

DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL Y PERSPECTIVAS DEL
TRANSPORTE MARÍTIMO REGIONAL
(CASO CUBA Y MÉXICO)

El presente Estudio corresponde al ítem V.6 del Programa de Actividades para el año 2001.

Su objetivo es aumentar la eficiencia de los servicios de transporte, reducir sus costos y hacer de éstos un instrumento efectivo para coadyuvar al crecimiento del comercio, del turismo y el desarrollo económico de todos y cada uno de los países integrantes de la ALADI.

Si bien el Estudio atiende preferentemente la situación del transporte marítimo vinculado a Cuba y México, lo hace como instrumento de complementación al ya elaborado DITIAS, por lo que, en definitiva, termina identificando medidas que, mediante su ejecución inmediata, generarían beneficios concretos para las operaciones de transporte marítimo de la región que forman los Países Miembros de ALADI y estableciendo algunas acciones que permitirían la eliminación de las trabas legales, administrativas o institucionales que actualmente obstaculizan las operaciones de este modo de transporte.

El presente trabajo ha sido elaborado por la empresa consultora Celis - Consultores Marítimos, siendo el contenido del mismo de exclusiva responsabilidad del autor.

ÍNDICE

	Pag.
INTRODUCCIÓN.....	04
a) Estructura y Contenido del Informe.....	05
b) Los Países Objeto del Estudio	05
I. EL COMERCIO MARÍTIMO DE MÉXICO Y CUBA. SU RELACIÓN CON AMÉRICA DEL SUR.....	07
a) Flujos de Comercio de México	07
II. EL COMERCIO MARÍTIMO DE MÉXICO Y CUBA.....	13
a) Datos Generales.....	13
b) El Transporte de Mercancías por Mar.....	16
1. Relación Flete - Precio.....	21
2. Flujo de Mercaderías.....	21
- Contenedores.....	21
- Otras Cargas.....	27
- Cruceros.....	27
3. Participación de otros modos de transporte en el comercio exterior de México.....	28
III. ESTRUCTURA DE LA FLOTA MERCANTE DE MÉXICO.....	32
IV. PUERTOS MEXICANOS Y CUBANOS Y SU INFLUENCIA EN LOS TRANSPORTES MARÍTIMOS DE LA REGIÓN.....	37
a) Introducción.....	37
b) Situación de los Puertos con Anterioridad a la Reforma Portuaria.....	37
c) Evolución de los Puertos a Raíz de la Privatización	38
d) Operación de Graneles (sólidos y líquidos).....	39
e) Operación de Carga General (contenedores y carga suelta).....	40
f) Terminales de Cruceros Marítimos.....	40
g) Puertos Concentradores de Carga.....	41
V. ANÁLISIS CRÍTICO, PERSPECTIVAS Y SUGERENCIAS DE POLÍTICAS PARA LA MARINA MERCANTE.....	41
a) Evolución de las Políticas de Marina Mercante en México.....	41
b) Situación Actual del Sector.....	43
1. Graneles Líquidos.....	44
2. Graneles Sólidos.....	44
3. Cabotaje.....	44
c) Industria naval	45
VI. LEGISLACIÓN SOBRE MARINA MERCANTE EN MÉXICO.....	46
a) Legislación Local.....	46
b) Marcos Regulatorios Internacionales.....	47
VII. CONCLUSIONES.....	47
VIII. BIBLIOGRAFÍA	52

INTRODUCCIÓN

La Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, por Resolución 37 (IV), acordó “Encomendar a la Secretaría Técnica Permanente que, en coordinación con ALAF y la CEPAL y con el apoyo de las Secretarías de los esquemas subregionales de integración, elabore un estudio que permita determinar la factibilidad de elaborar un Plan Maestro para el desarrollo sostenible del transporte y su infraestructura en América del Sur”.

Posteriormente, por su Resolución 42 (V), la Conferencia encomendó convocar a una reunión de autoridades de transporte, con el objeto de analizar el documento presentado y establecer, si fuese el caso, las directivas políticas para la continuidad de los trabajos. En la citada Reunión, las autoridades presentes decidieron la elaboración de un “Diagnóstico del Transporte Internacional y su Infraestructura en América del Sur”, con el propósito de aumentar la eficiencia de los servicios de transporte, reducir sus costos y hacer de éstos un instrumento efectivo para coadyuvar al crecimiento del comercio, del turismo y el crecimiento y desarrollo económicos de todos y cada uno de los países integrantes de la ALADI.

En cumplimiento de este mandato, se realizó el citado Diagnóstico (DITIAS), considerando un estudio en particular sobre el transporte marítimo. El documento generado al respecto, denominado Informe Final sobre el Transporte Marítimo en América del Sur, consideró originalmente a los países que forman parte de la Conferencia de Ministros ya citada.

En este contexto, teniendo en cuenta que México participó, en calidad de observador, en varias reuniones de los Grupos de Trabajo de la Conferencia de Ministros de América del Sur y que Cuba se ha incorporado como miembro pleno a la ALADI, ésta decidió elaborar un Diagnóstico sobre la situación actual y perspectivas del transporte marítimo regional, esto es, incorporando también a estos dos países. De esta forma, se buscó dimensionar, desde una perspectiva de la Asociación en su conjunto, el contenido y alcance de los trabajos en materia de transporte marítimo. Bajo estas premisas, se realizó el presente estudio.

Cabe señalar que para efectos del análisis y conclusiones de este trabajo, no se tomó a México y Cuba como una subregión más allá del sentido geográfico, pues no se evidenciaron, en materia de transporte marítimo y su infraestructura, elementos orientados hacia una integración subregional en el sector.

Por el contrario, se encontró una falta de armonización en el manejo de información, estadísticas y datos en general sobre el transporte marítimo y otros aspectos relacionados con esta actividad en Cuba respecto de otros países miembros de la Asociación y en varios casos, no fue posible obtener datos y elementos de análisis suficientes para alcanzar las conclusiones y objetivos planteados para este estudio complementario en cuanto a ese país caribeño.

En todo caso, estimamos que esta situación, en sí misma, representa una importante tarea a llevar a cabo en Cuba, que debe partir de un diagnóstico mucho más amplio de la situación del transporte marítimo y su infraestructura, incluyendo su sistema estadístico, de información y otros aspectos relevantes para la toma de decisiones respecto del desarrollo de este sector en ese país.

a) *Estructura y Contenido del Informe*

Con la anterior salvedad, dada la naturaleza del origen del DITIAS y de conformidad con la metodología aplicada para la elaboración del estudio sobre transporte marítimo en América del Sur, el presente trabajo, en una primera instancia, contiene un diagnóstico sobre la situación del transporte marítimo y su infraestructura en México y Cuba, considerando particularmente el comportamiento de su comercio exterior, así como los intercambios comerciales entre México y Cuba y entre estas naciones y los países del sur del continente. Se cumple así, con el propósito de integrar al apartado sobre Transporte Marítimo del Diagnóstico del Transporte Internacional y su Infraestructura en América del Sur, a todos los países miembros de ALADI.

b) *Los países objeto del estudio*

Los dos países objeto del presente estudio son México y Cuba y sus relaciones vía el comercio y transporte marítimos con los países de América del Sur.

En materia de relaciones comerciales, en el caso de México destaca su integración al bloque denominado NAFTA, (Tratado de Libre Comercio de Norteamérica por sus siglas en inglés) que forma junto con los Estados Unidos de América y Canadá, en cuyo marco realiza más del 80% de su comercio exterior.

También comercialmente, Cuba se identifica en mayor medida con la región europea con la cual mantiene intercambios de relativa importancia con México y, en menor grado, con otros países latinoamericanos, principalmente en sus importaciones vía marítima.

En el contexto regional, México es el segundo país con mayor población de América Latina, después de Brasil, y el tercero en extensión territorial, después de Brasil y Argentina. Cuba ocupa el último lugar en extensión territorial de los países miembros de la ALADI, con únicamente 110,860 Km². Dado su reducido territorio, la densidad de población es la mayor en toda la región latinoamericana, contando con 100.6 hab/km², que supera el promedio mundial.

México cuenta con el segundo lugar en densidad de población de esta región, superando también la media mundial con 49.7 hab/km², debido a una gran concentración en las principales ciudades como son la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, Monterrey y Guadalajara. En estas regiones se concentran también los principales centros nacionales de producción industrial, así como los principales centros de consumo.

Con ello, el área total que representan los países miembros de ALADI es de 19,439,253 millones de km², con un PIB de US\$ 1,678,155 millones y una población cercana a los 448,346 millones de habitantes. Su ingreso per cápita apenas promedia los US\$ 3,742.

Cuadro 1
Principales datos socioeconómicos sobre los países de América del Sur, México y Cuba
Año 1999

País	Capital	Km2	Área		Habitantes (miles)	Población		Hab/km ²	PIB		US\$/Hab	
			% Región	% mundo		% Región	% mundo		Millones de US\$	% Región		% mundo
México	México DF.	1.967.183	10.11%	1.44%	97.365	21.71%	1.65%	49.7	479,453	28.57%	1.62%	4,924
Cuba	La Habana	110. 860	0.57%	0.08%	11,159	2.48%	0.18%	100.6	25,504	1.51%	0.09%	2,285
Argentina	Buenos Aires	2,791,810	14.00%	2.05%	36,578	8.15%	0.62%	13.1	283,403	16.88%	0.95%	7,748
Bolivia	La Paz	1,098,580	5.65%	0.80%	8,143	1.81%	0.13%	7.4	8,362	0.49%	0.02%	1,027
Brasil	Brasilia	8,511,970	43.78%	6.26%	168,495	37.58%	2.86%	19.7	529,398	31.54%	1.78%	3,142
Chile	Santiago	756,950	3.89%	0.55%	15,018	3.34%	0.25%	19.8	67,658	4.03%	0.22%	4,505
Colombia	Bogotá	1,136,910	5.84%	0.83%	41,566	9.27%	0.70%	36.5	86,594	5.16%	0.29%	2,083
Ecuador	Quito	283,560	1.45%	0.20%	12,411	2.76%	0.21%	43.7	13,689	0.81%	0.04%	1,103
Paraguay	Asunción	406,750	2.09%	0.29%	5,359	1.19%	0.09%	13.1	7,741	0.46%	0.02%	1,444
Perú	Lima	1,285,220	6.60%	0.94%	25,232	5.62%	0.42%	19.6	51,982	3.09%	0.17%	2,060
Uruguay	Montevideo	177,410	0.91%	0.13%	3,313	0.73%	0.05%	18.77	21,061	1.25%	0.07%	6,357
Venezuela	Caracas	912,050	4.69%	0.67%	23,707	5.28%	0.40%	25.9	103,311	6.15%	0.34%	4,357
Valores Totales de la Región		19,439,253	100.00%	14.31%	448,346	100.00%	7.61%	23.0	1,678,156	100%	5.67%	3,742
Valores Totales Mundiales		135,799,290	-	100.00%	5,889,807	-	100%	43,4	29,584,168	-	100%	5,023

Fuente: ALADI, CEPAL,, BID

I. EL COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL DE MÉXICO. SU RELACIÓN CON AMÉRICA DEL SUR

a) *Flujos de Comercio de México*

Los cuadros que se presentan a continuación proporcionan datos en relación con el comportamiento del comercio exterior mexicano. De dichos cuadros destaca el constante y sostenido crecimiento que éste ha tenido en la última década. Este incremento ha ubicado a México como el país número 7 entre las naciones exportadoras y 13 de las economías del mundo.

Cuadro 2
Comercio exterior de México (FOB) por zonas geoeconómicas y principales países
Años 1998-1999
(Cifras acumuladas enero-marzo en millones de dólares)

	Región /País	Total Mundial	%	Cont. Americano	%	Cont. Europeo	%	Cont. Asiático	%	Resto del Mundo	%
1995	Exp.	79,541.55	100	73,314.43	92	4,042.65	5	1,888.60	2	295.88	1
	Imp.	72,453.01	100	57,330.12	79	7,313.35	10	7,293.63	10	515.91	1
1996	Exp.	95,999.74	100	89,059.12	92	4,162.64	4.5	2,444.05	3	333.93	.5
	Imp.	89,468.77	100	71,612.83	80	8,422.07	9	8,586.65	10	847.22	1
1997	Exp.	110,431.38	100	103,279.98	93.5	4,486.26	3.5	2,220.91	2	444.23	.5
	Imp.	109,807.79	100	86,769.95	79	10,941.44	10	11,146.92	10	949.49	1
1998	Exp.	117,459.56	100	110,647.45	94	4,333.40	4	1,944.23	1	534.47	1
	Imp.	125,373.06	100	98,594.16	79	12,894.47	10	12,627.39	10	1,257.04	1
1999	Exp.	136,703.35	100	128,404.48	94	5,940.10	4.3	1,983.69	1.4	375.09	.02
	Imp.	142,063.78	100	111,778.04	79	13,892.80	10	14,783.86	10	1,609.07	1

Fuente: Banco Nacional de Comercio Exterior de México.

Al igual que el resto de la región, aunque en proporciones mucho mayores, se puede observar que el comercio mexicano se realiza preponderantemente con los países de América del Norte: Estados Unidos y Canadá. Los intercambios con estos países alcanzan alrededor del 85% en cuanto a los valores totales de importación y exportación. Sólo en el caso de los Estados Unidos esta relación supera el 80%. Dentro del comercio de importación de todo el continente, las compras a Estados Unidos rebasan el 95% y a los países de la ALADI únicamente alcanzan el 2.54%.

Cuadro 3
Valor de importaciones (FOB) de México por continente de origen
Años 1999 - 2000
(millones de dólares)

Región	1999	%	2000	%
Total Mundial	141,974.76	100	174,472.94	100
Continente Americano	111,778.05	78.7	136,463.24	78.2
Continente Europeo	13,892.80	9.7	16,683.06	9.5
Continente Asiático	14,813.35	10.4	19,675.55	11.2
Resto del Mundo	1,490.56	1.0	1,651.09	1

Fuente: INEGI

Cuadro 4
Volumen de importaciones de México por continente
Año 1999
(Toneladas)

País	Total Mundial	Continente Americano	Continente Europeo	Continente Asiático	África	Oceanía
México	1,938,239,126	1,858,729,824	26,071,100	48,132,367	3,197,685	1,108,150
%	100	96	1.3	2.5	.1	N/R

Fuente: Data Intal

Cuadro 5
Valor de exportación (FOB) de México por continente de destino
Años 1999 y 2000
(miles de dólares)

Región	1999	%	2000	%
Total Mundial	136,391,099	100.0	166,424,005	100.0
Continente Americano	128,190,950	94.0	158,494,128	95.2
Continente Europeo	5,837,200	4.2	6,436,256	3.8
Continente Asiático	2,039,459	1.5	2,024,309	1.0
Continente Africano	59,090	N/R	35,022	N/R
Oceanía	133,004	0.1	102,841	N/R
Resto del Mundo	40,178	N/R	11,398	N/R

Fuente: INEGI

Cuadro 6
Volumen de exportaciones de México por continente de destino
Año 1999
(toneladas)

País	Total Mundial	América	Europa	Asia	África	Oceanía
México	81,264,515	69,838,819	4,934,641	6,336,114	92,622	62,319
%	100	86	6	7	.1	N/R

Fuente: Data Intal

Cuadro 7
Valor de importación (FOB) de México por región de origen en el continente americano
Años 1999 - 2000
(miles de dólares)

Región	1999	%	2000	%
CONTINENTE AMERICANO	111,778,048	100.00	132,446,672	100
América del Norte	108,491,556	97.06	131,865,483	96.63
Latinoamericana de Integración (ALADI)	2,834,921	2.54	3,989,506	2.92
Mercado Común Centroamericano (MCC)	314,905	0.28	330,922	0.24
Mercado Común del Caribe (CARICOM)	73,140	0.07	123,769	0.09
Resto de América Latina*	36,417	0.03	133,836	0.10
Resto de América**	27,109	0.02	19,724	0.02

*Haití, Panamá y República Dominicana

**Antillas Holandesas, Bermudas, Islas Caimán y otros

Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI)

Cuadro 8
Valor de exportación (FOB) de México por región de destino en el continente americano
Años 1999 - 2000
(miles de dólares)

Región	1999	%	2000	%
CONTINENTE AMERICANO	128,190,950	100.00	158,494,128	100.00
América del Norte	122,979,431	95.94	151,206,373	96.86
Latinoamericana de integración (ALADI)	2,172,700	1.70	2,681,210	1.70
Mercado Común Centroamericano (MCC)	1,258,926	0.98	1,363,215	0.87
Mercado Común del Caribe (CARICOM)	168,804	0.13	232,036	0.15
Resto de América Latina*	623,652	0.49	823,574	0.52
Resto de América**	987,437	0.77	1,364,146	0.86

*Haití, Panamá y República Dominicana

**Antillas Holandesas, Bermudas, Islas Caimán y otros

Fuente: INEGI

En el comercio total de importación de México en términos de valor por continentes, casi el 80% de las compras se realizan en el continente americano y esta cifra es aun mayor al considerar su volumen, que alcanza el 95%.

