



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES

LAS INVERSIONES FÍSICAS REALIZADAS POR LAS
ADMINISTRACIONES PORTUARIAS INTEGRALES (API'S)
EN LOS PUERTOS COMERCIALES MEXICANOS

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE :
LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES

P R E S E N T A :

MÓNICA PAULINA TUSSIE RUIZ



DIRECTOR DE TESIS : DR. JUAN CARLOS VELÁZQUEZ ELIZARRARÁS

CIUDAD UNIVERSITARIA, AGOSTO 2007



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Dedicada a:

Mis padres y hermanos que con su amor, apoyo y paciencia hicieron posible alcanzar esta meta.

Guillermo y familia, por su apoyo incondicional.

Mis amig@s y compañer@s, que con sus consejos y palabras de aliento fue más fácil seguir este camino.

Esta máxima casa de estudios y profesores que me han brindado uno de los valores más apreciados: el conocimiento, sin olvidar la formación profesional y humana.

Índice

Introducción.....	8
1. La infraestructura portuaria mexicana en el marco de la globalización.....	16
1.1. La importancia de las instituciones en los procesos de reforma.....	17
1.2. El papel de la infraestructura portuaria en el desarrollo y crecimiento nacional.....	24
1.2.1. La infraestructura portuaria como medio de integración local, regional y nacional.....	25
1.2.2. La relación de los puertos comerciales con el desarrollo del comercio exterior y la diversificación comercial.....	27
1.2.3. Caracterización del Sistema Portuario Nacional (SPN).....	31
1.3. La problemática portuaria en los inicios del esquema de apertura y competencia comercial.....	34
1.4. Las reformas estructurales de la década de los noventa en materia de infraestructura portuaria.....	39
1.5. Las innovaciones tecnológicas en los puertos como factor de competitividad internacional.....	44
1.5.1. Tendencias en el transporte marítimo internacional y en los puertos.....	45
1.5.2. Situación de los puertos comerciales mexicanos.....	49
2. La labor de las Administraciones Portuarias Integrales (API'S) en la modernización y creación de infraestructuras portuarias.....	54
2.1. La administración portuaria integral como figura jurídica de la concesión.....	55
2.2. La explotación y gestión de los bienes portuarios.....	56

2.2.1. La concesión, permisos y cesión parcial a terceros.	57
2.2.2. La participación de las inversiones extranjeras.	62
2.3. Características generales de las API'S.....	63
2.3.1. Derechos y obligaciones de los administradores portuarios.....	64
2.3.2. Tipos de API'S.....	67
2.4. Las inversiones físicas en los puertos mexicanos.	70

3. Condiciones actuales de los puertos comerciales: el Puerto de Manzanillo y Veracruz..... 84

3.1. Puerto de Manzanillo.....	84
3.1.1. Descripción general de puerto.....	84
3.1.2. Infraestructura general.....	88
3.1.3. Rendimiento y productividad del puerto.....	90
3.2. Puerto de Veracruz.....	99
3.2.1. Descripción general de puerto.....	100
3.2.2. Infraestructura general.....	103
3.2.3. Rendimiento y productividad del puerto.....	104
3.3. Dificultades en el Puerto de Manzanillo y Veracruz.....	115
3.3.1. Escasa integración logística de la cadena de transporte	116
3.3.2. Escasa competitividad en tarifas.	120
3.3.3. Puerto de Manzanillo	121
3.3.4. Puerto de Veracruz.....	123
3.4. Los retos institucionales.	124
Conclusiones	129
Perspectivas	139
Fuentes de información	141
Anexos	147
Glosario	173

Cuadros

Cuadro no.1 Acuerdos comerciales de México 1986-1998	20
Cuadro no. 2 Fórmulas de privatización y modelos de organización portuaria	23
Cuadro no.3 Actividad de los puertos y terminales habilitados por litoral.....	32
Cuadro no. 4 Autoridades en materia de puertos y su ámbito de responsabilidad previo a la reestructuración portuaria	35
Cuadro no. 5 Subgrupos de trabajo en la reestructuración portuaria	41
Cuadro no.6 Principales puertos pivotes globales y regionales por región geográfica.....	48
Cuadro no. 7 Inversión física en infraestructura portuaria	71
Cuadro no.8 Inversión pública y privada en infraestructura física, 2001-2006 en los principales puertos comerciales.....	74
Cuadro no. 9 Inversión Extranjera Directa en la Construcción: Obras marítimas y fluviales	74
Cuadro no.10 Inversión Extranjera Directa de Estados Unidos en servicios relacionados con el transporte por agua.....	75
Cuadro no.11 Cesionarios autorizados en el Recinto Portuario en Manzanillo	78
Cuadro no.12 Inversión pública y privada en infraestructura física en el puerto de Manzanillo, 1995-2006	79
Cuadro no.13 Contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones en el puerto de Veracruz	80
Cuadro no.14 Inversión pública y privada en infraestructura física en el puerto de Veracruz, 1994-2006	81
Cuadro no.15 Obras y proyectos 2005-2009.....	82
Cuadro no.16 Inversión Extranjera en Manzanillo	82
Cuadro no.17 Inversión Extranjera en Veracruz.....	83

Cuadro no. 18 Distancias del puerto de Manzanillo a las principales ciudades	86
Cuadro no.19 Terminales e instalaciones especializadas en el recinto portuario de Manzanillo	89
Cuadro no.20 Equipo portuario en el recinto portuario de Manzanillo	89
Cuadro no. 21 Distancias del puerto de Veracruz a las principales ciudades	102
Cuadro no. 22 Equipo especializado en el puerto de Veracruz	104
Cuadro no.23 Tarifas portuarias para un buque de 2,800 TEU	121

Gráficos

Grafico no. 1 Inversión física en infraestructura portuaria	73
Grafico no. 2 Participación de Manzanillo en la Carga Total del Litoral del Pacífico, 1997-2004	90
Gráfico no. 3 Serie histórica de importaciones en el Puerto de Manzanillo, 1997-2004	91
Gráfico no. 4 Serie histórica de exportaciones en el Puerto de Manzanillo, 1997-2004	91
Grafico no. 5 Movimiento de contenedores en el Puerto de Manzanillo, 1997-2004	92
Grafico no. 6 Participación de Manzanillo en el Movimiento Nacional de Contenedores, 1997-2004	92
Gráfico no. 7 Participación de Manzanillo en el Movimiento de Contenedores en el Litoral del Pacífico, 1997-2004	92
Grafico no. 8 Comparativo de evolución de la carga total en Manzanillo, 2000-2004	94
Gráfico no. 9 Comparativo de evolución de la carga general suelta en Manzanillo, 2000-2004	94
Gráfico no. 10 Movimiento de automóviles en Manzanillo, 1997-2004.....	95

Gráfico no. 11 Comparativo de evolución de la carga general contenerizada en Manzanillo, 2000-2004	96
Gráfico no. 12 Comparativo de evolución de granel agrícola en Manzanillo, 2000-2004	96
Gráfico no. 13 Comparativo de evolución de otros fluidos en Manzanillo, 2000-2004	97
Gráfico no. 14 Ocupación en Manzanillo por tipo de carga, 2004: buques.....	98
Gráfico no. 15 Ocupación en Manzanillo por tipo de carga, 2004: tonelaje.....	98
Gráfico no.16 Rendimientos promedio en Manzanillo, 2003-2004	99
Gráfico no. 17 Participación de Veracruz en la Carga Total del Litoral del Golfo y Caribe, 1997-2004	105
Gráfico no. 18 Serie histórica de importaciones en el Puerto de Veracruz, 1997-2004	105
Gráfico no. 19 Serie histórica de exportaciones en el Puerto de Veracruz, 1997-2004	106
Gráfico no. 20 Movimiento de contenedores en el Puerto de Veracruz, 1997-2004	106
Gráfico no. 21 Participación de Veracruz en el Movimiento Nacional de Contenedores, 1997-2004	107
Gráfico no. 22 Participación de Veracruz en el Movimiento de Contenedores en el Litoral del Golfo y Caribe, 1997-2004	107
Gráfico no. 23 Movimiento de automóviles en el Puerto de Veracruz, 1997-2004	108
Gráfico no. 24 Movimiento de vehículos a nivel nacional, 1997-2004	108
Gráfico no. 25 Comparativo de evolución de la carga total en Veracruz, 2000-2004	109
Gráfico no.26 Comparativo de evolución de la carga general suelta en Veracruz, 2000-2004	110

Gráfico no. 27 Comparativo de evolución de la carga general contenerizada en Veracruz, 2000-2004.....	111
Gráfico no. 28 Comparativo de evolución de granel agrícola en Veracruz, 2000-2004.....	112
Gráfico no. 29 Comparativo de evolución del granel mineral en Veracruz, 2000-2004.....	112
Gráfico no. 30 Comparativo de evolución de fluidos en Veracruz, 2000-2004.....	113
Gráfico no. 31 Rendimientos promedio en Veracruz, 2004-2005.....	114

Esquemas

Esquema no.1 Modelo de Organización Institucional Portuaria	43
---	----

Planos

Plano no. 1 Puerto de Manzanillo.....	88
Plano no. 2 Puerto de Veracruz.....	103

Anexos

Anexo no. 1 Actividad de los puertos y terminales habilitados por litoral.....	147
Anexo no. 2 Servicios regulares de transporte marítimo en los principales puertos	151
Anexo no. 3 Flota mercante mexicana mayor a 1,000 T.R.B., por empresas navieras	160

Anexo no. 4 Prestadores de servicios autorizados en el puerto interior de Manzanillo, Colima	162
Anexo no. 5 Empresas maniobritas autorizadas en el puerto interior de Manzanillo, Colima	164
Anexo no. 6 Servicios conexos autorizados en el puerto interior de Manzanillo, Colima	164
Anexo no. 7 Relación de obras relevantes, de mantenimiento y públicas, en el puerto de Manzanillo, por la API 1995-2004.....	166
Anexo no. 8 Proyectos de inversión de las empresas instaladas en el recinto portuario de Manzanillo.....	168
Anexo no. 9 Servicios portuarios en el Puerto de Veracruz.....	170
Anexo no. 10 Servicios conexos en el Puerto de Veracruz	170

Introducción

En la actualidad, la competitividad de un país se mide por la calidad de su infraestructura, la eficiencia de sus instituciones y su adecuado desarrollo logístico.

Los puertos son pieza fundamental de la infraestructura económica de un país y el desarrollo logístico que a estos se sumen junto con instituciones aptas, pueden asegurar el correcto desarrollo de los mismos.

Nuestro país, que por su ubicación geográfica, se caracteriza por ser bioceánico con salida a los océanos Atlántico y Pacífico, más de 11 mil kilómetros de litorales, y por ende vínculo natural entre Norteamérica, Centroamérica y Sudamérica, presenta un fuerte potencial para el desarrollo portuario que no debe ser desaprovechado.

La infraestructura portuaria es un elemento importante para el desenvolvimiento y crecimiento de la economía de un país, pues no sólo es una herramienta indispensable para el desarrollo del comercio exterior, sino que a su vez, son unidades motrices de crecimiento que albergan un amplio conjunto de actividades económicas y por ello generan fuerzas centrífugas y centrípetas de crecimiento desde un nivel local, hasta regional y nacional.

Con la aplicación en la década de los noventa de un modelo económico orientado hacia el exterior y con políticas de desregulación, descentralización, liberalización, apertura y recorte al gasto público, la organización portuaria se vería obligada a cambiar.

La apertura comercial que entonces evidenciaría la necesidad de contar con una infraestructura adecuada para las operaciones de comercio exterior y las políticas de reducción del gasto público, fortalecerían en conjunto el proceso de reestructuración portuaria.

Sin olvidar que paralelamente, la apertura comercial que de manera global se comenzó a dar, fomentaría el crecimiento del transporte marítimo internacional y con ello la llegada de buques nuevos con mayor calado que influirían en la adecuación de las estructuras portuarias y en la adquisición de tecnología que permitiera responder a las necesidades de estos nuevos buques.

El Sistema Portuario Nacional (SPN) que antaño estaba basado en una estructura económica proteccionista, se revelaría entonces inadecuado ante las reformas económicas aplicadas y las tendencias internacionales que se desarrollaban en el transporte marítimo y en los puertos.

El anterior modelo portuario que estaba basado en una administración centralizada dirigida por Puertos Mexicanos (PUERTOMEX), presentaba rezagos y problemáticas como las largas estadías de los buques, los excesos de regulación y tramites, las altas tarifas portuarias sin una base comercial, la concentración de los servicios mediante empresas de servicios portuarios (ESP) constituidas por sindicatos con contratos colectivos rígidos y exclusividad territorial en cierto radio de acción que generaban situaciones monopólicas, entre otros vicios laborales dentro de los sindicatos.

Además, este esquema centralizado impedía una óptima reinversión de las contraprestaciones recibidas por concepto de las concesiones y permisos. Sin dejar de lado, que la participación privada en los puertos no era permitida, pues esta tarea estaba reservada al Estado.

Así, el proyecto de reestructuración portuaria se plantearía como objetivos principales, la modernización y ampliación de la infraestructura portuaria para satisfacer las crecientes necesidades del transporte marítimo derivadas de la apertura comercial; el aumento de la eficiencia de los puertos mexicanos a nivel internacional con tarifas competitivas; el crecimiento del desarrollo industrial, comercial, pesquero y turístico de los puertos, propiciando mayores oportunidades de empleo, mejores condiciones de vida e incrementos en la productividad; así como el sano financiamiento del desarrollo portuario, con mayor participación de la inversión privada y menor utilización de fondos públicos.

Para lo cual se trazarían una serie de estrategias encaminadas a lograr tales objetivos y aparejado a ello vendrían también cambios jurídicos. De esta forma surgiría la Ley de Puertos (LP) con su reglamento, y otras leyes serían modificadas para alentar la entrada de capitales privados en los puertos.

En adelante, la atención a las inversiones privadas en los puertos aumentaría, dado que el nuevo modelo económico y la propia legislación las coloca como fundamentales para el crecimiento portuario.

En esta misma línea, las administraciones portuarias integrales (API's) configuradas de acuerdo a la LP como el nuevo modelo de organización portuaria, se convierten en nuestro primer referente para analizar el desarrollo portuario. Esto porque el título de concesión que adquieren no sólo las habilita para la explotación, uso y aprovechamiento de los bienes portuarios, sino que fija sus obligaciones en cuanto al crecimiento y modernización portuaria se refiere.

Sumado al hecho de que las API's al habilitar a terceros, mediante contratos de cesión parcial de derechos, se vuelven responsables de vigilar el cumplimiento de los compromisos que los prestadores de servicios y operadores portuarios adquieren en cuanto a desarrollo de infraestructura se refiere.

Pues en esta nueva organización portuaria, el desarrollo de la infraestructura esta basado en un esquema de Construcción-Operación-Transferencia, que contempla la construcción y rehabilitación de las instalaciones necesarias para prestar servicios como una de las tareas de la iniciativa privada, dejando a cargo de las API's su revisión y seguimiento, así como la tarea de modernizar y hacer eficiente aquella infraestructura de uso común en el puerto. En este mismo esquema se contempla que la autoridad, dado que sólo otorga un título de concesión por un periodo estimado, no pierde la propiedad original de los bienes portuarios, ni de las instalaciones construidas por los privados, pues estas al término de la concesión deben ser transferidas al sector público.

Dada la inexperiencia que representaba el nuevo modelo de organización portuaria para el SPN en general, la estrategia ideada con la reestructuración portuaria de la década de los noventa consistió en que un inicio el gobierno federal adquiriera el capital de las API's para después proceder a su desincorporación vía concursos de licitación publica.

No obstante, a la fecha en nuestro SPN compuesto por 96 puertos y 15 terminales portuarias, sólo existen 24 API's de la cuales sólo una es totalmente privada (Acapulco) y las demás conservan un carácter federal o estatal. Por lo que pese a que han avanzado en su autosuficiencia financiera obteniendo recursos por diferentes vías,

como son las contraprestaciones, siguen dependiendo de los recursos que el presupuesto federal de egresos les otorgue, además que en tanto contienen capital del gobierno federal o estatal, son organizaciones de la Administración Pública Federal o local según sea el caso y por ende como empresas del Estado se encuentran reguladas por el Derecho Público.

Sin olvidar que siguen recibiendo el apoyo de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes (SCT) mediante la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CPMM), en las esferas administrativa, presupuestal y financiera, legal y operativa.

Apoyo que en el caso de aquellos puertos y terminales que no cuentan con una API, se convierte en primordial para su mantenimiento y crecimiento, recibiendo entonces la denominación de administraciones portuarias federales, lo que significa una mayor dependencia de los recursos públicos que les sean asignados mediante el presupuesto anual que la SCT establezca.

Así, el cumplimiento de los objetivos de la reestructuración portuaria se han visto entorpecidos con esta situación y el principal sentido de cambio en los puertos, esto es, el alcance de su eficiencia y competitividad, ha quedado limitado ante el corto alcance y eficiencia de las instituciones portuarias previstas.

A la luz de los resultados que se han dado en los últimos años, se puede observar un constante crecimiento de las inversiones privadas, así como avances en la movilización de mercancías; sin embargo, las deficiencias persistentes en cuanto a las aun largas estadías de los buques, la falta de regulación en las tarifas portuarias, la ineficiente interconexión marítima-terrestre, la carente coordinación entre los actores involucrados en la revisión y despacho de mercancías, la reducida incorporación de avances tecnológicos en los puertos, entre otros factores que limitan su competitividad, reflejan que si bien la implementación de las inversiones en la creación y modernización de la infraestructura portuaria es necesaria para el correcto desempeño de este sector, no se limita ahí la tarea de las autoridades y de las API's, pues resta el esfuerzo que se dedique al desarrollo logístico y la evaluación necesaria que se haga de las instituciones.

Es importante reiterar que el correcto desenvolvimiento del comercio exterior, la interconexión sectorial a nivel nacional y el desarrollo del transporte marítimo requiere de una buena infraestructura portuaria, logística e instituciones.

Puesto que de ello depende que las economías puedan obtener mayores rendimientos y menores costos de transacción, que se ven reflejados en el costo final de un bien. En el caso del comercio exterior, el cumplimiento de estas condiciones permite hacer reales los beneficios de la liberalización comercial, pues es un hecho que las carencias en infraestructura y logística en transporte provocan un aumento de los costos finales, que pudieran llegar a ser un obstáculo para aprovechar los beneficios que proporcionan la desgravación de los aranceles.

El trabajar en estos puntos es necesario, tal como lo han logrado los países desarrollados, pues el desempeño óptimo de sus sistemas de transporte y comunicaciones les otorga una ventaja competitiva e incluso absoluta. Dado que para aquellos países que no cuentan con estos elementos, el aumento de sus costos de transporte puede significar la reducción de sus volúmenes de comercio.

Como antes se mencionó, México posee una ventaja geográfica, dado que sus litorales dan la opción de salida a dos océanos que comunican con diversas regiones geográficas, algo que no debe ser desaprovechado. Los puertos que en la actualidad existen en México se distinguen además por el desarrollo de distintas actividades, pues estos pueden ser comerciales, petroleros, turísticos o pesqueros.

Así, el movimiento de carga en los puertos es variado, desde petróleo y sus derivados, minerales, agrícolas, insumos, bienes intermedios y de capital, entre otros. Que de acuerdo a las características de cada puerto, puede existir la especialización en uno o más tipos de carga. De esta forma, en algunos puertos se vuelve natural su conexión con sectores e industrias clave como la petrolera, petroquímica, siderurgia, cementera, automotriz, entre otras.

Considerando entonces la importancia económica del sector, es fundamental el estudio que de los puertos mexicanos se haga para reconocer los adelantos y atrasos por los que atraviesa y que son necesarios atender. Sumado al hecho de que el desenvolvimiento del comercio exterior requiere de un sector portuario bien desarrollado.

Pues a la fecha, los puertos movilizan más del 80 por ciento del volumen de las exportaciones y una tercera parte de la carga total (la mitad del que corresponde al auto-transporte y tres veces más que el ferrocarril). A lo cual si consideramos que la carga comercial movilizada en los últimos años aumentó casi 16 por ciento, al pasar de 63 millones de toneladas a cerca de 73 millones, en tanto, el movimiento de contenedores paso de 1.3 a 1.9 millones de TEU, el contar con espacios adecuados de recepción es una necesidad impostergable si bien se desea fortalecer los vínculos con otras regiones comerciales.

En el traslado marítimo de mercancías que México lleva a cabo, de acuerdo con Salgado y Salgado (“Hacia una política marítima nacional”, 2005), exceptuando a Canadá y Estados Unidos, con quienes la comunicación marítima es de 55 y 38% respectivamente, para el resto de las regiones es casi total, esto es, Centroamérica 75%, Sudamérica 99%, Europa 99%, África 100%, Asia 99% y Oceanía 99%.

Los múltiples tratados comerciales signados por México, derivados de su política de apertura comercial y del objetivo de diversificación comercial, marcan también la necesidad de contar con una infraestructura competitiva y eficiente, con la finalidad de dar cumplimiento a dicha diversificación que a la fecha no ha sido lograda dada la concentración y dependencia comercial que México mantiene con Estados Unidos.

Por otro lado, desde la óptica jurídica es claro que sólo en la medida en que se disponga de instrumentos claros y bien elaborados, se puede dar pauta al desarrollo de un sector, en este caso del marítimo portuario. De ahí que sea de interés para esta investigación la revisión de su conjunto normativo, bajo la parvedad de recomendar los cambios necesarios que permitan su desarrollo óptimo y la atracción de mayores inversiones públicas y privadas de las cuales depende para su modernización.

Como internacionalistas, es substancial para la comprensión del comercio internacional actual, el estudio del sector portuario, en el sentido de que ante las cadenas de producción fragmentadas que promueve la globalización, los puertos se configuran como un eslabón importante para la integración de las mismas. Además de que en la actualidad la búsqueda por contar con “cero inventarios” y sistemas “*just in time*”, demanda puertos modernos y eficientes capaces de reducir los tiempos de entrega, lo que provoca la modificación de la espacialidad y temporalidad de los

intercambios y transacciones comerciales, constituyendo así una fuerza de cambio y creación en la estructuración de las relaciones comerciales internacionales.

La interdisciplinariedad que caracteriza a las Relaciones Internacionales, nos otorga mayores ventajas en la elaboración de esta investigación, pues el conjugar diferentes líneas de análisis (económica y jurídica), nos permite una comprensión más amplia del problema de estudio y con ello generar propuestas o alternativas que alcancen mediante la especificidad de cada nivel analítico una generalidad más incluyente.

Por tanto, nuestro objetivo principal será analizar el comportamiento y resultados de las inversiones realizadas por las API's para la modernización y creación de infraestructura en los principales puertos comerciales, tomando como referencia los años que siguieron al inicio de la reestructuración portuaria en 1994.

Esto bajo nuestra hipótesis principal que postula que dichas inversiones han tenido mínimos resultados frente a las exigencias que plantea el desarrollo de un sector portuario competitivo. Aunado a que pese a que las API's se constituyeron con el objetivo de ser autosuficientes, un amplio conjunto de ellas conserva una figura paraestatal, un hecho que limita los montos de inversión para la modernización portuaria.

Las inversiones ya sean públicas o privadas, estas últimas con carácter nacional o extranjero, se consideran por tanto indispensables para la modernización y creación de una infraestructura portuaria eficiente y productiva que responda a los retos que imponen las tendencias en el comercio marítimo internacional.

Conforme a lo desarrollado en esta investigación, daremos cuenta que las inversiones dirigidas hacia el desarrollo de la infraestructura portuaria, no son el único elemento que da sentido a la competitividad y eficiencia de un puerto, pues el desarrollo logístico que posean, aparejado a la calidad de sus instituciones proveerán de un ambiente más favorable para el crecimiento portuario.

En el desarrollo de este estudio se examinará en primera instancia la importancia que conlleva la correcta elaboración de instituciones; el papel que la infraestructura portuaria tiene en el desarrollo nacional y en el comercio exterior; el proceso de reestructuración portuaria que se efectuaría ante un modelo caduco de organización

portuaria que no respondía a las necesidades del sector; así como las condiciones en que actualmente se encuentran los puertos mexicanos, considerando las tendencias de desarrollo en el transporte marítimo internacional y en los puertos en general.

Dado que las API's se vuelven parte importante de este estudio al considerar su papel en el desarrollo y modernización de la infraestructura portuaria, el segundo apartado de este trabajo examinará desde una óptica jurídica, sus características, funciones, obligaciones y responsabilidades. Previo análisis de la figura jurídica de la concesión que da origen a las API's y sienta las bases para la participación privada.

Con ello, se analizará posteriormente el comportamiento de las inversiones físicas efectuadas en los puertos, desde un nivel general y tomando como casos específicos, al ser representativos en cada litoral mexicano, a los puertos de Manzanillo y Veracruz.

Con el objetivo de evaluar el resultado de dichas inversiones en la infraestructura portuaria, se detallarán las condiciones actuales en que se encuentran nuestros dos puertos de estudio, Veracruz y Manzanillo, considerando el comportamiento de sus diferentes tipos de carga frente a las metas planteadas en sus programas maestros de desarrollo portuario.

Asimismo, se considerarán otros factores que al ser parte del desarrollo logístico de un puerto, influyen en su competitividad, esto es, la coordinación de los actores involucrados en la operación portuaria, los avances tecnológicos adoptados en la misma, las tarifas, la conexión con otros medios de transporte, entre otros.

Posterior a esta evaluación, se detallarán, de acuerdo a una percepción personal, los que se convierten en retos institucionales a atender por parte de la autoridades y las API's para contar con puertos a la altura de los requerimientos nacionales e internacionales. Para finalmente establecer las conclusiones a este trabajo de investigación y plantear frente a los hechos las perspectivas para el sector portuario.

1. La infraestructura portuaria mexicana en el marco de la globalización.

En las últimas décadas, la globalización ha impuesto un devenir de fenómenos y cambios constantes. La infraestructura en comunicaciones y transportes no ha escapado a estos eventos.

Los puertos forman parte de esta nueva dinámica al ser eslabones importantes en el comercio exterior y articuladores intersectoriales a nivel nacional.

No obstante, el estar envueltos en estos nuevos procesos no puede implicar una pérdida de control sobre los mismos, ni mucho menos el no alcanzar beneficios de ellos.

Para ello, el Estado juega un rol fundamental en la elaboración de instituciones eficientes capaces de cubrir cada aspecto operacional que en conjunto dotarán de una infraestructura portuaria adecuada.

La apreciación de la infraestructura portuaria, como parte activa de nuestra economía nacional, es una necesidad para revalorar su papel en el desarrollo interno y en la edificación de metas en el exterior.

Tras la reestructuración de los puertos mexicanos, se deben considerar varios puntos con el fin de evaluar su competitividad, uno de ellos, la innovación tecnológica que adoptan en respuesta a las tendencias en el transporte marítimo internacional. Pues los puertos deben alcanzar las exigencias y retos planteados actualmente.

En este capítulo, se establecerá el valor de las instituciones como medio para hacer funcionales las reformas económicas aplicadas desde la década de los noventa; se explicará el papel que tiene la infraestructura portuaria en la economía nacional; se analizará la problemática por la que atravesaba la infraestructura portuaria previo a la reestructuración y las reformas efectuadas en ella; para finalizar con una apreciación de la situación de los puertos mexicanos frente a las tendencias internacionales del transporte marítimo y de los puertos.

1.1. La importancia de las instituciones en los procesos de reforma.

El éxito del grupo de reformas económicas que comenzaron a instrumentarse desde la década de los ochenta, con un modelo en su mayor parte orientado hacia el exterior, depende entre otras cuestiones de la modificación o constante renovación de las instituciones, al ser éstas las reglas del juego en una sociedad que estructuran incentivos en el intercambio humano e imponen restricciones para obtener resultados como el alto retorno de inversiones, el intercambio político y económico, el alcance de beneficios en las transacciones realizadas, entre otros.¹

En el neoinstitucionalismo no sólo el marco jurídico es un aspecto importante en la creación de instituciones, sino el propio Estado pues éste es el principal agente creador de incentivos y por ende proveedor de instituciones.

Por lo tanto, para los neoinstitucionalistas la globalización representa un desafío pues la organización estatal tradicional y sus arreglos institucionales se modifican. Esto es, la autonomía de políticas es cada vez menor, dado el creciente poder de los mercados y sus agentes económicos; las políticas internas y la gobernabilidad son más sensibles al contexto económico internacional; el clásico concepto de soberanía es trastocado²; y los nuevos actores internacionales buscan mayores espacios de acción y expresión, dígase agencias regulatorias supraestatales con marcos regulatorios intergubernamentales (OCDE, FMI, BM, OMC, ONU), Organizaciones No Gubernamentales (ONG's), movimientos sociales y fuerzas privadas (empresas transnacionales, *thinks tanks*).³

En México, las reformas implementadas en la década de los noventa, respondieron a las condiciones de la economía interna, que años atrás venía agravándose sin recibir una atención adecuada, influida a su vez por el contexto económico internacional. Así, el cambio institucional no sería planificado y no contaría con bases sólidas, por lo que en algunos casos, los nuevos problemas que se suscitarían derivados de la instrumentación de dichas reformas, no contaron con las

¹ Ver José Ayala Espino, *Instituciones y economía, una introducción al neoinstitucionalismo económico*, FCE, México, pp.62.

² *Ibidem*, pp.14-15.

³ Ver Alejandra Salas-Porras, "La Dimensión Internacional en la Ciencia Política" en *Agendas de investigación y docencia en Ciencia Política*, pp.116-133.

herramientas o medios eficaces para encontrar soluciones integrales. En este sentido, el análisis de la estructura institucional portuaria actual debe hacerse con el énfasis de evitar su inoperancia.

Previo a la reestructuración portuaria, en el modelo sustitutivo de importaciones, -caracterizado por ser un sistema proteccionista con amplia flexibilidad para la instrumentación de políticas macroeconómicas, en un contexto internacional estable, con escasa movilidad de capitales, crecimiento moderado del comercio internacional y baja inflación-, los puertos mexicanos se mantuvieron con escaso movimiento y la atención dirigida para modernizarlos y hacerlos eficientes era casi inexistente.

Con los posteriores cambios, desde el aumento del precio del petróleo y su posterior colapso (1982), el incremento del valor de las materias primas, la creciente inflación internacional, las altas tasas reales de interés internacional, el elevado endeudamiento interno, el desequilibrio fiscal, entre otros; la instrumentación de las reformas estructurales se harían indispensables.⁴

Además, los adelantos tecnológicos aumentaron las economías de escala; los mercados de capital crecieron al igual que la exigencia por disminuir barreras y crear facilidades al comercio y a la inversión extranjera; se valoró más la productividad y el costo de la mano de obra; entre otros sucesos que impulsados por las economías más desarrolladas se convertirían en un factor más de presión hacia las economías en desarrollo para implementar un nuevo modelo que favoreciera la colocación y reproducción de capitales extranjeros.

En este nuevo modelo, ahora orientado al exterior, los puertos resurgen y además de su importancia estratégica, ponen de manifiesto su papel vital en los intercambios comerciales. Pues en una economía globalizada, caracterizada por “la dispersión geográfica de la fabricación, montaje y consumo, las empresas deben tener acceso a un red mundial de servicios de transporte portuarios y comunicaciones a fin de lograr coherencia económica en sus actividades”.⁵

⁴ Fernando Clavijo, et. al, “Reformas estructurales y política macroeconómica” en *Reformas económicas en México 1982-1999*, FCE-CEPAL-ESANE, México, D.F., 2000, pp.13-15.

⁵ Larry Burkhalter, *Privatización portuaria: bases, alternativas y consecuencias*, CEPAL, Santiago de Chile, 1999, pp. 48.

Los puertos participan en dicha red y si su ubicación y condiciones para ofrecer servicios no son las apropiadas respecto a los grandes productores y mercados, son suplantados por otros medios. Como es el caso del desvío de carga por el que pasan los puertos mexicanos ante la competencia de los puertos estadounidenses.

Así, los cambios institucionales en el Sistema Portuario Nacional (SPN) encontrarían como principal fundamento para la reestructuración, la necesidad de contar con puertos eficientes y competitivos. Pese a que los resultados hoy en día, disten de los objetivos primarios planteados para este proceso.

Y aunque estaba planteado tal argumento para la reestructuración, las condiciones internas que exigieron la instrumentación de políticas macroeconómicas para favorecer un saneamiento fiscal y estabilización macroeconómica, influyeron en la modificación de la estructura institucional portuaria.

Además de que en los análisis económicos ya se hablaba de la necesidad de contar con servicios de transporte y comunicaciones eficientes como requisito indispensable para lograr un mayor número de intercambios económicos a menor costo.

Entre las reformas económicas que influyeron en mayor o menor medida en la recomposición del sistema portuario podemos mencionar la liberalización comercial y financiera, la apertura de la cuenta de capitales, la reforma tributaria, la desregulación y descentralización, sin olvidar la privatización.

El ingreso al mecanismo multilateral del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) ahora conocido como Organización Mundial de Comercio (OMC), aparejado por ende con la reducción gradual de los aranceles, significó el principio de la liberalización comercial en México. Cuya continuidad se daría con la creación de incentivos a la exportación y otros programas⁶, la promulgación de una Ley de Comercio Exterior (1993) y la negociación y firma de acuerdos comerciales con diversas regiones y mercados (Ver cuadro no.1).

⁶ Como fue el programa de empresas Altamente Exportadoras-ALTEX y el Programa de Importación Temporal para producir artículos de Exportación-PILEX.

Con lo que entonces se harían notables las condiciones ineficientes en que se encontraban los puertos para poder llevar a cabo los intercambios comerciales y de ahí la exigencia por remediarlo con su reestructuración.

Cuadro no.1 Acuerdos comerciales de México 1986-1998.	
1986	Firma del convenio para el ingreso a la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).
1988	Firma del convenio con la Cuenca del Pacífico.
1989	Ingreso al Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC).*
1990	Creación del Grupo de los Tres por México, Colombia y Venezuela.
1991	Tratado de libre comercio con Chile.
1994	Tratado de libre comercio con Estados Unidos y Canadá.
1995	Tratado de libre comercio con Costa Rica.
1995	Tratado de libre comercio con Colombia y Venezuela.
1995	Tratado de libre comercio con Bolivia.
1998	Tratado de libre comercio con Nicaragua.
<small>Fuente: Fernando Clavijo, et. al, "Reformas estructurales y política macroeconómica" en <i>Reformas económicas en México 1982-1999</i>, FCE-CEPAL-ESANE, México, D.F., 2000, pp.23 *Cabe precisar que APEC no se constituye como un acuerdo comercial, sino como un mecanismo de cooperación entre las diversas economías miembro, esto en distintas ramas económicas (comercial, financiera, etc.) para facilitar y promover su liberalización.</small>	

Con la liberalización financiera, se eliminó el enfoque sectorial en programas de crédito dirigido, apoyando sólo a aquellos sectores económicos orientados a la actividad exportadora, con lo cual se destinarían ciertos recursos a la infraestructura.

