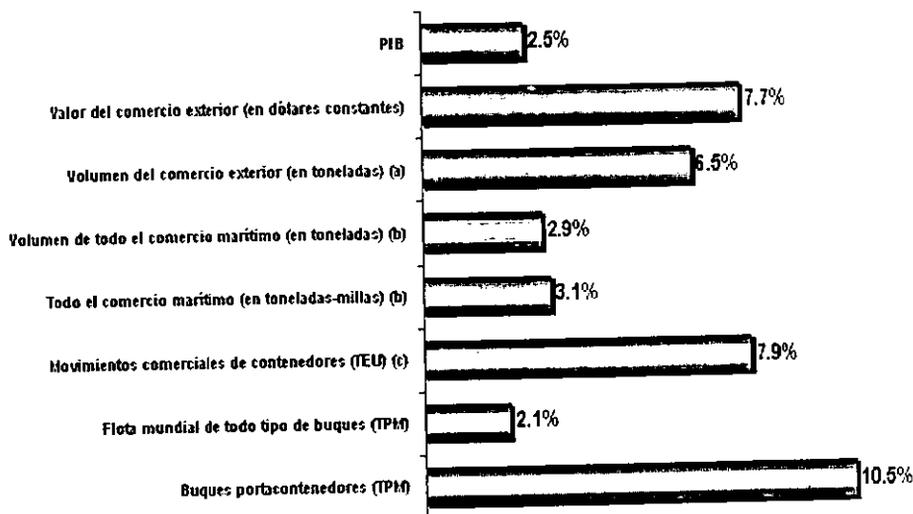
d Pronóstico

Fuente: UNCTAD. Review of Maritime Transport 1999.

⁷⁰ UNCTAD. REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 1999. United Nations, New York, 1999, pág. 5

TRAFICO DE MERCANCIAS. VOLUMEN Y VALOR DE TODO EL COMERCIO INTERNACIONAL, LAS TONELADAS MILLAS Y LA PRODUCCION MUNDIAL

Tasa media de crecimiento anual, 1991-1996



FUENTE: UNCTAD. World Sea Trade Service Review, tercer trimestre de 1997.

TPM Toneladas de Peso Muerto

a) datos del periodo 1990-1997

b) datos del periodo 1990-1996

c) datos del periodo 1991-1996

Como se puede observar, el transporte marítimo es un elemento estratégico en el crecimiento de la economía mundial. Carlos Espinosa Cerón, Director General de PACNAV de México, menciona que "...el transporte marítimo es estratégico en la actividad exportadora pues no es ni más ni menos que un instrumento para la transferencia de riqueza entre las naciones, ya que es mediante la disponibilidad de un transporte oportuno, adecuado, competitivo, como se puede lograr realizar el potencial de progreso y desarrollo de las economías nacionales..."⁷¹.

⁷¹ Espinosa Cerón, Carlos. "El transporte marítimo un elemento estratégico de la actividad exportadora". CANAINTRAM. 3ª Convención Nacional de la Industria del Transporte Marítimo. Edición Especial. pág. 22

En los últimos años el mercado mundial del transporte marítimo ha sufrido cambios estructurales para responder positivamente a las nuevas tendencias económicas como la globalización.

En ese sentido, la competitividad de los productos depende en gran manera del transporte, de su costo, del tiempo de tránsito necesario de las mercancías, de la entrega oportuna y de la seguridad del medio utilizado.

“Actualmente, las empresas pueden encontrar diversos tipos de buques que se ajustan a las necesidades de la carga, como los que cuentan con bodegas de ventilación o refrigeración para carga perecedera; buques tanques; para carga líquida; graneleros; cementeros, etc.”⁷²

El aumento en el tamaño y la especialización de embarcaciones, así como el cambio en los embalajes de las mercancías, son algunas de las transformaciones ocurridas en el sector.

La contenerización revolucionó las operaciones de esta industria. “La introducción de los contenedores como medio de embalaje de bienes de mayor valor agregado, modificó el tamaño de barcos, estructuras organizacionales e incrementó la concentración de procesos; asimismo creó nuevas prácticas operativas que relacionaban a los transportistas con los operadores de carga, cambiando los esquemas tradicionales de maniobras.”⁷³

Estas transformaciones han sido factor decisivo para las líneas navieras y para la especialización de la infraestructura y los equipos que atiendan las demandas.

“La contenerización cambio la marina mercante de manera trascendental tanto física como conceptualmente. La marina mercante convencional se dedica al ambito de

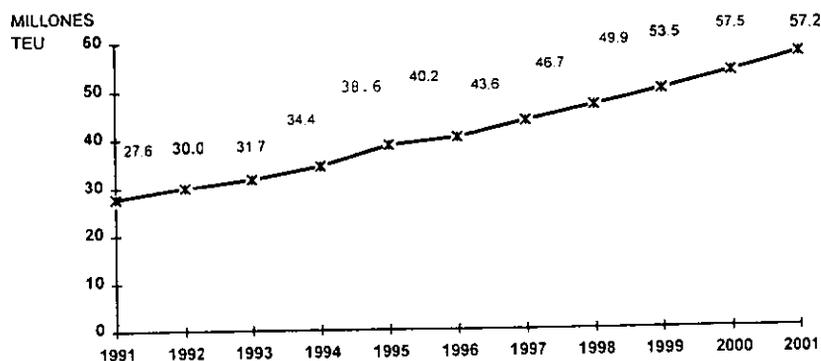
⁷² Secretaría de Comunicaciones y Transportes. **COMO EXPORTAR POR VIA MARITIMA**, México, mayo de 1997, pág. 17

⁷³ Hernández Acosta, Armando. “El reto de la contenerización ante la globalización mundial del comercio”. **SEGUNDO CONGRESO INTERNACIONAL DE INGENIERÍA MARÍTIMA Y PORTUARIA**, 22 y 23 de octubre, 1998, Veracruz, México, págs. 8 y 9

transportación marítima de puerto a puerto, sin embargo, bajo el sistema de contenerización, es decir de multimodal, el transportista marítimo no termina la responsabilidad ni operación en el puerto, sino que sigue operando hasta el destino en tierra interior.⁷⁴

El movimiento comercial de contenedores en el mundo ha aumentado significativamente durante 1991 fue de 27.6 millones de TEU y se pronostica que para el año 2001 será de 57.2 millones, con una tasa de crecimiento estimada en 7.1%. el movimiento comercial de contenedores aumentará a razón de 3.5 millones de TEU por año.

MOVIMIENTO DE CONTENEDORES EN EL COMERCIO MUNDIAL



Fuente: DRI/MC Graw-Hill y Mercer Management Consultants. World Sea Trade Service Review, tercer trimestre de 1997.

TEU: unidad equivalente al contenedor de 20 toneladas

El comercio entre las regiones industrializadas de Europa, América del Norte y Asia Oriental (comercio este-oeste), representa cerca del 45% del tráfico de contenedores en el mundo. El comercio Norte-Sur participa con un 22% y el comercio intraregional equivale a casi el 34%.

Los cambios presentados en la unitarización de la carga fueron los pasos tecnológicos más trascendentales rumbo al concepto de transporte multimodal.

⁷⁴ Isawa, Michiro. **HISTORIA DEL COMERCIO MARITIMO MUNDIAL**. Colección Académica. Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA). Escuela Náutica Mercante de Veracruz. 1998, pág. 125

En el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, se encuentra la siguiente definición: "Por Transporte Multimodal Internacional se entiende 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 que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente. Las operaciones de recogida y entrega de mercancías efectuadas en cumplimiento de un contrato de transporte unimodal, según se definan en este contrato, no se considerarán un transporte multimodal internacional."⁷⁵

Este 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 y su cliente;
- Una actividad comercial que debe ser llevada a cabo por operadores calificados de transportes internacionales 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 partes comerciales interesadas, y
- Una actividad internacional en virtud de la cual las mercancías pasan de un país a otro a merced de diversas partes comerciales interesadas."⁷⁶

El transporte multimodal desempeña una función estratégica en el comercio internacional de mercancías, a través de la conformación de costos finales y del valor agregado de los bienes, al permitir disponer de ellos oportunamente en el lugar que se requieren. Para los países industrializados, el manejo de mercancías de puerta a puerta es fundamental para competir dentro del sistema de transportes en general.

⁷⁵ Naciones Unidas. **CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE MERCANCIAS**. Adoptado por la Conferencia de las Naciones Unidas para la elaboración de un Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional. Nueva York, ONU, 24 de mayo de 1980, pág. 3

⁷⁶ Organización de las Naciones Unidas. UNCTAD. "Transporte multimodal y oportunidades de comercio".. 1994, en **COMO EXPORTAR POR VIA MARITIMA**. Op. Cit., pág. 186

Dentro de este sistema, el Operador de Transporte Multimodal es "...la persona física o moral que celebra un contrato de transporte multimodal y que actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato contra el pago de un flete directo o una tarifa única..."⁷⁷. El transportista multimodal es capaz de interconectar los modos de transporte y servicios complementarios, en condiciones óptimas de eficiencia y precio.

Las empresas navieras más grandes operan en tal sistema, debido a que cuentan con los medios propios para la realización del segmento marítimo y, muchas veces con los medios terrestres necesarios.

A pesar de las ventajas que ofrecen la contenerización y el transporte multimodal, para los países en desarrollo aún subsisten problemas que no han permitido una completa adopción del sistema.

Entre los principales obstáculos se encuentran:

- El no contar con una buena infraestructura como carreteras, puentes terrestres, vías férreas modernas, instalaciones portuarias y otros elementos necesarios;
- La falta de recursos financieros para desarrollar y construir dicha infraestructura, teniendo que recurrir a préstamos extranjeros;
- No existe una política de fomento que sea atractiva para los nacionales de cada país;
- Lentos y complejos trámites aduaneros que frenan la circulación de mercancías hasta su destino final;
- La falta de tecnologías avanzadas, lo que lleva a importar la totalidad del equipo y material que sirve al desarrollo del sistema, y
- La falta de coordinación entre los diferentes medios de transporte, cuyo desarrollo es desigual.

⁷⁷ ONU. CONVENIO DE LAS NACIONES..... Op. Cit., pág. 3

En el contexto internacional existe una fuerte competencia y una organización cada vez más compleja, por lo que las empresas más eficientes estarán en condiciones de aprovechar plenamente las ventajas de tal situación.

En cuanto a las empresas más pequeñas, se verán obligadas a fortalecer su política de transporte, a fin de optimizar tiempos y costos que sean atractivos para los usuarios de los diferentes modos de transporte y así captar mayor diversificación de carga y mejorar la vinculación que pretende el intermodalismo para asegurar su destino justo a tiempo.

2.2. ANTECEDENTES DE LA MARINA MERCANTE MUNDIAL.

El fenómeno de la navegación es tan antiguo como el hombre. Por su gran trascendencia en la vida humana, se le puede considerar como uno de los primeros medios de expansión.

Aún cuando el hombre primitivo se desplazaba por agua usando rudimentarias canoas construidas con materiales propios del entorno, se cree que el pionero en el transporte marítimo fue Egipto, al comerciar por vía marítima con Fenicia y Somalia, alrededor del año 2800 A.C..⁷⁸

Más tarde, su posición fue reemplazada por los Fenicios, quienes navegaron por primera vez en el Atlántico durante la Edad Antigua.

La abundancia de maderas de libano y un excelente conocimiento científico, le permitieron un gran avance en la construcción naval. Desafortunadamente, "...existen muy pocos documentos gráficos en los que se pueda observar la exactitud de sus navíos, quizá sus constructores procuraban ocultarla como un secreto tecnológico...."⁷⁹

⁷⁸ La construcción de barcos constituyó una de sus industrias básicas, ya que navegaban a través del Río Nilo y el Mar Rojo, ejerciendo su comercio. Las primeras embarcaciones se construyeron con cañas y más adelante en papiro, madera y cedro.

⁷⁹ Albatros. **ENCICLOPEDIA DEL MAR**. Compañía Internacional Editora, S.A., Vol. 2, Barcelona, España, 1974, pág. 23

Sus actividades se extendieron desde el mar mediterráneo hasta Persia, Ceylán y la India. Estas expediciones contribuyeron al auge del comercio y a la expansión de la cultura, aunque finalmente, perdió su liderazgo antes del levantamiento de Grecia (alrededor del año 332 A.C.).

Los barcos griegos eran por lo regular, para el transporte de mercancías y de uso civil. La política naval desarrollada por éstos, convirtió a Atenas en una potencia marítima. Como resultado otras ciudades le declararon la guerra hasta que la derrotaron en la denominada "Guerra del Peloponeso."

Cuando Grecia entró en decadencia, Cartageno, y Roma se disputaron el dominio del mar. "Los romanos contaban con barcos de vela, que dedicaban principalmente para viajar y comerciar. Estos grandes barcos transportaban a los gobernadores y a los altos funcionarios, así como a los ejércitos de todas las provincias de su imperio."⁸⁰ El armador era dueño del buque, lo tripulaba y trasladaba las mercancías.

La caída del Imperio Romano dio paso a una nueva era en la historia: La Edad Media. En este periodo, la navegación bizantina (siglo VI al XI) alcanzó su máximo esplendor. "La posición geográfica de Constantinopla y el invento del fuego griego (combustible que servía para hacer arder los buques enemigos), le dieron una indiscutible superioridad marítima;"⁸¹ esto la convirtió en enlace entre Europa y Asia.

Posteriormente, aparecieron los vikingos (s. IX al XI), quienes llegaron al mar Caspio, Islandia, Groenlandia y Rusia (una característica de sus embarcaciones eran los adornos de dragones llamados "drakkars").

Al mismo tiempo, en el Lejano Oriente, China desarrollaba una tecnología náutica, que la llevó a crear los juncos: "...embarcaciones de varios mástiles, con compartimientos

⁸⁰ De la Torre, Francisco. **TRANSPORTACION ACUATICA EN EL TURISMO**. Editorial Trillas, México, 1995, pág. 15

⁸¹ Albatros. Enciclopedia. Op. Cit., pág. 57

estancos y un timón central de codaste o popel...⁸² y la brújula, con lo cuál pudieron organizar sus rutas comerciales.

Posteriormente con las cruzadas⁸³ Génova y Venecia se convirtieron en el centro del comercio de esa época. En ésta época el armador, el capitán y el comerciante cumplían la misma función, ya que trabajaban como tripulantes y propietarios de las mercancías.

Tal situación cambio con "...los estatutos Rugosa del siglo XIII, que mostraron la copropiedad del buque. En los Roles de Olerón, las Ordenanzas de Barcelona, el Consolat del Mar y Ley de Wisby, se especificó el salario de la tripulación, su avituallamiento y otros aspectos a tratar a los tripulantes. Asimismo, establecieron una forma de arquitectura naval, equipamiento, lastre y otros puntos de segura navegación.

La mayoría de estos Códigos detallaron la responsabilidad del armador, así como la teoría de avería gruesa y el derecho marítimo que rige a los comerciantes de la liga Hanseática, les demandaron orden y responsabilidad severa para mantener su organización...⁸⁴.

El siglo XV fue la época de los grandes descubrimientos, iniciados por España y Portugal, el más importante fue el del Continente Americano en 1492.

La primera gran contribución fue la del Príncipe Enrique el Navegante de Portugal, quien produjo equipo náutico, cartas hidrográficas, formó navegadores y mejoró la brújula. Asimismo, fundó la Escuela de Sagres, que permitió grandes adelantos.

La hegemonía que pronto alcanzó Portugal, le permitió conquistar algunos territorios de Africa como Angola, Mozambique, Guinea Bisseau y Cabo Verde. Otros fueron Macao

⁸² Enciclopedia del Mar. **FUNDAMENTOS DE NAUTICA, OCEANOGRAFIA, BIOLOGIA, MARINA, SUBMARINISMO, PESCA, SALVAMENTO, MITOS Y EXPEDICIONES.** Enciclopedias Planeta. España, 1995, pág. 12

⁸³ Las cruzadas contribuyeron al progreso de la arquitectura del buque. los barcos medievales fueron relativamente pequeños, con un área de 50 hasta 100 toneladas pero después del siglo XIV los buques incrementaron su tamaño para tener más espacio y poder transportar la tropa, caballos, armamento, agua potable, alimentos, y así pudieran hacer viajes más largos. Ver en Isawa Michiro, Op. Cit., pág. 6

⁸⁴ Ibidem., pág. 9

en China y Brasil en América. Por su parte, España estableció en América una importante área de actividad comercial, entre 1521 y 1821.

Holanda fue otro de los países importantes; a mediados del siglo XVII su influencia dominó Persia, Malasia hasta el lejano Oriente, iniciando su comercio con Japón desde julio de 1601. "Los holandeses comerciaban con todos los puertos, en todos los océanos, anticipándose a Inglaterra en el dominio de los mares."⁸⁵

Por su parte, los ingleses fueron apoyados por Enrique VII, quien construyó el buque naval de vela más poderoso de toda Europa. A pesar de esto, en la primera parte de ese siglo, la marina mercante inglesa todavía no alcanzaba a la de Holanda.

En esa época, se desarrolló el mercantilismo, donde los buques comerciales fueron fuentes de divisas y constituyeron parte de la fuerza nacional.

La derrota francesa luego de las Guerras Napoleónicas (1799-1815), benefició a Inglaterra en el comercio marítimo y en la colonización, con lo cual aseguró su hegemonía marítima. Con el tratado de Paz de Viena de 1815, se le declaró vencedora de todos los mares y su gloria siguió hasta la Primera Guerra Mundial, convirtiéndose en la Reina de los Mares (1815-1950).

"Los buques fueron construidos con el propósito de especulación por parte de los comerciantes, capitanes, armadores o consorcios, quienes compraban mercancía para explotarla en lugares extranjeros. Sin embargo, cuando no encontraban mercancías adecuadas, las traían de otros territorios cobrando un flete, así se dividió a los armadores y comerciantes, estableciendo la costumbre actual de la marina mercante que es independiente del comercio marítimo. En el camino de especificar esta industria aparecieron corredores navieros, aseguradores marítimos y corredores de seguros."⁸⁶

⁸⁵ Albatros. ENCICLOPEDIA.. Op. Cit., pág. 111

⁸⁶ Isawa Michiro. Op. Cit., pág. 30

El siglo XIX marcó la consagración definitiva de los buques de vapor: los experimentos realizados para aplicar éste elemento a la navegación comienzan en el siglo anterior, sin conseguir resultados verdaderamente satisfactorios.

No fue, sino hasta 1807, con el americano Fulton, que se construyó el primer barco de vapor que funcionara perfectamente. El "Clermont" recorrió 420 Km. desde Nueva York hasta Albany, consolidándose así el uso del vapor en la navegación.

Con la construcción de los primeros cascos de acero, inició el uso del sistema de turbinas, que facilitó la navegación de barcos de gran tonelaje. "La turbina de vapor fue inventada en Suecia por los ingenieros Karl Gustav Laval y por el inglés Charles Algernon Parsons."⁸⁷

Los cascos de hierro y acero permitieron aumentar el tamaño de los buques, su capacidad de transporte, de pasaje y de carga. "El primer barco de hierro fue el "Aaron Manby", construido en Inglaterra, en los Hersley Iron Works, en 1821."⁸⁸

Por otra parte, el Dr. Rudolf Diesel inventó en 1897, el motor de diesel, el cual sustituía el consumo de carbón por hidrocarburo pesado.

Estas innovaciones cambiaron la navegación al asegurar cada vez más, el transporte de mercancías y pasajeros. Sin duda alguna, también repercutieron en las marinas de guerra de los países desarrollados, que buscaban la conquista de mercados.

Asimismo, se fundaron muchas compañías navieras con el apoyo de sus gobiernos, especialmente los países europeos subsidiaron a sus flotas con el fin de fomentar y desarrollar su economía.

⁸⁷ De la Torre, Francisco. Op. Cit., pág. 21

⁸⁸ Agualarga, José. **BUQUES DE VAPOR DE LA ARMADA ESPAÑOLA. DEL VAPOR DE RUEDAS A LA FRAGATA ACORAZADA (1834-1885)**. Madrid, España. 1998. pág. 6

A finales del siglo XIX y principios del XX, aparecieron nuevas potencias marítimas que buscaron superar a Inglaterra: el Imperio Alemán y el Austro Húngaro. Italia, Japón, Rusia y Suecia. Tal situación generó una lucha incesante por obtener las mayores ventajas comerciales, "...ello llevó a buscar soluciones mediante acuerdos internacionales entre las principales empresas armadoras del mundo, naciendo las primeras Conferencias Marítimas (1875), para establecer rutas regulares y tratar de eliminar la competencia desleal..."⁸⁹.

Sin embargo, la rivalidad comercial entre Inglaterra y Alemania generó la Primera Guerra Mundial (1914-1918), que afectó mucho a la marina mercante, pues se perdieron cerca de 1.3 millones de toneladas de registro bruto.

Durante esta época, los riesgos de navegación se elevaron y en consecuencia los costos de las primas de seguro, almacenaje, combustible y salarios; ello ocasionó que el mercado naviero subiera en el flete de las mercancías, la tasa de fletamento y el precio de compra-venta del buque.

Al termino de ésta, se establecieron convenios marítimos como "...las Reglas de York y Amberes del 8 de septiembre de 1924, el Convenio Internacional de Bruselas para la unificación de algunas reglas en materia de privilegios e hipoteca naval (1926) y el Convenio Sanitario Internacional de París..."⁹⁰.

Asimismo, se presenciaron cambios en la marina mercante de los países participantes. Estados Unidos estableció la "Merchant Marine Act" (Ley de la Marina Mercante) en 1920 y "The Marine Act" (Ley de Navegación) en 1928, para impulsar la construcción de buques y subsidiar el transporte de correo. En 1936, promulgó la Ley Carriage of Goods by Sea Act (COGSA), la cual incluía el establecimiento de una comisión para administrar la marina mercante y la construcción del buque, subsidios en el costo de operaciones, de construcción y del sistema de financiamiento institucional.

⁸⁹ Salgado y Salgado, José E. **EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA Y SUS PROBLEMAS INTERNOS E INTERNACIONALES**. Tesis. F.C.P. y S.. UNAM, 1967.pág. 263

⁹⁰ *Ibidem.*, pág. 264

Por su parte los gobiernos de Francia, Italia, Alemania y Noruega dedicaron fuertes inversiones al sector, con el fin de construir nuevos buques y reanudar sus actividades en el mercado; también apoyaron el transporte de correo y la hipoteca naval.

A continuación se presenta una gráfica que muestra a los países principales de la época en relación al tonelaje de sus flotas nacionales:

FLUJO DE TONELAJE BRUTO DE LA FLOTA MUNDIAL

Países	1939		1930		1920		1914	
	1000 TB	%						
Reino Unido	17,891	26.1	20,322	29.9	18,111	33.6	18,892	41.6
Estados Unidos	11,362	16.6	13,103	19.3	14,525	26.9	2,287	9.4
Japón	5,630	8.2	4,317	6.3	2,996	5.6	1,708	3.8
Noruega	4,834	7.1	3,663	5.4	1,980	3.7	1,957	4.3
Alemania	4,483	6.5	4,199	6.2	419	0.8	5,135	11.3
Italia	3,425	5.0	3,262	4.8	2,118	3.9	1,430	3.1
Holanda	2,970	4.3	3,079	4.5	1,773	3.3	1,472	3.2
Francia	2,934	4.3	3,471	5.1	2,963	5.5	1,922	4.2
Grecia	1,781	2.6	1,391	2.0	497	0.9	821	1.8
Suecia	1,577	2.3	1,594	2.3	996	1.8	1,015	2.2
U. Soviética	1,306	1.9	529	0.8	510	0.9	852	1.9
Canadá	1,224	1.8	1,235	1.8	854	1.6	---	---
Dinamarca	1,175	1.7	1,072	1.6	719	1.3	770	1.7
Otros	7,917	11.6	6,787	10.0	5,444	10.1	5,143	11.3
Total Mundial	68,509	100	68,024	100	53,905	100	45,404	100

TRB (Toneladas de Registro Bruto)

Fuente: Isawa, Michiro. Historia del Comercio Marítimo Mundial., 1998

Posteriormente, Japón y Alemania alcanzaron un alto desarrollo económico, que los llevó a construir unidades nuevas y potentes. "En 1939, éstas dos naciones junto con Italia, representaron el 18% del total de la flota mercante mundial."⁹¹

Ello, aunado a las ideas nacionalistas de las colonias africanas y asiáticas, provocaron la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), en la que los países participantes perdieron casi 35 millones de TRB, equivalente a la mitad del trabajo de la flota que poseía el mundo antes de la guerra.

⁹¹ Idem

“Se estima que a finales de 1939 la flota mundial alcanzó 61.43 millones de TRB y al término de la Guerra (1945) se perdieron 34.7 millones. Sin embargo, se construyeron buques de carga estandarizados y tanqueros, los cuales alcanzaron 46.2 millones de TRB.”⁹² Los países tuvieron que restaurar sus flotas para crear ingresos necesarios, a fin de acelerar su desarrollo económico y diversificar su estructura económica.

Después de la post-guerra hubo una serie de cambios en el movimiento de carga, volumen y transporte de mercancías. Otros factores importantes fueron el petróleo y la producción en masa de los países industrializados.

En la década de los 60 y 70, la flota mercante mundial creció gracias al mejoramiento de la capacidad de los buques principalmente en la velocidad, las máquinas y grúas. “En 1965, ésta se componía de 42 500 buques con 160 000 TRB, el 23% correspondía a buques con más de 20 años y el 52% a buques menores. Al comenzar el año de 1969, la flota mundial se aproximaba a los 200 millones de toneladas.”⁹³

En los 80, tuvo un estancamiento debido a la crisis financiera. Sin embargo, se incrementó el abanderamiento de conveniencia, surgido a finales de la Primera Guerra Mundial, para abatir costos fiscales y laborales; hoy en día, también son llamados de Libre Registro o Registro Abierto. Países como Panamá, Liberia, Malta, Costa Rica, Bahamas y Honduras ofrecían ventajas sobre las medidas proteccionistas adoptadas por la mayoría de las naciones.

Asimismo, se presentó un crecimiento importante en portacontenedores, convirtiéndose en el segmento de carga más dinámico.

A principios de los 90, la flota mundial inició un proceso de recuperación gradual estimulado por el crecimiento de la economía internacional; en 1993, la flota mercante mundial sumaba 710.6 millones de TRB. En el siguiente apartado se hará un breve estudio de la situación actual de la marina mercante mundial.

⁹² Isawa Michiro. Op. Cit., pág. 85

⁹³ Martínez Hidalgo, José Mal.. **ENCICLOPEDIA GENERAL DEL MAR**. Ediciones Carriaga, Tomo V, J-Mos, Barcelona, España, 1988, pág. 988

2.3 SITUACIÓN ACTUAL DE LA MARINA MERCANTE MUNDIAL

La logística empresarial impuso nuevos retos al transporte marítimo y, por lo tanto, a la marina mercante. La tecnología, las rutas, las frecuencias y los precios que se ofrecen a través de los servicios de transporte marítimo pueden mejorar o reducir la competitividad de los bienes transportados.

En los últimos años se han puesto en operación buques cada vez más sofisticados y se ha visto una concentración mayor de las líneas navieras. Ello significa que los sectores portuarios y las empresas más grandes están captando una cuota creciente del mercado a expensas de los participantes más pequeños.

Los transportistas de los países en desarrollo han comenzado a sentir este proceso con mayor intensidad, debido a que no cuentan con el apoyo de sus gobiernos para crear mecanismos que respondan a los desafíos que plantean esas alianzas.

Entre las fusiones, adquisiciones y acuerdos más recientes, cabe mencionar la de P&O y Nedlloyd en 1997, con una capacidad de carga de 250,000 TEU. En marzo de ese mismo año, Hanjin adquirió la mayoría accionaria de DSR- Senator Lines. En 1998, NOL compró American President Lines (APL), con una capacidad de movimiento de 200,000 TEU; esta adquisición le permitió a NOL acceder a sistemas y técnicas desarrolladas por APL. La compra de CGM por CMA, la de Lykes e Ivaran Lines por CP Ships y la de Blue Star por P&O y Nedlloyd.

El último movimiento fue la expansión de Maersk (Dinamarca) en julio de 1999, al adquirir actividades internas de Sea Land (Estados Unidos) y SCL (Sudáfrica), para así fortalecerse como la empresa naviera de contenedores más grande del mundo, con una capacidad de 550,000 TEU.

Es interesante señalar, que once de las 20 empresas más importantes, tienen su sede en Asia. Entre ellas destacan: "...NYK- Line, Mitsui OSK- Line (Japón), Hanjin Shipping,

Hyundai Merchant Marine y Cho Yang Shipping (Corea), OOCL (región de Hong Kong), Evergreen y Yangming (provincia de Taiwán), NOL (Singapur) y COSCO (China)...⁹⁴.

“Estas empresas transportan cerca del 70% de las mercancías comerciadas entre Asia y Europa, más del 80% del comercio de mercancías contenedorizadas entre los Estados Unidos y Asia y el 90% del comercio entre los países de Asia.”⁹⁵

El proceso de concentración ha aumentado la competencia; los importadores y exportadores pueden disponer de más opciones para su comercio exterior a pesar de que exista un menor número de empresas navieras. A raíz de estas fusiones se formaron alianzas globales, “...las cuales marcaron la culminación de un proceso evolutivo para mejorar la eficiencia del transporte a través de mecanismos de cooperación...”⁹⁶.

