

Relación entre los incentivos fiscales y el comportamiento del sector de la marina mercante de los estados parte del Mercosur durante los años 2008 – 2013

Relationship between fiscal incentives and the behavior of the merchant marine sector of the Mercosur part states during the years 2008 - 2013



José Alberto Reyes García

Msc. en Transporte Marítimo con mención de Excelencia,
Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe.
Licenciado en Estudios Internacionales, Universidad Central De
Venezuela. Abogado, Universidad Central de Venezuela.



RESUMEN

El siguiente artículo de investigación ilustra la correlación de los incentivos fiscales otorgados a la marina mercante en los Estados parte del MERCOSUR. El propósito de dicho artículo es realizar un análisis fundamentado en la relación entre los incentivos fiscales y el desarrollo de la marina mercante en los países miembros del MERCOSUR, durante el período 2008 – 2013. Además, se efectúa bajo la modalidad documental y análisis crítico, debido a que la técnica de recolección de información que se utilizó para realizar el estudio, estuvo relacionada con la revisión de fuentes documentales tales como: libros, revistas, informes, periódicos, convenios, acuerdos, medios electrónicos, entre otros. Dicho artículo de investigación se realizó con el principal basamento de generar resultados producto del análisis y discusión en las actuaciones de estrategias orientadas a la aplicación de incentivos fiscales entre los Estados parte del MERCOSUR con la finalidad que sirva de fuente de información a personas interesadas y vinculadas al área de la línea de investigación en negocio marítimo.

Palabras Clave: incentivos fiscales, política comercial, marina mercante, integración económica, MERCOSUR, política fiscal.

ABSTRACT

The following research article illustrates the correlation of tax incentives granted to the Merchant Marine MERCOSUR States Parties. The purpose of this article is an analysis based on the relationship between tax incentives and the development of the merchant marine in the MERCOSUR member countries during the period 2008 -. 2013 also takes place under the documentary mode and critical analysis,

because the data collection technique that was used for the study, was related to the review of documentary sources such as books, magazines, reports, newspapers, conventions, agreements, electronic media, among others. This research paper was conducted with the main base to generate income as a result of the analysis and discussion in the proceedings of strategies for the implementation of tax incentives among the States Parties of MERCOSUR in order to serve as a source of information to interested persons and related the area of the research in maritime business.

Keywords: tax incentives, trade policy, merchant marine, economic integration, MERCOSUR, fiscal policy

Introducción

En el ámbito de la integración económica, Venezuela ha mantenido una política de apertura económica impulsada a través del MERCOSUR, desde su adhesión en el 2006, trayendo consigo “un impacto duradero en las estrategias de negociación comercial de los países de la región latinoamericana”(García & Genua. s.f., p.15). Ejemplo de esto son las rebajas significativas de los niveles arancelarios para simplificar el manejo de la política comercial, reduciendo con esto la dispersión arancelaria y eliminando las restricciones no arancelarias. Sin embargo aunque el artículo es claro en que se refiere al período 2008-2013, es necesario resaltar que en agosto de 2017, Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, de forma unánime, decidieron suspender a Venezuela por la ruptura del orden democrático. Al tomar su decisión, los países miembros del MERCOSUR resaltaron que la decisión no debe “producir perjuicio alguno al pueblo venezolano” y asumieron el compromiso de trabajar “en la búsqueda de una solución negociada y duradera” para

Venezuela. Destacando el papel del MERCOSUR, los Estados parte no han abandonado los esfuerzos de integración regional para privilegiar el enfoque hemisférico, señalando que sus estrategias no son sustitutivas, al contrario las negociaciones multilaterales generan sólidos acuerdos bilaterales, para coexistir dentro de los intereses comerciales de la región en la búsqueda de una mayor y mejor participación en la economía mundial (García & Genua, s.f.). En todo caso, este esquema del MERCOSUR sirve de estímulo a los intercambios recíprocos, por cuanto los Estados parte aspiran a conquistar para sus bienes y servicios mercados más amplios, tanto a nivel hemisférico como global. La ampliación y seguridad de acceso a estos mercados es el denominador común de sus estrategias de negociación comercial y estas tienen, por diseño y necesidad, un carácter múltiple.

El siguiente artículo aborda el estudio y análisis de los incentivos fiscales otorgados a la marina mercante de los Estados parte del MERCOSUR: Brasil, Argentina, Uruguay, Venezuela y Paraguay. Debido a las expectativas que se tienen hoy en día, con el proceso de incorporación de Venezuela al MERCOSUR como Estado parte de dicho proceso de integración, en el cual se han dado cambios graduales en cuanto a normativas y procedimientos que logran concluir dicho proceso integracionista, conforme a los plazos establecidos dentro del marco de las relaciones económicas internacionales de la República Bolivariana de Venezuela para su ingreso en el 2012. Se analizará la relación entre los incentivos fiscales y el comportamiento del sector de la marina mercante de los Estados parte del MERCOSUR durante los años 2008 – 2013.

A lo largo de este estudio se presentará la exposición y discusión de los resultados de la investigación, desarrollando minuciosamente los siguientes puntos: caracterización de la flota mercante en los Estados parte del

MERCOSUR durante los años 2008 – 2013, incentivos fiscales que se otorgan al sector de la marina mercante en los Estados parte del MERCOSUR durante los años 2008 – 2013, comportamiento del movimiento contenedorizado y del desarrollo portuario en los Estados parte del MERCOSUR durante los años 2008 – 2013, relación entre el régimen legal de los incentivos fiscales que favorecen la importación de bienes contemplados en el capítulo 89 del arancel de aduanas (barcos y demás artefactos flotantes) y el comportamiento del sector marina mercante de los Estados parte del MERCOSUR durante los años 2008 – 2013.

Caracterización de la flota mercante en los Estados parte del MERCOSUR durante los años 2008 – 2013

En la economía global de los países del MERCOSUR, ninguna de las naciones es autosuficiente, todos sus Estados parte producen aquello que pueden hacer de manera eficiente, de acuerdo con la dotación de los factores de producción, adquiriendo aquello que carecen o cuyo costo de producción sea elevado, en este intercambio comercial. El transporte marítimo es un elemento importante ya que se requiere mover bienes y componentes comerciales en cualquier parte del mundo.

A continuación, se muestra la caracterización de la flota mercante de Argentina durante los años 2008 - 2013, en la Tabla 1.