No obstante, las condiciones portuarias exigían mayores recursos para su modernización y con ello otras vías de financiamiento, en este caso privadas, ya fuera nacionales o extranjeras.

Por resultado, la nueva ley creada en 1993 para regular la Inversión Extranjera Directa (IED), con nuevos criterios a las solicitudes de inversión extranjera, como la creación de empleo, capacitación laboral, aportación tecnológica, respeto a las normas de protección ambiental, contribución a la competitividad, entre otras.; permitió el ingreso de capitales extranjeros a los puertos, significando entonces una nueva fuente de inversiones que tomarían parte en la modernización del SPN.

Con esta modificación a la ley se estipuló entonces que la inversión extranjera en puertos puede ser hasta de 100 por ciento "cuando se trate de la operación de terminales, instalaciones o marinas, o bien de la explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria; y hasta en un 49 por

ciento⁷ si la inversión se destina a la adquisición de una Administración Portuaria Integral (API), a la prestación de servicios de remolque, pilotaje, amarre de cabos, lanchaje en el interior del recinto portuario, o al suministro de combustibles a las embarcaciones”.⁸

La reforma tributaria también influiría en el destino de los puertos, pues con ella vendría una considerable reducción del gasto público en infraestructura, colocando al sector privado como el principal proveedor de inversiones, creador de capacidades productivas, incorporador de tecnología; en general, un factor fundamental en el desarrollo económico.

Esto se reflejaría en los nuevos programas y políticas económicas instrumentadas⁹ que disminuirían los recursos públicos orientados a la modernización portuaria y obligarían así a la búsqueda de nuevos esquemas de organización y financiamiento.

La desregulación y descentralización fueron de igual forma un sello distintivo de las reformas económicas instrumentadas en la década de los noventa.

La desregulación contempló la eliminación de obstáculos burocráticos que impiden la participación privada en diversos sectores económicos. Mientras que la descentralización supuso “traspasar la facultad de adoptar decisiones de organismos centrales a los de la periferia, delegando responsabilidades de planificación y ejecución eficaz de las actividades a nivel local [...]”.¹⁰ Además de introducir innovaciones en los servicios e instalaciones, aumentar la productividad y eficacia, y sobre todo contar con mayor participación local.

Por lo que para los puertos esto supuso la modificación del marco regulador, dando paso a la participación privada estipulada en una nueva Ley de Puertos (1993), Ley de Navegación (1994) y sus respectivos Reglamentos. Además de que se crearía

⁷ Aunque con la autorización indicada por la Comisión Nacional para la Inversión Extranjera (CNIE), la inversión puede ser mayor en los casos de servicios portuarios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interior.

⁸ Jorge Antonio Zepeda, *Introducción al Derecho Portuario Mexicano*, API de Tampico, México, D.F., 1999, pp. 22.

⁹ Como fueron el Programa Inmediato para la Reordenación Económica (PIRE), 1983-1985; el Programa de Aliento y Crecimiento (PAC), 1986- noviembre de 1987; el Pacto de Solidaridad Económica (PSE) diciembre de 1987- diciembre de 1988; etc.

¹⁰ Op. cit. Burkhalter, pp. 138.

una nueva figura jurídica de administración portuaria integral con el fin de descentralizarlos del gobierno federal.

Aunque a la fecha aun existen problemas para descentralizar, pues decisiones importantes como las licitaciones públicas las concentra la autoridad, en este caso, la SCT. Sin olvidar de que pese a que se habla de descentralización, la mayoría de las API's son federales -16 de las 24 existentes-, es decir, no corresponden a una administración local, y sólo cinco son estatales.¹¹

El auge privatizador de la época, además de buscar la disminución del gasto público, fijó como meta la promoción de la productividad económica y el combate a la ineficiencia y rezago al interior de las entonces empresas públicas, que debían reconfigurarse como privadas.

Así, entre las diversas fórmulas de privatización y modelos de organización portuaria (Cuadro no.2), la elección para tener participación privada en los puertos mexicanos sería mediante la fórmula de Construcción-Operación-Transferencia, es decir, un modelo basado en los contratos de concesión, que en el caso de México, son contratos de cesión parcial de derechos que otorgan las administraciones portuarias a terceros, pues éstas son las primeras facultadas en recibir la concesión de un puerto.

Mientras que la organización portuaria en adelante se fundamentaría en una participación mixta, es decir un *landlord- tool port*, en la que la autoridad no pierde la propiedad originaria de los bienes ante la participación activa de los actores privados y la figura de la administración portuaria integral sirve como intermediario, al estar a cargo de la planeación, programación, desarrollo y demás asuntos que conciernen a los bienes y servicios de un puerto.

Así, con esta reestructuración, los puertos mexicanos lograron avances significativos; no obstante siguen existiendo algunos rezagos que impiden su eficiencia y competitividad, transfiriendo altos costos a los usuarios, quienes optan por encontrar vías alternas de traslado a sus mercancías.

En este sentido, la aseveración de que el Estado debe permanecer al margen de las actividades económicas y más aún del funcionamiento de los procesos de reforma, es una falacia, ya que “el mercado no actúa en un vacío institucional y sin una

¹¹ Baja California Sur, Tamaulipas, Tabasco, Campeche y Quintana Roo.

infraestructura en el amplio sentido de la palabra (educativa, tecnológica, financiera, física, ambiental, social) [...]”¹², la cual no es guiada sino por el Estado.

Cuadro no. 2			
Fórmulas de privatización y modelos de organización portuaria			
Fórmulas de privatización		Modelos de organización	
Privatización completa	Transferencia tanto de activos como pasivos del puerto al sector privado.	<i>Landlord port</i>	Infraestructura es propiedad de la autoridad portuaria que se ocupa de su gestión. Mientras que los servicios portuarios son prestados por empresas privadas que son propietarias de activos que conforman la superestructura. Usualmente se aplica para puertos grandes. Por ejemplo: Buenos Aires, Argentina y Rotterdam, Holanda.
<i>Joint venture</i>	Formar una compañía independiente a partir de dos o más empresas que dan el capital necesario para su constitución. Interés mutuo.		
<i>Joints ventures</i> entre empresas públicas y privadas		<i>Tool port</i>	La autoridad portuaria es dueña y gestiona la superestructura y equipamientos. El sector privado da servicios mediante contratos de concesión o licencias. Por ejemplo: Amberes, Bélgica y Seattle, EUA.
Alquiler de instalaciones portuarias	Usar los activos del puerto por un tiempo estipulado en el contrato a cambio de pagos. Dado que no hay obligaciones de inversión, el operador sólo asume riesgos comerciales.		
Licencias	Autoridad portuaria permite a privado usar su propio equipo, si bien la infraestructura y superestructura siguen siendo financiadas por el sector público, y son puestas a disposición de operadores a cambio de un pago.	<i>Services port</i>	Autoridad portuaria es propietaria de la infraestructura y encargada de la provisión de todos los servicios. Por ejemplo: Singapur.
Contratos de gestión	Autoridad portuaria confía a empresas privadas gestión de instalaciones portuarias. Los activos permanecen en manos públicas y el riesgo operativo también recae en el sector público. La ventaja es que la empresa puede aportar un enfoque más comercial a actividades portuarias.		
Construcción-Operación-Propiedad privada	Transferir partes de un puerto al sector privado para su construcción y desarrollo. Financiación a corto plazo.	Landlord y Toll port	Por lo regular es una participación mixta: autoridades portuarias a cargo de las instituciones públicas y los operadores portuarios son privados.
Construcción-Operación-Transferencia	Participación privada para construir o rehabilitar instalaciones necesarias para prestar servicios. Sector público no pierde propiedad de infraestructura y después de un tiempo las instalaciones construidas por privados se transfieren al sector público. Contratos de concesión.		

Fuente: Antonio Estuche, *Privatización y regulación de infraestructuras de transporte, una guía para reguladores*, BM-Alfaomega, México, D.F., 2003, pp. 120-123, 128-129.

¹² Op. cit. Ayala pp. 12.

Con la asignación de un modelo que da preponderancia a la participación de las inversiones privadas en los diferentes sectores económicos, como es el caso de los puertos, la intervención del Estado es necesaria, pues éste es el capacitado para crear incentivos y el marco institucional necesario con el fin de lograr la promoción de tales inversiones en beneficio de la modernización y crecimiento de los puertos.

Entre los incentivos que el Estado debe procurar, se encuentran aquellos que van desde un ámbito económico general, esto es, la demanda agregada, la inversión pública como complementaria, la capacidad productiva, el tipo de cambio real (al modificar los precios internos de los bienes de capital importados), los precios relativos de los bienes de capital, el control de la deuda externa, la credibilidad de los procesos de reforma, la creación de leyes antimonopolio, entre otros.¹³

Así como los que representan incentivos particulares y tienen una relación directa con los puertos marítimos, esto es, el grado variable del intercambio comercial vía marítima, la pertenencia a una ruta marítima frecuente, la posibilidad de que surjan nuevas fuentes de suministro que reemplacen a las que utilizan un puerto determinado, las presiones de grupos portuarios, el alcance y diversidad de los destinos en el interior, la productividad de la fuerza de trabajo, etc.¹⁴

De tal manera, los agentes privados responderán a las reformas e incentivos creados. El Estado entonces como creador de arreglos institucionales, debe crear un equilibrio de intereses entre el propio gobierno, los inversionistas y usuarios, estableciendo prácticas transparentes que promuevan la eficiencia, productividad y competitividad del sector portuario.

1.2. El papel de la infraestructura portuaria en el desarrollo y crecimiento nacional.

Una buena planificación y organización por parte del Estado para crear las instituciones correctas que logren la modernización portuaria debe ser una constante.

¹³ Jorge Mattar, "Inversión y crecimiento durante las reformas económicas" en *Reformas económicas en México, 1982-1999*, FCE, México, D.F., 2000, pp. 173-177.

¹⁴ Op. cit. Burkhalter pp. 57-60.

Pues los puertos más allá de ser concebidos como una simple infraestructura física, promueven gracias a las fuerzas centrípetas y centrífugas que nacen de ellos, un desarrollo y crecimiento local, regional y nacional.

Sin olvidar que en el Sistema Portuario Nacional (SPN), existen aquellos puertos comerciales con la capacidad para atender las operaciones de comercio exterior y por ende su papel es crucial en la tan llamada diversificación comercial que pese a que ha caído en cierta retórica, se tiene que seguir impulsando.

1.2.1. La infraestructura portuaria como medio de integración local, regional y nacional.

La infraestructura en un sentido genérico es entendida como todas aquellas “estructuras técnicas, equipos, instalaciones o servicios que proporcionan y son utilizadas en la producción económica y en los hogares”.¹⁵

Se consideran como un bien público, puro o mixto, al estar sujetos a políticas decididas por la autoridad gubernamental y al tener por función principal brindar a la población una mejor calidad de vida.

También la infraestructura puede ser clasificada en social¹⁶ y física (económica). Los puertos, como sector de transporte, se encuentran clasificados en ésta última, dado a que están encaminados a apoyar actividades productivas, junto con otros servicios como la energía eléctrica, obras públicas como las presas y otros sectores de transporte, como los ferrocarriles o los aeropuertos.

Pero en un sentido mas amplio, de acuerdo a la Conferencia de Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD)¹⁷, los puertos son centros de transporte combinados; mercados funcionales y áreas industriales donde las mercancías no sólo están en transito, sino también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas; y son a su vez sistemas multidimensionales que para funcionar adecuadamente deben estar integrados a una cadena logística integral.

¹⁵ Hernández González Claudia Soledad, *Infraestructura y Desarrollo Económico*, FE, UNAM, México, 2002, pp. 6

¹⁶ Este tipo de infraestructura se encuentra estructurada para elevar directamente la vida de la población y fortalecer el capital humano, ya sea mediante servicios de salud, educación y otros servicios básicos.

¹⁷ Antonio Estache, *Privatización y regulación de infraestructuras de transporte, una guía para reguladores*, Banco Mundial-Alfa Omega, México, 2004, pp. 113.

Así, en un puerto con la cantidad de tareas que se llevan a cabo, debe existir una infraestructura compuesta por diques, muelles, astilleros, superficies de almacenamiento; una superestructura construida sobre la infraestructura como son almacenes, talleres, edificios de oficinas; además de equipo especializado para prestar los servicios necesarios como son las grúas.

Decimos que los puertos son centros de actividad de los cuales emanan fuerzas centrípetas y centrífugas, dado que actúan como polos de crecimiento o unidad motriz, esto es, son flujos de inversión y demanda, concentran economías de escala, atraen actividades económicas, flujos migratorios, generan interdependencias a diferentes niveles (local, regional), modifican procesos ocupacionales, de urbanización y al contar con una infraestructura adecuada reducen costos y con ello aumentan el tráfico comercial por los puertos nacionales, evitando así la salida de divisas por el uso de puertos extranjeros.

Por tanto, la atención que al desarrollo de la infraestructura portuaria se considere puede ayudar a aminorar los rezagos impuestos por el anterior modelo de desarrollo, que sin considerar una política de regionalización¹⁸, esto es, la creación de infraestructura orientada a articular e integrar los mercados internos eficientemente para ser competitivos respecto al exterior, generó economías de aglomeración en las grandes urbes (D.F., Guadalajara, Monterrey), entidades estatales rezagadas (Oaxaca, Chiapas, Tlaxcala), crecimiento desmesurado en el Área Metropolitana, concentración de obras de infraestructura en la zona capitalina, descuido de las zonas rurales, crecimiento del sector informal, vínculos fragmentarios entre regiones, plantas industriales que no pudieron beneficiarse de las economías de escala dados los altos costos de transporte y comunicaciones, concentración industrial sólo en cercanías de mercados de consumo, escasa diversificación comercial al carecer de transportes y comunicaciones eficientes una vez iniciada la apertura comercial, etc.

De tal modo, una infraestructura adecuada y bien planeada ayuda a reducir las disparidades regionales, aumenta la competitividad nacional y con ello genera una relación de reciprocidad con el desarrollo económico.

¹⁸ Ver CIDAC, Infraestructura y Desincorporación, alternativas para el futuro, Diana, México, D.F., 1990, pp. 49-60.

En este sentido las áreas portuarias deben formar parte de la inversión a largo plazo en bienes de capital, pues ellas son factor de competitividad para las industrias nacionales y extranjeras, dentro y fuera del país. Sin olvidar el efecto positivo que tienen directamente para los prestadores de servicios portuarios, al aumentar sus ingresos.

La modernización de los puertos debe seguir también una lógica intersectorial, es decir, que enlace a los diferentes sectores económicos, de manera que exista reciprocidad de beneficios. Sin olvidar que el desarrollo portuario del mismo modo dependerá de la proyección que estos tengan al exterior, de su cercanía con mercados extranjeros y de la constante innovación tecnológica que lleven a cabo.

1.2.2. La relación de los puertos comerciales con el desarrollo del comercio exterior y la diversificación comercial.

Los puertos siempre han representado un importante centro de intercambios comerciales –e incluso culturales-. Con el notable incremento de los flujos comerciales (7 por ciento anual¹⁹) a partir de la década de los noventa, pese a los desequilibrios macroeconómicos que comenzaron a manifestarse incluso en los países desarrollados, los puertos adquirirían en adelante una renovada importancia a nivel mundial.

El comportamiento del comercio internacional en dicha época si bien estuvo impulsado principalmente por los países desarrollados²⁰, en la actualidad este panorama ha ido transformándose producto del nuevo dinamismo de países y regiones geográficas, dígase China y en general Asia –Pacífico.

Actualmente de acuerdo a cifras de la UNCTAD²¹, el desempeño de las exportaciones de los países en desarrollo y de las economías en transición ha tenido una participación del 78 por ciento – 66 y 12 por ciento respectivamente-, mayor que la de las economías industrializadas con tan sólo un 21 por ciento.

¹⁹ Una década de luces y sombras, América Latina y el Caribe en los años noventa, CEPAL-Alfaomega-Naciones Unidas, México, 2001, pp.9.

²⁰ Con un 70% del total de las exportaciones, a diferencia de los países en desarrollo con tal solo una participación del 25 por ciento.

²¹ *Trade and Development Report, 2004*, en http://www.unctad.org/en/docs/tdr2004_en.pdf, Naciones Unidas, Nueva York, Ginebra, 2004, pp.44.

Empero lo anterior, existen factores que dan razón a esta situación, como son, la disminución del consumo interno en los países desarrollados, producto de los mercados déficit fiscales y comerciales, como es el caso de Estados Unidos; o bien el rezago laboral que disminuye la capacidad adquisitiva de la población, en el caso de las economías de Europa occidental.

Asimismo, los altos precios del petróleo, que benefician a los países productores; el incremento del valor de las materias primas, que ha favorecido a productores asiáticos, africanos e incluso latinoamericanos, producto de la demanda de la economía china; la dirección de las inversiones a países de Europa oriental y central dado su ingreso a la UE, así como aquellas dirigidas a la Comunidad de Estados Independientes (CEI) por Rusia, y a la región de Asia-Pacífico por las economías industrializadas; han provocado un impulso exportador por parte de las economías en transición y en desarrollo.

A pesar de ello, los países en desarrollo y las economías en transición deben poner atención en la construcción de una adecuada infraestructura educativa, tecnológica, financiera, física, ambiental, social, etc.; sobre la cual puedan apoyarse y hacer notables los beneficios que adquieran en sus operaciones comerciales.

Pues el no crear políticas coherentes e instituciones que atiendan el desarrollo de la infraestructura económica y social impiden el aprovechamiento que se derive del dinamismo comercial.

La infraestructura portuaria moderna, con tecnología avanzada y procesos administrativos eficientes es fundamental, pues en la medida que se cuente con una buena calidad de los servicios portuarios, los tiempos de estadía para los buques se reducen, al igual que los tiempos de carga y descarga, sin olvidar que el despacho aduanero se agiliza; beneficiando así en el costo final para los usuarios del puerto.

De lo contrario, la existencia de altos costos en el transporte marítimo y en los servicios portuarios, imposibilitan el aprovechamiento de la liberalización comercial, pues éstos pueden llegar a ser un obstáculo al ser mayores que los que proporcionan los aranceles.²² Pues debemos recordar que en términos comerciales uno de los

²² Informe sobre el comercio mundial 2004, *Análisis del vínculo entre el entorno normativo nacional y el comercio internacional*, Organización Mundial del Comercio (OMC), 2004, pp.124 <http://www.wto.org/indexsp.htm>.

principios para efectuar el intercambio de bienes, es que las diferencias de precios entre dos países sean más altas que los costos de transacción total.

Si bien los costos de transporte varían de acuerdo a la región y los productos transportados, los estudios señalan que éstos son un 70 por ciento²³ superiores en los países en desarrollo dadas sus carencias en infraestructura y logística en contraste con los países desarrollados.

Las diferencias de dichos costos por tanto se convierten en una ventaja comparativa o incluso absoluta para las naciones que tienen un desempeño óptimo de sus sistemas de transporte y comunicaciones. Mientras que para aquellos países que no cuentan con dichas ventajas, el aumento hasta en un 10 por ciento de sus costos de transporte, puede reducir sus volúmenes de comercio más del 20 por ciento.

El traslado marítimo de mercancías representa un medio indispensable para un amplio conjunto de economías. Para los países en desarrollo significa un medio indispensable, pues tan sólo en el 2002, del total del comercio internacional vía marítima (5,900 millones de toneladas de mercancías embarcadas²⁴), el 49.4 por ciento correspondió a las exportaciones marítimas de los países en desarrollo, frente a un 40.4 por ciento²⁵ de los países desarrollados.

Por ello el desarrollo de la infraestructura portuaria debe ser una prioridad para alcanzar los beneficios que conlleva la liberalización comercial y que estos no se vean frenados por la falta de puertos eficientes sobre los cuales las economías puedan seguir apoyando sus operaciones de comercio exterior.

Tal es el caso de México que si bien su comercio se encuentra concentrado con Estados Unidos vía terrestre, el transporte marítimo representa un medio fundamental para efectuar intercambios comerciales con el resto de países y regiones geográficas.

Tan solo en el 2004, los porcentajes de intercambio comercial de México por vía marítima total fueron de 80.7 por ciento en el caso de América, 7.6 por ciento con

²³ *Íbid.*

²⁴ *Íbidem*, pp.127.

²⁵ Así como las importaciones para los países en desarrollo equivalió al 31.4 por ciento, en tanto que para los países desarrollados un 60.3 por ciento.

Europa, 8.8 por ciento con Asia, 1.3 por ciento con Oceanía y 1.1 por ciento respecto a África.²⁶

Por ello, la exigencia por mejorar la infraestructura portuaria es necesaria para incrementar los volúmenes del comercio hacia otras áreas geográficas y con ello lograr las metas de diversificación comercial que a la fecha sólo han sido una retórica en la política comercial mexicana.

Cabe agregar que en México, el movimiento portuario total en el 2006 fue de 287, 431, 703 toneladas, de las cuales el 73 por ciento correspondieron al tráfico de altura (211, 731,704 toneladas), lo que representa los flujos de comercio exterior vía marítima.²⁷

Estos en su mayor parte -73 por ciento- correspondieron a exportaciones (143,041,525 toneladas) con una participación mayoritaria del petróleo y derivados (76 por ciento), así como de minerales (14 por ciento), carga contenerizada (6 por ciento), carga suelta (3 por ciento), otros fluidos (0.8 por ciento) y agrícolas (0.2 por ciento).

Mientras que el 27 por ciento restante (68,690,179 toneladas), correspondió a importaciones compuestas por petróleo y derivados (20 por ciento), minerales (30 por ciento), agrícolas (16 por ciento), carga contenerizada (17 por ciento), carga suelta (9 por ciento) y otros fluidos (8 por ciento).

En el caso de las importaciones, sin considerar los movimientos de petróleo y derivados, así como de minerales, podemos observar que la importación de productos agrícolas refleja la insuficiencia alimentaria en México. De igual forma, la alta dependencia a las importaciones de bienes intermedios y de capital expresa la existencia de industrias en México con procesos segmentados de producción.

En el tráfico de altura, del total de los buques atendidos la mayoría se ha dado en el Golfo de México (44 por ciento para 2002). Una de las razones para esta situación es la pertenencia de los principales puertos comerciales a las rutas marítimas internacionales, en servicios regulares. Un factor más de influencia para modernizar los puertos y no perder la captura de carga (Ver Anexo no.2), pues en la medida que sean eficientes serán atractivos para integrarlos en las rutas marítimas.

²⁶ Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), *Anuario 2006*, México, D.F., 2006.en <http://cgpmm.sct.gob.mx/fileadmin/estadisticas/anuarios/2006/index.htm>

²⁷ *Ibidem*, pp.1.

1.2.3. Caracterización del Sistema Portuario Nacional (SPN).

A lo largo de los 11,592.7 kilómetros de litorales, 8,475.06 Km. en el Pacífico y 3,117.71 Km. en el Golfo de México y en el Caribe, México cuenta en la actualidad con 96 puertos y 15 terminales habilitados, que en su conjunto conforman el Sistema Portuario Nacional (SPN).

Al día de hoy 43 recintos portuarios son los que se encuentran delimitados, lo cual significa 254, 697,351 metros cuadrados en el Océano Pacífico, y 61,754,849 metros cuadrados en el Golfo y el Caribe.

Cabe señalar que un recinto portuario se define por “las superficies de tierra donde se encuentra la infraestructura para el almacenamiento, traslado y trasbordo de productos en los puertos, así como las superficies de agua necesarias para los canales de la navegación, maniobras de ciaboga y atraque y la infraestructura marítima de obras de protección y atraque y acceso al puerto”.²⁸ Delimitados y determinados de acuerdo a la Ley de Puertos por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) y la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL).

Mientras que un puerto definido por la misma ley comprende “el lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicas y particulares, para la transferencia de bienes y trasbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza”.²⁹

Cada concepto tiene un fin propio y utilidad, aunque aquí el estudio se enfoca a los puertos y a sus actores. El universo portuario tiene diversas clasificaciones, de acuerdo al propósito de estudio, entre otras pueden clasificarse por el tráfico que por ellos se lleve a cabo, o bien por el tipo de actividad que realicen.

²⁸ Teresa León Palomino y Celso Morales Muñoz, “Delimitación de los recintos portuarios del país” en *Puertos de México*, Año 1, No. 4, Septiembre-octubre 2004, Pp. 10.

²⁹ Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), *Los puertos mexicanos en cifras 1994-2000*, 5° ed., México, D.F., 2001, p.p. 154.

En el primer caso existen puertos de altura o de cabotaje. Los primeros se caracterizan por atender embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos, terminales o marinas nacionales con puertos en el extranjero, existiendo en México un total de 62 puertos de altura, 34 en el Océano Pacífico y 28 en el Golfo y Caribe.

Mientras que el cabotaje se realiza sólo entre puertos, terminales y marinas nacionales, por lo que se puede considerar que el total de puertos y terminales habilitados pueden realizar dicha actividad, aunque en la práctica algunos se especializan más en el tráfico de altura. (Cuadro No. 3)

Por su parte los puertos y terminales también se pueden clasificar por el tipo de actividad que lleven a cabo, esto es, comercial, pesquera, turística y petrolera. Llevando a cabo en algunos casos más de una actividad. (Ver Anexo no.1)

Litoral	Tráfico		Actividad			
	Altura	Cabotaje	Comercial	Pesquera	Turística	Petrolera
Pacífico	34	54	22	35	26	10
Golfo y Caribe	28	54	21	42	12	9
Total*	62	108	43	77	38	19

Fuente: SCT, *Los puertos mexicanos en cifras 1994-2000*, México 2001, 21p.p.
* Los totales por tráfico y actividad no coinciden con el total de puertos por entidad federativa debido a que algunos de ellos cuentan con más de una actividad y más de un tipo de tráfico.

No obstante de los 41 puertos habilitados que realizan movimiento de carga destacan sólo 10 de ellos, pues concentran el 77 por ciento de la carga total. Estos son: Manzanillo, Col.; Lázaro Cárdenas, Mich.; Altamira y Tampico, Tamps.; Veracruz, Ver.; e Isla Cedros, B.C., como puertos en carga comercial. Así como Progreso, Yuc.; Salina Cruz, Oax.; Dos Bocas, Tab.; y Pajaritos, Ver., por la carga de petróleo y otros derivados.

Entre los productos que estos manejan se encuentran: el petróleo y sus derivados (30%), minerales (24%), agrícolas (20%), otros fluidos (8%), y carga general como bienes intermedios y de capital, o bien insumos (18%). Por ello no es extraño notar la relación estrecha que los puertos tienen con las industrias petrolera, petroquímica, siderúrgica, cementera, automotriz, entre otras.

Los puertos además se caracterizan por tener una zona de influencia o *hinterland*, la cual derivado de los nuevos procesos de producción fragmentada, en especial, de la manufactura, ha ido perdiendo sentido, pues algunos puertos adquieren mayor participación de las cargas comerciales en base a su capacidad concentradora o *hub*, al lugar que ocupe dentro de las rutas marítimas, a las innovaciones tecnológicas que incorpore y a las redes multimodales a las cuales pertenezca. Ya que esto permite disminuir distancias y tiempos, y por ende los costos totales de producción.

Basta mencionar el caso del puerto de Guaymas, el cual al carecer de redes multimodales eficaces, las cadenas de productos tradicionales en el noroeste del país, así como las cadenas de bienes intermedios de las industrias más dinámicas de la región, desviaron sus traslados primero a Ensenada y en la actualidad son disputados entre los puertos estadounidenses de Long Beach y Los Ángeles y el puerto mexicano de Manzanillo.³⁰

Así, los puertos comerciales más dinámicos en México que se caracterizan por su zona de influencia son:

- Lázaro Cárdenas con: Querétaro, Michoacán, Estado de México, Distrito Federal, Morelos y Guerrero.
- Manzanillo con: Durango, Coahuila, Nuevo León, Zacatecas, San Luis Potosí, Nayarit, Jalisco, Aguascalientes, Guanajuato, Querétaro, Hidalgo, Colima, Michoacán, Estado de México, Distrito Federal y Morelos.
- Veracruz con: Durango, Coahuila, Nuevo León, San Luis Potosí, Jalisco, Guanajuato, Querétaro, Hidalgo, Veracruz, Michoacán, Estado de México, Tlaxcala, Puebla, Distrito Federal, Morelos, Oaxaca, Chiapas, Campeche y Yucatán.
- Tampico con: Chihuahua, Durango, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas, Zacatecas, San Luis Potosí, Jalisco, Aguascalientes, Guanajuato, Querétaro, Hidalgo, Veracruz, Michoacán, Estado de México, Distrito Federal y Morelos.

³⁰ Ver Carlos Martner Peyrelongue, “Redes multimodales y articulación territorial del puerto de Guaymas” en *Región y Sociedad*, Colegio de Sonora, Vol. XIV, No. 23, Sonora, 2002, Pp. 3-42

- Altamira con: Chihuahua, Durango, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas, Zacatecas, San Luis Potosí, Jalisco, Aguascalientes, Guanajuato, Querétaro, Hidalgo, Michoacán, Estado de México y Distrito Federal.

1.3. La problemática portuaria en los inicios del esquema de apertura y competencia comercial.

Con la adopción de una nueva política económica que hace énfasis en los esquemas de liberalización, apertura comercial y libre competencia, las deficiencias en cuanto a infraestructura en transportes y comunicaciones se hicieron notorias, ya que ésta no era coherente a las metas de desarrollo esperadas con la adopción de un modelo económico que exige mas competitividad.

El Sistema Portuario en 1991 entonces compuesto por 73 puertos e instalaciones marítimas, 39 en el Pacífico y 34 en el Golfo de México y el Caribe³¹ presentaba diversas problemáticas ineludibles de atender, referentes a su organización institucional, marco regulatorio, participación del sector privado, tenencia de la tierra, finanzas, infraestructura y equipamiento, y por consecuencia carecía de competitividad, productividad y calidad de servicio.

La organización institucional se caracterizaba por una administración centralizada entonces llevada a cabo por Puertos Mexicanos (PUERTOMEX), quien se ocupaba directamente de los 22 puertos comerciales, turísticos y pesqueros; y con el apoyo de subdelegaciones atendía la cobranza de los derechos y aprovechamientos portuarios y el registro del tráfico de 6 puertos e instalaciones adicionales.

Mientras que las terminales y puertos petroleros eran administrados y operados por Petróleos Mexicanos (PEMEX), los pequeños puertos o terminales pesqueras carecían de entidad administrativa específica y sus servicios eran prestados directamente por los pescadores o particulares de la región, y el resto de las instalaciones eran terminales especializadas de servicio particular.

³¹ Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), *Reestructuración y Privatización del Sistema Portuario Mexicano*, México, D.F., 1992, pp.3.

El funcionamiento y operación de los puertos también se encontraba rezagado producto de la cantidad de trámites, exceso de regulación y sobre todo deficiencia de coordinación entre las autoridades competentes en materia de puertos, lo cual generaba serios costos de poder. (Cuadro No.4)

Por otro lado, la operación de los servicios portuarios se hacía a través de empresas de servicios portuarios (ESP), constituidas como sociedades mercantiles, con participación mayoritaria del gobierno federal, controladas por PUERTOMEX y conformadas por sindicatos que operaban mediante contratos colectivos rígidos en lugar de contratos mercantiles de servicios. Con este modelo de prestación de servicios se generaba entonces una situación monopólica, por parte del Estado y de las organizaciones sindicales que contaban con una exclusividad territorial en cierto radio de acción.

Dichos contratos colectivos establecían tarifas fijas impidiendo con ello la negociación por volumen y frecuencia, desconociendo entonces el desarrollo tecnológico en el transporte.

Dentro de los sindicatos existían vicios laborales, como el pago de tiempo extraordinario sin haber laborado el ordinario; el establecimiento de la remuneración por tonelada; el control que los dirigentes sindicales mantenían al determinar los salarios, elaborar nóminas, elegir a trabajadores eventuales para las tareas mas pesadas con salarios mas bajos; la escasa capacitación de los maniobristas; entre otros.

El esquema centralizado también afectaba las finanzas de los puertos, cuyas fuentes de ingresos estaban compuestas por: el aprovechamiento y derechos derivados del uso de bienes del dominio público marítimo y de almacenaje; las contraprestaciones por concepto de concesiones y permisos; las tarifas por servicios públicos ofrecidos; y las ventas de terrenos FONDEPORT.

Cuadro no. 4	
Autoridades en materia de puertos y su ámbito de responsabilidad previo a la reestructuración portuaria	
Dependencia gubernamental	Función de autoridad
SG	Control Migratorio
SEMAR	Defensa de la soberanía, combate al narcotráfico y prevención y control de la contaminación de aguas marinas en los puertos y en mar abierto.
SHCP	Control aduanal y presupuestal y fijación de derechos y aprovechamientos.
SEDESOL	Prevención y control de la contaminación de aire, agua y tierra.

	Dominio del patrimonio federal inmobiliario y uso de suelo.
SARH	Control fitozoosanitario.
SCT	Autoridad global. Control y seguridad del tráfico marítimo. Fijación tarifas.
SS	Inspección sanitaria de la tripulación y pasajeros.
SECOFI	Regulación en materia de comercio exterior.
SEPESCA	Permisos de pesca.
Policía Federal de Caminos y Puertos	Seguridad de mercancías e instalaciones.
Policía Judicial Federal	Combate al narcotráfico.
Policía Fiscal	Control fiscal
PUERTOMEX	Administración portuaria.
Fuente: SCT, <i>Reestructuración y Privatización del Sistema Portuario Mexicano</i> , México, D.F., 1992, pp.13	

Esto derivado de la aplicación de un esquema uniforme y central de tarifas y derechos para todos los puertos, por concepto de puerto, muellaje, atraque y almacenaje, sin considerar sus especificidades, esto es: las condiciones y costos de operación (donde la mano de obra representaba desde el 45 hasta el 90 por ciento del importe de las tarifas de maniobras), las inversiones y situación de la infraestructura, el grado de congestión de los puertos, y los flujos de tráfico marítimo. Únicamente las tarifas podían variar en función del tonelaje de registro y por el tipo de operación.

Por consecuencia al no reflejar diferencias de costos entre cada puerto no garantizaba la recuperación de sus gastos de operación y generaba con ello subsidios cruzados entre los puertos o dentro de cada uno de ellos.

Por lo que se refiere a las contraprestaciones de las concesiones, éstas no obedecían a una política de comercialización y autosuficiencia financiera, pues los inversionistas que operaban y explotaban terminales privadas debían pagar el equivalente al 10 por ciento del valor del inmueble colindante por concepto de derechos, lo cual era distorsionante pues no existe relación entre el valor del inmueble colindante, que usualmente fija el concesionario, y su verdadero valor comercial.

Las ESP a pesar de que no requerían cubrir sus costos y todo el equipo con el que operaban era proporcionado por PUERTOMEX sin ningún costo, se desempeñaban con ineficiencia, lo que se manifestó constantemente en números negros. Sin olvidar que a su vez, PUERTOMEX recibía cuantiosos subsidios para el mantenimiento, equipamiento, construcción y conservación de infraestructura.