Al respecto, los operadores más pequeños denuncian que la existencia de operadores más grandes ocasionará la creación de monopolios a fin de dominar el mercado y reducir la competencia.

Este problema se ve acentuado con la construcción de buques Post Panamax o Megacarriers, lo que limita aún más las posibilidades de los transportistas pequeños, debido a que no cuentan con subsidios necesarios para construirlos, así como para crear la infraestructura para su navegación.

Los buques Post Panamax o Megacarriers son embarcaciones de 950 pies X 106 pies o 31,17 mts. X 3, 48 mts., con velocidades de hasta 24.3 nudos y tienen una capacidad de más de 5,000 TEU (aproximadamente 60,000 TPM). La ruta principal es la Transpacífica, entre el Occidente de Estados Unidos y Asia y entre Europa y el Lejano Oriente.

⁹⁴ S.C. Chan. “Asian carriers rule the waves”. Shipping Times, 17 de noviembre de 1997, en CEPAL. “Los transportistas asiáticos controlan los mares”. www.cepal.cl/espanol/investigacion/transporte/perfil/, 1999, pág. 3

⁹⁵ Idem

⁹⁶ UNCTAD. REVIEW OF. Op. Cit., pág. 63

“Teniendo en cuenta el tipo de buques, el 35.8% del total corresponde a los buques petroleros, el 36% a los buques de transporte de carga seca a granel, el 13.8% a los buques de carga general y el 6.4% a los buques portacontenedores. El 8% restante está constituido por los buques de carga combinada y los buques especializados.”⁹⁷

La capacidad en TEU de la flota mundial de buques portacontenedores totalmente celulares se expandió en términos de número de barcos y capacidad. “A finales de 1998 alcanzó los 2,365 barcos con 4,062,000 TEU, lo cual representa un incremento de 7.3% en el número y de 11.8% en la capacidad, en relación al año anterior.”⁹⁸

DISTRIBUCION DE LA FLOTA MUNDIAL Y LA CAPACIDAD EN TEU DE LOS BUQUES PORTACONTENEDORES TOTALMENTE CELULARES POR GRUPO DE PAISES.

PABELLONES DE MATRICULA POR GRUPO DE PAISES	NÚMERO DE BUQUES			CAPACIDAD EN TEU		
	1996	1997	1998	1996	1997	1998
Total Mundial	1954	2240	2365	3 089682	3 632070	4 061653
Países Desarrollados	592	675	728	1 170879	1 398781	1 561060
Países de Libre Matrícula	683	800	887	1 066261	1 315130	1 545818
Total de los Países en desarrollo y de Libre Matrícula	1275	1475	1615	2 237140	2 713911	3 106878
Países de Europa Central y Oriental incluida la URSS	45	35	35	27 120	23 276	26 331
Países Socialistas de Asia	98	99	90	95 882	96 739	94 863
Países en Desarrollo	441	504	542	549 555	628 999	691 328
De los cuales:						
En Africa	5	8	10	4 779	9 117	11 026
En América	126	138	162	108 552	119 299	157 836
En Asia	305	353	365	431 669	496 028	516 431
En Europa	5	5	5	4 555	4 555	6 035
En Oceanía	---	---	---	---	---	---
Otros	95	91	83	179 985	169 145	142 253

Fuente: UNCTAD. Review of Maritime Transport 1999. ONU, 2000, pág. 18

Como consecuencia de este proceso, las líneas navieras más grandes comenzaron a fortalecer sus redes de servicios globales al abarcar prácticamente todos los mercados, lo cual implica un mayor tráfico de transbordo y cooperación entre las alianzas.

⁹⁷ Chávez, Rodrigo. “Alianzas estratégicas, la clave del siglo XXI”. **INTERMODAL**, noviembre de 1999, pág. 11

⁹⁸ UNCTAD. Op. Cit., pág. 19

Estos factores han sido clave en la expansión de la flota mercante mundial. En 1998, alcanzó un total de 788.7 millones de TPM, con un incremento del 1.6% con respecto al año anterior. "El tonelaje de los países desarrollados y subdesarrollados se incrementó solo 0.1 millones de TPM (0.05%) y 0.9 (menos del 1%) respectivamente. Por su parte los principales países de libre matrícula alcanzaron 15.8 millones (4.4)."⁹⁹

Por otra parte, la recuperación de la industria de la construcción naval se ha manifestado a través de grandes pedidos tanto de Megacarriers como de Megaliners (cruceros turísticos). Durante 1998, estos pedidos se concentraron en sólo dos países: "...37.7 millones de toneladas de peso muerto correspondían a Japón, 31.6 millones a Corea y sólo 23.6 millones al resto del mundo...."¹⁰⁰.

En cuanto a las tripulaciones, predominan cuatro nacionalidades: China, Filipinas, Indonesia y Turquía, quienes en 1995 constituían el 39% de los subalternos y oficiales. Las empresas Genster y Transamerican tienen una participación de cerca del 50% del mercado, además existen 24 empresas que ofrecen servicios globales

Respecto al registro abierto o libre matrícula, Bahamas, Chipre, Liberia y Panamá, suministran sus banderas a un 40% de la flota mundial (en TPM). Algunos otros son: Filipinas, Singapur, Malta, Somalia y Bermudas. Estos países prestan los servicios necesarios a menor costo, ya que son menos estrictos con respecto a las normas de seguridad marítima y a la protección del medio ambiente; por ello, los principales países marítimos han registrado parte de sus buques bajo bandera extranjera. En 1998, el tonelaje total bajo este concepto fue de 421.2 millones de TPM, representando el 61.8%; en las naciones subdesarrolladas, el 80% de su tonelaje fue transportado por extranjeros.

⁹⁹ Ibidem, pág. XI

¹⁰⁰ Chávez, Rodrigo. Op. Cit., pág. 12

La tabla muestra a los 35 principales países marítimos, hasta el 31 de diciembre de ese año.

Países de Domicilio (b)	Número de Buques			Tonelaje de Peso Bruto			Pabellón Extranjero o como porcentaje del total	Porcentaje Total
	Pabellón Nacional	Pabellón Extranjero	Total	Pabellón Nacional	Pabellón Extranjero	Total		
Grecia	800	2 353	3 153	42779308	87 055822	129 835130	67.05	17.90
Japón	854	2 107	2 961	19235050	75 553 460	94 788 510	79.71	13.07
Noruega	893	732	1 625	29159263	24 955 190	54 114 453	46.12	7.46
Estados Unidos	472	818	1 290	11264259	34 359 434	45 623 693	75.31	6.29
China	1592	472	2 064	21978708	16 367 886	38 346 594	42.68	5.29
Hong Kong (China)	106	467	573	5 775 128	26 876 742	32 651 870	82.31	4.50
Alemania	599	1 193	1 792	9 368 652	17 631 440	27 000 092	65.30	3.72
República de Corea	436	428	864	7 103 861	18 062 188	25 166 049	71.77	3.47
Suecia	159	244	403	1 329 804	19 459 860	20 789 664	93.60	2.87
Reino Unido	388	457	845	6 092 823	13 800 234	19 893 057	69.37	2.74
Singapur	454	286	740	11229246	7 822 562	19 051 808	41.06	2.63
Taiwán	167	313	480	7 617 309	10 370 568	17 987 877	57.65	2.48
Federación Rusa	2198	314	2 512	8 974 812	6 968 540	15 943 352	43.71	2.20
Dinamarca	409	268	677	6 630 008	7 110 456	13 740 464	51.75	1.89
India	363	66	429	10 675879	1 452 937	12 128 816	11.98	1.67
Italia	451	134	585	7 350 167	4 627 974	11 978 141	38.64	1.65
Arabia Saudita	59	67	126	1 027 055	10 200 313	11 227 368	90.85	1.55
Turkia	434	56	490	8 595 095	706 575	9 301 670	7.60	1.28
Brasil	171	24	195	6 064 433	2 545 180	8 609 613	29.56	1.19
Bélgica	23	136	159	97 812	7 597 029	7 694 841	98.73	1.06
Suiza	14	213	227	695 502	5 554 514	6 250 016	88.87	0.86
Malasia	239	51	290	5 158 178	991 586	6 149 764	16.12	0.85
Irán	148	2	150	5 670 242	82 087	5 752 329	1.43	0.79
Filipinas	356	18	374	5 080 755	360 456	5 441 211	6.62	0.75
Holanda	525	177	702	3 068 962	2 344 337	5 413 299	43.31	0.75
Francia	175	103	278	2 361 751	2 300 179	4 661 930	49.34	0.64
Indonesia	491	99	590	3 241 250	1 106 774	4 348 024	25.45	0.60
Rumania	171	28	199	2 454 011	1 453 069	3 907 080	37.19	0.54
Kuwait	32	5	37	3 390 652	331 128	3 721 780	8.90	0.51
España	116	183	299	334 338	3 282 245	3 616 583	90.76	0.50
Finlandia	117	48	165	1 153 480	2 260 824	3 414 304	66.22	0.47
Ucrania	420	93	513	1 614 087	1 786 686	3 400 773	52.54	0.47
Australia	59	30	89	2 306 897	1 083 858	3 390 755	31.97	0.47
Canadá	159	67	226	753 859	2 462 762	3 216 621	76.56	0.44
E. Arabes Unidos	35	109	144	744 542	2 233 927	2 978 469	75.00	0.41
Total (35 países)	14 085	12 161	26 246	260377178	421158822	681536000	61.80	93.96
Total Mundial	16 452	13 241	29 693	284309431	441072349	725381780	60.81	100

Buques de 1000 TRB o más, se excluye la flota de reserva de EU y la flota Canadiense de los Grandes Lagos.

b) País de domicilio aquel donde radica la participación mayoritaria en la flota, es decir, la sede principal de la sociedad matriz.

c) Incluidos los buques que enarbolan pabellón nacional pero matriculados en otros territorios.

Fuente: UNCTAD. Review of Maritime Transport 1999, ONU, 2000, pág. 29

“Panamá continúa a la cabeza de los principales países de libre matrícula, su flota se expandió a más de 16.0 millones de TPM, seguido por Liberia con 91.5 millones, Bahamas y Malta registraron 40.0 y 37.7 millones; Chipre 33.5¹⁰¹ .

Por tipo de buques, los petroleros representaron el 38.6% del tonelaje total, los graneleros el 39.2%, los de carga general el 9.6% y los portacontenedores el 6.3%.

DISTRIBUCION DEL TONELAJE DE LAS PRINCIPALES FLOTAS DE LIBRE MATRICULA
(31 DE DICIEMBRE de 1999)

País	Buques Tanque		Graneleros de Carga Seca		Buques de Carga General		Buques Portacontenedores		Otros		1998 Total	
	Buques	Miles TPM	Buques	Miles TPM	Buques	Miles TPM	Buques	Miles TPM	Buques	Miles TPM	Buques	Miles TPM
PANAMA	417	40 603	1 231	67 955	1361	12197	456	13 113	741	8 311	4206	142179
LIBERIA	388	45 866	417	27 959	258	4 292	172	4 778	355	8 571	1590	91 466
CHIPRE	34	6 457	431	17 880	587	5 659	105	2 354	90	1 106	1347	33 456
BAHAMAS	157	21 803	146	8 159	480	6 607	44	955	249	2 458	1076	39 982
MALTA	286	17 796	343	13 853	455	4 494	38	643	72	931	1194	37 717
BERMUDAS	26	4 270	18	1 962	22	242	18	511	28	586	112	7 571
VANUATU	1	5	28	1 095	42	380	0	0	51	275	122	1 755
TOTAL	1409	136800	2614	138863	3205	33871	833	22354	1586	22238	9647	354126

Buques de 1,000 TRB Fuente: UNCTAD. REVIEW OF MARITIME TRANSPORT., pág. 21

Para los países en desarrollo, este panorama los coloca en una situación de desventaja frente a los grandes transportistas, debido a que este sector no ha recibido el impulso necesario para su desarrollo; ello ha provocado que en países como México, la marina mercante casi haya desaparecido por completo.

En un estudio realizado por la CEPAL se menciona que “América Latina y el Caribe tienen una participación del 0.4% en la construcción naval mundial, mientras que sus flotas nacionales y registros abiertos embarcan en su conjunto el 30% de la flota del mundo.”¹⁰²

¹⁰¹ UNCTAD. REVIEW OF.. Op. Cit., pág. 28

¹⁰² CEPAL. BOLETIN FAL. www... pág. 4

Por lo tanto, para ofrecer servicios marítimos y portuarios debe haber mayores inversiones en buques, contenedores, sistemas de información y capacitación, entre otros.

Además, en los puertos se necesita crear grandes centro de acopio para la carga, lo que Melchor Arellano llama "Centros de Concentración y Distribución (CICs), de mercancías, servicios y personas (HUBs), "¹⁰³ mediante una mejora en las instalaciones y equipo de las terminales.

2.4 POLÍTICAS DE FOMENTO IMPLEMENTADAS POR ALGUNOS PAÍSES DESARROLLADOS

Desde la antigüedad los países desarrollados han creado políticas activas con el fin de colocar a su marina mercante en una base de igualdad y competir exitosamente en el comercio internacional, e inducir hacia el interior de su economía mayor productividad y mejores servicios.

La marina mercante ha jugado un papel preponderante, gracias a las transacciones mercantiles de intercambio de productos elaborados y materias primas que se realizan por medio de naves con gran capacidad de carga y de seguridad en su desplazamiento.

Actualmente, esos países continúan apoyando a su flota y negocios navieros, a través de diversas medidas de apoyo como las siguientes:

1. "Financieras.- Créditos en condiciones preferenciales con respecto al mercado de capitales internacionales;
2. Fiscales.- Incentivos como reducciones e incluso exenciones del Impuesto sobre la renta (ISR), IVA, u otros impuestos como depreciación acelerada e incentivos a embarcaderos, en caso de contratar navieras nacionales;

¹⁰³ Arellano, Melchor. "Desafíos de los puertos mexicanos hacia el tercer milenio. El sistema portuario nacional, rebasado por hubs y megacarriers". *INTERMODAL*, noviembre de 1999, pág. 4

3. Reserva de carga.- Existen leyes que obligan a que un determinado porcentaje de la carga de cabotaje y altura sea transportado por la marina mercante nacional; otras sobre la exclusividad en el tráfico de cabotaje; convenios entre países, y
4. Subsidios de operación y a la construcción.- En la operación pueden incluir amortizaciones de las pérdidas, precios reducidos en combustibles y en los servicios portuarios. Los de construcción, incluyen créditos blandos, incluso para armadores extranjeros, precios preferenciales en materias primas (como el acero).¹⁰⁴

Asimismo, ofrecen mayor flexibilidad en las disposiciones laborales, apertura de registros internacionales para contrarrestar abanderamientos y, promueven investigaciones e iniciativas de acuerdos internacionales.

A continuación se presentan casos específicos de las políticas de fomento implantadas por algunos países desarrollados.

ALEMANIA

En este país se aprobó durante los últimos años un presupuesto de aproximadamente 25 millones de dólares para ayudas fiscales a armadores nacionales y 35 millones para la formación de marinos, a fin de mantener una flota mercante competitiva.

El Ministerio de Transportes ha buscado "... liberar los requisitos para la contratación de tripulaciones, la reducción de algunos beneficios que estaban destinados a las compañías marítimas, así como la adopción de un reglamento de seguridad para los buques de conformidad con los estándares internacionales."¹⁰⁵

El gobierno aprobó subsidios para la operación de barcos, con un monto de "1, 120.4 millones de dólares; los cuales comprenden ayudas directas, compensación por pérdidas y nuevo capital de trabajo."¹⁰⁶

¹⁰⁴ Cárdenas Cedeno, Miguel A. **LA MARINA MERCANTE MEXICANA, COMPETITIVIDAD Y APERTURA COMERCIAL: DECADA DE LOS 80'S**. Tesis, Economía, UNAM, 1991, pág. 82

¹⁰⁵ "El transporte Marítimo de América Latina", núm. 8, 1997 en "La política de transporte de Alemania. CANAINTRAM, núm. 27, sep.-octubre de 1997, pág. 7

¹⁰⁶ Maritime Administration. **MARITIME SUBSIDIES**. US. Department of Transportation, september 1993, pág. 55

Se han otorgado a la industria marítima, 85 millones de dólares y un ámbito fiscal favorable, ejemplo de ello es la liberalización del IVA, para buques construidos en su territorio y de impuestos aduanales, especialmente en el material para su construcción.

El Registro Marítimo Internacional (ISR), permite la contratación de marinos extranjeros, lo que significa que no existen restricciones en la nacionalidad de la tripulación; sin embargo, en algunos casos se requiere de ciertas licencias para los tripulantes. Igualmente, para el tráfico de cabotaje, se ha permitido que empresas extranjeras realicen el servicio, en caso de no contar con barcos propios disponibles.

CANADA

Aunque los subsidios federales para la construcción naval terminaron en 1983, a partir de 1986 el gobierno apoya a esta industria en la reconstrucción de la capacidad productiva, a través de esquemas de recapitación de la fuerza de trabajo, programas de ajuste y otras medidas similares.

“La ley de impuesto sobre la renta permite la exención de impuestos sobre los seguros cuando hay pérdidas involuntarias de embarcaciones, siempre y cuando se reinvierta en la sustitución de la embarcación”¹⁰⁷

Se cuenta con un programa nacional establecido por la Corporación para el Desarrollo de las Exportaciones (EDC), en el cual se otorgan créditos para la exportación de buques. “Sobre el pago de una prima de seguro, el exportador está asegurado hasta por el 99% de la pérdida si el cliente extranjero no puede o no hiciere el pago.”¹⁰⁸ Entre otros prestamos que brinda esta institución están los que se otorgan a compradores extranjeros con cerca del 85% del precio contratado para la compra de bienes o servicios.

¹⁰⁷ Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo. “Subsidios Canadá”. CANAINTRAM, México, noviembre- diciembre de 1996, pág. 14

¹⁰⁸ Idem.

Los buques construidos en el extranjero pueden ser registrados sin tener que pagar derechos e impuestos (previa autorización del Ministerio de Transportes), pero sólo podrán dedicarse al comercio internacional. Los construidos dentro del territorio tienen una depreciación de 33.33% por año, en línea recta, solicitando una parte del monto en el primer año y los de segunda mano son susceptibles de depreciación en un 15% por año sobre una base reductiva.

La Ley de Comercio sobre Cabotaje reserva a los buques canadienses el comercio costero y todas las actividades comerciales marítimas dentro del límite de 12 millas, así como las relacionadas con la exploración y explotación de recursos, y el transporte de mercancías y pasajeros a 200 millas de la costa. Se permite que buques extranjeros participen en estas actividades mediante un permiso temporal (cuando no haya buques nacionales disponibles).

“El gobierno federal identifica cinco categorías de servicio para los cuales los subsidios pueden ser considerados: 1) Servicios constitucionales; 2) Alternativos a servicios constitucionales; 3) Servicios de cabotaje en Terranova; 4) Servicios para mejorar la incomunicación y 5) Servicios para apoyar el desarrollo económico (con límite de tiempo).”¹⁰⁹

Canadá requiere que la tripulación de sus buques este integrada por ciudadanos o residentes permanentes de ese país. Un dato importante es que a excepción de algunos transbordadores, no existe participación gubernamental en la flota mercante.

COREA

A partir de los años 70 y 80 el gobierno alentó a las compañías navieras a expandir sus flotas mercantes. “Durante este periodo, la flota nacional creció de 800,000 toneladas de peso bruto a 4 millones de TRB, incrementándose en un porcentaje anual del 17%.”¹¹⁰

¹⁰⁹ Ibidem., pág. 15

¹¹⁰ Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo. “Subsidios Corea”. CANAINTRAM, núm. 26, julio- agosto de 1997, pág. 12

Con la Ley de la Industria del Transporte Marítimo, se proporcionan subsidios para la operación de servicios de línea en rutas internacionales; sin embargo, han ido desapareciendo a través de los años. Los préstamos otorgados con esta ley permiten al gobierno dirigir las operaciones de las empresas por un periodo determinado.

El Banco de Desarrollo Coreano proporciona préstamos a los navieros, hasta por un 90% del costo de la construcción de un buque y 92% para buques portacontenedores. Si un barco es construido bajo un programa de embarcaciones especializadas, el gobierno ofrece el 80% de su costo, con plazos de pago de 13 y 10 años dependiendo del programa otorgado.

En 1989, se utilizaron cerca de 72 millones de dólares para la reconstrucción de astilleros y préstamos de inversión.

“El Banco de Exportaciones e Importaciones puede financiar el 68% del precio del contrato, con un interés del 8%, mientras que un banco comercial sólo el 12% del precio contratado con un interés que oscila entre 0.25 a -0.5% arriba de la tasa LIBOR.”¹¹¹

Por otra parte la ley de Tarifas Aduanales, establece que el 90% de los materiales de construcción o reparación de embarcaciones son exentos de impuestos arancelarios.

El gobierno excluye a las embarcaciones con pabellón extranjero del tráfico de cabotaje, por ello ha creado programas de subsidios para la operación de grandes y pequeños buques que prestan este servicio. El reabanderamiento no es permitido, sin embargo, la compra de embarcaciones extranjeras de segunda mano o de arrendamiento a casco desnudo se autorizan sólo si son propiedad de sus ciudadanos y bajo bandera coreana.

¹¹¹ *Ibidem.*, pág. 13

ESPAÑA

El Banco de Crédito Industrial y la banca privada ofrecen préstamos a los astilleros para la construcción de buques mayores de 100 TRB. "Los plazos están sujetos a los límites de la Directiva Sobre Ayuda del Estado a Constructores Navales, del 21 de diciembre de 1990, del Consejo de la UE y del Acuerdo Sobre Créditos de Exportación para buques de la OCDE."¹¹²

En 1992, se otorgaron préstamos que cubrían hasta el 80% del precio base del buque, con tasas de interés del 8% y plazos de un máximo de 8.5 años de la fecha de entrega.

La legislación fiscal establece dos métodos de depreciación: línea recta y balance reducido. Los períodos y porcentajes del primero son: "Para buques con casco de acero: de carga y pasajeros hasta un 10% como máximo en un periodo de 20 años y para buques cable 8% con un periodo de 25 años. Con casco de madera un 7% con un periodo de 21 años."¹¹³

Entre los beneficios fiscales, se encuentra la exención del IVA y de impuestos aduanales. El tráfico de cabotaje y la tripulación de los barcos están reservados exclusivamente a los navieros españoles.

ESTADOS UNIDOS

Conforme a la Ley de la Marina Mercante de 1936, se otorgan subsidios financieros para la operación de embarcaciones utilizadas en el comercio exterior. Estos subsidios se aplican a buques que realicen servicios oceánicos de ruta de línea a nivel internacional, por un periodo máximo de 20 años. El monto deberá ser igual al exceso de costos laborales, de seguros, mantenimiento y reparaciones.

¹¹² Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo. "Subsidios marítimos España". CANAINTRAM, núm. 23, enero-febrero, 1997, México, pág. 12

¹¹³ Organisation for Economic Co-operation and Development. SHIPPING POLICY DEVELOPMENTS. Maritime Transport Committee, 17/18. April 1997, pág. 262

**ESTA TESIS NO SALE
DE LA BIBLIOTECA**

“La Administración Marítima (MARAD) está autorizada para garantizar apoyos para la construcción y reconstrucción de buques diseñados principalmente para el comercio interior y exterior del país.”¹¹⁴ Los subsidios otorgados en esta rama cubren hasta el 50% del valor del buque.

Respecto a los beneficios fiscales, se permite a los navieros la formación de reservas libres de impuestos para la reposición de embarcaciones. “Los navieros podrán escoger algunos de los dos métodos de depreciación. El de balance de doble declinación, con un período de 11 años y bajo los siguientes porcentajes: 1º= 10%, 2º= 18%, 3º= 14.4%, 4º=11.5%, 5º= 9.2%, 6º=7.4%, 7º=6.6%, 8º= 6.6%, 9º=6.9%, 10º=6.6% y 11º= 3.1%. El de línea recta tiene un plazo de 25 años.”¹¹⁵

Para tráfico de cabotaje, la Ley Jones (entre otras), concede únicamente a buques nacionales efectuar este servicio, con tripulaciones conformadas por ciudadanos americanos. Los subsidios a la marina mercante han sido una importante herramienta del gobierno, a efecto de promover el comercio internacional del país.

FRANCIA

A partir de 1989, el gobierno adoptó un plan (1990-1994), para apoyar a las compañías navieras comprometidas con la reestructuración operacional. El plan consistía en aumentar los programas de ayuda a la inversión, la modernización y desarrollo de buques empleados en líneas comerciales. Asimismo, incluía la reducción de impuestos y pagos de seguro social por compañías navieras. El costo fue de aproximadamente 570 millones de francos; de los cuales, 470 millones fueron de ayuda directa e incentivos sociales y fiscales.

Entre las medidas directas se encuentran:

¹¹⁴ MARAD. Op. Cit., pág. 161

¹¹⁵ OCDE. Op. Cit., pág. 344

- "Compra de buques: Se ampliaron los programas de inversión que habían comenzado en 1987. Bajo las nuevas reglas se limitaron a un máximo del 15% del costo de los nuevos barcos y 10% para los ya construidos.
- "Modernización y desarrollo de embarcaciones usadas en tráficos de línea: Se concede a los propietarios nacionales que operan líneas regulares internacionales."¹¹⁶

Respecto a la depreciación, los navieros tienen derecho a una depreciación acelerada sobre su inversión, en un periodo de 8 años, bajo el siguiente esquema: "Primer año 31.25%; años subsecuentes 21.48%, 14.72%, 10.16%, 6.98% y los últimos tres años 5.12%"¹¹⁷

El tráfico de cabotaje es reservado a buques registrados bajo su bandera, con una tripulación 100% francesa. En caso de no disponer de barcos suficientes, se autoriza a otros registros la realización de este servicio.

"Francia subsidia la operación de tres compañías navieras que llegan hasta Corsica. El valor total de esos subsidios fue de 734 millones de francos (1991)."¹¹⁸ También, ha apoyado el desarrollo de los puertos y la cooperación entre navieros y astilleros.

JAPON

Este país cuenta con una gran industria marítima, su producción se incrementó debido a que los navieros reemplazaron las embarcaciones petroleras construidas en 1970.

"En 1990, el Banco de Desarrollo autorizó 450 millones de dólares para préstamos a las navieras dedicadas a la construcción de buques que realizan tráfico de cabotaje. 19.5 para el desarrollo de tanques y 27.8 millones para servicios domésticos. Estos

¹¹⁶ MARAD. Op. Cit., págs. 50 y 51

¹¹⁷ OCDE. Op. Cit., pág. 106

¹¹⁸ MARAD. Op. Cit., pág. 53

préstamos cubren el 60% del precio del buque, el 20% los bancos privados y el resto corresponde a los propietarios.”¹¹⁹

La Corporación de Crédito Marítimo (institución gubernamental), fomenta la construcción de grandes barcos, mediante asistencias financieras y reemplaza buques que cubren las islas japonesas. Por su parte, la Secretaría de Comercio e Industria otorga créditos de seguros que cubren una amplia gama de riesgos.

El gobierno proporciona programas de reserva de impuestos. Las ganancias de la venta de embarcaciones viejas y las reparaciones son susceptibles de depreciación (estos últimos hasta por un periodo de cuatro años).

La Ley de Navegación de 1998 “... excluye a las embarcaciones extranjeras del tráfico de cabotaje (excepto al Reino Unido y Noruega) y establece que la nacionalidad de la tripulación deberá ser 100% japonesa...”¹²⁰.

HOLANDA

Los armadores pueden comprar barcos no mayores de 5 años, con la opción de un descuento del 10% del precio de contrato, distribuido por un periodo de más de 5 años.

“De conformidad con la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), el gobierno proporciona subsidios a tasas de interés con un máximo del 2% a los astilleros, para préstamos cuyos montos sean de hasta un 80% del costo de la embarcación con plazos de pago de 8 años y medio.”¹²¹

En relación a los beneficios fiscales, los armadores pueden escoger “... el método de depreciación en “línea recta” con periodos de 12 a 20 años o el método de balance

¹¹⁹ *Ibidem.*, pág. 87

¹²⁰ *Ibidem.*, pág. 90

¹²¹ Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo. “Subsidios marítimos Holanda”. CANAINTRAM, núm. 27, septiembre-octubre, 1997. México, pág. 14

reducido con una tasa del 18%...¹²². La pérdida máxima es del costo original, con un subsidio del 10% en las utilidades de cualquier otra venta o pérdida.

Los barcos de tráfico de altura están exentos del impuesto al valor agregado, así como los productos, accesorios y servicios de construcción y reparación de las embarcaciones. Estos últimos son libres de impuestos arancelarios.

Holanda no impide que barcos extranjeros realicen tráfico de cabotaje, ni existen restricciones respecto a la nacionalidad de la tripulación; sin embargo, los barcos de bandera nacional que realicen tráfico de altura o de cabotaje deberán ser propiedad de ciudadanos holandeses las dos terceras partes.

Además, se ha impulsado el desarrollo portuario, mediante fuertes inversiones en infraestructura y mantenimiento; un ejemplo es que Rotterdam es el puerto más importante del mundo.