Tipos de buques en Argentina		2008	2009	2010	2011	2012	2013
Petroleros	TB	367	340	314	284	319	200
	TPM	628	590	537	538	541	351
	N° de buques	40	37	34	34	27	27
Graneleros	TB	87	69	67	40	14	14
	TPM	144	116	114	88	24	24
	N° de buques	4	3	2	2	1	1
Buques de carga general	TB	85	71	52	42	33	53
	TPM	113	101	70	59	50	77
	N° de buques	20	17	15	12	7	17
Portacontenedores	TB	13	13	13	13	13	0
	TPM	18	18	18	18	18	0
	N° de buques	1	1	1	1	1	0
Otros tipos de buques	TB	289	292	298	244	222	83
	TPM	238	241	241	202	185	81
	N° de buques	440	442	442	435	394	103
Flota total	TB	841	785	744	623	601	350
	TPM	1141	1066	980	905	818	533
	N° de buques	505	500	494	484	430	148

Tabla 1. Caracterización de la flota mercante de Argentina durante los años 2008 - 2013 (en miles de TB, TPM, en N° de buques) 1. Toneladas brutas. 2. Tonelaje de peso muerto o tonelaje de porte bruto.

Fuente. UNCTAD (2013). Elaboración propia del autor.

La República de Argentina experimentó durante los años 2008 – 2013, un decrecimiento en la estructura total de su flota en cuanto al número de buques, que de acuerdo con la Comisión de Comercio de la Organización Mundial de Comercio (OMC, 2013), “esto se debe a los sucesivos desastres económicos y financieros del manejo de la política económica y el comercio marítimo en ese país que aún persisten, descuidando la modernización y el mantenimiento de la flota Argentina”, situación que se evidencia en

los datos obtenidos en la Tabla N° 5 donde se puede apreciar el comportamiento de la flota en miles de toneladas brutas, tonelaje de peso muerto y número de buques durante el período estudiado.

En la Tabla 2 se expresa la caracterización de la flota mercante de Brasil durante los años 2008 – 2013.

Tipos de buques en Brasil		2008	2009	2010	2011	2012	2013
Petroleros	TB	1031	984	904	915	938	971
	TPM	1645	1585	1443	1471	1521	1569
	Nº de buques	55	52	50	49	45	47
Graneleros	TB	471	506	506	459	359	241
	TPM	802	863	863	794	614	398
	Nº de buques	23	23	23	22	15	11
Buques de carga general	TB	246	242	239	254	210	201
	TPM	289	284	279	301	258	247
	Nº de buques	52	52	50	54	23	66
Portacontenedores	TB	195	210	277	277	366	308
	TPM	227	266	358	358	478	398
	Nº de buques	8	10	12	12	16	13
Otros tipos de buques	TB	347	417	452	487	471	582
	TPM	334	425	464	494	489	621
	Nº de buques	360	400	460	480	385	482
Flota total	TB	2290	2359	2378	2392	2344	2303
	TPM	3297	3423	3407	3418	3360	3233
	Nº de buques	498	537	595	617	484	619

Tabla 2. Caracterización de la flota mercante de Brasil durante los años 2008 - 2013 (en miles de TB, TPM, en Nº de buques) 1. Toneladas brutas. 2. Tonelaje de peso muerto o tonelaje de porte bruto.

Fuente. UNCTAD (2013). Elaboración propia del autor.

La República Federal de Brasil, es el único Estado parte del MERCOSUR que ha logrado extender sus flotas para el tráfico internacional, contando con una flota de 619 buques para el año 2013, que de acuerdo con el Instituto de Investigación Económica Aplicada (2014), señala que:

El aumento en la producción de buques durante el año 2013 fue de 5,1% de la flota marítima y un 4,3% de la flota mercante de navegación interior, por lo cual El Sindicato Nacional de la

Industria Naval y Offshore (SINAVAL) registró 390 obras en los astilleros durante el año 2013, esperándose un crecimiento en obras de transporte fluvial que contara con el apoyo de la empresa española Navantia.

La tabla 3 ilustra la caracterización de la flota mercante de Paraguay durante los años 2008 – 2013.

Tipos de buques en Paraguay		2008	2009	2010	2011	2012	2013
Petroleros	TB	3	3	4	2	2	4
	TPM	4	4	7	4	4	6
	N° de buques	3	3	4	2	2	4
Graneleros	TB	0	0	0	0	0	0
	TPM	0	0	0	0	0	0
	N° de buques	0	0	0	0	0	0
Buques de carga general	TB	38	40	37	30	46	36
	TPM	47	50	47	39	53	42
	N° de buques	28	30	28	20	24	26
Portacontenedores	TB	6	6	7	7	8	7
	TPM	6	6	8	8	10	6
	N° de buques	2	2	4	4	5	2
Otros tipos de buques	TB	5	5	6	8	8	7
	TPM	1	1	2	2	1	1
	N° de buques	10	10	15	17	18	15
Flota total	TB	52	54	54	47	64	54
	TPM	58	61	64	53	68	55
	N° de buques	43	45	51	43	49	47

Tabla 3. Caracterización de la flota mercante de Paraguay durante los años 2008 - 2013 (en miles de TB, TPM, en N° de buques) 1. Toneladas brutas. 2. Tonelaje de peso muerto o tonelaje de porte bruto.

Fuente. UNCTAD (2013). Elaboración propia del autor.

En el caso de Paraguay, la flota total por toneladas brutas durante el período 2008 – 2013, se ha mantenido constante, mientras que la flota por tonelaje de peso muerto ha disminuido durante el periodo de estudio, al respecto el número de buques ha tenido un comportamiento equilibrado, de acuerdo con la Comisión de Comercio de la Organización Mundial de Comercio (OMC, 2013).

Esto es debido a que los envíos de mercancías vía marítima se hacen principalmente a través del puerto fluvial de Asunción ya que Paraguay no tiene puertos marítimos, normalmente se

hacen los transbordo en el puerto de Buenos Aires y se sube en barcaza hasta el puerto fluvial de Asunción. En el puerto fluvial de Asunción pueden operar buques de hasta 9 pies de calado en todas las épocas del año y hay problemas cuando el calado del río es bajo. Siendo las principales importaciones en contenedor, máquinas, aparatos eléctricos, vehículos y abonos.