La participación del sector privado, era un punto álgido, dado que como anteriormente se mencionó sólo era permitida en las terminales especializadas para uso particular.

Empero, previo a la reestructuración del Sistema Portuario Nacional, en las tareas de maniobra, existían operadores privados con permisos provisionales en los puertos de Veracruz, Tuxpan y Madero. Además de dos empresas cooperativas permisionarias exclusivas para la prestación de servicios portuarios en los puertos de Tampico-Altamira y en Coatzacoalcos.

Las inversiones privadas por tanto también se encontraban limitadas, pues éstas sólo eran permitidas para la construcción y operación de terminales especializadas para servicio particular, es decir, para sus propios productos, ya que la entonces Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM) de 1963 establecía que no se podía prestar servicio a terceros. Cuando las terminales privadas se encontraban dentro de los puertos, se tenían que contratar los servicios de maniobra con los sindicatos, pues la autoridad portuaria no les otorgaba permisos privados, lo que generó una subutilización de las instalaciones privadas y por ende un desinterés por parte de las inversiones privadas.³²

En 1989 se dirige una política promocional de la inversión privada para la operación de terminales especializadas dentro de los puertos, esto es: de cemento, graneles agrícolas y minerales, fluidos, bodegas refrigeradas, etc. Resultado de ello se presentaron 38 proyectos, 21 para ofrecer servicios a terceros y 17 para uso exclusivo de la empresa concesionaria, con importantes sumas de inversión³³.

Sin embargo, la organización institucional y la poca certidumbre jurídica a largo plazo para los inversionistas, desalentó a los interesados a seguir invirtiendo en los puertos mexicanos de no darse una reestructuración.

Antes de que el gobierno federal emprendiera la reestructuración de los puertos, se realizaron algunos esfuerzos para construir infraestructura y dotar de equipamiento acorde a las necesidades de modernización que reclamaba el desarrollo portuario. En lo que se refiere a infraestructura, se concluyeron obras de construcción en los puertos de Pichilingue, Topolobampo y Progreso; mientras que en equipamiento los puertos de

³² Cfr. Pablo T. Spiller y Carlos Sales (coordinadores), *Regulación de los sectores de infraestructura y energéticos en México*, Ed. Miguel Ángel Porrúa-ITAM, México, D.F., 1999, pp. 233-234.

³³ Op. cit. SCT, *Reestructuración y Privatización del Sector Portuario Mexicano*, pp.14

Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira y Veracruz fueron dotados en 1993 con modernas terminales de contenedores.³⁴

Pese a ello, a las condiciones generales de infraestructura y equipamiento en que se encontraban los puertos, dichas inversiones eran insuficientes y las políticas de promoción adolecían dado que su marco regulatorio basado en la Ley de Vías Generales de Comunicación (LVGC) de 1939 y en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (LNCM) de 1963 se caracterizaban por el rezago en relación con el avance tecnológico de la navegación y de las actuales prácticas de comercio exterior marítimo, así como de la regulación internacional.

El escenario portuario estaba frenado entonces por el mal estado de los muelles, vialidades, accesos, bodegas, instalaciones graneleras y de refrigeración; por la falta de obras de protección y servicios básicos, de infraestructura complementaria en tierra (carreteras, ferrocarriles, etc.) que sirviera como conexión con los centros de producción y de consumo que permitiera manejar mayores volúmenes de carga; por los índices de saturación en carga general; por el aprovechamiento subóptimo de las instalaciones (muelles, almacenes, frentes de agua, etc.); y por la contaminación ambiental derivada del vertido de aguas residuales urbanas e industriales, del desecho de combustibles y de la actividad pesquera.

Por último también existían problemas en materia de regularización de tierras en los puertos y en los parques industriales portuarios, derivado de los rezagos administrativos, procesos judiciales complejos y falta de recursos. Tan sólo por citar un ejemplo, de la tierra asignada a FONDEPORT, una tercera parte de las 15,440 hectáreas asignadas, se encontraba en conflictos jurídicos diversos.

Derivado de todos estos problemas, la competencia, productividad y calidad del servicio en los puertos mexicanos era casi nula, lo que generaba quejas por los clientes, quienes comenzaron a optar por el uso de los puertos estadounidenses (Long Beach y Houston) dado el ahorro que esto significaba.

³⁴ *Íbidem*, pp. 10

1.4. Las reformas estructurales de la década de los noventa en materia de infraestructura portuaria.

Dado que la problemática portuaria antes mencionada se exacerbó en el puerto de Veracruz, el gobierno federal efectúa el 31 de mayo de 1991 una requisa,³⁵ asumiendo temporalmente su administración y operación, esperando que las reformas instrumentadas como, la participación de empresas privadas de maniobras y el establecimiento de un principio de reordenación de la operación portuaria, pudieran ser aplicadas posteriormente en el resto de los puertos mexicanos. No obstante, estos cambios no serían suficientes a los requerimientos de la reestructuración total del sistema portuario nacional.

Entre otras modificaciones hechas en tal requisa se encontraron, la creación de un Reglamento para el Servicio de Maniobras en Zonas Federales de los Puertos (RSM), el cual eliminaba los radios de acción, estableciendo un permiso único para todas las maniobras en el puerto, sin exclusividad; la regulación de las relaciones entre los permisionarios y sus trabajadores por la Ley Federal del Trabajo; el esclarecimiento de las relaciones entre permisionarios y usuarios de carácter mercantil y no laboral como anteriormente se acostumbraba; el establecimiento de la libertad contractual, para que los usuarios pudieran libremente escoger al prestador de servicios; la modificación del esquema tarifario y clasificador de carga; la expedición en junio del mismo año del Acuerdo que establece Reglas de Administración y Operación del Puerto de Veracruz, el cual delimitaba responsabilidades de administración de PUERTOMEX; etc.

Como consecuencia de los escasos resultados de la requisa de Veracruz, se consideró necesario elaborar un proyecto que promoviera la reestructuración completa del sistema portuario, cuyos objetivos principales serían:

1. Fortalecer el procesos de modernización y ampliación de la infraestructura portuaria para satisfacer las crecientes necesidades del transporte marítimo derivadas de la apertura comercial;

³⁵ Implica la facultad del gobierno de disponer de las vías, de los medios de transporte, de sus servicios auxiliares, accesorios y dependencias, bienes muebles e inmuebles; es por naturaleza de carácter temporal; y conlleva el pago de las indemnizaciones correspondientes a los afectados. Dispuesta en el artículo 112 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, “cuando se tema algún peligro inminente [...] para la economía nacional”. Jorge Antonio Zepeda, *Introducción al Derecho Portuario Mexicano*, API de Tampico, México, D.F., 1999, pp. 11.

2. Incrementar la eficiencia de los puertos a nivel internacional y a precios competitivos, para propiciar un enlace más eficaz entre el transporte marítimo y terrestre;
3. Promover el desarrollo industrial, comercial, pesquero y turístico de los puertos, propiciando mayores oportunidades de empleo, mejores condiciones de vida de los trabajadores portuarios e incrementos en la productividad;
4. Alcanzar un sano financiamiento del desarrollo portuario, con mayor participación de la inversión privada, minimizando la utilización de fondos públicos.³⁶

Además de que se redefiniría el papel del gobierno, concretándolo a la rectoría de la actividad y al ejercicio de las funciones normativas y de supervisión; se atenuaría la regulación, especialmente la de carácter restrictivo; se descentralizaría la gestión portuaria mediante la creación en cada puerto de una administración propia, autónoma y autosuficiente; y se fortalecería la coordinación entre las autoridades competentes en materia de puertos.³⁷

Puesto que era un proyecto amplio y de carácter multidisciplinario se crearía un grupo de trabajo integrado por las dependencias entonces existentes: SHCP, SCT, SECOFI, STPS, SEDESOL, SEMAR, SEPESCA, SECTUR, SARH, SRA, SECOGEF, PEMEX, PUERTOMEX, FONDEPORT, PGR, SSA y SEGOB. A su vez este grupo de trabajo se dividiría en subgrupos de acuerdo al área a tratar y con el fin de darle una atención integral (Ver cuadro no. 5).

A la par de este grupo de trabajo y los objetivos ya planteados, fue necesario comenzar con las modificaciones del marco legal, por lo que el 19 de julio de 1993, se publicó en el Diario Oficial de la Federación (DOF), la Ley de Puertos (LP) y su Reglamento el 21 de noviembre de 1994; así como la Ley de Navegación (LN) el 4 de enero de 1994.

³⁶ Op. cit. SCT, *Reestructuración y Privatización del Sistema Portuario Mexicano*, pp. 1.

³⁷ Op. cit. Zepeda, pp. 12-13.

Cuadro no. 5		
Subgrupos de trabajo en la reestructuración portuaria		
Grupo	Coordinación	Objetivo
Grupo Económico-Institucional	PUERTOMEX	Diseñar un nuevo esquema de organización institucional del sistema portuario, desarrollar los planes maestros de los puertos y conducir el programa de privatización.
Grupo Legal y de Desregulación	SCT y SECOFI	Realizar los ajustes correspondientes en materia legal y de desregulación una vez instituido el nuevo marco de organización institucional.
Grupo de Asuntos Laborales	STPS	Revisar los aspectos laborales para adecuarlos al nuevo marco institucional.
Grupo de Regularización en Materia de Tierras	SEDESOL	Conocer la situación prevaleciente en materia de tenencia y uso de los terrenos portuarios, (incluyendo la zona federal y FONDEPORT), además de definir las estrategias de regularización.

Fuente: SCT, *Reestructuración y Privatización del Sistema Portuario Mexicano*, México, D.F., 1992, pp.30.

Ahora la LP, en concordancia con los objetivos generales planteados por el proyecto de reestructuración, establecería: la creación de una administración descentralizada con autonomía de gestión operativa y financiera, esto es una Administración Portuaria Integral (API); la promoción de la inversión privada en la construcción y operación portuaria, bajo reglas claras de competencia; la simplificación de la reglamentación portuaria, además de la coordinación entre autoridades; la eliminación de barreras de entrada, para que las empresas que operen terminales e instalaciones portuarias, o bien, presten servicio, lo puedan hacer con sus propios equipos y con libertad de contratación de personal; y la creación de una Comisión Consultiva del Puerto, para que autoridades estatales y municipales, cámaras regionales y usuarios puedan participar en el desarrollo portuario.

Por otro lado, la LN, antes conocida como Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, necesaria para el fomento de la navegación y el transporte marítimo que entre otras cuestiones impulsa el cabotaje, la navegación de embarcaciones pesqueras y de recreo, la seguridad de la navegación y vida humana en el mar, y la prevención de la contaminación marina por embarcaciones; contiene disposiciones favorables para el desarrollo del transporte marítimo y el uso de los puertos.

Entre otras cuestiones la LN delimita las facultades de la autoridad marítima, especialmente del capitán del puerto, en relación con la administración portuaria; mantiene abierto a libre competencia el tráfico de altura entre navieras mexicanas y

extranjeras; establece un régimen simplificado para la obtención del registro, matrícula y para el despacho y arribos de embarcaciones menores de recreo y pesca; etc. En el nuevo modelo de organización institucional, la API se constituye como una sociedad mercantil, encargada de la planeación, promoción y construcción de infraestructura, la cual si bien no se desincorpora del dominio público, su uso, aprovechamiento y explotación se otorgan mediante una concesión a la API.

Dicha concesión es entregada mediante un concurso de licitación pública, previa exposición de un programa maestro de desarrollo portuario, en el que se describen los compromisos sobre los usos de las áreas del recinto portuario, sus modos de operación, planes de inversión, entre otras medidas encaminadas a la correcta explotación del puerto que la Secretaría de Comunicación y Transportes (SCT) deberá aprobar.

Mediante el título de concesión obtenido por las API es posible celebrar contratos de cesión parcial de derechos con terceros para la operación de terminales e instalaciones portuarias, así como para la prestación de servicios.

Mientras que las autoridades portuarias, dígase la capitania de puerto, aduanas, migración, marina, ecología y sanidad, permanecen bajo control directo del gobierno, existiendo mecanismos de coordinación entre ellas.

Además existe en cada puerto un Comité de Operaciones, que atenderá lo relacionado a la coordinación entre las autoridades, la administración del puerto, los operadores, los prestadores de servicios, los usuarios y las reglas de operación del puerto que son sometidas a su aprobación (Esquema no.1). Al mismo tiempo que puede emitir recomendaciones sobre diversos asuntos como: reglas de operación y horarios del puerto; el programa maestro y sus modificaciones; la asignación de posiciones de atraque; precios y tarifas; quejas de usuarios; etc.

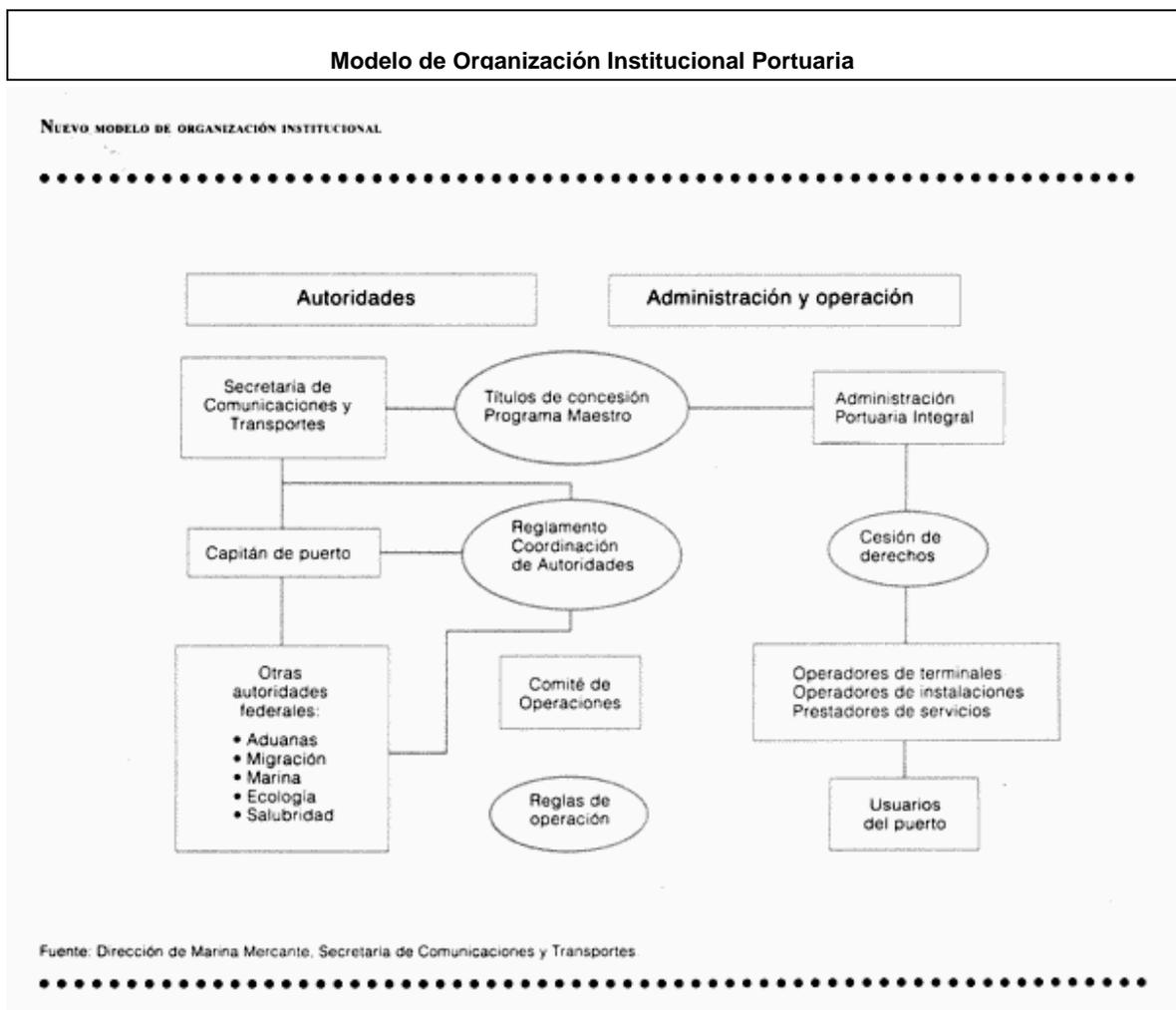
Asimismo la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1993, establecería las bases para la inversión directa estadounidense y canadiense en las instalaciones y servicios portuarios, así como en los muelles, grúas, terminales y estibas.³⁸

³⁸ Ver María Antonieta Pérez Escobedo, "Los puertos mexicanos ante el reto de la modernización" en Comercio Exterior, Vol. 45, No. 4, México, D.F., enero 1995. <http://ladb.unm.edu/econ/content/comext/1995/april/puertos.html>

Las bases legales estaban entonces dispuestas para ejecutar la reestructuración del SPN; no obstante al paso de los años la ejecución de las mismas no ha ido en paralelo a los objetivos que promovieron dicha reestructuración. Es decir, en la actualidad existen rezagos e inconsistencias a dichas leyes.

Por mencionar un ejemplo, pese a que se fijó la tarea de promover precios competitivos, en nuestros días los puertos mexicanos se encuentran a nivel mundial entre los más caros. Sin olvidar que la modernización tecnológica es un punto sobre el cual se debe trabajar para contar con puertos competitivos.

Esquema no.1



Tomado de: Pérez Escobedo María Antonieta, "Los puertos mexicanos ante el reto de la modernización" en *Comercio Exterior*, Vol. 45, No. 4, México, D.F., enero 1995. <http://ladb.unm.edu/econ/content/comext/1995/april/puertos.html>

1.5. Las innovaciones tecnológicas en los puertos como factor de competitividad internacional.

La competitividad ya no se define sólo como la eficiencia y el control de los procesos, sino como la calidad, flexibilidad, producción y aplicación de nuevos conocimientos, y mejora continua de las operaciones, que dan por resultado la disminución del costo total de la producción y mejor colocación en el mercado.³⁹

De acuerdo con ciertos autores, existen diversos factores que influyen en la competitividad⁴⁰, entre los que se encuentran: los niveles de apertura comercial; la eficiencia del sector financiero; la capacitación del capital humano; la organización empresarial; el papel del gobierno y las instituciones; así como la capacidad tecnológica que posea el país.

Esta última fundamental dado que toda actividad económica la incorpora en sus procesos. A su vez que se encuentra interrelacionada con una organización económica y sus clientes.

En el caso del sector portuario se encuentra claramente identificado lo anterior, pues si bien antaño la infraestructura física de los puertos ejercía influencia sobre el tamaño de los buques, con el paso de los años y las innovaciones tecnológicas en el transporte marítimo esto cambió, pues ahora son precisamente las embarcaciones (clientes), las que imponen la estructura física de los puertos (organización).

Los puertos entonces deben responder a dichos cambios para no perder captura de carga y crear no sólo los accesos para los nuevas generaciones de navíos; sino también los espacios para las tareas de recepción, despacho y manipulación de carga, así como las necesarias conexiones terrestres que hagan atractiva su utilización a los operadores marítimos internacionales y a los usuarios internos.

Una tarea que para las instituciones portuarias mexicanas sigue siendo aun un reto que alcanzar, pues pese a que las innovaciones tecnológicas en los puertos han sido significativas, no son suficientes para satisfacer las exigencias del transporte marítimo internacional de mercancías y sus enlaces terrestres.

³⁹ Ver Roberto Luchi y Marcelo Paladino, *Competitividad, innovación y mejora continua en la gestión*, Ed. Gestión 2000, Barcelona, 2001, pp. 346.

⁴⁰ *Ibidem*, pp. 347.

1.5.1. Tendencias en el transporte marítimo internacional y en los puertos.

Dentro de las tendencias en el transporte marítimo que influyen directamente en la estructuración portuaria se encuentra en primera instancia las dimensiones y velocidades de los navíos.

La búsqueda por el aprovechamiento de las economías de escala, aunado a los beneficios que en reducción de costos representa el uso del contenedor, por su durabilidad, compatibilidad con diferentes medios de transporte, facilidad de llenado y vaciado, seguros mas baratos, menores daños a las mercancías en tránsito, reducción de los costos de embarque, simplificación de los procedimientos aduaneros, entre otros. Han propiciado, el constante crecimiento de los buques portacontenedores, pudiendo alcanzar algunos de ellos una velocidad de 27.5 nudos, con una flotilla de apoyo de 24,000 contenedores.

Asimismo, con la parvedad de reducción de costos en el manejo de mercancías, también se daría la creación de buques especializados para cargas homogéneas o diversas como lo son los carboneros, petroleros, fruteros, frigoríficos, cisternas, transbordadores, *roll-on roll-off*⁴¹, portabarcasas o *lash*, bulk carriers⁴², entre otros.

Todos ellos sumados a las tendencias de gigantismo y mayor velocidad de los navíos, basta citar el caso del Tecno Super Liner, desarrollado en Japón y puesto a prueba en el 2000, que alcanza velocidades de 45 nudos pero que sólo tiene una capacidad de carga de 1,400 toneladas métricas (140 TEU⁴³ aproximadamente). O bien, el pedido que en el 2001 la naviera China Shipping Container Line (CSCL) haría a Samsung Heavy Industries, para la construcción de dos buques con capacidad de 10,000 TEU cada uno, entrando en operación en el 2004.⁴⁴

⁴¹ “Aquellos buques que tienden una rampa para que los autotransportes se introduzcan a su interior, al mismo tiempo que carga las cajas de los trailers en otros espacios aptos para ello.” José Eusebio Salgado y Salgado, *El barco*, Edición del autor, pp. 3.

⁴² Acondicionados para transportar diversos tipos de carga al mismo tiempo: petróleo u otros líquidos, minerales, granos o cereales, carga general o carga blanca. *Íbidem*, pp. 4.

⁴³ TEU (twenty equivalent unit) unidad de equivalencia que corresponde a un contenedor de 20 pies de largo. Aceptada universalmente tanto como para conocer la capacidad de carga de los buques y demás medios de transporte como para medir los volúmenes de carga en contenedores que se manejan en puertos y terminales intermodales. Carlos Martner Peyrelongue, “Puertos pivote en México: límites y posibilidades” en *Revista de la CEPAL*, No. 76, Abril 2002, pp. 126.

⁴⁴ *Íbidem*, pp. 125-126.

Así, estos cambios en las nuevas generaciones de navíos, han implicado modificaciones a las estructuras portuarias, esto con el fin de ser capaces de recibir estos buques de gran calado, adecuando sus muelles, creando terminales especializadas, adoptando equipos de manipulación de carga avanzada, modernizando zonas de clasificación, bodegas, patios, áreas de administración, etc.

Con la posibilidad de crecimiento que tienen los buques, las grandes alianzas o fusiones entre empresas competidoras ya no son una sorpresa, modificándose así las rutas y servicios para captar mayores segmentos de mercado.

La mayoría de las navieras con servicios regulares forman parte hoy en día cuando menos de una alianza global. Esto con el objeto de “compartir servicios de rutas alimentadoras (feeders), utilizar conjuntamente las terminales [y] establecer acuerdos para operar tramos terrestres en redes de distribución”.⁴⁵ Además de crear áreas de cooperación en la utilización de sistemas de comunicación comunes y sistemas de venta y marketing manejados conjuntamente.

En la actualidad las cuatro grandes alianzas internacionales mas importantes son: la Gran Alliance, formada por P&O Nedlloyd, Hapag Lloyd, Nipon Yusen Kaisha (NYK), Orient Overseas Container Line (OOCL) y Malasia International Shipping Corp. (MISC); la Unique Global Alliance, de Maerks Line y Sea Land, recientemente fusionada en Maersk-Sealand; la New World Alliance, de American President Line (APL-NOL), Mitsui Osaka Line (MOL) y Huyndai Merchant Marine; y la United Alliance, de Hanjin, DSR-Senator y Cho Yang.⁴⁶

La innovación tecnológica se debe volver una constante, con el fin de que los puertos atiendan las necesidades del actual transporte marítimo internacional de mercancías y por ende ser competitivos, pues el no hacerlo representa el riesgo de quedar fuera de las rutas de servicio directo o indirecto, al no ser atractivos.

A su vez, el adecuado desarrollo de los puertos, da pie a la concentración de mercancías y con ello a una red global compuesta por puertos pivotes globales, regionales y puertos alimentadores.

⁴⁵ Gilberto Gutiérrez García, “El Transporte internacional y su impacto en los puertos mexicanos” en *Transporte e industria, productividad y eficiencia en el transporte*, junio-julio, 2004, pp. 3-4. <http://www.antp.org.mx/rev/34/etmi.html>.

⁴⁶ Op. cit. Martner, “Puertos pivote en México: límites y posibilidades”, pp.126.

Esto es, los puertos pivote o *hub*, se caracterizan por la capacidad de concentrar carga más allá de su *hinterland* tradicional e incluso fuera de sus fronteras nacionales. Adquiriéndola por dos vías: marítima, en base al trasbordo marítimo; y terrestre, derivado de las eficientes conexiones intermodales.

En la configuración actual del transporte marítimo y de los puertos, el modelo de los puertos *hub* corresponde mas al esquema de desarrollo de los países desarrollados, debido entre otros factores a sus capacidades tecnológicas.

Con ello este nuevo paradigma de desarrollo para los puertos pone en duda el papel que desempeñaran los puertos de los países en desarrollo, entre ellos los mexicanos.

Por lo que en esta red global se habla de diferentes tipos de puertos, donde los puertos pivote regionales y los puertos alimentadores representan una posibilidad para los países en desarrollo.

Los puertos pivotes regionales se encuentran en la intersección de las rutas este-oeste, con las del norte-sur, sirviendo de escala o punto medio tanto para los puertos globales como para los alimentadores, concentrando la carga fundamentalmente en base al trasbordo marítimo. Los puertos alimentadores con una cobertura geográfica muy pequeña dependen entonces de los regionales para no quedar fuera de dicho esquema (Cuadro no.6).

No obstante, para los puertos mexicanos, la capacidad de concentrar carga aun es lejana, pues el trasbordo marítimo no esta apropiadamente reglamentado y el multimodalismo se limita sólo a algunos puertos con mayores movimientos comerciales, marginando el posible desarrollo de los demás puertos nacionales.

Por último, los procesos que envuelven las actividades portuarias requieren servicios logísticos actualizados con el fin de hacerlos eficientes. Por lo tanto, la transmisión de información y documentos vía electrónica se ha vuelto una herramienta tan necesaria como la maquinaria, los servicios portuarios, la mano de obra y demás elementos que intervienen en la carga, descarga y despacho de mercancías.

Así, el intercambio electrónico de datos (Electronic Data Interchange EDI), es actualmente la metodología ocupada para la rápida adquisición, elaboración y

transmisión de datos comerciales para la actividad portuaria y consiste en la realización de transacciones sin papeles utilizando documentos electrónicos.⁴⁷

Cuadro no.6			
Principales puertos pivotes globales y regionales por región geográfica			
Pivotes globales		Pivotes regionales	
Asia	Millones de TEU	Asia	Millones de TEU
Hong Kong (China)	16.1	Port Klang (Malasia)	2.5
Singapur (Singapur)	15.9	Tanjung Prior (Indonesia)	2.3
Kaohsiung (Taiwán)	7.0	Manila (Filipinas)	2.1
Busan (Rep. De Corea)	6.4	Laem Chabang (Tailandia)	1.8
Shanghai (China)	4.2	Colombo (Sri Lanka)	1.7
Tokio (Japón)	2.7	Yantian (China)	1.6
Europa		Europa	
Rotterdam (Holanda)	6.4	Gioia Tauro (Italia)	2.3
Hamburgo (Alemania)	3.8	Algeciras (España)	2.0
Amberes (Bélgica)	3.6	Marsaxlokk (Malta)	1.0
Felixtone (Inglaterra)	2.7	Pireo (Grecia)	1.0
		La Spezia (Italia)	0.8
Norteamérica		América Latina y el Caribe	
Long Beach (EUA)	4.4	Manzanillo (Panamá)	1.0
Los Ángeles (EUA)	3.8	Kingston (Jamaica)	0.7
Nueva Cork (EUA)	2.9	Freeport (Bahamas)	0.5
Medio Oriente		Medio Oriente	
Dubai (Arabia Saudita)	2.8	Damietta (Egipto)	12

Fuente: Carlos Martner Peyrelongue, "Puertos pivote en México: límites y posibilidades" en *Revista de la CEPAL*, No. 76, Abril 2002, pp.128.

Las ventajas de este sistema consisten en la rápida programación de entradas y salidas de cargas y buques, la integración de las actividades portuarias haciéndolas mas ágiles, mayor seguridad en las terminales, exactitud en el control de operaciones de contenedores, eliminación de demoras y con ello de estadías largas, agilización de los trámites aduanales y documentación, disponibilidad de información actualizada para toma de decisiones, etc.⁴⁸

No obstante, una vez mas el grado de desarrollo de cada país o bien, su capacidad para incorporar este tipo de tecnología, puede acortar dichas ventajas o generar problemas como la poca certidumbre sobre la información comercial manejada para los operadores, incompatibilidad o retraso de los sistemas informáticos, o una simple mecanización del proceso que no genera los resultados esperados.

⁴⁷ Op. cit., Burkhalter, pp. 111.

⁴⁸ Ver Reyna Verónica Aguilar Jiménez, et. al., *La innovación tecnológica en los sistemas portuarios: el caso de México*, FCPyS, UNAM, México, 1993, pp. 66.

1.5.2. Situación de los puertos comerciales mexicanos.

Expuestas las tendencias anteriores en el transporte marítimo internacional y en los puertos a nivel global, es necesario para este análisis reconocer el papel que los puertos comerciales mexicanos y que la flota nacional desempeñan a nivel mundial.

En lo que respecta a la marina mercante mexicana, existe el registro de 117 buques comerciales de 300GT con bandera nacional, lo que significa el 0.26 por ciento de la flota mundial, de los que si no contamos los que son remolcadores, pesqueros o buques de apoyo, el porcentaje es aun menor, tan sólo 0.004 por ciento TEU.⁴⁹

Cabe señalar que los requerimientos mínimos para el transporte marítimo nacional e internacional generado en nuestro país, es de 5 millones de Toneladas de Registro Bruto (TRB), de las cuales sólo se cuentan con 635 mil toneladas, por lo que existe un amplio déficit por 4,365,000 TRB.

Asimismo, los buques con bandera nacional operados por las empresas mexicanas, representan el 0.3 por ciento de la flota mundial en cuanto a unidades, el 0.17 por ciento en cuanto al GT, 0.19 por ciento en cuanto al dwt y 0.17 por ciento en cuanto a TEU's. El resto son operadores de Estados Unidos (8 buques), España (3 buques), Chile (3 buques) y otros cinco países (1 buque cada uno).

En lo que respecta a la construcción naval, los buques pedidos en los astilleros mexicanos al 1 de enero de 2003 tan sólo son dos buques mayores de 300GT, lo que representa el 0.07 por ciento de los pedidos mundiales, siendo los principales demandadores de navíos: Corea, Japón y China.

La flota mercante mexicana por tanto es muy pequeña, encontrándose en un total atraso frente a las tendencias de crecimiento de las grandes navieras internacionales.

Cabe mencionar que la entonces naviera mexicana más importante, Transportación Marítima Mexicana (TMM), vendió el 67.73 por ciento de sus acciones a la empresa American Ships, filial de CP Ships y sus terminales de cargas líquidas en

⁴⁹ Op. cit Hoffmann, p.p. 30-34

Veracruz, Coatzacoalcos, Manzanillo y Aguascalientes las vendió totalmente a la empresa holandesa Royal Vopak.⁵⁰

Con lo cual hoy en día la flota mercante se encuentra representada principalmente por Petróleos Mexicanos (PEMEX), Naviera Internacional Mexicana, S.A. (NIMEX), Naviera Cerralvo, S.A., Naviera Armamex, S.A., Compañía Naviera Minera del Golfo, S.A. (NAVIMIN), Cementos Mexicanos (CEMEX) y Naviera Tamaulipas.⁵¹ Existiendo además otras flotas navieras nacionales dedicadas a otro tipo de actividades (Ver Anexo no. 3).

Dependiendo con ello cada vez más de las grandes alianzas internacionales que abarcan considerables flujos de comercio internacional y a las que es necesario unirse para no perder participación en las rutas marítimas internacionales.

En lo que se refiere a la posición de los puertos mexicanos en la llamada red global de puertos, algunos autores identifican como puertos *hub* potenciales en primera instancia al puerto de Manzanillo, así como al puerto de Lázaro Cárdenas.

Con la reestructuración de los puertos mexicanos, Tampico, Veracruz, Lázaro Cárdenas y Manzanillo han tenido un notable desempeño en el movimiento de carga y de contenedores. En este último Manzanillo sobresalió en el 2004 con 829,603 TEU's, delante de Veracruz (591,736 TEU's), Altamira (297,017 TEU's) y Lázaro Cárdenas (43,445). No así en el movimiento de carga general, donde Veracruz ocupó el primer sitio con 14, 422, 204 toneladas seguido de Lázaro Cárdenas (13, 422,204 ton.), Manzanillo (12, 369,867 ton.) y Altamira (8, 536,923 ton.) en el mismo año.

Como anteriormente mencionamos la concentración de carga es una característica fundamental para constituirse en puerto pivote y los medios para alcanzarlo son básicamente el multimodalismo y el trasbordo marítimo.

En el caso de México, los puertos comerciales dependen fundamentalmente para lograr tal concentración, de la ampliación de su *hinterland*, esto mediante el desarrollo del multimodalismo, pues el trasbordo es poco significativo o incluso inexistente dadas las limitaciones que la reglamentación existente crea.

⁵⁰ Op. cit. Salgado, *Hacia una política marítima nacional*, pp. 4

⁵¹ *Ibidem*, pp..5

Pues a este respecto el Reglamento de la Ley de Navegación de 1998 señala que las embarcaciones extranjeras de altura sólo podrán transportar contenedores vacíos entre puertos mexicanos, con el propósito de utilizar dicho equipo para la exportación de mercancías.⁵² Lo que significa que entre puertos nacionales las líneas regulares de tráfico de altura no pueden realizar trasbordo de contenedores llenos.

Esto guarda relación con el esfuerzo que la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo (CAMEINTRAM) llevó a cabo para reformar la Ley de Navegación, el 26 de mayo del 2000 (DOF), reservando el cabotaje nacional a las empresas marítimas mexicanas. Con lo que la creación de acuerdos con empresas extranjeras no deja de ser una posibilidad siempre que los términos sean convenientes para las partes y no en desmedro del desarrollo de la flota mercante nacional.

El mismo Reglamento (artículo 72) añade que los barcos de cabotaje tienen prohibido efectuar el trasbordo de personas o mercancías hacia otra embarcación que efectúe navegación de altura. Por lo tanto, el trasbordo se limita a contenedores vacíos cuando son buques de altura que recalán en más de un puerto mexicano, y a contenedores llenos o vacíos sólo entre buques de cabotaje.