ITALIA

Las empresas navieras gubernamentales: Italia, Lloyd Triestino y Andriatica, proveedoras de servicios internacionales, cuentan con subsidios temporales, en casos donde el servicio es vital para la economía nacional.

El gobierno ha otorgado apoyos para la construcción y reconstrucción de buques, la modernización de astilleros y la demolición de barcos. Los buques y los materiales de construcción, están exentos del impuesto al valor agregado.

El método de depreciación es el de línea recta, basado en 10 años de vida útil para cruceros, tanques y graneleros. "La depreciación acelerada comienza a partir del año en el que se generen los gastos; puede continuar en los siguientes tres años, teniendo como

¹²² OCDE. Op. Cit., pág. 202

máximo un 40% del costo de la embarcación, sin exceder en cada uno de ellos del 15% de su valor total."¹²³

Conforme al Código de Navegación, el gobierno excluye del tráfico de cabotaje a todos los buques bajo pabellón extranjero; sin embargo, en caso de no contar con barcos disponibles, se otorga un permiso para que puedan realizar el servicio. Su tripulación puede incluir ciudadanos de la Unión Europea.

PANAMA

Es el principal país de bandera de conveniencia, por ello "... el gobierno no exige a las compañías navieras, la retención de impuestos sobre la renta de los ingresos de la tripulación y que los servicios de los buques sean declarados mientras el buque esté en tráfico de cabotaje o realizando trabajos en aguas navegables..."¹²⁴.

No existen barreras regulatorias para el acceso de carga y en la operación de las instalaciones en tierra (reguladas por la Autoridad Portuaria Nacional). El Código Fiscal exenta del impuesto sobre la renta a sus embarcaciones que realicen tráfico internacional. El Código Marítimo establece que un 10% de la tripulación deberá ser de nacionales.

REINO UNIDO

Debido a su gran importancia, desde épocas antiguas el Reino Unido se ha considerado como una potencia marítima. Actualmente, su flota es una de las más modernas y diversificadas en el mundo; por ello, el gobierno ha apoyado a los astilleros a través de subvenciones contractuales por parte del Fondo de Intervención.

"Es permitida la depreciación anticipada sobre contratos de construcción y los pagos adelantados antes de la construcción, utilizando el saldo permanente como el método de

¹²³ MARAD. Op. Cit., pág. 84

¹²⁴ Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo. "Subsidios marítimos Panamá". CANAINTRAM, núm. 20, marzo-abril, 1997, México, pág. 12

depreciación del valor, el cual es el único permitido. La depreciación máxima es de 25% por año para buques de bandera británica y 10% para buques arrendados en el extranjero."¹²⁵ También se ofrece un tratamiento fiscal especial en la construcción de embarcaciones.

De acuerdo con la Ley del Impuesto al Valor Agregado de 1994, se exenta de este impuesto la reparación y mantenimiento de buques, así como la adquisición o importación de equipo usado en los sistemas de propulsión, navegación y comunicación.

Respecto al tráfico de cabotaje, se otorgan subvenciones de la Tesorería con el fin de proporcionar servicios esenciales de transporte en algunas partes de Escocia y en las áreas alejadas y menos pobladas.

Cabe señalar que en América Latina un número muy reducido de países han tratado de fomentar el desarrollo de su marina mercante; un caso específico es Brasil, que otorga préstamos a la construcción de buques tanto de exportación como de cabotaje, con plazos similares a los concedidos por los países desarrollados.

Desafortunadamente, en la gran mayoría (incluyendo a nuestro país), ésta industria ha declinado considerablemente en las últimas décadas. El no contar con una política de subsidios y estímulos fiscales, colocan a los navieros en condiciones desventajosas frente a los grandes competidores mundiales. El caso de México será analizado en los próximos apartados de este trabajo.

¹²⁵ Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo. "Subsidios marítimos Reino Unido". CANAINTRAM, septiembre-octubre de 1995, México, pág. 12

CONCLUSIONES

Los transportes han desempeñado un papel de vital importancia dentro de la economía de cualquier país. En el afán por dominar el comercio mundial la actividad marítima siempre ha ocupado una posición privilegiada y estratégica dentro de las economías nacionales, principalmente de las grandes potencias. A lo largo de la historia, los gobiernos de esos países han establecido programas de apoyo que impulsen y fomenten este sector, que ha sido clave en la conquista y mantenimiento de sus mercados comerciales.

A través del transporte marítimo se han creado rutas de comercio, en las que personas, mercancías e ideas se han desplazado en uno y otro sentido, permitiendo formar los lazos y conexiones actuales. La apertura hacia nuevos continentes propició la aparición de un único mundo, en el que se crearon nuevas relaciones de interdependencia a nivel internacional.

Dentro de este contexto, el transporte marítimo es considerado como el medio más eficiente para transportar grandes cantidades de mercancías a precios bajos y tiempos apropiados.

Por ello, la mayor parte de los países que reconocen su valor estratégico han apoyado a sus líneas navieras, mediante reservas libres de impuestos, préstamos para la compra y construcción de embarcaciones, esquemas de depreciación y apoyo a sus embarcaciones que realizan tráfico de cabotaje, entre otros. Estos apoyos han sido fundamentales para el crecimiento y modernización de sus flotas, además, permiten a sus navieros competir por una gran cantidad de mercados, especialmente los de países en desarrollo.

El fenómeno de la globalización ha originado una fuerte competencia entre las líneas navieras, lo cual las ha llevado a buscar nuevas políticas, con el fin de participar exitosamente dentro del contexto internacional. Estas políticas incluyen cambios en la especialización y tamaño de las embarcaciones, así como en los embalajes de las

mercancías. La contenerización creó nuevas prácticas operativas que relacionaban a los transportistas con los operadores de la carga, cambiando los esquemas tradicionales de maniobras.

Los cambios originados por la contenerización fueron los pasos más importantes rumbo al concepto de transporte multimodal. Este sistema desempeña una función estratégica en el comercio internacional de mercancías, ya que permite disponer de los bienes oportunamente y en el lugar que se requieran.

Por otra parte, se ha desarrollado un fuerte proceso de concentración, a fin de captar una cuota creciente del mercado y dejar a los participantes más pequeños en grandes desventajas; con las nuevas fusiones, las empresas fortalecieron sus servicios globales al abarcar prácticamente todos los mercados.

Todos estos factores han sido clave en la expansión de la flota mercante mundial, especialmente la de países tradicionalmente marítimos y los de libre registro o pabellones de conveniencia, quienes representan más del 60% de la flota mundial.

Desafortunadamente, para las empresas navieras de los países en desarrollo, este panorama es desalentador, ya que no cuentan con el apoyo de sus gobiernos para crear mecanismos que respondan a los desafíos que les plantean esas alianzas; ello, se ve reflejado en su limitada participación, por ejemplo, América Latina y el Caribe embarcaron en su conjunto el 30% de la flota del mundo.

Por lo tanto, para ofrecer servicios marítimos y portuarios competitivos deberán impulsar al sector, mediante mayores inversiones en buques, grúas, sistemas de computo e información, contenedores, capacitación, entre otros., ya que este transporte representa uno de los medios más importantes en el comercio exterior de las naciones.

CAPITULO 3: LA MARINA MERCANTE MEXICANA

3.1 EL TRANSPORTE MARITIMO MEXICANO

Como se ha mencionado en los apartados anteriores, la globalización ha obligado a los países, principalmente a los subdesarrollados, a buscar estrategias que permitan enfrentar los retos que ésta implica.

México no es ajeno a tal situación, por ello ha diversificado sus relaciones comerciales en América, Europa y Asia, a fin de impulsar el crecimiento del comercio exterior y por consiguiente el de la economía.

En este contexto, el transporte marítimo constituye un elemento clave en el tráfico de exportación e importación. A través de éste, "...se mueve el 80% del volumen total de comercio exterior y el 35% de la carga manejada por todos los modos de transporte. En tanto, el autotransporte representa el rubro de mayor dinamismo, al manejar el 62% del total..."¹²⁶, ello se debe a la gran dependencia de nuestro comercio con Estados Unidos.

El transporte marítimo presenta diversos tipos de navegación y servicios, los más importantes son: el tráfico de cabotaje y el de altura. La Ley de Navegación de 1994 define al tráfico de cabotaje como aquel que "...se realiza entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos. El tráfico de altura se efectúa entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros..."¹²⁷.

Al respecto, el Dr. José E. Salgado nos dice que de conformidad con las normas internacionales "...el Tráfico de Cabotaje es aquel que se presta a lo largo de un litoral como un servicio costero y puede ser nacional, cuando toca puertos del mismo país

¹²⁶ S.C.T. **CARACTERISTICAS GENERALES DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA.** Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, D.G.P., México, 1995, pág. 30

¹²⁷ S.C.T. **LEGISLACION MARITIMO-PORTUARIA. LEY DE NAVEGACION.** Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, D.G.P., México, enero 1999, pág. 103

(entre puertos mexicanos) e internacional, cuando arriba a puertos de dos o más países, en este tráfico la nave no se aleja más de 20 millas de la costa (entre puertos mexicanos y puertos extranjeros). El tráfico de altura, es también llamado ultramarino, es decir, entre puertos de otros continentes y puertos mexicanos...¹²⁸.

Como podemos ver la Ley da una definición diferente a la establecida en las normas internacionales, lo que puede originar ciertas confusiones. Para evitar este tipo de problemas diversos especialistas han recomendado que no se incluyan en las leyes disposiciones en las que se hagan definiciones y clasificaciones pues siempre serán diferentes e incompletas. En el siguiente capítulo veremos con más detalle las deficiencias que contiene la citada Ley.

A continuación se muestra el movimiento de carga según el tráfico (1993-1999)

SERIE HISTORICA POR TIPOS DE CARGA (TONELADAS)

CONCEPTO	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
ALTURA	121,928,883	122,675,290	123,051,935	145,131,250	158,887,724	168,866,948	164,098,217
IMPORTACION	20,241,071	21,930,764	19,696,562	27,533,032	33,317,117	43,185,062	44,813,814
EXPORTACION	101,687,812	100,744,526	103,355,373	117,598,218	125,570,607	125,681,886	119,284,403
CABOTAJE	61,521,759	62,699,613	63,209,525	63,450,441	60,765,070	68,513,019	67,342,213
ENTRADAS	31,959,460	31,438,830	33,197,941	32,398,920	30,503,270	34,166,698	33,625,343
SALIDAS	29,562,299	31,260,783	30,011,584	31,051,521	30,261,800	34,346,321	33,716,870
TOTAL	183,450,642	185,374,903	186,261,460	208,581,691	219,652,794	237,379,967	231,440,430

FUENTE: Anuario Estadístico 1999, Dirección General de Puertos, S.C.T.

A pesar de que se ha visto un incremento en nuestras exportaciones, como lo muestra el cuadro, éste no se ha reflejado en el crecimiento de la marina mercante nacional, pues "el 100% del tráfico de altura internacional lo realizan empresas extranjeras. En tanto, al interior sólo el 30% del cabotaje lo efectúan empresas mexicanas."¹²⁹

Los altos costos en fletes y seguros han originado una fuerte fuga de divisas, lo cual repercute en nuestra balanza de pagos; así como una pérdida de recursos fiscales y

¹²⁸ Apuntes de Derecho Mercantil Marítimo. Prof. José E. Salgado, F.C.P. y S., UNAM, mayo de 1997.

¹²⁹ Tuero Marcelino. Op. Cit., pág. 16

empleos, pues no quedan en el país ingresos por este concepto, ni por impuestos, ya que se van al extranjero.

Esa situación revela la importancia de desarrollar una flota marítima nacional "...a efecto de proteger el mercado mexicano ante eventuales conflictos comerciales en el plano internacional, fomentar el empleo..."¹³⁰, el ahorro de divisas y el desarrollo de la industria de bienes de capital.

Si queremos que México tenga una participación decorosa dentro de la economía mundial será indispensable que las autoridades correspondientes establezcan políticas para incentivar la marina mercante, ya que la economía, el comercio y las exportaciones crecen globalmente, mientras que el transporte marítimo se encuentra en una situación de total involución al no existir una estrategia para su crecimiento.

Por otra parte, es necesario continuar apoyando el desarrollo del Sistema Portuario Mexicano. Los puertos son eslabones clave en la cadena de transporte, su eficiencia operacional afecta la competitividad de los productos que se movilizan a través de ellos.

Actualmente, se dispone de 108 puertos habilitados de los cuales 26 destacan por la importancia de su actividad comercial, industrial o turística: Baja California Sur, Ensenada, Guerrero Negro, Isla Cedros, Isla San Marcos, Pichilingue, Rosarito, San Carlos, Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Acapulco, Salina Cruz, Altamira, Tampico, Tuxpan, Veracruz, Coatzacoalcos, Pajaritos, Cayo Arcas, Dos Bocas, Progreso y Punta Venado, entre otros.

Sin duda, "los puertos nacionales han tenido un crecimiento importante en la presente década, en especial de 1993 a 1998, pasando en este periodo de 181 millones 829 mil a 237 millones 381 mil toneladas, incluido petróleo y sus derivados."¹³¹

¹³⁰ Ruíz Olmedo, Sergio. "El transporte y el comercio exterior". **RELACIONES INTERNACIONALES**, núm. 70, abril-junio de 1996, pág., 106

¹³¹ Arellano, Melchor. "Desafíos de.... Op. Cit., pág. 6

MOVIMIENTO DE CARGA TOTAL POR PUERTO (MILES DE TONELADAS)

PUERTO	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Ensenada	941	689	901	826	719	846	1,005
San Carlos	83	83	117	132	125	112	93
Topolobampo	2,484	2,898	2,684	3,785	2,970	3,630	3,757
Mazatlán	2,036	2,182	2,617	1,535	1,691	2,179	2,205
Manzanillo	8,132	6,771	7,207	6,367	9,995	10,140	10,131
Lázaro Cárdenas	5,437	7,402	10,331	12,849	12,007	14,587	17,227
Acapulco	631	609	426	480	459	388	421
Salina Cruz	16,820	16,839	16,357	16,301	16,798	15,729	15,957
Altamira	1,129	1,679	1,844	2,591	2,413	3,085	4,307
Tampico	8,747	6,977	7,128	8,917	8,375	8,020	8,703
Tuxpan	6,712	7,185	5,548	7,458	7,047	8,375	9,851
Veracruz	6,715	6,838	7,885	7,065	9,917	9,169	12,043
Coatzacoalcos	2,751	2,273	3,244	1,670	2,433	2,295	3,011
Pajaritos	25,193	27,870	12,870	30,265	31,352	31,004	34,751
Dos Bocas	22,945	22,827	31,536	16,349	25,438	25,575	26,193
Cayo Arcas	32,033	31,469	30,624	28,163	31,471	39,848	40,542
Progreso	2,147	1,905	2,219	1,936	2,322	2,616	2,805

Fuente: LOS PUERTOS MEXICANOS EN CIFRAS 1992-1998, D.G.P., 1999

De alguna manera, el gobierno ha impulsado más el desarrollo portuario que el de la flota mercante; ello se refleja con la creación de las Administraciones Portuarias Integrales (API'S), en la promoción de la inversión privada para operar terminales y prestar servicios y, en las reformas aplicadas al marco jurídico de la actividad.

Sin embargo, es importante mencionar que las API'S son figuras similares a las Autoridades Portuarias españolas, que fueron creadas con la Ley 27/1992 de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Toda vez que el presente trabajo no pretende mostrar un análisis comparativo entre dichas entidades, sólo destacaremos algunos aspectos relevantes.

La Ley menciona que las "Autoridades Portuarias son entidades públicas con autonomía de gestión, dotadas de personalidad jurídica, presupuesto propios, y gestionadas con criterios de eficacia y empresariales. Estas autoridades pueden otorgar en concesión o por medio de contratos la explotación de ciertos servicios especializados"¹³².

¹³² Jefatura del Estado. LEY 27/1992, DE 24 DE NOVIEMBRE, DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE. QUE MODIFICA LA LEY 67/1997, DE 26 DE DICIEMBRE.. España, pág. 5

Asimismo, se crea el Ente Público Puertos del Estado con el fin de coordinar y controlar su gestión. entre sus objetivos se encontraban: "...la fijación de directrices y objetivos de gestión, en la asignación de recursos y apoyos financieros, el control de gestión y la planificación global de inversiones, entre otros..."¹³³.

Respecto a las API'S, la Ley de Puertos menciona que "son sociedades mercantiles constituidas conforme a las leyes mexicanas, son autónomas en su gestión operativa y financiera, por lo que sus órganos de gobierno establecerán las políticas y normas internas, sin más limitaciones que las que establezcan las disposiciones legales y administrativas aplicables."¹³⁴

Entre sus objetivos están: programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto; aprovechar y explotar los bienes del dominio público en los puertos; construir, operar, y explotar terminales, marinas e instalaciones portuarias, así como prestar servicios conexos, por sí o a través de terceros mediante el contrato respectivo. La Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, dependencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, será la autoridad y se encargará de conducir y coordinar la planeación de la política portuaria.

Como se observa ambas figuras son semejantes en cuanto a sus actividades y a la forma de control y coordinación por parte del Estado. Desafortunadamente, en España este modelo no alcanzó los resultados esperados, por lo que fue necesario introducir algunas modificaciones sobre la organización y explotación del sistema portuario.

Por ello, se creó la Ley 62/1997 de 26 de diciembre, a fin de mejorar el régimen jurídico bajo el que se desarrolla la actividad portuaria e integrar de manera más efectiva los intereses de las Comunidades Autónomas (equivalentes a las Entidades Federativas) en la gestión de los puertos de interés general. Con ésta Ley las Autoridades Portuarias tienen plena capacidad para desarrollar sus políticas portuarias, de inversiones, comerciales, de organización y de servicios, asimismo, les garantiza su libertad tarifaria.

¹³³ *Ibidem.*, pág. 6

¹³⁴ S.C.T., LEGISLACION MARITIMO PORTUARIA. LEY DE PUERTOS. Op. Cit., pág. 21

En nuestro caso, podemos decir que a partir del establecimiento de las API'S se ha visto una mejoría en el desarrollo del sistema portuario, no obstante, aún persisten deficiencias en nuestros puertos. Entre ellas, encontramos los costos de operación de estas entidades, lo cual ha originado que la carga sea llevada a puertos norteamericanos, donde se ofrecen servicios más eficientes a precios bajos, privando así del beneficio de las operaciones portuarias a los navieros mexicanos. Esta situación impide que el usuario pueda reconocer las mejoras en la eficiencia, la infraestructura y operación.

Por ejemplo, un contenedor en el puerto de Los Angeles es un poco más barato que en el de Manzanillo; de acuerdo con datos oficiales la tarifa por servicio de maniobras en este último es de 160 dólares, mientras que en el primero es de 240 dólares. Si comparamos dichas cifras, se puede observar que contamos con tarifas bajas y competitivas respecto a otros puertos internacionales; sin embargo, ello no es así ya que, esa cantidad tarifa no incluye los trámites que implica el conocimiento de embarque, por lo que su costo aumenta aproximadamente a 700 dólares.

Si a ello, le sumamos los costos de estadía de la carga incrementa aún más su costo, por consiguiente ya no es de 160 sino de alrededor de 750 dls. El Ing. Hugo Castillo, Gerente de Operaciones de la API nos mencionó que hace algunos meses la carga permanecía hasta 15 días en el puerto, lo cual representaba un problema. Sin embargo nos dijo que se han introducido algunas medidas en el puerto para captar mayor carga, una de ellas es la disminución del tiempo de estadía que ahora es de 9 a 10 días.

Aún con esta disminución, considero que todavía existe una desventaja, ya que los transportistas prefieren llevar su carga al puerto de Los Angeles, pues el movimiento de sus mercancías es mucho más rápido, con lo cual se ahorran dinero y tiempo.

Asimismo, prevalece el centralismo, ya que los grandes centros industriales y de consumo se ubican en lugares distantes de las costas; ello hace poco atractivo el intercambio de bienes por vía marítima pues implica un mayor número de transbordos y recorridos más largos. Además, no existe una verdadera autonomía que les permita

optimizar las operaciones, debido a que las administraciones portuarias aún dependen de las decisiones y políticas establecidas por la Secretaría.

Por lo tanto, es necesario realizar algunas modificaciones en relación a la autonomía de gestión de las API'S, con el fin de liberar aquellos obstáculos que limitan el desarrollo portuario; de igual manera es fundamental aumentar los esfuerzos que hasta ahora se han realizado ya que, todavía estamos lejos del manejo de carga de los grandes puertos del mundo como "...Rotterdam que en 1997 movilizó 310 millones 100 mil toneladas, Singapur 252, 800, Shanghai (China) 163, 000 y Long Beach 101 millones 730 mil toneladas..."¹³⁵.

En conclusión, considero que para poder ofrecer servicios competitivos es necesario el desarrollo de un sistema integral de transporte que cuente con una marina mercante capaz de satisfacer los requerimientos de los exportadores e importadores mexicanos, de puertos que operen en forma eficiente, competitiva y que cumplan con la importante función de puntos de enlace entre la vía marítima y terrestre; y de una adecuada red de servicios de transporte interno: terminales portuarias, ferrocarriles, autotransportistas y navieras, que será primordial en la competitividad de nuestros productos.

3.2 ANTECEDENTES DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA

En la época prehispánica surgieron las primeras manifestaciones de la actividad marítima a través de las grandes culturas que se asentaron en el territorio, como la Olmeca, ubicada en la región costera del sur de Veracruz y norte de Tabasco; la Maya, que se extendió desde el oeste de Yucatán sobre el Golfo de México hasta el este de Honduras; y la Mexica o Azteca, establecida en el Valle del Anáhuac.

La navegación de ese tiempo apareció como un procedimiento o técnica de comercio más que como un instrumento de dominio. Los intercambios comerciales se realizaban en canoas de aproximadamente 4 m. de eslora, llamadas "... acal o acalle, las cuales

¹³⁵ S.C.T. LOS PUERTOS MEXICANOS EN CIFRAS 1992-1998. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, D.G.P., México, 1999, pág. 141

representaban el medio de comunicación usual en las regiones lacustres, y en aquellas culturas adheridas a los márgenes de los ríos y porciones costeras...¹³⁶.

Esas culturas "...no crean y menos sostienen una tradición marinera como la de otros pueblos históricos del Mediterráneo, del Atlántico o del Pacífico..., ya que sus embarcaciones no rebasan ni por su técnica ni por su tamaño a lo que entendemos por canoas..."¹³⁷. Sin embargo, su comercio perduró gracias al establecimiento de sitios de reunión a los que se les denominó "puertos de intercambio".

La falta de una marina mercante eficiente en México es un problema histórico que se ha presentado desde la época de la Conquista hasta nuestros días. Durante ese período, los españoles intensificaron esta actividad, ya que era el único medio de comunicación con la Metrópoli. El comercio estaba monopolizado por la corona a través del Consejo de Indias y la Casa de Contratación de Sevilla, las cuales representaban un método de protección a su marina mercante; esta última se trasladó en 1717 a Santa María de Cádiz por ser Sevilla un puerto fluvial.

El Rey Felipe II emitió "...el 11 de enero de 1593 la Real Cédula en la que prohibía mantener cualquier tipo de comercio con los países meridionales y del resto del mundo. El transporte oceánico de las mercancías, se confió exclusivamente a las flotas españolas, que eran dos: una para la Nueva España y otra para Tierra Firme o Perú..."¹³⁸.

Los barcos sólo podían transportar mercancías al Nuevo Mundo después de ser examinados y certificados en cuanto a su capacidad y tonelaje; los que rebasaban el límite oficial eran penalizados. A mediados del siglo XVI eran cuarenta las naves mercantes y a finales de ese siglo sumaban noventa y cuatro.

¹³⁶ Cárdenas de la Peña, Enrique. **MARINA MERCANTE**. Versión resumida por Benjamín Flores Hernández, Secretaría de Comunicaciones y Transportes. 1988, pág. 20

¹³⁷ Bosch García, Carlos. "México frente al mar. El conflicto entre la novedad marinera y la tradición terrestre", pág. 10 en Cárdenas de la Peña, Enrique. Op. Cit., pág. 24

¹³⁸ Bravo Ugarte, José. **HISTORIA DE MEXICO. LA NUEVA ESPAÑA**. T. II. Edit. Jus, pág. 180

La Casa de Contratación adquirió funciones específicas, como el reconocer las causas civiles relacionadas con los armadores, capitanes y tripulantes; el registro de la carga y el tonelaje de los navíos; la autorización de fletamentos de los barcos españoles y extranjeros y hacer las tareas de escuela náutica.

También, se construyeron pequeñas instalaciones portuarias, en lo que actualmente es el puerto de Tampico, en la Ventosa (Oax.), en Campeche y en San Blas (Nay.) donde se estableció la primera base naval de la Nueva España que contaba con un astillero de 9 m. de profundidad.

Un aspecto importante fue la relación entre la Metrópoli y Filipinas vía los puertos de Acapulco y Manila. Esa relación “originó uno de los hechos más significativos en la historia marítima de México, es decir, el trazo de la primera ruta comercial entre América y el Lejano Oriente.”¹³⁹

El 15 de junio de 1592 se estableció el primer Consulado mexicano, cuyo objetivo era el de vigilar y regular los trámites mercantiles. También enviaba un correo marítimo para prevenir de la presencia de piratas ingleses a los navíos que efectuaban la ruta entre Manila y Acapulco.

“Las normas jurídicas fueron la máxima Ley Marítima del país durante la Colonia y los 63 primeros años de vida independiente, salvo breves periodos 1854-1855 y 1865-1867, son ordenanzas de la Universidad y Casa de Contratación de la M.N. y M.L. de la Villa de Bilbao, a las que se conoce más como Ordenanzas de Bilbao, habiendo durado su aplicación 324 años (1560-1884).”¹⁴⁰

El afán español por dominar el comercio de las Indias afectó considerablemente la posibilidad de organizar una marina mercante que estimulara nuestro propio comercio; las leyes y ordenanzas limitaban su expansión, pues la Corona regía todo el intercambio, convirtiéndose en monopolista.

¹³⁹ Salgado y Salgado, José E. EL DESARROLLO DE LA.... Op. Cit., pág. 3

¹⁴⁰ *Ibidem.*, pág. 9

Tal situación cambió en el reinado de Carlos III, quien ordenó promulgar el Reglamento de Libre Comercio en 1778, en el cual se eliminaron las restricciones al comercio y se permitió que las colonias comerciaran entre sí y con algunos países europeos. Desafortunadamente, este periodo no benefició mucho a la marina mercante ya que, poco después estalló la Guerra de Independencia.

Al inicio de la vida independiente, el país vivía una situación difícil, no contaba con una industria marítima fuerte y las materias primas eran exportadas, lo que provocaba una deuda externa cada vez mayor. El gobierno recién formado tuvo como objetivo principal reestructurar la economía y dedicó mayores esfuerzos a otros sectores, descuidando la actividad marítima.

Su interés estuvo enfocado en la estructuración de una armada nacional, por ello en 1825 se expidió un reglamento que establecía la existencia de cuatro Secretarías, entre ellas, la de Guerra y Marina.

A pesar de dichas medidas, la marina militar estaba conformada de pocos barcos, que fueron desapareciendo a causa de las guerras suscitadas en el territorio, como la de Texas (1836), la de los Pasteles (1838-1839) y la de los Estados Unidos (1846-1848).

Como resultado del ambiente político se hizo necesario "...cambiar la estructura orgánica de la Administración Pública, de ahí que en ramo de guerra y marina se estableció una organización integrada por un secretario, un oficial mayor, plana mayor, colegio militar y los departamentos de infantería, caballería y artillería..."¹⁴¹.

También se crearon las Escuelas Náuticas de Campeche (Cam.) y Mazatlán (Sin.), con ellas se hace la primer diferencia entre la enseñanza para la marina mercante y la de guerra.

¹⁴¹ Cap. Alt. Bazán Carvallo, Antonio. "La administración marítimo-portuaria en México". PONENCIA PRESENTADA ANTE LAS AUTORIDADES PANAMEÑAS EN LA CD. DE PANAMÁ. 17 de febrero de 1992, pág. 3

Un personaje importante que se interesó en el desarrollo de esta actividad fue Maximiliano de Habsburgo, quien creó una legislación que incluía temas como: pagos, licencias, gratificaciones, alimentos, matrículas para el personal del mar, construcción de buques y decretos para conceder primas a los navíos nacionales en viajes de altura. Sin embargo, esta legislación fue suspendida a la caída de su Imperio.

Esta situación afectó a la marina mercante, ya que los mandatarios que le siguieron en el poder no le otorgaron los apoyos necesarios para su desarrollo; ello originó que se encontrara en un estado desfavorable y en un abandono total.

Fue hasta el periodo de Porfirio Díaz cuando nuevamente es impulsada, mediante los Códigos de Comercio de 1884 y del 15 de septiembre de 1889. También se crearon diversas compañías navieras como la Compañía Trasatlántica Mexicana, la Compañía Mexicana de Navegación y la Compañía Naviera del Pacífico, así como la Escuela Náutica de Mazatlán y la H. Escuela Naval Militar de Veracruz en 1897.