Las exportaciones se concentran aun más con América del Norte, alcanzando el 96% del total. En este rubro el porcentaje con los países miembros de ALADI se reduce a sólo el 1.7%.

También las exportaciones por continente se encuentran concentradas en América, sumando el 94%. En volumen esta cifra alcanza el 86%, a diferencia de lo que sucede con las importaciones.

Los principales socios comerciales de México dentro de los países de ALADI son Brasil y Chile, tanto en importaciones como exportaciones, en valor y volumen. Hay un intercambio importante también con Venezuela y Perú, y con Cuba en materia de exportaciones.

Cuadro 9
Valor del flujo comercial de México con los países de América del Sur
Importaciones
Año 2000
(miles de dólares)

	País de origen											
	Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Colombia	Cuba	Ecuador	Paraguay	Perú	Uruguay	Venezuela	Total
MEXICO	247,398	13,357	1,802,913	893,727	273,424	22,595	75,181	1,215	176,677	83,220	422,394	4,012,101
%	6	N/R	44.9	22.3	7	0.56	2	N/R	4	2	10.5	100

Fuente: INEGI

Cuadro 10
Volumen del flujo comercial de México con los países de América del Sur
Importaciones
Año 1999
(toneladas)

	País de destino											
	Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Colombia	Cuba	Ecuador	Paraguay	Perú	Uruguay	Venezuela	Total
MEXICO	228,824	2,739	3,844,452	670,536	505,427	61,586	212,183	1,914	1,070,880	29,064	847,197	7,474,777
%	3	N/R	51.4	9	6.7	0.8	2.8	N/R	14.3	0.3	11.3	100

Fuente: Data Intal.

Cuadro 11
Valor del flujo comercial entre México y los países de América del Sur
Exportaciones
Año 2000
(miles de dólares)

	País de destino											
	Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Colombia	Cuba	Ecuador	Paraguay	Perú	Uruguay	Venezuela	Total
MEXICO	184,262	21,247	325,442	343,397	236,911	181,732	69,074	3,461	143,454	17,700	237,636	1,764,316
%	10.4	1.2	18.4	19.5	13.4	10.3	3.9	N/R	8.1	1	13.5	100

Fuente: INEGI

Cuadro 12
Volumen del flujo comercial entre México y los países de América del Sur
Exportaciones
Año 1999
(toneladas)

	País de destino											
	Argentina	Bolivia	Brasil	Chile	Colombia	Cuba	Ecuador	Paraguay	Perú	Uruguay	Venezuela	Total
MEXICO	288,722	26,579	517,375	431,334	461,803	214,468	107,985	9,915	209,979	107,969	519,549	2,895,678
%	9.9	.9	17.9	14.9	16	7.4	3.7	.03	7.2	3.7	17.9	100

Fuente: Data Intal.

II. EL COMERCIO MARÍTIMO DE MÉXICO Y CUBA

a) *Datos Generales*

La estructura del comercio exterior mexicano, principalmente de exportación, se ha modificado de forma importante, ya que sus principales productos son manufacturas, a diferencia de décadas anteriores en las que dependía principalmente del petróleo y otros productos básicos o materias primas. Aunque el petróleo sigue ocupando un lugar muy importante en los ingresos del país, alcanzando el 8.94%, los automóviles y sus partes son ya el primer producto de exportación de México, con 13.51% en el año 2000. Se puede apreciar en el siguiente cuadro que los mayores ingresos provienen de la venta de manufacturas al exterior.

A diferencia de lo que sucede en el resto del mundo, la participación del transporte marítimo en el movimiento del comercio exterior mexicano, es muy reducida, pues en valor sólo alcanza el 12.7% del total y el volumen alrededor del 8.1%*. Lo anterior se explica debido a la importante concentración que del comercio exterior se tiene con Estados Unidos y a los vestigios de un sistema portuario ineficiente e inseguro que hasta 1994 inhibió el uso del transporte marítimo. A lo anterior habría que agregar apoyos gubernamentales de considerable importancia que permitieron el desarrollo del autotransporte de carga de tal forma y propiciaron en las últimas décadas que este modo de transporte se constituyera en prácticamente único vehículo del comercio exterior mexicano.

Dichos apoyos, que hasta la fecha persisten, se han proporcionado en los principales renglones de los costos de las empresas, tales como impuestos, seguridad social de los choferes, uso de la infraestructura carretera, entre otros.

Este tratamiento inequitativo que por parte del gobierno se otorgó las empresas de autotransporte durante décadas, ha impedido, por un lado, que no se haya desarrollado el cabotaje a pesar de los casi 11,000 km de litorales con que cuenta México y, por el otro, la baja participación del transporte marítimo en el comercio exterior.

En el apartado 3. del capítulo II. "Participación de Otros Modos de Transporte en el Comercio Exterior de México" se presenta un somero ejercicio comparativo sobre este tema.

* Dado que este dato se calculó con base en diversas fuentes, deberá tomarse como aproximado.

Cuadro 13
Importaciones de México según principales productos
Años 1999-2000
(miles de dólares)

Producto seleccionado	1998	%	1999	%
Piezas y partes para instalaciones eléctricas	8,392,039	8.24	9,836,817	8.37
Refacciones para automóviles y camiones	7,972,525	7.83	9,588,034	8.15
Máquinas p/proceso de información y sus partes	5,857,288	5.75	6,668,642	5.67
Motores y sus partes para automóviles	2,448,667	2.41	2,904,422	2.47
Automóviles para transporte de personas	2,123,466	2.09	2,565,257	2.18
Aparatos, equipos radiofónicos y telegráficos	1,813,112	1.78	2,479,194	2.11
Generadores, transformadores y motores eléctricos	1,781,916	1.75	2,067,644	1.76
Receptores y transmisores de radio y televisión	1,699,486	1.67	1,865,147	1.59
Aparatos e instrumentos de medidas y análisis	1,479,419	1.45	1,616,396	1.37
Máquinas y partes p/industrias no especificadas	1,215,285	1.19	1,407,275	1.20
Maquinaria para trabajar los metales	1,137,168	1.13	1,342,540	1.14
Bombas, motobombas y turbobombas	957,188	0.94	1,172,932	1.02
Tornillos, tuercas de hierro o acero	883,754	0.87	1,018,874	0.87
Herramienta de mano	639,372	0.63	920,010	0.78
Maquinas y aparatos de elevación de carga y descarga	569,600	0.56	639,931	0.54
Maquinaria de impulsión mecánica para la industria del caucho	642,338	0.63	625,084	0.53
Camiones de carga, excepto de volteo	779,985	0.77	624,143	0.53
Aparatos para el filtrado y sus partes	462,761	0.45	587,731	0.50
Maquinaria para la industria textil y sus partes	657,288	0.64	559,074	0.47
Válvulas diversas y sus partes	470,243	0.46	547,206	0.46
Otros productos no clasificados	3,252,731	3.21	3,418,999	2.91
Otros de industrias manufactureras	56,536,026	55.55	65,123,738	55.38
Total de importaciones (FOB)	101,771,657	100.00	117,579,090	100.00

Fuente: Informe Anual del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática

Cuadro 14
Exportaciones de México según principales productos
Año 1999-2000
(miles de dólares)

Producto seleccionado	1999	%	2000	%
Automóviles para transporte de personas	12,581,305	9.22	16,664,593	10.01
Petróleo crudo	8,858,809	6.50	14,884,121	8.94
Máquinas para procesamiento de información	6,399,332	4.69	8,140,911	4.89
Otros aparatos e instrumentos eléctricos	5,189,884	3.81	6,836,575	4.11
Cables aislados para electricidad	5,979,472	4.38	6,677,758	4.01
Partes sueltas para automóviles	4,775,428	3.50	5,808,362	3.49
Artículos de telas y tejidos de algodón y fibras vegetales	4,976,170	3.65	5,609,642	3.37
Partes o piezas sueltas para maquinaria	4,255,475	3.12	4,934,977	2.97
Piezas para instalaciones eléctricas	3,373,346	2.47	4,878,092	2.93
Automóviles para transporte de carga	4,138,429	3.03	4,825,948	2.90
Maquinas, aparatos e instrumentos p/ comunicación eléctricos	2,017,320	1.48	3,706,758	2.23
Artículos de tela y tejidos de seda, fibras artificiales o lana	2,161,038	1.58	2,348,448	1.41
Motores para automóviles	2,189,341	1.61	2,140,933	1.29
Transformadores eléctricos	1,828,847	1.34	2,010,393	1.21
Manufactures de materias plásticas o resinas sintéticas	1,474,822	1.08	1,851,948	1.11
Partes y refacciones de radio y televisión	1,529,489	1.12	1,830,510	1.10
Vidrio o cristal y sus manufacturas	1,374,629	1.01	1,560,683	0.94
Motores eléctricos	1,432,208	1.05	1,557,441	0.94
Partes o piezas para motores	1,113,048	0.82	1,386,226	0.83
Legumbres y hortalizas frescas	1,179,759	0.86	1,371,257	0.82
Instrumentos y aparatos médicos	996,554	0.73	1,307,013	0.79
Otros	58,566,394	42.95	66,091,416	39.71
Exportación Total FOB	136,391,099	100.00	166,424,005	100.00

Fuente: Informe Anual del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática

Los siguientes productos y grupos de productos son constantes en el comercio con América del Norte, países de la ALADI, Unión Europea y Japón:

- Petroleras
- Petróleo crudo
- Agropecuarias
- Extractivas
- Manufactureras
- Alimentos, bebidas y tabaco
- Textil-confección, cuero y calzado
- Industria de la madera
- Papel, imprenta e industria editorial
- Químico-farmacéutico
- Productos de plástico y caucho
- Fabricación de otros minerales no metálicos
- Siderurgia

- Minerometalurgia
- Productos metálicos, maquinaria y equipo
- Industria automotriz
- Industria eléctrico-electrónica

b) El Transporte de Mercancías por Mar

Del total de 2,019,503,641 toneladas que constituyen el comercio exterior de México, sólo el 8.1% se realiza por vía marítima, como se puede apreciar en los cuadros que se presentan a continuación. En valor, este porcentaje alcanza el 12.7%.

Cuadro 16
Valor FOB de importaciones por vía marítima de México por región de origen
Año 1998
(miles de dólares)

País	Total Mundial	América del Norte	América Latina y Caribe	Asia y Pacífico	Europa	África	No Clasificados
México	17,901,980	5,168,495	2,331,917	3,692,374	6,289,540	317,127	102,527
	100%	28.9	13.0	20.6	35.1	1.8	0.5

Fuente: CEPAL

Cuadro 17
Volumen de Importaciones por vía marítima de México por región de origen
Año 1999
(toneladas)

País	Total Mundial	Continente Americano	Continente Europeo	Continente Asiático	África	Oceanía	No Clasificados
México	44,813,814	25,580,796	4,161,087	1,276,280	2,737,113	1,019,645	10,038,893
%	100	57.09	9.28	2.85	6.10	2.27	22.41

Fuente: Anuario Estadístico de 1999 de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Cuadro 18
Valor FOB de exportaciones por vía marítima de México por región de destino
Año 1998
(miles de dólares)

País	Total Mundial	América del Norte	América Latina y Caribe	Asia y Pacífico	Europa	África	No Clasificados
México	17,605,716	10,271,789	3,811,305	1,202,759	1,844,020	191,374	284,469
%	100	58.3	21.6	6.83	10.5	1.1	1.6

Fuente: CEPAL

Cuadro 19
Volumen de exportaciones por vía marítima de México por continente de destino
Año 1999
(toneladas)

País	Total Mundial	Continente Americano	Continente Europeo	Continente Asiático	África	Oceanía	No Clasificados
México	119,284,403	95,249,724	7,615,944	8,076,766	714,073	160,586	7,467,310
%	100	79.85	6.38	6.76	0.59	0.13	6.26

Fuente: Anuario Estadístico de 1999 de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Asumiendo que el total del comercio que se realiza con los países de la ALADI, y que alcanzó en 1998 la suma \$5,776,417,000 dólares, se transporta por vía marítima, los intercambios en valor representaron el 16.2% respecto del total del comercio por mar. (Ver cuadros 9 y 11)

En 1999 en volumen los intercambios vía marítima con los países de la ALADI alcanzaron 10,370,455 de toneladas, lo que representa el 6.3% tanto en importaciones como en exportaciones. (Ver cuadros 10 y 12)

En el caso de México, en el mismo período el comercio intrarregional representó el 2% de su comercio exterior total, en ambas vías.

Durante 1999, México exportó por vía marítima 119.28 millones de toneladas e importó por la misma vía 44.81 millones de toneladas. Estos volúmenes representaron el 8.1% del volumen total del comercio exterior mexicano.

De las exportaciones por mar, nuevamente las destinadas a los Estados Unidos acapararon la mayor proporción, alcanzando casi el 80% de las mismas. En cuanto a las importaciones la participación fue de 43.5%.

Hacia América Latina la suma de este tipo de comercio fue de 13 millones de toneladas, con 5.28 millones de exportación y 7.70 millones de importación. Las proporciones respecto del total del comercio marítimo mexicano fueron 4.6% para las exportaciones y un importante 22.21% para las importaciones.

Con Cuba los porcentajes no fueron en ningún caso superiores a 0.35% respecto del total mundial.

En el caso particular de los países miembros de la ALADI, el comercio marítimo de México en 1999 alcanzó un total de 8,670,142 toneladas, de las cuales 1,985,817 fueron de exportación y 6,684,325 de importación.

Destaca de inmediato la desproporción entre las exportaciones y las importaciones transportadas por vía marítima representando las segundas el 77% del comercio marítimo total.

Los países con los que el volumen total del comercio marítimo mexicano alcanzó o se acercó al millón de toneladas fueron: Chile con 982 mil, Bolivia con 2 millones 958 mil, Brasil con 1 millón 110 mil, Perú con 1 millón 16 mil.

Paraguay y Uruguay presentan los registros más bajos y en ambos casos con un comercio marítimo casi inexistente.