En la siguiente tabla 4 se describe la caracterización de la flota mercante de Uruguay durante los años 2008 – 2013.

Tipos de buques en Uruguay		2008	2009	2010	2011	2012	2013
Petroleros	TB	9	8	11	13	13	7
	TPM	14	11	16	19	19	10
	Nº de buques	5	5	6	7	7	4
Graneleros	TB	0	0	2	2	2	0
	TPM	0	0	3	3	3	0
	Nº de buques	0	0	1	1	1	0
Buques de carga general	TB	9	9	7	6	6	8
	TPM	12	12	9	8	8	11
	Nº de buques	7	7	5	4	4	6
Portacontenedores	TB	0	0	0	0	0	0
	TPM	0	0	0	0	0	0
	Nº de buques	0	0	0	0	0	0
Otros tipos de buques	TB	96	92	89	77	78	48
	TPM	49	47	42	32	30	22
	Nº de buques	117	115	110	104	106	34
Flota total	TB	114	109	109	98	99	63
	TPM	75	70	70	62	60	43
	Nº de buques	129	127	122	116	118	44

Tabla 4. Caracterización de la flota mercante de Uruguay durante los años 2008 - 2013 (en miles de TB, TPM, en Nº de buques) 1. Toneladas brutas. 2. Tonelaje de peso muerto o tonelaje de porte bruto.

Fuente. UNCTAD (2013). Elaboración propia del autor.

En la República Oriental de Uruguay se observa en la tabla 4 que durante el período 2008 – 2013, la flota total fue descendiendo paulatinamente en toneladas brutas, en tonelaje de peso muerto y en número de buques, de acuerdo con la Dirección Registral y de Marina Mercante Uruguaya (2014), esto se debe a que “la Marina Mercante uruguaya actualmente tiene barcos llamados de cabotaje, es decir costeros, de pequeño tamaño que llevan mercaderías a otros puertos cercanos,

son los que aprovisionan a los grandes barcos extranjeros”, razón por la cual es necesario la creación o búsqueda de políticas estatales concretas y firmes, que fortalezcan el sector del transporte marítimo y la construcción naval en Uruguay.

A continuación, en la Tabla 5 se expone la caracterización de la flota mercante de Venezuela durante los años 2008 – 2013.

Tipos de buques en Venezuela		2008	2009	2010	2011	2012	2013
Petroleros	TB	507	487	501	462	419	450
	TPM	875	837	861	789	732	783
	N° de buques	30	28	28	24	22	20
Graneleros	TB	170	147	133	121	110	100
	TPM	281	244	220	201	187	175
	N° de buques	10	8	6	5	4	2
Buques de carga general	TB	44	46	46	34	32	194
	TPM	58	63	63	45	42	308
	N° de buques	25	27	27	22	21	38
Portacontenedores	TB	2	0	0	0	0	5
	TPM	2	0	0	0	0	6
	N° de buques	1	0	0	0	0	2
Otros tipos de buques	TB	334	336	342	445	445	361
	TPM	358	358	340	496	494	407
	N° de buques	162	164	166	282	284	182
Flota total	TB	1057	1016	1022	1062	1006	1110
	TPM	1574	1502	1484	1531	1455	1679
	N° de buques	228	227	227	333	331	244

Tabla 5. Caracterización de la flota mercante de Venezuela durante los años 2008 - 2013 (en miles de TB, TPM, en N° de buques) 1. Toneladas brutas. 2. Tonelaje de peso muerto o tonelaje de porte bruto.

Fuente. UNCTAD (2013). Elaboración propia del autor.

En el caso de la República Bolivariana de Venezuela, se observa que hay un decrecimiento en el número de buques, más sin embargo hay un crecimiento continuo en la flota total por movimiento de toneladas brutas y tonelaje de peso muerto, ya que Venezuela es un país petrolero con vastos territorios marítimos que le brindan fronteras político territoriales con

diferentes países. De esta forma es evidente que la marina mercante desempeña un rol importante para el movimiento de cargas de combustible y petróleo de Venezuela hacia el mundo, así como también de infinidad de productos derivados hacia sus países socios, a través de las exportaciones vía marítima.

Incentivos fiscales que se otorgan al sector de la marina mercante en los Estados parte del MERCOSUR durante los años 2008 – 2013

Los incentivos fiscales otorgados al sector de la Marina Mercante de los Estados parte del MERCOSUR durante los años 2008 – 2013, están vinculados a una gran variedad de leyes especiales en materia fiscal que originan, consagran y facilitan la apertura de operaciones rentables en infraestructuras y prestación de servicios de transporte marítimo a través de los fondos económicos que establecen los Estados parte del MERCOSUR,

en consideración a las recomendaciones de la Comisión de Especialistas en Transporte Marítimo del MERCOSUR, uno de los incentivo fiscales recomendados para el caso náutico es el drawback, régimen aduanero mediante el cual se restituyen en forma total o parcial los importes abonados en concepto de tributos que hayan gravado a la importación para consumo, siempre y cuando los mismos bienes fueren exportados para consumo.

En la Tabla 6 se hace referencia a los incentivos fiscales otorgados a la marina mercante dentro del MERCOSUR para el período 2008 – 2013.

Tipo de incentivo fiscal	Estados parte del MERCOSUR				
	Argentina	Brasil	Paraguay	Uruguay	Venezuela
Exenciones / exoneraciones de los impuestos de importación para barcos y demás artefactos flotantes	El Código Aduanero Argentino establece exenciones y exoneraciones en los siguientes casos: Artículo 256 en la importación temporal Artículo 258 en la admisión temporal con perfeccionamiento. Artículo 273 en la sustitución de mercancías Artículo 667 en las exenciones que otorgue el Ejecutivo por Ley. Artículo 820 drawback restitución de impuestos de importación	El Reglamento Aduanero Brasileño establece exenciones y exoneraciones en los siguientes casos: Artículo 136 se otorga exención a piezas y partes para aeronaves y embarcaciones. Artículo 147 se otorga exención a partes y piezas homologadas por el Ministerio de Defensa Artículo 181 exención a las partes y piezas destinadas a la conservación de embarcación	El Código Aduanero Paraguayo, habla de las exenciones y exoneraciones en los siguientes términos: Artículo 166 en la admisión temporal simple Artículo 177 el Drawback como restitución de los impuestos de importación Artículo 178 en la admisión temporal para su perfeccionamiento activo Artículo 241 en la sustitución de mercancías Artículo 387 en la Zona Franca	Código Aduanero Uruguayo aclara las exenciones y exoneraciones en los casos: Artículo 50 en la admisión temporal simple y con perfeccionamiento Artículo 92 en las Zonas Francas se establecen las exenciones tributarias Artículo 105 entre las franquicias tributarias se encuentran exoneraciones reducciones y drawback	Ley Orgánica de Aduanas de Exenciones y Exoneraciones en los casos: Artículo 91 el Ejecutivo podrá conceder exoneraciones Artículo 95 plantea la admisión temporal simple y para perfeccionamiento activo El Reglamento de la Ley Orgánica de Aduana sobre los Regímenes de Liberación, Suspensión y otros Regímenes Aduaneros Especiales determina: Artículo 66 en el Drawback Artículo 100 en la sustitución de mercancías