Durante esa época, el comercio exterior comenzó a crecer, por lo que fue necesaria la construcción del ferrocarril "... de la Cd. de México al puerto de Veracruz, el de Salina Cruz a Coatzacoalcos y el de Manzanillo a Tampico. Asimismo, se construyeron los puertos de Veracruz, Manzanillo, Salina Cruz, Tampico y Coatzacoalcos..."¹⁴².

Al comenzar la Revolución en 1910 y "...hasta principios de los años 20, se marca un total estancamiento en la actividad marítima y en la construcción de infraestructura para nuevos puertos..."¹⁴³.

Al término de la Revolución, en 1917 Venustiano Carranza, dispone "...la separación del Departamento de Marina Mercante de la Secretaría de Guerra y Marina pasando a la de Comunicaciones y Obras Públicas, donde se estableció la Dirección de Puertos y Faros y Marina Mercante que incluía todo lo correspondiente al ámbito marítimo..."¹⁴⁴.

¹⁴² Bustamante Ahumada, Roberto. "El desarrollo marítimo de México". **ARTICULO**, 1980, pág. 8

¹⁴³ *Ibidem.*, pág. 15

¹⁴⁴ Cap. Bazán Carvallo, Antonio. *Op. Cit.*, pág. 5

El 5 de febrero de ese mismo año se adopta la Constitución Mexicana, donde quedan plasmados los principios básicos del Derecho Marítimo Mexicano, artículos 27, 32, 42, 48, 73, 76, 89, 104 fracción II, 118, 123, 131, 133 y 134, de los cuales haré mención en el siguiente capítulo.

El artículo 32 fue muy significativo para la marina mercante, ya que en él se establece el requisito de ser mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de capitanes, pilotos, patronos, maquinistas, mecánicos y, de manera general, para todo el personal que tripule en los buques mercantes nacionales. Con ello, se otorgaba el derecho a los mexicanos de ocupar y desempeñar diversidad de cargos en los buques nacionales.

Durante el gobierno del presidente Lázaro Cárdenas (1934-1940) fue expedida la Ley de Secretarías y Departamentos el 30 de diciembre de 1939, en la que se crea el Departamento de Marina, cuyas atribuciones abarcaban marina mercante, obras marítimas, pesca, alumbrado marítimo, zonas marítimas y otras relacionadas con el progreso de la industria, además de la marina militar.

Se construyó un viaducto y un muelle en el puerto de Progreso, Yuc., y se estableció el tráfico de cabotaje entre ese puerto y el de Veracruz; pero, la obra más importante fue la creación de Petróleos Mexicanos y, con ella, la compra de algunos buques-tanque.

Por su parte, la Administración del General Manuel Avila Camacho (1940-1946) se orientó a impulsar la economía, que había sido afectada por la Segunda Guerra Mundial; por ello, le dio un impulso especial a la promoción y organización de la marina mercante y al tráfico marítimo fluvial.

“El 31 diciembre de 1940, se publica la nueva reforma de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado con la que se crea la Secretaría de Marina. En su artículo 15 fracción VIII le asigna el cargo de la educación pública naval y en la XVII le encarga la marina mercante,”¹⁴⁵ la que perdió el 1º de enero de 1977 al entrar en vigor la Ley de la Administración Pública Federal.

¹⁴⁵ *Ibidem.*, pág. 388

A partir de los años 50, se impulsó el desarrollo de la marina mercante al comenzar el tráfico de productos especializados (como cemento); de ahí surgió la primera empresa mexicana de transporte en el servicio de línea.

El presidente Adolfo Ruíz Cortines, mediante el Programa "Progreso Marítimo de México", conocido como Marcha hacia el mar, "...trató de despertar el interés en los mexicanos de explotar las riquezas de las zonas costeras y el transporte marítimo. incluyéndose la explotación pesquera..."¹⁴⁶. El Programa se estancó debido a que la iniciativa privada no tenía confianza en las inversiones relacionadas a empresas navieras.

Las obras más importantes en su gobierno fueron la construcción del muelle de metales y minerales en Tampico, la terminación del muelle marginal en Veracruz, se inició el muelle patio en Guaymas y se construyeron los rompeolas del puerto de Mazatlán.

Con Adolfo López Mateos se reorganizó la Secretaría de Marina y se implantó el Programa del Progreso Marítimo; asimismo, se estableció el servicio de comunicación vía marítima entre los puertos de Mazatlán y la Paz, y se construyeron las terminales en Pichilingue,

En 1959 se creó Transportación Marítima Mexicana (TMM) con un 30% de capital del Banco de México, el Banco Nacional de Comercio Exterior y Nacional Financiera. Dos años más tarde funda las empresas Marítima Mexicana, que cubría los servicios del pacífico y Servicios Marítimos Mexicanos.

Posteriormente, en diciembre de 1976, se promulgó la actual Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en la cual se transfirió a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, "...todas las funciones relativas al transporte marítimo que hasta esa fecha tenía asignadas la Secretaría de Marina. siendo estas las Direcciones Generales de Operación Portuaria; Marina Mercante; Obras Marítimas; Dragado y de Señalamiento Marítimo..."¹⁴⁷.

¹⁴⁶ Bustamante. Roberto. Op. Cit., pág. 18

¹⁴⁷ Cap. Bazán. Carvallo. Antonio. Op. Cit., pág. 8

La razón principal de reubicar esas actividades en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes fue la de conjuntar todos los aspectos relacionados con el transporte, ya fuese aéreo, terrestre y marítimo, así como fomentar en forma particular las actividades marítimas, especialmente la administración de los puertos y su infraestructura.

En el periodo Salinista, se hizo una reestructuración administrativa, en la que se establecieron dos áreas dependientes; una, vinculada a la Secretaría como autoridad y la otra, como un órgano desconcentrado cuyo propósito fue la operación de los puertos: la Dirección General de Puertos y Marina Mercante y el organismo Puertos Mexicanos, este último ya desaparecido.

Actualmente, existe una dispersión de los asuntos marítimos en diversas Secretarías: Marina (encargada de la marina de guerra), Comunicaciones y Transportes (marina mercante y puertos) y con la nueva modificación a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal mediante decreto publicado el 30 de noviembre del 2000 en el DOF, todos los asuntos relacionados con la pesca pasan a ser competencia de la ex- Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Social, conformándose así la Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Social, Pesca y Alimentación.

Esta situación ha generado problemas de competencia y serios enfrentamientos entre Secretarías debido a la relación de dichas actividades; además, la falta de una buena coordinación entre ellas representa un obstáculo para el buen funcionamiento de los asuntos marítimos del país, pues limita la posibilidad de establecer acciones conjuntas que fomenten su desarrollo. Por consiguiente, sería conveniente conjuntar las actividades marítimas en una sola unidad, a fin de reducir procedimientos burocratizados, evitar conflictos de competencia y enfrentamientos, y quizá se podría crear un plan integral que impulse estos sectores.

En conclusión, podemos decir que en nuestro país no se ha fomentado una verdadera cultura marítima, pues los intereses nacionales se han enfocado a otras ramas de la economía, descuidando este sector ya que, las autoridades lo han considerarlo

infructuoso y demasiado costoso. Ello ha ocasionado que el mexicano no manifieste interés en participar en las actividades que engloba la industria marítima.

Por lo tanto, es necesario fomentar esta cultura con el fin de crear una marina mercante 100% nacional que nos permita tomar decisiones propias, cubrir los requerimientos del país pero principalmente que brinde apoyo en el crecimiento de esta gran nación.

3.3 LA MARINA MERCANTE COMO FACTOR DE DESARROLLO NACIONAL

La Ley de Navegación de 1994 define a la Marina Mercante como "...el conjunto formado por las embarcaciones mercantes mexicanas y su tripulación, las empresas navieras mexicanas y las agencias consignatarias de buques en puertos mexicanos..."¹⁴⁸. Sin embargo, esta definición es muy pobre, pues la marina mercante también incluye: "...las leyes nacionales, los tratados, armadores y operadores, agentes marítimos, personal portuario, pilotos o prácticos, empresas aseguradoras, recuperadores de seguros, organismos internacionales, autoridades y liquidadores de seguros, entre otros..."¹⁴⁹.

Actualmente, nuestro país no cuenta con una marina mercante capaz de responder a las necesidades de transporte y servicios que demandan los usuarios nacionales. La falta de una política promotora ha propiciado una fuerte disminución en el número de navieras nacionales, lo cual ha perjudicado considerablemente el desarrollo económico.

Un ejemplo es la gran dependencia de líneas de bandera extranjera, quienes se llevan grandes cantidades de dinero por concepto de fletes y a su vez someten a los transportistas a eventualidades y condiciones que dañan la estructura económica.

Por consiguiente, el tener una marina mercante propia nos permitiría:

¹⁴⁸ S.C.T. LEGISLACION MARITIMO PORTUARIA.. Op. Cit., pág. 84

¹⁴⁹ Salgado y Salgado, José. PANORAMA DEL DERECHO MARITIMO MEXICANO. DERECHO MARITIMO. Serie Jurídica, UNAM, Mc Graw-Hill, 1997, pág. 18

- Un ahorro de divisas por concepto de fletes, pagos de seguros, averías, etc., que favorecería la estructura de nuestra balanza de pagos;
- Generación de divisas, por los buques nacionales que transporten cargas en los puertos de países extranjeros;
- La diversificación de empleos, lo que podría disminuir el grave problema de desempleo que se presenta hoy en día;
- Mayor seguridad ante conflictos internacionales.
- "Reducir en gran medida la dependencia económica. Ello nos permitiría negociar de una mejor manera la compraventa de productos necesarios para el desarrollo económico, además de que podemos colocar nuestros productos a precios más adecuados en el mercado mundial e imponer un precio a comodidad.
- "Alcanzar la integración económica de una región, pues la marina mercante debe ser considerada como un elemento nodal para ello, y
- "Fomentar las exportaciones..., para evitar al mismo tiempo la fuga de divisas provocada por el pago de servicios de transporte marítimo a líneas extranjeras."¹⁵⁰

Asimismo, es necesario contar con una infraestructura adecuada, moderna y eficiente, ya que también influye en la productividad y competitividad de la economía, y es factor indispensable en la integración de mercados y del desarrollo regional.

Por lo tanto, para crear una marina mercante nacional competitiva y generadora de divisas será necesario reservar a los mexicanos tanto el tráfico de cabotaje como el de altura, a fin de aumentar la participación de la flota en el tráfico de mercancías; así como impulsar la modernización de los astilleros, principalmente en materia de reparación de embarcaciones que portan la bandera.

Sin embargo, no sólo se requiere disponer de una marina mercante nacional, sino también de una adecuada red de terminales portuarias y de servicios de transporte

¹⁵⁰ Salgado y Salgado, José Eusebio. "El transporte marítimo como factor de desarrollo nacional hacia una política nacional de transporte marítimo". **REVISTA MEXICANA DE RELACIONES INTERNACIONALES**. Vol. VIII, núm. 28, enero- marzo, 1982, pág. 10

terrestre que cuenten con costos y eficiencia similares a los de otros países que participan en varios mercados internacionales.

3.4 SITUACION ACTUAL DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA

A partir del gobierno del presidente Miguel de la Madrid se cancelaron todos los estímulos para el desarrollo de la industria naval y se optó por instruir al sector público para que subcontratara las actividades marítimas en lugar de adecuar y operar nuevas flotas, lo cual originó una fuerte disminución en el tonelaje de registro bruto. Esta ha sido la política presidencial que han optado los últimos mandatarios para el sector marítimo y portuario del país.

Así tenemos que para "...1988 la marina mercante mexicana sumaba 90 embarcaciones que representaban 1 millón 177, 148 TRB; en 1991 el tonelaje cayó a 1 millón 6. 307 toneladas (63 embarcaciones), y en 1996 descendió a 839,168 toneladas, es decir, unos 47 barcos..."¹⁵¹.

Sin embargo, el peor desastre se vive ahora, después de que Miguel de la Madrid, Carlos Salinas y Ernesto Zedillo prácticamente le dieron la espalda al mar y a la marina mercante; ello originó una drástica disminución del TRB, "...hoy día la flota mercante nacional cuenta con 635,000 TRB..."¹⁵².

Los resultados de esa actitud se pueden ver a simple vista, con el desabanderamiento de buques, su nula participación en el tráfico de altura y la creciente presencia de compañías extranjeras en la prestación de servicios "off shore", entre otros.

Esta situación es preocupante si comparamos la proporción de los buques nacionales en el tráfico de altura con relación a los buques atendidos en los puertos mexicanos, "...que en 1999, ascendieron a 6182, siendo solamente cuatro los buques de bandera

¹⁵¹ Ravelo, Ricardo. "La marina mercante mexicana desplazada por extranjeros". **PROCESO**, 1142, 20 de septiembre de 1998, pág. 35

¹⁵² Salgado y Salgado, José E. "El futuro de la marina mercante y de los puertos mexicanos". **PONENCIA**, 2000, pág. 12

mexicana utilizados en este periodo...¹⁵³. Toda vez que TMM vendió sus servicios de línea de ruta fija, quedándose sólo con los buques roll-on y roll-off y algunos graneleros.

El cuadro siguiente muestra datos más detallados.

ARRIBO DE BUQUES POR TIPOS DE CARGA A NIVEL NACIONAL 1999

Puerto Litoral	General		Granel		Petróleo y Derivados	Otros Fluidos	Total
	Suelta	Contenerizada	Agrícola	Mineral			
PACÍFICO	1,781	852	61	3,017	1,575	83	7,379
Rosarito, B.C.	----	----	----	----	119	----	119
El Sauzal, B.C.	169	----	----	21	----	----	190
Ensenada, B.C.	580	151	----	376	----	1	1,108
Isla Cedros, B.C.	75	----	----	1,039	4	----	1,118
Guerrero Negra, B.C.S.	----	----	----	906	----	----	906
San Carlos, B.C.S.	23	3	----	----	5	----	31
Pichilingue, B.C.S.	73	----	----	----	----	----	73
La Paz, B.C.S.	----	----	----	66	80	----	146
San Juan de la Costa, B.C.S.	----	----	----	34	----	----	34
San Marcos, B.C.S.	----	----	----	74	----	----	74
Punta Sta. María, B.C.S.	----	----	----	38	----	----	38
Santa Rosalía, B.C.S.	203	----	----	----	56	----	259
Guaymas, Son.	10	----	23	56	199	50	338
Topolobampo, Sin.	10	----	4	58	139	----	211
Mazatlán, Sin.	269	59	----	----	98	----	426
Manzanillo, Col.	220	574	20	122	119	15	1,070
Lázaro Cárdenas, Mich.	87	14	12	223	138	17	491
Acapulco, Gro.	59	----	----	----	63	----	122
Salina Cruz, Oax.	2	51	2	4	555	----	614
Madero, Chis.	1	----	----	----	----	----	1
GOLFO Y EL CARIBE	1,248	1,741	409	594	2,554	814	7,360
Altamira, Tamps.	111	380	11	50	----	416	968
Tampico, Tamps.	367	233	14	216	302	4	1,136
Tuxpan, Ver.	89	----	42	10	297	41	479
Veracruz, Ver.	489	694	218	85	51	147	1,684
Coatzacoalcos, Ver.	94	10	29	67	----	134	334
Pajaritos, Ver.	28	----	----	55	899	59	1,041
Cayo Arcas, Camp.	----	----	----	----	469	----	469
Lerma, Camp.	14	----	8	----	135	----	157
Progreso, Yuc.	52	373	87	----	379	13	904
Morelos, Q.Roo	2	51	----	----	----	----	53
Cozumel, Q.Roo	----	----	----	----	22	----	22
Punta Venado Q.Roo	2	----	----	111	----	----	113
TOTAL	3,029	2,593	470	3,611	4,129	897	14,729

Fuente: Anuario Estadístico 1999, S.C.T. DGP.

¹⁵³ CAMEINTRAM. "Consideraciones al tráfico de altura". www.caimntram.org.mx/ptm2.htm. pág.

La falta de incentivos para contrarrestar esta situación y los excesivos impuestos, como el 2% sobre los activos fijos, el del 10% ad valorem para importaciones de buques, el SAR, Seguro Social, INFONAVIT han llevado a los navieros mexicanos a portar las banderas de los países de conveniencia: Panamá, Liberia y Bahamas preferentemente, ya que "...permiten al empresario evadir las excesivas cargas fiscales, pagando sólo una cuota anual, que oscila entre los 5,000 y 10,000 dólares..."¹⁵⁴.

Lo anterior también afecta a los marineros que trabajan en esos barcos, pues aunque sus salarios sean más altos y libres de impuestos, su contrato es temporal y basado en la buena fe, lo que origina la falta de elementos para luchar en los tribunales cuando una empresa no cumple, pues no existen leyes laborales, ni seguro social en esos países.

A finales de 1999, el sector privado inició el desabanderamiento de barcos, dando de baja las cuatro embarcaciones de mayor importancia, "...con lo que la capacidad de transportación de las navieras mexicanas se reduce automáticamente en 25%..."¹⁵⁵.

Actualmente, sólo quedan en operación dos buques de bandera mexicana que realizan tráfico de altura, uno dedicado al comercio exterior y otro es el buque escuela. Ello significa una pérdida de "...144,680 Toneladas de Registro Bruto y una capacidad de menos de 0.1% de la carga que actualmente se maneja en el comercio internacional de importación y exportación..."¹⁵⁶ por este medio. Esa cifra contrasta con los movimientos realizados en 1998 cuando sólo movieron el 2% de dicha carga.

Si sólo se cuenta con un buque para transportar todo nuestro comercio exterior, entonces, cuanto se paga por la utilización de barcos extranjeros y seguros marítimos?. La cantidad es desconocida, ya que las autoridades no se atreven a proporcionar el monto exacto que se fuga anualmente por este concepto, por ser un dato delicado.

¹⁵⁴ Ravelo, Ricardo. Op. Cit., pág. 35

¹⁵⁵ Orden de Capitanes y Pilotos Navales de la República Mexicana en Flores Cartas. Renato. "La marina mercante nacional, el principio del fin". EL ECONOMISTA, 28 de abril de 1999, pág. 30

¹⁵⁶ Idem.

De acuerdo con datos oficiales la cifra es de 5,000 mil millones de dólares, la Cámara Mexicana del Transporte Marítimo nos dice que es menor a los 6,000 mil millones, el especialista Lic. Alberto Amado Castro comenta que ronda los 15,000 mil millones. Juan Pablo Vega Arriaga, propietario de la empresa NAVEGA, mencionó que "...el país paga entre 8,000 y 10,000 millones de dólares al año..."¹⁵⁷.

Al respecto, el Dr. José E. Salgado y Salgado menciona que "...la SCT informó que México en 1998, movilizó 267 millones de toneladas de cargas diversas por la vía marítima, por lo cual pagó en fletes y seguros marítimos al extranjero, la suma de alrededor de 36,000 millones de dólares, además de los 3,050 millones que captó nuestra flota nacional y las compañías aseguradoras, según el informe de los expertos en el manejo de la balanza de pagos, renglón de invisibles..."¹⁵⁸.

Como se observa, las cifras son muy dispersas, sin embargo, considero que el monto debe ser mayor a las cifras oficiales, si tomamos en cuenta que en 1999 arribaron a nuestros puertos 6182 buques extranjeros y operaron más de 30 empresas extranjeras.

Las siguientes tablas muestran las principales empresas que operan en el país (1999).

¹⁵⁷ Juan Pablo Vega Arriaga en Ravelo Ricardo. Op. Cit., pág. 35

¹⁵⁸ Salgado y Salgado, José E. EL FUTURO DE LA MARINA. Ibidem, pág. 8

EMPRESA	FRECUENCIA DE SERVICIO EN DÍAS	RUTAS DE ORIGEN Y DESTINO
Sea Land Service Inc.	7	Long Beach, EU- Manzanillo-Puerto Quetzal, Guatemala - Manzanillo, Mazatlán, Ensenada.
Cabrillo Shipping Company	7	Norteamérica-México-Centroamérica- Sudamérica
Cosco Line	7	Long Beach, Estados Unidos - Ensenada, México
Toko Kaiun Kaisha LTS	30	Long Beach, EU - Ensenada, México
	30	Asia - México - Centroamérica
Transportación Marítima Mexicana	30	Yawata, Japón - Long Beach, - Ensenada, Mazatlán, Manzanillo, México.
	7	Asia - Norteamérica - México - Centroamérica
	7	Yokohama, Japón - Ensenada, México
	7	Asia - Norteamérica - México
	7	Centroamérica - México
	15	Suadamérica - Centroamérica - México
	15	Buenaventura, Colombia-Guayaquil, Ecuador-Callao-San Antonio, Chile-Puerto Caldera, Costa Rica-Puerto Quetzal-Salina Cruz-Manzanillo.
	8	Rotterdam-Amberes-Thamesport, Inglaterra-Bremerhaven, Alemania -Veracruz, Altamira
	10	Le Havre-Charleston, Houston-Veracruz, Altamira-Houston- New Orleans-Mobile-Valencia-Barcelona-La Spezia, Italia-Miami-Veracruz-Altamira-Houston-New Orleans-Mobile.
	15	Veracruz-Altamira-New Orleans-Houston-Salvador-Río de Janeiro-Santos-Río Grande-Itajai, Brasil-Buenos Aires, Argentina
American President Lines	7	Yokohama, Japón - Ensenada, México
	7	Asia - Norteamérica - México
	7	Altamira, Veracruz-Puerto Limón, Costa Rica-Manzanillo, Panamá-Cartagena, Banrranquilla Colombia-Puerto Cabello, Venezuela-Callao-San Antonio, Chile New Orleans, Houston, E.U.
National Gypsum Co.	---	Santa María, México - Long Beach, San Francisco, Tacoma, E.U.
Frontier International	---	Santa María-Redwood City, Long Beach, San Francisco
Wallenius Line	15	Puertos de Europa - Mazatlán-Long Beach
D'Amico Line	7	Veracruz - Bostón - Wilmington - Veracruz
Maersk Line	---	Long Beach, Estados Unidos - Mazatlán, México
	7	Norteamérica -México- Centroamérica- Sudamérica
	7	Houston-Altamira, Veracruz-Manzanillo, Panamá-Puerto Cabello, La Guaira, Venezuela-Puerto España, Trinidad y Tobago.
Meersk Sealand	---	Veracruz-Manzanillo(Pan.)-Cartagena-P. Cabello-Maracaibo-Puerto España-Bridgetown-Houston-Altamira-Veracruz. Transbordos:Norte de Europa, Mediterráneo y África.
Mitsui- OSK Lines	30	Asia - Norteamérica - México - Centroamérica - Sudamérica
J. Lauritzen Inc	15	Oceania - México - Chile

EMPRESA	FRECUENCIA DE SERVICIO EN DIAS	RUTAS DE ORIGEN Y DESTINO
Nippon Yusen Kaisha (NYK)	7	Asia - Norteamérica - México - Centroamérica-Sudamérica
	15	Salina Cruz-Puerto Quetzal-Acajutla. Costa Rica-Buenaventura-Guayaquil-Callao-San Antonio, Chile-Pusan, Corea-Hong Kong, China-Keelung, Taiwán-Kobe, Japón
	15	Veracruz-Puertos de la Costa del Este de E.U.-Puertos del Norte de Europa - Veracruz
Cia. Sudamérica de Vapores	7	Asia - Norteamérica - México - Centroamérica - Sudamérica
	10	Callao-Cristobal, Panamá-Iquique, San Antonio, Antofagasta, Talcahuano, Valparaíso, Chile-Houston-Altamira
	20	Veracruz-Altamira-Cartagena-Cristobal-Guayaquil-Callao-Antofagasta-San Antonio-Veracruz
Empresa de Navegación Marítima	7	Norteamérica - México - Centroamérica - Sudamérica
Cia. Chilena de Navegación Interoceánica	15	Asia - Norteamérica - México - Centroamérica - Sudamérica
Pacific Star Line	7	Asia - Norteamérica - México - Centroamérica - Sudamérica
DSR- Senator Lines	7	Asia - Norteamérica - México - Panamá - Europa
Columbus Line	7	Norteamérica - México - Centroamérica-Sudamérica
	14	Altamira-Veracruz-Manzanillo (Pan.)-
	15	Cartagena-Barranquilla-Buenaventura-P.Cabello- P. España
Kien Hung Shipping Co. LTD	15	Veracruz-Manzanillo (Pan.) -Cartagena- P. Cabello-Puerto España-Fortaleza-Santos-Buenos Aires-Montevideo-Río Grande-Itajai-Paranagua-Santos-Salvador-Fortaleza-P. España-P.
	15	Cabello-Cartagena-Kingston-Veracruz
	7	Asia-Norteamérica-México-Sudamérica
Clan S.A. Lykes	7	Asia-México-Sudamérica
	7	Asia - Norteamérica - México
	7	Veracruz-Altamira-New Orleans-Houston-San Juan-Salvador-Guaranao-Vitoria-Rio de Janeiro-Santos-Buenos Aires-Itajai-Paranagua-Veracruz
Hyundai Merchant Marine	7	Veracruz-Puerto Limón-Manzanillo-Cartagena-Barranquilla-Puerto Cabello-La Guaira-Cartagena-Río Grande- Houston-Veracruz
	30	Veracruz-Altamira-Charleston-Freeport-Cd. del Cabo- Durban-Puerto Elizabeth
	30	Veracruz-Altamira-Charleston-Freeport-Cd. del Cabo- Durban-Puerto Elizabeth
Hapag Lloyd	8	Asia-Norteamérica-México-Centroamérica-Sudamérica
	---	Veracruz-Altamira-Houston-New Orleans-Amberes-Thamesport-Le Havre-Bremen-Hamburgo
Hanjin Shipping C	7	Veracruz-Altamira-New Orleans-Houston-Charleston-Amberes-Rotterdam-Thamesport-Bremerhaven-Le Havre-Veracruz.
	7	Asia - Norteamérica - México - Panamá - Europa

EMPRESA	FRECUENCIA DE SERVICIO EN DIAS	RUTAS DE ORIGEN Y DESTINO
P&O Nedlloyd Lines	18	Veracruz-Altamira-New Orleans-Houston-Salvador-Vitoria-Rio de Janeiro-Santos-Itajai-Paranagua Buenos Aires
	14	Veracruz-Manzanillo-Cartagena-Puerto Cabello-P. España-Fortaleza-Santos-Buenos Aires-Montevideo-RíoGrande-Itajai-Paranagua-Santos-Salvador-Fortaleza-Puerto España-Cartagena-Veracruz
	18	Transbordos en Cartagena a Rotterdam-Felixtowe-Le Havre-Tenerife-Las Palmas
Compagnie Generale Maritime	15	Las Palmas - Cd. del Cabo - Durban
	7	Altamira - Veracruz - Amberes - Thamesport - Bremerhaven - Le Havre
Compagnia Maritime de Affretment (CMA)	---	Veracruz-Altamira-Amberes-Thamesport-Bremerhaven-Le Havre-Veracruz
	15	Veracruz-Altamira-Freeport-Bahamas-Miami
Coral Container Lines	15	Veracruz-Altamira-Freeport-Veracruz
	13	Tampico - La Habana - Veracruz - Tampico
Crowley American Transport	13	Veracruz - Tampico - La Habana - Veracruz
	7	Tampico-Everglades, Jacksonville, E.U. - Progreso-Veracruz - Tampico
Melbride Container Line	8	Veracruz-P. Limón-Manzanillo (Pan.)-Cartagena-P Cabello-Cartagena-Barranquilla-N. Orleans-Houston-Altamira-Veracruz
	7	Progreso-Everglades-Jacksonville-Progreso-Tampi.
	10	Tampico-Liverpool-Hamburgo-Rotterdam-Amberes-Bilbao-Barcelona-La Habana-Vera.-Tampico
Hoegh Lines	12-15	Veracruz-Tampico-Liverpool-Hamburgo-Barcelona-Valencia-Rotterdam-Amberes-La Habana - Veracruz.
	20	Tampico-Houston-N. York-Halifax-Port Said, Egipto-Jeddah, A. Saudita-Mumbai, India-Colombo, Sri Lanka-Singapur-Jakarta, Surabaya, Padang, Belawan, Indonesia-Colombo-Sri Lanka-Halifax-N. York, Norfolk, Savannah-N. Orleans-Tampico
Zim Israel Navigation Co	14	

Fuente: LOS PUERTOS MEXICANOS EN CIFRAS 1993-1999, S.C.T., D.G.P., 2000

Estas empresas han ido monopolizando por completo nuestro comercio exterior, pero lo más grave es que nadie hace algo para solucionar el problema, sino que seguimos dependiendo de flotas extranjeras, ya que no somos autosuficientes ni para cubrir las necesidades del país.

El tonelaje con el que cuenta la marina mercante no llega a los "...límites recomendados por la ONU en el Código de Conducta para las Conferencias Marítimas de la UNCTAD, adoptado en 1974 y del cuál somos parte. El Código recomienda que el

40% del tráfico sea movido por la marina mercante del país comprador, otro 40% por la del país vendedor y hasta 20% puede ser transportado en buques de otras nacionalidades."¹⁵⁹

Por lo que respecta al tráfico de cabotaje, la propia Ley de Navegación de 1994, en su artículo 34 cedía este servicio a los navieros extranjeros, disposición que fue modificada hasta el 26 de mayo del 2000 mediante decreto publicado en el DOF. La nueva modificación estipula que "sin perjuicio de lo previsto en los diversos tratados internacionales de los que México sea parte, la operación y explotación de embarcaciones en navegación de cabotaje está reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas. En caso de no tener embarcaciones disponibles y en igualdad de condiciones técnicas y precio, o que el interés público lo exija, la Secretaría podrá otorgar permisos temporales para este servicio de conformidad con lo siguiente

- I. Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo;
- II. Naviero mexicano con embarcación extranjera, bajo cualquier contrato de fletamento;
- III. Naviero extranjero con embarcación extranjera...."¹⁶⁰.