De conformidad con los volúmenes anteriores, en 1999 el mercado del comercio marítimo de México con los países miembros de la ALADI supera los 100 mil millones de dólares, de los cuales es nula la participación de embarcaciones y empresas navieras mexicanas como se verá posteriormente. Ello debería representar para las flotas del resto de los países miembros de la ALADI una oportunidad para participar en este mercado.

En cuanto al tipo de carga transportada, los volúmenes se han mantenido más o menos constantes desde 1997. En 1999, de petróleo y sus derivados se movieron 19.128 millones de toneladas, 10.242 millones fueron de granel mineral y 2.865 millones de carga general. En total el movimiento portuario de altura en ese año fue de 33.717 millones de toneladas.

En cuanto al valor porcentual de estas cargas, al petróleo y sus derivados correspondió el 56.73%, al granel mineral 30.37% y a la carga general 8.49%.

En el caso de Cuba en volumen en 1999 los principales destinos de sus exportaciones fueron, en carga líquida: Bermudas (68.3%) y Francia (31.6%); en carga seca: Rusia (65.1%), República Popular de China (8.5%), Canadá (5.3%), Japón (3.9%) y Holanda (3%).

Sus importaciones en volumen provinieron principalmente de: Bermudas (40.6%), Francia (23.3%), Inglaterra (20.7%) y Antillas Holandesas (4.7%) en carga líquida; Francia (31.6%), Holanda (12.8%) Canadá (10.6%), Suiza (6.4%), Bélgica (4.4%) y España (4.3%) en carga seca.

Cuadro 20
Volumen total de importaciones de Cuba en carga seca y líquida
Toneladas métricas

Zona/País						
	Carga Seca	%	Carga Líquida	%	Carga Total	%
Canadá	370.9	10.64			370.9	4.12
Chile	28.5	0.82			28.5	0.31
México	25	0.72	153.9	2.81	178.9	1.98
Argentina	58.6	1.68			58.6	0.65
Colombia	4.2	0.12			4.2	0.05
Brasil	20.9	0.60			20.9	0.23
República Dominicana	30.3	0.87			30.3	0.34
Jamaica	0.1	N/R			0.1	N/R
Panamá	6	0.17			6	0.07
Trinidad y Tobago			98.6	1.80	98.6	1.10
Venezuela	21.2	0.61	71.3	1.30	92.5	1.03
Bermudas			2,231.50	40.66	2,231.50	24.86
Guatemala	0.2	N/R			0.2	N/R
Antillas Holandesas			260.7	4.75	260.7	2.90
Antigua y Barbuda	0.2	N/R			0.2	N/R
Ecuador	2.6	0.07			2.6	0.03
Costa Rica	0.4	0.01			0.4	N/R
Islas Vírgenes	0.1	N/R			0.1	N/R

Barbados	0.5	0.01	28.7	0.52	29.2	0.31
Surinam	0.3	N/R			0.3	N/R
Alemania	20	0.57			20	0.2
Suecia	0.9	0.02			0.9	0.01
Holanda	447.4	12.83			447.4	4.96
Bélgica	154.5	4.43			154.5	1.71
Inglaterra	52	1.49	1,138.3	20.74	1,190.3	13.25
Francia	1101.7	31.60	1,279.4	23.31	2,381.1	26.52
España	151.9	4.36	7.7	0.14	159.6	1.77
Noruega			64.7	1.18	64.7	0.71
República Checa	3.9	0.11			3.9	0.04
Hungría	0.2	N/R			0.2	N/R
Dinamarca	74.1	2.12			74.1	0.8
República de Eslovaquia	0.8	0.02			0.8	N/R
Rusia	5.2	0.15			5.2	0.06
Suiza	223.2	6.40	152.9	2.79	376.1	4.18
Austria	3.2	0.09			3.2	0.3
Bielorrusia	0.1	N/R			0.1	N/R
Italia	148.8	4.27			148.8	1.66
Líbano	29	0.83			29	0.32
Túnez	63.2	1.81			63.2	0.70
Ucrania	4.6	0.13			4.6	0.05
Israel	0.5	0.01			0.5	N/R
Chipre	24	0.69			24	0.26
Japón	27.5	0.79			27.5	0.31
R. D. Vietnam	121.8	3.49			121.8	1.36
R. P. China	105.2	3.02			105.2	1.15
R. P. D. De Corea	4.6	0.13			4.6	0.05
Nueva Zelanda	2.4	0.07			2.4	0.03
Hong-Kong	145.6	4.17			145.6	1.61
India	0.1	N/R			0.1	N/R
Corea del Sur	0.2	N/R			0.2	N/R
TOTAL	3,486.60	100.00	5487.7	100.00	8974.3	100.00

Fuente: Dirección de Transportes y Seguros de Cuba

Cuadro 21
Volumen total de exportaciones de Cuba en carga seca y líquida
Toneladas métricas

Zona/País	Carga Seca	Carga Líquida		Carga Total		
		%	%	%	%	
Bermudas			77.0	68.32	77.0	2.33
Francia			35.7	31.68	35.7	1.08
Canadá	171.4	5.30			171.4	5.18
México	0.9	0.03			0.9	0.03
Colombia	1.0	0.03			1.0	0.03
República Dominicana	0.1	N/R			0.1	N/R
Venezuela	0.8	0.02			0.8	0.02

Haití	0.1	N/R			0.1	N/R
Isla Margarita	0.1	N/R			0.1	N/R
Alemania	3.3	0.10			3.3	0.10
Holanda	98.1	3.00			98.1	2.96
Bélgica	0.1	N/R			0.1	N/R
Inglaterra	2.0	0.06			2.0	0.06
Francia	19.9	0.62			19.9	0.60
España	6.4	0.2			6.4	0.19
Polonia	0.2	N/R			0.2	N/R
Finlandia	0.1	N/R			0.1	N/R
Dinamarca	0.2	N/R			0.2	N/R
Rusia	2,082.80	65.1			2,082.80	62.93
Suiza	0.6	0.01			0.6	0.01
Lituania	46.5	1.45			46.5	1.4
Italia	36.8	1.15			36.8	1.11
Bulgaria	56.0	1.75			56.0	1.69
Rumania	14.0	0.44			14.0	0.42
Marruecos	27.5	0.86			27.5	0.83
RAE	8.0	0.25			8.0	0.24
Siría	28.0	0.87			28.0	0.84
Túnez	56.7	1.77			56.7	1.71
Portugal	59.7	1.87			59.7	1.80
Irán	65.0	2.03			65.0	1.96
Islas Canarias	1.1	0.03			1.1	0.03
Japón	124.8	3.9			124.8	3.77
R. P. China	274.1	8.5			274.1	8.28
R. P. D. de Corea	10.0	0.31			10.0	0.3
OTROS PAISES	0.8	0.02			0.8	0.02
TOTAL	3197.1	100.00	112.7		3309.8	100.00

Fuente: Dirección de Transportes y Seguros de Cuba

En cuanto al comercio Interregional la participación de Cuba en el año 2000, en términos de valor, fue de 6.1% respecto de sus exportaciones globales y de 32.8% en relación con sus importaciones totales.

Cuadro 22
Volumen de exportaciones totales de Cuba vía marítima por región de destino
(miles de toneladas)

País	Total Mundial	Continente Americano	Continente Europeo	Continente Asiático	Africa	Oceanía
	1999	1999	1999	1999	1999	1999
Cuba	3,309.80	251.40	2,648.70	408.90	-	-

Fuente: Dirección de Transportes y Seguros de Cuba

Cuadro 23
Volumen de importaciones de Cuba vía marítima por región de origen
(miles de toneladas)

País	Total Mundial	Continente Americano	Continente Europeo	Continente Asiático	Africa	Oceanía
	1999	1999	1999	1999	1999	1999
Cuba	8,974.30	3,414.70	5,152.20	405.00	-	2.4

Fuente: Dirección de Transportes y Seguros de Cuba

En el transporte marítimo entre México, Cuba y los países de América del Sur no participan empresas navieras mexicanas ni cubanas en ningún tipo de tráfico. En el caso de México, debido al hecho de que Transportación Marítima Mexicana vendió toda su flota bajo bandera mexicana y extranjera durante la década de los años noventa y que Petróleos Mexicanos tiene como política principal la venta del crudo bajo bases FOB. Por tal motivo, el transporte marítimo intrarregional está realizado preponderantemente por empresas de navegación extrarregionales.

1. Relación Flete-Precio

Dado el tipo de producto que integran las principales exportaciones mexicanas, no creemos relevante para el presente estudio establecer un análisis sobre la relación flete/precio de la mercancía, pues en mercancías manufacturadas el flete llega a ocupar un porcentaje pequeño del precio total de la mercancía, no siendo un factor determinante para su comercialización en el exterior. En el caso del petróleo, por el tipo de mercancía estratégica que es, el flete no determina su comercialización, menos aún si se toma en cuenta la política de ventas de Petróleos Mexicanos, única entidad en el país autorizada para la venta de crudo de primera mano, de exportar el producto sobre bases FOB. No obstante la afirmación anterior, es importante tomar en consideración los cuantiosos recursos que se destinan al pago de fletes para el transporte de tan grandes volúmenes de importación y exportación como lo constituyen el comercio exterior mexicano.

2. Flujo de Mercaderías

- *Contenedores*

En México, como en el resto del mundo, se ha introducido el uso del contenedor en el transporte del comercio exterior vía marítima. A continuación se presenta información sobre la evolución del manejo de contenedores en los diversos puertos del país.

Cuadro 24
Serie histórica de contenedores en tráfico de altura

Puerto	TEU'S		
	1997	1998	1999
Pacífico	302,516	317,827	367,521
Ensenada	14,796	13,668	20,744
Mazatlán	8,679	10,433	15,228
Manzanillo	256,405	276,542	319,570
Lázaro Cardenas	8,111	7,167	4,468
Acapulco	-	-	-
Salina Cruz	14,525	10,017	7,511
Golfo y caribe	600,315	692,215	749,084
Altamira	141,902	162,529	166,191
Tampico	69,445	67,477	47,898
Tuxpan	449	237	237
Veracruz	364,259	427,415	484,523
Progreso	19,753	28,777	43,017
Pto. Morelos	4,507	5,780	7,218
Totales	902,831	1,010,042	1,116,605

Fuente: "Los Puertos Mexicanos en Cifras 1993-1999" Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Doce son los puertos mexicanos que tienen movimiento importante de contenedores en tráfico de altura, ocupando el primer lugar Veracruz, ubicado en el Golfo de México, y en segundo lugar Manzanillo en el Pacífico. Entre ambos puertos manejan el 72% del total nacional de TEU's.

El total de TEU's operados en los doce puertos fue de 902,855 unidades en 1997, 1,010,052 en 1998 y 1,117,495 en 1999. el crecimiento promedio anual durante este periodo fue superior al 15%.

En todos los casos, los contenedores son utilizados por empresas navieras que realizan servicios de línea, conectando los puertos mexicanos con prácticamente todas las regiones del mundo. Hacia Sudamérica, existen servicios regulares desde cinco puertos del país; dos ubicados en el Pacífico y tres en el Golfo.

Cuadro 25
Principales Servicios de Línea entre Sudamérica y México

Operadores	Puertos de Sudamérica	Puertos de México	Frecuencia	Buques Utilizados
H. Stinnes Linien GMBH	La Guaira, Pto. Cabello	Veracruz, Tampico	23 días	Zapoteca, Mexica, Olmeca.
Nordana Line	Cartagena, Pto. Cabello, La Guaira.	Altamira, Veracruz, Manzanillo	7 días	APL Caracas, L. Pelican, Merkur R.
CCL	Sto. T. De Cas., La Guaira, Colón, Cartagena, Barranquilla, Pto. Cabello	Veracruz, Altamira	11 días	Pilar V. 11, Ponente V. 15, Pilar V. 12, Ponente V. 16, Pilar V. 13
CAT	Fortaleza, Rio de Janeiro, Santos, Paranagua, Buenos Aires, Rio Grande, Itajai, Salvador, Iquique, Valparaíso, Antofagasta, Paíta, Guayaquil, Callao, Arica, San Antonio.	Altamira, Veracruz	12 días	A. Ipanema V.012, PN Houston V.020, A. Ipanema V.006, Cap. Domingo, CMA CGM V. 141, Sea Jaguar, CSAV, Atlanta
Med Pacific Express	Cartagena, La Guaira, Pto. Cabello, El Tablazo, Barranquilla, Cristóbal, Sto. Thomas de C., Rio Haina, Guayaquil, Callao, San Antonio, San Vicente.	Veracruz, Altamira	10 días	California 064, S. Caboto 084, S. Caboto 085, C. Caracas 005, C. Caribe 006
Lauritzen Cool	Lirquen, San Antonio, Callao.	Manzanillo	14 días	Hansa Cat.3N, L. Pathfinder, M. Delta, Hansa Cat 4N
Maersk Sealand	Maracaibo, Pto.Cabello, Balboa, Cartagena, Buenaventura, Callao, Iquique, San Antonio, Arica, La Guaira, Rio Haina, Montevideo, Santos, Rio de Janeiro, Buenos Aires.	Altamira, Veracruz, Manzanillo.	7 días	Jade Trader 0118, Herm Kiepe 0140, Arktis Sun 0118, Jade Trader 0120, Cerrina 0142, Cerrina 0144, Cerrina, 0146, Cerrina 0148, Magleby 0104, Glasgow 0106, Majestic 0106, Dirch 0106
Allianca	Cartagena, Fortaleza, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Buenos Aires, Rio Grande, Itajai	Altamira, Veracruz.	6 días	PH Houston, Alianca Maracana, PN B. Aires
Global	Rio de Janeiro, Santos,	Veracruz, Tampico	17 días	Leony V. 002R, Pro Asia V001R,

	Buenos Aires, Itajai, Pto. Cabello.			Global Africa V.004R
Crowley	Cartagena, La Guaira	Altamira, Veracruz	7 días	Caracas GLS-V 1054, Pelikan GLS-V 1055, Merkur, River GLS-V 1056, Caracas GLS-V 1057
Lykes Lines	Buenaventura, Callao, Iquique, San Antonio, Lirquen, Rio de Janeiro, Buenaventura, Montevideo, Itajai, Guayaquil, Pto. Cabello, Cartagena, Barranquilla, Paranagua.	Manzanillo, Salina Cruz, Veracruz, Altamira	7 días	Andino, Adrian, M. Trader, N. Felicity, L. Houston, Lykes Eagle, Lykes Condor, Lykes Falcon, Bute, Yong An Cheng, Lykes Pacific, Lykes Caribbean, APL Caracas, Lykes Pelican, Merkur River
Columbus Line	Cartagena, Fortaleza, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Buenos Aires, Rio Grande, Itajai, Salvador, Buenaventura, Guayaquil, Callao, Arica, Iquique, San Antonio, Lirquen	Altamira, Veracruz, Manzanillo, Salina Cruz,	7 días	PN Houston, A. Maracana, PN B. Aires, L. Pathfinder, V. 001E, Adrian, M. Trader, Conti Asia, L. Pathfinder V. 001W.
TMM Lines	Salvador, Lirquen, Barranquilla, Buenaventura, Iquique, San Antonio, Montevideo, Itajai, Pto. Cabello, Paranagua, Callao.	Manzanillo, Veracruz, Altamira, Salina Cruz	7 días	N. Felicity, Columbus Pacific, Maruba, Columbus, TMM Quetzal, Merkur Delta, L. Condor, L. Falcon, L. B. Aires, TMM Tabasco, L. Houston, L. Eagle, Hansa Cat., H. Catalina, M. River, APL Caracas, L. Pelican
Libra	Salvador, Vitoria, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá, Buenos Aires, Montevideo, Itajai, San Francisco do Soul, Pto. Cabello.	Veracruz, Altamira	5 días	TMM Tabasco, L. Houston, L. Eagle, L. Condor
Cleve Zonen b.v. &	Pto. Cabello, La Guaira	Veracruz, Altamira	10 días	Caboto, California
Tropical Shipping	Cayena, Paramaribo	Veracruz, Altamira	7 días	PONL Houston, A. Maracana
Melfi Marine Corporation	Pto. Cabello, Guayaquil	Veracruz, Altamira	8 días	Ana, Rita, Amalia, Vilma
Maruba S.C.A.	Buenaventura, Callao, Iquique, San Antonio, Lirquen, Buenos Aires.	Manzanillo	7 días	Andino, Adrian, Maruba T., N. Felicity, C. Pacific, TBN, L. Pathfinder, Quetzal, M. Delta, M. Trader
Taday Marine S.A.	Pto. Cabello, Colón	Veracruz, Altamira	7 días	Ana, Rita, Amalia
CCNI	Cartagena, Antofagasta, Valparaíso, Barranquilla, La Guaira, Pto. Cabello, Balboa, Buenaventura, Guayaquil, Callao, Iquique, Lirquen, Arica, San Antonio	Veracruz, Altamira	7 días	Caracas V. 13, L. Pelican, Merkur, Caracas V. 14, Astro Jyojin, P. Challenger, P. Santiago, Ocelotmax, P&O Rose