Tipo de incentivo fiscal	Estados parte del MERCOSUR				
	Argentina	Brasil	Paraguay	Uruguay	Venezuela
Exenciones / exoneraciones al impuesto al valor agregado y al consumo	La Ley del Impuesto al Valor Agregado, estipula las exenciones y exoneraciones en los siguientes casos: Artículo 7 exenciones en los servicios de transporte internacional de personas y carga por agua	Existe la Teoría de que se puede recuperar el ICMS pagado por las compras de insumos pero en la práctica sólo se admite la deducción del impuesto en los insumos directamente afectados al insumo productivo y no de los bienes y servicios directamente afectados al insumo productivo y no de los bienes y servicios indirectamente involucrados en la producción del bien exportable	Ley N° 2.421/04 de Reordenamiento Administrativo y de Adecuación Fiscal determina las exoneraciones al Impuesto al Consumo, Impuesto al Valor Agregado a las enajenaciones de bienes de capital, producidos por fabricantes nacionales de aplicación directa en el ciclo productivo industrial o agropecuario realizados por los inversionistas	Ley 15.657 exoneraciones de todo tributo inclusive el Impuesto al Valor Agregado la importación de materiales, materias primas, bienes de capital y en general todo lo necesario para la construcción, instalación, ampliación, funcionamiento y conservación de astilleros, buques y el ensamblado de embarcaciones	Ley que establece el Impuesto al Valor Agregado otorga exenciones y exoneraciones en los siguientes aspectos: Artículo 19 numeral 1 en la prestación de servicios de transporte terrestre y acuático nacional de pasajeros Artículo 64 numeral 1 y 3 en la importación y venta de naves, aeronaves así como para la importación temporal o definitiva de navegación así como materias primas accesorios repuestos y equipos necesarios para la industria naval y de astilleros
Exenciones / exoneraciones del impuesto sobre la renta	No aplica	No aplica	No aplica	No aplica	LOEA concede rebaja del impuesto sobre la renta equivalente al 75% del monto de las nuevas inversiones o adquisición o arrendamiento de nuevos buques o accesorios de navegación

Tipo de incentivo fiscal	Estados parte del MERCOSUR				
	Argentina	Brasil	Paraguay	Uruguay	Venezuela
Otros beneficios para el abanderamiento y registro de buques	Decreto 1010/2004 presenta lo siguiente: Artículo 2 los buques extranjeros bajo admisión temporal se le otorgará tratamiento de Bandera Nacional Artículo 25 reducción arancelaria a la importación de embarcaciones, insumos, partes y piezas los beneficiarios serán astilleros, fábricas y talleres navales radicados en el país	La Ley N° 11.196 señala lo siguiente: Artículo 3 numeral 2, en concordancia con el artículo 9, se aplica al astillero naval brasileño, en el caso de adquisición o importación de bienes de capital relacionados a la incorporación a su activo inmovilizado para utilización en las actividades de construcción, conservación, modernización, conversión y reparación de embarcaciones	Decreto N° 22.031 señala: Artículo 19, bajo el sistema leasing puede incorporarse a los beneficios los barcos comerciales y remolcadores entre otros	Ley N° 14.650 Artículo 8, existe la obligación de embarcar en buques de Bandera Nacional, exportación de mercancías a gozar de franquicias Artículo 9 las mercancías que allí se transportan gozarán de los beneficios de esta Ley beneficios a los bienes de exportación transportados en buques de otras Banderas	LOEA Artículo 115 los buques accesorios de navegación plataformas de perforación bienes relacionados con la industria naval y portuaria que están destinados para la construcción, reparación y reciclaje de buques y de equipamiento, reparación de máquinas, equipos y componentes para la industria naval y portuaria están exentos del pago de impuesto de importación

Tabla 6. Incentivos fiscales otorgados a la marina mercante en los Estados parte del MERCOSUR SUR durante los años 2008 – 2013.

Fuente. UNCTAD (2009). Elaboración propia del autor.

Los países del MERCOSUR presentan diversos criterios, mecanismos y tipos de armonización tributarios aplicados al sector de la marina mercante, de acuerdo con Montero (2013), el principio de imposición en el país de destino supone que solamente se “gravarán los productos en donde se usen o consuman, resultando de esta manera, mucho más adecuado para los primeros pasos de la integración” (p. 112). En efecto, al permitir que cada país aplique el impuesto según la forma que desee, no se hace necesario la uniformidad y la recaudación queda en el Estado en que se consume el producto y en el caso que este se modifique, no obliga a los demás a hacer lo mismo, lo que implica que este principio ayuda a realizar correctamente los ajustes en

frontera, por lo que es necesario mantener las aduanas a diferencia del principio de origen, que al uniformizar los impuestos, “las aduanas se hacen innecesarias, pero recargan a las administraciones tributarias que serán las encargadas de los controles y que muchas veces, sobre todo en los países latinoamericanos, no están preparadas materialmente para ello” (Montero, 2013, p. 112). Con este mecanismo se logra que el producto sea exportado libremente sin carga impositiva, debiendo reintegrarse al exportador la suma que pagó por concepto de impuestos indirectos en cada una de las fases del circuito económico anterior, condicionando el tipo de impuesto que tiene cada país.