Sin embargo, no se puede asegurar que esta disposición conceda certeza jurídica a las navieras mexicanas, pues no se ha logrado erradicar la injerencia extranjera.

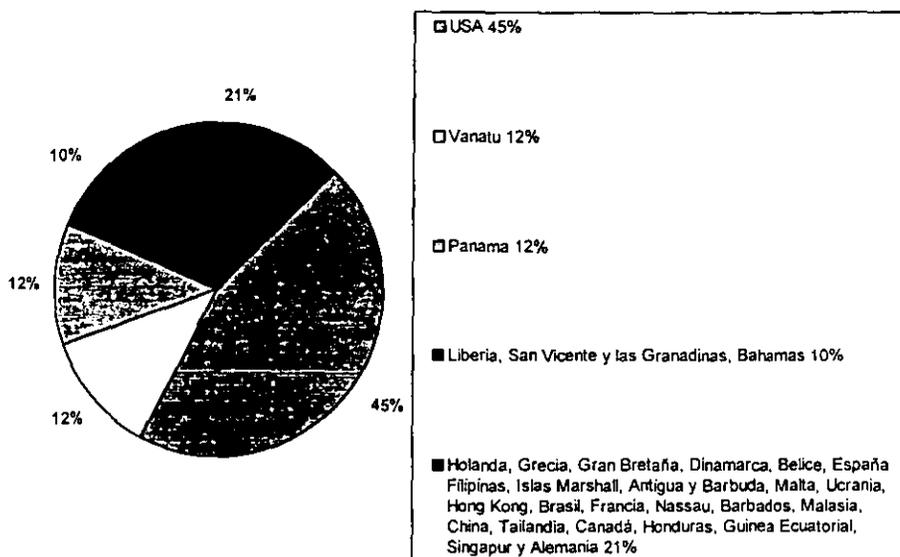
A partir de la entrada en vigor de la citada Ley, se otorgaron permisos a las embarcaciones extranjeras para prestar sus servicios en este sector, ello originó una drástica disminución de los buques nacionales, ya que en 1999, sólo cubrieron el 30% del total de dicho tráfico y el 70% lo realizaron barcos extranjeros.

La apertura se dio sin promover un crecimiento con base en un tratamiento equilibrado con los competidores, toda vez que estos cuentan con mayores ventajas debido a las políticas de apoyo y fomento de sus gobiernos.

¹⁵⁹ Castro Ruiz, Jorge. "NAVIMIN en la comercialización internacional del sector público", pág. 55, en Ocampo Martínez, Gabriela, **LA IMPORTANCIA DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL EN EL DESARROLLO ECONOMICO Y EL FORTALECIMIENTO DE LA SOBERANIA EN MEXICO**. Tesis, FC.P.YS., UNAM, 1997, pág. 38

¹⁶⁰ **DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION**, viernes 26 de mayo de 2000, pág. 93

La siguiente gráfica nos muestra los principales países a los que pertenecen los permisos solicitados.



Fuente: CAMEINTRAM. pág. web www.cameintram.org.mx/ptm1.htm

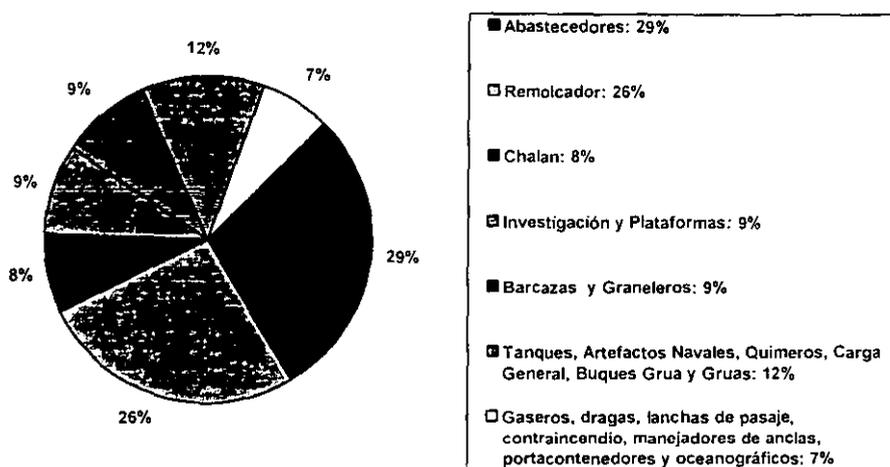
Las embarcaciones que han desplazado a los nacionales, están abanderadas en países de libre registro con baja imposición fiscal o por países que ofrecen diversos apoyos: subsidios directos, exenciones totales o parciales de impuestos y esquemas que disminuyen costos laborales, lo que les permite ofrecer mejores servicios que las mexicanas.

Las grandes potencias económicas saben la importancia estratégica de la actividad marítima en el desarrollo de su economía, por ello no han permitido la apertura y la liberalización de esta actividad. Tal es el caso de Estados Unidos y Canadá que durante la firma del TLC prohibieron la participación de barcos extranjeros en su tráfico de cabotaje.

En México no se han adoptado medidas similares a las de la comunidad internacional aún cuando sus políticas económicas estén insertadas dentro de la globalización económica. Por el contrario se han promovido intereses extranjeros, sin medir los efectos negativos que se producen en la industria y economía internacional.

Los permisos especiales de navegación para embarcaciones extranjeras se incrementaron considerablemente, "...en 1997 se otorgaron 313 permisos y para 1999 la cifra ascendió hasta casi 619, lo que significa un incremento de un 98%..."¹⁶¹.

TOTAL DE PERMISOS ESPECIALES DE NAVEGACION DE CABOTAJE OTORGADOS DURANTE 1999: 619



Fuente: CAMEINTRAM, pág. web: www.cameintram.org.mx/ptm1.htm.

Respecto a las embarcaciones mexicanas, actualmente contamos con "...57 buques, de los cuales 29 pertenecen a PEMEX, seis a la S.C.T. y 22 a la iniciativa privada..."¹⁶² PEMEX ha declarado su desincorporación por falta de recursos para su modernización y mantenimiento, consideran que es más barato y rentable las refinerías que los barcos.

El mayor atractivo es el mercado de servicios costa fuera ("off-shore") relacionados con la exportación, perforación y producción de mantos petroleros, especialmente en la Sonda de Campeche; otros productos son: los agrícolas, los minerales y los fluidos.

La tabla muestra datos más detallados.

¹⁶¹ CAMEINTRAM. "Planteamientos y consideraciones en torno al tráfico de cabotaje". Pág. web. <http://www.cameintram.org.mx/ptm1.htm>. Htm. pág. 13

¹⁶² Flores Cartas, Renato. Op. Cit.. pág. 30

Tipo de Carga	Entradas	Salidas	Total	No. de Arribos
General Suelta	2,856,501	2,864,969	5,721,470	5,709
General Contenerizada	1,800	99	1,899	1
Granel Agrícola	29,108	29,108	58,216	3
Granel Mineral	10,993,850	10,241,723	21,235,573	2,490
Petróleo y Derivados	19,508,066	20,449,127	39,957,193	2,586
Fluidos	236,018	131,844	367,862	42
Total	33,625,343	33,716,870	67,342,213	10,831

Fuente: Anuario Estadístico 1999, S.C.T. Dirección General de Puertos

Para las empresas mexicanas este panorama se torna cada vez difícil, pues tienen que competir dentro del propio país con embarcaciones especializadas y sofisticadas que operan al 100% de la capacidad de sus buques.

De acuerdo con un estudio realizado por la CEPAL, existen alrededor de 28 empresas mexicanas que operan en nuestros puertos, como: TMM, ICA Ingeniería, Navimin, PEMEX, Armamex, Nimex, y algunas cementeras como CEMEX y Cementos Anahuac.

EMPRESAS NAVIERAS ENERO 2000 (sólo considera buques sobre las 300 TRB)

Empresa	TPM	Total TRB	TEU Total	No. de buques
Alexis Sa. Naviera	22,457	13,920	---	1
Alvarez Transportadores	721	679	---	1
Naviera Armamex S.A. de C.V.	19,598	10,770	----	4
Bunkers de México	1,264	711	----	1
Campeche Industrial	---	5,022	----	1
Campeche Servicios	3,400	4,531	----	1
Cementos Anahuac	27,700	15,910	----	2
CEMEX	59,562	36,041	----	3
Condux S. A. de C.V.	4,849	7,261	----	3
Constructora y Arrendadora	593	715	----	1
ICA Ingeniería	697	486	----	1
Industrial Perf de Campeche	---	12,660	----	1
Mexico City Univ.	1,371	1,564	----	2
Gobierno Mexicano	3,714	2,905	----	2
México Gob. (Navy)	23,515	14,514	----	2
México Gob. (SCT)	31,385	39,824	83	6
Navimaya S.S. de C.V.	6,079	3,902	----	1
Navimin	44,051	30,613	----	2
Nimex	91,264	52,094	----	2
Oceanografía S.A.	711	663	----	1
Pacífico Pesqueras	7,571	6,974	----	5
PEMEX	784,652	501,978	----	26
Petroflota S.A.	1,644	1,205	----	2
Protexa	----	14,603	----	3
Sunbulk Shipping Inc.	18,546	12,357	----	4
Tamaulipas, Naviera	1,800	994	----	1
TMM S.A. de C.V.	408,402	323,389	7,256	12
Transportes Navieros y Ter	769	598	---	1

Transportación Marítima Mexicana TMM era considerada como la principal empresa de transporte marítimo antes de la venta de todos sus servicios de línea de ruta fija, buques portacontenedores y su inversión en el almacenaje de productos líquidos. La propiedad total de la flota de contenedores ahora son operados por las firmas Lykes y TMM Lines.

En 1998, TMM y Canadian Pacific Ships (CP-Ships) formaron la sociedad "Americana Ships", lo que significó el traspaso de su flota a la empresa canadiense; así el 21 de diciembre de 1999 CP-Ships adquirió las acciones que la naviera mexicana mantenía en sociedad.

En ese mismo año vendió sus terminales de líquidos que mantenía en Aguascalientes, Coahuila, Manzanillo y Veracruz, a la empresa holandesa Royal Vopak, la cual las integró a su red mundial de terminales para brindar servicios a la industria química. Asimismo, dejaron de operar sus navieras Compañía Trasatlántica Española, Transportación Marítima Gran Colombiana y Tecomar, estas últimas finalizaron sus operaciones en el 2000.

José Serrano Segovia, Presidente de la empresa mencionó que era necesario "...invertir cerca de mil millones de dólares en un negocio que a su consideración ya no era rentable ni estratégico para la naviera..."¹⁶³. Esta postura resulta cuestionable toda vez que los servicios de línea le representaban el 67.73% de sus ingresos totales, si esta actividad no fuera estratégica, Americana Ships no tendría en mente destinar esa cantidad para convertirse en una de las 15 principales líneas navieras de servicio de contenedores en el plano mundial.

Sin embargo, TMM decidió enfocarse principalmente al negocio de transporte ferroviario, terrestre, Car Carrier y logística de exportación, actividades que sólo representan el 13.9% de sus ingresos globales. Será interesante saber en un futuro

¹⁶³ Villegas C. y Calderón L. "Fortalece a TMM la venta de activos no estratégicos". **EL FINANCIERO**, viernes 10 de marzo del 2000, pág. 22

próximo, si este transporte aportará mayores ingresos que los que generaría una flota con buques especializados y competitivos.

Actualmente, la empresa cuenta con las siguientes compañías: "Asesoría Administrativa de Logística, TPT, Servicios Globales de Logística. SMR, Autotransportación y Distribución Logística, Transporte Terrestre Internacional, Compañía Mexicana de Terminales, Servicios de Inspección y Mantenimiento de Contenedores, Centro Logístico Mexicano y STE, Operadora Portuaria del Golfo, Operadora Portuaria de Tuxpán, OPM, TMS y API Acapulco."¹⁶⁴ Así como, Línea Marítima Mexicana, SDT, Naviera del Pacífico y Trademex Mexicana.

En relación a la flota mercante que opera bajo bandera mexicana se muestra una considerable concentración en los buques graneleros, que se acentuó durante los últimos años. Los misceláneos representaron el segundo rubro de importancia, los de carga general y los especializados tienen muy poca participación.

La tabla muestra datos más detallados

FLOTA CON BANDERA NACIONAL ENERO DEL 2000 (Sólo considera buques sobre los 300 TRB).

Tipo de Buque	Cantidad	Total TRB	TPM	TEU	Edad Promedio	Tamaño Promedio
Carga General y contenedores	3	12,197	7,850	83	24	4,066
Graneles líquidos	41	653,461	1,030,853	---	25	15,938
Graneles secos	2	3,257	6,380	----	30	1,629
Otros y misceláneos	30	69,712	46,651	---	21	2,324

Fuente: FAIRPLAY, CEPAL, pág. web. www.eclac.cl/espanol/investigacion/transporte/perfil/fbnm.htm

El peso de las embarcaciones menores de 1000 TPM no es muy significativo en el ámbito de la marina mercante. Sin embargo, tienen un papel estratégico en la operación naviera, como es el caso de los remolcadores y las dragas en los puertos; los chalanes y los barcos abastecedores en la operación de grandes usuarios industriales que los mantienen integrados a sus estructuras de producción.

¹⁶⁴ Calderón Lino, Javier. "CP-Ships toma el control de los contenedores de TMM". EL FINANCIERO, jueves 16 de marzo de 2000, pág. 25

Estas embarcaciones tienen la característica de integrar aspectos de logística interna de grandes empresas mineras e industriales, un ejemplo son los servicios off shore en PEMEX.

Es importante destacar que la edad de la flota nacional es de más de 20 años de vida útil, lo cual representa una gran desventaja frente a las flotas de otros países, pues la edad de la flota mundial fue de "...14.09 años en 1999, las embarcaciones de contenedores registraron 9.72, siendo estas las más jóvenes y las petroleras 13.91 años..."¹⁶⁵. Las embarcaciones jóvenes cuentan con equipos especializados y operan en óptimas condiciones, lo que permite a las grandes navieras ofrecer a los usuarios mejores servicios en precio y tiempo, ello afecta a las empresas mexicanas, pues sus buques no tienen el equipo necesario para competir con esas grandes embarcaciones.

Esta problemática se debe en gran parte a la falta de esquemas de financiamiento para desarrollar una industria de construcción naval, ya que nuestros astilleros no cuentan con los recursos necesarios para construir embarcaciones modernas.

Debido al bajo nivel de actividad, algunos de ellos fueron cerrados y los que actualmente se encuentran en operación se dedican principalmente a las reparaciones de barcos. Por consiguiente, es importante impulsar la construcción y reparación naval, ya que son elementos partícipes en el desenvolvimiento de la marina mercante.

En lo que se refiere al transporte de pasajeros existen "...dos segmentos principales: el tráfico de altura en cruceros y el de cabotaje en transbordadores. En el primer caso se trata básicamente de turismo internacional..., organizado por compañías navieras extranjeras, que incluyen en sus recorridos algunos puertos nacionales. En cuanto al cabotaje, además del servicio de pasajeros, se transportan vehículos de carga..."¹⁶⁶.

¹⁶⁵ Journal of Commerce. "Comercio marítimo crecerá 2%, informa Naciones Unidas. pág. 1. Pág. web: www.infoport.com.mx/noticias/inter/12_19.2.htm

¹⁶⁶ S.C.T. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA MARINA... Op. Cit., 1995. pág. 127

En el renglón de transbordadores hay un mayor dinamismo en Isla Mujeres, Q. Roo, Puerto Juárez y Cozumel. En el segmento de cruceros destacan mayores volúmenes en Cozumel, Q. Roo que registró en 1999 1,341,203 pasajeros, Cabo San Lucas, B.C.S., 334,072 y Acapulco 241,067 pasajeros.

Concepto	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Cruceros	1,911,466	1,946,680	1,931,567	2,079,643	2,320,957	2,589,282	2,956,838
Ensenada B.C.	342,959	33,956	264,555	347,251	334,873	327,773	334,072
Cabo San Lucas, B.C.S	224,068	174,017	134,979	85,601	85,418	124,888	162,520
Pichilingue, B.C.S	---	---	---	---	---	---	---
Mazatlán, Sin.	197,371	150,867	103,787	118,963	128,747	173,129	184,678
Vallarta, Jla.	212,104	164,967	128,464	133,061	142,824	207,280	205,131
Manzanillo, Col.	1,334	1,845	391	1,183	2,370	21,609	21,758
Zihuatanejo, Gro.	36,787	33,763	32,187	14,533	20,815	37,850	37,667
Acapulco, Gro.	132,743	161,859	159,650	179,373	187,206	218,352	241,067
Huatulco, Oax.	--	--	--	--	44,491	63,588	41,976
Veracruz, Ver.	--	--	--	--	--	--	860
Progreso, Yuc.	--	--	--	3,198	--	1,982	22,007
Cancún, Q.Roo	--	--	--	--	48,835	22,446	78,501
Playa del Carmen, Q.Roo	--	--	198,677	210,824	117,055	162,089	172,896
Cozumel, Q. Roo	764,100	925,406	908,877	985,656	1,087,882	1,142,619	1,341,203
Punta Venado, Q. Roo	--	--	--	--	60,441	85,677	112,502
Transbordadores	2,655,276	3,362,197	3,166,865	4,313,980	3,906,925	4,589,821	4,897,479
La Paz, B.C.S.	278,342	273,677	141,593	137,094	164,680	163,191	159,837
Santa Rosalía, B.C.S.	45,814	41,890	22,802	22,802	23,292	21,293	20,308
Guaymas, Son.	45,814	41,890	24,201	23,580	22,289	20,287	20,728
Topolobampo, Sin.	109,714	103,084	48,796	58,536	70,361	64,824	73,607
Mazatlán, Sin.	--	--	87,974	91,337	86,848	82,187	75,642
Isla Mujeres, Q. Roo	--	--	589,464	1,057,949	799,915	1,134,556	1,267,855
Punta Sam, Q. Roo	--	--	--	82,829	89,988	83,541	57,044
Puerto Juárez, Q.Roo	--	--	598,910	969,785	707,496	1,040,423	1,195,735
Puerto Morelos, Q. Roo	36,560	35,923	--	19,006	20,523	24,497	31,191
Playa del Carmen, Q. Roo	1,051,236	1,414,875	818,978	841,306	976,755	903,725	922,371
Cozumel, Q. Roo	1,087,796	1,450,858	834,754	1,009,756	944,778	1,051,297	1,070,905
Punta Venado, Q. Roo	--	--	--	--	--	--	2,256
Total	4,566,742	5,308,877	5,098,432	6,393,623	6,227,882	7,179,103	7,854,317

Fuente: Anuario Estadístico 1999 S.C.T. Dirección General de Puertos.

Cabe mencionar, que a partir de ese mismo año, se ha presenciado una disminución en los arribos de cruceros al puerto de Acapulco, debido a las altos costos que demanda la API concesionada a TMM.

Al respecto, la naviera no quiso dar comentarios sobre el tema, sin embargo, considero que busca cambiar su estrategia comercial y enfocarse al mercado de automóviles, ya que este es uno de sus principales negocios. En una convención de transporte marítimo,

el Lic. Miguel Angel Casanueva Velasco ex-Gerente Comercial y Mercadotecnia de la naviera comentó que de acuerdo a un estudio "...se planeó y construyó la terminal especializada de vehículos de exportación de Acapulco con 40,000 m² de construcción y una capacidad para 2.600 unidades. Es el primer recinto diseñado para exportación, donde se prestarán servicios integrados de recepción, almacenaje, custodia, inspección, planeación y control de embarcaciones, y embarque de vehículos..."¹⁶⁷.

Desde mi punto de vista, el gobierno debe revisar el título de concesión y verificar que realmente se cumplan los objetivos planteados en el Programa Maestro presentado en 1996 por la API, toda vez que estos se enfocaron principalmente a la captación de cruceros y pasajeros, así como evitar que se relegue la vocación turística del puerto.

Por su parte, el tráfico de contenedores cargados y vacíos, operados en los puertos durante ese mismo año fue de 1,117,763 TEUS, de los cuales 562,428 fueron de importación y 555,067 de exportación. Es por demás decir que este movimiento lo realizaron los grandes barcos, pues como ya hemos mencionado sólo contamos con un sólo barco para el transporte de altura.

TOTAL DE CONTENEDORES OPERADOS POR PUERTO TEUS

LITORAL	ALTURA		CABOTAJE		TOTAL
	Importación	Exportación	Entradas	Salidas	
PACÍFICO	192,240	175,775	89	179	368,283
Ensenada, B.C.	10,707	10,037	----	----	20,744
San Carlos, B.C.S.	494	----	89	----	583
Mazatlán, Sin.	7,565	7,663	----	----	15,228
Manzanillo, Col.	167,706	151,864	----	----	319,570
Lázaro Cárdenas, Mich.	2,079	2,389	----	179	4,468
Salina Cruz, Oax.	3,689	3,822	----	----	7,690
GOLFO Y CARIBE	370,188	379,292	----	----	749,480
Altamira, Tamps.	79,492	86,699	----	----	166,191
Tampico, Tamps.	23,644	24,254	----	----	47,898
Tuxpan, Ver.	214	23	----	----	237
Veracruz, Ver.	241,903	242,620	----	----	484,523
Coatzacoalcos, Ver.	----	396	----	----	396
Progreso, Yuc.	21,545	21,472	----	----	43,017
Morelos, Q. Roo	3,390	3,828	----	----	7,218
TOTAL	562,428	555,067	89	179	1,117,763

Fuente: Anuario Estadístico 1999. S.C.T. Dirección General de Puertos

¹⁶⁷ Casanueva Velasco, Miguel A. "La experiencia de la API Acapulco a un año de su privatización". CANAINTRAM. 3ª. Convención Nacional de la Industria del Transporte Marítimo, del 7 al 9 de agosto de 1997. Veracruz, pág. 83

Por último es necesario mencionar que existen tres escuelas náuticas, localizadas en los puertos de Mazatlán, Tampico y Veracruz. Tienen como propósito formar oficiales de la marina mercante mexicana para tripular, operar y dirigir eficazmente las embarcaciones que la integran.

Pero de que sirve preparar gente, si no tenemos la flota necesaria para emplear a nuestros marinos, para que puedan desarrollar sus capacidades frente a un mundo cada vez más globalizado.

La falta de empleos ha originado que la mayoría de los egresados presten sus servicios a buques extranjeros, situación que no es plenamente favorable, debido a que esas empresas otorgan mayores preferencias a sus nacionales y emplean a los mexicanos bajo contratos temporales y en condiciones adversas.

En conclusión, el transporte marítimo es un instrumento estratégico en el desarrollo económico del país y parte fundamental para su inserción dentro de la economía global. Sin embargo, las autoridades correspondientes no han asimilado la importancia del sector, ya que la falta de un sistema de transporte marítimo eficiente y competitivo disminuye la posibilidad de tener éxito en las tendencias globalizadoras.

El gobierno ha impulsado la participación de las exportaciones mexicanas en los mercados internacionales, por consiguiente se ha incrementado el movimiento de carga portuario. Desafortunadamente, este crecimiento no ha sido acorde con el de la flota mercante, ya que este sector está a punto de desaparecer. La falta de una política de fomento, el envejecimiento de la flota, el elevado grado de concentración de la actividad en una sola empresa y la escasa integración de las navieras con otros sistemas de transporte, son los principales factores que han afectado su desarrollo.

Asimismo, han provocado una fuerte tendencia al abanderamiento de conveniencia para contrarrestar los problemas que genera un entorno financiero, laboral y fiscal poco favorable. Las empresas extranjeras han aprovechado esta situación, acaparando por completo el tráfico de altura y quizá en poco tiempo el de cabotaje.

México tiene una posición inigualable, que muchos países quisieran tener. por tanto ya es tiempo de mirar hacia nuestros mares y aprovechar todas las ventajas que nos proporcionan.

3.5 RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA

Como se vio en el apartado anterior la marina mercante se encuentra en una situación de desventaja frente a los grandes consorcios navieros, que han originado verdaderos monstruos del transporte marítimo.

Empresas que ofrecen servicios completos, oportunos y seguros, que incluyen tarifas atractivas para los usuarios, pues cuentan con los buques más especializados, que son explotados a su máxima capacidad. Asimismo, tienen altos niveles de desarrollo en infraestructura portuaria, ferroviaria y carretera.

La falta de una marina mercante competitiva y exitosa en el ámbito internacional radica desde el interior del país, ya que las propias autoridades han provocado su completa desaparición. En consecuencia los navieros tiene que afrontar grandes retos para revitalizar este sector, con el fin de alcanzar niveles óptimos de eficiencia, en un sistema que cada vez es más global en escala, alcance y titularidad.

Para consolidar esa flota mercante a la que aspiran los mexicanos será necesario librar todos los obstáculos que han limitado su desarrollado durante los últimos años y hacer una reestructuración en los segmentos claves de la industria.

El principal obstáculo, es que la iniciativa privada y el sector público no han manifestado un interés real por participar en las actividades de esta industria; ese desinterés ha favorecido a las navieras extranjeras, especialmente a las de nuestros socios comerciales quienes se han beneficiado de nuestras costas y a nuestra costa. Por ejemplo, muchas líneas que operan en el país son norteamericanas, las cuales se llevan grandes cantidades de dinero, lo mismo sucede con los Chilenos quienes están felices

de venir a México en el intercambio de libre comercio, pues sus buques llegan llenos y se van llenos de mercancías mexicanas. La pregunta es ¿y para los mexicanos que?, por el contrario su participación disminuye cada vez más hasta en los propios litorales.

Por lo tanto, será un desafío convencer a las autoridades de que la creación de una flota competitiva es vital para la economía del país, a fin de que diseñen políticas de fomento y proporcionen estímulos atractivos a los navieros.

De esta incredulidad han surgido un número de trabas que frenan el incremento de una máxima competitividad, que optimice la eficiencia operativa y productiva. A continuación se señalan algunos de estos impedimentos, los cuales será necesario vencer en un futuro próximo:

- “La ausencia de una cultura marítima, aún en el personal calificado y en ciertas empresas navieras;
- “Fuerte competencia a nivel internacional y nacional con navieras muy desarrolladas y especializadas;
- “Escasez de financiamiento interno y dificultades de crédito;
- “Penuria de especialistas en fletamentos, servicios de línea, inspectores de mantenimiento y otros renglones”¹⁶⁸
- Un marco legal deficiente, ya que la Ley de Navegación vigente contiene algunos errores y fallas de técnica jurídica, además es incompleta y no se apega a los convenios ratificados por nuestro país.
- Inexistencia total de subsidios y apoyos al desarrollo y fomento de la flota;
- Estrictos regímenes fiscales que incluyen impuestos en los activos fijos de las empresas y el elevado impuesto del 10% ad valorem en la importación de buques;
- Una dispersión de los asuntos marítimos, lo cual ha originado conflictos de competencia, controversias y excesivos trámites administrativos;

¹⁶⁸ Cardoso, Víctor. “Requiere la flota mercante mexicana urgentes recursos para modernizarse”. **LA JORNADA**, lunes 16 de abril de 1990, pág. 6

- La falta de capacidad para construir las embarcaciones modernas y para fabricar el equipo que se requiere para estos sistemas;
- Una flota con edad promedio superior a la internacional y poco diversificada.
- Esquemas que no incluyen una adecuada planeación en los puertos, y
- Carencia de una adecuada red de servicios de transporte interno: terminales portuarias, ferrocarriles, autotransportistas y navieros, entre otros.

Si esta problemática continúa incrementándose y no se buscan soluciones firmes y duraderas para revitalizar el sector, no podremos afrontar la apertura de mercados con oportunidades reales.

El reto es enorme, ya que para alcanzar una penetración neta en carga de altura de 40% y del 100% en cabotaje, será necesario crear programas que contemplen un marco jurídico y esquemas fiscales favorables a los nacionales; así como esquemas de financiamiento, de seguros marítimos, precios de combustible competitivos internacionalmente y contratos a largo plazo, como se les concede a las flotas extranjeras.

Por otro lado, existe también el reto de fortalecer la infraestructura portuaria, al ser complemento de un sistema integral de transporte marítimo: ello conlleva, una organización adecuada de las operaciones, una disminución de las tarifas y en la estadia de los barcos, tecnologías de punta y mayor número de muelles.

En una entrevista al Lic. Pedro Pablo Zepeda Bermudez, Director General de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, mencionó que "...entre los puertos que cuentan con suficiente reserva territorial para seguir creciendo son Altamira, Lázaro Cárdenas y Manzanillo..."¹⁶⁹. Lázaro Cárdenas es uno de los puertos que tiene mejores condiciones de calado, por lo que en un futuro puede ofrecer

¹⁶⁹ Zepeda Bermudez, Pedro Pablo en Kermith Zapata, José. "Tendrá Fox que fortalecer infraestructura portuaria". EL UNIVERSAL, viernes 8 de septiembre del 2000, pág. D9

oportunidades para el manejo de contenedores y carga general, al igual que Altamira y Manzanillo.