Fuente: Carga y Mar. Año 6 No. 258

Cuadro 26
Principales Servicios de Línea entre Estados Unidos de América y México

Operadores	Puertos de los Estados Unidos	Puertos de México	Frecuencia	Buques Utilizados
Oldendorff Carriers	New York, Norfolk, Savannah	Tampico	14 días	HDUKE, EDWARDOLDENDOR V.
Nordana Line	Houston	Altamira, Veracruz	8 días	TOBIAS MAERSKMARIENBORG, T. MAERSK
Safmarine	Freeport	Altamira, Veracruz	8 días	CERRINA 0142, CERRINA 0144, CERRINA 0146 CERRINA 0148
Hanjin Shipping	Long Beach, Savannah, Norfolk, New York	Manzanillo	7 días	Vladivostok Senator, St Petersburg Senator, German, Baykal Senator, Priwal, Hong Kong Senator, Hanjin Felixtowe, C. Giant, Hanjin Hamburg, Hamburg Senator
Lauritzen Cool	Long Beach, San Francisco, Seattle	Manzanillo	14 días	Hansa Cat., L. Pathfinder, M. Delta
Allianca	New Orleans, Houston	Altamira, Veracruz	Semanal	PH HOUSTON, ALIANCA MARACANA, PN B.AIRES
Hapag-Lloyd	Charleston	Altamira, Veracruz	7 días	TMM Puebla, Houston Express, TMM Nuevo León, Koeln Express, TMM Jalisco, Lykes Ambassador
Global	Houston	Veracruz, Tampico		Leony V., Pro Asia, Global Africa, Global Eagle
Crowley	Pt. Everglades, Jacksonville	Tampico, Veracruz, Progreso, Altamira, Manzanillo	7 días	ORSO MEX 1234, JADE MEX 1235, ORSO MEX 1238, JADE MEX 1237, CARACAS GLS-V 1054, PELIKAN GLS-V 1055, MERKUR RIVER GLS-V 1056, CARACAS GLS-V 1057.
Lykes Lines	Charleston, Houston, New Orleans, Miami, Los Angeles, San Francisco, Seattle, Savannah.	Veracruz, Altamira, Ensenada, Manzanillo, Salina Cruz	7 días	TMM Nuevo León, TMM Jalisco, Koeln Express, TMM Puebla, Inspiration, TMM Sonora, Lykes, Comander, Andino, Adrian, Maruba Trader, N. Felicity, L. Houston, Lykes Eagle, Lykes Condor, Lykes Falcon, APL Caracas, Lykes Pelican, Merkur River, Houston Express, TMM Veracruz, APL Kristal, Lykes Challenger, TMM Sinaloa, APL Guatemala.
Columbus Line	Houston, New Orleans, San Francisco, Seattle, Los Angeles	Altamira, Veracruz, Salina Cruz, Manzanillo	3 y 7 días	PN HOUSTON, A. MARACANA, PN. B. AIRES, L. PATHFINDER, ADRIAN, M. TRADER, CONTI ASIA.
TMM Lines	Miami, Houston, New Orleans, Charleston, Los Angeles, Savannah, San Francisco.	Veracruz, Altamira, Salina Cruz, Manzanillo, Ensenada	7 y 10 días	L. Comander, CS Inspiration, TMM Sonora, TMM N. León, TMM Jalisco, TMM Puebla, Houston Express, L. Ambassador, Koeln Express, Hansa Cat., APL Kristal, Lykes Ch., TMM Sinaloa, APL Guatemala, H. Catalina, N. Felicity, Columbus Pacific, Maruba, Columbus, M. River, APL Caracas, L. Pelican, TMM Tabasco, L. Houston, L. Eagle, L. Condor.

ANZDL	Los Angeles	Manzanillo, Veracruz, Altamira	7 días	D. Eagle V, Feder V. 0815W, P&O L. Angeles, Feeder V. 0817W, D. Condor, Feeder V. 001W, D. Kestrel, Feder 0821W, D. Hawk, D. Jaribu, P&O San Fco. D. Falcon, Fesco Vladvostok, Col. Ohio, Fesco Voyager, Col. Coromandel, D. Kiwi, Col. Florida, Kapitanfanasyev, Merkur Delta, H. Catalina, TMM León, TMM Sinaloa, APL Guatemala, Lykes Achiever, TMM Hermosillo, APL Cristal, L. Challenger, L. Buenos Aires, TMM Tabasco, Libra Houston, Lykes Eagle.
CMA/CGM	Houston	Veracruz, Altamira, Tampico	7 días	Argosy 996, Argosy 997, Argosy 998, Argosy 999, Argosy 1000, Argosy 1001.
Libra	Houston, New Orleans	Veracruz, Altamira	5 días	TMM Tabasco, L.Houston, L. Eagle, L. Condor
Tropical Shipping	Miami, Freeport	Veracruz, Altamira	7 días	MSC LEVINA, MSC MARTINA, MSC TEXAS
Maruba S.C.A.	Long Beach, San Francisco, Seattle	Manzanillo	7 días	Conti Asia, L. Pathfinder, Quetzal, Merkur D. Andino, Adrian, M. Trader, N. Felicity, C. Pacific, TBN, Maruba T., M. Delta, Manzanillo.
Tierramaraire, S.A.	Honolulu, Los Angeles, Houston, Charleston	Manzanillo, Salina Cruz, Veracruz, Tampico, Altamira	11 días	Sanuky V.33, Settsu V.21, La Bonita V.39, Shima 25, Soga 21, Sumida, Seoul, Busan, Montreal, Izu, Manzanillo, Tokio, Copiapo, Houston Express, TMM

Fuente: Carga y Mar. Año 6 No. 258

Actualmente no existen operadores mexicanos que presten servicios de línea. En 1999 Transportación Marítima Mexicana vendió su flota a Americana Ships, después de haber intentado, a través de una asociación con esta empresa, dar solución a sus diversos problemas. Por tal motivo desde 1999, la carga general generada por el comercio exterior mexicano de exportación e importación y vía marítima, es transportada en un 100% por líneas navieras extranjeras.

A continuación se presentan los principales servicios de contenedores entre Cuba y América del Sur.

Cuadro 27
Principales servicios de contenedores entre Cuba y América del Sur

Operador	Puertos y rotación que oferta	Frecuencia	Buques utilizados
Melfi Marine Corp.	Pto. Cabello – Cristóbal – Guayaquil.	Quincenal	1x 320 TEU
Zim Container	Kingston- fortaleza -Vitoria– Río de Janeiro- Santos- Itajai- Río Grande - Montevideo – Buenos Aires.	Semanal	6x 1570 TEU

Hapag Lloyd	Kingston – Cartagena – Manzanillo- Buenaventura – Guayaquil- Callao- Arica - Iquique- Valparaíso.	Decenal	8x 1950 TEU
CMA-CGM	<ul style="list-style-type: none"> • Kingston- Fortaleza – Río de Janeiro - Santos –Buenos Aires–Montevideo - Río Grande – Itajai–Santos–Vitoria –Fortaleza - Kingston. • Kingston – Cartagena–Manzanillo-Buenaventura - Guayaquil- Paita– Callao - Arica-Valparaíso. 	Semanal Cada 8.5 días	5x 1850 TEU 2x 2200 TEU 8x1950 TEU
Hamburg Sud	Kingston- Cartagena- Manzanillo -Buenaventura –Guayaquil- Paita - Callao - Arica –Valparaíso.	Cada 8.5 días	8x 1950 TEU
P & O Nedlloyd	<ul style="list-style-type: none"> • Kingston– Río de Janeiro - Santos – Paranagua- Buenos Aires Montevideo- Río Grande –Itajai-Santo – Río de Janeiro- Kingston. • Kingston – Cartagena- Manzanillo–Buenaventura - Guayaquil- Paita –Callao- Arica–Valparaíso. 	Decenal Cada 8.5 días	6 X 8x 1950 TEU
Linea Sulnav –Agencargo do Brasil.	Sao francisco do Sul – Santos- Río de Janeiro – Habana y otros puertos del Caribe.	Quincenal	4 buques Multipropósito 400 TEU
CSAV	Kingston – Cartagena – Manzanillo – Buenaventura – Guayaquil – Callao – Arica – Iquique – Valparaíso.	Cada 8.5 días	8 x1950 TEU

Nota: Todos estos servicios se prestan a través de transbordos en el primer puerto que aparece en cada rotación, excepto el último que es directo.

Fuente: Información proporcionada por el gobierno cubano.

Tampoco empresas cubanas prestan servicios de línea desde y hacia puertos de ese país.

De acuerdo a información proporcionada por el gobierno cubano, la terminal de contenedores de La Habana, calificada como la más importante del país, manipuló 124,378 contenedores en el año 2000.

Cuadro 28
Contenedores Manipulados por la TCH
Años 1998-2000

Contenedores Manipulados	1998	1999	2000
Llenos 20 Pies	21 570	27 180	37 301
Llenos 40 pies	13 959	18 981	33 667
Subtotal Llenos	35 529	46 161	70 968
Vacíos 20 Pies	16 606	20 519	26 112
Vacíos 40 pies	12 627	16 370	27 298
Subtotal Vacíos	29 233	36 889	53 410
Total	64 762	83 050	124 378
Comparación año base TEU	100	130	203

Fuente: Dirección de Transporte y Seguros de Cuba.

En materia portuaria, Cuba tiene habilitados cuatro puertos, incluyendo La Habana. Este puerto y Mariel registran movimientos de contenedores aunque la certeza respecto de la existencia de instalaciones para la operación de TEUs sólo se tiene en La Habana.

En 1999, Mariel, Matanzas, Antilla y La Habana, en ese orden, tuvieron los mayores movimientos de carga.

- *Otras Cargas*

Actualmente llegan a México más de 120 empresas navieras y son atendidos más de 12 000 arribos en puertos mexicanos en ambos litorales, correspondiendo un poco más del 50% a tráfico de altura.

El petróleo y sus derivados constituyen más de la mitad de las mercancías que por volumen se transportan por vía marítima en México. El granel mineral y la carga general que corresponde a la mayoría de las cargas transportadas en contenedores, ocupan el segundo y tercer lugar.

- *Cruceros*

La actividad de cruceros ha tenido un significativo desarrollo en los últimos años en México. En 1999 se captaron casi tres millones de turistas por esta vía. Son 14 los puertos que reciben este tipo de embarcaciones, algunos de los cuales no cuentan incluso con instalaciones especializadas de recepción de pasajeros, como son los casos de Huatulco y Cancún, pero su llegada obedece a la cercanía con el mayor mercado del mundo en esta actividad (Estados Unidos) y a la necesidad de las empresas navieras de ofrecer nuevas opciones a sus clientes, que han encontrado en los destinos turísticos mexicanos, atractivos lugares de creciente demanda.

Cuadro 29
Movimiento Portuario de Pasajeros en Cruceros por Puerto
(número de personas)

Puerto	Año				
	1995	1996	1997	1998	1999
Pacífico	824,013	879,965	946,744	1,174,469	1,228,869
Ensenada, B.C.	264,555	347,251	334,873	327,773	334,072
Cabo San Lucas, B.C.S.	134,979	85,601	85,418	124,888	162,520
Mazatlán, Sin.	103,787	118,963	128,747	173,129	184,678
Vallarta, Jal.	128,464	133,061	142,824	207,280	205,131
Manzanillo, Col.	391	1,183	2,370	21,609	21,758
Zihuatanejo, Gro.	32,187	14,533	20,815	37,850	37,667
Acapulco, Gro.	159,650	179,373	187,206	218,352	241,067
Huatulco, Oax.	-	-	44,491	63,588	41,976
Golfo y Caribe	1,107,554	1,199,678	1,374,213	1,414,813	1,727,969
Veracruz, Ver.	-	-	-	-	860
Progreso, Yuc.	-	-	-	1,982	22,007
Playa del Carmen, Q. Roo.	198,677	3,198	177,055	162,089	172,896
Cozumel, Q. Roo.	908,877	210,824	1,087,882	1,142,619	1,341,203
Cancun, Q. Roo.	-	985,656	48,835	22,446	78,501
Punta Venado, Q. Roo.	-	-	60,441	85,677	112,502
Total	1,931,567	2,079,643	2,320,957	2,589,282	2,956,838

Fuente: Los Puertos Mexicanos en Cifras 1993-1999. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante.

3. Participación de otros modos de transporte en el comercio exterior de México

En el caso de México es básico para entender la situación del transporte marítimo y su uso relativo en el comercio exterior mexicano, realizar, aún cuando sea someramente, un ejercicio comparativo de la utilización de este modo frente al aéreo, ferroviario y principalmente carretero.

Respecto de las exportaciones registradas en 1998, en términos de valor, de un total de 117,460 millones de dólares correspondiente a los principales productos exportados ese año (85.92% del total de las exportaciones), el 57.11% fue transportado por carretera, el 14.01% por vía marítima, el 9.56% por ferrocarril y el 5.16% por vía aérea.

Esta enorme diferencia entre el uso del modo carretero frente a los otros medios para el transporte de las exportaciones mexicanas, obedece principalmente a la altísima dependencia del comercio exterior mexicano del mercado de los Estados Unidos que, como se presenta en apartados anteriores, supera el 80% de los intercambios comerciales mexicanos con todo el mundo.

A ello contribuyen sin duda, las ventajosas condiciones que las particularidades que su vecindad ofrecen al transporte por carretera, además de otros aspectos que se comentan en el apartado de conclusiones, como son las preferencias fiscales que el gobierno de México dispensa a este medio de transporte.

El uso del transporte por mar está destinado en su mayor parte al traslado de combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación, materias bituminosas; ceras, incluyendo en este grupo de mercancías al petróleo. En 1998 estos productos representaron el 36% del total de mercancías transportadas por vía marítima. En 1997 fueron casi el 50%. Otro grupo de mercancías que, acorde a la actual estructura del comercio exterior mexicano, ha venido utilizando crecientemente este medio aunque no de manera casi exclusiva como es el caso del grupo de combustibles, es el de vehículos automóviles, tractores, velocípedos, y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios.

Otras mercancías son: fundición, hierro y acero; reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos, partes de estas máquinas; manufacturas de fundición, hierro o acero; y otros.

