



UNIVERSIDAD DEL MAR

CAMPUS HUATULCO

RELACIONES INTERNACIONALES

Diagnóstico de servicios de la marina mercante mexicana para embarcaciones extranjeras durante el periodo 2000-2010: Alcances de competitividad logística

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

Licenciado en Relaciones Internacionales

PRESENTA:

JOSÉ CARLOS MARTÍNEZ SOSA

DIRECTOR: MTRO. DAVID FABÍAN MEDRANO GÓMEZ

Bahías de Huatulco, Oaxaca, Marzo de 2012

INTRODUCCIÓN

México es un país geográficamente marítimo, debido a que la mayor parte de su superficie total es rivereña. De acuerdo a los datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, el total de la superficie continental e insular asciende a 1 964 375 kilómetros cuadrados, mientras que a la superficie marítima le corresponden 3 188 031 kilómetros cuadrados¹.

Aunado a lo anterior, de las treinta y un entidades federativas de México, diecisiete tienen salida al mar. Once estados tienen costas en el Océano Pacífico (Baja California Sur, Baja California, Sonora, Sinaloa, Nayarit, Jalisco, Colima, Michoacán, Guerrero, Oaxaca y Chiapas) representando aproximadamente 7 800 kilómetros² de los 11 208 kilómetros³, el restante litoral lo conforman Tamaulipas, Veracruz, Tabasco, Campeche y Yucatán con salida al Golfo de México, mientras que las costas de Quintana Roo colindan con el Mar Caribe.

Estas características geográficas constituyen una posición estratégica para México en materia portuaria. Además de sus amplios litorales, México posee, en los Estados de Oaxaca y Veracruz el segundo istmo más angosto del continente americano, después del Canal de Panamá⁴, denominado Istmo de Tehuantepec con 302 km de ancho⁵, el cual une al Océano Pacífico con el Golfo de México y posteriormente con el Océano Atlántico.

¹ INEGI. (2010). Extensión territorial de México. INEGI. obtenida el 20 de agosto de 2011 de <http://cuentame.inegi.org.mx/territorio/extension/default.aspx?tema=T#>.

² SALAZAR Silva, Carlos. Regionalismo Abierto, gran visión del Pacífico Mexicano. Universidad de Colima. México, 2003. p. 23

³ DE ALBA, Edmundo. (2011). EL PAÍS, Parte I. CONABIO. obtenida el 20 de agosto de 2011 de http://www.conabio.gob.mx/conocimiento/estrategia_nacional/doctos/estudiodepais/CAP1_Contexto_fisico.pdf

⁴ El Canal de Panamá es una de las obras de ingeniería sobresalientes de principios del siglo pasado. La idea de su construcción se inició en el imperio español con Carlos I en el siglo XVI, Francia retomó el proyecto en el siglo XVIII y es Estados Unidos quien logra el proyecto en 1914 gracias al Tratado Hay-Bunau-Varilla que decretaba la soberanía americana sobre 10 millas (5 de cada lado) a lo largo del Canal. Este Canal une los Océanos Pacífico y Atlántico y con ello incrementa el comercio interoceánico.

⁵ ZÁRATE TOLEDO, Ma. Antonieta. (2010) las propuestas recientes para el desarrollo del Istmo de Tehuantepec. CIESAS GOLFO. Obtenida el 20 de agosto de 2011 de <http://www.ciesas-golfo.edu.mx/istmo/docs/propuestasrecientes/proprec5.htm>

A pesar de lo anterior, el país no ha impulsado continuamente el desarrollo de puertos de altura más importantes en las últimas décadas, en este sentido “México...cometió el imperdonable error de volver las espaldas a sus mares”⁶. Esta práctica contraria a la evolución de la marina mercante se inició hace casi cuarenta años, “en el contexto de la crisis de sobreoferta de fletes que el sector enfrentó entre los años setenta y ochenta”⁷. Aunado a ello, el *boom* petrolero que experimentó el país durante esos mismos años, coadyuvaron en el atraso de los servicios de la marina mercante mexicana en el primer decenio del siglo XXI.