Respecto a los puertos petroleros sobresalen Dos Bocas, Cayo Arcas, Salina Cruz y Coatzacoalcos, éstos dos últimos mueven una cantidad importante de productos petroleros.

Para lograr todas las medidas señaladas se requieren periodos a largo plazo y de grandes esfuerzos tanto del sector gubernamental como del privado, para salvar a la industria de tan grave crisis. Valdría la pena intentarlo pues con ello se incrementaría el número de embarcaciones, las fuentes de empleo, el abanderamiento de buques en el país y quizá se podría operar en condiciones equitativas en costos, tanto de capital como de operación. Por consiguiente se colocaría a la marina mercante nacional en niveles de competencia más justos frente a las flotas de otros países.

También, podríamos aprovechar algunas oportunidades que ofrece el contexto internacional a los transportistas que cuentan con equipos especializados y competitivos, con el objeto de obtener máximos resultados para nuestros productos de exportación. Entre los beneficios que podemos aprovechar son:

- Tecnologías de punta, por medio de las cuales se pueden construir embarcaciones con mayor capacidad de carga y rapidez, para ofrecer mejores servicios;
- El uso de sistemas de contenerización que favorezcan el tráfico de las mercancías. Ofrecen servicios puerta a puerta, desde su fabricación hasta su destino final; costos más bajos de operación de los que presenta una terminal convencional; disminuyen los tiempos de estadía de las embarcaciones; reducen los trámites aduaneros; hay mayor rapidez y menores riesgos para la carga y un ahorro de tiempo en la carga y descarga;
- El uso de sistemas electrónicos que faciliten los intercambios de información entre los diferentes usuarios, y
- Las ventajas comparativas, recursos naturales, energéticos, mano de obra, posición geográfica, lo cuál nos coloca entre las principales corrientes comerciales.

Asimismo, tendríamos una participación más intensa en los foros internacionales de carácter técnico, comercial y laboral, interviniendo activamente en su proceso interno de toma de decisiones, ello nos permitiría negociar tarifas que beneficien a los navieros mexicanos.

Por otra parte, el contar con puertos eficientes con infraestructuras modernas y buenos programas de planeación, se incrementaría la capacidad de carga, los índices de productividad con precios bajos y atractivos, y se darían mejores servicios a las más modernas embarcaciones; lo que disminuiría considerablemente el uso de puertos extranjeros, especialmente los estadounidenses, los cuales acaparan gran parte de nuestras mercancías.

Estos factores ayudarían a disminuir el alto índice de desempleo que tiene actualmente la nación, pues esta actividad genera empleos directos de mano de obra calificada: marinos, personal de astilleros, portuario, agencias marítimas, de empresas de construcción y transportación y en industrias vinculadas con ella.

Como podemos ver, el contar con un sistema de transporte marítimo integral nos ayudaría a alcanzar un desarrollo nacional, con justicia social para todos sus habitantes. En un país con las dimensiones y peso específico en el mundo como el nuestro, sólo una política de Estado puede contemplar los intereses marítimos de manera conjunta y a largo plazo.

CONCLUSIONES

La falta de una marina mercante eficiente en nuestro país es un problema histórico, ya que las diversas guerras y crisis económicas que han afectado a la nación, han originado que los intereses nacionales se enfoquen a otras ramas de la economía, descuidando este sector. Ello ha propiciado que los mexicanos no manifiesten interés en las actividades que engloba la industria marítima.

Actualmente, la situación de la marina mercante mexicana es alarmante, pues se encuentra al borde de su extinción. La globalización, la ausencia de esquemas fiscales, laborales y financieros favorables y los excesivos impuestos como el del 2% sobre los activos fijos, el del 10% ad valorem para la importación de buques, el SAR, el seguro social, etc., han originado el desabanderamiento de buques, su nula participación en el tráfico de altura, la creciente presencia de compañías extranjeras en los servicios de cabotaje o de "off shore" y el envejecimiento de la flota, ente otros.

En México no se ha establecido un esquema que beneficie realmente a los navieros, sino por el contrario se han apoyado intereses extranjeros en detrimento de la soberanía y economía nacional, ya que se fugan grandes cantidades de dinero por concepto de fletes y seguros marítimos, aumenta el desempleo y a su vez los transportistas están supeditados a condiciones impuestas que dañan la estructura económica.

Las empresas extranjeras han acaparado por completo el tráfico de altura y gran parte del de cabotaje, toda vez que la Ley de Navegación en su artículo 34 cedía este servicio a los extranjeros. Esa apertura originó un abuso por parte de dichas empresas, ya que hay que recordar que en 1999 se otorgaron más de 600 permisos para prestar servicios de cabotaje.

Los navieros nacionales han resentido tal situación, pues no cuentan con los elementos necesarios para competir en igualdad de circunstancias con las empresas foráneas; un ejemplo es que sus buques rebasan la edad promedio para operar en óptimas condiciones.

Esta problemática se debe en gran parte a la carencia de programas que impulsen el desarrollo de la industria naval, ya que como se mencionó en el Capítulo ésta es prácticamente inexistente. Los astilleros nacionales se dedican principalmente a la reparación de embarcaciones que a su construcción.

Es una lástima que teniendo una posición geográfica estratégica y privilegiada, sigamos desaprovechando todas los beneficios que nos brindaría contar con una marina mercante eficiente y competitiva como: generación y ahorro de divisas, reducir la dependencia extranjera, incrementar los empleos en el personal e industrias relacionadas con la actividad, tener acceso a tecnologías de punta, a sistemas modernos para el manejo de carga y tendríamos una mayor participación en los foros internacionales.

Considero que, ya es tiempo de mirar hacia nuestros mares y de aprovechar la riqueza que nos proporcionan, para ello, es necesario cambiar esa postura indiferente y conjuntar esfuerzos, a fin de elaborar un buen proyecto con bases firmes, que permita crear una marina mercante digna, para hacer frente a las necesidades internas y externas del país. También se requiere de una adecuada red de terminales portuarias y de servicios de transporte terrestre que operen a niveles de costo y eficiencia comparables con los de otros países.

El gobierno deberá seguir apoyando el desarrollo del sector portuario para ofrecer mejores servicios a bajos costos y así evitar la fuga de carga a puertos extranjeros especialmente a los norteamericanos, los cuales acaparan parte de nuestro comercio.

Para lograr un sistema marítimo integral como al que aspiran los mexicanos habrá que vencer todos los obstáculos que limitan su crecimiento. La tarea no será fácil, pero vale la pena intentarlo, pues sino lo hacemos seguiremos al margen de las oportunidades que nos ofrecen los acuerdos comerciales de los que México es parte, así como de los altos niveles de competitividad; el no contar con un sistema de transporte marítimo integral disminuye nuestras posibilidades de participar exitosamente dentro de la economía mundial.

CAPITULO 4 POLITICAS DE FOMENTO A LA MARINA MERCANTE MEXICANA

4.1 MARCO LEGAL DE LA ACTIVIDAD

El marco jurídico de la legislación marítima se encuentra fundamentado en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (1917), artículos 27, 32, 42, 48, 73 Fracciones XIII y XVII, 76 Fracción I, 89 Fracciones X y XIII, 104 Fracción II, 118 Fracción I, 123, 131, 133 y 134.

En el artículo 27, se reconoce que la propiedad de las aguas comprendidas dentro de los límites del territorio del país corresponden a la Nación, la cual tiene el dominio de los recursos naturales de la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes, aguas de lagos, esteros, lagunas, ríos, arroyos, las zonas marítimas costeras, las aguas de los puertos, etc., y establece la zona exclusiva de 200 millas náuticas.

El artículo 32, establece que todo el personal incluyendo capitanes, pilotos, maquinistas, mecánicos, etc., que tripulen en embarcaciones nacionales deben tener la nacionalidad mexicana por nacimiento.

El artículo 42 menciona que entre las partes integrantes del Territorio Nacional se encuentran las islas, cayos, arrecifes, la plataforma continental, los zócalos submarinos de las islas, cayos y arrecifes, las aguas de los mares territoriales (12 millas) y las aguas marítimas interiores; por su parte, el artículo 48 da jurisdicción al gobierno Federal sobre estos espacios con excepción de las islas sobre las que los Estados hayan ejercido jurisdicción hasta la fecha de adopción de la Constitución.

El artículo 73, otorga facultades al Congreso para expedir leyes relacionadas con el derecho marítimo de paz y guerra, vías generales de comunicación, uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal y ordenamientos legales que promuevan la inversión mexicana en materia de transporte marítimo.

El artículo 76, establece entre las facultades del Senado, la de aprobar los tratados internacionales y las convenciones diplomáticas que celebre el Ejecutivo de la Unión. En el 89, Fracción X se otorga al Presidente de México la facultad de celebrar tratados y ratificarlos con la aprobación del Senado, la Fracción XIII le permite habilitar toda clase de puertos y establecer aduanas marítimas; y el 104 Fracción I dispone que los Tribunales de la Federación deben conocer todas las controversias que verse sobre derecho marítimo.

De conformidad con el artículo 118 fracción I, "...los Estados no pueden, sin el consentimiento del Congreso de la Unión establecer derechos de tonelaje, ni otro alguno de puertos, ni imponer contribuciones derechos sobre importaciones o exportaciones..."¹⁷⁰

El artículo 123 menciona las condiciones de trabajo y seguridad social de la gente de mar. El 131 nos dice que es facultad privativa del Gobierno Federal todo lo relacionado con el comercio exterior, incluyendo el que se realiza por vía marítima. El 133 menciona que la Constitución y las leyes que de ella emanen con aprobación del Congreso, así como los tratados que estén de acuerdo con la misma y aprobados por el Senado serán la Ley Suprema en el país.

Finalmente, el artículo 134 dice que "...las adquisiciones, arrendamientos y enajenaciones de todo tipo de bienes y prestación de servicios para el Estado, deberán ser llevados a cabo en las mejores condiciones disponibles en cuanto a precio, calidad, financiamiento, oportunidad y demás circunstancias pertinentes..."¹⁷¹. Ello incluye la compra de buques y su arrendamiento o fletamento.

De éstas disposiciones se han creado diversas leyes, de las cuales la mayoría han quedado derogadas por considerarse obsoletas ante las exigencias del contexto internacional. A continuación se citan en orden cronológico varias de estas leyes y las que se encuentran vigentes.

¹⁷⁰ CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. Colección Leyes y Reglamentos. México. 1998. pág. 93

¹⁷¹ *Ibidem*, pág. 115

- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación DOF el 29 de diciembre de 1976. Esta Ley ha sido modificada por diversos decretos; su última modificación fue publicada el 30 de noviembre del 2000, en ella se hicieron serias enmiendas, ya que todos los aspectos de la pesca que anteriormente pertenecían a la Secretaría de Medio Ambiente Recursos Naturales y Pesca pasaron a ser competencia de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Social, quedando de la siguiente manera: Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (Art. 26). Con ello, se reforma el encabezado y las fracciones II, XIII, XX, XXV y XXIX del artículo 32 bis y el encabezado y las fracciones XII, XIX, XX y XXI del artículo 35.
- “Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 10 de enero de 1963, DOF del 21 de noviembre del mismo año.... A través de esta ley se deseaba entregar a los interesados, en un solo cuerpo legislativo todos los aspectos técnicos del comercio y la navegación marítimos, además de tener un solo cuerpo de normas de fácil consulta sobre todo lo relativo al Derecho Marítimo.... (Derogada);
- “Ley de Vías Generales de Comunicación, Libro Tercero: “Comunicaciones por Agua”, del 30 de diciembre de 1939, DOF del 19 de febrero de 1940 (Derogada en lo marítimo);
- “Reglamento para la Navegación de Cabotaje del 7 de agosto de 1941, DOF del 4 de septiembre de ese mismo año (Derogado);
- “Reglamento de Yates del 18 de junio de 1940, DOF del 13 de septiembre del mismo año (Derogado);
- “Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales del 30 de abril de 1946, DOF del 2 de agosto siguiente (Derogado);

- “Reglamento de Operación en los Puertos de Administración Estatal, del 2 de abril de 1975, DOF del 8 de abril siguiente (Derogado por la Ley de Puertos y su Reglamento)
- “Reglamento para el Servicio de Pilotaje del 14 de febrero de 1980, DOF del 19 de febrero siguiente (Derogado);
- “Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, del 21 de agosto de 1980, DOF del 29 de agosto de ese mismo año (Derogado);
- “Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana del 22 de diciembre de 1980, DOF del 8 de enero de 1981.”¹⁷² Esta Ley contenía diversas medidas como los estímulos fiscales, apoyos económicos, exención del pago de impuestos, y fomentaba los planes gubernamentales en materia de puertos, diques y astilleros, para lograr una buena operación, construcción y reparación de embarcaciones (Derogada);
- Reglamento de los Capítulos Tercero, Cuarto y Quinto de la citada Ley, el cual regulaba lo relativo a la reserva de carga para buques nacionales (Derogado);
- “Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano, del 26 de febrero de 1986, DOF del 7 de marzo del mismo año (Derogado);
- “Reglamento General para el Sistema de Organización y Control del Tráfico Marítimo Nacional del 29 de diciembre de 1987, DOF del 13 de enero de 1988, y
- “Ley Federal del Mar del 18 de diciembre de 1985, DOF del 8 de enero de 1986”¹⁷³ , rige todo lo relativo a las zonas marinas del territorio, donde se ejercen derechos de soberanía y jurisdicción.

Asimismo, existen otras legislaciones que no son meramente marítimas. sin embargo, contienen aspectos relacionados con ella: Ley General de Bienes Nacionales del 23 de

¹⁷² Salgado y Salgado, José Eusebio. “La legislación y jurisprudencia reciente del derecho marítimo mexicano. con un breve análisis histórico (1521-1993)”, ANUARIO MARÍTIMO, pág. 23y 24

¹⁷³ Ibidem., pág. 25

diciembre de 1981, (publicada en el DOF el 8 de enero de 1982 y reformada por decreto publicado el 29 de julio de 1994); Ley Federal del Trabajo del 23 de diciembre de 1969 (DOF del 1 de abril de 1970); Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente del 23 de diciembre de 1987 y la Ley Aduanera del 15 de diciembre de 1995 y su Reglamento del 6 de junio de 1996 (se ocupan del tráfico marítimo aduanero: tráfico fluvial; de caga y descarga; de transbordo; de contenedores; aduanas marítimas; horas y días hábiles del tráfico marítimo y lo referente a mercancías peligrosas).

Es importante mencionar que con la Ley de Inversión Extranjera del 23 de diciembre de 1993, publicada el 28 de diciembre de ese año, se permite a los extranjeros participar hasta con un 49% del capital en empresas de pesca, Administraciones Portuarias Integrales y servicios portuarios de pilotaje y con más del 49% en servicios de remolque, amarre de cabos y lanchaje, navieras dedicadas al tráfico de altura y construcción de ductos para transportar petróleo y sus derivados. Ello ha afectado a la marina mercante, ya que ha sido desplazada de actividades que le corresponden por derecho constitucional.

Con las actuales Leyes de Puertos y de Navegación del 12 de julio y 23 de diciembre de 1993, publicadas en el DOF el 19 de julio de 1993 y 4 de enero de 1994, se derogaron algunas disposiciones que reservaban esta industria para los mexicanos.

En el caso de la primera se cancelaron:

- 1) La Ley que creaba la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos,
- 2) Los artículos 172 a 183, 190, 210, 298, 299 y 110 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y
- 3) Los artículos 9, fracción I, incisos f), g) y h), fracción IV; 14-H; 14-I; 14-J; 17 fracciones I a IV y VI; 18 fracciones III, IV y VIII; 27; 33; 43 a 52; 272 a 274 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Por la segunda:

- 1) "La Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana de 1981 y su Reglamento;

- 2) "Ley sobre Disposiciones Especiales para el Servicio de Cabotaje. Interior del Puerto y Fluvial de la República;
- 3) "Ley de Subvenciones de la Marina Mercante Nacional;
- 4) "Ley de Navegación y Comercio Marítimos, con excepción de los artículos 222 a 232 y 234 a 250, relativos al Seguro Marítimo;
- 5) "Ley de Vías Generales de Comunicación, artículos 1, fracciones I a IV, 169 a 305, 543 a 545 y 547 a 554, y
- 6) "Código de Comercio, artículos 19, 21 fracciones XIII y XVI a XVIII; 641 a 944; 1043 fracciones III, V, VII, VIII y el 1044."¹⁷⁴

El Reglamento de la Ley de Navegación fue publicado en el DOF el 16 de noviembre de 1998 y con él se abrogaron casi todos los Reglamentos de la vieja Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 que son:

- 1) "El Reglamento para la Navegación Interior, publicado en el DOF el 12 de septiembre de 1940;
- 2) "El Reglamento de Yates, publicado en el DOF el 13 de septiembre de 1940;
- 3) "El Reglamento para la Navegación de Cabotaje, publicado en el DOF el 14 de septiembre de 1941;
- 4) "El Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales, publicado en el DOF el 2 de agosto de 1946;
- 5) "El Reglamento para los Servicios Públicos de Cabotaje entre los Puertos Mexicanos del Litoral del Golfo de México y Mar Caribe, publicado en el DOF el 30 de julio de 1948;
- 6) "El Reglamento para el Servicio de Pilotaje, publicado en el DOF el 19 de febrero de 1980;
- 7) "El Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, publicado en el DOF el 29 de agosto de 1980;

¹⁷⁴ *Ibidem*, pág. 27 y 28

- 8) "El Reglamento de los Capítulos III, IV y V de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, publicado en el DOF el 27 de octubre de 1981;
- 9) "El Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano, publicado en el DOF el 7 de marzo de 1986, y
- 10) "El artículo 55 del Reglamento de la Ley de Puertos"¹⁷⁵.

La Ley de Navegación se creó con el objeto de proporcionar una mayor claridad y seguridad en materia de navegación para el desarrollo de los servicios que se prestan, así como en la marina mercante y el comercio marítimo. Esta Ley consta de 140 artículos distribuidos en 7 títulos e incluye un apartado de transitorios.

TITULO I: Disposiciones Generales. Ambito de Aplicación de la Ley y Autoridad Marítima.

TITULO II: De la Marina Mercante. Abanderamiento y Matricula de Embarcaciones y Registro Público Marítimo Nacional.

TITULO III: De la Navegación. Régimen de Navegación, Arribo y Despacho de Embarcaciones, Pilotaje, Remolque Maniobra en Puerto, Señalamiento Marítimo y Ayudas a la Navegación, Inspección Naval y Prevención de la Contaminación Marina.

TITULO IV: De la Propiedad de Embarcaciones. Disposiciones Generales, Formas de Adquisición de Embarcaciones; Copropiedad Marítima; Amarre, Abandono y Desguace; Privilegios Marítimos sobre Embarcaciones y Artefactos Navales; Privilegios Marítimos sobre Mercancías Transportadas e Hipoteca Marítima.

TITULO V: De los Contratos de Explotación de Embarcaciones. Contratos de Fletamento, de Transporte de Mercancía por Agua, de Transporte de Pasajeros por Agua y de Remolque de Transporte.

TITULO VI: De los riesgos de la Navegación. Abordaje, Averías, Salvamento, Hundimiento y Remoción, Derrelictos Marítimos, Responsabilidad Civil e Investigación de Accidentes Marítimos.

TITULO VII: Sanciones. Disposiciones Generales.

¹⁷⁵ DOF. "Reglamento de la Ley de Navegación". Publicado el 16 de noviembre de 1998. pág. 67

TRANSITORIOS

El Reglamento tiene 133 artículos distribuidos en 8 títulos e incluye un apartado de transitorios.

TITULO I: Disposiciones Generales. Capítulo Unico.

TITULO II: Del Abanderamiento y Matrícula de Embarcaciones y Artefactos Navales. Del Abanderamiento y matrícula, De los Requisitos y Tramites para la Matriculación, de los Pasavantes, De la Dimisión de Bandera.

TITULO III: Del Programa de Abanderamiento. De la inscripción en el Programa de Abanderamiento, De las Obligaciones y de los Derechos de las Empresas, Del Incumplimiento del Programa de Abanderamiento y De las Infracciones.

TITULO IV: Del Registro Público Marítimo Nacional. De la Organización del Registro, De las Inscripciones, De la Rectificación, Cancelación y Reposición de Inscripciones y De las Certificaciones.

TITULO V: De la Navegación. De la Seguridad y Responsabilidades del Arribo y Despacho de Embarcaciones, De los Servicios en Navegación Interior o de Cabotaje y Del Seguro del Viajero.

TITULO VI: Del Pilotaje. De los permisos, De los Pilotos de Puerto, De la Prestación del Servicio, De las Maniobras de Pilotaje y De la Contratación del Servicio.

TITULO VII: Del Cuerpo de Vigilancia, Seguridad de los Recintos Portuarios y Auxilio para la navegación interior. Capítulo Unico.

TITULO VIII: De las Tarifas. De las Bases Tarifarias del Transporte de Pasajeros.

TRANSITORIOS

A partir de la entrada en vigor de estas disposiciones se suscitaron una serie de controversias por parte de los industriales del transporte marítimo y algunos especialistas, con relación a su contenido y aplicación, ya que durante mucho tiempo, el tráfico de cabotaje estuvo reservado exclusivamente a las empresas nacionales.

Con la apertura de la actividad plasmada en la Ley de Navegación, las empresas extranjeras desplazaron a las nacionales dentro del propio territorio, debido a la ausencia de un tratamiento equilibrado, toda vez que aquellas cuentan con mayores recursos y capacidad. Además, no hay suficiente reciprocidad con los ciudadanos extranjeros. Muchos de los países no otorgan a los mexicanos las mismas oportunidades, por tener reservada esta actividad de manera exclusiva para sus nacionales.

Otro aspecto que también perjudica el desarrollo de la flota mercante, de conformidad con la Ley, es la facilidad en los requisitos para abanderar y matricular embarcaciones, que con un simple contrato de fletamento o arrendamiento a casco desnudo^{*}, les otorga el mismo trato que a las nacionales; ello, en consecuencia, crea una competencia desleal para nuestros navieros.

Por otra parte, hay que mencionar que la Ley iguala el contrato de arrendamiento al de fletamento (Art. 95), lo que ha llevado a varios maritimistas a seguir la clasificación que hace la doctrina extranjera con relación a los contratos de utilización de los buques. “Así, la clasificación de dichos contratos a los que la Ley llama de explotación de los buques, es la siguiente:

A) Arrendamiento o locación.

B) Fletamento.

a) A tiempo

b) Por viaje.

C) Transporte marítimo de:

^{*} Fletamento o arrendamiento a casco desnudo: El Fletante se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del fletador, una embarcación determinada, sin armamento y sin tripulación, a cambio del pago de un flete. El fletador asume la gestión náutica y comercial en calidad de naviero o armador de la embarcación fletada y debe restituir la embarcación al término convenido en el estado en que la recibió, salvo el uso normal de ésta y de sus aparejos.

El fletador responderá al fletante de todas las reclamaciones de terceros que sean consecuencia de la operación y explotación de la embarcación y tendrá a su cargo el mantenimiento y reparación de la embarcación con excepción de las reparaciones que provengan de vicios propios de ésta que serán a cargo del fletante. (Ver SCT. Ley de Navegación de 1999, pág. 129)

- a) Pasajeros.
- b) Mercancías o cosas.
- c) Buques o remolque.¹⁷⁶

El Dr. José E. Salgado y Salgado menciona que la legislación "...está llena de disposiciones contradictorias, dejan figuras fuera de regulación, dan conceptos ya totalmente superados en el ámbito internacional y en algunos casos se oponen a convenios internacionales debidamente ratificados por nuestro país y lo más grave a la propia Constitución...."¹⁷⁷.

Entre los temas que no contempla la Ley de Navegación ni su Reglamento y que día con día se desarrollan, se encuentran: las ordenes de entrega, las boletas de embarque, los recibos provisionales del oficial encargado de la carga (Mate's Receipt) y las cartas de garantía; así como también lo relativo a los procedimientos marítimos, las compraventas marítimas y el seguro marítimo, entre otros. De este último, las autoridades consideran incorporar los artículos de la antigua Ley de Navegación y Comercio Marítimos, a la Ley de Seguros a la que le corresponde regular todo lo relacionado a este tema.

Además, se presentan confusiones en algunos conceptos como el del naviero, el armador y el operador, ya que no destaca cuidadosamente sus diferencias (Art. 16). El Dr. Salgado nos dice que "...se emplea la expresión "derrelictos" (Art. 129 y 130), que es poco apropiada, pues deja de lado una tradición marítima de siglos, es decir, el empleo de los términos naufragios y restos náufragos, expresiones más utilizadas en la lengua española...."¹⁷⁸.

Un aspecto importante de señalar es que la Ley incluye un tema que no es propiamente marítimo el del "derecho de angaria". A este respecto, el Dr. Salgado menciona que "...en el artículo 69 se delega al derecho común el examen de los modos de adquisición

¹⁷⁶ Salgado y Salgado, José Eusebio. PANORAMA DEL DERECHO. Op. Cit., pág. 27

¹⁷⁷ Salgado y Salgado, José Eusebio. LA LEGISLACION Y JURISPRUDENCIA. Op. Cit., pág. 37

¹⁷⁸ Salgado y Salgado, José E. PANORAMA DEL DERECHO. Op. Cit., pág. 30

de una embarcación y se dictaminan los correspondientes al Derecho Marítimo, dejando entre éstos, a uno de derecho común, que es el derecho de angaria, el cual está tomado del derecho internacional público...¹⁷⁹.

Como podemos observar, tanto la Ley como su Reglamento presentan ciertas deficiencias, lo que nos muestra que no contamos con una legislación que impulse realmente el desarrollo de la marina mercante conforme a la realidad marítima nacional e internacional. Además, el emplear términos que difieren de los utilizados a nivel internacional podría ocasionarnos serios problemas en los tribunales internacionales al grado de llegar a perder un juicio.

Por ello, considero que es urgente hacer una revisión más detallada por parte de investigadores expertos y preparados maritimistas, a fin de corregir estos problemas y disminuir la competencia desleal a la que se enfrentan las navieras mexicanas.

Sin embargo, no por tratarse de una necesidad imperiosa tenemos que seguir modelos extranjeros ajenos a la realidad nacional o apoyar proyectos mal elaborados. Lo que necesitamos son leyes que permitan aprovechar el potencial que ofrece el transporte marítimo con el fin de apoyar el desarrollo social y económico del país, dentro de un marco que nos exige día con día una creciente competitividad y apertura comercial.

Asimismo, deben tenerse en cuenta los compromisos internacionales que el país ha asumido al signar los diferentes Convenios Internacionales de orden marítimo, ya que no hemos llevado a cabo su debida aplicación y cumplimiento.

Por tanto, debemos comenzar lo más pronto posible, pues una legislación incompleta y equívoca se convierte en un obstáculo para el crecimiento de las actividades económicas, políticas y sociales de la nación.

¹⁷⁹ *Ibidem.*, pág. 24

4.2 SUBSIDIOS Y APOYOS

Los países que cuentan con grandes flotas mercantes han aplicado políticas de desarrollo que les han redituado fuertes ganancias y les permiten una mayor independencia comercial para utilizar servicios de transporte marítimo en su comercio exterior.

Como vimos en el Capítulo 2, los apoyos y estímulos que proporcionan están basados en exenciones fiscales y marcos legales que garanticen certeza y seguridad jurídica. Los gobiernos establecen condiciones internas que favorecen a los industriales, a fin de atraer inversiones en este sector.

En el caso de México, no se ha tenido un apoyo real a la marina mercante nacional. En épocas pasadas hubo algunos intentos por tratar de impulsar su desarrollo, pero a consecuencia de las graves crisis que han afectado severamente al país, estos han desaparecido por completo del panorama nacional.

Esta falta de apoyo es el principal factor que ha impedido contar con una flota mercante suficiente y competitiva que permita participar con éxito dentro de la globalización económica.

En 1966, se otorgaron subsidios para productos de exportación si eran transportados por buques mexicanos, los cuales cubrían el 50% del flete de productos semi facturados y no facturados.

Posteriormente, en 1975 aparecen los Certificados Especiales de Devolución de Impuestos (CEDIS), que 5 años más tarde se sustituyen por los Certificados de Promoción Fiscal (CEPROFIS). Estos certificados "...establecían 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 de transporte marítimo por el 10% del costo del flete...¹⁸⁰.

Sin embargo, este esquema se suspendió en 1983, volviéndose a restaurar en 1985 por la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana; pero esta vez, los créditos aplicables contra impuestos federales sólo alcanzaron el 10% en la adquisición de buques, maquinaria, equipos nuevos y manufacturados en el país o en el extranjero, cuando estos no podían producirse aquí.

Dicha Ley apoyaba la ampliación de los planes gubernamentales en materia de puertos, diques y astilleros con el propósito de una mejor operación, construcción y reparación de las embarcaciones (Art. 21). Sólo se autorizaba la compra de embarcaciones construidas en astilleros extranjeros al comprobarse que estas no podían construirse en astilleros nacionales en el plazo y con las especificaciones requeridas (Art. 22).