En cuanto a las importaciones, en detrimento del transporte ferroviario, el carretero participó con el 64.29% y el marítimo con un 14.27%.

En este caso, de un total de 17,902 millones de dólares transportados por mar en 1998, correspondieron 3,020 millones al grupo de mercancías formado por reactores nucleares, calderas, máquinas, etc., mientras el grupo de combustibles minerales, aceites minerales, etc., sumó 2,431 millones de dólares. El grupo de vehículos automóviles, tractores, etc., ocupó, en importaciones, el tercer lugar con 1,631 millones de dólares.

Otros productos con participaciones significativas fueron: productos químicos orgánicos, máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes, aparatos de grabación o reproducción de sonido, grabación o reproducción de imagen y sonido en televisión, y las partes y accesorios de estos aparatos.

Cuadro 30
Principales grupos de Mercancías Importadas por modo de Transporte (FOB) (a)
(Millones de dólares)

Modo de transporte	1997	1998
Carretero:	67,927	80,604
Máquinas aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido, grabación o reproducción de imagen y sonido en televisión, y las partes y accesorios de estos aparatos.	20,842	24,705
Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos; partes de estas máquinas.	9,244	11,692
Plástico y sus manufacturas.	6,172	7,016
Manufacturas de fundición, hierro o acero.	2,714	3,217
Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios.	n.d.	2,512
Otros	28,955	31,463
Marítimo:	14,345	17,902
Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos; partes de estas máquinas.	2,431	3,020
Combustibles minerales, aceites minerales y productos de sus destilación; materias bituminosas; ceras.	1,760	1,631
Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios.	n.d.	1,523
Productos químicos orgánicos.	1,233	1,237

Máquinas aparatos y material eléctrico, y sus partes: aparatos de grabación o reproducción de sonido,		
grabación o reproducción de imagen y sonido en televisión, y las partes y accesorios de estos aparatos.	770	1,185
Otros	8,151	9,307
Aéreo:	8,981	11,517
Máquinas aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido,		
grabación o reproducción de imagen y sonido en televisión, y las partes y accesorios de estos aparatos.	2,528	3,089
Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos; partes de estas máquinas.	1,645	1,868
Importación de mercancías mediante operaciones de abrigo, importaciones temporales para trabajos		
de maquila.	1,413	1,689
Productos químicos orgánicos.	667	816
Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía o cinematografía, de medida, control o precisión, instrumentos		
y aparatos medicoquirúrgicos; partes y accesorios de estos instrumentos o aparatos.	641	787
Otros	2,088	3,268
Ferroviano:	6,654	6,561
Vehículos automoviles, tractores, velocípedos, y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios.	1,911	1,880
Cereales.	466	584
Semillas y frutos oleaginosos; semillas y frutos diversos; plantas industriales o medicinales; paja y forrajes.	686	514
Pasta de madera o de lasdemás materias fibrosas celulósicas; papel o cartón para reciclar (desperdicios).	387	331
Fundición hierro y acero.	300	328
Otros	2,905	2,924
Otros	11,901	8,789
Total	109,808	125,373

Fuente: Manual Estadístico del 2000, publicado por el Instituto Mexicano del Transporte

Cuadro 31
Valor Porcentual por tipo de transporte con relación a las importaciones totales de 1998

		Miles de USD		%		
Imp. 1998						
P.P.	125,373,000	100%	Corresponde a los principales productos importados en 1998 1/			
		Total 1998	Imp. 1998	125,373,059	100%	
		Carretero	Marítimo	Aéreo	Ferroviano	Otros
Miles de USD	80,604,000	17,902,000	11,517,000	6,561,000	8,789,000	
%	64.29%	14.27%	9.18%	5.23%	7.01%	
Importaciones 1998	100%					

Fuente: Manual Estadístico del 2000, Instituto Mexicano del Transporte

(a) Incluye petróleo. Los grupos de mercancías son los más importantes en 1998

(b) Corresponde a tubería, postal y otros

1/ El valor total de mercancías importadas varía en \$59,000 USD con respecto al valor de importación de los principales productos como muestra de la tabla que se presenta

Cuadro 32
Principales grupos de Mercancías Exportadas por modo de Transporte (FOB) (a)
(Millones de dólares)

Modo de transporte	Exportaciones	
	1997	1998
Carretero:	68,018	78,077
Máquinas aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido, grabación o reproducción de imagen y sonido en televisión, y las partes y accesorios de estos aparatos.	26,337	29,606
Reactores nucleares , calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos; partes de estas máquinas.	9,530	11,384
Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios.	3,925	5,112
Prendas y complementos (accesorios), de vestir, excepto los de punto.	3,107	3,694
Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía o cinematografía, de medida, control o precisión; instrumentos y aparatos medicoquirúrgicos; partes de estos instrumentos o aparatos.	2,445	3,046
Otros	22,675	25,236
Marítimo:	22,165	19,155
Combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación; materias bituminosas; ceras.	10,942	6,826
Vehículos automoviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios.	2,381	4,332
Fundición, hierro y acero.	1,105	880
Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos; partes de estas máquinas.	813	717
Manufacturas de fundición, hierro o acero.	n.d.	562
Otros	6,924	5,837
Ferrovionario:	14,080	13,076
Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios.	11,372	9,996
reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos; partes de estas máquinas.	830	887
Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre.	361	471
Cobre y sus manufacturas.	261	372
Manufacturas de fundición, hierro o acero.	n.d.	177
Otros	1,255	1174
Aéreo:	5,119	7,055
Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos; partes de estas máquinas.	1,938	2,380
Máquinas aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido, grabación o reproducción de imagen y sonido en televisión, y las partes y accesorios de estos aparatos.	1,296	1,897
Aeronaves, vehículos espaciales y sus partes.	n.d.	778
Perlas naturales cultivadas, piedras preciosas o	404	416

seemipreciosas, metales preciosos, chapados de metal preciosos (plaqué) y manufacturas de estas materias; bisutería; monedas.		
Productos farmacéuticos.	265	335
Otros	1,216	1,249
Otros	1,049	97
Total	110,431	117,460

Fuente: Manual Estadístico del 2000. Instituto Mexicano del Transporte

Cuadro 33
Valor Porcentual por tipo de transporte con relación a las exportaciones totales
Año 1998

Exp. 1998 P.P.	117,460,000	85.92%	Corresponde a los principales productos exportados en 1998	
Total Exp. 1998	136,702,394	100%		
	Carretero	Marítimo	Ferroviano	Aéreo
Miles de USD	78,077,000	19,155,000	13,076,000	7,055,000
%	57.11%	14.01%	9.56%	5.16%
Exportaciones 1998	100%			

Fuente: Manual Estadístico del 2000, publicado por el Instituto Mexicano del Transporte

(a) Incluye petróleo. Los grupos de mercancías son los más importantes en 1998

(b) Corresponde a tubería, postal y otros

n.d. No disponible

III. ESTRUCTURA DE LA FLOTA MERCANTE MEXICANA

Con la venta de las embarcaciones propiedad de Transportación Marítima Mexicana, la flota mercante mexicana se concentra principalmente en embarcaciones menores a 1,000 toneladas de registro bruto dedicadas a diversas actividades de cabotaje, principalmente de apoyo a la exploración y explotación de petróleo en el mar. Aproximadamente el 70% de los recursos petroleros del país se obtienen de yacimientos ubicados en la zona económica exclusiva en el Golfo de México, conocida con el nombre de "Sonda de Campeche". Anualmente son utilizados en esa región un gran número de embarcaciones mexicanas tales como remolcadores, abastecedores, lanchas de pasaje, barcazas, buques de estudios sísmicos tridimensionales, entre otros. La flota mexicana para el transporte de mercancías es muy reducida y está concentrada principalmente en buques-tanque, de carga general, azufreros, gaseros, quimiqueros y algunos transbordadores. No se cuenta con embarcaciones nacionales para el transporte de graneles agrícolas ni contenedores.

Adicionalmente a la escasa flota del país, destaca su edad, la cual, según cifras oficiales, alcanza los siguientes promedios: la flota propiedad de Petróleos Mexicanos (buque tanques, quimiqueros y gaseros) tiene 24 años, la flota especializada de apoyo a la industria petrolera, propiedad de diversas empresas navieras mexicanas, tiene una edad promedio de 20 años. El resto de la flota tiene una edad promedio de 21 años. A continuación se presentan cuadros y gráficas en relación con la composición de la flota mercante mexicana.

Cuadro 34
Flota Mexicana Mayor o Igual a 1,000 TRB
Año 2001

Empresa	Embarcación	TRB	Tipo de Barco
Naviera Armamex	Tampico Alto	1,623.00	Buque
Naviera Armamex	Paricutín	3,276.42	Buque
Naviera Armamex	Popocatépetl II	4,248.54	Buque
Naviera Armamex	Xitle	4,237.00	Carga General
Naviera Armamex	Ceco	1,221.00	Chalán
Almacenadora Transunisa	Transunisa noelle I	7,393.67	Chalán
Almacenadora Transunisa	Transunisa noelle II	7,086.82	Chalán
Astilleros Rodríguez	YF-48	1,698.60	Serv. Especiales
CCC. Fabric. y Construcciones	Atlas del Mar	4,075.99	Chalán
CCC. Fabric. y Construcciones	Sara María	5,317.00	Perforación
Cementos Guadalajara	CC-15 El Negro	2,834.00	Serv. Especiales
Compañía Cerro Azul, S.A.	La Victorensis	2,386.84	Perforación
Compañía de Transp. Del Mar de Cortés	Isla de Carmen	1,666.69	Serv. Especiales
Compañía de Transp. Del Mar de Cortés	Campana I	1,715.06	Serv. Especiales
Compañía Operadora de Buques del Caribe	Pacífica II	1,057.00	Tanque
Compañía Perforadora Central	Grijalva	4,772.37	Chalán
Compañía Perforadora Central	Usumacinta	5,530.97	Chalán
Compañía Perforadora Central	Carguero 10	11,506.70	Chalán
Compañía Perforadora Central	Central 3	1,839.21	Chalán
Compañía Perforadora Central	Central 4	2,277.00	Perforación
Compañía Perforadora Central	Central 5	2,277.00	Perforación
Constr. y Arrendadora México	Tolteca	24,868.22	Serv. Especiales
Cooper. T. Smith de México	Marquiz roen	5,131.50	Serv. Especiales
Coop. De Serv. Marítimos de Campeche	Oceanic I	4,531.00	Serv. Especiales
Coop. Marítima Delmex	Bodel	2,044.21	Serv. Especiales
COTEMAR	Júpiter I	9,451.45	Perforación
COTEMAR	Boa Canopus	3,441.00	Serv. Especiales
De Mar Instaladora y Constructora S.A. de C.V.	Skandinavian	11,158.00	Serv. Especiales
DRAGAMEX	Freeway	4,831.00	Chalán
DRAGAMEX	El Yaqui	1,108.00	Draga
DRAGAMEX	Atlántico	1,765.00	Draga
DRAGAMEX	Puebla	2,136.00	Draga
DRAGAMEX	Jamuna IX	1,362.00	Draga
DRAGAMEX	Amstel	1,165.00	Serv. Especiales
ESSO de México S.A. de C.V.	Ma. De Lourdes	1,389.73	Serv. Especiales
F.F.C.C. Del Sureste	Sureste 36	1,193.00	Chalán
Global Vessels de México S. De R.L.	Global Nohawk	6,588.00	Serv. Especiales
Global Vessels de México S. De R.L.	Global Shawnee	9,029.00	Serv. Especiales
Industrial Perf. De Campeche	Mata Redonda	5,022.00	Perforación
Marítima Chankanaab S.A. de C.V.	Cozumel	2,009.04	Transbordador
Marítima Chankanaab S.A. de C.V.	Cozumel II	3,736.06	Transbordador
Náutica Saltamar S.A. de C.V.	Pardee Tide	1,063.00	Carga General
Naviera Cerralvo	Sandosky	1,191.22	Chalán
Naviera Tamaulipas	San Rafael	1,002.80	Serv. Especiales
NAVIMIN	Teoatl	14,330.00	Azufrero

NAVIMIN	Otapan	15,536.00	Azufrero
Oceanografía S.A. de C.V.	OC-256	1,816.00	Chalán
Off Shore de México S.A. de C.V.	Cartagonova	1,047.00	Serv. Especiales
Perforaciones Marítimas del Golfo	Chac	1,512.94	Chalán
Perforaciones Marítimas del Golfo	Xtabay	1,666.58	Perforación
PEMEX	24 emb.	464,516.00	Tanque
PEMEX	18 emb.	23,236.00	Chalán
PEMEX	2 emb.	10,711.00	Perforación
PEMEX	1 emb.	1,124.00	Serv. Especiales
Perforaciones Marítimas Mexicanas, S.A. de C.V.	Nahuatl	4,271.00	Perforación
Perforadora México	Sonora	4,492.00	Chalán
Perforadora México	Revolución	4,584.05	Perforación
Perforadora México	Reforma	4,584.05	Perforación
Perforadora México	Xalapa	5,304.61	Serv. Especiales
Pesqueras	51 emb.	67,228.00	Pesca
PROTEXA	Totonaca	5,182.07	Tanque
PROTEXA	Olmeca	2,990.05	Perforación
Construcciones Marítimas Mexicanas	Mexica	8,150.00	Serv. Especiales
CONDUX	Chamula	2,260.36	Tanque
CONDUX	Tarasco	3,512.17	Serv. Especiales
CONDUX	Cora	2,409.00	Serv. Especiales
Ductos Marítimos Mexicanos	Huasteco	25,774.20	Serv. Especiales
Ductos Marítimos Mexicanos	Mixteco	16,514.00	Serv. Especiales
Ductos Marítimos Mexicanos	Olmeca II	11,300.50	Serv. Especiales
REGIOMAR	Ro ro Star	1,599.00	Transbordador
SCT Fidená	Náuticas México	10,908.20	Carga General
SCT	La Paz	3,772.92	Draga
SCT	Mazatlán	3,748.02	Transbordador
SCT : Puertos Mexicanos	Cd. Del Carmen	1,143.20	Transbordador
SEMATUR	Azteca	6,866.74	Transbordador
SEMATUR	Benito Juárez	3,050.02	Transbordador
SEMATUR	Coromuel	3,748.02	Transbordador
SEMATUR	Guaycura	3,492.18	Transbordador
SEMATUR	Loreto	6,461.20	Transbordador
SEMATUR	Puerto Vallarta	3,748.02	Transbordador
Secretaría de Marina	Tuxpan	1,747.00	Draga
Servicios Marítimos Mexicanos, S.A. de C.V.	Veracruz	30,256.00	Carga General
TMM	1 emb.	18,960.00	Tanque
TMM	5 emb.	58,756.00	Carga General
Topaz Shipping Services, S.A. de C.V.	Cimarrón	4,925.00	Transbordador
Transportación Marítima Peninsular	Koba	2,061.39	Carga General
Transportación Marítima Peninsular	Tho 1	2,718.62	Carga General
Transportadora de Sal	1	3,240.00	Chalán
Transportadora de Sal	2	4,779.74	Chalán
Transportadora de Sal	3	4,279.74	Chalán
Transportadora de Sal	4	4,279.74	Chalán
Transportadora de Sal	5	3,240.00	Chalán
Transportadora de Sal	6	4,025.44	Chalán
Transportadora de Sal	7	3,358.30	Chalán
Transportadora de Sal	8	5,418.00	Chalán
Transportadora de Sal	9	5,497.75	Chalán
Transportadora de Sal	10	4,289.00	Chalán
Transportadora de Sal	11	4,528.00	Chalán

Turismo Náutico del Mar de Cortés	El Vizcaíno*	3,423.00	Transbordador
Turismo Náutico del Mar de Cortés	RoRo Topaz	5,597.28	Transbordador
UNAM	Justo Sierra	1,000.64	Serv. Especiales

Fuente: Dirección General de Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Cuadro 35
Flota mexicana mayor o igual a 1,000 TRB por número de embarcaciones
Año 2001

Tipo de Embarcaciones	Núm. de Embarcaciones
Abastecedor	41
Azufrero	2
Carguero	16
Contra incendio	3
Chalan	204
Draga	37
Gasero	5
Granelero	0
Investigación	18
Otros*	63
Pasaje	79
Quimiquero	3
Remolcador	119
Tanque	30
Transbordador	28
U. Movil de perf.	8
Total	656

Fuente: Dirección General de Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Cuadro 36
Flota Mexicana Mayor o Igual a 1,000 TRB
Año 2001

Tipo de Embarcaciones	T.R.B.
Abastecedor	22,640.000
Azufrero	29,865.54
Carguero	86,208.000
Contra incendio	1,738.000
Chalan	157,883.000
Draga	22,722.000
Gasero	76,072.000
Granelero	0.000
Investigación	3,638.000
Otros*	210,007.000
Pasaje	16,947.000
Portacontenedor	0.000
Quimiquero	42,362.000
Remolcador	37,821.170
Tanque	387,629.290
Transbordador	54,561.000
U. Movil de perf.	20,835.000
Total	1,170,929

Fuente: Dirección General de Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Hasta 1995 México contaba con una extensa flota de portacontenedores, propiedad de la empresa Transportación Marítima Mexicana (TMM). Esta empresa transportaba más del 60% del tráfico de línea que constituía el comercio por vía marítima del país. Además era propietaria de barcos graneleros y para el transporte de vehículos, conocidos con el nombre de “car carriers”. De acuerdo a diversas fuentes, TMM llegó a ocupar el lugar número 7 en 1995 entre las empresas navieras más importantes del mundo.