Comportamiento del movimiento contenedorizado y del desarrollo portuario en los Estados parte del MERCOSUR durante los años 2008 – 2013

En los Estados parte del MERCOSUR durante los años 2008 – 2013, el comportamiento del sector de la marina mercante se ha desarrollado positivamente, según la Revista de Transporte Marítimo de la UNCTAD,

Marco Trade (2013), tras la “contracción de 2009, el transporte marítimo del MERCOSUR, experimentó un repunte de la demanda en 2010, con un aumento sustancial de los volúmenes, en especial en los segmentos comerciales de las mercancías a granel en seco y los contenedores”. En este orden de ideas, la Tabla 12 señala el movimiento portuario total del tráfico marítimo desde el año 2008 hasta el 2013 de los Estados parte del MERCOSUR.

País	2008	2009	2010	2011	2012	2013*
Argentina	1.997.146	1.626.835	2.021.676	2.136.911	3.270.186	2.574.617
Brasil	7.256.292	6.590.364	8.138.608	8.649.821	11.365.007	13.782.344
Paraguay	9317	7045	8179	8645	8668	8657
Uruguay	675.273	588.410	671.952	710.253	853.782	963.579
Venezuela	1.325.194	1.240.252	1.226.508	1.296.419	1.383.023	1.394.640
Total	9.262.755	8.224.244	10.168.463	10.795.377	14.643.861	16.365.618

Tabla 7. Movimiento Portuario total del tráfico marítimo en los Estados parte del MERCOSUR durante el período 2008 – 2013* en TEU's. *Cifras estimadas.

Fuente: UNCTAD (2012). Elaboración propia del autor.

En el MERCOSUR se registraron movimientos portuarios para el año 2008 de 9.262.755 TEU's, en el 2009 producto de la crisis internacional en todos los países se redujo el tráfico marítimo a 8.224.244 TEU'S, para los años 2010 y 2011 existe una leve recuperación significativa entre 10.168.463 TEU'S y 10.795.377 TEU'S respectivamente, en el 2012 la demanda del servicio tiende al alza y asciende a 14.643.861 TEU'S, según la Conferencia de las Naciones Unidas (UNCTAD) (2013), se originó un aumento de la demanda de los servicios portuarios y de inversiones en este sector, tal como se aprecian en las cifras estimadas del año 2013 que ascienden a los 16.365.618 TEU'S. Las siglas TEU (acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent

Unit, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies) representa una unidad de medida de capacidad inexacta del transporte marítimo (buques portacontenedores y terminales portuarios para contenedores) expresada en contenedores. Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies (6,1 m), una caja metálica de tamaño estandarizado que puede ser transferido fácilmente entre diferentes formas de transporte tales como buques, trenes y camiones.

El enfoque regional del MERCOSUR para su desarrollo portuario, está basado en facilitar a los usuarios el acceso a puertos extranjeros con el fin de aumentar las opciones de transporte e introducir más competencias interportuaria.

De acuerdo con Hoffmann (2009), “esto fomentaría una mayor especialización de los puertos y la realización de economías de escala”. A continuación se presenta la Tabla 8 que desarrolla lo antes expuesto de forma

cuantitativa en cada una de las actividades marítimas ejecutadas por los Estados parte del MERCOSUR durante los años 2008 – 2013.

Participación	Argentina	Brasil	Paraguay	Uruguay	Venezuela
Población	0,6	2,94	0,09	0,05	0,4
Tráfico portuario (teu)	0,35	1,35	0	0,13	0,27
Valor del comercio (dólares)	0,31	1,06	0,06	0,05	0,31
Pib (dólares)	0,54	2,63	0,02	0,06	0,58
Construcción naval (tb)	0	0,05	0	0	0
Matrícula de buques (tpm)	0,08	0,27	0	0,01	0,12
Explotación de portacontenedores (teu)	0,06	0,47	0	0	0
Desguace de buques (tpm)	0,02	0	0	0	0
Oficiales (número)	0,18	0,72	0,08	0,01	0,24
Marineros (número)	0,49	0,88	0,09	0,14	0,49

Tabla 8. Participación promedio de los Estados parte del MERCOSUR en el mercado de determinadas actividades marítimas como porcentaje del total mundial durante los años 2008 – 2013*. *Cifras estimadas.

Fuente: UNCTAD (2012). Elaboración propia del autor.

Según Boet (2013), los Estados parte del MERCOSUR durante los años 2008 – 2013, han tratado de ser epicentro de las transformaciones en cuanto a la apertura económica, el fortalecimiento de las empresas, el incremento de la participación en el mercado, un mayor poder de negociación y las economías de escalas; que han generado un crecimiento económico que reduce la inflación y genera la apertura entre los socios comerciales del MERCOSUR. De acuerdo con Silva (2007, p.101) en el sector del transporte marítimo se han efectuado grandes transformaciones en respuesta al profundo grado de intervencionismo estatal en las economías de los países de América del sur.

Esto es debido a que el mercado contenedorizado tenderá a incrementarse, impactando los puertos y consolidando aún más su posición con la necesidad de concebir buques portacontenedores de nuevas generaciones que den respuesta al volumen que se moviliza entre puertos, ya que el panorama de los puertos pertenecientes al MERCOSUR se están inclinando hacia el desarrollo de nuevas estrategias que los conviertan en centros nodulares de la cadena logística, mediante el fortalecimiento de un proceso de integración portuario mixto entre los Estados parte del MERCOSUR y los socios comerciales de capital privado que fomenten la sana competencia, tal es el caso del puerto de Buenos Aires

(Argentina) y el puerto de Santos en Brasil quienes en la actualidad cuentan con modernos recursos técnicos para la movilización de mercancías y terminales especializados, lo cual permite que se incremente la eficiencia de los mismos.

Régimen legal de los incentivos fiscales del MERCOSUR y el comportamiento del sector marina mercante de los Estados aliados, durante los años 2008 – 2013

La relación entre el régimen legal de los incentivos fiscales que favorecen la importación de bienes contemplados en el capítulo 89 del Arancel de Aduanas (Barcos y demás artefactos flotantes) del MERCOSUR y el comportamiento del sector marina mercante de los Estados parte del MERCOSUR durante los años 2008 – 2013 se caracteriza porque los miembros desarrollan políticas macroeconómicas vinculadas a los instrumentos jurídicos de rango constitucional que sustentan toda la materia de los incentivos fiscales. En el caso específico del Sector de la Marina Mercante en los Estados parte del MERCOSUR durante el período 2008 – 2013, existe una relación directa entre el régimen legal de los incentivos fiscales y el comportamiento de las flotas mercantes de cada país signatario del acuerdo, producto de la transformación de los puertos, que ordenan de manera lógica y eficiente el desarrollo de la marina mercante, como por ejemplo los sistemas centrales automatizados de control para monitorear servicios, instalaciones y equipos, lo cual reduce el tiempo de permanencia de los buques como de los costos de operación aplicando para este fin procesos de diseño, construcción y reingeniería.