Así, el multimodalismo, al convertirse en la opción más cercana a la concentración de carga, necesita mayor énfasis de desarrollo, dado que en la conexión marítima-terrestre persisten problemas en México. Existen diversos indicadores para evaluar dicha conexión, uno de ellos es el tiempo de estadía de los contenedores en las terminales portuarias, el cual pese a que el promedio internacional es de 5 días, en México llegan a ser hasta de 10 días, lo cual impacta los intereses comerciales de los agentes marítimos y rompe el cumplimiento de las cadenas “justo a tiempo”.

Con la implementación de una política de desarrollo marítimo coherente que atienda las problemáticas citadas, la consolidación de puertos pivotes en México no deja de ser una posibilidad.

Para lo cual, los puertos mexicanos que se intersectan en las rutas norte-sur y este-oeste, y que cuentan con mayor potencial son aquellos que se encuentran en el litoral del Pacífico mexicano, dado que aquellos ubicados en el Golfo de México, tienen

⁵² Artículo 71 del Reglamento de la Ley de Navegación de 1998. <http://e-mar.sct.gob.mx/fileadmin/biblioteca/pdf/REGLAMENTOLEYDENAVEGACION.pdf>

como importantes competidores a los puertos del Caribe (Kingston, Jamaica y Freeport, Bahamas principalmente), ubicados actualmente como puertos *hub* regionales.

Manzanillo y Lázaro Cárdenas son entonces los puertos comerciales que con el debido desarrollo pudieran alcanzar las capacidades de un puerto concentrador que enlace no sólo las rutas en el Pacífico, sino inclusive con el Atlántico a través del Canal de Panamá.

Por último la pertenencia que los puertos comerciales tengan a los servicios directos (sin trasbordo) e indirectos (con trasbordo) de las líneas regulares determinará su posición en los ejes de transporte marítimo y con ello un elemento mas que asegure la captura de carga, así como la creación de alianzas con las navieras internacionales.

En México existen pocos servicios de líneas regulares, poca frecuencia de arribos, predominio de buques pequeños y rutas cortas que alimentan a puertos mayores del extranjero, desde los cuales se redistribuye la carga, ya sea por vía marítima o terrestre, hacia su destino final.⁵³

Sólo son algunos de los puertos comerciales más importantes los que han incorporado nuevos servicios con rutas importantes, como son: Ensenada, Puerto Progreso, Manzanillo, Altamira y Veracruz, quienes han combinando los servicios indirectos de alimentación con los directos, unidos a los grandes ejes de comercio marítimo internacional.

Tan sólo Manzanillo en el 2000 se incorporó a la alianza global Maersk-Sealand que vincula Asia-Pacífico con el Atlántico Norteamericano; se incorporaron otras tres rutas directas del Pacífico Sudamericano al Lejano Oriente y viceversa; y también han crecido los servicios indirectos o alimentadores entre el Pacífico Centroamericano y Norteamericano, así como ente Sudamérica y los puertos estadounidenses de la costa oeste.⁵⁴

El panorama de los puertos comerciales mexicanos frente a las tendencias internacionales en el transporte marítimo que inciden en la configuración de la estructura portuaria, pese a los logros obtenidos en los últimos años, requiere el

⁵³ Op. cit. Hoffmann, pp.136.

⁵⁴ *Ibidem*, pp. 138.

desarrollo de políticas integrales que entre otras cuestiones atiendan la necesaria incorporación de innovaciones tecnológicas en los puertos comerciales para atender eficiente y ágilmente a las nuevas generaciones de embarcaciones.

De igual forma estas políticas integrales deben proveer de una política interna capaz de desarrollar una flota mercante nacional que responda a las necesidades de transporte marítimo y pueda colocarse de manera competitiva en el mercado internacional.

Por lo tanto, las instituciones que tienen por tarea el desarrollo portuario deben lograr que las inversiones realizadas por el sector privado tengan una reproducción y dirección adecuada a las prioridades de modernización que requieran los puertos marítimos.

Pues ya que ahora prevalece un marco institucional que ve a la participación privada como un importante agente de la economía nacional, las bases sobre las que esta trabaje deben ser firmes de manera que no sólo se beneficie ella, sino el conjunto de actores involucrados en la operación portuaria, la autoridad gubernamental y la propia infraestructura portuaria que debe estar en constante mantenimiento, modernización y crecimiento.

2. La labor de las Administraciones Portuarias Integrales (API's) en la modernización y creación de infraestructuras portuarias.

La reestructuración de los puertos como anteriormente se explicó, llevó a la creación de la figura de las administraciones portuarias integrales (API's), quienes tienen una amplia tarea en cuanto a modernización portuaria se refiere, ya que si bien cada cesionario que opera en los puertos tiene la obligación y compromiso de realizar inversiones para dotar de nueva y más moderna infraestructura, la API, no sólo se encarga de gestionar estos procesos, sino que a su vez, como más adelante se detallará tiene también la obligación conforme su título de concesión, de ampliar, mantener y crear una infraestructura portuaria acorde a las mencionadas tendencias del transporte marítimo internacional y a las exigencias de la economía nacional.

Las API's como el modelo de organización portuaria en México, tiene una responsabilidad muy grande para lograr que los puertos con este tipo de administración crezcan y estén aptos a las necesidades de sus usuarios.

La comprensión de la estructura jurídica de los puertos se vuelve entonces una necesidad en el afán de entender la figura de las API's. Pues sobre ellas recae un peso importante para lograr la modernización portuaria.

Esta estructura jurídica es entonces parte de nuestro marco institucional, que conforme a hechos y resultados que se desarrollaran en el último apartado valoraremos si es realmente funcional y si ha tenido resultados frente a los objetivos planteados en la reestructuración y a las necesidades que en los puertos siguen surgiendo.

Así en este capítulo se explicará la administración portuaria integral como figura jurídica de la concesión, sus fundamentos jurídicos y la facultad que la misma tiene para habilitar a terceros y permitir la participación de agentes privados. Además de establecer cuáles son sus características generales, obligaciones y derechos; los tipos de API's; y el desenvolvimiento que las inversiones han tenido en los puertos.

Para lo que se consideran no sólo las inversiones por parte de las API's, sino también las que la SCT otorga y las de carácter privado.

2.1. La administración portuaria integral como figura jurídica de la concesión.

La administración portuaria integral existe cuando la planeación, programación, desarrollo y demás asuntos que conciernen a los bienes y servicios de un puerto se encomiendan en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para uso, aprovechamiento y explotación de los bienes portuarios, así como para la prestación de servicios portuarios.

Siendo de tal forma, la figura de la concesión en torno a la cual las actividades portuarias se desenvuelven.

La naturaleza jurídica de la concesión es considerada en su mayoría como un acto administrativo o condición; no obstante, algunos autores consideran que contiene una naturaleza mixta, esto es, además de ser un acto administrativo, es un acto reglamentario y un contrato.

Como acto administrativo o condición, la Administración Pública Federal (APF), concedente, otorga a los particulares, concesionarios, el derecho de explotar un bien propiedad del Estado o bien el derecho para usufructuar un servicio público. En otras palabras la APF confiere a una persona una condición o poder jurídico para ejercer ciertas prerrogativas públicas, con obligaciones y derechos.⁵⁵

Se considera asimismo como acto reglamentario porque establece normas específicas a las que tienen que sujetarse las partes. De lo que se deriva su naturaleza contractual, dado que el título de concesión es vinculatorio tanto por el Estado, como por el concesionario, estableciendo derechos y obligaciones que requieren ser objeto de negociación entre las partes (por ejemplo las tarifas, los controles, las sanciones, la asignación de riesgos, la exclusividad al concesionario, la duración del contrato, las inversiones, etc.)

Además que es considerado que un contrato administrativo tiene por fin la satisfacción de una necesidad general o del interés público, se realiza entre un particular y la APF y se regula por la ley administrativa o por el derecho público.⁵⁶ Algo que se comparte con el mero acto administrativo, el cual a su vez es impugnabile, esto

⁵⁵ Ver Jorge Ruiz Fernández, *Diccionario de Derecho Administrativo*, Porrúa-IJ-UNAM, México, D.F., 2003, pp. 56.

⁵⁶ Op. Cit., pp. 68-69.

es, no posee definitividad sino cuando ha transcurrido el tiempo para atacarlo por vía jurídica o se le ha confirmado jurisdiccionalmente.

Todo lo cual engloba las características que son propias de una concesión. Una figura jurídica muy recurrida a finales de los noventa para efectuar un grupo de reformas desregulatorias y privatizadoras en diferentes sectores, entre ellos el portuario.

2.2. La explotación y gestión de los bienes portuarios.

Los recursos naturales de la plataforma continental y las aguas de los mares territoriales, en la extensión y términos que fija el derecho internacional, son considerados como propiedad originaria de la Nación (Art. 27 CPEUM), por ello ésta tiene el derecho de transmitir su dominio a particulares, constituyendo la propiedad privada con las modalidades que dicte el interés público.

La zona federal marítimo terrestre de acuerdo al mismo artículo 27 párrafo quinto, es propiedad de la Nación. Así la Ley General de Bienes Nacionales (LGBN) esclarece que los puertos, terminales y marinas tienen un carácter de bienes nacionales (Art. 3 fracción I LGBN) y como tales están sujetos al régimen de dominio público de la Federación (Art.4, 6 y 7 LGBN), lo cual implica de acuerdo a Zepeda “que el Estado tiene sobre ellos una potestad soberana, una propiedad originaria y tradicional, un derecho real institucional o con mayor extensión, un pleno derecho de propiedad definido y depurado por el derecho internacional”.⁵⁷

Al ser entonces bienes del dominio público Federal, los bienes portuarios son competencia de los poderes federales, teniendo el Ejecutivo Federal la facultad exclusiva de habilitar toda clase de puertos, establecer aduanas marítimas, además de las fronteras y designar su ubicación (Art. 89 fracción XIII CPEUM.)

Por tanto, las modalidades dispuestas para la explotación, uso y aprovechamiento de los bienes portuarios, que son inalienables e imprescriptibles a la Nación, así como aquellas creadas para la prestación de servicios, por los particulares

⁵⁷ Jorge Antonio Zepeda, *Introducción al Derecho Portuario Mexicano*, API de Tampico, México, D.F., 1999, pp.25.

o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, consisten en la concesión, permiso o contrato de cesión según sea el caso.

Conforme a lo dispuesto el goce y ejercicio de los bienes portuarios puede provenir de un título eminente, atribuido al gobierno Federal, pues como se mencionó es éste el “propietario originario y tradicional”.

O bien, como se busca con la reestructuración portuaria, la explotación de los bienes portuarios puede provenir de un título habilitante. Esto es, a través de una concesión o permiso otorgado a un particular, o en la cesión de derechos y obligaciones que el concesionario hace a favor de terceros.

No obstante, en cualquiera de las modalidades de un título habilitante, al tratarse de bienes sujetos al régimen de dominio público de la Federación, no crean derechos reales; otorgan simplemente frente a la administración y sin perjuicio de terceros, el derecho a realizar los usos, aprovechamientos o explotaciones, de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las leyes y el título de la concesión, el permiso o la autorización correspondiente (Art. 16 LGBN).

2.2.1. La concesión, permisos y cesión parcial a terceros.

La LP, conforma a lo anterior reitera que la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como la construcción de obras en los mismos y la prestación de servicios portuarios, requiere de la concesión o permiso que otorgue la SCT (Art. 20), mediante la Dirección General de Puertos, adscrita a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Sin olvidar que originariamente es el Ejecutivo Federal quien tiene dicha facultad, y que ejerce a través de esta Secretaría.

Con la reestructuración portuaria, la participación de la iniciativa privada en la operación, explotación, construcción de los bienes portuarios y administración portuaria, ha sido uno de los principales objetivos. Para ello como se mencionó antes existen tres tipos de títulos habilitantes.

Las concesiones integrales a empresas mercantiles para la administración global de un puerto o conjunto de puertos, como es el caso de las concesiones otorgadas a las API's, es el primer caso de un título habilitante.

Aquellas concesiones específicas a personas físicas o morales para que exploten, construyan u operen terminales, marinas o instalaciones fuera de las áreas concesionadas a una API. Así como la expedición de permisos para servicios portuarios de igual forma en áreas no concesionadas a una API, son los otros dos tipos de títulos habilitantes.

Por su parte, el gobierno federal conserva la facultad originaria por la cual puede administrar u operar puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias que no estén concesionadas; así como prestar servicios portuarios que no hayan sido permitidos.

En el caso de los títulos habilitantes que otorgan a una sociedad mercantil una concesión integral, la transmisión de una parte de ésta a terceros, es posible mediante la celebración de contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones, para que los cesionarios entonces puedan ocupar, construir y operar terminales, marinas e instalaciones portuarias dentro del puerto concesionado, o bien, brinden servicios portuarios en ellas o en áreas comunes del puerto.

En una concesión integral, la gestión relativa a la operación de terminales, instalaciones o marinas, o bien, a la prestación de servicios portuarios, corresponde por tanto a personas físicas o morales en su calidad de cesionarias parciales, o bien a las sociedades mercantiles en el caso de los servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías.

Mientras que en una concesión específica las personas físicas o morales que llevan a cabo la gestión fuera del ámbito de una API, adquieren la calidad de concesionarios o permitidos.

Algo que no es muy bien visto por los operadores portuarios y los prestadores de servicios, que tienen calidad de cesionarios dentro de una API, pues consideran que no existe equidad de desarrollo, al tener aquellos mayores ventajas sobre ellos.

Las concesiones son otorgadas hasta por un plazo de 50 años prorrogables, considerando las características de los proyectos y los montos de inversión, previo

concurso de licitación pública, conforme al procedimiento dictado por la LP y su Reglamento.

Entre los puntos, de acuerdo a la LP (Art. 26), que un título de concesión debe tener, se encuentran: los fundamentos legales y los motivos de su otorgamiento; la descripción de los bienes, obras e instalaciones del dominio público que se concesionan, así como los compromisos de mantenimiento, productividad y aprovechamiento de los mismos; los compromisos de dragado, ayudas a la navegación y señalamiento marítimo; las características de prestación de los servicios portuarios y la determinación de las áreas reservadas para servicio al público y para las funciones del capitán de puerto, de aduana y otras autoridades; las bases de regulación tarifaria; los programas de construcción, expansión y modernización de la infraestructura portuaria, los cuales se apegaran a las disposiciones aplicables en materia de protección ecológica; los derechos y obligaciones de los concesionarios; el período de vigencia; las contraprestaciones que deban cubrirse al gobierno federal; las causas de revocación; entre otros.

Es preciso contemplar que toda concesión, permiso y demás autorizaciones deben estar sujetos a las disposiciones relativas de competencia económica (Art. 29 LP), contenidas en la Ley Federal de Competencia Económica (LFCE). Dado que no puede haber prácticas monopólicas o concentradoras (Art. 28 CPEUM).

En una cesión de derechos y obligaciones derivados de las concesiones, es necesario, si es una cesión total:

1. " [...] Que la concesión hubiere estado vigente por un lapso no menor de cinco años;
2. Que el cedente haya cumplido con todas sus obligaciones; y
3. Que el cesionario reúna los mismos requisitos que se tuvieron en cuenta para el otorgamiento de la concesión respectiva"⁵⁸

O si es el caso de una cesión parcial derivada de las concesiones a una administración portuaria integral, se puede realizar en cualquier tiempo, con la aprobación de la API, la autorización de la SCT y de acuerdo a lo dispuesto por la LP y por el título de concesión.

⁵⁸ Art.30 parrafo 1 LP.

Los criterios y requisitos que los solicitantes a una concesión deben reunir, de acuerdo a la LP (Art. 24), para poder participar en los concursos de licitación pública son importantes, pues sobre ellos estará determinado el fallo. Ya que entre otros puntos se señalan: la contraprestación ofrecida por el otorgamiento de la concesión; la calidad del servicio; las inversiones que el concesionario a futuro se comprometa a efectuar; los volúmenes de operación que desarrollará en el puerto; los precios y tarifas que pretenda cobrar a los usuarios; y la acreditación de su solvencia moral y económica, así como su capacidad técnica, administrativa y financiera.

Siendo los mismos criterios y requisitos en el caso de una cesión, además de la determinación de la obra o servicio que constituyan su objeto, las características técnicas, los programas de modernización, los plazos de construcción, comienzo de la prestación, vigencia del permiso, metas de productividad, entre otros.

Cabe mencionar que existen sólo tres excepciones en las cuales no es necesario efectuar un concurso para el otorgamiento de una concesión, esto es en:

1. Las sociedades mercantiles constituidas por el gobierno federal o por los gobiernos de los estados (Art. 7 transitorio LP);
2. Las concesiones sobre bienes del dominio público de la federación para construir, operar y explotar marinas artificiales o terminales de uso particular, otorgadas a los propietarios de los terrenos que colinden con la zona federal marítimo terrestre (Art. 24 LP); y
3. Cuando el titular de una concesión solicite una ampliación no mayor al 20% de la superficie originalmente concesionada sobre bienes de dominio público (Art.25 LP).

Entre las formas de terminación de una concesión, existen seis posibles causas de acuerdo a la LP (Art. 32 LP), esto es: por vencimiento del plazo establecido en el título o de la prórroga que se hubiera otorgado; por renuncia del titular; revocación; rescate; desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión; y por liquidación, extinción o quiebra si se trata de persona moral, o muerte del concesionario, si es persona física.

Una de las previsiones que oportunamente señala el art.33 de la misma LP, es que se constituye causa de revocación de las concesiones o permisos, el no conservar y mantener debidamente los bienes concesionados, o el modificar o alterar

sustancialmente la naturaleza o condiciones de las obras o servicios sin autorización de la Secretaría.

Las API's en este sentido como concesionarias principales, son las responsables directas de las acciones u omisiones de los cesionarios y permisionarios autorizados por ellas, los cuales la ley indica tan sólo como responsables solidarios. Por lo cual, si el cesionario o permisionario incumpliera su contrato, podría provocar la revocación de la concesión de la API.

Finalmente, en lo que se refiere a la ejecución de obras, el Reglamento de la LP establece como requerimiento previo, una solicitud en la que se incluyan: los montos de inversión, el título de concesión y la autorización en materia de impacto ambiental (Art. 8 RLP).

En el caso de una obra a cargo de un administrador portuario que implique modificaciones al límite del recinto portuario, a la geometría de las tierras y aguas comprendidas en el mismo y a la infraestructura mayor del puerto, o se trate del dragado de construcción, sólo requerirá la autorización técnica de la SCT (Art.9 RLP).

El cumplimiento de las condiciones de construcción, operación y explotación de los bienes portuarios; el aseguramiento sobre la precisión de los datos técnicos y la correcta ejecución de los proyectos y obras; así como la adecuada instalación y operación de los equipos y sistemas, son aprobadas y acreditadas por las unidades de verificación, en los términos de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización y el Reglamento de la LP (Art. 13 RLP).

Es preciso recordar que todas estas construcciones o instalaciones portuarias ejecutadas por los particulares en bienes del dominio público se consideran propiedad del concesionario sólo durante la vigencia de la concesión. Terminada ésta las obras e instalaciones adheridas permanentemente, pasarán al dominio de la Nación, sin costo alguno y libres de todo gravamen. O si a juicio de la Secretaría dichas obras ya no son de utilidad, el concesionario esta obligado por su cuenta y costo, a la demolición y remoción de aquellas obras que hubiere ejecutado (Art.36 LP).

2.2.2. La participación de las inversiones extranjeras.

De acuerdo a la Carta Magna, sólo los mexicanos por nacimiento o por naturalización y las sociedades mexicanas tienen derecho de adquirir el dominio de las tierras, aguas y accesiones, o de obtener concesiones de explotación de minas y aguas (Art. 27 fracción I CPEUM).

Lo anterior podría ser una limitante para la participación de la inversión extranjera en los puertos. No obstante la misma Constitución otorga la posibilidad de que los extranjeros adquieran el mismo derecho siempre y cuando:

“[...] Convengan ante la Secretaría de Relaciones Exteriores en considerarse como nacionales respecto de dichos bienes y en no invocar, por lo mismo la protección de sus gobiernos por lo que se refiere a aquellos; bajo la pena, en caso de faltar al convenio, de perder en beneficio de la Nación, los bienes que hubieren adquirido en virtud de lo mismo”.⁵⁹

Con ello, la Ley de Inversión Extranjera (LIE) dispone que la participación de los extranjeros en lo que se refiere a la operación de terminales, marinas e instalaciones; explotación de cruceros, dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria; así como la prestación de servicios, puede ser hasta de cien por ciento (a excepción del pilotaje en navegación interior).

Así como de 49 por ciento para la administración portuaria integral o servicios de pilotaje y otros de navegación interior (pudiendo incrementar su participación con la autorización de la CNIE).

De querer aprovechar los terrenos ubicados en zona restringida aledaños al recinto portuario, para establecer fabricas, bodegas u otras instalaciones, es necesario que los extranjeros se instituyan como sociedades mexicanas y cumplan con el compromiso previsto en el artículo 27 fracción I constitucional ya mencionado.

Cabe precisar que en una faja de cincuenta kilómetros en las playas, los extranjeros por ningún motivo podrán adquirir el dominio directo sobre tierras y aguas. Además, la propia Ley de Inversión Extranjera no permite como socios a gobiernos o

⁵⁹ Art. 27 fracción I CPEUM.

estados extranjeros, a quienes tampoco pueden cederse, hipotecarse o gravarse la concesión o el título de cesión parcial (Art.31LP).

Lo antes referido en la LIE se refleja en el contenido del TLCAN al prever reservas en lo que concierne a ciertas actividades dentro del subsector de transporte por agua. Estableciendo así reservas respecto al trato nacional (Art. 1202), presencia local (Art.1205), trato de la nación más favorecida (Arts. 1103 y 1203), requisitos de desempeño (Art. 1106) y altos ejecutivos y consejos de administración (Art. 1107).⁶⁰ Además de la referida en el anexo III del tratado, sobre actividades reservadas al Estado, como son el control, inspección y vigilancia de puertos marítimos y terrestres.

Así el TLCAN serviría de modelo para los posteriores tratados comerciales en lo que respecta a las inversiones extranjeras en el sector portuario y a la liberalización de los servicios relacionados con el transporte por agua y con la construcción u obras marítimas y fluviales.

2.3. Características generales de las API's.

Además de existir una administración portuaria integral cuando la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomienden en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos.

También se puede encomendar la administración portuaria integral de un conjunto de terminales, instalaciones y puertos de influencia preponderantemente estatal, dentro de una entidad federativa, a una sociedad mercantil constituida por el gobierno federal o estatal correspondiente (Art.38 LP).

En cualquiera de los dos casos, la LP (Art. 39) dispone que la API debe ser autónoma en su gestión operativa y financiera, y que sus políticas y normas internas tiene que establecerse por sus órganos de gobierno, sin más limitaciones que las que establezcan las disposiciones legales y administrativas aplicables.

⁶⁰ Ver “Reservas en relación con medidas existentes y compromisos de liberalización, Lista de México”, Anexo I, *TLCAN*.

2.3.1. Derechos y obligaciones de los administradores portuarios.

Cuando una persona física o moral adquiere una concesión para la administración integral de un puerto, no sólo debe cumplir con las obligaciones que el título habilitante dispone, sino que se agregan a él otras obligaciones como son:

1. “Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, o grupo de ellos y terminales, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad;
2. Usar, aprovechar y explotar los bienes del dominio público en los puertos o grupos de ellos y terminales, y administrar los de la zona de desarrollo portuario, en su caso;
3. Construir, mantener y administrar la infraestructura portuaria de uso común;
4. Construir, operar y explotar terminales, marinas e instalaciones portuarias por sí, o a través de terceros mediante contrato de cesión parcial de derechos;
5. Prestar servicios portuarios y conexos por sí, o a través de terceros mediante el contrato respectivo;
6. Opinar sobre la delimitación de las zonas y áreas del puerto;
7. Formular las reglas de operación del puerto, que incluirán, entre otros, los horarios del puerto, los requisitos que deban cumplir los prestadores de servicios portuarios y, previa opinión del comité de operación, someterlas a la autorización de la Secretaría;
8. Asignar las posiciones de atraque en los términos de las reglas de operación;
9. Operar los servicios de vigilancia, así como el control de los accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario, de acuerdo con las reglas de operación del mismo y sin perjuicio de las facultades del capitán de puerto y de las autoridades competentes;
10. Percibir, en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el título de concesión, ingresos por el uso de la infraestructura portuaria, por la celebración de contratos, por los servicios que presten directamente, así como por las demás actividades comerciales que realicen, y

11. Proporcionar la información estadística portuaria.”⁶¹

Con estos compromisos adquiridos, el administrador portuario integral se sujeta a un programa de desarrollo portuario, ya referido antes, que contiene como elementos básicos, los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto o grupos de ellos, así como la justificación de los mismos; y las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte (Art. 41 LP).

Este Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) establece a su vez la misión y la visión de la empresa portuaria, además de sus estrategias de mediano y largo plazo. Sus modificaciones son elaboradas por el administrador portuario y con base a las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional es autorizado por la SCT previas opiniones de las secretarías de Marina en lo que afecta a las actividades militares y de Desarrollo Social en cuanto a los aspectos ecológicos y de desarrollo urbano. Incluyendo además:

1. “El diagnóstico de la situación del puerto que contemple expectativas de crecimiento y desarrollo; así como su vinculación con la economía regional y nacional [...]”;
2. Los programas de construcción, expansión y modernización de la infraestructura y del equipamiento con el análisis financiero que lo soporte;
3. Los servicios y las áreas en los que, en los términos del artículo 46 de la Ley, deba admitirse a todos aquellos prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan los reglamentos y reglas de operación respectivos [...]”;
4. Los compromisos de mantenimiento, metas de productividad calendarizadas en términos de indicadores por tipo de carga y aprovechamiento de los bienes objeto de la concesión, y
5. La demás información que se determine en este Reglamento y en los títulos de concesión respectivos.”⁶²

⁶¹ Art.40 LP.

⁶² Art. 39 Reglamento de la LP.

A este respecto, la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CPMM) efectuó en el pasado 2006 una revisión y modernización de los programas maestros de desarrollo portuario de todas las API's, con el fin de adecuarlos a las necesidades actuales y detectar los problemas que de manera particular presentan los puertos.

Pese a que para algunos sería preferible aumentar la vigencia de los PMDP hasta por 20 años, con el fin de establecer objetivos a un plazo aun mayor.

Aunque desde un punto de vista personal, si bien es adecuado formular objetivos a largo plazo, las estrategias para alcanzarlos pueden variar en función de distintos factores, dígase, las condiciones económicas nacionales e internacionales que puedan influir en el desarrollo del puerto. Por lo que la revisión a los planes propuestos no deja de ser una prioridad, para redefinir estrategias y llegar a los objetivos o metas planteados.

En una API, el gobierno de la entidad federativa correspondiente debe constituir una Comisión Consultiva integrada por representantes del gobierno estatal y municipal, así como de las cámaras de comercio e industria de la región, de los usuarios, del administrador portuario y de los sindicatos, así como de quienes, a propuesta del presidente, la comisión determine (Artículo 42 LP).

Una de las pocas atribuciones que la LP otorga a las autoridades locales, ya que una de las fallas que esta ley presenta, es que se encuentra dirigida mas a la autoridad federal, que a las municipales y estatales, pese a que uno de los puntos planteados en la reestructuración portuaria era la descentralización de las actividades portuarias.

La Comisión, además de tener por tarea la promoción del puerto, emite recomendaciones en relación con aquellos aspectos que afecten la actividad urbana y el equilibrio ecológico de la zona, para lo cual el administrador portuario deberá informar a la comisión sobre el programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones, así como de los principales proyectos de inversión para la expansión y modernización del puerto (Art.43 LP).

2.3.2. Tipos de API's.

El instrumentar la concesión, como una nueva figura jurídica en varios puertos mexicanos, representaba un cambio significativo y la experiencia en la misma era inexistente, por lo que se decidió crear una etapa, que se planteaba como transitoria, para que el control gubernamental efectuara una gestión paraestatal.

Con el paso de los años, los resultados han sido notorios; sin embargo, lo que se había planteado como una etapa "transitoria" se ha vuelto mas extensa de lo esperado y lejos de concluir para casi todas las API's.

Las API's de acuerdo al origen de su capital, pueden ser federales o estatales pertenecientes a la Administración Pública, o bien, privadas en su totalidad.

Si es el primer caso en que la sociedad mercantil se instituye en base a lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 38 de la LP, por el gobierno federal o estatal, es una organización legal e institucionalmente de la Administración Pública Federal o local según sea el caso. Esto en base a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal (LOAPF), que dispone que serán empresas de participación estatal mayoritaria aquellas en que el "gobierno federal o una o más entidades paraestatales, conjunta o separadamente, aporten o sean propietarios de más del 50 por ciento del capital social".⁶³

Lo que entonces implica que a diferencia de una sociedad mercantil constituida con capital y socios privados y regida por el Derecho Privado, las API's federales y estatales se sujetarán al Derecho Público, esto es, a lo establecido por la LOAPF, la Ley Federal de las Entidades Paraestatales (LFEP), o bien en su caso a la legislación de la entidad federativa que se trate; así como a la Ley de Presupuesto, Contabilidad y Gasto Público Federal, en tanto empresas del Estado. Sin menoscabo de su sujeción en cualquiera de los tres tipos de API a la LP, al ser de competencia federal y de exorbitancia administrativa.

Las API's federales por tanto se hallan sometidas al control de la dependencia coordinadora del sector de comunicaciones y transportes, a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CPMM), quien es la encargada de apoyar en el

⁶³ Artículo 46 fracción II de la LOAPF.

nivel corporativo, especialmente en las esferas administrativa, presupuestal y financiera, legal y operativa.

Considerando que su objetivo principal de la CPMM es el de “promover el desarrollo del Sistema Portuario Nacional con la participación de los sectores social, privado y de los gobiernos de los estados y municipios, así como fomentar la modernización de la infraestructura portuaria en congruencia con las necesidades de desarrollo del transporte marítimo y demás medios del enlace en los puertos.”⁶⁴

Empero, la autonomía en la administración de las API's federales se mantiene y pueden cobrar contraprestaciones a sus cesionarios, o si es el caso, cuotas tarifarias a los usuarios de sus servicios, lo cual les permite solventar sus necesidades de gasto.

Cabe reiterar que la conformación de las API's federales o estatales se previó como una fase eventual, para posteriormente privatizarlas y que con ello salieran del régimen de empresas paraestatales, ya sea mediante licitación pública o por colocación de capital social en el mercado de valores. En el único caso de una API privada, que es Acapulco, las acciones se enajenaron a empresas privadas.

Por ahora, las demás API's permanecen aun como sociedades mercantiles y civiles del Estado, dada su participación estatal mayoritaria. Entre ellas se encuentran:

1. “API de Altamira, S.A. de C.V.
2. API de Coatzacoalcos, S.A. de C.V.
3. API de Ensenada, S.A. de C.V.
4. API de Dos Bocas, S.A. de C.V.
5. API de Guaymas, S.A. de C.V. (en proceso de desincorporación).
6. API de Lázaro Cárdenas, S.A. de C.V.
7. API de Manzanillo, S.A. de C.V.
8. API de Mazatlán, S.A. de C.V. (en proceso de desincorporación).
9. API de Progreso, S.A. de C.V.
10. API de Puerto Madero, S.A. de C.V.
11. API de Puerto Vallarta, S.A. de C.V. (en proceso de desincorporación)

⁶⁴ “Objetivos y funciones de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante” en *Manual de Organización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)*, México, 2001.

12. API de Salina Cruz, S.A. de C.V.
13. API de Tampico, S.A. de C.V.
14. API de Topolobampo, S.A. de C.V. (en proceso de desincorporación)
15. API de Tuxpan, S.A. de C.V. (en proceso de desincorporación)
16. API de Veracruz, S.A. de C.V.”⁶⁵

En este listado como se puede observar, permanecen muchos de los importantes puertos comerciales de los cuales depende el desplazamiento de considerables volúmenes de mercancías.

El resto de las API's constituidas en el SPN pertenecen al Fideicomiso Público Fonatur (Cabo San Lucas y Bahías de Huatulco), cinco son estatales (Baja California Sur, Tamaulipas, Tabasco, Campeche y Quintana Roo) y sólo Acapulco es privada, para sumar en total 24 API's.

En el caso de que los puertos no hayan sido concesionados a una sociedad mercantil, corresponde al gobierno federal la administración del mismo, a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, antes mencionada, para lo cual entonces, se habla de una administración federal portuaria. Donde además atañe a la Dirección General de Puertos dar el mantenimiento a la infraestructura a su cargo, construir obras marítimas y de dragado, proponer contribuciones que deban pagarse al gobierno federal, etc.

Del total de los puertos habilitados en México (96), sólo 24 de los más importantes cuentan con una administración portuaria integral, lo cual implica que los restantes 72 dependen de una administración federal portuaria y con ello de los programas de inversión que directamente estructure la SCT.

Tan sólo en el 2006, el programa de inversión pública de la SCT con 128,914.7 millones de pesos, destinó a la infraestructura portuaria sólo 2,580.0 mdp, lo cual significa un 8.9 % de la participación total. De lo cual el presupuesto asignado para aquellos puertos sin API fue tan sólo de 568.7 mdp, a diferencia de los 1,972.2 dirigidos a las API's.

⁶⁵ Rafael I. Martínez Morales, *Derecho Administrativo 1er. y 2do. cursos*, 5ª ed., Oxford, México, 2004, pp. 157.

La creación de API's en todos estos puertos se convierte así en una necesidad inmediata de querer lograr una descentralización y autonomía operativa, financiera y administrativa en los puertos.

2.4. Las inversiones físicas en los puertos mexicanos: los casos de los puertos de Manzanillo y Veracruz.

Las inversiones físicas en los puertos mexicanos contemplan la modernización y creación de infraestructura, las labores de mantenimiento, así como la adquisición del equipo necesario.

De acuerdo al actual esquema de administración, tres son las posibles fuentes de financiamiento para atender estos requerimientos en los puertos mexicanos.

Unas son las inversiones públicas a cargo de la SCT, en su mayoría dirigidas a aquellos puertos que carecen de una API.

Otras, también catalogadas como públicas, son aquellas a cargo de las propias API's, derivadas de las contraprestaciones recibidas por los cesionarios y permisionarios, y que dada su obligación de mantenimiento y modernización de la infraestructura deben reinvertir en los requerimientos del puerto concesionado.

Mientras que la tercera fuente de financiamiento corresponde a las inversiones privadas, nacionales o extranjeras, realizadas por los cesionarios o permisionarios, considerando los compromisos adquiridos en los contratos de operación, uso o explotación de las terminales o instalaciones; o bien de prestación de servicios, en los que se establecen los proyectos de inversión.