Diversas fueron las causas que provocaron la venta de sus embarcaciones, pero entre ellas y de forma definitiva fue la ausencia de apoyos, para hacer frente a la competencia que empezaban a presentar los megacarriers que se habían constituido de la fusión de diversas empresas navieras.

De acuerdo a datos proporcionados por la UNCTAD, obtenidos del Servicio de Información de Lloyd’s Maritime, la flota de Cuba en términos de tonelaje de peso muerto alcanzó la cifra de 80,000 toneladas en enero de 2001, repartidos en la siguiente forma: 69,000 de embarcaciones de carga general, 5,000 de buques tanque y 6,000 de otro tipo de embarcaciones. Fuentes como Fairplay reporta una flota cubana de 87,069 TRB y 104,056 toneladas de peso muerto, repartidos de la siguiente manera:

Cuadro 37
Flota con bandera nacional de Cuba
Año 2001

TIPO DE BUQUE	BUQUES + 300 Gt	Gt	Dwt	TEU	EDAD PROMEDIO	TAMAÑO PROMEDIO
Carga General	14	75,362	92,566	492	26	5,383
Otros	4	7,575	5,555		23	1,894
Graneles líquidos	2	2,478	3,377		25	1,239
Graneles secos	1	1,654	2,558		24	1,654

Fuente: Fairplay

La misma fuente proporciona información sobre las empresas navieras cubanas, como se indica a continuación:

Cuadro 38
Empresas Navieras Nacionales de Cuba
Año 2001

NAVIERA	BUQUES +300 Gt	Gt	Dwt	TEU	EDAD PROMEDIO
Poseidon, Naviera	10	111,264	165,777	2,586	21
Coral Container Lines SA	5	52,207	68,376	3,756	15
Petrocost	10	36,329	52,436		19
Naviera Mar América	13	25,084	38,538	160	24
Cuba Govt.	3	27,517	36,487	266	24
Pesca, Empresa Flota Cubana de	3	27,263	25,342		27
Miramar Enterprises	1	10,841	16,320		38
Mambisa	1	10,972	15,799		32
Orinoco Panamá Corp.	1	10,964	14,114	307	20

Caribe Emp. Nav.	8	13,954	13,227	80	19
Frigorífica Mtma, Naviera	4	9,677	11,430	108	22
Kissos Shipping	2	7,737	11,343	270	27
Nexus Reefer	2	9,773	10,970		24
Melfi Marine Corp.	4	7,372	8,640	488	24
Obras Marítimas, Empresa Const.	6	7,038	5,661		26
Hanny Shipping Navigation SA	1	3,420	5,631		25
Fruny Trading Co	1	524	618		36

Fuente: Fairplay

Varias fuentes como la CEPAL y Fairplay señalan en 24 la edad promedio de las embarcaciones de la flota de Cuba.

IV. PUERTOS MEXICANOS Y CUBANOS Y SU INFLUENCIA EN LOS TRANSPORTES MARÍTIMOS DE LA REGIÓN.

a) *Introducción*

En el marco del Programa Nacional de Desarrollo 1988-1994 de México se instrumentaron políticas tendientes a modernizar las estructuras económicas del país, mediante la incorporación creciente de la iniciativa privada en áreas productivas que antes estaban reservadas al Estado.

En el sector transportes las acciones se orientaron a revisar la situación jurídica y operacional del sistema portuario mexicano.

En 1993, con la nueva Ley de Puertos, se establecieron esquemas para la planeación, administración y desarrollo portuarios y la prestación de servicios en el puerto, en donde se da un gran impulso a la participación de inversionistas privados y se orientan las facultades del gobierno federal principalmente a la labor rectora y de supervisión.

b) *Situación de los puertos con anterioridad a la reforma portuaria*

Antes de la reforma portuaria los puertos mexicanos eran un gran obstáculo para la eficiencia del transporte marítimo. Entre los problemas más graves estaban los congestionamientos portuarios que provocaban que embarcaciones descargaran sus mercancías en varias semanas cuando en condiciones normales de productividad y eficiencia dicha labor se podía realizar en pocos días. Dichos congestionamientos eran el resultado de la casi nula existencia de equipo especializado para las maniobras, la escasez de terminales especializadas y de graves problemas laborales en los principales puertos del país.

El desarrollo y la administración de la infraestructura portuaria, así como la prestación de los servicios en el puerto estaban a cargo de organismos descentralizados del gobierno mexicano, que no contaban con una visión clara de su responsabilidad en la eficiencia de la cadena de transporte.

c) *Evolución de los puertos a raíz de la privatización*

La reforma portuaria que incorporó la Ley de Puertos en 1993 otorgó a la actividad portuaria una orientación comercial buscando que todos los que participan en este sector, al tiempo de que contribuyan a la eficiencia y productividad del transporte marítimo, realicen actividades redituables en las que no existan subsidios o subvenciones por parte del Estado. De esta forma, en los 20 principales puertos del país, se cuenta con terminales especializadas, instalaciones y equipo moderno para la atención de embarcaciones que transportan todo tipo de cargas tales como granel líquido, mineral y agrícola, contenedores, automóviles y carga general, así como para la atención de pasajeros.

La existencia de facilidades especializadas, la administración eficiente de puertos y terminales, nuevas opciones de servicios portuarios, una reglamentación clara se ha traducido en incrementos importantes en los volúmenes de carga en el periodo 1994-1999 y en la atención de pasajeros, como se muestra a continuación.

Cuadro 39
Movimiento de Carga en Tráfico de Altura por Puerto
(miles de toneladas)

Puerto	Año				
	1995	1996	1997	1998	1999
Pacífico	30,039	35,310	36,660	35,360	35,489
Rosarito, B.C.	689	1,013	1,077	1,120	1,097
El Sauzal, B.C.	-	-	-	-	16
Ensenada, B.C.	38	50	71	88	511
Isla Cedros, B.C	6,247	7,275	6,327	6,238	6,492
San Carlos, B.C.S.	1	0	4	17	3
Pichilingue, B.C.S.	-	-	0	2	2
La Paz, B.C.S.	134	163	123	170	174
San Juan de la Costa, B.C.S.	-	-	-	-	-
San Marcos, B.C.S.	2,641	2,781	2,802	2,473	2,188
Santa María, B.C.S.	739	778	838	952	883
Guaymas, Son.	2,588	3,207	2,483	1,887	1,766
Topolobampo, Sin.	113	168	213	380	297
Mazatlán, Sin.	128	170	195	224	247
Manzanillo, Col.	3,406	6,176	7,369	6,751	5,839
Lázaro Cárdenas, Mich.	8,036	8,286	10,341	11,838	11,892
Acapulco, Gro.	39	43	41	52	54
Salina Cruz, Oax.	5,240	5,200	4,776	3,168	4,024
Puerto Madero, Chis.	-	-	-	-	4
Golfo y Caribe.	93,012	109,819	122,363	133,507	128,608
Altamira, Tamps.	2,431	2,289	2,858	4,182	4,721
Tampico, Tamps.	5,167	5,984	5,672	6,092	6,103
Tuxpan, Ver.	2,359	2,821	4,921	6,243	6,860
Veracruz, Ver.	6,478	9,286	8,924	11,437	12,151
Coatzacoalcos, Ver.	1,399	1,888	1,776	2,470	1,982
Pajaritos, Ver.	23,492	25,272	25,277	27,717	29,870
Dos Bocas, Tab.	16,349	23,393	25,475	26,167	19,971
Frontera, Tab.	0	-	-	13	-
Cd. Del Carmen, Camp.	10	4	23	25	395

Lerma, Camp.	-	-	-	96	16
Cayo Arcas, Camp.	28,107	31,467	39,848	40,542	38,735
Progreso, Yuc.	1,098	1,375	1,444	1,484	1,717
Morelos, Q. Roo.	21	19	18	23	23
Punta Venado, Q. Roo.	6,101	6,021	6,127	7,016	6,064
Total	123,051	145,129	159,023	168,867	164,097

Fuente: "Los Puertos Mexicanos en Cifras 1993-1999" Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes

A partir de la aplicación de estas políticas de modernización portuaria los resultados que se alcanzan en 5 años (1995-1999) para distintas actividades en puertos arrojan invariablemente incrementos en sus operaciones. La carga en tráfico de altura operada en los puertos de país creció 33% en ese periodo, sumando más de 164 millones de toneladas en 1999; en graneles agrícolas decreció en 2,500%, minerales 9%, carga general 21%, fluidos diferentes al petróleo y derivados 3,100% y pasajeros 66%.

Cuadro 40
Serie histórica del movimiento portuario de altura según tipo de carga
(toneladas)

Tipo de Carga	1997	%	1998	%	1999	%
Petróleo y derivados	17,793	58.79%	20,814	60.60%	19,128	56.73%
Granel mineral	9,323	30.80%	10,119	29.47%	10,242	30.37%
Carga general 1/	2,352	7.78%	2,504	7.29%	2,865	8.49%
Granel agrícola	748	2.48%	531	1.54%	29	0.08%
Perecederos	-	-	-	-	-	-
Otros fluidos	46	0.15%	378	1.10%	1,453	4.33%
Total	30,262	100%	34,346	100%	33,717	100%

Fuente: "Los Puertos Mexicanos en Cifras 1993-1999" Secretaría de Comunicaciones y Transportes

El petróleo y sus derivados constituyen más de la mitad de las mercancías que por volumen se transportan por vía marítima en México. El granel mineral y la carga general ocupan el segundo y tercer lugar.

Entre las innovaciones que establece la nueva reglamentación portuaria y que aparentemente es diferente al resto de los países de la ALADI, es la administración del puerto a través de una empresa mercantil, cuyas acciones en su totalidad están en manos del Estado y la prestación de servicios portuarios por empresas privadas que tienen contrato con la Administración Portuaria Integral, incluyendo los servicios de carga, descarga, estiba y alijo.

A la fecha se han constituido 21 Administraciones Portuarias Integrales, de las cuales una, la de Acapulco, fue licitada y está siendo operada por privados, Transportación Marítima Mexicana; 4 fueron otorgadas a los gobiernos de los estados de Baja California Sur, Campeche, Quintana Roo y Tabasco, dos las está operando el Fondo Nacional de Turismo, y el resto son responsabilidad del gobierno federal.

d) Operación de Graneles (Sólidos y Líquidos)

Todas las operaciones de carga y descarga de petróleo crudo y derivados son realizadas en terminales especializadas concesionadas a Petróleos Mexicanos. Existen este tipo de terminales en la mayoría de los puertos del país.

El resto de los graneles líquidos son operados también en terminales especializadas, concesionadas a diferentes empresas que producen o utilizan dichos productos en sus procesos de fabricación. Estas terminales se encuentran ubicadas en Altamira (2), Veracruz (2), Coatzacoalcos (2) y Guaymas.

Los productos agrícolas son operados principalmente en terminales especializadas, concesionadas en su mayoría a empresarios navieros que tradicionalmente han prestado servicios de transporte para este tipo de productos o agricultores. No obstante, en ocasiones, dichos productos son manejados en puertos que no cuentan con las instalaciones especiales, debido a las necesidades específicas de la región, de acuerdo a las condiciones productivas del país. Existen terminales especializadas de productos agrícolas en los siguientes puertos: Altamira, Tampico, Tuxpan (2), Veracruz (2), Coatzacoalcos, Progreso, Lázaro Cárdenas, Manzanillo (2), Guaymas, y Topolobampo. Se encuentran en proceso de construcción algunas terminales más.

Existen también terminales especializadas para graneles minerales, que son operadas en su mayoría por empresas que producen dichas mercancías, tales como fertilizantes, carbón, yeso, sal, cemento, calizas y productos como pelet, ubicadas en los siguientes puertos: Lázaro Cárdenas (3), Manzanillo (2), Altamira, Guerrero Negro, El Sauzal, Guaymas y algunas más en los estados de Baja California y Quintana Roo.

e) *Operación de Carga General (Contenedores y Carga Suelta)*

Las terminales de contenedores están concesionadas a empresas navieras mexicanas y a empresas que proporcionan servicios de maniobras de carga, además de aquellas que operan las Administraciones Portuarias Integrales. Dichas terminales se encuentran ubicadas en puertos como Progreso, Altamira (2), Veracruz, Lázaro Cárdenas, Ensenada, Manzanillo y Salina Cruz.

f) *Terminales de Cruceros Marítimos*

Las terminales de cruceros están concesionadas principalmente a empresas que se dedican a la operación de terminales, así como a instituciones gubernamentales. Existen terminales especializadas en Ensenada, Mazatlán, Puerto Vallarta, Acapulco, Los Cabos, Majahual, Progreso y tres en Cozumel.

Cuadro 41
Cantidad de terminales especializadas por puerto en México
Año 2001

Puerto*	Cruceros	Contenedores	Graneles Agrícolas	Graneles líquidos	Graneles Minerales
<i>El Sauzal</i>					1
<i>Ensenada</i>	1	1			
<i>Guerrero Negro</i>					
<i>Cabo San Lucas</i>	1				
<i>Guaymas</i>			1	1	1
<i>Topolobampo</i>			1		
<i>Mazatlán</i>	1				
<i>Puerto Vallarta</i>	1				
<i>Manzanillo</i>		1	2		2
<i>Lázaro Cárdenas</i>		1	1		3
<i>Acapulco</i>	1				
<i>Salina Cruz</i>		1			

<i>Altamira</i>		2	1	2	1
<i>Tampico</i>			1		
<i>Tuxpan</i>			2		
<i>Veracruz</i>		1	2	2	
<i>Coatzacoalcos</i>			1	2	
<i>Progreso</i>	1	1	1		
<i>Cozumel</i>	3				
<i>Mahahual</i>	1				

Fuente: Dirección General de Puertos, Secretaría de Comunicaciones y Transportes

*Sin considerar terminales de PEMEX

g) *Puertos Concentradores de Carga*

No existen propiamente puertos concentradores de carga en México, sin embargo Lázaro Cárdenas y Manzanillo en el Pacífico y Veracruz y Altamira en el Golfo, operan la mayoría de la carga general del país, ya que desde éstos se transporta el 56.68% de dicha carga, tanto contenerizada como suelta. Dichos puertos están directamente conectados mediante infraestructura carretera y ferroviaria y sus respectivos servicios de transporte, con los principales centros de producción y consumo del país, a saber: Estado de México, Guadalajara, Monterrey y Querétaro, principalmente.

