

4. Revisar el tope a la inversión extranjera en servicios de navegación.

PROBLEMA

Actualmente, de acuerdo a la Ley de Inversión Extranjera, un extranjero puede contar como máximo con 49% la de las acciones de empresas prestadoras de servicios de navegación. Aunado a esto, la Ley de Navegación establece que la embarcación debe ser propiedad de un mexicano para ser abanderada como nacional. Además, el transporte entre dos puertos mexicanos se permite únicamente a empresas mexicanas. Esto, en conjunto, se convierte en una fuerte barrera a la entrada que limita la competencia en la prestación de estos servicios.

¿QUÉ SE TIENE QUE HACER?

Esto requeriría una reforma a la Ley de Inversión Extranjera y a la Ley de Navegación para eliminar o elevar las barreras de entrada para extranjeros.

¿QUÉ SE LOGRA CON LA PROPUESTA?

Al quitar una barrera de entrada se modificaría el escenario. Si bien esto no necesariamente detonaría el transporte marítimo, se tendrían ganancias significativas en la eficiencia de la industria. En especial aquellas derivadas de una mayor competencia al interior y al exterior donde se observan estándares de calidad más rigurosos.

FUENTE: "PRIVATIZACIÓN DE PUERTOS EN MÉXICO". VÍCTOR PAREDES.