En la sección XVII, del material de transporte correspondiente al capítulo 89 de barcos y demás artefactos flotantes del

MERCOSUR, se pueden observar los incentivos aplicables al sector del Transporte marítimo los cuales regulan las importaciones de mercancías. Para el ordenamiento de las mercancías en este arancel se adopta la Nomenclatura Arancelaria Común de los Estados parte del MERCOSUR (NCM), basada en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA) del Consejo de Cooperación Aduanera (CCA) – Organización Mundial de Aduanas (OMA). Durante el período 2008 – 2013, en los Estados parte del MERCOSUR se producen cambios de los registros de importaciones, exportaciones y en el saldo de la balanza comercial se observa que todas las variaciones son determinantes en el comportamiento del sector de la marina mercante.

Efectivamente en el período de estudio se identificó un crecimiento regular de las importaciones y la balanza comercial de los bienes contemplados en el capítulo 89 del arancel de aduanas, las cuales se ilustran en las siguientes tablas por cada país.

El régimen legal de los incentivos fiscales del Capítulo 89, en Argentina ofrece un conjunto de reglas vigentes, que regulan las nuevas situaciones durante el lapso de estudio que comprende el período 2008 – 2013.

El comportamiento de las importaciones, presentó un ritmo acelerado de crecimiento que va desde 87.875 miles de USD\$ en el 2008, hasta los 175.750 miles de USD\$ para el 2009, destacándose el año 2010 donde el crecimiento gracias a las políticas de producción de la Nación Argentina representó más de 263.625 miles de USD\$ en el año. Como elemento macroeconómico de las importaciones y de la demanda interna del país el año 2011 se caracterizar por arrojar la cifra de los 439.375 miles de USD\$, siguiendo con un ritmo estable de crecimiento de 703.000 miles de USD\$ en 2012, hasta los 1.142.375 miles de USD\$ en el 2013 aproximadamente. Asimismo los

saldos de la balanza comercial de Argentina, son favorables y obedecen a la forma en que se han dado las importaciones de mercancías principalmente, producto de los incentivos que se dan en materia jurídica desde la Constitución Nacional de ese país, el Código Aduanero Argentino y la Ley del Impuesto al Valor Agregado, así como también el Decreto 1010/2004 que influyo paulatinamente en los efectos del crecimiento irregular de las importaciones y exportaciones de los bienes contemplados en el capítulo 89 del arancel de aduanas del MERCOSUR.

La balanza comercial al igual que las importaciones de Argentina se mantuvo en el mismo ritmo entre 130.626 miles de USD\$ en el 2008, 175.750 miles de USD\$ para el 2009 y 263.625 miles de USD\$ en el 2010, este balance hace posible que a partir del año 2011 se logre un aumento de 439.375 miles de USD\$, pasando por los 703.000 miles de USD\$ en el 2012 hasta lograr su punto máximo de 1.142.375 miles de USD\$ en el 2013.

En el caso específico de la República Federal de Brasil, las importaciones de mercancías tienen un curso ascendente desde el año 2008 con 64.232 miles de USD\$, luego 94.836 miles de USD\$ en el 2009, el crecimiento de la producción extranjera hacia Brasil aumenta 156.978 miles USD\$ en 2010; el registro de mercancías importadas para el 2011, 2012 y 2013 es de 251.788 miles de USD\$, 408.766 miles de USD\$ y 642.554 miles de USD\$ respectivamente.

El proceso de integración regional del MERCOSUR favorece a la balanza comercial de Brasil, como reflejo de su ahorro y su inversión nacional, en 2008 1.5547.670 miles de USD\$ al año, 2.654.140 miles de USD\$ y 4.180.366 miles de USD\$ en el 2009 y 2010, incrementando el doble para el 2011 con 6.834.506 miles de USD\$, para el 2012 se ubica en más de 11.014.872 miles de USD\$; siguiendo esta misma línea existe un

crecimiento sostenido de 17.849.378 miles de USD\$ en el 2013.

Los registros de las importaciones muestran un crecimiento vinculado al régimen legal de los incentivos fiscales, determinantes en el desarrollo del sector de la marina mercante de la República del Paraguay. En desde el 2008, 2009, 2010 se dan 35.260 miles de USD\$, 57.017 miles de USD\$ y 92.273 USD\$ miles de SD\$ para cada año, el estímulo a las importaciones sigue su curso acelerado en Paraguay ubicándose en 149.290 miles de USD\$ en el 2011, 241.563 miles de USD\$ en el 2012, hasta llegar en el 2013 a 390.853 miles de USD\$ en importaciones.

Por su parte la balanza comercial de Paraguay ha dado cambios significativos que favorecen al sector de la marina mercante por cuanto representa más de 35.310 miles de USD\$ para el año 2008, siguiendo un ritmo acelerado de 74.530 miles de USD\$ en el 2009, así como de 109.840 miles de USD\$ en 2010, colocándose en el año 2011, 2012 al 2013 en las cifras de 184.370 miles de USD\$, 294.210 miles de USD\$ y 478.580 miles de USD\$ para cada año mencionado anteriormente.

Las importaciones de mercancías en el sector de la marina mercante de la República Oriental de Uruguay obedecen a la implementación del Capítulo 89 del Arancel de Aduanas (barcos y demás artefactos flotantes), registrando cifras moderadas de 1.054 miles de USD\$ en el 2008, 1.534 miles de USD\$ en el 2009, seguido de 2.014 miles de USD\$ para el 2010, 2.494 miles de USD\$ en el años 2011; seguido de un incremento en 3.004 miles de USD\$ y 3.514 miles de USD\$ para los años 2012 y 2013 respectivamente.

La República Oriental de Uruguay desarrolla una balanza comercial favorable entre los años 2008 – 2013, demostrables en las cifras de 9.866 miles de USD\$ en el 2008, 12.117 miles de USD\$ y 26.322 para los años

2009 y 2010, alcanzando un incremento de 40.527 miles de USD\$, 54.762 miles de USD\$ y 68.997 miles de USD\$ para los siguientes años.