Desde los puertos de Houston y Los Ángeles se transporta un porcentaje importante de las mercancías de exportación e importación con origen y destino a México pero estos puertos están alimentados por mercancías que se transportan vía terrestre, a través de corredores de ferrocarril cuyo punto de origen en los Estados Unidos se encuentra en Laredo, Texas. De ahí la mercancía se desplaza a Houston y a Los Angeles. Se calcula que por la aduana de Laredo, nombre de la ciudad mexicana fronteriza con Laredo, Texas, sale y entra aproximadamente el 30% de los intercambios que se realizan con los Estados Unidos.

No se conoce con precisión el volumen de mercancías mexicanas o con destino a México que pasan por Houston y Los Angeles, pero de acuerdo a información obtenida en estudios realizados por instituciones estadounidenses en el año de 1997, esta cifra alcanzó un volumen aproximado del 30% de las mercancías que llegan o salen del país vecino desde y hacia México.

V. ANÁLISIS CRÍTICO, PERSPECTIVAS Y SUGERENCIAS DE POLÍTICAS PARA LA MARINA MERCANTE

a) *Evolución de las Políticas de Marina Mercante en México*

Al igual que los países de América del Sur, el gobierno mexicano instrumentó diversas políticas encaminadas a la promoción de una flota mercante nacional, que tuviera como propósito asegurar el transporte de mercancías que en ese entonces se consideraba como estratégicas y asegurar una participación de los mexicanos en los fletes, producto del comercio exterior nacional. La primera medida fue la nacionalización de la flota al servicio de PEMEX, en la década de los años cuarenta, bajo una concepción de nacionalismo, que llevó a decretar en la propia Constitución del país, que todos las embarcaciones nacionales deberían ser tripulados por

mexicanos por nacimiento. Esto obedeció a una política que privilegiaba el interés nacional sobre intereses extranjeros a pocos años de la expropiación petrolera.

Desde entonces, la flota propiedad de Petróleos Mexicanos ha sido la más importante en México, aunque no se ha renovado estando prácticamente obsoleta en la actualidad. En lugar de su renovación, PEMEX decidió contratar con navieros privados la diversidad de embarcaciones que requiere para realizar todas sus actividades. La razón principal es la diferencia de costos de su operación.

Flotas como la azufrera, propiedad actualmente de una empresa naviera mexicana, tuvo su origen también en una empresa estatal que posteriormente fue privatizada. El gobierno mexicano participó asimismo en los inicios de Transportación Marítima Mexicana, con un porcentaje de acciones, aunque reducido.

Además de las medidas señaladas en los párrafos anteriores, el gobierno mexicano instrumentó algunas otras en diversos momentos del siglo pasado. Estas consistieron en:

Apoyos fiscales: En 1975 se otorgaron lo que denominaron Certificados Especiales de Devolución de impuestos (CEDIS), que en 1980 fueron sustituidas por los CEPROFIS ó Certificados de Promoción Fiscal. Ambos establecieron créditos fiscales al naviero, equivalente al 20% del costo en la adquisición de embarcaciones nuevas o usadas, así como de todo tipo de equipo marítimo o portuario. A favor del usuario, el crédito era equivalente al 10% del costo del flete que contratara con Mexicanos.

Este esquema perduró hasta 1987, con una pequeña interrupción de 2 años entre 1983 y 1985. De acuerdo a estimaciones de navieras mexicanas, por cada peso otorgado se generó una inversión de 6.57 pesos.

En 1981 se decretó la Ley para el Fomento de la Marina Mercante, la cual establecía como principio rector el derecho de las navieras mexicanas a participar en el transporte de su comercio.

Reservas de Carga: El gobierno mexicano firmó y ratificó el Convenio de Transporte por Agua de la ALALC y el convenio de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. Paralelamente, suscribió convenios bilaterales con Brasil, Chile, España, la U.R.S.S., Bulgaria y República Democrática Alemana, que tenían como propósito aplicar las fórmulas 40-40-20 en algunos casos, ó 50-50 en otros, para reservar las cargas resultantes de los intercambios comerciales a las navieras de ambos países.

Gracias a los mencionados apoyos y a los esquemas de reserva de carga, la flota mercante mexicana alcanzó su mejor momento, con un tonelaje de peso muerto de 3,500,000 toneladas aproximadamente.

Estas medidas se inscribieron en un momento en que las políticas gubernamentales estaban orientadas a la protección del empresariado nacional. A nivel internacional había coincidencias de estrategias, pues la Organización de las Naciones Unidas había puesto especial énfasis en apoyar la reglamentación mundial que privilegiara dichas políticas.

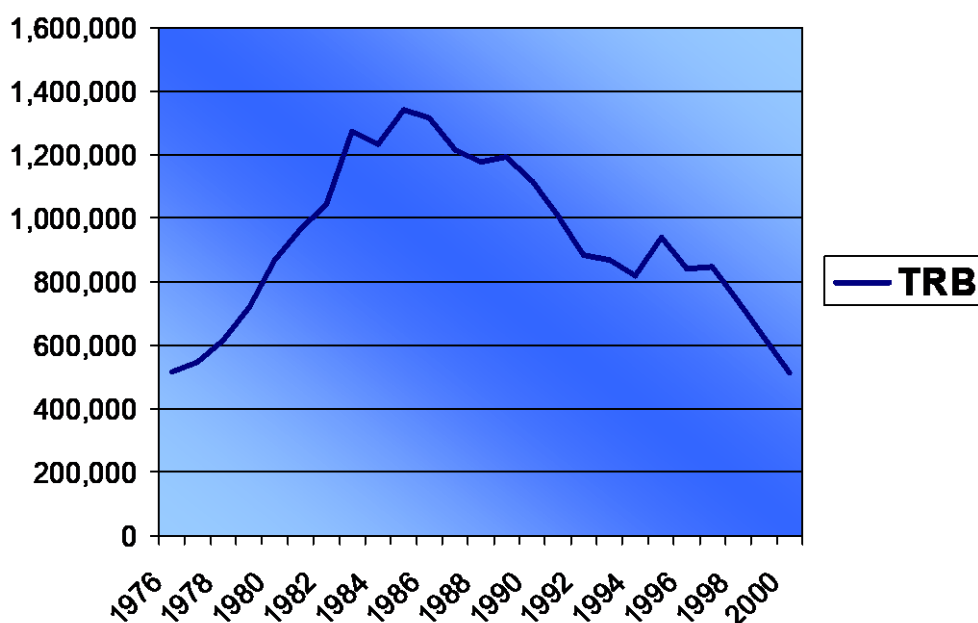
b) *Situación Actual del Sector*

Como consecuencia de un cambio radical en la política gubernamental de México que tenía como primordial propósito la apertura de todas las actividades económica a la participación de extranjeros y debido a las permanentes quejas de usuarios del transporte por los mecanismos tan rígidos que imponían los convenios bilaterales de transporte marítimo, éstos fueron perdiendo vigencia y durante la Administración del Presidente Carlos Salinas entre 1988 y 1994 finalmente se denunciaron.

También se cancelaron los apoyos fiscales a las empresas navieras y en su lugar se les aplicó el régimen fiscal general en vigor para todas las actividades económicas del país, que entre otros, impusieron un impuesto del 2% sobre activos, que tuvo graves repercusiones sobre una industria con valiosos activos.

El resultado fue el desabanderamiento de muchas embarcaciones mexicanas, las cuales se fueron a refugiar a países de banderas de conveniencia y años después la venta total de las embarcaciones mayores a extranjeros.

Cuadro 42
Buques Bandera Mexicana



Fuente: Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana.

Existen únicamente dos medidas de apoyo gubernamental vigentes en el país para la industria marítima y que no constituyen propiamente subvención alguna, sino que tienen como propósito eliminar algunas cargas que de otra forma serían demasiado desventajosas para las navieras mexicanas. Una de ellas es la eliminación del arancel de importación a embarcaciones nuevas o usadas, a través de la figura de la importación temporal por un período de 10 años.

La otra es una exención parcial en el pago del impuesto al activo. Ambas son insuficientes para promover la inversión en embarcaciones.

A continuación se presenta un panorama de la participación de empresas navieras y embarcaciones nacionales en los diferentes tráficos que genera el comercio nacional.

1. Graneles Líquidos

En este segmento se encuentra principalmente el transporte de petróleo y sus derivados. Aún cuando el principal producto de exportación mexicano es el petróleo, en su totalidad éste es transportado en embarcaciones extranjeras y en la mayoría de los casos por embarcaciones fletadas por los compradores, debido a los términos de venta que por política nacional aplica Petróleos Mexicanos. Es de destacarse que, por decisión del propio PEMEX, los navieros mexicanos no participan aún en el transporte del crudo que es vendido al amparo del Acuerdo de San José suscrito por Venezuela y México, por el cual se vende este producto bajo condiciones preferenciales a naciones centroamericanas y del Caribe.

La flota de buques tanque y quimiqueros con bandera mexicana es utilizada principalmente en el transporte de productos en tráfico de cabotaje, fletada por Petróleos Mexicanos.

2. Graneles Sólidos

Pocas empresas navieras mexicanas participan en la transportación de graneles sólidos, principalmente el transporte de graneles agrícolas y algunos minerales como la sal. No obstante, su participación prácticamente se limita a los tráficos de cabotaje. El transporte se realiza en embarcaciones de bandera extranjera, algunas de las cuales son propiedad de empresas constituidas en otras naciones.

3. Cabotaje

El cabotaje en México lo constituyen diversas actividades que por sus características vale la pena diferenciar. Por su importancia están las actividades que se realizan en aguas mexicanas y que tienen como propósito la exploración y explotación de petróleo en el mar. En esta participan de forma casi permanente más de 180 embarcaciones, tales como chalanes, abastecedores, lanchas para el transporte de pasajeros, remolcadores, barcazas, de inspección, entre otras. Aunque el cabotaje está reservado para embarcaciones mexicanas, existe la posibilidad expresa en la Ley de Navegación de que se otorguen permisos a embarcaciones extranjeras operadas por mexicanos e incluso a las operadas por empresas navieras extranjeras, en caso de que no haya embarcaciones mexicanas disponibles.

A pesar de que pareciera que en la legislación existe preferencia por las embarcaciones nacionales, en la práctica no se da en este tipo de tráfico debido a que la contratación de este tipo de embarcaciones por parte de Petróleos Mexicanos se hace mediante licitaciones públicas a las que se invita a participar a navieros extranjeros. Existe un número importante de embarcaciones extranjeras operadas por empresas navieras extranjeras o mexicanas que en realidad responden a intereses extranjeros, calculándose en el momento de elaboración del presente estudio alrededor del 33%.

Otras actividades de cabotaje lo constituyen el transporte de graneles agrícolas que se da desde las zonas de producción en el norte del país hacia regiones de consumo en diversas regiones, algunos de los cuales deben realizarse a través del Canal de Panamá. Son importantes también dentro de este tipo de tráficos, el transporte de productos refinados de petróleo desde la zona suroeste hacia las

diversas regiones, transporte que es contratado por Petróleos Mexicanos a navieros nacionales.

De forma permanente se prestan servicios de transporte de carga general y pasajeros entre el territorio mexicano continental y las islas y entre aquél y la Península de Baja California Sur, lugares a los cuales sólo se puede tener acceso por vía marítima.

En el transporte de graneles líquidos y secos y carga general sólo participan embarcaciones mexicanas propiedad de empresas navieras nacionales.

Tanto en el Pacífico como en el Caribe, las empresas de cruceros están explotando rutas en las que está involucrado el cabotaje, situación que la ley permite, pues en esta actividad de cruceros no aplica la reserva, por considerarse que no hay posibilidades de que empresarios nacionales puedan incurrir en la operación de cruceros. En caso de aplicación de una reserva hacia esta actividad, se considera que sólo desalentaría una actividad que es bastante benéfica para el país.

Existe un gran potencial para el desarrollo del cabotaje marítimo en el país basado en las ventajas comparativas con que este modo de transporte cuenta, ya que actualmente millones de toneladas de mercancías son transportadas en grandes distancias de miles de kilómetros en camiones de carga. Su crecimiento dependerá de que se establezcan condiciones idénticas de competencia para cada modo de transporte, evitando privilegiar a uno en especial como hasta ahora sucede.

c) *Industria Naval*

La industria naval pasó por etapas semejantes a la industria marítima. Alcanzó sus mayores auges en los años setenta cuando los astilleros eran empresas propiedad del gobierno y con una capacidad de construcción de embarcaciones de gran porte. A raíz del cambio de política gubernamental, los astilleros fueron privatizados, aunque el proceso de privatización fue muy lento y esto provocó que las instalaciones para la construcción de embarcaciones fueran cayendo en la obsolescencia. Actualmente los astilleros mexicanos no tienen la capacidad tecnológica para la construcción de embarcaciones que requiere la industria marítima, ni cuentan con los programas de financiamiento que ofertan otros astilleros extranjeros que les permita entrar a la competencia internacional, además de que están sujetos a un sistema fiscal oneroso, que los deja fuera de mercado.

VI. LEGISLACIÓN SOBRE MARINA MERCANTE EN MEXICO

a) *Legislación Local sobre Marina Mercante*

El cuadro que se presenta a continuación proporciona de forma resumida la legislación vigente para la actividad marítima en México:

Cuadro 43 **Legislación sobre Marina Mercante en México**

Requisitos exigidos a los Armadores o Empresas Navieras

Se admite capital extranjero hasta el 49% para las empresas navieras dedicadas a la navegación interior, de cabotaje y de altura. El porcentaje del capital extranjero para navieras dedicadas a la navegación de altura puede ser superior, con la aprobación de la Comisión de Inversiones Extranjeras. Bajo ninguna circunstancia se puede exceder el citado porcentaje en empresas dedicadas al cabotaje.
Se requiere capital de \$50,000 pesos mexicanos para constituirse como empresa.
No se exige cantidad mínima de embarcaciones para que la empresa sea autorizada para operar como naviera.
Todos los tripulantes tienen que ser mexicanos por nacimiento.
Hay libertad de fletes para el transporte internacional de mercancías. Esta misma situación se aplica para la navegación interior o de cabotaje, si existe competencia y se refiere a servicios regulares. En caso contrario, deberán fijarse tarifas máximas y registrarse ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la cual establecerá las bases tarifarias respectivas.
Únicamente los ciudadanos mexicanos o las empresas constituidas conforme a las leyes mexicanas podrán abanderar embarcaciones y artefactos navales de su propiedad o en posesión mediante contrato de arrendamiento financiero. Los extranjeros sólo lo podrán hacer respecto a embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular.