La marina mercante, de acuerdo a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 2006, se define como el conjunto de personas físicas o morales, embarcaciones y artefactos navales que intervienen en el comercio marítimo. Por otro lado, para fines de la presente investigación se considera dentro del sistema de marina mercante a los puertos y al transporte marítimo, más los elementos mencionados en la ley.

La falta de estímulos financieros, la deficiente legislación, la influencia de Estados Unidos para incidir en el movimiento de mercancías por vía carretera y el abandono por parte de las autoridades nacionales para decretar políticas públicas que permitieran contar con una industria marítima consolidada, es una condición que debilita la posición de México en el plano internacional.

Actualmente, el debate en torno a la configuración de una marina mercante nacional que posicione a México en el escenario internacional tiene el objetivo de incrementar su flota mercante.

Con respecto a la temática del fortalecimiento de la marina mercante mexicana ésta radica en embarcaciones con bandera nacional y extranjera. Cabe destacar la importancia de los servicios portuarios e intermodales como parte de este sistema. Por lo anterior, el tema implica ser estudiado desde una perspectiva integral y progresiva.

⁶ CERVANTES Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. Editorial Porrúa. México, 2001. p. 1

⁷ TAPIA Guerrero, Luis Arturo. Desregulación laboral en el sector de transporte. Dumping social y crisis de la marina mercante nacional. STPS. México, 2003. p. 9

Por integral debe entenderse la totalidad del complejo marítimo mercante nacional. Es decir, la flota mercante más el servicio portuario, el personal marítimo y los profesionales relacionados en el rubro. Ello conduce al segundo punto, la visión progresiva. Ésta última se refiere al mejoramiento de los servicios en marina mercante existentes en el país, como es el caso del transporte de cabotaje, para posteriormente abordar la creación de aquellos faltantes que darán como resultado una marina mercante mexicana consolidada y competitiva en el comercio internacional.

Partiendo de lo señalado, la actividad portuaria que se realiza en los principales puntos de acceso marítimo a México debe examinarse para poder integrar una propuesta concreta y viable a la mejora de la condición de este sector de la economía mexicana.

Cabe agregar en este sentido, que la importancia de estudiar la situación de la marina mercante nacional radica en la relevancia del sector a nivel internacional. “Más del 90% del comercio mundial se lleva a cabo por vía marítima”⁸. Resulta por ello indispensable reconsiderar las prioridades tanto comerciales como de transporte del país.

Actualmente, El Estado Mexicano concentra una mayor atención en el esquema intermodal de distribución de mercancías en su modalidad terrestre, sin embargo también merece una puntual atención sus puertos de altura que se encuentran estratégicamente ubicados en la costa del Pacífico, Golfo y Península de Yucatán, en el hecho que a partir de éstos se obtiene un mayor volumen de operaciones de comercio exterior importantes y registradas en la balanza de pagos por concepto de cuenta corriente y balanza comercial.

Es este sentido, el Doctor Alejandro Hertz Manero comenta: “la cuasi desaparición de este rubro a nivel nacional, dejó pérdidas por doce mil millones de dólares en

⁸ UNCITRAL. (2004). EL ABECÉ DE LA CNUDMI. COMISION DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL. Obtenida el 20 de agosto de 2011 de <http://www.uncitral.org/pdf/spanish/uncitral-leaflet-s.pdf>

2008”⁹, así, revela la situación actual de la marina mercante nacional. Además de ello, Hertz Manero pone especial atención en el aspecto de la soberanía nacional debido a que “la mayoría de las embarcaciones que realizan actividades en aguas nacionales (mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva) son extranjeras”¹⁰, de ahí la importancia del respeto a la legislación nacional en esta materia.

El presente trabajo de investigación realiza un diagnóstico de la situación en la que atraviesa la marina mercante del país, principalmente de los puertos destinados a líneas navieras extranjeras y sus enlaces intermodales de distribución en el periodo 2000-2010.