La evolución de las inversiones desde el proceso de reestructuración del Sistema Portuario Nacional, con la apertura y promoción a la participación privada, ya sea extranjera o nacional, se ha caracterizado por una creciente presencia de los capitales privados dado el aumento de los procesos de cesión o autorizaciones. Ver cuadro no. 7.

Tras la reestructuración organizativa, administrativa, legal y financiera, como base para la nueva lógica de administración y operación portuaria que se decidiría instrumentar, las inversiones, ya sean privadas o públicas, se han convertido en un elemento indispensable para atender la necesidades de creación, ampliación y

renovación de la infraestructura portuaria, y mas aun ante los retos y tareas pendientes por los que los puertos atraviesan actualmente y que los programas sectoriales de la SCT buscan atender en apoyo conjunto de las API's.

Cuadro no. 7				
Inversión física en infraestructura portuaria				
(millones de pesos)				
Año	Total	Pública		Privada***
		SCT*	APIS**	
1990	235.5	235.5	-	-
1991	407.8	407.8	-	-
1992	336.9	336.9	-	-
1993	237.1	237.1	-	-
1994	155.7	119.9	35.8	-
1995	1,119.7	124.6	140.0	855.1
1996	1,190.6	206.9	181.0	802.7
1997	1,530.0	185.2	294.5	1,050.3
1998	1,692.0	116.6	495.3	1,080.1
1999	2,422.7	399.7	671.8	1,351.2
2000	2,740.5	161.5	924.2	1,654.8
2001	6,338.5	156.2	848.1	5,334.2
2002	4,150.6	162.6	740.5	3,247.5
2003	2,774.6	140.0	1,014.6	1,620.0
2004	7,390.5	256.1	1,173.4	5,961.0
2005	7,764.1	653.4	1,815.8	5,294.9
Total	40,486.8	3,900.0	8,335.0	28,251.8

*Incluye inversión pública ejercida por las unidades administrativas centrales y organismos de control presupuestario indirecto

**Incluye recursos propios de las 16 API's. El registro de los datos se realiza a partir del establecimiento de las API's.

***Incluye los recursos canalizados por el sector privado para la creación, ampliación y modernización de la infraestructura concesionada.

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

No obstante, dado que estas inversiones privadas se dirigen directamente a la infraestructura o equipo que los mismos cesionarios o permisionarios utilizarán en el puerto, la infraestructura de uso público, no menos importante, esta en manos de las API's, por lo que la consolidación de su situación financiera, es una tarea necesaria a fin de estar en posibilidad de dotar de una mejor infraestructura a los puertos. Por ejemplo, se debe dar mayor profundidad a los canales de navegación, dársenas y muelles con el fin de responder a las tendencias internacionales del transporte marítimo, dígame la utilización de buques de mayor capacidad para aprovechar economías de escala en el manejo de mercancías.

Se deben dirigir también inversiones hacia la construcción y modernización de enlaces intermodales para contar con mejores servicios de transporte y una conexión

más eficiente entre puertos, carreteras y ferrocarriles. Aunado al necesario crecimiento de la oferta de servicios de transporte multimodal, para favorecer el desarrollo de los servicios integrales de logística que hagan más eficiente el traslado de los productos entre sus puntos de origen y destino.

La presencia del capital privado en la construcción y operación de terminales e instalaciones, así como en la prestación de los servicios portuarios, también favorece la modernización de los puertos, en la medida que fomenta la competencia y, con ello, eleva su productividad y calidad.

Por otro lado, no se deben desatender las inversiones que tengan como dirección la realización de actividades que agreguen valor a las mercancías manejadas por los puertos, permitan una diversificación de los negocios, además de beneficios locales, regionales y nacionales.

En este sentido, los programas de comercialización de los puertos por parte de las API's pueden influir favorablemente en la atracción de nuevas inversiones.

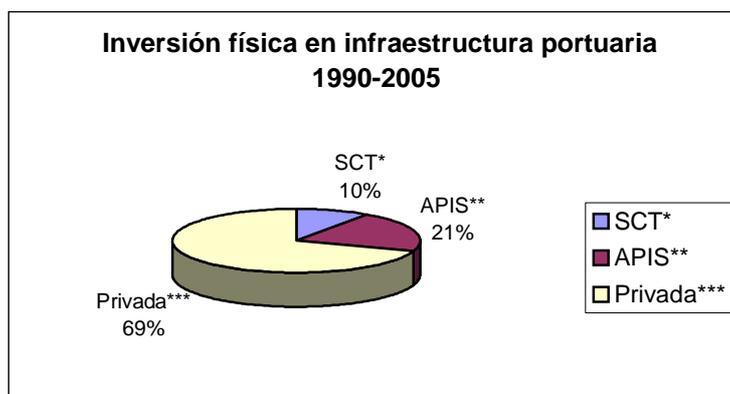
En la etapa actual de los puertos mexicanos, la promoción y el énfasis en su crecimiento y modernización son piedra angular para estar a la altura de los requerimientos de sus múltiples usuarios.

Donde son las inversiones privadas las más solicitadas para lograr los avances esperados, además de las inversiones públicas a cargo de las API's y de la SCT.

Con ello, el total de las inversiones en infraestructura física desde 1990 a 2005 a cargo de la SCT han sido de 3,900.0 millones de pesos (mdp); mientras que por parte de las API's y la iniciativa privada pese a que comienzan en 1994 son considerablemente mayores, 8,335.0 mdp y 28,251.8mdp, respectivamente (ver cuadro no.7).

Así, del total de las inversiones hechas en el periodo mencionado, esto es 40,486.8 mdp, el 69% corresponde a las implementadas por la iniciativa privada (28,251.8 mdp), 21% a las API'S (8,335.0 mdp), y el último 10% a la SCT (3,900.0 mdp). Ver grafico no.1

Grafico no. 1



Para que las API's cumplan con sus obligaciones en lo que se refiere a la inversión en infraestructura portuaria obtienen sus recursos de diferentes medios.

Además de las contraprestaciones de los cesionarios o permisionarios y el cobro por el uso de instalaciones en el caso de que la API funja como operadora portuaria, al ser empresas de participación estatal mayoritaria, obtienen recursos directos del presupuesto de egresos de la federación.

Tomando como ejemplo a los cinco puertos comerciales más representativos del SPN, las inversiones privadas y públicas en infraestructura física, en los últimos cinco años suman un total de 28,051,397.30 miles de pesos, de los cuales 21,690,932.60 son privadas y 6,360,464.70 públicas (ver cuadro no.8). Destacando las inversiones privadas en el puerto de Altamira y Manzanillo; y las públicas en el puerto de Veracruz, nuevamente en Manzanillo y de manera considerable, desde el 2005, en el puerto de Lázaro Cárdenas, dado el potencial que éste presenta como puerto pivote o *hub*.

En el rubro de las inversiones privadas, ha sido mas notable la inversión nacional que la extranjera.

Pues en lo que respecta a las empresas de construcción de obras marítimas y fluviales con inversión extranjera directa, en el periodo de 1999 a diciembre de 2005, fueron contabilizadas tan sólo un total de 20 empresas,⁶⁶ lo que significa un 2.2% del total de empresas de construcción con IED y un 2.8% del total de la inversión extranjera directa en la construcción (32,049.8 miles de dólares).

⁶⁶ Ver *IED en la Construcción*, Dirección General de Inversión Extranjera, Subsecretaría de Normatividad, Inversión Extranjera y Prácticas Comerciales Internacionales, Secretaría de Economía, diciembre de 2005.

Cuadro no.8					
Inversión pública y privada en infraestructura física, 2001-2006 en los principales puertos comerciales					
(miles de pesos)					
Ejercido/ año	Manzanillo	Lázaro Cárdenas	Altamira	Tampico	Veracruz
Pública					
2001	175,426.1	97,166	174,024.6	39,381.5	227,717.7
2002	204,700.0	64,451.0	130,139.0	59,902.0	252,278.0
2003	224,378.4	117,020.2	136,186.9	54,903.9	334,272.6
2004	255,198.7	184,870.7	174,138.9	43,868.8	350,769.4
2005	222,900.1	419,752.6	248,586.7	27,576.9	495,347.3
2006	287,250.0	388,131.4	346,285.6	73,421.1	550,418.3
Subtotal	1,369,853.3	1,271,392.2	1,209,361.7	299,054.2	2,210,803.3
Total pública	6,360,464.70				
Privada					
2001	254,992.2	23,746.9	4,526,440.5	9,000.0	172,927.6
2002	55,366.4	750.0	2,735,750.2	50,500.0	148,284.7
2003	200,744.4	4,000.0	1,043,864.8	22,500.3	104,799.0
2004	137,070.0	61,609.0	4,782,438.3	401,345.1	349,843.5
2005	122,401.0	50,973.8	3,635,716.0	143,689.5	180,130.0
2006	225,660.1	68,763.0	1,870,050.2	124,500.0	183,076.1
Subtotal	996,234.10	209,842.70	18,594,260.00	751,534.90	1,139,060.90
Total privada	21,690,932.60				
Total	2,366,087.40	1,481,234.90	19,803,621.70	1,050,589.10	3,349,864.20
Total pública y privada	28,051,397.30				

Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, SCT.

De igual manera, en los servicios relacionados con el transporte por agua, clasificación establecida para las actividades portuarias, el principal inversionista es Estados Unidos, con un acumulado de 1999 a 2005 de 72,065.7 miles de dólares, lo que tan sólo representa un 0.1% del total de las inversiones efectuadas por EUA en México en dicho periodo.

Cuadro no. 9									
Inversión Extranjera Directa en la Construcción: Obras marítimas y fluviales									
(miles de dólares)									
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005*	Acumulado 1999-2005**	Part. %
Total en construcción	109,593.4	172,149.2	107,892.9	347,722.0	79,847.2	149,754.9	190,960.1	1,157,919.8	100.0
Obras marítimas y fluviales	326.5	55.0	10,018.8	16,883.6	2,906.1	1,865.1	-5.3	32,049.8	2.8

*enero / diciembre de 2005.
**notificada al 31 de diciembre de 2005.

Fuente: IED en la Construcción, Dirección General de Inversión Extranjera, Subsecretaría de Normatividad, Inversión Extranjera y Prácticas Comerciales Internacionales, Secretaría de Economía, diciembre de 2005.

Sin menosprecio a la actividad portuaria y al potencial que presentan actualmente los puertos de Altamira, Tampico y Lázaro Cárdenas, en este estudio son analizadas únicamente las inversiones físicas realizadas en Manzanillo y Veracruz, con el fin de evaluar su contribución en la eficiencia y productividad de dichos puertos, representativos para cada uno de los litorales en que se encuentran.

Cuadro no.10		
Inversión Extranjera Directa de Estados Unidos en servicios relacionados con el transporte por agua		
(miles de dólares)		
Año	Total de IED	IED en Servicios relacionados con el transporte por agua
1999	7,211,532.7	-776.6
2000	12,258,946.1	34.4
2001	21,442,738.7	18,281.2
2002	11,371,821.9	53,700.0
2003	7,229,197.2	2.6
2004	7,700,286.5	824.1
2005*	7,629,783.7	0.0
Acumulado 1999-2005**	74,844,306.9	72,065.7
Part. %	100.0	0.1
*enero / diciembre de 2005.		
**notificada al 31 de diciembre de 2005.		
Fuente: <i>IED de EUA en México</i> , Dirección General de Inversión Extranjera, Subsecretaría de Normatividad, Inversión Extranjera y Prácticas Comerciales Internacionales, Secretaría de Economía, diciembre de 2005.		

Considerando para ello no sólo las inversiones públicas por parte de las API's, sino también las privadas, especialmente las de carácter nacional.

En principio se debe recordar que ambas administraciones portuarias, Manzanillo (1993) y Veracruz (1994), tienen un carácter federal, pues un amplio porcentaje de su capital social pertenece al gobierno federal.

Pese a ello, se ha trabajado en la autonomía de su gestión, operación y autosuficiencia financiera. Como administraciones portuarias tienen un título de concesión sobre el cual como se explicó anteriormente adquieren diferentes compromisos y obligaciones, para los cuales trazan metas y estrategias plasmadas en un Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) con vigencia a diez años.

A su vez, cada año las API's crean un Programa Operativo Anual (POA) para medir los alcances y retos por alcanzar.

En general, entre los objetivos que buscan los PMDP de ambas API's se encuentran: la mejora en la calidad y competitividad de la operación y servicios portuarios; la optimización del servicio y atención oportuna a los usuarios e inversionistas; el logro de tarifas competitivas; el avance en la conexión con los demás medios de transporte, especialmente el terrestre; el progreso en cuanto a autosuficiencia operativa y financiera se refiere, con el fin de contar con una administración moderna dotada de un desarrollo informático integral y capaz de responder a toda problemática o reto; entre otros.

En el caso de Manzanillo, el PMDP se ideó con la finalidad de lograr avances y desarrollo en la actividad portuaria, aprovechando los puntos que el puerto tiene a su

favor, esto es, sus áreas de influencia (*hinterland*), las cuales busca conservar e incluso ampliar.

Para ello, entre las metas y estrategias programadas en el POA de Manzanillo⁶⁷ se apuesta al seguimiento de la inversión en equipo e instalaciones; a la mejora en los rendimientos operacionales; a la búsqueda de una herramienta que haga cumplir al 100 por ciento los compromisos establecidos en los contratos de cesión parcial de derechos o por la prestación de servicios portuarios; y a la capacitación del personal portuario con el fin de reducir la estancia de los buques en el puerto y los tiempos de espera de las embarcaciones fondeadas.

De manera similar a lo anterior, la API de Veracruz desde su conformación, ha colocado a las inversiones en una herramienta necesaria para alcanzar los objetivos planteados en su PMDP.

Así, esta API ha promovido intensamente y en paralelo a las inversiones públicas, las inversiones privadas para el desarrollo de terminales especializadas y servicios portuarios modernos que efficienten el manejo de la carga y disminuyan la estadía de las embarcaciones.

Esto de acuerdo al actual esquema de inversión, de Construcción-Operación-Transferencia, en el que el gobierno federal a través de la Administración Portuaria, construye únicamente la infraestructura indispensable para poder ampliar el recinto portuario, así como aquella de uso común en la zona de ampliación del puerto (por ejemplo: las escolleras, los canales de navegación y dársenas, las vialidades entre otros), dejando a los inversionistas privados la construcción, operación y administración de las nuevas terminales, lo cual incluye la construcción de nuevos muelles, rellenos de áreas ganadas al mar y equipamiento de las terminales. Con lo cual las utilidades finales de las API's se han logrado incrementar.

Para la API de Veracruz, las iniciativas estratégicas programadas en el POA⁶⁸ se dirigen entonces hacia la optimización del uso de la infraestructura portuaria; la determinación de esquemas de inversión y desarrollo de programas de captación de inversión privada en negocios portuarios; el mejoramiento de los servicios; el

⁶⁷ Programa Operativo Anual 2005, Administración Portuaria Integral de Manzanillo, S.A. de C.V.- SCT, pp. 3-16.

⁶⁸ Programa Operativo Anual 2006 Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. de C.V.- SCT, pp. 28.

fortalecimiento del comité de corredores multimodales; la regularización de contratos y revisión del cumplimiento de obligaciones; la modernización y desarrollo de la infraestructura y equipamiento portuario; la promoción ante las autoridades competentes de adecuaciones en la legislación vigente que atienda las necesidades del negocio; la identificación de los proyectos estratégicos de inversión para el puerto y promoción de desarrollo en el mismo; la modernización de la Plataforma Tecnológica de Sistemas y Comunicaciones; la creación de un centro de capacitación y desarrollo del profesional logístico portuario; etc.

Como anteriormente se dijo, para las API's, las concesiones y permisos a terceros no sólo significan mayores fuentes de ingresos por las contraprestaciones pagadas, sino nuevos medios de inversión privada para la infraestructura portuaria, al igual que una oferta más amplia de servicios.

De tal forma, el avance logrado hasta la fecha en la celebración de contratos con usuarios en el puerto de Manzanillo es de 48.69 hectáreas, lo cual representa un 21% de las 234.01 hectáreas de terreno que constituyen el recinto portuario. Quedando así disponible un 79% para los próximos procesos de licitación.

En otras palabras, desde febrero de 1994 a la fecha, la API de Manzanillo ha celebrado contratos de cesión parcial de derechos con 15 usuarios, que cuentan con registro ante la SCT. Ver cuadro no.11

Así como contratos para la prestación de servicios con 40 prestadores de servicios autorizados, 9 empresas maniobristas y 30 prestadores de servicios conexos. Ver anexos no. 4, 5 y 6. Cada uno con obligaciones respecto a la creación y modernización de la infraestructura, lo cual se refleja en la participación que tienen respecto al monto total de inversiones privadas (ver cuadro no. 12).

Cuadro No.11					
Cesionarios autorizados en el Recinto Portuario en Manzanillo					
(al año 2005)					
Cesionario	Uso	Superficie cedida m2	Fecha de firma de contrato	Vigencia del contrato	Registro S.C.T.
1. Cementos Apasco, S.A. de C.V.	Manejo y almacenamiento de cemento.	17,333.98	14/12/1994	14/08/2013	APIMAN01-003/95
2. Corporación Multimodal, S.A. de C.V.	Carga general graneles y refrigerados.	7,429.29	27/02/1995	12/08/2013	APIMAN01-006/95
3. CEMEX México, S.A. de C.V.	Manejo y almacenamiento de cemento.	10,454.32	23/06/1995	14/08/2013	APIMAN01-005/96
4. Comercializadora La Junta, S.A. de C.V.	Carga general granos y aceite.	35,090.88	08/09/1995	14/08/2013	APIMAN01-007/96
5. Frigorífico de Manzanillo, S.A. de C.V.	Carga general graneles y refrigerados.	9,775.00 4,696.00 14,471.00 Total	26/07/1995 14/05/1997	14/08/2013 14/05/2016	APIMAN01-004/95 APIMAN01-009/98
6. VOPAK Terminals México, S.A. de C.V. (antes Compañía Mexicana de Terminales, S.A. de C.V.)	Productos líquidos	17,776.35	23/02/1995	17/10/2008	APIMAN01-008/96
7. Marfrigo, S.A. de C.V.	Área cedida para usar, aprovechar y explotar una superficie.	2.200	01/03/1998	01/03/2018	APIMAN01-011/98
8. Manjalba, S.A. de C.V.	Fertilizantes y graneles agrícolas.	16,615.00	02/05/1994	02/05/2014	APIMAN01-013/95-M2
9. SSA México, S.A. De C.V. (antes TMM Puertos y Terminales, S.A. de C.V.)	Terminal de contenedores.	133,230.00	28/06/1995	20 años	APIMAN01-001/95
10. Operadora de la Cuenca del Pacífico, S.A. de C.V.	Instalación de usos múltiples I	31,635.06 10,934.25 42,569.31 Total	25/08/1995 06/08/1998	15 años 15 años	APIMAN01-002/95 APIMAN01-010/98
11. Terminal Internacional de Manzanillo, S.A. de C.V.	Instalación de usos múltiples II.	35,756.27	07/08/1998	15 años	APIMAN01-012/98
12. Exploración de Yeso, S.A. de C.V.	Instalación para el manejo de granel mineral preferente de yeso.	25,051.20	20/09/1999	20 años	APIMAN01-015/98
13. Granelera de Manzanillo, S.A. de C.V.	Instalación para el manejo e granel agrícola.	10,844.06	20/09/1999	15 años	APIMAN01-016/99
14. PEMEX Refinación	Terminal de suministro y almacenamiento de combustible.	118,157.28	208/10/1999	20 años	APIMAN01-014/99
15. Gobierno del Estado de Colima	Terminal Turística y Marina				

Fuente: Programa Maestro de Desarrollo del Puerto de Manzanillo 2000-2010, y Programa Operativo Anual 2005, Administración Portuaria Integral de Manzanillo, S.A. de C.V.- SCT.

Cuadro no.12		
Inversión pública y privada en infraestructura física en el puerto de Manzanillo, 1995-2006		
(miles de pesos)		
Año	Ejercido	
	Pública	Privada
1995	25,799.0	ND
1996	10,504.0	ND
1997	28,737.0	ND
1998	50,106.0	ND
1999	109,971.0	ND
2000	176,000.0	ND
2001	175,426.1	254,992.2
2002	204,700.0	55,366.4
2003	224,378.4	200,744.4
2004	255,198.7	137,070.0
2005	222,900.1	122,401.0
2006	287,250.0	225,660.1
Total	1,770,970.30	996,234.1

Elaboración propia con datos de SCT y Programas Maestros de Desarrollo del Puerto de Manzanillo.
Nota: Los montos de 2001 a 2006 además de obra y mantenimiento, incluyen adquisiciones.

La API de Veracruz por su parte, a la fecha tiene celebrados 21 contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones (ver cuadro no.13), 30 contratos para la prestación de servicios por terceros y 41 contratos para la prestación de servicios conexos (ver anexos no.9 y 10).

Las inversiones de carácter público, es decir, aquellas a cargo de la API, efectuadas en el puerto de Manzanillo, desde 1995 a la fecha, han sido de 1,770,970.30 miles de pesos, lo cual se refleja en un conjunto de obras públicas y de mantenimiento desde 1995 a la fecha, que han mejorado las operaciones y capacidad del puerto (ver anexo no.7).

Contemplándose, de acuerdo al PMDP de Manzanillo para los próximos cuatro años, montos por 271,500 pesos para el mantenimiento de infraestructura y 1,710, 080 pesos en lo referente a obra pública, en total 1, 981,580 pesos.

Por su parte, las inversiones privadas a cargo de los cesionarios en el puerto de Manzanillo, se ejecutan mediante previos proyectos. En el 2004 sumaron 129,247.08 miles de pesos, con un avance físico-financiero a diciembre del mismo año del 87 por ciento. A lo cual se incorporaron las inversiones programadas en el 2005 para equipamiento portuario por 149, 716,430 pesos.⁶⁹

⁶⁹ Op. Cit. Programa Operativo Anual 2005 API de Manzanillo ,pp. 8.

Cuadro no.13			
Contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones en el puerto de Veracruz (al año 2005)			
Nombre o razón social	Registro	Superficie m2	Adjudicación
1. Cementos APASCO, S.A. de C.V.	APIVER01-005/95	6,395.71	Sust. Concesión SCT
2. Grupo Industrial ASTRO, S.A. de C.V.	APIVER01-017/96.M1	18,000.00	Sust. Concesión SCT
3. Grupo Industrial ASTRO, S.A. de C.V.	APIVER01-022/99	11,091.80	Concurso
4. Cargill de México, S.A. de C.V.	APIVER01-011/95 M2. C.DER-1	37,233.84	Sust. Concesión SCT
5. Corporación Integral de Comercio Exterior, S.A. de C.V.	APIVER01-018/98M.3	114,000.00	Sust. Permiso SCT
6. CIF Almacenes y Servicios, S.A. de C.V.	APIVER01-021/99M.3	11,822.15	Concurso
7. Club de Yates de Veracruz, A.C.	En proceso de registro ante la Dirección General de Puertos	10,200.00	Sust. Concesión SCT
8. Corporación Portuaria de Veracruz, S.A. de C.V.	APIVER01-025/99.M2 Convenio modificatorio en proceso de registro ante la Dirección General de Puertos	49,872.94	Sust. Permiso SCT
9. Fire Late, S.A de C.V.	APIVER01-002/94.P1	1,092.00	Sust. Concesión SCT
10. Fire Late, S.A de C.V.	APIVER01-003/94M.1	888.60	Sust. Concesión SCT
11. Almacenedora Golmex, S.A. de C.V.	APIVER01-023/99.M1	37,429.18	Concurso
12. Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz, S.A. de C.V.	APIVER01-006/95.M3	414,115.13	Concurso
13. Operadora de Estaciones del Golfo, S.A. de C.V.	APIVER01-026/02 C- DER.1 APIVER01- 026/02.M1	6,444.04	Concurso
14. Petróleos Mexicanos, Refinación	APIVER01-024/99 Convenio modificatorio al contrato de Cesión Parcial de Derechos en proceso de registro ante la Dirección General de Puertos	81,074.20	Sust. Concesión SCT
15. Reparación Integral de Contenedores, S.A. de C.V.	APIVER01-009/95 APIVER01-009/95.M1 APIVER01-009/95.M2 Convenio modificatorio en proceso de registro ante la Dirección General de Puertos	18,197.70	Concurso
16. Terminal de Cargas Especializadas, S.A. de C.V.	APIVER01-013/96M.3	40,030.89	Concurso
17. Terminal Marítima de Veracruz, S.A. de C.V.	APIVER01-004/95M.2	3,940.35	Sust. Concesión SCT
18. TMM Logistics, S.A. de C.V.	APIVER01-010/95M.2	14,855.10	Concurso
19. SSA México, S.A. de C.V.	APIVER01-019/98 C.DER.2 Convenio de permuta de áreas y convenio de cambio de denominación en proceso de registro ante la Dirección General de Puertos	90,764.49	Sust. Permiso SCT
20. SSA México, S.A. de C.V.	APIVER01-020/98 C.DER.2 Convenio de permuta de áreas y convenio de cambio de denominación en proceso de registro ante la Dirección General de Puertos	2,962.27	Concurso
21. SSA México, S.A. de C.V.	APIVER01-014/96M.1 C.DER-2 Convenio de permuta de áreas y convenio de cambio de denominación en proceso de registro ante la	8,547.04	Sust. Concesión SCT

	Dirección General de Puertos		
22. Talleres Navales del Golfo, S.A. de C.V.	APIVER01-001/94	345,275.77	Sust. Concesión SCT
23. VOPAK Terminals México, S.A. de C.V.	APIVER01-008/95	31,998.85	Sust. Concesión SCT
24. VOPAK Terminals, S.A. de C.V.	APIVER01-015/96 M.1 C.DER-1	24,193.82	Sust. Concesión SCT
25. Terminal Marítima Especializada, S.A. de C.V.	APIVER01-012/96	8,399.99	Sust. Concesión SCT
26. VOPAK Terminal, S.A. de C.V.	APIVER01-016/96M.1 C.DER-1	2,500.00	Sust. Concesión SCT

Fuente: Programa Maestro de Desarrollo del Puerto de Veracruz (modificado 2005), API de Veracruz, S.A. de C.V., pp. 18-20.

En el caso de las inversiones efectuadas en la API de Veracruz calculadas al 2006, suman 4,285,134.2 miles de pesos, de los cuales 67.6% (2,895,253.3) corresponden a las inversiones públicas y 32.4% (1,389,880.9) a las privadas (ver cuadro no. 14). Es preciso considerar que los montos privados comenzaron poco después, tras la requisa aplicada en este puerto.

Cuadro no.14			
Inversión pública y privada en infraestructura física en el puerto de Veracruz, 1994-2006			
(miles de pesos)			
Año	Ejercido		
	Pública		Privada
1994	58,400.0		ND
1995	177,850.0		24,200.0
1996	164,500.0		69,100.0
1997	120,700.0		32,000.0
1998	44,500.0		ND
1999	53,000.0		ND
2000	65,500.0		125,520.0
2001	227,717.7		172,927.6
2002	252,278.0		148,284.7
2003	334,272.6		104,799.0
2004	350,769.4		349,843.5
2005	495,347.3		180,130.0
2006	550,418.3		183,076.1
Total	2,895,253.3		1,389,880.9

Nota: Las inversiones 2001-2006 incluyen obra, adquisiciones y mantenimiento.
 En inversión pública: 1994-2000 incluye sólo obra y mantenimiento, 2001-2006 incluye obra, adquisiciones y mantenimiento; 2001-2004 datos de la Cuenta de la Hacienda Pública Federal, 2005 estimado de cierre y 2006 programado.
 En inversión privada: 2001-2004 datos históricos y 2005-2006 programado.
 Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, SCT y Programas Maestros de Desarrollo 1994, 2000, 2005.

Para los próximos cuatro años, la API de Veracruz tiene contemplado para efectuar los proyectos de construcción, mantenimiento y adquisiciones un total de 2, 855,480,350 pesos (ver cuadro no.15).

Cuadro no.15	
Obras y proyectos 2005-2009	
Obra	Plazo
Primera etapa	2005-2006
Refuerzo integral y tablaestacado de muelles	Permitirá realizar obras para el incremento del dragado
Reestructuramiento de malecones interiores y adecuación de vialidades	Desarrollo eficiente de la actividad portuaria
Boulevard urbano km. 13.5	Desahogo de tráfico de trailers y camiones en la zona norte
Ampliación de red ferroviaria	Para logística eficiente de las mercancías
Dragado de construcción de dársena de ciaboga, canales y muelles	Permitirá la recepción de barcos de quinta generación
Segunda etapa	2007-2008-2009
Desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas	Integración de cadena logística para beneficio de clientes del puerto
Tercera etapa	2007-2008-2009
Desarrollo de un Puerto Seco	Integración de cadena logística para beneficio de clientes del puerto

Fuente: *Obras y proyectos*, API de Veracruz, S.A. de C.V., <http://www.apiver.com/apiwww/que-obraspro.htm>, 15:17, 17-05-06.

Con lo que respecta a las inversiones extranjeras, en el puerto de Manzanillo, existen dos empresas con capital extranjero, en los rubros de servicios relacionados con la construcción y con el transporte por agua, que sumados aportan el 4.2% del total de las empresas con IED en el estado de Colima. Contribuyendo de acuerdo al acumulado de 1999 a 2005, con 497.6 y 3.1 miles de dólares respectivamente (ver cuadro no. 16).

Cuadro no.16									
Inversión Extranjera en Manzanillo									
(Miles de dólares)									
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005*	Acumulado 1995-2005**	Part. %
Total de IED en el Estado de Colima	4,284.9	9,481.4	2,896.8	-4,696.8	11,948.9	6,862.1	10,679.2	41,456.5	100.0
Servicios relacionados con el transporte por agua	495.1	0.0	2.6	0.0	0.0	0.0	0.0	497.6	1.2
Servicios relacionados con la construcción	0.0	0.0	0.0	0.0	3.1	0.0	0.0	3.1	0.0

*enero / diciembre de 2005.
**notificada al 31 de diciembre de 2005.

Fuente: *IED en el Estado de Colima*, Dirección General de Inversión Extranjera, Subsecretaría de Normatividad, Inversión Extranjera y Prácticas Comerciales Internacionales, Secretaría de Economía, diciembre de 2005.

Mientras que en el puerto de Veracruz, existen 5 empresas de servicios relacionados con el transporte por agua con IED, lo cual representa un 2.0% del total de las empresas con IED en el Estado de Veracruz. En el periodo de 1999 a 2005, el acumulado sería de 2,082.4 miles de dólares, esto es, únicamente el 0.4% del total de la IED materializada en el Estado de Veracruz.

Cuadro no.17									
Inversión Extranjera en Veracruz									
(miles de dólares)									
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005*	Acumulado 1995-2005**	Part. %
Total de IED en el Estado de Veracruz	-73,126.9	24,301.9	120,759.0	165,789.5	44,093.3	17,807.0	240,948.6	540,572.3	100.0
Servicios relacionados con el transporte por agua	0.0	2.6	0.0	1,999.5	0.0	0.0	80.3	2,082.4	0.4
*enero / diciembre de 2005.									
**notificada al 31 de diciembre de 2005.									
Fuente: <i>IED en el Estado de Veracruz</i> , Dirección General de Inversión Extranjera, Subsecretaría de Normatividad, Inversión Extranjera y Prácticas Comerciales Internacionales, Secretaría de Economía, diciembre de 2005.									

Ahora bien, pese a que las inversiones especialmente las privadas han ido en aumento en los últimos años, la eficiencia y competitividad de los puertos no sólo se mide por la ampliación y creación de infraestructura portuaria, que si bien es necesaria, otros factores como la logística portuaria, la conexión con otros medios de transporte, la agilización de los procesos en las aduanas, entre otros, influyen para calificar a un puerto como competitivo.

Dicho esto entonces, si bien las inversiones son una herramienta indispensable y mas aún con el actual modelo económico, las instituciones también deben trabajar para crear sinergias entre los actores involucrados en la operación portuaria, esto es, usuarios, autoridades y prestadores de servicios, para hacer mas eficientes los procesos.

Con el fin de valorar si la estructura jurídica de los puertos, como marco institucional, esta funcionando adecuadamente a las necesidades que se plantean, se deben analizar las condiciones actuales de los puertos mexicanos. Por lo cual, en este estudio tomamos como modelo a los puertos de Manzanillo y Veracruz para con ello valorar si realmente se debe apostar tan sólo a la promoción de las inversiones y no a la creación de nuevos controles y reglamentaciones que coadyuven a tan mencionada sinergia.

3. Condiciones actuales de los puertos comerciales: el Puerto de Manzanillo y Veracruz.

Con la creación de un marco institucional acorde a un modelo económico que hace énfasis en los actores privados como principales promotores de crecimiento y modernización, en este caso de los puertos comerciales, no se debe dejar de lado el papel que sigue jugando el Estado en la formulación de mecanismos que conjuguen los elementos necesarios para alcanzar la competitividad y eficiencia necesaria en los puertos.

En este apartado, se describen las características principales de los puertos de Manzanillo y Veracruz, evaluando sus rendimientos reales a los pronosticados en los PMDP.

La atención a las dificultades por las que atraviesan actualmente los puertos mexicanos, considerando el caso especial de los dos puertos de estudio, plasma una realidad en la que no sólo es necesario contar con una buena infraestructura, sino con otros recursos que la permitan aprovechar y mejorar en el sentido de poder agilizar las operaciones de comercio exterior en los puertos.

3.1. Puerto de Manzanillo.

El puerto de Manzanillo en los últimos años ha calificado como un puerto de gran potencial en el litoral del Pacífico mexicano y como eje de conexión para diversas áreas geográficas de la República Mexicana, caracterizándose además por el creciente número de contenedores que a diario se desplazan por este puerto.

3.1.1. Descripción general de puerto.

El puerto de Manzanillo se ubica en el estado de Colima, en la costa del Pacífico, con las coordenadas geográficas 19°03.45 de latitud norte y 104°18.08 de longitud oeste.

Se caracteriza por ser un puerto de vocación comercial, turística y pesquera; así

como un puerto de altura y cabotaje por el tipo de movimientos que en él se llevan a cabo.

Manzanillo se identifica por ser el principal vínculo en el Pacífico mexicano y ser un corredor industrial y comercial importante para el país, conformado por las zonas norte, occidente y centro, en donde se localizan los estados de Aguascalientes, San Luis Potosí, Jalisco, Guanajuato, Querétaro, Zacatecas, Nuevo León, Coahuila, Morelos, Estado de México, Distrito Federal, Hidalgo, Nayarit, Durango, Michoacán y el propio estado de Colima, lo cual significa el 64% del PIB del país.

De estos estados concentra un porcentaje considerable de importaciones, esto es: del Bajío un 45%, del Centro un 9%, del Norte un 2% y el resto corresponde a las mercancías domiciliadas en la ciudad de Manzanillo. Mientras que en las exportaciones a salir por el puerto, el Bajío participa con el 29%, el Norte con el 16% y el 44 % corresponde a empresas domiciliadas en la ciudad de Manzanillo.