Políticas de Marina Mercante

El cabotaje y la navegación interior están reservados a embarcaciones y empresas navieras mexicanas. Pueden otorgarse permisos especiales de navegación a embarcaciones y navieros extranjeros, cuando no haya embarcaciones mexicanas disponibles.
No existen reservas de carga para los tráficos internacionales, aunque sí la posibilidad de que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes pueda reservar total o parcialmente determinado transporte internacional de carga, para que sólo pueda realizarse por empresas navieras mexicanas, con embarcaciones mexicanas o reputadas como tales, cuando no se respeten los principios de libre competencia y se afecte la economía nacional.
Existieron diversos convenios bilaterales que reservaban las cargas, producto del comercio bilateral, pero fueron denunciados.
Se aplica el esquema fiscal general para todas las empresas mexicanas. No existe ningún tipo de subsidio o subvención para la actividad.
No existen fondos especiales de financiamiento para las empresas navieras mexicanas ni para la construcción de embarcaciones.
No hay obligatoriedad de construir embarcaciones en el país, ya que la industria naval se desplomó, como resultado del proceso de privatización de los astilleros.
Hay libertad para reparar embarcaciones fuera de México.

Fuente: Diversas Leyes

b) *Marcos regulatorios internacionales*

México ha ratificado prácticamente todos los convenios internacionales en materia marítima y portuaria:

- Organización Marítima Internacional (34)
- Organización Internacional del Trabajo (19)
- Los depositados en la Organización de las Naciones Unidas (12)
- Los depositados en organismos regionales (2)
- Los depositados en gobiernos (7)
- Denunció los tratados bilaterales de reserva de carga.
- Tiene en vigor 4 tratados de cooperación marítima con Estados Unidos

En los tratados de libre comercio signados por México no se establecen regulaciones sobre transporte marítimo, sino que se reconoce la aplicación de la legislación nacional en la materia.

VII. CONCLUSIONES

Son diversos los aspectos a concluir respecto de la situación del transporte marítimo y su infraestructura en México y Cuba y sus relaciones con los países de América del Sur.

Quizá una de las cuestiones más importantes a considerar, y posiblemente una de las grandes conclusiones de este tipo de trabajos, son las similitudes y a la vez grandes diferencias entre las situaciones que guarda este sector en estos países y su muy escasa vinculación, como seguramente será el caso de otros sectores de la economía regional.

No está de más recordar que el transporte marítimo es un sector sui generis incluso frente a otros modos de transporte. En el caso de México sus características son aún más particulares dado el muy alto volumen de mercancías que, de su comercio exterior total, es transportado entre México y los Estados Unidos de América y en el que destaca una extraordinaria participación del transporte por carretera.

Partiendo de los análisis en materia de comercio internacional –como elemento inherente al transporte marítimo- que se presentan en este trabajo, complementando el estudio realizado sobre los países de América del Sur, se refleja en efecto una composición muy diferente.

En México se confirma la alta dependencia comercial de la economía de los Estados Unidos de América que consecuentemente se proyecta en el sector del transporte por mar. Como antes se afirma, hacia y desde ese país hay una muy alta participación del transporte carretero.

El comercio exterior mexicano alcanza, en términos de volumen, 2,019,503,641 toneladas al año de las cuales el 8.1% son transportadas por vía marítima. De ellas, el 6.3% tienen como origen o destino países miembros de ALADI.

Este volumen representa un mercado nada despreciable para los prestadores de servicios de transporte marítimo de la región, toda vez que, como se analiza en detalle en este trabajo, no existe flota mexicana para el tráfico de altura de contenedores y carga general y los buques tanque propiedad de PEMEX o de navieros mexicanos, tampoco participan en el manejo del petróleo y sus derivados.

Además de este comercio marítimo intrarregional, la situación que guarda el transporte por mar en México ofrece particulares oportunidades de participación en este sector para las empresas extranjeras en general, tal y como lo demuestran los análisis presentados en este estudio y podría ser un interesante nicho para las empresas de la región en particular.

Una primera recomendación en este sentido, sería utilizar los mecanismos que la propia ALADI ha generado –o generar un mecanismo ad hoc- para que los miembros de la Asociación participen más activamente en el mercado del transporte marítimo intrarregional donde el propósito debería ser, en principio, duplicar la utilización de embarcaciones bajo sus banderas o control por parte de las navieras de la región en el comercio entre sus países y, en casos como el de México, propiciar la participación de los países de la Asociación en el transporte del comercio marítimo generado por los mismos países de la ALADI con otras naciones y otras regiones, sustituyendo a embarcaciones de bandera extrarregional.

Complementa lo anterior otra conclusión harto significativa: México paga por concepto de servicios de transporte marítimo más del equivalente al valor de sus exportaciones del sector agropecuario, pesca y acuicultura. Ello confirma un mercado potencial para empresas navieras de la región que se estima en aproximadamente 5 mil millones de dólares anuales, de acuerdo al rubro de fletes y seguros que arroja la balanza de pagos mexicana.

Una segunda recomendación sería promover, también en el marco de la ALADI, inversiones entre sus países miembros en el sector marítimo y portuario. En este trabajo se ha descrito y analizado la normatividad en esta materia en el caso de México y la permisividad que existe en ese aspecto en el país. Sin duda una mayor participación en el transporte marítimo del comercio exterior mexicano sería más viable si se es parte de una empresa naviera mexicana independientemente, siempre de conformidad con la legislación mexicana, de la bandera que porten las embarcaciones que presten el servicio.

Otro aspecto que resulta de potencial interés es la demanda de embarcaciones nuevas por parte de empresas mexicanas para satisfacer el mercado de servicios reservados a nacionales mexicanos como es el cabotaje en general y, en particular, los generados por la industria petrolera. Empíricamente se aprecia una importante demanda del tipo de embarcaciones que en este trabajo se señalan como satisfactorios de los servicios de dicha industria, en los años por venir que tal vez podrían cubrir astilleros de los países miembros de ALADI, en especial brasileños y argentinos.

La edad promedio de las embarcaciones de PEMEX o al servicio de ésta que se detallan en apartados anteriores, exigirá en el corto y mediano plazos, la sustitución de su flota, abriendo un nuevo nicho de participación a astilleros de la región.

Sin embargo, cabe insistir, estas posibilidades serán difícilmente concretadas si se mantienen relaciones esporádicas entre empresas del sector y no se promueven vínculos sistemáticos entre éstas para identificación de oportunidades, participación en proyectos, etc. En este sentido, ALADI podría convocar talleres, seminarios y otro tipo de foros con la participación de autoridades y empresas del sector a fin de explorar posibles mecanismos de coordinación.

Las conclusiones del estudio comparativo que se presenta en cuanto a la utilización en México de los distintos modos de transporte para el manejo de su comercio exterior, acota claramente el nicho reservado para el transporte por mar. Si bien en estas mismas conclusiones se sugieren medidas para promover el transporte marítimo en México, parece que en el mediano plazo las condiciones de este sector permanecerán más o menos inalterables y obedeciendo a las mismas características que hoy presenta.

Así, este sector continuará atendiendo una proporción poco significativa del comercio exterior total de México y fundamentalmente hacia regiones distintas de América del Norte y en productos como el petróleo y sus derivados, vehículos automotores, maquinaria y otras grandes manufacturas que son las que caracterizan la estructura de este comercio hacia esas otras regiones distintas, principalmente, de los Estados Unidos de América. Sin embargo, como antes se plantea, ante la falta de una flota propia para atender esta demanda, el comercio marítimo generado por México continúa siendo un importante mercado tanto por su volumen como por su valor.

Al abordar el tema portuario, se concluye que el gobierno mexicano, congruente con su política de liberalización comercial, privilegió la modernización del sistema portuario nacional y en particular su infraestructura y operación, teniendo como estrategia básica la privatización de la infraestructura y la prestación de los servicios portuarios. En esta lógica, se dio prioridad al hecho de contar con instalaciones adecuadas para facilitar el comercio internacional, que contar con las embarcaciones necesarias controladas por mexicanos para el transporte de las mercancías generadas por su comercio exterior.

Hoy, en el sector marítimo-portuario, México se presenta como un país con un sistema portuario más eficiente que en años pasados y sin flota mercante.

Aún cuando se adoptara la aparentemente obvia recomendación para invertir las prioridades y, después de haber modernizado los puertos, se fomentara ahora la marina mercante mexicana a través de programas gubernamentales de apoyo a los navieros nacionales, se estima un plazo de varios años para reconstruir una flota de bandera nacional en condiciones para satisfacer al menos el 30% de la demanda de servicios marítimos que requiere el comercio exterior del país.

A continuación se presentan algunas reflexiones y recomendaciones respecto del futuro de la marina mercante en México.

Para ellos habría que tomar en cuenta las siguientes consideraciones:

Por disposición de los gobiernos mexicanos, en los últimos 18 años la economía se ha orientado a las exportaciones buscando su diversificación en cuanto al destino, de ahí la necesidad de contar con una flota estratégica que apoye dicha política, a efecto de llegar de forma oportuna a todos los mercados.

Se están suscribiendo tratados de libre comercio con diversas regiones y grupos de países cuyo acceso a los mercados sólo es posible vía marítima. Esto constituye verdaderos retos para el exportador cuando se trata de regiones del mundo en donde no existen servicios directos, como es el caso de Israel y otras naciones.

En el 2000 se pagaron al exterior por concepto de fletes y seguros 5,006 millones de dólares únicamente por el pago de importaciones CIF. Esta cifra irá en aumento en proporción directa al crecimiento de las exportaciones, constituyendo año con año una importante fuga de divisas para el país.

Hay un gran potencial para las empresas navieras mexicanas por las siguientes razones:

El crecimiento anual del comercio exterior nacional y su posible diversificación con la firma de otros tratados de libre comercio. Esta afirmación aplica tanto para la carga general como para el petróleo, ya que este producto seguirá teniendo especial importancia en el comercio mundial durante el tiempo que duren las reservas mexicanas.

El reducido porcentaje de participación del transporte marítimo de solo 8.1% en el transporte del comercio exterior total

Una mayor eficiencia en los puertos mexicanos que apoya el crecimiento de la actividad marítima

Existe en el país know how y capital que permita incursionar nuevamente en los servicios de línea, así como en el transporte especializado de prácticamente todo tipo de cargas. Esto lo demuestra la existencia por décadas de Transportación Marítima Mexicana y su importancia a nivel mundial.

A diferencia de muchas de las empresas navieras sudamericanas, las mexicanas han estado expuestas a la competencia internacional desde hace más de una década, por lo que no se requieren de mecanismos proteccionistas que pudieran provocar presiones externas ni internas, por parte de empresas navieras de otros países o usuarios nacionales. Se requiere de estímulos semejantes a los que se otorgan en las grandes potencias marítimas.

Actualmente no existen navieras mexicanas en tráficos de altura, por lo que cualquier apoyo gubernamental que se aplicara en el futuro, no constituiría la eliminación de ingresos para el erario nacional, sino por el contrario, la captación de ingresos que actualmente no se obtienen.

Es usual escuchar de los gobiernos contemporáneos y de forma muy particular de gobiernos mexicanos de los últimos 18 años, que no es posible otorgar ningún tipo de subvenciones, ya que se distorsionan los mercados, sin embargo, han existido por décadas subvenciones al autotransporte de carga sin que dicha distorsión se haya presentado, por lo que podrían aplicarse medidas semejantes a la actividad marítima.

Tomando en consideración todos estos factores, la política gubernamental en tráfico de altura deberá orientarse a crear las condiciones que permitan la creación de nuevas empresas navieras mexicanas o el crecimiento de las existentes, con la finalidad de captar ingresos que son ahora captados por extranjeros. Tal vez sea irrelevante como decisión del gobierno, que las embarcaciones a ser utilizadas deban o no tener bandera mexicana, esta decisión deberá recaer en los navieros, dependiendo de la competitividad que la bandera nacional otorgue a determinados

tráficos. La política deberá entonces concentrarse en buscar que exista control de los capitales mexicanos en estas actividades.

El cabotaje ha sido y será un nicho de oportunidad para empresas navieras mexicanas. En este ámbito, la política gubernamental deberá dirigirse a asegurar la participación exclusiva de empresas navieras mexicanas que respondan a intereses nacionales. Para ello será indispensable regresar a la reserva total de este tráfico, evitando que se otorguen beneficios a banderas extranjeras, cuando éstos no se otorgan a navieros y embarcaciones mexicanas en otros países. En este caso, la política nacional deberá estar sustentada en una ausencia total de subvenciones.

El tratamiento similar en materia fiscal, laboral, de combustibles y por el uso de infraestructura a los diferentes modos de transporte obligará a una mayor eficiencia de parte de todos los transportistas mexicanos, propiciando el crecimiento sano de las empresas, basadas en sus ventajas comparativas de operación, de acuerdo al tráfico de que se trate.

Por lo que toca a **Cuba**, la muy escasa información sobre el transporte marítimo y su infraestructura y sus relaciones con el resto de los países miembros de la ALADI incluyendo a México, nos limita en la posibilidad de profundizar en el análisis de este tema en ese país.

Al respecto se retoma una recomendación que está planteada en la introducción de este trabajo, en cuanto a la conveniencia de realizar un diagnóstico particular, más extenso y profundo, sobre la situación del sector marítimo y portuario en Cuba, con el propósito fundamental de aportar elementos de juicio para la toma de decisiones que contribuyan a su desarrollo en ese país caribeño.

Sin embargo, de la información que fue posible recabar se puede concluir sobre algunas cuestiones de interés para el objetivo de este trabajo.

A pesar de su condición insular, el comercio marítimo de Cuba es escaso. En 1999 registró un movimiento de 3,000 TEU y casi 400 mil toneladas en total. Al igual que la mexicana, la flota cubana ya es anticuada por lo que urge su renovación.

En sus relaciones con la región latinoamericana destaca la participación porcentual de sus importaciones intrarregionales/global con países miembros de ALADI que alcanza el 32.8%.

De su política en materia portuaria y de marina mercante no se encontró fuente alguna de información, así como sobre los otros temas tratados en este estudio.

VIII. BIBLIOGRAFÍA

General

Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), 2001, "Sitio en Internet".

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2001, "Perfil marítimo de América Latina y el Caribe", Sitio en Internet.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2001, "Sitio en Internet".

Data Intal, 2001, "Sitio en Internet".

Editorial Televisa S.A. de C.V., 2001, "Almanaque Mundial 2001". México.

Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, 2000.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 1999, "Review of Maritime Transport". Geneva.

México

"Anuario Estadístico 1999". Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), 1999, México.

"Anuario Estadístico de Comercio Exterior". Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), 2000, México.

Banco de México, 2001, "sitio en Internet".

Banco Nacional de Comercio Exterior (BANCOMEXT), 2001, "Sitio en Internet".

"Convenios internacionales Marítimos". Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Dirección General de Marina Mercante, 2000, México.

Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2001, "Datos Proporcionados por la Dirección General de Marina Mercante", México.

Dirección General de Puertos, 2001, "Datos Estadísticos Proporcionados por dicha Dirección".

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), 2001, "Sitio en Internet".

"Legislación Marítimo Portuaria". Dirección General de Puertos, Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), 1999, México.

"Legislación Sobre Propiedad Industrial e Inversiones Extranjeras". Editorial Porrúa, 2000, México.

“Los Puertos Mexicanos en Cifras 1993-1999”. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), 2000, México.

“Manual Estadístico del 2000”. Instituto Mexicano del Transporte (IMT), 2001, México.

Secretaría de Comunicaciones y Transporte, 2001, “Sitio en Internet”.

“Semanario Carga y Mar”. Impresiones Modernas S.A de C.V., 2001, México.

Cuba

Dirección de Transporte y Seguros, 2001, “Datos Estadísticos Proporcionados por el Gobierno de Cuba”. Cuba.

Fairplay, Sitio en Internet.