Los artículos 13 al 21 reservaban la carga, tanto de importación como de exportación para los navieros mexicanos, y en caso de no contar con la flota suficiente se otorgaban permisos a las empresas extranjeras, cuyos gobiernos tuvieran convenios bilaterales o multilaterales con el país.

A partir de la administración del ex-presidente Miguel de la Madrid comienzan a suspenderse todos estos apoyos y se crean nuevas obligaciones, como la del 2% de impuestos al activo fijo que representa la cuarta parte de los costos totales de operación, y el del 10% ad valorem en la importación de buques. Ello originó que la mayor parte de los navieros optaran por asumir banderas de conveniencia, provocando una drástica reducción en el tonelaje de la marina mercante nacional.

Estos impuestos crean un fuerte desincentivo a la rápida adquisición, expansión y modernización de la flota mercante.

¹⁸⁰ SCT. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA MARINA. Op. Cit., pág. 129

Al hacer una comparación con los subsidios que otorgan otros países podemos observar la gran desventaja que tienen los navieros mexicanos, por mencionar algunos casos tenemos que, "...Estados Unidos otorga préstamos hasta del 50% del valor del buque, Corea proporciona hasta un 90% del costo de construcción de una nueva embarcación, los préstamos holandeses cubren un 80% y los japoneses un 60% del precio del buque..."¹⁸¹.

En relación a los impuestos aduanales, en 1985, "...se autorizó un reembolso del 10% en los impuestos de importación a los importadores que usaran buques mexicanos..."¹⁸². En países como Alemania, Canadá, Corea y Estados Unidos no se cobran impuestos respecto a la importación de buques, ni por el material para su construcción y reparación.

Por otra parte, Nacional Financiera (NAFIN) y el Banco de Comercio Exterior (BANCOMEXT), disponían de algunas líneas de crédito internacional atractivas para los usuarios, pero por su operación a través de la banca comercial y por los requisitos que solicitaban a los navieros, las hacía de difícil acceso.

Las instituciones bancarias mexicanas no han mostrado un interés real en incursionar en forma directa en este mercado, debido a los altos volúmenes de inversión, los largos periodos de recuperación y por la sensibilidad del negocio al comportamiento de la actividad económica.

Por tal motivo, los navieros mexicanos adquieren sus barcos mediante "...paquetes financieros directos de astilleros extranjeros, con periodos de amortización que por lo regular son de 7 a 10 años, a tasas preferenciales, y en créditos externos directos..."¹⁸³.

¹⁸¹ MARAD. MARITIME SUBSIDIES. Op. Cit., págs. 87, 94, 95, 108 y 161.

¹⁸² *Ibidem.*, pág. 103

¹⁸³ S.C.T. CARACTERISTICAS GENERALES DE LA MARINA.. Op. Cit., pág. 137

Otras empresas como TMM efectuaron mecanismos de emisión de bonos en el extranjero, para obtener fuentes de financiamiento y fortalecer el flujo de efectivo del negocio.

Actualmente, no se cuenta con apoyos y subsidios para la construcción de embarcaciones modernas, ni para la fabricación del equipo que requieren, como sistemas electrónicos, ayudas a la navegación, motores y otros componentes, ni para su operación.

Los astilleros han resentido esa falta de apoyo, la mayoría de ellos no tiene la capacidad de producir grandes buques, pues no poseen los materiales necesarios para su construcción y sólo se tienen que conformar con la reparación de pequeñas embarcaciones como lanchas y yates deportivos.

La carencia de equipo y piezas de repuesto es un factor que los ha limitado, ya que hay que importarlos del extranjero y pagar impuestos con un valor del 30% sobre el precio del costo, seguro y flete (CIF). Esto, ha originado que algunos de ellos fueran cerrados, lo que ha repercutido en una alta tasa de desempleo en el personal capacitado. "La Hipoteca marítima y el crédito de astilleros, no se han desarrollado en el país, aunque con la Ley de Navegación se abren posibilidades para el uso de la hipoteca marítima."¹⁸⁴

Tampoco existen esquemas favorables para la compra de barcos, tanto la banca comercial como las instituciones gubernamentales no otorgan líneas de crédito, por lo que se tiene que recurrir a préstamos en el extranjero, los cuales ofrecen mejores servicios.

En lo referente al régimen laboral, los patrones contribuyen en los pagos de seguridad social del empleado con un "...35% sobre sueldos directos, correspondientes a cuotas

¹⁸⁴ Idem

del IMSS, INFONAVIT, SAR y prestaciones asociadas al salario, y un 10% más por otras cargas sobre sueldos directos, derivados de prestaciones contractuales que normalmente pagan las empresas navieras...¹⁸⁵. Para los patrones, estas medidas aumentan sus costos laborales, por lo que el personal representa un coste muy competitivo.

De todo lo anterior, se puede decir que la falta de esquemas fiscales, laborales y financieros favorables y el establecimiento de una serie de impuestos ha perjudicado considerablemente a nuestras empresas marítimas ya que, tienen que competir con navieras que cuentan con toda clase de apoyos y subsidios; ello lo podemos observar en la publicación que hace cada tres años el Gobierno de los Estados Unidos *Maritime Subsidies*, donde aparecen todas las ayudas y subsidios que reciben los armadores y astilleros de los países desarrollados.

Sí queremos reactivar la marina mercante, será necesario establecer esquemas que permitan disponer de crédito suficiente y oportuno, con plazos y tasas acordes al comportamiento del negocio; asimismo, que incluyan compromisos e instrumentos que apoyen la ampliación y actualización de la flota, la conservación y mantenimiento adecuado e impulsen proyectos de transporte multimodal.

Para lograr estos objetivos, las autoridades tendrán que hacer un gran esfuerzo por encontrar soluciones viables a esta problemática que ha afectado considerablemente a los mexicanos. La tarea no es fácil, ya que se requiere de fuertes inversiones y periodos a largo plazo para entablar cimientos firmes que en un futuro nos permitan desarrollar una flota mercante competitiva.

Dadas las condiciones políticas del país, quizá el gobierno no pueda establecer programas similares a los que han realizado otros países, pero al menos debería crear condiciones internas favorables, como la liberalización de impuestos, reestructurar las

¹⁸⁵ *Ibidem.*, pág. 130

leyes, etc., con el fin de aumentar el abanderamiento de buques y recobrar la confianza de los inversionistas e instituciones financieras para que hagan más activo este mercado.

4.3 PROGRAMAS DE FOMENTO PARA LA MARINA MERCANTE

Como sabemos, al inicio de cada gobierno el presidente entrante define sus políticas y objetivos que llevará a cabo durante su mandato mediante un Plan Nacional de Desarrollo. El Plan contiene las diversas estrategias a seguir para alcanzar el máximo objetivo: lograr un crecimiento económico, político, social, cultural, etc., en el país.

La mayor parte de nuestros gobernantes han incluido en su plan al transporte marítimo, por ser un factor fundamental en el comercio exterior, ya que de éste depende que nuestros productos lleguen seguros, en condiciones apropiadas y en tiempos oportunos a su destino final.

Desafortunadamente, no se han logrado grandes avances, sino por el contrario, varias de las políticas implementadas "a fin de impulsar el sector", especialmente a la marina mercante, han frenado su crecimiento y modernización, y lo más grave, exponen su supervivencia.

Entre los programas que se han llevado a cabo en el país podemos citar: el del ex-presidente Ruíz Cortines y el de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana de 1981, expedida durante el gobierno del Lic. José López Portillo.

El primero propuso resolver el problema de la marina mercante, mediante un programa que presentó en su primer informe de gobierno, denominado "Programa del Progreso Marítimo de México" también conocido como "Marcha al Mar"; con éste se buscaba integrar un sistema de transporte eficiente que resolviera los problemas que habían impedido su desarrollo. Poco tiempo después fue suspendido por la falta de inversiones privadas, ya que no tenían confianza para invertir en empresas navieras.

En el periodo en que se aplicó la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana se alcanzaron las cifras más elevadas que ha tenido la flota mercante a lo largo de su historia. "De 1981 a 1985 se avanzó de 93 a 97 buques y de 1 millón 55 mil 721 toneladas a 1 millón 345 mil 748 T.P.M."¹⁸⁶.

A partir de entonces, la marina mercante se ha visto fuertemente afectada por programas de "apertura" que, a criterio de las autoridades fomentan su desarrollo; pero como hemos visto en este trabajo, la situación de la marina mercante es cada vez más deplorable.

En el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994 del Gobierno de Salinas se menciona que "...se fomentará el transporte de cabotaje con el objeto de reducir costos. Se impulsará una mayor participación de la marina mercante nacional en los tráficos de altura y cabotaje, y se aumentará su eficiencia y productividad, asimismo se proseguirá con el desarrollo y capacitación del personal técnico, de marinos y especialistas que requiere la flota mercante. Este impulso se realizará con un claro sentido de eficiencia y productividad, sin redundar, por tanto, en costos mayores para los usuarios..."¹⁸⁷.

También se establece una revisión y adecuación de "...convenios bilaterales marítimos celebrados con diversos países con la finalidad de apoyar al comercio exterior. Un mejor aprovechamiento de la capacidad instalada de los astilleros mexicanos en función de criterios de rentabilidad, promover una mayor participación de la inversión privada, en la fabricación y reparación de embarcaciones..."¹⁸⁸.

Sin embargo, estos objetivos no beneficiaron realmente a los industriales mexicanos, sino, por el contrario, se apoyaron intereses extranjeros. Ello lo podemos observar con la expedición de la Ley de Puertos y de Navegación, las cuales les han otorgado muchas facilidades, relegando la participación mexicana.

¹⁸⁶ Arellano Chávez, Melchor. "La marina mercante mexicana en la última década". **EL FINANCIERO**, 18 de mayo de 1992, pág. 26

¹⁸⁷ Ejecutivo Federal. "Plan nacional de desarrollo 1989-1994". **COMERCIO EXTERIOR**. Banco Nacional de Comercio Exterior, S.N.C., Vol. 39, Edición Especial, México, 1989, pág. 51

¹⁸⁸ *Idem*.

En el sexenio de Ernesto Zedillo se estableció el "Programa para Promover la Competitividad de la Marina Mercante Nacional 1996-2000", bajo el marco de las políticas establecidas en el Plan Nacional y el Programa Sectorial.

"El Programa está constituido por estrategias y acciones orientadas a que la marina mercante mexicana, logre una mayor participación en los flujos de comercio exterior, amplíe su contribución en el transporte de cabotaje y costa afuera, brindando un mejor apoyo a las actividades de explotación y extracción de hidrocarburos."¹⁸⁹

Las fases de ejecución consisten en los siguientes puntos:

- I. "Modernización de la Oferta. Se propone el establecimiento de un fondo de garantía, promoción de líneas de crédito, formulación de tratamientos fiscales y ampliaciones de plazos de amortización, formulación de políticas que fomenten a los astilleros, promoción de nuevas tecnologías, entre otros.
- II. "Aprovechamiento de la Demanda. Se establece la formulación de estudios de mercado, mecanismos para convenir con los usuarios e integración de información sobre origen y destino de cargas, rutas comerciales, etc.
- III. "Superación de la Gente del Mar. Contiene la formulación y el desarrollo de un programa de formación, capacitación y actualización para el personal y propuestas para mejorar la actividad laboral.
- IV. "Fortalecimiento de la Autoridad Marítima. Se establece el uso de ventanillas únicas, formulación de programas integrales de inspección y de mantenimiento.
- V. "Actualización del Marco Jurídico. Modificaciones a la Ley de Navegación y elaboración del Reglamento de la Ley.
- VI. "Regulación Internacional. Contiene el apoyo de las acciones establecidas en los convenios y acuerdos que el país ha suscrito en la materia"¹⁹⁰.

¹⁸⁹ S.C.T. PROGRAMA PARA PROMOVER LA COMPETITIVIDAD DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA 1996-2000. D.G.M.M., México, 1996. pág. 4

¹⁹⁰ Ibidem, págs. 6-12

Como observamos, este programa incluye una serie de medidas que si realmente fueran aplicadas, lograríamos cimentar bases sólidas para que en un futuro se pueda crear la flota mercante a la que aspiran los navieros mexicanos. Pero la realidad nos muestra lo contrario ya que, durante este sexenio, la marina mercante se ha visto al borde de su extinción.

En protesta, diversas agrupaciones que conforman este sector presentaron el día 7 de noviembre de 2000 una demanda en la Cámara de Diputados en contra de Carlos Ruíz Sacristán, ex Secretario de Comunicaciones y Transportes, por los errores cometidos con el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000.

Al respecto, el capitán Raymundo Mata, Secretario General de la Orden de Capitanes y Pilotos Navales de la República Mexicana Similares y Conexos, declaró que la política aplicada "...ha disfrazado una apertura para dar entrada a un mayor número de oferentes de transporte marítimo al mercado nacional, ocasionando que nuestro país no disponga hoy día de buques nacionales para efectuar su comercio exterior... . Además en el tráfico de cabotaje los buques nacionales no pueden competir por ser más cara su operación con bandera mexicana que con bandera extranjera..."¹⁹¹.

Todo ello ha provocado un daño, tanto a la soberanía como a la economía nacional, debido a la completa dependencia de navieras extranjeras, los altos costos por el pago de sus servicios y por la anulación de la recaudación fiscal, pues estos transportistas no pagan ningún impuesto en el país.

Esperemos que con el nuevo presidente, Vicente Fox, se modifiquen las políticas seguidas hasta ahora, a fin de lograr una política marítima de Estado que asegure su desarrollo. Al parecer, el presidente electo ha manifestado su interés por reactivar esta rama estratégica para la economía nacional.

¹⁹¹ Mata Raymundo, en Miguel Badillo. "Causo S.C.T. grave daño a la marina mercante". EL UNIVERSAL, viernes 17 de noviembre del 2000, pág. A20

Pero de nada sirve hacer sólo promesas, ya que es necesario llevar a cabo verdaderamente las metas que se establezcan en cualquier proyecto que sea acorde con nuestra realidad.

4.4 PROPUESTAS

La marina mercante representa un sector estratégico en el desarrollo económico del país, por ello es urgente establecer programas que impulsen su desarrollo y beneficien realmente a nuestros nacionales y no a intereses extranjeros, como se ha hecho durante los últimos años. Es un gran error darle la espalda a nuestros mares, ya que podríamos aprovechar las ventajas estratégicas que la propia naturaleza nos ha brindado al ser un país marítimo.

Para lograr una política de fomento acorde con la realidad nacional, se requiere de extensos estudios por parte de especialistas experimentados, pero principalmente de grandes esfuerzos por parte de gente relacionada con la rama.

A partir de esta pequeña investigación, queremos ofrecer algunas propuestas que de alguna manera puedan contribuir a fomentar el desarrollo de la marina mercante nacional. No hay que olvidar que de nada sirve crear medidas y prometer un futuro éxito, si realmente no llevamos a la práctica los objetivos y metas que se establecen en cada uno de los programas de fomento.

PROPUESTAS:

- 1) En primer término se debe reconocer la importancia de la marina mercante para el país. Como he mencionado, para los países, especialmente los desarrollados, que cuentan con importantes flotas mercantes, la actividad marítima siempre ha ocupado una posición privilegiada dentro de sus políticas económicas nacionales, por ello, han proporcionado a sus navieros esquemas fiscales, laborales y financieros favorables que les permita competir exitosamente en el comercio internacional.

En nuestro caso, esa falta de interés por los asuntos marítimos es el principal obstáculo que ha frenado su desarrollo, pues a lo largo de nuestra historia este sector ha sido uno de los más descuidados dentro de la economía. Esa actitud también se puede observar en el ámbito de la enseñanza y el aprendizaje del derecho marítimo, ya que esta materia sólo se imparte en algunas universidades y por lo regular como optativa, ello propicia que el alumno la estudie de acuerdo a sus intereses.

Es una lástima que teniendo una ubicación geográfica estratégica y vital, los mexicanos sigamos ignorando a nuestros mares y desaprovechando la riqueza que este medio nos puede proporcionar.

Por lo tanto, es urgente que las autoridades asuman esa conciencia, ya que son ellas quienes cuentan con los medios adecuados para difundir una cultura marítima, a fin de que todos los mexicanos conozcan los aspectos técnicos, administrativos y de investigación de la actividad; dicha difusión incluye la enseñanza del derecho marítimo en las universidades del país.

- 2) Crear una legislación marítima conforme a la realidad nacional e internacional, que regule todo lo relativo al derecho marítimo y se apegue a convenios internacionales ratificados por nuestro país. Asimismo, debe contener disposiciones que realmente beneficien a las empresas mexicanas y disminuya el uso de barcos extranjeros.

La Ley de Navegación vigente, no ha otorgado a los navieros mexicanos un tratamiento equilibrado que les permita competir con las embarcaciones extranjeras; por el contrario ha propiciado una mayor participación de dichos buques, los cuales han ido desplazando a los nacionales de nuestros propios litorales. Además, no existe la misma reciprocidad con sus países de origen, en la mayoría de ellos se limita la participación de embarcaciones mexicanas dentro de su comercio doméstico. Como ejemplo, podemos citar la postura de los Estados Unidos en la negociación del TLC, que fue de total rechazo para modificar el marco legal que regula el transporte de cabotaje en ese país.

Por lo anterior, la Ley debe ser revisada completamente con el fin de modificar aquellos aspectos que de alguna manera frenan el desarrollo de la industria.

3) Unificar los asuntos marítimos para evitar problemas de competencia y enfrentamientos entre las diversas Secretarías; disminuir procedimientos burocratizados (los cuales obstruyen una mayor rapidez y eficiencia de los servicios), y facilitar la coordinación de autoridades con el propósito de elaborar un proyecto integral que fomente el desarrollo de estos sectores.

4) Facilitar el acceso a líneas de financiamiento que contrate la banca mexicana con diversos bancos extranjeros. Con el uso adecuado de los créditos se podría dar un impulso al crecimiento y modernización de la flota, ya que estos establecen mejores condiciones de tasas, plazos y garantías, lo que nos permitiría adquirir nuevos buques.

Sin embargo, es necesario crear otros mecanismos para obtener fondos y adquirir embarcaciones, como Fideicomisos o Uniones de crédito con participación del Gobierno y las navieras.

5) Eliminar las excesivas cargas fiscales e impuestos como el del 2% sobre el activo fijo, el del 10% ad valorem para la importación de buques y los que se establecen por la importación de equipo y piezas de reparación. Estos impuestos han desalentado a los industriales mexicanos y han sido una de las principales causas del desabanderamiento de la flota.

Por mencionar algunos ejemplos tenemos que, Alemania y Holanda no cobran impuestos de importación por el material para construcción y reparación de embarcaciones y en Canadá los buques de importación están exentos de impuestos arancelarios. En el caso de Japón y Estados Unidos se proporcionan programas de reservas libres de impuestos para la reposición de embarcaciones.

Debemos señalar que los países de libre registro no cobran impuestos sobre la renta ni aranceles de exportación e importación.

6) El negocio naviero requiere de fuertes inversiones y largos periodos de recuperación, por tanto, es necesario establecer contratos de mediano y largo plazos para obtener mejores resultados.

- 7) Efectuar una planeación adecuada que enlace al transporte fluvial con el costero y así fomentar la participación del tráfico de cabotaje dentro del sistema nacional de transporte, con el fin de aprovechar las ventajas que nos proporciona. En este caso, el descongestionamiento de la carga para disminuir el uso del autotransporte; ahorros en los costos; una participación integral de los modos de transporte y una mayor integración social y económica del país, enlazando físicamente los puntos aislados. Asimismo, es necesario restringir el uso de embarcaciones extranjeras en los servicios de apoyo a la extracción petrolera, debido a su carácter estratégico para la nación.
Algunos países conceden subsidios a los buques que operan en tráficos de cabotaje y aguas interiores, con el fin de reservar esta actividad para sus nacionales y proteger este mercado.
- 8) Promover un régimen de seguridad social para los marinos utilizando mecanismos como los del IMSS. Por otra parte, es importante que las autoridades protejan a los marinos que trabajan en embarcaciones extranjeras, en caso de que no se cumplan adecuadamente sus contratos.
- 9) Elaborar esquemas modernos de planeación y políticas de comercialización en los puertos para alcanzar los niveles deseados de eficacia en la administración y la prestación de los servicios portuarios. Igualmente, hacer una revisión de la estructura tarifaria, con el fin de ofrecer servicios competitivos a bajos costos. Estos mecanismos ayudarían a evitar la fuga de cargas mexicanas hacia puertos norteamericanos.
- 10) Crear foros de análisis, consulta y promoción entre los diferentes usuarios, las empresas navieras, uniones, asociaciones, colegios de marinos y el gobierno federal, a través de los cuales se podrían elaborar estudios que aporten elementos para el desarrollo de la marina mercante, formular diagnósticos para conocer los costos de inversión, las fuentes de financiamiento, sus necesidades de renovación y dar posibles soluciones a problemas que frenan su crecimiento.

También, servirían para intercambiar y difundir información sobre las rutas, condiciones y características del mercado.

11) Cumplir con las condiciones establecidas en los convenios internacionales en materia de contaminación, seguridad de la vida humana en el mar, responsabilidad de los prestadores de servicios, de transportación de mercancías peligrosas, de matriculación de embarcaciones y los relacionados con aspectos laborales y sanitarios.

En lo que se refiere a la industria naval, ésta requiere de mayores inversiones pues prácticamente no existe en el país. Los astilleros se dedican solamente a la reparación y mantenimiento de embarcaciones que a la construcción.

Por su alto grado de sofisticación tecnológica y por los altos costos que implica, es difícil alcanzar un adecuado nivel de ocupación de los astilleros nacionales, sin embargo, es de suma importancia crear mecanismos para comenzar a construir barcos con más demanda en el mercado y con tecnologías de fabricación relativamente sencillas.

Asimismo, es preciso crear algunos instrumentos financieros para comprar el equipo necesario y reparar la mayor cantidad de buques mexicanos, a efecto de disminuir la fuga de capitales por concepto de reparaciones en el extranjero.

Es desalentador que otros países protejan y estimulen su industria naval, concediendo subsidios y apoyos a sus astilleros, mientras que en nuestro país estos no existen. Considero necesario comenzar a reactivar esta industria, ya que constituye una fuente de trabajo, un ahorro de divisas y de ingresos. Lo primero al evitar la construcción y reparación de barcos fuera del país y lo segundo porque de forma paulatina se reducen nuestras adquisiciones al exterior.

Sin embargo, ningún proyecto dará buenos resultados si no cumplimos verdaderamente con las metas establecidas; si sólo realizamos algunas de ellas, seguiremos al margen de

las oportunidades que nos brindan los acuerdos comerciales de los que somos parte, y lo grave es que continuaremos dependiendo del extranjero, lo cual afecta tanto a la soberanía, como a la economía nacional.

Este sector representa cabalmente la globalización y tiene un valor estratégico para el país, por lo tanto, se deberá integrar dentro de la política económica, un programa que pueda adaptarse adecuadamente a la evolución del contexto internacional en el que se desenvuelve el transporte marítimo.

CONCLUSIONES

Los países que reconocen el valor estratégico de la marina mercante para su economía nacional, han otorgado toda clase de apoyos y subsidios que impulsen su desarrollo, o bien, han creado condiciones internas favorables con el fin de atraer inversiones privadas a este sector.

En el caso de México, no ha existido un programa constante que nos permita contar con una flota mercante capaz de cubrir por lo menos, los requerimientos del propio país. Todas las medidas aplicadas a lo largo de la historia sólo han sido intentos aislados por "tratar de mejorar la situación", pero no han logrado formar bases sólidas que a futuro garanticen buenos resultados.

Con la aparición, en 1975 de los Certificados Especiales de Devolución de Impuestos (CEDIS), que posteriormente se cambiaron por los Certificados de Promoción Fiscal (CEPROFIS) y la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, se alcanzaron las cifras más elevadas que haya tenido la flota mercante, llegando a tener 97 buques que movilizaron 1 millón 345 mil 748 T.P.M..

A partir de entonces la presencia de la marina mercante en nuestros litorales ha disminuido drásticamente, al grado de casi desaparecer por completo del panorama nacional.

Esta situación se vio acentuada con la expedición de las leyes de Inversión Extranjera, de Navegación y de Puertos, las cuales permiten a los extranjeros participar hasta con un 49% en empresas de pesca, administraciones portuarias integrales, servicios de pilotaje y en empresas dedicadas al tráfico de cabotaje, y con más del 49% en servicios de lanchaje, amarre de cabos y navieras que realizan tráfico de altura, entre otros.

Estas leyes suscitaron una serie de controversias en relación a su contenido y aplicación, pues con la "apertura" de la actividad, se han apoyado intereses extranjeros, en lugar de otorgar un tratamiento equilibrado a nuestros navieros que haga frente a esas empresas.

Aunque en épocas pasadas tampoco tuvimos una gran flota, al menos en las leyes que fueron derogadas por crear las que hoy se encuentran vigentes, algunos sectores como el de cabotaje estaban reservados a empresas nacionales, por considerarse como estratégicos para la nación.

Desafortunadamente, existen una serie de deficiencias en la Ley de Navegación que tendrán que resolverse urgentemente, pues una legislación incompleta y deficiente se convierte en un obstáculo para el crecimiento de las actividades económicas, políticas y sociales del país.

Otro factor que a mi consideración ha afectado aún más a este sector es la falta de políticas de fomento, lo que ha provocado un fuerte desinterés por parte de inversionistas privados, instituciones financieras, bancarias y de seguros para comprar embarcaciones, para su construcción y para fabricar el equipo que requieren.

Actualmente, la marina mercante no cuenta con ningún tipo de apoyo o subsidio por parte del gobierno, sino al contrario este ha creado obligaciones como el pago del 2% del impuesto al activo fijo, del 30% en el precio del costo, seguro y flete de los equipos y piezas de repuesto importados del extranjero y el 10% ad valorem para la importación de buques.

Si queremos comenzar a establecer bases sólidas para reactivar este sector será necesario crear programas financieros que incluyan mecanismos especiales para adquirir embarcaciones como fideicomisos, contratos de mediano y largo plazos, acceso a líneas de crédito similares a las de la banca internacional y tarifas atractivas para los usuarios; así como también, programas fiscales y laborales que beneficien a marinos y navieros.

Sería conveniente que todas las medidas de apoyo se integren bajo un sólo programa que contenga metas claras en términos de crecimiento, modernización y abanderamiento de la flota, con el fin de evaluar su eficiencia y su congruencia con las políticas adoptadas por nuestro país en los diferentes convenios internacionales.

La tarea no es fácil pues se requiere de muchos esfuerzos, fuertes inversiones y periodos a largo plazo, pero vale la pena intentarlo, ya que es una lástima seguir desaprovechando las ventajas que nos proporcionaría una marina mercante competitiva.

Quizá las condiciones políticas y económicas del país no le permitan al gobierno otorgar subsidios similares a los de los principales países marítimos, pero al menos debería eliminar impuestos y reestructurar las leyes, a fin de recobrar la confianza de inversionistas e instituciones financieras para que inviertan en este mercado.

CONCLUSIONES FINALES

El fenómeno de la globalización se caracteriza por la creciente interdependencia de una diversidad de aspectos no sólo productivos, comerciales y financieros sino culturales, sociales y políticos, entre los diferentes Estados y sociedades que conforman la estructura internacional.

En este sentido, el comercio, las inversiones, el desarrollo tecnológico, la cooperación económica, las comunicaciones y por consiguiente los transportes son elementos componentes de este fenómeno.

Los países industrializados son los grandes protagonistas de esta tendencia y estructuran la interacción de la política global, sus principales empresas son mundialmente competitivas y están presentes en todas partes del mundo, movilizando fuerzas de alcance global.

Las innovaciones tecnológicas han sido un factor fundamental en su desarrollo, ya que han dado surgimiento a nuevos productos, técnicas, herramientas y estrategias empresariales, lo que genera mayores ventajas productivas y competitivas.

Este proceso ha beneficiado a pocas naciones y sectores, mientras que a la gran mayoría los mantiene al margen de los niveles de desarrollo y de las posibilidades de avance. A consecuencia de ello, los países subdesarrollados y del Tercer Mundo han manifestado en diversos foros y convenciones su descontento por esta tendencia y han declarado que la globalización ha originado un escaso crecimiento económico, crisis financieras, enfrentamientos comerciales, cuantiosas deudas internas y externas, desempleo y lo más grave un aumento de la pobreza.

Algunos mandatarios de organizaciones internacionales, tanto gubernamentales como no gubernamentales y representantes de la iglesia han propuesto algunas posibles soluciones para ayudar a los países más afectados por este fenómeno; por ejemplo el Secretario de las Naciones Unidas, Kofi Annan y el Papa Juan Pablo II han luchado a

favor de que sean eliminadas las deudas externas de los países africanos: desafortunadamente, no se ha logrado reducir la brecha entre pobres y ricos.

Por lo anterior, es una condición ineludible para las naciones, formar parte del algún bloque económico, a fin de contrarrestar los efectos negativos de la globalización y poder sobrevivir dentro de esta guerra económica. Se trata de políticas, acciones y medidas entre gobiernos para crear o estructurar zonas y regiones económicas en las que el desarrollo y potencialidad económica de los países participantes implique mejores condiciones de competencia que hagan frente a las condiciones cambiantes e inestables del sistema globalizado.