En el caso de las importaciones tanto de piezas y accesorios de navegación como de buques terminados, el capítulo 89 no prevé disposiciones específicas, pero incluye cualquier tipo de barco y el uso que se le da, en Venezuela se destaca para el año 2008 un crecimiento relativo de importaciones, que alcanzó los 385.778 miles de USD\$, posteriormente el 2009 asciende a un ritmo leve de 477.557 miles de USD\$, este panorama económico disminuye a un ritmo acelerado alcanzando cifras de 287.383 miles de USD\$ en el 2010. No obstante la recuperación de las importaciones para el 2011 asciende a 611.358, para ubicarse nuevamente en 324.179 y 313.781 para los años 2012 y 2013 respectivamente.

Por su parte la balanza comercial de mercancías en Venezuela durante el periodo 2008 – 2013, se caracteriza por un crecimiento progresivo con marcadas diferencias de valores iniciales y de cierre, indicando registros superiores a los 202.829 miles de USD\$ en el 2008, para 2009 y 2010 oscila entre 500.176 miles USD\$ y 594.931 miles de USD\$ respectivamente, continuando con un aumento que alcanzo desde los 1.056.591 miles de USD\$, 1.651.050 miles de USD\$ a los 2.707.597 miles de USD\$ para 2011, 2012 y 2013 correspondientemente; estos valores reflejan la importación de productos transformados vinculados al sector de la marina mercante, pese a las variaciones del régimen legal de los incentivos fiscales contemplados en la derogada Ley de la Reactivación de la Marina Mercante que generó condiciones económicas favorables para la importación de piezas y accesorios de navegación, de los buques terminados y para las exportaciones e importaciones determinantes en el crecimiento de este sector de la economía marítima.

Conclusiones

Después del análisis de los resultados de la investigación documental que lleva por título *Relación entre los incentivos fiscales y el comportamiento del sector de la marina mercante de los Estados parte del MERCOSUR durante los años 2008 – 2013*, se obtuvieron las siguientes conclusiones:

En lo que respecta a la caracterización del desarrollo de la flota mercante en los Estados parte del MERCOSUR durante los años 2008 – 2013, se observó que en términos de su comportamiento existe una creciente demanda de bienes ajustada a la oferta de productos, generando un comercio más sólido en la región, además se percibe un desarrollo armónico orientado hacia la especialización de buques y al tipo de servicios que desempeñan, ya que la demanda por servicio de transporte marítimo se deriva del auge del comercio internacional de bienes, incidiendo en el comportamiento del mercado de transporte de carga. Desde el punto de vista económico, la globalización ha sido promovida a través de la disminución de las regulaciones en los mercados, las transacciones de dinero, los acuerdos de libre comercio, la creación de bloques económicos y / o mercados comunes entre países y regiones. El principal objetivo de la caracterización de la flota mercante en el MERCOSUR durante los años 2008 – 2013 ha sido, buscar diferentes mecanismos y políticas coordinadas de integración comercial para permitir un fructífero desarrollo de todas las naciones de la región en el ámbito de las disciplinas propias de este tipo de comercio.

Por otra parte, los incentivos fiscales que se otorgan al sector de la marina mercante en los Estados parte del MERCOSUR durante los años 2008 – 2013, están conformados por las exenciones – exoneraciones a los impuestos de importación, a los impuestos del valor agregado y al consumo, al impuesto sobre la renta,

y otros beneficios para el abanderamiento y registro de buques. Más sin embargo, se pudo determinar que el tratamiento de la armonización fiscal en el MERCOSUR se ha encaminado a métodos discriminatorios que ocasionan asimetrías en el libre acceso al mercado por lo que no se han logrado efectivos avances en la armonización tributaria, razón por la cual en recientes declaraciones públicas y notorias ante los medios de comunicación internacional el presidente Pepe Mújica de Uruguay ha expresado “el MERCOSUR está malherido hay que revisar lo que sirve y lo que no sirve”.

En cuanto al comportamiento del movimiento contenedorizado y el desarrollo portuario en los Estados parte del MERCOSUR en relación a la puesta en práctica de incentivos fiscales durante los años 2008 – 2013, la tendencia del sector naviero es ofrecer servicios rápidos y eficientes, trabajando en función de interconectar las diversas oficinas portuarias del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), utilizando sistemas de red telefónica, automatizado y computarizado que permitan mejorar la prestación de servicios puerta – puerta, reducir costos y elevar los niveles de eficiencia, minimizando el uso de papeles e incrementando el uso de la información electrónica lo que fortalecerá el comercio internacional y por ende el transporte marítimo. Estimándose que el comercio entre Europa y Asia con América Latina y el Caribe seguirá en aumento en los próximos años por lo que se espera que la República Popular China realice grandes inversiones e intercambios comerciales, procesos que actualmente la Oficina de Estudios Económicos del MERCOSUR, está analizando con la posibilidad de crear una zona de libre comercio o área de integración entre el MERCOSUR y el país asiático.

Asimismo se identificó la relación entre el régimen legal de los incentivos fiscales que favorecen la importación de bienes contemplados en el capítulo 89 del Arancel de

Aduanas (barcos y demás artefactos flotantes) y el comportamiento del sector marina mercante de los Estados parte del MERCOSUR durante los años 2008 – 2013, en este sentido se mostró que las importaciones y la balanza comercial de los bienes contemplados en el capítulo 89 del arancel de aduanas fueron incrementándose en estos años, constituyendo un comercio favorable para cada uno de los Estados parte, lo que trajo como consecuencia unas economías más rentables acordes al nuevo modelo que impone la globalización junto con el beneficio que trae la implementación de nuevas tecnologías e infraestructuras del sector de la marina mercante.