A su vez, por su posición estratégica, es ideal para el comercio internacional con Estados Unidos, Canadá, Centro y Sudamérica y con los países localizados en la Cuenca del Pacífico.

En la actualidad, existen 26 líneas navieras regulares que escalan en el puerto y que ofrecen una amplia gama de rutas marítimas con frecuencia de arribos quincenales, semanales y mensuales para diferentes tipos de carga, ya sea contenerizada, suelta, de automóviles, etc. , lo que permite la conexión con 74 destinos en el mundo.

Así, su zona de influencia internacional está conformada en el movimiento de importación por países como Canadá, Japón, Estados Unidos, Chile, Corea, Rusia, Libia, China, Taiwán, Nueva Zelanda, Sudáfrica, etc.; mientras que en el de exportación por Guatemala, Japón, China, Corea, Taiwán, Dinamarca, Colombia, Ecuador, Nueva Zelanda, entre otros.

Entre las principales mercancías de las cuales se ocupa el puerto se encuentran: la parafina, fertilizante, triplay, productos de acero, rollos de papel y autos en carga general; cáñola, trigo, semilla de nabo, avena y sorgo en granel agrícola; cemento, fertilizante mineral, urea, carbón mineral, amonio concentrado, zinc, pallet de hierro, yeso, nitrato de potasio en granel mineral; aceite de palma y sebo en fluidos; leche en

polvo, perecederos, ropa y calzado, productos químicos, electrodomésticos, entre otros en carga contenerizada.

Los graneles minerales, la carga en general y el petróleo con sus derivados constituyen las entradas y salidas del puerto en lo que se refiere al movimiento de cabotaje entre los puertos del Pacífico. Mientras que en el tráfico de altura hay intercambio de todo tipo de carga con diferentes países en el mundo.

Un requisito fundamental en el desarrollo de todo puerto es contar con un enlace eficaz con otros medios de transporte, dígase autotransporte, ferroviario o aéreo, pues de ello dependerá el traslado eficiente y seguro de las mercancías.

Dicho lo cual, el Puerto de Manzanillo se conecta al interior del país a través de la red ferroviaria y carretera, con 40 y 60 por ciento de la carga total transportada respectivamente desde y hacia el puerto.

Cuadro no. 18		
Distancias del puerto de Manzanillo a las principales ciudades (kilómetros)		
Ciudad	Carretera	Ferrocarril
Guadalajara	300	355
Lázaro Cárdenas	423	1,038
Aguascalientes	550	834
Querétaro	660	715
Distrito Federal	791	950
Mazatlán	829	947
Monterrey	1,086	1,380
Torreón	1,192	1,448
Tampico	1,159	1,350
Altamira	1,201	1,431
Nuevo Laredo	1,310	1,645
Guaymas	1,623	1,685
Tijuana	2,600	

Fuente: PMD Manzanillo p.p. 18 y www.apimanzanillo.com.mx

Cuenta con conexiones ferroviarias a doble estiba con centros productivos como Guadalajara, Pantaco y Monterrey, siendo la empresa Ferrocarril Mexicano (FERROMEX) la principal proveedora del servicio. Además, se encuentra conectado con los principales corredores carreteros del país, disminuyendo así las distancias con los principales centros productivos.

Mientras que en la vía aérea, Manzanillo cuenta con un aeropuerto internacional que comunica al puerto con el Distrito Federal, Guadalajara y Tijuana; así como con Los Angeles, C.A en Estados Unidos. Ofreciendo con dichas rutas servicios para el manejo

de carga ligera.

Cabe mencionar que derivado del Proyecto Bandera presentado por México en la Cumbre Ministerial del Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), en los Cabos, en octubre de 2002, el puerto ha adquirido mayor proyección en el ámbito internacional como punto alternativo a los saturados puertos de la costa oeste de Estados Unidos, especialmente Los Angeles y Long Beach.

Esta iniciativa permitió la creación de un “Corredor Transpacífico de Seguridad”, donde Manzanillo dadas sus ventajas, comunica a la Cuenca del Pacífico con la zona centro y este de Norteamérica.

No obstante lo anterior, es preciso reconocer que la modernización y el mejoramiento de los servicios y procedimientos en el puerto deben ser una constante, dado que otros puertos marítimos nacionales o extranjeros y las aduanas terrestres, representan importantes competidores para Manzanillo.

Como competidores marítimos en el Pacífico Norte se encuentran los puertos de Ensenada y La Paz en la Península de Baja California, Guaymas en Sonora, así como Mazatlán y Topolobampo en Sinaloa. Mientras que en el Pacífico Centro son los puertos de Acapulco en Guerrero, Puerto Vallarta en Jalisco y Lázaro Cárdenas en Michoacán.

Por lo que concierne a la vía terrestre, las aduanas del Noroeste como Mexicali, Tecate y Tijuana en Baja California, San Luis Rio Colorado y Sonoyta en Sonora; además de las del Norte, es decir, Nogales, Naco y Agua Prieta en Sonora, así como Ciudad Juárez, Ojinaga, Puerto Palomas y Ciudad Camargo en Chihuahua, son importantes competidores para Manzanillo.

Sin olvidar que el transporte ferroviario, dada su capacidad para transportar grandes volúmenes, su reducido costo y las recientes alianzas con empresas estadounidenses, derivado del proceso de privatización, representa también un fuerte competidor para el transporte marítimo. Punto por el cual, se deben asegurar las alianzas estratégicas con el mismo.

elementos básicos en la composición de todo puerto marítimo, como son los señalamientos (faros o balizas), las obras de protección (rompeolas), las obras de atraque (muelles o malecones), las áreas de navegación y un edificio administrativo a cargo de la API.

Cuadro no.19			
Terminales e instalaciones especializadas en el recinto portuario de Manzanillo			
(al año 2005)			
Empresa	Uso	Superficie m2	Ubicación
1. Cementos Apasco, S.A. de C.V.	Manejo y almacenamiento de cemento y clinker.	17,333.98	Banda B del recinto portuario
2. Corporación Multimodal, S.A. de C.V.	Carga general graneles y refrigerados.	7,429.29	
3. CEMEX México, S.A. de C.V.	Manejo y almacenamiento de cemento y clinker.	10,454.32	Banda A del recinto portuario
4. Comercializadora La Junta, S.A. de C.V.	Carga general granos y aceite.	35,090.88	Banda C del recinto portuario
5. Frigorífico de Manzanillo, S.A. de C.V.	Carga general graneles y refrigerados.	9,775.00 4,696.00 14,471.00 Total	Banda B del recinto portuario
6. VOPAK Terminals México, S.A. de C.V. (antes Compañía Mexicana de Terminales, S.A. de C.V.)	Productos líquidos	17,776.35	Banda C del recinto portuario
7. Marfrigo, S.A. de C.V.	Operación de un frigorífico para el almacenamiento de productos del mar.	2.200	Terminal pesquera
8. Manjalba, S.A. de C.V.	Fertilizantes y graneles agrícolas.	16,615.00	Banda B del recinto portuario
9. SSA México, S.A. De C.V. (antes TMM Puertos y Terminales, S.A. de C.V.)	Terminal de contenedores.	133,230.00	Banda C del recinto portuario
10. Operadora de la Cuenca del Pacífico, S.A. de C.V.	Instalación de usos múltiples I	31,635.06 10,934.25 42,569.31 Total	Banda A del recinto portuario
11. Terminal Internacional de Manzanillo, S.A. de C.V.	Instalación de usos múltiples II.	35,756.27	Banda A del recinto portuario
12. Exploración de Yeso, S.A. de C.V.	Instalación para el manejo de granel mineral preferente de yeso.	25,051.20	Parte posterior de la instalación de usos múltiples III.
13. Granelera de Manzanillo, S.A. de C.V.	Instalación para el manejo e granel agrícola.	10,844.06	Banda C del recinto portuario
14. PEMEX Refinación	Terminal de suministro y almacenamiento de combustible.	118,157.28	
15. Gobierno del Estado de Colima	Terminal Turística y Marina		

Fuente: Programa Maestro de Desarrollo del Puerto de Manzanillo 2000-2010, y Programa Operativo Anual 2005, Administración Portuaria Integral de Manzanillo, S.A. de C.V.- SCT.

En el caso de las áreas de navegación del puerto de Manzanillo, cabe mencionar que éstas tienen una profundidad de 16 metros, lo cual permite la recepción en sus 17 posiciones de atraque de buques de hasta 300 metros de eslora.

Cuadro no.20	
Equipo portuario en el recinto portuario de Manzanillo	
Remolcadores	3 de 3500 a 4,350 hp
Grúas de muelle	4 (2 Postpanamax)
Grúas de marco	16
Descargador de graneles agrícolas	1 de 1,000 ton de h-b-o
Cargador de graneles minerales	1 de 2,000 ton de h-b-o

Grúas (Gottwald)	4 de mas de 80 ton
Grúas	4 de mas de 15 ton
Montacargas	76 de mas de 15,000 lb.
Montacargas	86 de 5,000 a 15,000 lb.
Montacargas	25 de menos de 5,000 lb.
Almejas para graneles	73
Básculas	6
Barredoras	2

Fuente: Industria de la Transformación de Carga Marítima en México 2004-2005, Directorio Profesional, OPESA, Grupo TMM, p.p. 46.

3.1.3. Rendimiento y productividad del puerto.

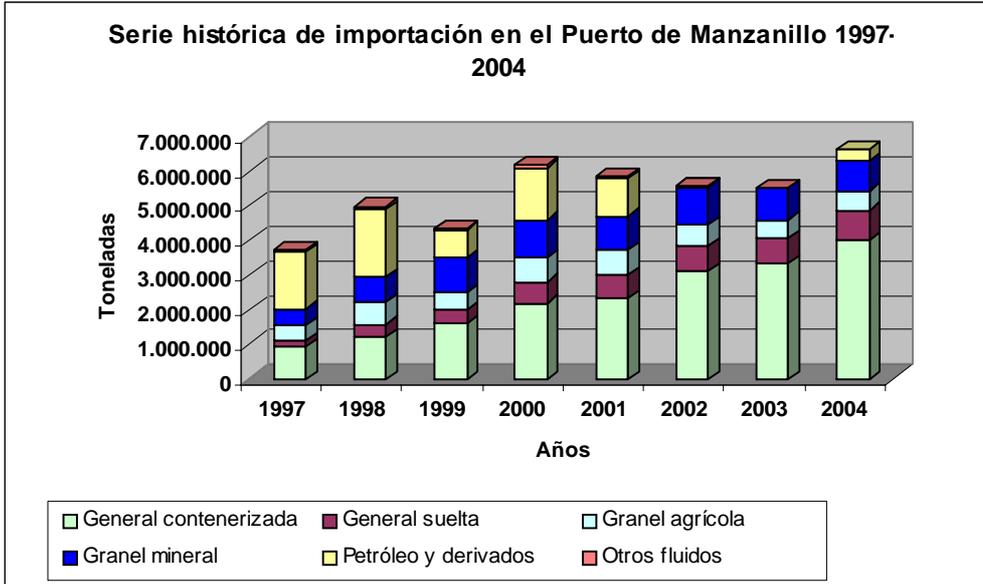
En los movimientos de carga, esto es tráfico de altura y cabotaje, el puerto de Manzanillo se distingue entre varios de los puertos del Pacífico mexicano. Tan sólo en el periodo de 1997 a 2004, esta equivalió al 14% respecto al resto de los puertos en este litoral.



Grafico No. 2

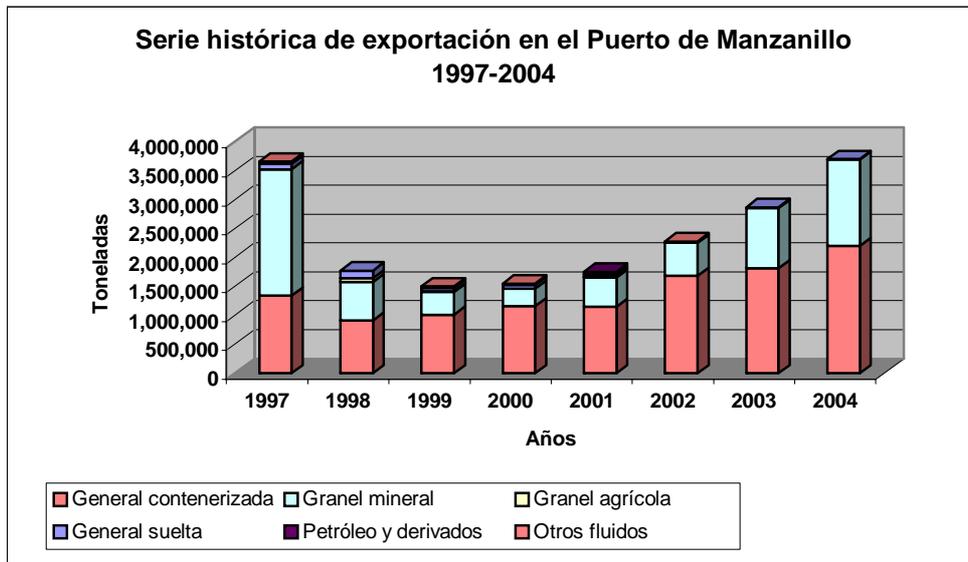
En el tráfico de altura, los movimientos que se han dado en Manzanillo, en el mismo periodo, han sido en su mayoría de importación, con 42, 763,847 toneladas, pues de exportación sólo suman 19,077,689 toneladas.

Gráfico no. 3



En ambos casos, la carga en su mayor parte es contenerizada, con 18, 717,043 y 11,257,745 toneladas respectivamente. Seguida en el caso de los movimientos de importación por la carga de petróleo y derivados (17%), el granel mineral (17%), la carga general suelta (11%), el granel agrícola (11%) y otros fluidos (1%).

Gráfico no. 4



Mientras que en las exportaciones le suceden el granel mineral (37%), la carga general suelta (2%), el granel agrícola (1%) y con menos de un 1% el petróleo y derivados y otros fluidos.

Y aunque la participación del puerto de Manzanillo en los movimientos de carga total nacional en el periodo mencionado equivale sólo a un 4%, la carga contenerizada ha sido distintiva de este puerto, pues se ha incrementado de 256,425 TEUS a más del triple con 830,777 TEUS, ocupando una posición importante a nivel nacional, con un 28% del total; mientras que en el Pacífico mexicano esta participación se traduce en un 53%.

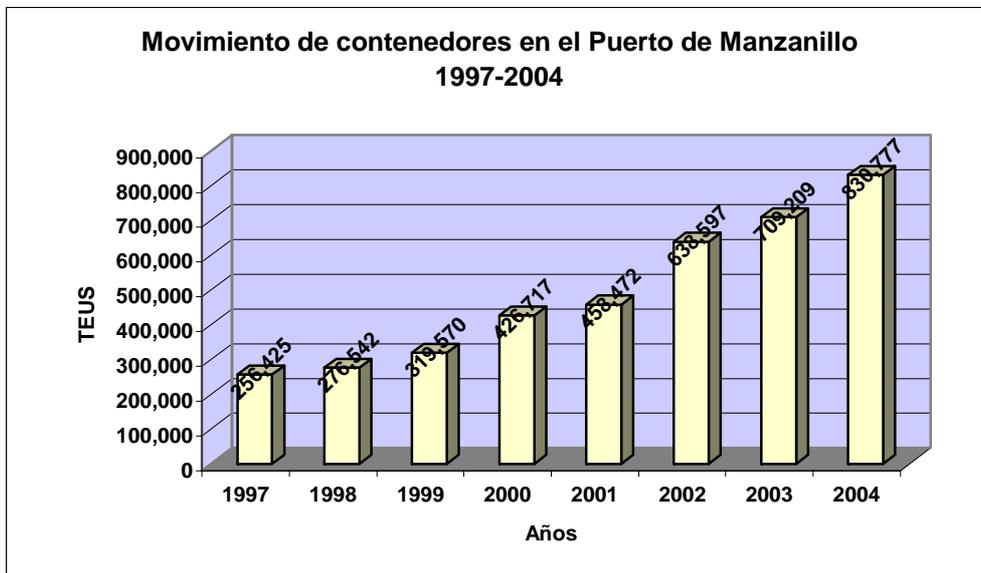
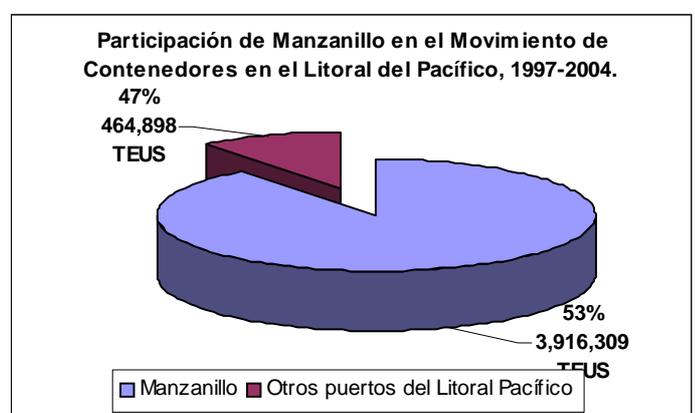


Grafico no. 5

Grafico no. 6



Gráfico no. 7



Cabe precisar que en el movimiento de contenedores del puerto de Manzanillo, el 99.95% se efectúa en tráfico de altura, restando sólo un 0.5% para el tráfico cabotaje, lo cual es señal del casi nulo y desaprovechado trasbordo entre los puertos mexicanos del litoral del Pacífico.

En lo que respecta al movimiento de carga en el tráfico de cabotaje, de acuerdo al acumulado de 1997 a 2004, la mayor parte de la carga corresponde a las entradas al puerto, con 18, 246,675 toneladas, en tanto que las salidas han sido sólo de 16,539,095 toneladas.

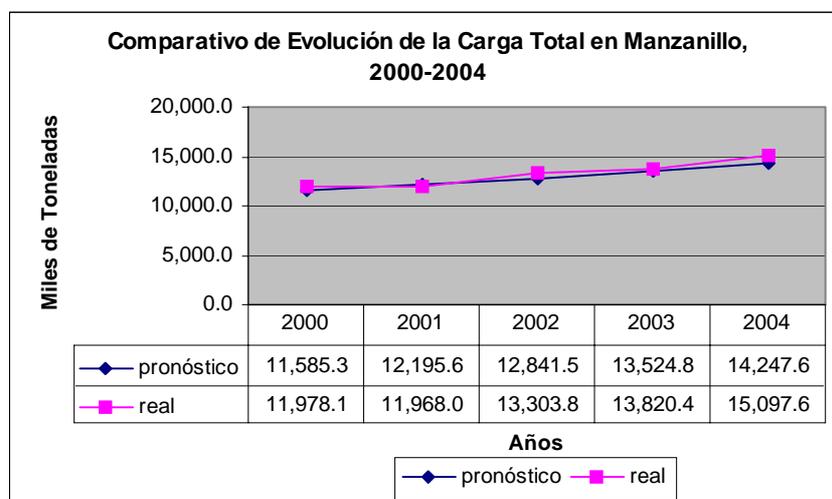
En el caso de las primeras, la carga preponderante es de petróleo y derivados, seguida del granel mineral y en menor medida de la carga general suelta y contenerizada. Mientras que en las salidas es el granel mineral el que ocupa el primer lugar, sucedido como en el caso anterior por la carga general suelta y contenerizada. De acuerdo a los datos otorgados por la SCT y la propia API, la composición de la carga total del puerto en el 2004 se constituyó en primera instancia por la general contenerizada (47.34%), seguida por el granel mineral (26.54%), los fluidos incluyendo petróleo (16.17), la general suelta o fraccionada (6.35%), el granel agrícola (3.29%) y los perecederos (0.31%)⁷⁰. Aunque si desglosamos esta información por tipo de tráfico –altura y cabotaje–, la composición de la carga puede variar en gran medida como lo pudimos observar en el análisis anterior sobre el acumulado del periodo de 1997 a 2004.

Uno de los instrumentos que podemos utilizar para evaluar el desempeño de los puertos mexicanos que cuentan con una API, es su PMDP, pues éste contiene los pronósticos de operación que deben alcanzar, como es la composición de carga, en su mayoría programados hasta el 2010.

Como tal, el comportamiento de la carga total en el puerto de Manzanillo, en los cinco años a los que haremos referencia, esto es, 2000 a 2004, no dista mucho de lo pronosticado, tan sólo 2.8 puntos por encima de lo previsto, teniendo una tasa media de crecimiento anual (TMCA) de 6.1% (ver gráfico no. 8). No obstante que en cargas como fluidos, granel agrícola y petróleo y derivados, el comportamiento distó mucho de lo contemplado, resultando tasas de crecimiento negativas.

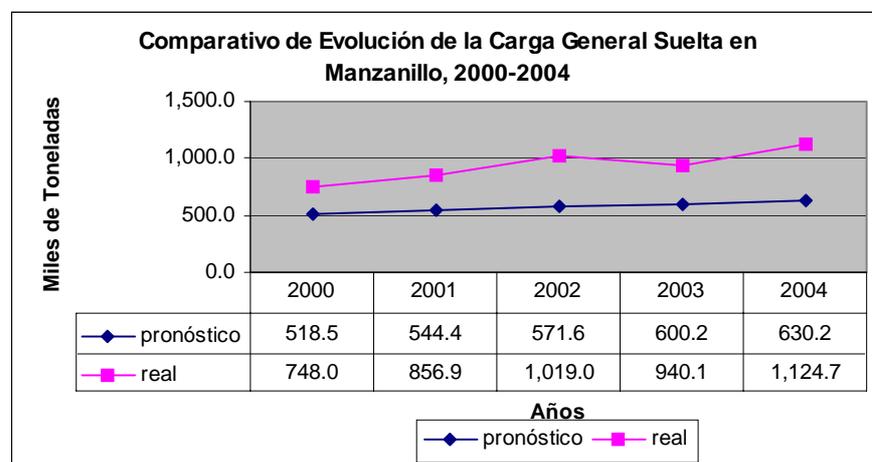
⁷⁰ POA 2005 Manzanillo, Anexos Movimiento de Carga enero-diciembre 2004.

Grafico no. 8



Destacando por otro lado, la evolución de la carga general suelta o fraccionada, con un 63.7% por encima de lo pronosticado y con una TMCA de 11.35% (ver gráfico no.9), después de la que sigue siendo la primera carga del puerto, esto es la contenerizada, con una TMCA de 17.4%.

Gráfico no. 9



Este comportamiento se explica, de acuerdo al Programa Operativo Anual (POA) 2005, por el aumento de las importaciones de los productos de acero, que en el 2004 representaron el 47.6% de la composición total de la carga general fraccionada o suelta, seguida de productos como automóviles (ver gráfico no. 10), cemento y parafina

con una TMCA de 32, 26 y 7 puntos porcentuales respectivamente.

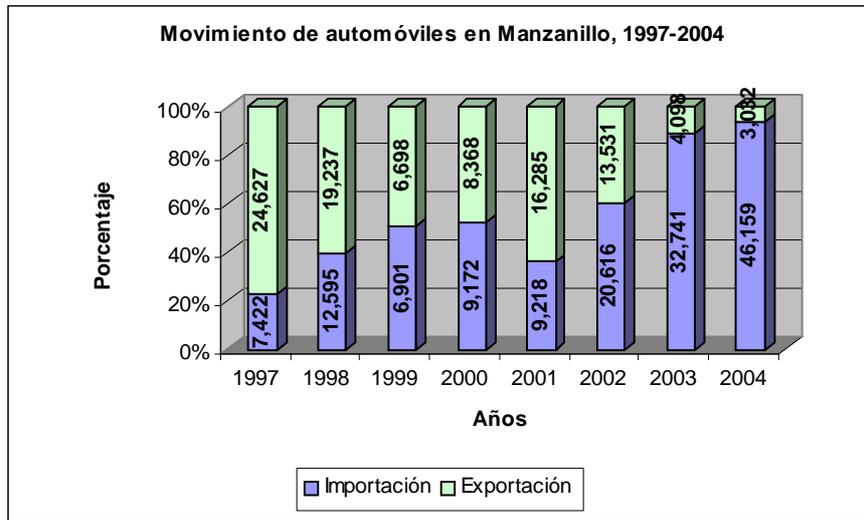
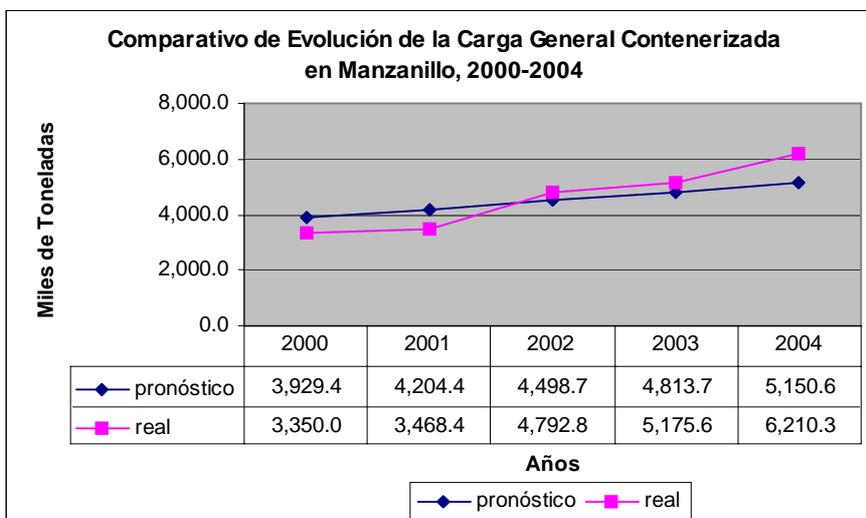


Gráfico no. 10

En el caso de la carga contenerizada, se tenía previsto que su crecimiento anual, considerando el número de toneladas, fuera de sólo 7%; no obstante, ésta ha alcanzado un gran desempeño, logrando como mencionamos antes una TMCA de 17.4% (ver gráfico no. 11). Derivado de diversos factores que han acontecido en los últimos años, como son el arribo de nuevas líneas navieras⁷¹; la agilización en el desalojo de las cargas con mayor eficiencia en el despacho aduanero; los rendimientos operacionales en la terminal especializada de contenedores, con un promedio de 41 contenedores hora grúa en operación; el personal y equipo especializado para el manejo de contenedores; el desarrollo de corredores y la suscripción de acuerdos con otros puertos nacionales; y por último, las relaciones con los puertos de otros países de la Cuenca del Pacífico, especialmente Asia y Sudamérica, donde Manzanillo juega un papel fundamental en la cadena de transporte para las mercancías que comercian los países asiáticos e incluso de Oceanía con el centro y la costa este de Estados Unidos.

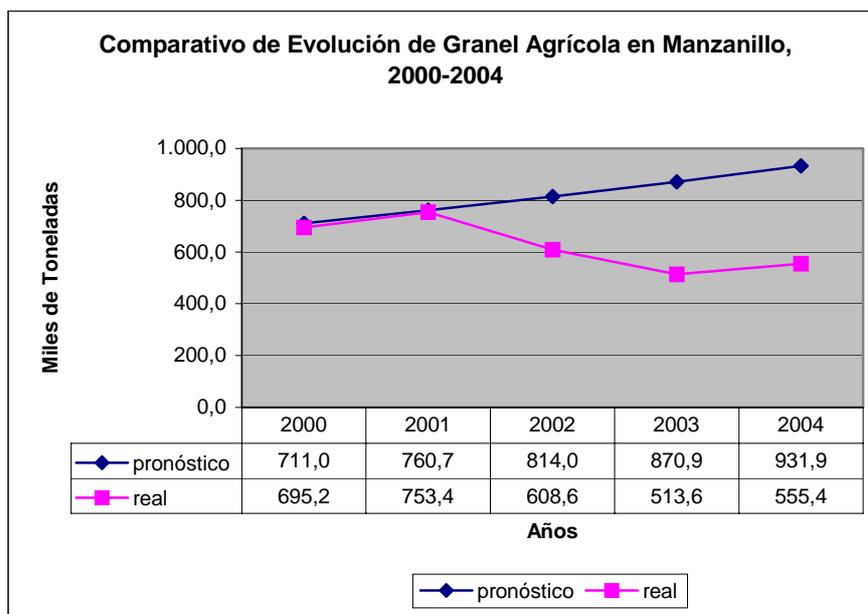
⁷¹ Australia New Zealand Direct Line, Mediterranean Shipping Company, CMA-CGM de French Line, P&O Nedlloyd, Italia di Navigazione, entre otras.

Gráfico no. 11



En el granel mineral, la evolución también ha sido satisfactoria, pues en los últimos años, sus resultados se encuentran un 6.3% por encima de lo supuesto en el PMD, observando una TMCA de 6.5%, atribuible a las cargas cautivas de los pellets de hierro, de cemento y desde el 2002 de yeso, además de la participación de otras cargas como los fertilizantes minerales y la urea.

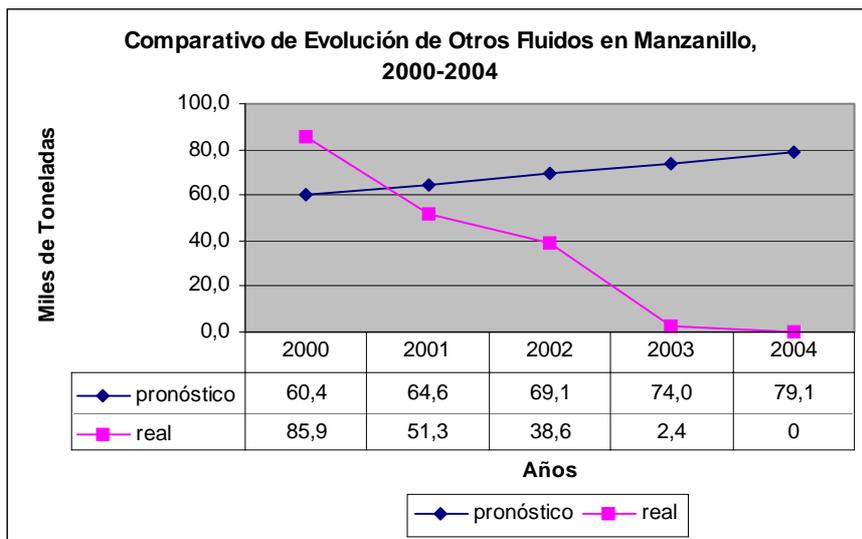
Gráfico no. 12



Contrario a lo anterior, el granel agrícola manejado en el puerto de Manzanillo ha presentado serias dificultades, estando 23.5 puntos porcentuales por debajo de lo pronosticado y con una TMCA de -4.6% a causa de la competencia con el ferrocarril en el flete de granos proveniente de Canadá, así como por el alto costo de los fletes para el transporte de estos productos (ver gráfico no. 12). Conservando tan sólo el manejo de productos como la semilla de cáñola, el trigo, la semilla de nabo y la avena.

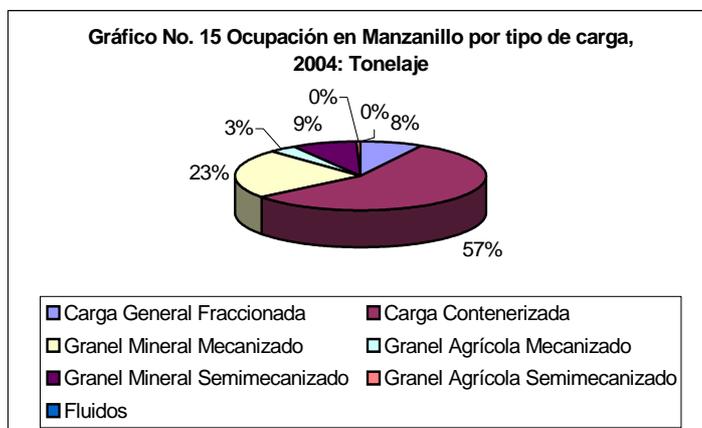
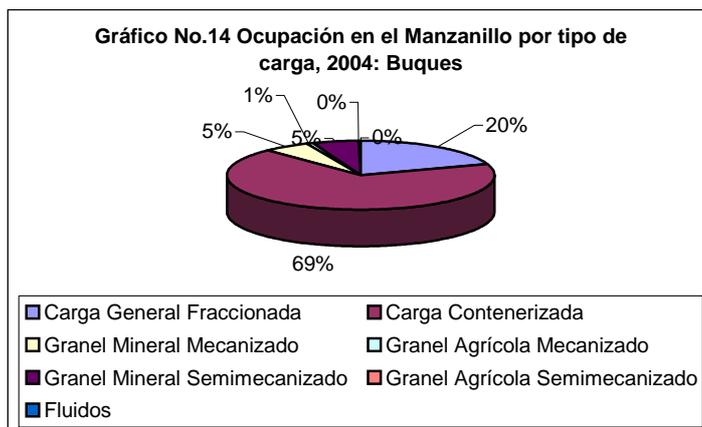
Parecido al caso anterior, el manejo de fluidos ha tenido un pobre desempeño, mas de 48 puntos porcentuales por debajo del pronóstico y una TMCA de -64.7% (ver gráfico no. 13). Esto debido al elevado costo que los usuarios deben pagar al contratar los fletes por la región del Pacífico, optando por usar las terminales del Golfo de México, razón por la cual empresas como Vopak transfirieron el resto de sus operaciones al puerto de Veracruz.

Gráfico no. 13



La ocupación en el puerto, considerando los 15 tramos en total, tuvo en el 2004 un porcentaje total de 35 puntos, cinco puntos abajo que el año anterior. Distinguiéndose de acuerdo a lo antes visto, el mayor número de buques y tonelaje en la carga contenerizada, seguida de la carga general fraccionada, el granel mineral mecanizado y semimecanizado, dejando con menor número de ocupación al granel agrícola mecanizado y semimecanizado.

Por lo que resta a los rendimientos en el puerto, calificadas con el número de toneladas hora buque en operación, ciertas cargas y productos han sobrepasado de manera positiva en el 2004 los compromisos de operación, entre ellas, la general unitizada, los automóviles, la general contenerizada, el granel mineral semimecanizado ligero y el mecanizado de pellet. Teniendo por tanto, el resto de las cargas y otros productos movilizados en el puerto, rendimientos por debajo en lo estipulado en las reglas de operación.



En los rendimientos por toneladas hora buque en operación, cabe mencionar que se distingue el desempeño de las empresas maniobristas Maniobras Portuarias de Manzanillo, S.A. de C.V., Operadora de la Cuenca del Pacífico, S.A. de C.V. y SSA México, S.A. de C.V. principalmente.

Mientras que en la medición de toneladas hora grúa en operación el mayor desempeño fue para SSA México, S.A. de C.V., Operadora de la Cuenca del Pacífico, S.A. de C.V. y Operadora del Puerto de Manzanillo, S.A. de C.V.



Grafico No.16

3.2. Puerto de Veracruz.

El puerto de Veracruz desde siglos atrás ha jugado un papel trascendental en la vida económica de México, pues ha sido parte de innumerables intercambios comerciales entre diferentes regiones del mundo.