El tema de investigación se fundamenta en la teoría sistémica estructural-funcionalista la cual “supone que los elementos de una determinada estructura social son interdependientes entre sí. Una variación de alguno de ellos, repercute en los demás”¹¹. Talcott Parsons en sus obras “La Estructura de la Acción Social (1937)” y “Sistema Social (1951)” establece el estudio organístico y funcional de un sistema, que en este caso permite analizar al conjunto de puertos de altura como parte de “las estructuras sociales”¹² de la marina mercante nacional. Asimismo, este enfoque estructural-funcional ha sido considerado en el estudio de sistemas, desde el punto de vista biológico y cibernético hasta su aplicación en la administración pública y privada así como en el contexto geopolítico de los Estados-Nación.

Además de lo anterior, la Teoría General de Sistemas le aporta características propias a estudiar, principalmente en la definición de la homeostasis del sistema y

⁹ GÓNZALEZ, Martha Elba. (2008). La Marina Mercante en México prácticamente ha desaparecido: Hertz Manero. La Prensa. Obtenida el 20 de abril de 2011 de <http://www.oem.com.mx/laprensa/notas/n1367067.htm>

¹⁰ Ídem.

¹¹ CORONADO, Saray et al. (2011). Análisis de las Escuelas de Pensamiento Filosófico. Universidad Bicentenario de Aragua. Obtenida el 20 de agosto de 2011 de <http://es.scribd.com/doc/55565674/27/Estructural-Funcionalismo>

¹² ALBA Pastor, María. (2011). La negación de la historia por el estructural-funcionalismo. Revista UNAM. p. 169. Obtenida el 20 de agosto de 2011 de <http://tesiuami.uam.mx/revistasuam/denarius/include/getdoc.php?id=1351&article=1386&mode=pdf>

la entropía a la cual se aproxima la marina mercante en México. Aunado a estos puntos, el enfoque estructural-sistémico propuesto por Yocelivzky y desarrollado por Martner, proveen la base científica para extender la unidad de estudio de un solo puerto o compañía marítima a todo el sistema, tanto a nivel internacional, como en su repercusión en el ámbito nacional.

La presente plantea que los factores que dilatan el servicio marítimo mercante de México, tales como la excesiva burocratización, el desfase tecnológico, así como factores políticos, económicos y jurídicos intervienen en el ámbito con graves consecuencias en la competitividad de los puertos mexicanos, el menoscabo de flota mercante con bandera nacional, la vulnerabilidad de la soberanía, una amenaza latente a la seguridad y un significativo obstáculo al desarrollo económico del país.

Lo anterior se resume en la hipótesis que la debilidad de la marina mercante mexicana implica la incapacidad del país para situarse como un actor importante en el escenario regional e internacional.

En el primer capítulo se planteará la explicación de las teorías sistémicas del estructural funcionalismo y la Teoría General de Sistemas, así como la aportación del enfoque estructural-sistémico para comprender cómo operan los servicios portuarios de la marina mercante, esto con el objeto de ubicar las incidencias o problemáticas de orden logístico que alteran su funcionamiento. Aunado a lo anterior, se expondrá la aplicación de las teorías sistémicas en el conocimiento de la marina mercante.

El segundo capítulo está dedicado a la evolución y contextualización de las condiciones de la marina mercante a nivel mundial, su importancia para el comercio internacional y cómo influye en el desarrollo de la marina mercante en México referente al mismo rubro. En este capítulo se presentarán las condiciones actuales tanto internacionales como nacionales, resultado de la dinámica de los últimos diez años, evolución que se explicará de forma concreta en la presente tesis.

En el tercer capítulo se expondrán las causas y consecuencias políticas, económicas y jurídicas en el rubro de la marina mercante en México. En relación al tema, también se presentan los efectos colaterales en materia de soberanía, seguridad y desarrollo de la marina mercante en el país como consecuencia de la guerra contra el narcotráfico. Se presentarán también las aportaciones a la mejora de la marina mercante mexicana y su reposicionamiento en el escenario internacional. Finalmente se plantearán las conclusiones de este trabajo de investigación.