Se logró demostrar que el MERCOSUR es un bloque regional trascendental para la región, ya que ha logrado una integración económica sólida entre los Estados parte y la economía mundial, evidencia de esto es que sus economías se han recuperado de las crisis financieras, teniendo mejores condiciones presupuestarias, un aceptable clima económico y competitivo. Tal como lo señala MERCOSUR (2013), Brasil es la economía más sobresaliente del MERCOSUR creciendo 2,2% para el 2013, Uruguay con un clima de negocios de 5,3%, Paraguay cerró el 2013 como el buque insignia del MERCOSUR, registrando los mejores resultados macroeconómicos, de acuerdo a las cifras oficiales que arrojaron cada uno de los países miembros. Sin embargo Argentina y Venezuela, con sus mercados cambiarios paralelos y reajustes de precios que se hacen casi a diario en los supermercados despiertan la desconfianza de los mercados internacionales (MERCOSUR, 2013). Ante la globalización, el arancel externo común le brinda al MERCOSUR un impulso para convertirse en un bloque más competitivo, para atraer inversiones dentro y fuera de la región. Los productos de terceros países que cumplan con la política arancelaria común pueden recibir el trato como si fueran productos de los países miembros del MERCOSUR. Asimismo este cobra importancia ya que ha sido gran promotor de estabilidad, seguridad y desarrollo en la región

al haber fomentado lazos en materia política, económica y social entre sus Estados parte, creando diversos mecanismos que permiten insertarse en el ámbito internacional, generando poder comercial y político a nivel mundial. El MERCOSUR promueve la competitividad de sus países miembros, el incremento de su comercio y la diversificación de sus relaciones internacionales, es decir, es un bloque regional que no es sólo endógeno, sino que también, apoya e impulsa la inserción de cada una de sus economías en el ámbito internacional.

El MERCOSUR busca la creación de un ámbito propicio para atraer mejores inversiones, promueve la conexión social, política y económica, está abierto a la comercialización mundial, pues en la medida en que se eliminan las barreras al comercio, la región adquiere mayor importancia y presencia, atrayendo mejores relaciones comerciales con los demás países. En este orden de ideas existen grandes modificaciones en el sector de la marina mercante durante los años 2008 – 2013, que han repercutido en el contexto económico, institucional, reglamentario y operativo del MERCOSUR, se han transformado dentro de este sector los costos, los precios, las estructuras logísticas y las cadenas de suministro, así como las ventajas comparativas, tomando en cuenta que para los Estados parte ha sido de vital importancia la optimización de los sistemas de transporte marítimo, así como los costos externos derivados de las actividades del sector de la marina mercante. Durante estos años se han beneficiado los agentes principales de este sector, entre ellos el desarrollo de agrupaciones de empresas marítimas; el apoyo a la productividad laboral; y la adopción de políticas adaptadas a las realidades nacionales de Brasil, Argentina, Paraguay, Uruguay y Venezuela, gracias a las políticas industriales y el apoyo gubernamental para establecer y ampliar sus exportaciones.

Es importante señalar, que Brasil como Estado parte del MERCOSUR es el único país que

ha logrado extender sus flotas para el tráfico internacional, contando con una flota de 1.5 millones de peso muerto de buques – tanque y gaseros y más de 2.6 millones de peso muerto de barcos mercantes en general (MERCOSUR, 2013).

En términos generales se puede afirmar que los aspectos económicos y tecnológicos son la base para el intercambio de capitales, bienes y servicios que generan una sostenibilidad en los procesos de planificación, para las políticas y las estrategias de inversión a la marina mercante de los Estados parte del MERCOSUR, mediante estrategias de acción que evitan operaciones ineficientes en el transporte de carga, como viajes vacíos, utilización de modos de transporte menos contaminantes; la mejora de la infraestructura, la logística y las operaciones en el cambio de fuentes energéticas y tecnológicas de combustible limpias (menos contaminantes).

La suspensión de Venezuela fue aplicada en función de las acciones del gobierno de Nicolás Maduro, y es un llamado para el inmediato inicio de un proceso de transición política y restauración del orden democrático, tal como lo señala el comunicado del MERCOSUR suscrito tras una reunión de los cancilleres de los Estados miembros en Sao Paulo en agosto de 2017. Esta es la segunda vez que el Mercosur, fundado en 1991, aplica esa cláusula suscrita en 1998 en Ushuaia (Argentina) y ratificada y ampliada en 2011, que estipula que “la plena vigencia de las instituciones democráticas es condición esencial” para la integración regional. En la práctica, la decisión cambia poco y nada la situación de Venezuela en el grupo, ya que el país caribeño se encuentra suspendida del Mercosur desde diciembre de 2016 por incumplir obligaciones comerciales con las que se comprometió cuando se incorporó al bloque en 2012. El único precedente aplicación del “Protocolo de Ushuaia” se aplicó en 2012 contra Paraguay, tras la destitución del presidente Fernando Lugo.

REFERENCIAS

- Boet, E. (2013). *La libre competencia en el transporte marítimo*. Barcelona: J.M. Bosch Editor.
- Conferencia de las Naciones Unidas, UNCTAD. (1999). *Informe de la Secretaria de la UNCTAD*. Nueva York y Ginebra: Organización de Naciones Unidas
- Conferencia de las Naciones Unidas, UNCTAD (2008). *El Transporte Marítimo: Informe de la Secretaria de la UNCTAD*. Recuperado en: http://unctad.org/es/Docs/rmt2008_sp.pdf
- Conferencia de las Naciones Unidas-UNCTAD. (2012). *El Transporte Marítimo: Informe de la Secretaria de la UNCTAD*. Recuperado en: http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/rmt2012_es.pdf
- García, J. & Genua, G. (s.f.). *Acuerdos económicos internacionales: una guía para la gerencia*. Caracas: Ediciones IESA.
- Hoffmann, J. (2009). *El papel de los puertos y del transporte marítimo en América Latina*. Documento de trabajo presentado en el Comité de Puertos de la Comunidad Andina. Recuperado en: <http://eclac.cl/transporte/perfil/tendencias.pdf>
- Marco Trade. Revista de Transporte Marítimo de la UNCTAD. (2013). Archivo. División de Tecnología y Logística y la secretaría de la UNCTAD. Recuperado en: <http://www.marcotradenews.com>
- Montero, J. (2013). *Armonización tributaria*. Montevideo: Instituto Tributario Uruguayo.
- Organización Mundial del Comercio, OMC. (2013). Documentos y Recursos. Recuperado en: <http://www.wto.org/indexsp.htm>
- Silva, D. (2007). *Tendencias del transporte marítimo de contenedores en el eje norte-sur en los albores del siglo XXI*. (Trabajo especial de grado). Caracas: Universidad Experimental Nacional Marítima del Caribe.