La misma experiencia que ha ido adquiriendo, lo constituye como uno de los principales puertos del SPN con mayor desarrollo, infraestructura, servicios y personal calificado, volviéndose uno de los más recurridos por cientos de usuarios.

3.2.1. Descripción general de puerto.

El puerto de Veracruz se ubica en el municipio y estado del mismo nombre, en la costa del Golfo de México, bajo las coordenadas geográficas 19°12'30" latitud norte y 96°08'00" longitud oeste.

De acuerdo a las características del puerto recibe distintas clasificaciones, esto es, por sus condiciones naturales es un puerto artificial; por el influjo de las corrientes marítimas y las mareas, es un puerto abierto; por su situación en las costas es un puerto marítimo; desde el punto de vista económico es un puerto primordialmente comercial aunque en menor medida pesquero, turístico y petrolero; y por el tipo de tráfico que se lleva a cabo es en mayor medida de altura.

La zona de influencia nacional del puerto de Veracruz se clasifica en dos áreas, el hinterland primario y el secundario, el primero construido en base a las mayores ventajas competitivas de operación del puerto, además de las conexiones ferroviarias y carreteras superiores en calidad y cantidad que ofrece en relación a otros puertos particularmente del Golfo de México. Así el hinterland primario esta definido por los estados que conforman el 86.8% del total de la carga que transita por el puerto.

Mientras que el hinterland secundario esta conformado por aquellos estados en los que los volúmenes de carga son tan pequeños que no son representativos en el movimiento de carga total de Veracruz, a pesar de concentrar en este puerto el grueso de su volumen de carga. Son estados que aprovechan la cercanía y conexiones con Veracruz, pudiendo ser también entidades en los que Veracruz no tiene una ventaja significativa, ni fuerte participación respecto a otros puertos, pero que los volúmenes que manejan son representativos en el movimiento total de carga.

De igual manera la zona de influencia del puerto de Veracruz puede ser reconfigurada por factores como la reorientación geográfica del desarrollo industrial en el país, ya que tiende a la descentralización, generando cargas en nuevos lugares; por el desarrollo del intercambio comercial con la Unión Europea; por la privatización del transporte ferroviario y las alianzas con las empresas estadounidenses; o bien por el desarrollo de conexiones terrestres entre los puertos competidores y el hinterland de Veracruz.

Dicho lo anterior, en la actualidad se considera que el hinterland primario lo constituyen el propio estado de Veracruz, Puebla, Estado de México y el Distrito Federal, como origen o destino de mas del 80% de la carga que maneja el puerto, siendo entidades de vocación importadora.

Considerándose en el hinterland secundario entidades como Durango, Coahuila, Nuevo León, San Luís Potosí, Jalisco, Guanajuato, Querétaro, Hidalgo, Michoacán, Tlaxcala, Morelos, Oaxaca, Chiapas, Campeche y Yucatán.

Por otro lado, la zona de influencia internacional fundamentalmente esta conformada por 26 países que en su conjunto representan el 94% del total de la carga manejada. Entre ellos destaca el intercambio con Estados Unidos con mas del 52% (6,476,263 toneladas); así como el de Europa y América Latina con participación de 21% y 15% respectivamente.

Con la Unión Europea destaca el tráfico con España (434,810 ton.), Bélgica (793,273 ton.) y Alemania (549,734 ton.). Mientras que con América Latina los más representativos son Brasil (812,420 ton.), Venezuela (475,988 ton.) y Argentina (276,451 ton.). Teniendo una participación no menos importante con Canadá de 366,132 toneladas.

Los mayores volúmenes de carga que se manejan a través del puerto de Veracruz, que en su conjunto representan el 61% del total manejado, arriban a los puertos de Nueva Orleans, Houston, Galveston, Beaumont, Corpus Christi y Comfort, E.U.A.; Bremenhaven y Hamburgo Alemania; Amberes, Bélgica; Quetzal, Guatemala; Santos, Brasil; Thundey Bay, Canadá; Rotterdam, Holanda; Barcelona, España; Puerto Cabello, Venezuela; y La Habana, Cuba.

Actualmente escalan 36 líneas navieras regulares en el puerto las cuales ofrecen una amplia gama de rutas marítimas con frecuencia de arribos quincenales, semanales, mensuales, entre otros.

El puerto se enlaza con el interior del país a través de redes carreteras y ferroviarias que lo comunican con varias ciudades del norte, centro y sureste. En carretera se conecta con las ciudades de Jalapa, Córdoba, Orizaba, Puebla, Tlaxcala, Ciudad de México, Villahermosa, Oaxaca, entre otras. Mientras que por la red ferroviaria, se une a dos redes troncales, una que hace su recorrido por el centro

atravesando la Ciudad de México, y la segunda que lo comunica desde Orizaba hacia el sureste del país.

Cuadro no. 21		
Distancias del puerto de Veracruz a las principales ciudades (kilómetros)		
Ciudad	Carretera	Ferrocarril
Guadalajara	1,082	1,021
Lázaro Cárdenas	1,113	1,217
Querétaro	650	710
Distrito Federal	435	428
Mazatlán	1,601	1,680
Monterrey	969	1,425
Tampico	506	1,366
Altamira	548	1,408
Nuevo Laredo	1,199	
Guaymas	2,394	2,418

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Los puertos mexicanos en cifras 1994-2000, 5° ed., México, D.F., 2001, pp

En el tráfico de cabotaje, los productos significantes a 2004 fueron el maíz, el pet-coke y las casas prefabricadas. Por lo que se refiere al tráfico de altura, en el concepto de exportaciones, es la carga general contenerizada la que ocupa el primer lugar, seguida de la carga general suelta, donde los autos son la principal mercancía en este tipo, y por último en el manejo de los fluidos como producto significativo se encuentra la melaza.

Mientras que en el rubro de las importaciones los productos significantes que tienen llegada por el puerto de Veracruz son el maíz, el trigo, el sorgo y la soya como granel agrícola; mercancía variada como carga general contenerizada; los fertilizantes, la chatarra y el pet coke como granel mineral; el acero, autos y aluminio como carga general suelta; y por último el aceite vegetal y sebo, entre otros fluidos.

No obstante que Veracruz tiene conexiones terrestres, sean ferroviarias o carreteras desde y hacia el principal centro de distribución y consumo del país; de que existen instalaciones apropiadas y terminales especializadas como son de contenedores o bien de graneles agrícolas; o bien de que en el aspecto tarifario el puerto esta en una posición relativamente competitiva con estándares atractivos de productividad; cuenta con obvios competidores naturales.

Entre los competidores nacionales evidentemente se encuentran los puertos de Altamira y Tampico; mientras que los puertos extranjeros por los cuales se desvía carga potencial para los puertos mexicanos del Golfo de México son Houston, Nueva Orleans,

Corpus Christi y Brownsville en E.U.A., los cuales operan carga con destino u origen al centro y norte de México.

De igual forma Nuevo Laredo, Tamaulipas, es el principal punto fronterizo por donde cruzan las mercancías con origen o destino a la Ciudad de México, significando una proporción de carga importante que pudiera ser movilizada por el puerto de Veracruz.

3.2.2. Infraestructura general.

Plano no. 2 Puerto de Veracruz



La extensión total concesionada a la API de Veracruz el 1° de febrero de 1994, consta de 596 hectáreas de acuerdo a su título de concesión.

Como áreas de navegación, el puerto cuenta con un canal de acceso de 1.2 Km.

de longitud y 14 metros de profundidad; así como con una dársena de ciaboga de 400 metros de diámetro y 14 metros de profundidad. Con ello, Veracruz tiene la capacidad de recepción de buques de hasta 290 metros de eslora.

Las bodegas, cobertizos y patios como áreas de almacenamiento suman más de 330 mil metros cuadrados y en total el recinto portuario se encuentra dividido en 38 áreas, destinadas cada una de ellas a servicios diversos como maniobras de carga general, de contenedores, graneles agrícolas, minerales y fluidos; además de las reservadas a reparaciones navales y almacenamiento. (Ver plano no.2)

Además, el puerto cuenta con un equipo especializado (ver cuadro no.22) y en total existen 10 terminales especializadas para el manejo de contenedores, granel agrícola, vehículos, cargas especializadas, fluidos, cemento, aluminio, de usos múltiples y la terminal marítima de PEMEX.

Cuadro no. 22	
Equipo especializado en el puerto de Veracruz	
Almejas	76
Cargadores Frontales	37
Grúa pórtico de muelle	6
Locomotora	6
Montacargas	213
Otras grúas	83
Plataformas	159
Succionadoras	16
Tolvas	43
Tractores	14
Remolcadores	6
Tractocamiones	92
Retroexcavadoras	3
Trackmóvil	13
Tractoplantas	39

Fuente: Industria de la Transformación de Carga Marítima en México 2004-2005, Directorio Profesional, OPESA, Grupo TMM, p.p. 62.

3.2.3. Rendimiento y productividad del puerto.

Dada la presencia de importantes puertos comerciales en el Golfo de México y Caribe, además del puerto de Veracruz, la participación que éste tiene en la carga total de dicho litoral se traduce tan sólo en un 8% en el periodo de 1997 a 2004 y en 4% a nivel nacional.

Al igual que el puerto de Manzanillo, la mayor parte de los movimientos en el tráfico de altura corresponden a importaciones. Tan sólo en el periodo estudiado han sido de 86, 914,130 toneladas; en contraste con tan sólo 17,587,165 toneladas de exportación.

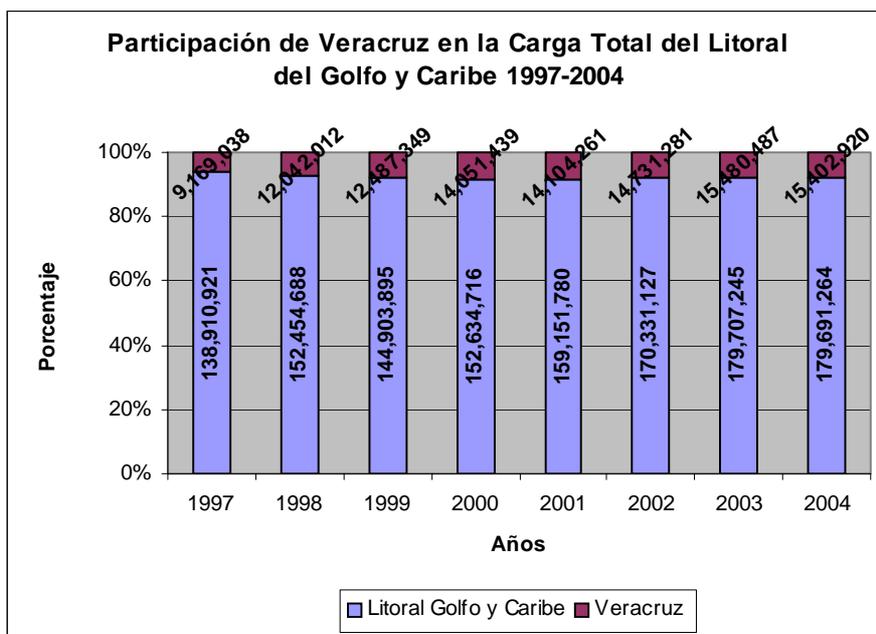
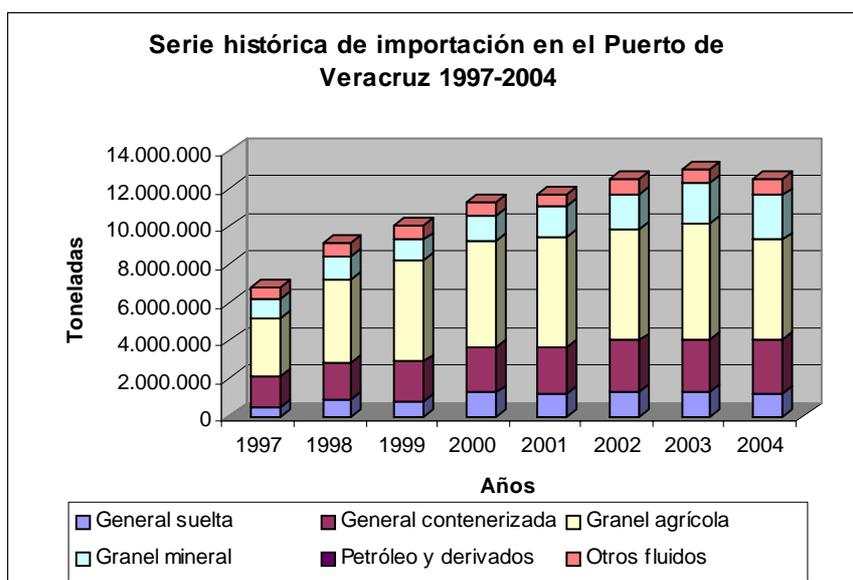


Gráfico no. 17

En las importaciones, el tipo de carga mas significativo es el granel agrícola (47%), seguido de la carga contenerizada (22%), el granel mineral (14%), la carga general suelta (10%) y otros fluidos (7%).

Gráfico no. 18



Mientras que en las exportaciones, la mayor parte de ellas es contenerizada (55%), sucedida de la carga general suelta (35%), y en menor número de otros fluidos (6%), granel mineral (3%) y granel agrícola (1%).

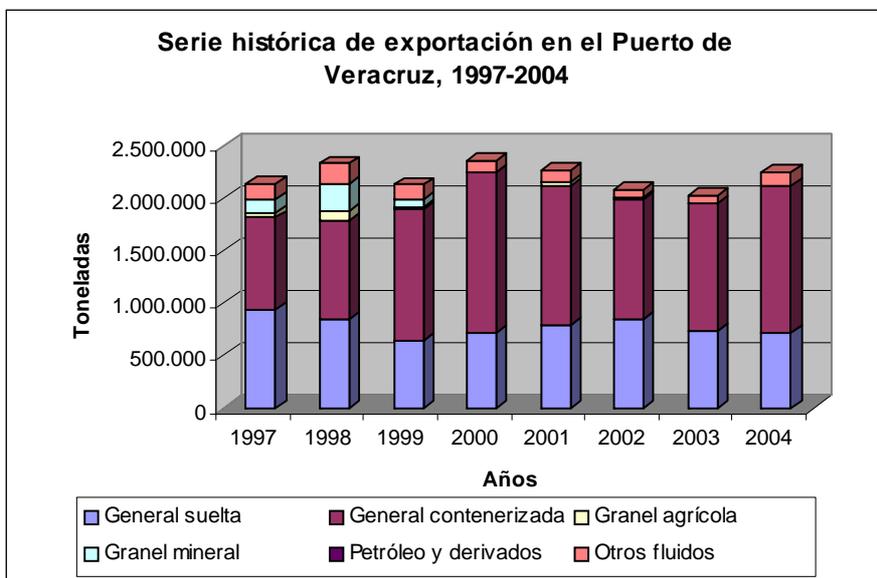


Gráfico no. 19

Después del granel agrícola, el manejo de la carga contenerizada en el Puerto de Veracruz es representativo, marcando una constante evolución, pues de ser tan sólo 364,259 TEUS en 1997, en el 2004 alcanzó casi el doble con 591,736 TEUS.

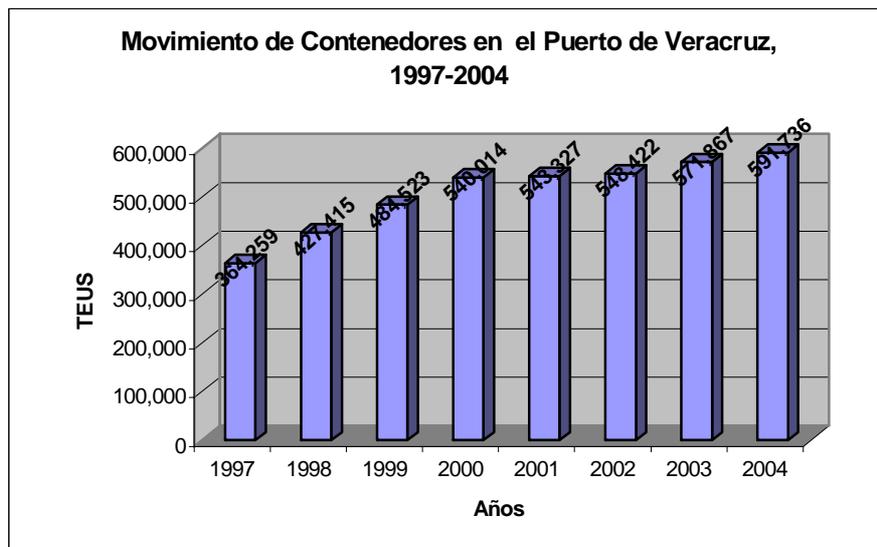


Gráfico no. 20

Con ello la participación de Veracruz en el movimiento nacional de contenedores se traduce en un 37% y en un 63% respecto a los demás puertos del litoral del Golfo y Caribe.

A diferencia de Manzanillo, en Veracruz sólo se efectúa el movimiento de contenedores en el tráfico de altura, en el cual las importaciones de 1997 a 2004 por un margen mínimo son mayores que las exportaciones, 2, 040,714 TEUS y 2, 030,849 TEUS respectivamente.

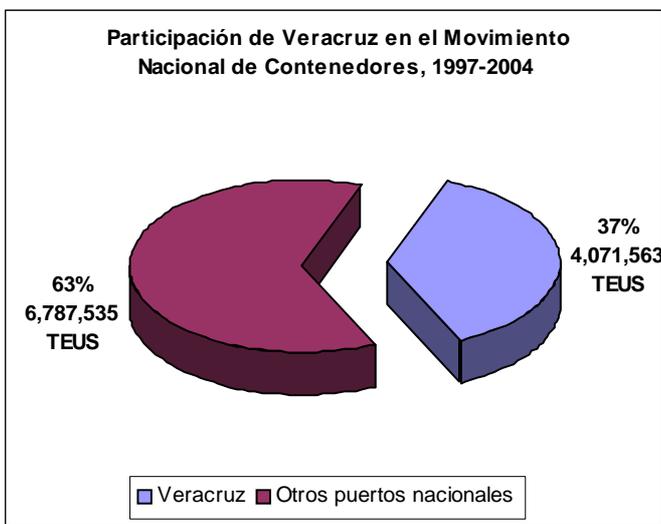


Gráfico no. 21

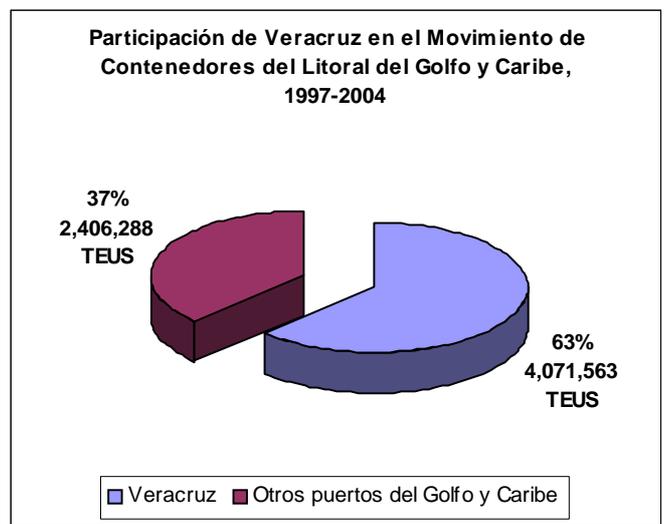


Gráfico no. 22

El movimiento de automóviles se ha vuelto una carga significativa en el puerto de Veracruz, pues de 116,356 unidades en 1997, se movilizaron más de 480 mil unidades en el 2004.

Siendo así el puerto de Veracruz el principal punto de arribo y salida de vehículos a nivel nacional, con un 65% en cuanto a importaciones se refiere y 73% en el caso de las exportaciones, de manera global, el puerto se hace cargo del 70% de los movimientos a nivel nacional de vehículos. Manteniendo un liderazgo respecto a otros puertos del Golfo de México, con un 90% de las exportaciones y un 79% de las importaciones.

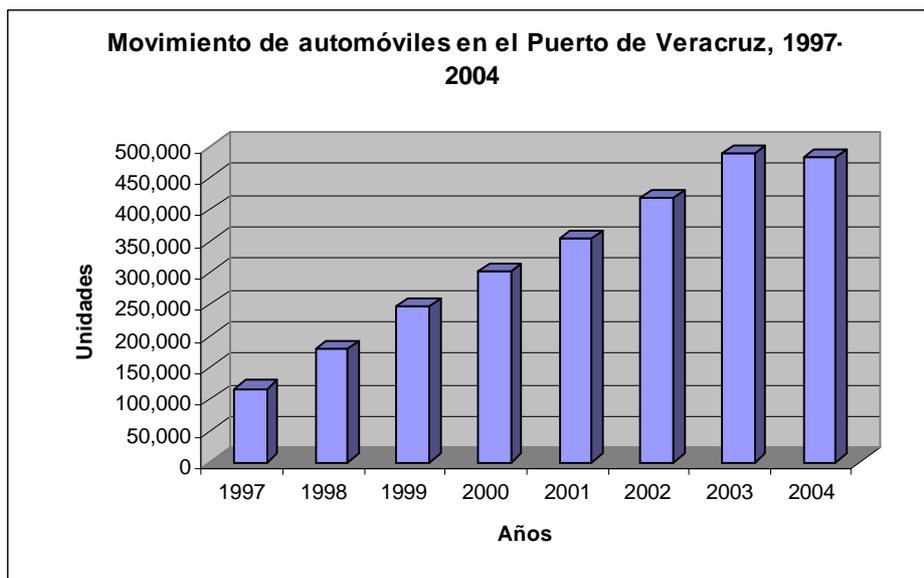


Gráfico no. 23

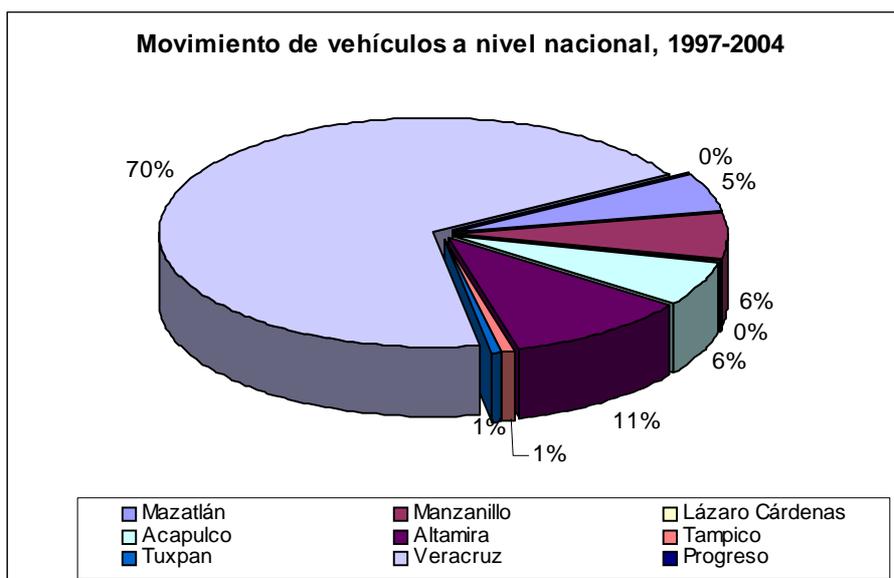


Gráfico no. 24

Por lo que respecta al tráfico de cabotaje en el lapso tomado de referencia, la mayor parte corresponde a entradas al puerto, con 2,962,083 toneladas; frente a tan sólo 5,409 toneladas de carga general suelta como salidas del puerto.

De tal forma, las entradas al puerto están constituidas casi en su totalidad por petróleo y sus derivados (80%), seguida del granel agrícola (14%), el granel mineral (6%) y con menor participación de la carga general suelta y de otros fluidos.

En resumen, de acuerdo a lo reportado por la API en el 2005, la distribución de la carga en el puerto de Veracruz, correspondió en un 32% al granel agrícola (5,365,755 toneladas), 29% a la carga contenerizada especializada (5,013,361 toneladas), 15% al granel mineral (2,630,541 toneladas), 13% a la carga general (2,141,909 toneladas), 6% a fluidos (1,048,605 toneladas) y 5% a la carga contenerizada no especializada (921,773 toneladas).

Por otro lado, el cumplimiento de los pronósticos de carga elaborados en el PMDP para el puerto de Veracruz 2000-2010, han distado de lo que se esperaba, pues pese a que en el acumulado del 2000-2004 se contemplaba obtener como carga total 76, 002,900 toneladas, sólo se lograron alcanzar 71, 171,700 toneladas, esto es 6.4 puntos por debajo de lo esperado con una tasa media de crecimiento anual de 2.1%, a diferencia de la programada de 8.3%.

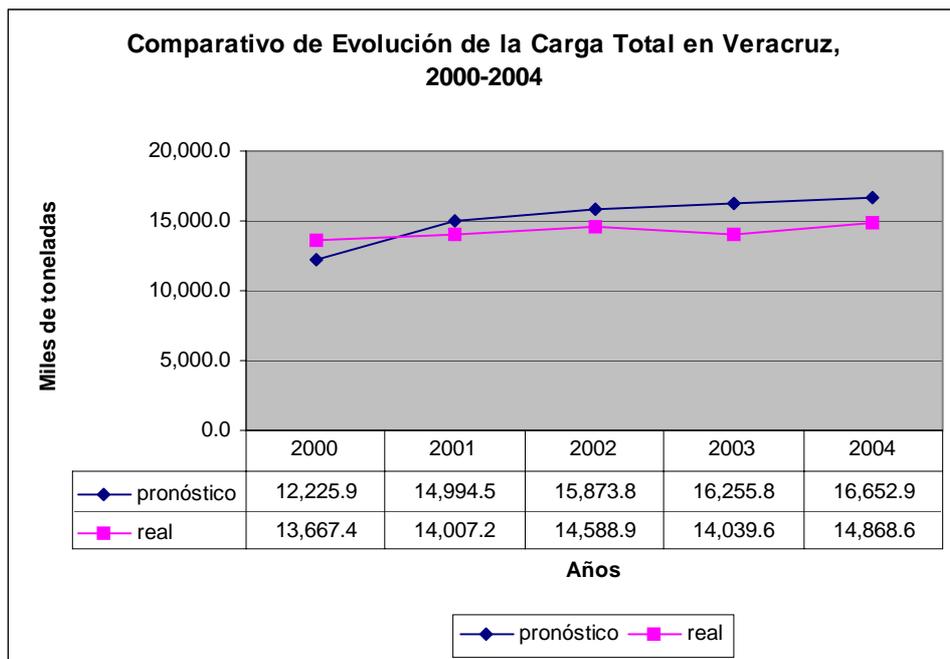


Gráfico no. 25

En la carga general suelta, la TMCA se ubicó en un 6.2%, ligeramente por debajo de la nacional que fue de 7.3%, en el periodo de 1993 a 2004. Aunque si consideramos sólo el acumulado del 2000 al 2004, la TMCA fue de -0.8%, que aunque negativa, fue algo

favorable, pues se colocó 11.3 puntos por encima de lo pronosticado (ver gráfico no. 26).

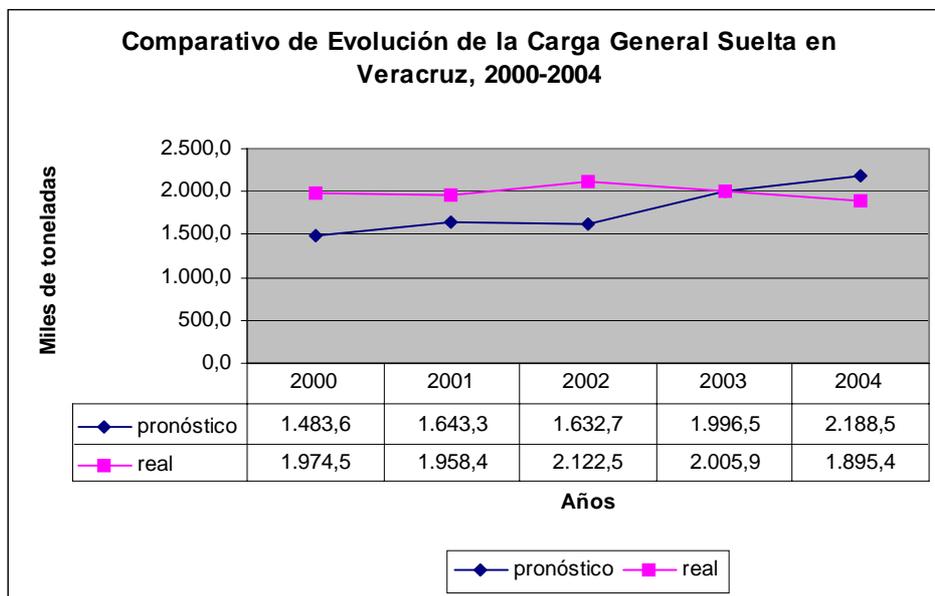


Gráfico no.26

De acuerdo al POA 2006 del puerto, el aumento que se ha dado en la carga general suelta se debe al aumento de las importaciones de productos como madera (159.4%), maquinaria (65.1%), acero en distintas presentaciones (17.8%) y tubos de acero (22.1%), éstos últimos con un incremento del 29.3% en cuanto a exportaciones se refiere.

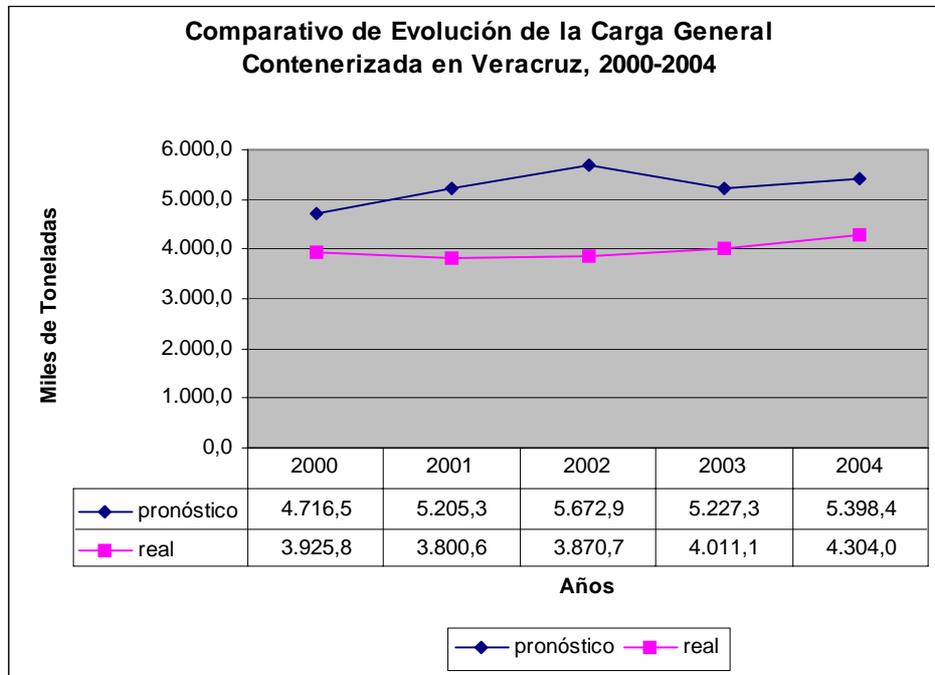
Sin olvidar que en el movimiento de automóviles de marcas como Ford, VW, Seat, Volvo, Chrysler, etc., se ha dado un incremento medido en unidades, pues ahora son mayores el número de vehículos de tipo compacto operados en el puerto.

En la carga contenerizada, los resultados del periodo de referencia se encuentran 24.1 puntos por debajo de lo pronosticado, con una TMCA de 2.3% (ver gráfico no. 27); aunque si tomamos la tasa media de crecimiento desde 1993, el porcentaje alcanza un 9.8%, siendo la nacional de 10.4%.

Los incrementos continuos de la carga contenerizada reflejan el ritmo de contenerización que ha tenido el país en los últimos años, trasladando las cargas contenerizadas que antes se manejaban por carretera para ahora trasportarlas por buque. Además de que este crecimiento también obedece a la mejora de los rendimientos que se tienen en menores estadías de las embarcaciones, pues a

diferencia de años atrás, ahora se atienden más buques con más contenedores en menos tiempo.

Gráfico no. 27



En el caso del granel agrícola la operación real no dista mucho de lo pronosticado, pues sólo se encuentra 2.5 puntos por debajo de lo programando, con una TMCA de -1.2% (ver gráfico no. 28). Aumentando a 9.6% si tomamos el parámetro desde 1993, una TMCA superior a cualquier referencia, pues la nacional es de 7.0% , en razón de que el puerto de Veracruz controla mas del 57% del granel agrícola con respecto al total de puertos nacionales.

En el último año, el aumento en este tipo de carga de acuerdo a un sondeo realizado por la Gerencia Comercial de la API, se derivan de la utilización en Estados Unidos de equipo ferroviario para cubrir la demanda del Pacífico ocasionada por el mercado asiático, en especial de China, haciendo entonces a los puertos mexicanos, una vía marítima alterna de entrada más atractiva.

Para el granel mineral, pese a que su TMCA es de 16.5% , diferente a la programada de 27.4% , los resultados de carga obtenidos han sido satisfactorios, pues se encuentran 12.8 puntos por encima de lo contemplado. Entre 1993 y 2004 la TMCA no dista mucho de la antes referida, pues ésta es de 17.7% .