Entre sus objetivos están: la eliminación de aranceles a los productos de exportación; la cooperación económica; la libre circulación de personas, bienes y servicios, hasta la adopción de una moneda única.

En los últimos años se han identificado claramente tres regiones económicas: América del Norte con Estados Unidos a la cabeza, la Unión Europea comandada por Alemania y el Este de Asia por Japón. En el caso de América Latina se han creado numerosos acuerdos comerciales como el Pacto Andino, el Mercado Común del Cono Sur, el Grupo de los Tres, el Mercado Común Centroamericano y recientemente el del Triángulo del Norte. México forma parte de algunos de estos acuerdos, y además ha suscrito Convenios Bilaterales de Libre Comercio con Chile, Nicaragua, Costa Rica, Bolivia, la Unión Europea e Israel.

Dentro de este contexto, los transportes en especial el marítimo juegan un papel fundamental para mantener o aumentar la competitividad de las exportaciones, precisamente la Unión Europea exigía que se le diera trato de preferencia al transporte marítimo y el derecho de establecimiento en México de las empresas marítimas de los 15 Estados miembros de la Unión.

El transporte marítimo ha jugado un papel importante en el desarrollo de la vida humana, ya que a través de este se han creado rutas de comercio, en las que personas,

mercancías e ideas se han desplazado en uno y otro sentido, permitiendo formar los lazos y conexiones actuales.

Esta actividad siempre ha ocupado una posición privilegiada dentro de las políticas económicas nacionales, especialmente en las de los países desarrollados. En épocas pasadas, este medio de transporte aunado con una gran armada, fue trascendental para la consagración del dominio de las viejas potencias marítimas europeas como Alemania, España, Francia y Gran Bretaña.

Hoy en día, representa una gran opción para los países y las grandes empresas, ya que es el medio más eficiente para transportar grandes cantidades de mercancías a precios bajos y tiempos apropiados.

En los últimos años se ha presenciado una fuerte competencia entre las principales empresas marítimas, lo cual las ha llevado a buscar nuevas políticas que les permitan ofrecer mejores servicios a precios más bajos. Estas políticas incluyen cambios en la especialización y tamaño de las embarcaciones, así como en los embalajes de las mercancías; el uso de la contenerización y de buques Post Panamax o Megacarriers ha disminuido los costos unitarios, la estancia de buques en los puertos y la duración de los viajes.

Ello, ha llevado incluso a la ampliación del Canal de Suez y a elaborar proyectos para construir un segundo Canal de Panamá o ampliar el ya existente, el primero para que permita el paso de buques de hasta 120,000 TRB y el segundo de más de 90,000 TRB.

Por otra parte, también se ha originado un fuerte proceso de concentración entre las líneas navieras, a fin de captar una cuota creciente del mercado y relegar la participación de los transportistas más pequeños. A raíz de las nuevas fusiones, las empresas fortalecieron sus servicios globales al abarcar prácticamente todos los mercados.

Otro factor que ha sido decisivo en el éxito de esas empresas es el denominado "Sistema Multimodal", cuyo objetivo es ofrecer a los clientes un servicio puerta- a - puerta, que vincule eficazmente los centros de producción con los de consumo. Este sistema ha cambiado significativamente la logística mundial y la manera como se realizan los intercambios internacionales; el transporte marítimo aunado al terrestre son la base del Sistema Multimodal, que hoy en día representa el medio de transporte más importante.

El gobierno de los países que cuentan con grandes flotas mercantes han otorgado diversos apoyos financieros, fiscales y laborales, con el propósito de ofrecer a sus navieros opciones reales de competitividad y equilibrar condiciones con los países de libre registro, los cuales concentran alrededor del 60% de la flota mundial.

Muchos países han registrado sus buques bajo pabellones de conveniencia, preferentemente de Panamá, Liberia, Bahamas, Malta y Chipre, ya que son menos estrictos con respecto a las normas de seguridad marítima y a la protección del medio ambiente, además de que eluden al transportista de cualquier tipo de impuesto. Aproximadamente, el 70% de la flota mercante norteamericana está registrada bajo los pabellones de Bahamas, Liberia y Panamá.

Para los países en desarrollo, este panorama es desalentador, ya que no cuentan con ese tipo de apoyos para competir con los grandes transportistas. La falta de incentivos ha provocado que no se proporcione a los usuarios servicios de calidad y precio competitivos, como los otorgados en el extranjero.

Esta situación ha beneficiado a las grandes empresas, ya que manejan la mayor parte de su comercio exterior, captando una gran cantidad de recursos financieros.

En el caso de México, la apertura comercial nos ha obligado a diversificar nuestras relaciones comerciales en todo el mundo, con el propósito de impulsar el crecimiento económico del país. Por ello, se han firmado numerosos acuerdos comerciales como el del TLC con Estados Unidos y Canadá, el de la Unión Europea, con Israel, Chile, etc.

El transporte marítimo constituye un elemento clave en el tráfico de exportación e importación; a través de éste movemos el 80% del volumen total del comercio exterior y el 35% de la carga manejada por todos los modos de transporte.

Sin embargo, este sector ha sido uno de los más descuidados a lo largo de nuestra historia, pues las diversas guerras y crisis económicas que han afectado a la nación han originado que los intereses nacionales se enfoquen a otras ramas de la economía; ello ha generado que los mexicanos no manifiesten interés por participar en las actividades que engloba la industria.

Las medidas que se han aplicado han sido sólo intentos aislados por "tratar de mejorar la situación", pero no han logrado establecer bases sólidas que garanticen buenos resultados. Algunos de estos apoyos fueron los Certificados de Devolución de Impuestos (CEDIS), que posteriormente cambiaron por los Certificados de Promoción Fiscal (CEPROFIS) y la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana. Los certificados otorgaban créditos fiscales equivalentes al 20% del costo de compra de buques, equipos nuevos y usados, así como un crédito del 10% por el costo del flete.

Por su parte la Ley reservaba la carga tanto de importación como de exportación para navieros mexicanos y apoyaba los planes gubernamentales en materia de puertos, diques y astilleros con el fin de lograr una mejor operación, construcción y reparación de las embarcaciones. Durante el periodo de vigencia de dichas medidas se alcanzaron las cifras más elevadas que haya registrado la flota mercante, llegando a tener 97 buques que movilizaron 1 millón 345 mil 748 T.P.M..

A partir del gobierno del presidente Miguel de la Madrid se cancelaron todos esos estímulos y se optó por instruir al sector público para que subcontratara las actividades marítimas, en lugar de adecuar y operar nuevas flotas, lo que originó una fuerte disminución en el tonelaje de registro bruto.

Sin embargo, el peor desastre se vive ahora, después de que Carlos Salinas y Ernesto Zedillo prácticamente le dieron la espalda al mar y a la marina mercante nacional. La

negligencia de las autoridades ha perjudicado severamente al sector, ello lo podemos observar con el desabanderamiento de buques, su nula participación en el tráfico de altura, la creciente presencia de compañías extranjeras en la prestación de servicios de cabotaje o de "off shore" y el envejecimiento de la flota, entre otros.

Actualmente, la situación de la marina mercante es alarmante, ya que se encuentra al borde de su extinción, de acuerdo con cifras oficiales el 100% del tráfico de altura y el 70% del cabotaje lo realizaron empresas extranjeras.

Gran parte de este problema se debe a la ausencia de esquemas fiscales, financieros y laborales similares a los otorgados por los principales países marítimos y de libre registro, también llamados Pabellones de Conveniencia; ello, ha provocado un fuerte desinterés por parte de inversionistas privados, instituciones financieras, bancarias y de seguros para invertir en la compra y construcción de embarcaciones.

Asimismo, los astilleros han resentido ésta problemática, pues no cuentan con los medios necesarios para construir embarcaciones modernas, ni para fabricar el equipo que requieren; en consecuencia muchos de ellos fueron cerrados y los que actualmente se encuentran en operación se dedican principalmente a las reparaciones de buques.

Hoy en día, no existe ningún tipo de apoyo o subsidio por parte del gobierno, sino por el contrario se han creado numerosos impuestos como el 2% sobre los activos fijos, el SAR, Seguro Social, INFONAVIT, el del 30% en la importación de equipo y piezas de repuesto, y el del 10% ad valorem en la importación de buques.

Ante estos impuestos los navieros mexicanos han optado por abanderar sus embarcaciones en países de conveniencia, preferentemente, de Panamá, San Vicente, Liberia y Bahamas, los cuales permiten al empresario evadir las excesivas cargas fiscales, pagando solamente una cuota anual.

A finales de 1999, el sector privado dio de baja las cuatro embarcaciones de mayor importancia, quedando en operación solamente dos buques con bandera nacional para

realizar tráfico de altura. lo que significó que manejamos menos del 1.0% de la carga de importación y exportación. De acuerdo con un reportaje presentado el día lunes 5 de febrero del año en curso, en el canal 2, se mencionó que actualmente no tenemos un solo buque que realice tráfico de altura.

La expedición de las Leyes de Inversión Extranjera, de Navegación y de Puertos han contribuido con tan grave crisis, ya que permiten a los extranjeros participar hasta con un 49% en empresas de pesca, API'S, servicios de pilotaje, etc. y con más del 49% en servicios de lanchaje, amarre de cabos y navieras que realizan tráfico de altura.

A partir de la entrada en vigor de la Ley de Navegación de 1994, se otorgaron permisos a las embarcaciones extranjeras para la prestación de servicios dentro de nuestro comercio doméstico, toda vez que el artículo 34 cedía este derecho a los extranjeros. Esa apertura originó un abuso de su parte, ya que hay que recordar que en 1999 se otorgaron más de 600 permisos a empresas foráneas.

Asimismo, perjudicó severamente a nuestros navieros, ya que los colocó en gran desventaja frente a dichas empresas, pues tienen que competir con embarcaciones especializadas y sofisticadas que operan al 100%. Además, no hay suficiente reciprocidad con los ciudadanos extranjeros, la mayor parte de sus países no otorgan a los mexicanos las mismas oportunidades, por tener reservada esta actividad exclusivamente para sus nacionales.

A pesar de que esta disposición fue modificada mediante decreto publicado el día 26 de mayo de 2000 en el DOF, con el fin de reservar ésta actividad a las empresas mexicanas. aún no se ha logrado erradicar la injerencia extranjera.

Como observamos en este trabajo, todos estos factores han perjudicado tanto a la soberanía como a la economía nacional, ya que se fugan grandes cantidades de dinero por concepto de fletes, seguros marítimos, averías, etc., aumenta el desempleo y a su vez los transportistas están supeditados a condiciones impuestas que dañan la estructura económica.

Por lo tanto, es urgente elaborar un proyecto que coloque a la flota nacional en igualdad de condiciones y le permita competir frente a otras flotas en el mercado internacional; ello no será fácil, pues es necesario vencer todos los obstáculos que limitan su desarrollo. El principal desafío es lograr que las autoridades le den la importancia que merece y elaboren una política de fomento integral, que contenga metas claras en términos de crecimiento, modernización y abanderamiento de la flota. La política debe abarcar todos los aspectos financieros, fiscales y laborales que engloba la actividad.

Igualmente, es de vital importancia corregir todas las deficiencias que tiene la Ley de Navegación, ya que una legislación incompleta y deficiente se convierte en un obstáculo para el crecimiento de las actividades económicas, políticas y sociales del país.

Entre las propuestas planteadas en este trabajo se encuentran: la creación de un programa financiero que incluya mecanismos especiales para adquirir embarcaciones como son entre otros, fideicomisos o uniones de crédito, contratos de mediano y largo plazos, acceso a líneas de crédito similares a las de la banca internacional, tarifas atractivas para los usuarios y crear foros de intercambio entre usuarios, especialistas, inversionistas privados y el Gobierno Federal.

Por otra parte, existe también el reto de crear una adecuada red de terminales portuarias y de servicios de transporte terrestre que operen a niveles de costo y eficiencia comparables a los internacionales. Ello conlleva, una organización adecuada de las operaciones, una disminución de las tarifas y en la estadia de los buques, tecnologías de punta y mayor número de muelles.

El contar con puertos eficientes y competitivos, incrementaría la capacidad de carga y en consecuencia mayores índices de productividad a precios atractivos, ello evitaría la fuga de carga a puertos extranjeros, especialmente los estadounidenses, los cuales acaparan parte de nuestro comercio.

Quizá las condiciones políticas y económicas del país no le permitan al gobierno desarrollar a corto plazo una política integral similar a la de otros países. Sin embargo, debería eliminar algunos impuestos y reestructurar las leyes, con el fin de otorgar una competencia más justa con las flotas extranjeras, especialmente con las de países de registros abiertos, las cuales están exentas de esas restricciones.

Así, se recobraría la confianza de inversionistas e instituciones financieras para que inviertan en este sector, del dinero generado de nuevas inversiones se podría financiar programas bien estructurados que verdaderamente garanticen a futuro resultados exitosos.

No podemos continuar con esa actitud de indiferencia, cuando tenemos puertos de altura, tres escuelas náuticas de gran tradición histórica y principalmente una posición privilegiada, que nos sitúa en el cruce de las principales rutas marítimas y nos convierte en enlace entre América del Norte, Centro y Sudamérica.

Sería una lastima seguir desaprovechando los beneficios que nos proporcionaría una marina mercante eficaz y competitiva. A nivel interno lograríamos un importante ahorro de divisas, una reducción de la dependencia extranjera, fomento a las exportaciones, y un incremento de empleos, tanto en el personal marítimo como en las industrias conexas. Internacionalmente, podríamos tener acceso a tecnologías de punta, sistemas modernos para el manejo de carga, uso de nuevos sistemas de información y tendríamos una mayor participación en los foros relacionados al ámbito del transporte marítimo.

Por lo tanto, en las próximas políticas económicas, se deberá integrar en el esquema de desarrollo y modernización, un programa integral que nos permita desarrollar una marina mercante digna de hacer frente a las necesidades internas y externas del país. Sin embargo, es primordial llevar a cabo todas las metas establecidas, pues si sólo realizamos algunas de ellas seguiremos al margen de las oportunidades que nos brindan los acuerdos internacionales de los que México es parte, pero lo más grave es que continuaremos dependiendo del extranjero, afectando a la soberanía y a la economía nacional.

BIBLIOGRAFIA Y HEMEROGRAFIA

1. Aguilara, José. *Buques de vapor de la armada española. Del vapor de ruedas a la fragata acorazada (1834-1885)*. Madrid, España, 1998.
2. ALBATROS. *Enciclopedia del Mar*. Compañía Editora, S.A., vol. 2, Barcelona, España, 1974.
3. Alor Aceituno, Adriana. *La contenerización en un país en desarrollo, el caso de México*. Tesis, F.C.P. Y S., UNAM, 1983.
4. Alvarez Bejar, Alejandro. *La soberanía nacional y el TLC: mitos y realidades*. El debate de Culiacán, 14 de marzo de 1993.
5. Annan, Kofi. *La función de las naciones unidas en el siglo XXI*. A/52/2000, ONU, Nueva York, marzo del 2000
6. Apuntes de Derecho Mercantil Marítimo. Prof. José Eusebio Salgado y Salgado, F.C.P Y S., UNAM, mayo de 1997.
7. Arellano, Melchor. *La marina mercante mexicana en la última década*. El Financiero, 18 de mayo de 1992.
8. Arellano, Melchor. *Desafíos de los puertos mexicanos hacia el tercer milenio. El Sistema Portuario Nacional rebasado por HUB's y Megacarriers*. Revista Intermodal, noviembre de 1999.
9. Cap. Alt. Bazán Carvallo, Antonio. *La administración marítimo-portuaria en México*. Ponencia presentada ante las autoridades panameñas en la Cd. de Panamá, 17 de febrero de 1992.
10. Badillo, Miguel. *Causo S.C.T. grave daño a la marina mercante*. El Universal, viernes 17 de noviembre de 2000.
11. Bendesky, León. *Economía regional en la era de la globalización*. Revista Comercio Exterior, núm. 11 vol. 44, noviembre, 1994.
12. Bravo Ugarte, Luis. *Historia de México. La Nueva España*. Edit. Jus, T. II, 1953.
13. Bustamante Ahumada, Roberto. *El desarrollo marítimo de México*. Artículo del autor, México, 1980.

14. Calva, José Luis. *Globalización y Bloques económicos: realidades y mitos*. Seminario Nacional Sobre Alternativas para la Economía Mexicana, Instituto de Investigación Económica, Juan Pablos Editor, México, 1995.
15. Calderón Lino, Javier. *CP-Ships toma el control de los contenedores de TMM*. El Financiero, jueves 16 de marzo de 2000.
16. CANAINTRAM. *La Política Alemana*. Revista CANAINTRAM, núm. 27 sep-octubre, 1997.
17. CANAINTRAM. *Subsidios Marítimos Canadá*. Revista CANAINTRAM, noviembre-diciembre, 1996.
18. CANAINTRAM. *Subsidios Marítimos Corea*. Revista CANAINTRAM, núm. 26, julio-agosto, 1997.
19. CANAINTRAM. *Subsidios Marítimos España*. Revista CANAINTRAM, núm. 23, enero-febrero, 1997.
20. CANAINTRAM. *Subsidios Marítimos Holanda*. Revista CANAINTRAM, núm. 27, septiembre-octubre, 1997.
21. CANAINTRAM. *Subsidios Marítimos Panamá*. Revista CANAINTRAM, núm. 20, marzo-abril, 1997.
22. CANAINTRAM. *Subsidios Marítimos Reino Unido*. Revista CANAINTRAM, septiembre-octubre, 1995.
23. Camdessus, Michel. *La globalización genera pobreza y crisis: Michel Camdessus*. El Financiero, Notimex, viernes 28 de abril, 2000.
24. Cárdenas Cedeno, Miguel A.. *La Marina Mercante Mexicana, competitividad y apertura comercial: Década de los 80's*. Tesis, Fac. de Economía, UNAM, 1991.
25. Cárdenas de la Peña, Enrique. *Marina Mercante*. Versión resumida por Benjamin Flores Hernández, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 1988.
26. Cardoso, Victor. *Requiere la flota mercante mexicana urgentes recursos para modernizarse*. La Jornada, lunes 16 de abril de 1990.
27. Casanueva Velasco, Miguel. *La experiencia de la API Acapulco a un año de su privatización*. 3ª Convención Nacional de la Industria del Transporte Marítimo, del 7 al 9 de agosto, Veracruz, México, Revista CANAINTRAM, 1997.

28. Castro Fidel. *Pide Fidel Castro la desaparición del FMI*. El Financiero, Notimex, sección finanzas, jueves 13 de abril, 2000.
29. *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*. Colección Leyes y Reglamentos. México, 1998.
30. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. *Características Generales de la Marina Mercante*. S.C.T., 1995.
31. Cruz Valdés, Hugo. *El Sistema Marítimo Portuario frente a los retos de la globalización económica*. Cuarto Congreso Anual de Agentes Navieros, AMANAC, 2 y 3 de octubre, Mazatlán, Sin., México, 1998.
32. Cuadra, Héctor. *Globalización*. Revista de Relaciones Internacionales, núm. 71, julio-septiembre, FC.P. y S., UNAM, México, 1996.
33. Chávez, Rodrigo. *Alianzas estratégicas, la clave del siglo XXI*. Revista Intermodal, noviembre, 1999.
34. Dávila Pérez, Consuelo. *La dimensión política de la relación entre México y Estados Unidos 1989-1993*. Artículo del autor, 1997.
35. De la Torre, Francisco. *Transportación acuática en el turismo*. Editorial Trillas, México, 1995.
36. Diarios Oficiales de la Federación, 16 de noviembre de 1998 y viernes 26 de mayo de 2000.
37. Dirección General de Puertos. *Como exportar por vía marítima*. CGP Y MM, S.C.T., México, mayo de 1997.
38. Dirección General de Puertos. *Los puertos mexicanos en cifras 1992-1998*. S.C.T., CGPYMM, México, 1999.
39. D.G.P. *Anuario estadístico 1999*. S.C.T., CGPYMM, México, 2000.
40. Ejecutivo Federal. *Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994*. Revista Comercio Exterior, BANCOMEX, S.N.C., vol. 39, Edición Especial, México, 1989.
41. Enciclopedia del Mar. *Fundamentos de Náutica, Oceanografía, Biología, Marina, Submarinismo, Pesca, Salvamento, Mitos y Expediciones*. Enciclopedias Planetas, España, 1995.

42. Escamilla Guzmán, Omar. *La economía mexicana ante el proceso de globalización económica mundial: La productividad como base*. Tesis, Fac. de Economía, UNAM, 1997.
43. Espinosa Cerón, Carlos. *El transporte marítimo un elemento estratégico de la actividad exportadora*. En Revista CANAINTRAM. 3ª Convención Nacional de la Industria del Transporte Marítimo, Edición Especial.
44. Fauster, Peter. *The dynamics of liner shipping*. UNCTAD, ONU, 1997.
45. Flores Cartas, Renato. *La marina mercante nacional, el principio del fin*. El Economista, 28 de abril de 1999.
46. Guerra Borges, Alfredo. *Regionalización y Bloques Económicos*. Tendencias mundiales desde una perspectiva Latinoamericana, Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM, México, s/f.
47. Guillen, Arturo. *Bloques regionales y globalización de la economía*. Revista de Comercio Exterior, mayo de 1994.
48. Guzmán Montalvo, José. *La legislación mexicana y su simplificación ante la globalización del intercambio comercial mexicano*. Cuarto Congreso Anual de Agentes Navieros, AMANAC, 2 y 3 de octubre, Mazatlán, Sin., México, 1998.
49. Hernández Acosta, Armando. *El reto de la contenerización ante la globalización mundial del comercio*. Artículo, D.G.P., S.C.T., Segundo Congreso Internacional de Ingeniería Portuaria, 22 y 23 de octubre, Veracruz, México, 1998.
50. Isawa, Michiro. *Historia del comercio mundial*. Colección Académica, Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA), Escuela Náutica Mercante de Veracruz, México, 1998.
51. Jefatura del Estado. *Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que modifica la Ley 67/1997, de 26 de diciembre*. España, 1999.
52. *Legislación Marítimo-Portuaria. Ley de Puertos y Ley de Navegación*. Dirección General de Puertos, S.C.T., enero, 1999.
53. Kermith, José. *Tendrá Fox que fortalecer infraestructura portuaria*. El Universal, viernes 8 de septiembre de 2000.

54. León, José Luis. *El nuevo sistema internacional, una visión desde México*. Secretaría de Relaciones Exteriores, julio, México, 1999.
55. Maritime Administration. *Maritime Subsidies*. U.S. Department of Transportation, september, 1993.
56. Minsburg, Náum. *El impacto de la globalización. La estructura económica del siglo XXI*. Banco de Provincia de Buenos Aires, Edi. Letra Buena, Buenos Aires.
57. Martínez Hidalgo, José. *Enciclopedia General del Mar*. Ediciones Carriaga, tomo V, J. Mos, Barcelona, España, 1988.
58. ONU. *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal de Mercancías*. Adoptado por la Conferencia de las Naciones Unidas para la elaboración de un Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional. Nueva York, 24 de mayo, 1980.
59. Organisation For Economic Co-operation and Development. *Shipping Policy Developments*. Maritime Transport Committee, 17/18, april, 1997.
60. Orozco Alvarado, Javier y Orozco López, Ma. Teresa. *Globalización e integración económica mundial*. Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de Ciencias Económico-Administrativas, México, 1996.
61. Ocampo Martínez, Gabriela. *La importancia de la marina mercante nacional en el desarrollo económico y el fortalecimiento de la soberanía en México*. Tesis, F.C.P y S., UNAM, México, 1997.
62. Petras, James. *Globalización*. artículo, Ajoblanco, 1998.
63. Ravelo, Ricardo. *La marina mercante mexicana desplazada por extranjeros*. Revista Proceso, 1142, 20 de septiembre de 1998.
64. Reboollar Corona, Luis. *La competitividad del comercio exterior a la luz de la oferta mexicana de transporte marítimo*. En Revista CANAINTRAM, 3ª Convención Nacional de la Industria del Transporte Marítimo, México,
65. Retameza Gurrola, Arturo. *La globalización mundial y sus efectos*. Seminario Nacional Sobre Alternativas para la Economía Mexicana, Instituto de Investigaciones Económicas, Juan Pablos Editor, México, 1995.

66. Rosas González, Ma. Cristina. *Globalización y Regionalismo: procesos antagónicos o complementarios?*. Revista de Relaciones Internacionales, núm. 71, julio-septiembre, UNAM, 1996.
67. Ruíz Olmedo, Sergio. *La necesidad de un Acuerdo Internacional que riga la normalización de los contenedores*. Tesis. F.C.P. y S., UNAM, 1979.
68. Ruíz Olmedo, Sergio. *El transporte y el comercio exterior*. Revista de Relaciones Internacionales, núm. 70, abril-junio, UNAM, 1996.
69. Ruíz Olmedo, Sergio. *Ferromex y el Sistema Intermodal*. Cuarto Congreso Anual de Agentes Navieros, AMANAC, 2 y 3 de octubre, Mazatlán, Sin., México, 1998.
70. Salgado Salgado, José Eusebio. *El desarrollo de la marina mercante mexicana y sus problemas internos e internacionales*. Tesis F.C.P. y S., UNAM, 1967.
71. Salgado Salgado, José Eusebio. *El transporte marítimo como factor de desarrollo nacional hacia una política nacional de transporte marítimo*. Revista Mexicana de Relaciones Internacionales., vol. VIII, núm. 28, enero-marzo, 1982.
72. Salgado y Salgado, José E. *La legislación y jurisprudencia reciente del derecho marítimo mexicano, con un breve análisis histórico(1521-1993)*. Artículo del anuario marítimo.
73. Salgado y Salgado, José E. *Panorama del derecho marítimo mexicano. Derecho Marítimo*. Serie Jurídica, UNAM, Mc Graw-Hill, México, 1997.
74. Salgado y Salgado, José E. *El futuro de la marina mercante mexicana y de los puertos mexicanos*. Ponencia del autor, México, 2000.
75. S.C.T. *Los Puertos Mexicanos: Inversión hacia el futuro. proceso de reestructuración y privatización.*, D.G.P., octubre de 1994.
76. S.C.T. *Programa para promover la competitividad de la marina mercante mexicana 1996-2000*. CGP y MM, México, 1996.
77. S.C.T. *Transformación del Sistema Portuario Nacional.*, D.G.P., 1998.
78. Tuero, Marcelino. *A punto de naufragio, la industria mexicana del transporte marítimo: Inversión hacia el futuro*. El Financiero, 13 de enero del 2000.
79. UNCTAD. *Transporte Multimodal y oportunidades de comercio*. UNCTAD/SDD/MT, 5 de abril de 1994.

80. UNCTAD. *Review of Maritime Transport 1999*. UN, New York, 1999.
81. Vilas M., Carlos. *Seis ideas falsas sobre la globalización*. Argumentos desde América Latina para la refutación de una idea. CEICH-UNAM, 1998.
82. Villegas C. y Calderón L. *Fortalece a TMM la venta de activos no estratégicos*. El Financiero, viernes 10 de marzo del 2000.
83. Zuleta Contreras, Virgilio. *Globalización*. Tesis, Fac. de Economía, UNAM, 1995.

PAGINAS WEB

1. Bustelo. Pablo. *La ventana económica de China, sobre la retrocesión de Hong Kong*. Artículo, El País, Madrid, 2 de septiembre de 1997. www.ucm.es/info/icei/asia/hkpais.htm.
2. CAMENITRAM. *Consideraciones al tráfico de altura. y Planteamientos y consideraciones en torno al tráfico de cubotaje*. www.cameintram.org.mx/ptm2.htm y www.cameintram.org.mx/ptm1.htm.
3. CEPAL. *Boletín Fal #147. Facilitación del comercio y el transporte en América Latina y el Caribe*. www.eclac.cl/espanol/noticias/bolfal/fal147.htm.
4. CEPAL. *Boletín FAL #161. Facilitación del comercio y el transporte en América Latina y el Caribe*. enero, 2000, www.eclac.cl/espanol/bolfal/bol161/FAL161.htm.
5. Jiménez Lazcano, Mauro. *Macroeconomía- Hong Kong*. www.planet.com.mx/macroeconomia/macro48/hongkong.htm.
6. Fairplay. www.eclac.cl/espanol/investigacion/transporte/perfil/opnmx.htm. CEPAL.
7. Fairplay. www.eclac.cl/espanol/investigacion/transporte/perfil/fbnm/htm. CEPAL.
8. Journal of Commerce. *Comercio marítimo crecerá 2%, informa Naciones Unidas*. www.infoport.com.mx/noticias/inter12_19.2.htm
9. Juan Pablo II. *Exhortación Apostólica Postsinodal Ecclesia in America.*, 1999, www.multimedios.org/bec/etexts/eia.htm/ecclesiainamerica.
10. Juan Pablo II. El pesado lastre de la deuda externa. Jornada Mundial de Oración para la Paz. enero, 1998, www.multimedios.org/bec/etextx/mjpip.htm/Jornada
11. Ratsiraka. Didier. *Segunda Cumbre de Santo Domingo: Deuda externa igual a pobreza.*, 25 y 26 de noviembre de 1999. www.tdmec.com/arti/inter_1202.html.
12. Tratado de Libre Comercio entre Chile y México. www.secofi-siem.gob.mx