Gráfico no.28

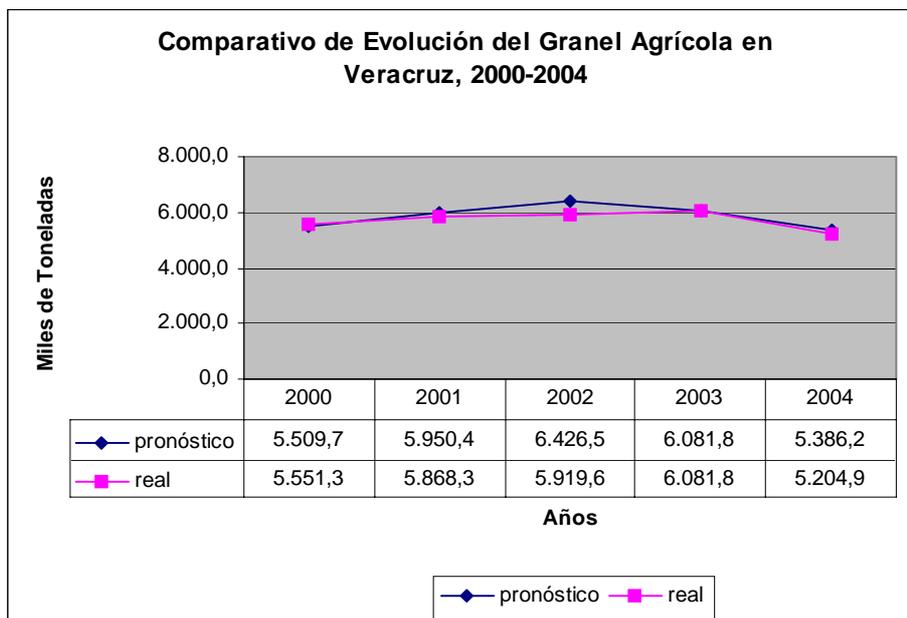
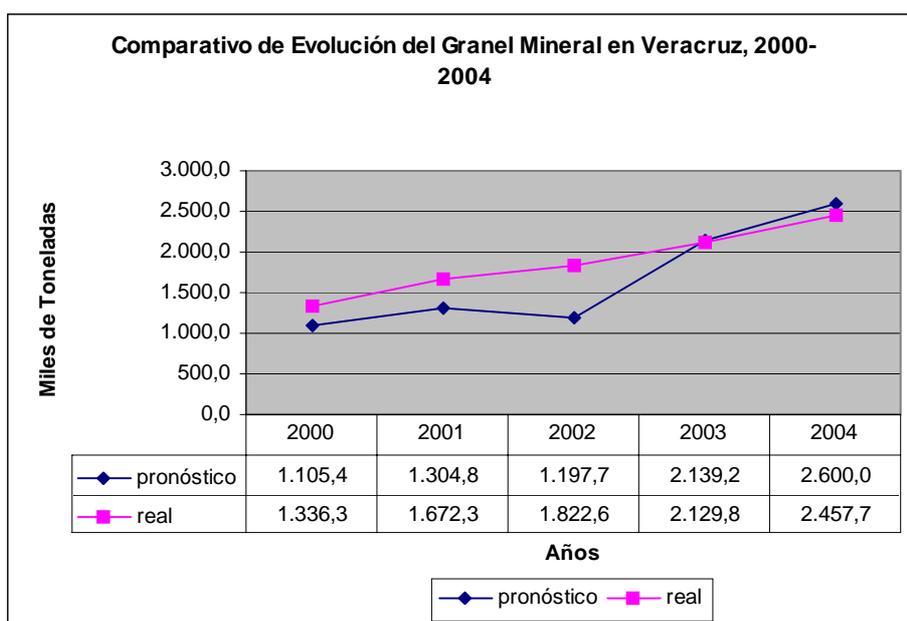


Gráfico no. 29



El incremento reportado en los últimos años en este tipo de carga, se debe en su mayor parte a las importaciones de productos como pet-coke (23.4%), fertilizantes (8.4%), arrabio y briqueta de fierro (5.2%); además de la exportación de clinker (127,010 toneladas) y la entrada en cabotaje de pet-coke (129,246 toneladas).

En el manejo de fluidos, la TMCA entre 2000 y 2004 es de 4.6%, mayor a la de 3.7% entre 1993 y 2004. Presentado sólo una diferencia de 7.4 puntos porcentuales por debajo de la carga total programada (ver gráfico no. 30).

El aumento de importaciones de productos como el alquilbenceno (35.6%), acetona (29.4%), aceite vegetal (3.5%), entre otros; así como de la exportación de melaza que se ha incrementado en 53.1%, explica el comportamiento en este tipo de carga.

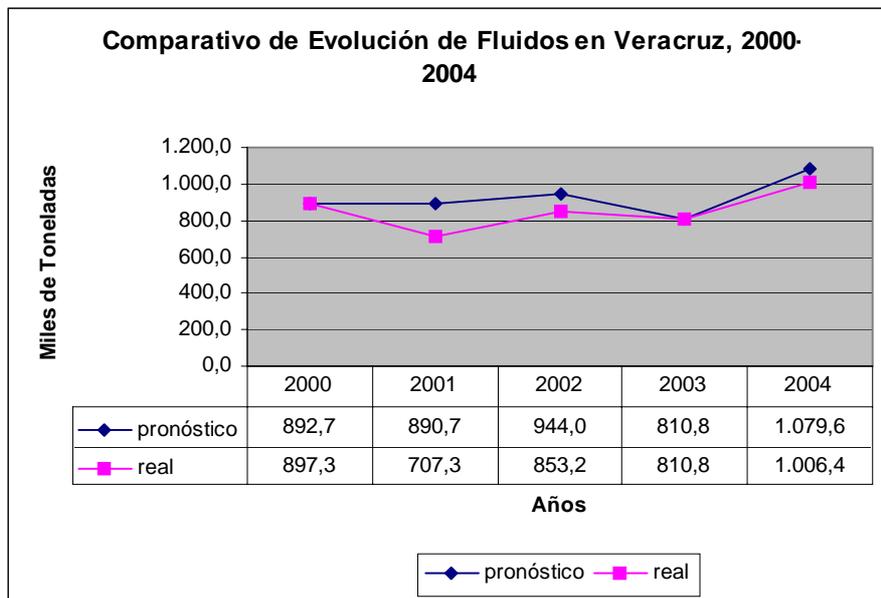


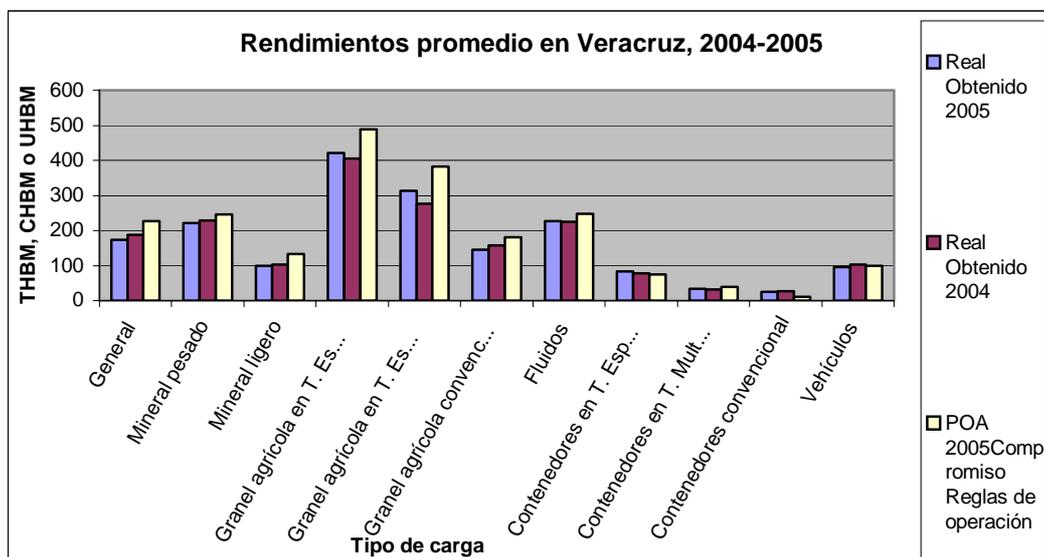
Gráfico no. 30

Por otro lado, los rendimientos promedio del puerto tomando como guía las metas a alcanzar plasmadas en las reglas de operación para el 2005, distinguen al manejo de contenedores, pues la productividad en el manejo de contenedores convencional supera en 53.3% los compromisos de operación; mientras que la productividad en el manejo de contenedores en la terminal especializada de ICAVE, S.A. de C.V., se colocó 11.7 puntos porcentuales por encima de lo acordado.

En lo que respecta al resto de las cargas, la mayoría de ellas no sólo no cumplieron las reglas de operación comprometidas para el 2005; sino que con respecto al año anterior, esto es 2004, el incremento de su productividad fue negativo. Exceptuando en este caso sólo al manejo del granel agrícola en las terminales especializadas Cargill y TCE, a los fluidos y al movimiento de contenedores en la

terminal multiusos, pues estos presentaron en el 2005 mejores índices de productividad que el año anterior.

Grafico no. 31



La capacidad de servicio que presenta el puerto de Veracruz actualmente no difiere en nada de la presentada desde el 2000. Como porcentaje de ocupación de muelle para cada tipo de carga no rebasa el 70% como es el caso de la carga general y los fluidos, manteniendo otras un 65%, como son el granel mineral, el granel agrícola y los autos; alcanzando en el caso de la carga contenerizada tan sólo un 50% de ocupación.

Con ello, en un escenario conservador, el año de saturación para cada manejo de carga se vislumbra en diferentes plazos, como el más próximo se encuentra para el 2009 el granel mineral; a mediano plazo, esto es 10 ó 12 años, el granel agrícola y la carga contenerizada, dado que son dos de las principales cargas en este puerto con índices constantes de crecimiento; y finalmente a más largo plazo de 15 ó 24 años el manejo de vehículos y fluidos respectivamente.

3.3. Dificultades en el Puerto de Manzanillo y Veracruz.

En la medición de la competitividad de un país, no sólo esta involucrada la calidad de su infraestructura, sino su desarrollo logístico y el avance de sus instituciones.

Si bien la modernización y ampliación de la infraestructura, como en el caso de los puertos, es una necesidad para su adecuado desarrollo económico, no es posible medir la competitividad y eficiencia de los puertos sin considerar otros factores que también influyen en la misma.

La logística que involucra a otros medios de transporte, a los servicios portuarios como el almacenamiento y a la propia administración de la logística, son elementos que sin el debido perfeccionamiento pueden ser causa de mayores costos para los usuarios en los puertos.

Las instituciones, entendidas como la legislación y reglamentación que envuelven las actividades portuarias también influyen en el alcance de la competitividad de un puerto. Así, las autoridades que intervienen en el despacho aduanero pueden llegar a ser un obstáculo para agilizar la liberación de las mercancías si estas no cuentan con sistemas automatizados.

En este sentido, ya que anteriormente se analizaron en cifras las inversiones efectuadas, la operación, rendimientos y ocupación en los puertos modelo de estudio, ahora corresponde examinar algunos de los elementos que integran su logística y que nos pueden dar un panorama más claro y amplio de la situación en la que se encuentran actualmente dichos puertos.

Cabría agregar que frente a las demandas de los puertos para llegar a ser competitivos, las instituciones deben asegurar no sólo un marco macroeconómico estable, sino un ambiente que impulse y asegure un desarrollo tecnológico, haga crecer el capital humano y proporcione mecanismos jurídicos claros y justos que aseguren competencia y diriman conflictos.

3.3.1. Escasa integración logística de la cadena de transporte.

De acuerdo a lo analizado anteriormente, los puertos mexicanos han tenido mejoras considerables en su operación desde su reestructuración en 1994. Aunque es preciso mencionar que esta mejora se ha dado sólo en la primera maniobra, es decir, de los movimientos del buque al patio o zonas de almacenamiento, pues en lo que concierne a la segunda maniobra, esto es, del patio o zonas de almacenamiento a un vehículo de transporte terrestre, dígase la interfase marítimo-terrestre, aun existen rezagos.

La realidad es que el nivel de intermodalismo en los puertos aun es atrasado, no existe un desarrollo logístico “puerta a puerta” adecuado, provocando demoras, tiempos innecesarios y la imposibilidad de movilizar la carga, impactando en costos adicionales para los usuarios.

No obstante, no es sólo la falta de continuidad con el transporte terrestre lo que genera bajos rendimientos operativos y eficiencia en la operación de los puertos, sino que existen otros factores que provocan la ruptura en la cadena integrada de transporte, esto es, las complejas revisiones en puerto; la inexperiencia y desconocimiento de los procedimientos por parte de ciertos usuarios y la carencia de sistemas de información y documentación integrados.

En la revisiones de la carga en puerto intervienen diferentes actores y no lo hacen de manera homogénea ni coordinada generando mas tiempo en su manejo y en ocasiones daños a la mercancía.

En primer lugar, los agentes aduanales antes de pasar la mercancía a aduana hacen un “reconocimiento previo”, por lo que abren el contenedor, desconsolidan y vuelven a consolidar la carga para comprobar que efectivamente exista correspondencia de los documentos y las mercancías.

Posteriormente la Procuraduría General de la República (PGR), con la autoridad para prevenir la entrada de mercancías ilegales al país, debe abrir todos los contenedores provenientes de América Latina y el Caribe y sólo un porcentaje de diez por ciento en el caso de contenedores provenientes de otros países. Además la SAGARPA y la SS en algunos casos también pueden llevar a cabo una revisión de acuerdo al tipo de mercancía.

Todo lo cual significa que los contenedores son abiertos mas de una vez, causando no sólo un daño físico a la mercancías, sino un sobre costo al usuario por cada una de las revisiones y manipulaciones realizadas que él debe cubrir. Sumado al hecho de que muchas mercancías que no obtienen la liberación en aduana caen en abandono en sus patios o bodegas y al no desalojarla provoca una saturación de las terminales y dificultades, lo que de igual manera genera mayores costos al usuario al tener que cubrir maniobras adicionales.

En lo que respecta a los usuarios pequeños y medianos, tienen poca experiencia y conocimiento en el desarrollo logístico de cadenas productivas de transporte, lo cual provoca un retardo en el despacho de la carga, particularmente en la carga suelta o contenerizada. Esto por diferentes factores como son: el desconocimiento en el manejo de cadenas de transporte y distribución; la poca integración en la comunicación e información con los transportistas que operan en la segunda maniobra; la lentitud en el manejo de la documentación y pagos, lo que impide la pronta liberación de la mercancía en la aduana; y la falta de orientación por agentes logísticos para diseñar y operar cadenas multimodales.

Por otro lado, los sistemas de información y documentación en la segunda maniobra aun son heterogéneos, no hay un sistema que permita la integración de todos los actores involucrados en esta operación. Cada actor cuenta con su sistema de información, lo que implica que entre ellos exista un desigual desarrollo de tecnologías de información y sistemas inteligentes.

Además, pese a la existencia de sistemas automatizados en las terminales especializadas de contenedores para mejorar la operación interna, ésta no se hace extensible a los demás usuarios, los cuales en ocasiones recurren a los medios convencionales. El mismo caso se da con el sistema automatizado de las aduanas, pues si bien conecta vía electrónica y en tiempo real a cada una de las aduanas marítimas con los agentes aduanales de los barcos y con los agentes navieros, para hacer los pagos y acelerar la liberación de las mercancías, no así con los operadores logísticos, los transportistas y demás autoridades que operan en la segunda maniobra, los que no cuentan con la información en avance de estos tramites para coordinar y planear sus actividades con anticipación.

Como mencionamos antes no existe una continuidad en la interfase marítimo-terrestre, siendo el autotransporte el eslabón más débil en esta cadena, derivado de que en su mayoría no ofrecen servicios integrados adaptados a las necesidades específicas de cada usuario; cumplen tan sólo una función de arrastradores de carga atendidos a las ordenes y requerimientos de los agentes aduanales, navieros o de los operadores de transporte multimodal; derivado de lo anterior, tienen poca capacidad negociadora frente a los demás actores involucrados; y llegan a absorber los sobrecostos por demoras e ineficiencias de la cadena en la que otros también participaron.

En el mismo campo del transporte terrestre, el ferrocarril también presenta dificultades para lograr cadenas de transporte integradas, pues no existe un desarrollo de infraestructura ferroviaria adecuado dentro de los recintos portuarios, por lo que la carencia de zonas de vías de intercambio de equipo ferroviario, no facilita la conectividad entre las terminales marítimas y la terminal ferroviaria, provocando dificultades operativas y congestiones.

De igual forma no existe una coordinación operativa entre las empresas ferroviarias y las terminales marítimas para planear con anticipación la utilización y retiro del equipo ferroviario.

Y por lo que se refiere a la normatividad ésta no es la adecuada, pues no promueve un ambiente de competencia entre las empresas ferroviarias. En varios casos, como Veracruz, Altamira o Tampico, una sola empresa tiene la concesión de las vías internas a los recintos portuarios, por lo que las demás empresas deben pagar derechos de arrastre⁷², también conocido como *switcheo*, para poder acceder a las terminales marítimas. Este costo adicional es entonces el que comúnmente los deja fuera de la competencia, prevaleciendo entonces las tendencias monopolísticas de la primera empresa dueña de la concesión.

Por lo tanto, pese a que el ferrocarril se estima con potencial para promover cadenas competitivas integradas de transporte, los “cuellos de botella” que aun se

⁷² El concesionario o permisionario fija libremente las tarifas para permitir que otros transiten por sus vías (derecho de paso) o arrastren vagones ajenos en sus vías (derechos de arrastre), esto de acuerdo a la Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario, art. 46.

generan y el incumplimiento de la NOM⁷³ que regula estos derechos de paso o arrastre no permiten el aprovechamiento de este medio de transporte.

Considerando los componentes anteriores, el multimodalismo es aun un reto por atender por parte de las autoridades y concesionarios de las administraciones portuarias dada la necesidad de lograr cadenas ininterrumpidas de transporte y con ello menores tiempos de traslado.

Tras el proyecto nombrado “Sistema de Seguridad Multimodal Transpacífico”, conocido también como Proyecto Bandera, acordado en la Cumbre de Presidentes y Jefes de Estado del APEC en octubre de 2002, donde la delegación mexicana promovería a los puertos del Pacífico mexicano como una alternativa competitiva para el comercio de Asia con Norteamérica, el éxito que se daría del mismo en términos de ahorros en tiempo y costos, llevaría a la firma en el 2004 del “Acuerdo de Concertación para el Desarrollo de Corredores Multimodales”.

Con la adquisición de este Acuerdo se conformaría un Comité Interinstitucional de Facilitación en el que convergen dependencias federales, empresas, cámaras, confederaciones y asociaciones de la iniciativa privada, con el fin de trabajar para elevar la competitividad de los puertos mexicanos.

De igual forma, se formarían Subcomités de Coordinación y de Información, Evaluación y Seguimiento, que deben dar seguimiento a los proyectos de corredores multimodales de Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Sur-Sureste, Ensenada y Veracruz.

Empero lo anterior, aun no existen resultados tangibles del trabajo realizado en los puertos, pese a que la conjunción de actores que se busca para llegar a la construcción de corredores multimodales, se debe reconocer como un buen planteamiento.

⁷³ NOM 075-SCT2-2002, DOF: 18-X-2002.

3.3.2. Escasa competitividad en tarifas.

Como hemos venido diciendo, la competitividad de un puerto la define una infraestructura moderna, una logística con bajos costos y un marco regulatorio adecuado que promueva estos primeros puntos.

Los costos de logística en México, integrados por el transporte, almacenamiento, manejo de inventarios y el personal capacitado para la administración de dicha logística, esta considerado que representan un 15.3% del PIB, superior al de otros países, incluso al de Brasil con un porcentaje de 10.1%⁷⁴.

Factores como el alto costo de insumos, la baja calidad de infraestructura, la falta de seguridad, el rezago tecnológico; así como los problemas de corrupción, tramites aduanales, entre otros, explican este alto porcentaje.

En general, la infraestructura en México, pese a los procesos de reestructuración y modernización por el cual ha atravesado, aun se encuentra por debajo del promedio mundial, esto es de 4.3 se ubica en un 3.3.

En los costos del transporte encontramos además del pago de seguros, los costos por flete y las tarifas portuarias por atraque y uso de puerto; el cargo por tonelaje; y por servicios de muellaje y pilotaje.

Se puede decir que en el caso de los costos por flete, el aumento de las compañías navieras internacionales que toman como ruta a México ha hecho que exista más competencia y con ello que el costo del flete se pueda definir por las reglas de mercado y sea mas bajo.

No obstante, las tarifas portuarias en México aun presenta rezagos, pues se encuentran entre las mas caras a nivel mundial (ver cuadro no.23), lo que les resta competencia.

De igual manera, a pesar de que existe un promedio de estadía de la carga contenerizada de 5 días a nivel internacional, en México el promedio nacional es de 10 días, lo que sobrepasa los tiempos estimados y hace que pierda preferencia por los usuarios.

⁷⁴ IMCO, "Transporte y logística" en , p.p. 104-105

Cuadro no.23								
Tarifas portuarias para un buque de 2,800 TEU (US\$ miles)								
Servicio	Southampton, UK	Le Havre, Francia	Rotterdam, Holanda	Hamburgo, Alemania	N. York, EUA	Manzanillo, México	Tokio, Japón	Veracruz, México
Muellaje y pilotaje	4	12	7	5	13	5	21	5
Tarifa por tonelaje	24	18	14	8	4	11	8	36
Atraque y uso de puerto	83	95	114	142	210	212	240	242
Total	111	126	135	155	227	228	268	283

Fuente: IMCO, Resumen ejecutivo p.p. 29

3.3.3. Puerto de Manzanillo

El caso del puerto de Manzanillo es representativo, pues en los últimos años ha logrado un marcado crecimiento, convirtiéndose en una opción competitiva entre los puertos mexicanos del Pacífico.

No obstante, existen ciertas debilidades y amenazas que la API reconoce y a partir de las cuales ha desarrollado las estrategias necesarias para mejorar sus servicios.

En el caso de este puerto, la configuración del recinto portuario tiene una reducida franja de tierra, lo que limita el aprovechamiento de los frentes de agua necesarios en los años por venir.

De igual manera, las áreas de almacenamiento en las terminales e instalaciones portuarias son muy pocas y al igual que en el puerto de Veracruz, hay una deficiente coordinación entre los actores involucrados en la segunda maniobra y la interfase marítimo-terrestre, ya sea con autotransporte o ferrocarril, esta muy poco desarrollada, lo que ocasiona una saturación del 85% en los patios de almacenamiento cuando sólo se ocupa un 35% de los muelles, sin olvidar los sobre costos para los usuarios.

Con ello y considerando que entre los objetivos estratégicos de la API se encuentran el mejorar la calidad y competitividad en la operación y prestación de los servicios portuarios; optimizar el uso de la infraestructura portuaria; promover el desarrollo y eficiencia operativa de los modos de transporte terrestre; entre otros.⁷⁵ La

⁷⁵ Programa Maestro de Desarrollo del Puerto de Manzanillo 2000-2010, Administración Portuaria Integral de

definición de estrategias es un factor clave para atender estas tareas o problemáticas pendientes.

Entre tales estrategias, llaman la atención la reordenación de las áreas concesionadas, que la API considera necesario para obtener beneficios operacionales y de productividad.

Asimismo, sigue persiguiendo una mayor productividad con el fin de disminuir los tiempos de estadía de los buques en el puerto, además de delinear una coordinación y comunicación eficiente entre los diferentes actores involucrados para agilizar las operaciones.

Con el fin de acabar con el congestionamiento se plantea el establecimiento de patios fiscalizados para ferrocarriles, además de la conclusión a la ampliación de la autopista Manzanillo-Guadalajara.

Dado que los corredores multimodales son un elemento que vuelve estratégico y más competitivo a un puerto, la API de Manzanillo contempla la creación de alianzas intermodales con el fin de volverse un puerto más atractivo y lograr mayores tráficos por el mismo.

En el 2004 se firmaría un Acuerdo de Amistad y Cooperación Comercial entre el puerto de Manzanillo y el puerto de Houston, cuya importancia radica en que permite una conexión con la costa este de Estados Unidos y los canales intercosteros por medio del puerto estadounidense.⁷⁶

De igual forma se concretó el corredor Asia-Manzanillo-Ciudad Reynosa que opera suministros para la industria maquiladora y se comenzó el proyecto para la creación de un puerto seco en coordinación con otros puertos interesados.

Este puerto seco se tiene previsto ubicarlo en Silao, Guanajuato y con la firma que el puerto de Altamira ha dado en el proyecto se pretende lograr un corredor nacional que una a las costas este y oeste de México.

Además de estas iniciativas, el puerto de Manzanillo también tiene firmado un Convenio con el puerto de Kansas City y desde el 30 de noviembre se logró el decreto para tránsitos internacionales.

Manzanillo, S.A. de C.V.- SCT, Pp. 91

⁷⁶ Ver POA Manzanillo 2004, p.p. 6

Podríamos decir entonces que a la par de las iniciativas y trabajos realizados por la API de Manzanillo, en conjunto con la SCT, se encuentran aun retos y tareas pendientes que atender, sin por ello menospreciar los avances obtenidos.

3.3.4. Puerto de Veracruz

En el puerto de Veracruz, a causa de la modernización de su infraestructura, se dio una mayor expansión de sus áreas de tierra que de sus frentes de agua, por lo que el tema de la ampliación sigue siendo un tema necesario que atender, pues se tiene prevista la saturación del puerto en el 2009.

Los problemas comunes de la segunda maniobra siguen presentándose en este puerto y en particular el poco desarrollo de los servicios ferroviarios continua siendo una tarea pendiente, pues siguen siendo sólo dos empresas las que prestan el servicio y sólo una de ellas cuenta con acceso al recinto portuario, lo que significa mayores costos por derecho de arrastre para la que no tiene acceso y en general tarifas mas caras para lo usuarios. Sin olvidar que la regulación y modernización sigue siendo muy precaria, aun cuando pudiera ser con el desarrollo adecuado un importante eslabón en la interfase marítimo-terrestre.

El crecimiento del manejo de carga en Veracruz en los últimos años es un hecho y pese a los cambios para tener una infraestructura adecuada, la logística sigue siendo inoperante para las necesidades del puerto, lo que genera demoras y con ello mayores costos finales.

Cabe recordar que entre los objetivos plasmados por la API en su programa maestro de desarrollo portuario, se encuentran mejorar la interfase marítima portuaria, modernizar la infraestructura y logística, tener un desarrollo informático integral, entre otros. Para lo cual es que la API ha efectuado inversiones físicas en el puerto.

No obstante es importante no olvidar que la API sólo invierte en la infraestructura y superestructura común, como son los muelles, las vías de navegación, las obras de protección, las vialidades, los edificios administrativos, etc. Mientras que los cesionarios privados invierten en la modernización de las terminales portuarias.

Ahora bien, frente a los objetivos planteados en el programa maestro de desarrollo, existen aun muchos amenazas y debilidades que la API reconoce y que debe atender como son la falta de sistemas intermodales, los malos procedimientos de aduana, las excesivas revisiones, los problemas por falta de una estructura tarifaria integral apropiada, la marcada dependencia del gobierno federal para la celebración de concursos y licitaciones, la centralización de la toma de decisiones en aspectos estratégicos, el escaso desarrollo del ferrocarril, entre otras.⁷⁷

Por tanto, los aspectos clave que la API identifica y sobre los cuales tiene la meta de trabajar son lograr servicios de calidad, tener tarifas competitivas, ampliar un desarrollo tecnológico, mejorar la planeación estratégica y poder ofrecer servicios integrales a sus usuarios.

Por otro lado y paralelo a la necesaria expansión del puerto, la creación de un puerto seco, como en el caso del puerto de Manzanillo, se estima como una obra estratégica que disminuiría las demoras en trámites y revisiones que deben hacerse en el puerto, agilizando las operaciones de tráfico.

3.4. Los retos institucionales.

Dada la situación de los puertos, no sólo las API's deben trabajar en su mejora, sino las autoridades mismas, pues tienen que mejorar sus estrategias y seguir trabajando sobre los canales de acción ya creados pero aun inconclusos.

Sin duda, la privatización de las administraciones portuarias integrales, es aun uno de los retos más lejos de alcanzar. El plan original de conformarlas como federales o en ciertos casos estatales, para después mediante un proceso de licitación pública, privatizarlas, no se ha logrado llevar a cabo.

La contradicción entre las mismas instituciones -SCT y SHCP- para promover o no la desincorporación de las API's, como en el caso antes visto, deja entonces abierto a discusión si el gobierno federal esta realmente interesado en promover la privatización de las API's o en continuar el esquema actual.

⁷⁷ Ver *Programa Maestro de Desarrollo del Puerto de Veracruz*, Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. de C.V., Pp.26-28

Cualquiera que sea el destino de estas administraciones, las tareas en cuanto al mejoramiento de la infraestructura portuaria y de los servicios sigue pendiente y requieren de atención y trabajo, por parte de las autoridades y todos aquellos que estén involucrados.

La atracción de nuevas inversiones siempre ha sido una apremiante para las autoridades y administradores de las API's; no obstante, se debe poner atención a que la dirección de las mismas contribuya al desarrollo regional y nacional al colocarse de manera directa en actividades que desarrollen las zonas portuarias, o bien, sus respectivas áreas de influencia o *hinterland*. La promoción que a los puertos mexicanos se haga como centros de negocios influirá en la atracción de dichas inversiones.

Las inversiones dirigidas hacia la infraestructura portuaria, ya sean públicas o privadas, han sido una constante desde que comenzó la reestructuración portuaria. Sin embargo, el estudio y revisión de los PMDP's y de los POA's., como se llevó a cabo en la pasada administración, no deja de ser un elemento de evaluación y control para verificar que los concesionarios cumplan con las obligaciones establecidas en sus títulos de concesión. Al igual que permite monitorear el desenvolvimiento y aportaciones que los cesionarios y permisionarios privados tienen en los puertos.

Como se ha mencionado, la creación de cadenas logísticas en el manejo de mercancías, dada la demanda de cumplir con sistemas sin ruptura de carga, "*just in time*", también es un reto institucional del cual los puertos forman parte.

Las tareas hasta ahora efectuadas por parte de las autoridades, concretamente la SCT, sobre las cuales se tiene que seguir trabajando para lograr estas cadenas integradas de transporte, comprenden la formación de corredores nacionales, así como la integración de los puertos mexicanos a los corredores internacionales.

Con el Acuerdo de Concertación de Corredores Multimodales, que incluyen la participación de los puertos comerciales estratégicos de ambos litorales en la formación de las corredores nacionales, se vislumbran ya algunos resultados con la formación de terminales intermodales, como son: la reducción del número de maniobras, lo que significa ahorros considerables; la disminución del tiempo de entrega de la carga, como resultado del menor tiempo utilizado en el despacho y en el tránsito; la mayor

coordinación entre operadores portuarios, lo que permite menores días de estadía para las embarcaciones; la reducción de otros costos logísticos; etc.

Cabe hacer mención que en la búsqueda por contar con corredores nacionales, y sistemas integrales de transporte, también existe el proyecto de crear una plataforma logística en el Istmo de Tehuantepec, aprovechando las ventajas geográficas e infraestructura existente para unir las operaciones del puerto de Salina Cruz, Oaxaca y Coatzacoalcos, Veracruz. Algo que significaría un eje de interconexión importante para los intercambios Este-Oeste.

Asimismo, la incorporación de los puertos mexicanos a los corredores internacionales es una tarea sobre la cual se ha estado trabajando. Por un lado, las API's deben hacer su parte con la promoción de los puertos mexicanos al exterior. Mientras que a la SCT, mediante la CPMM, le corresponde encontrar los mecanismos intergubernamentales adecuados para incorporar a los puertos mexicanos en las rutas internacionales de transporte de mercancías.

Tras el éxito obtenido con la promoción de los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas dentro del llamado Corredor Transpacífico, con conexiones con el puerto de Shanghai, China y destinos como Laredo, Kansas City y Galveston en Estados Unidos, la formación de otros corredores que unan a los puertos mexicanos con la Unión Europea, Norteamérica, América Latina, además de Asia, se ha comenzado a estructurar, llevando a cabo para ello diversas acciones.

Una de ellas, fue la firma de una carta de intención con Estados Unidos, entre Greater Kelly Development Authority, de Texas y el Comité Interinstitucional de Facilitación de México, con el fin de crear el llamado Corredor TLCAN, el cual posiblemente tendría dos rutas, San Antonio, Texas-Ciudad de México y San Antonio, Texas-Lázaro Cárdenas; así como Toluca, México-Saint Lin Laurentides, Québec, Canadá.

Con respecto a los vínculos con la Unión Europea, a la fecha se ha promovido un memorando de entendimiento entre la Autoridad Portuaria de Barcelona, España y los puertos mexicanos del Golfo, con el fin de formar un Corredor Transatlántico que promueva un transporte más eficiente de mercancías con la comunidad europea.

Por último, con respecto a América Latina, se contempla enlazar a los puertos y centros productivos de México con Centroamérica y Sudamérica, a través del llamado Corredor PPP (Plan Puebla-Panamá).

Con las directrices ya creadas, se deben consolidar los corredores que ya están en operación, y seguir trabajando sobre los que están en proyecto. Esto con acciones que faciliten ambas tareas, como puede ser, mejorar la calidad de la infraestructura en transportes existente; crear sistemas de mediciones e indicadores para conocer el desempeño de las operaciones y corregir con ello los problemas que se sigan presentando; generar en el ámbito jurídico una regla aduanera para los tránsitos internacionales entre fronteras y puertos; entre otras.

En la implementación de los proyectos de corredores multimodales, la intervención de los investigadores y especialistas en la materia es un requerimiento indispensable para alcanzar buenos resultados. La tarea que en este sentido efectúa el Instituto Mexicano del Transporte (IMT) y otras instituciones de educación superior, no debe por tanto desligarse en el proceso, sino al contrario estrechar los lazos existentes y mejorar los estudios existentes.

La regulación del transporte multimodal en México, es un aspecto sobre el cual se tiene que seguir trabajado, pues el hecho de que exista una regulación dividida, es decir, una para cada sistema de transporte, hace más difícil la implementación del Reglamento de Transporte Multimodal Internacional (1989).

Además de la concreción de los corredores nacionales e internacionales, el sistema de tarifas desde el ámbito particular de los puertos, sigue siendo un área de discusión, pues pese a que con la reestructuración portuaria se establecería que en adelante las tarifas estarían basadas en un marco de competencia y libre mercado, en la actualidad se necesita elaborar un esquema tarifario guiado por la productividad y eficiencia de los operadores y prestadores de servicios portuarios. Al igual que fijar una base tarifaria para aquellos puertos que no cuenten con una API, o bien que existan pocos competidores y con ello riesgo de formación de monopolios.

El mejoramiento de los servicios auxiliares que hacen más ágiles las operaciones portuarias y favorecen la formación de cadenas logísticas, como lo es el intercambio electrónico de datos (Electronic Data Interchange EDI), es también otra de las tareas

sobre las que se debe seguir poniendo énfasis para evitar los retrasos por falta de documentación. El hacer extensible este sistema a todos los usuarios en el movimiento y tránsito de mercancías es imprescindible para mejorar los tiempos y con ello ahorrar costos.

Dado que el actual esquema de inversiones, establece que a las API's les corresponde la creación, modernización y ampliación de aquella infraestructura de uso común, la actualización y búsqueda de cooperación técnica con otros países es también un recurso que no se debe descartar. Las autoridades deben trabajar en este tipo de cooperación para poder adquirir la tecnología adecuada al desarrollo de los puertos, en concordancia con las tendencias del transporte marítimo y de los servicios portuarios.

Conclusiones

En la actualidad, la globalización de la economía, se ha vuelto un proceso mas fuerte, que envuelve y pareciera determinar el quehacer y dirección de la economía de los países; sin embargo, muchos de los procesos que han llevado a la presente situación de la economía internacional han sido iniciados por la institucionalización que el propio Estado o en conjunto con otros actores han llevado a cabo.

Por lo que si bien el Estado, con la participación e influencia de otros actores - agencias regulatorias supraestatales con marcos regulatorios intergubernamentales (OCDE, FMI, BM, OMC, ONU), Organizaciones No Gubernamentales (ONG's), movimientos sociales y fuerzas privadas (empresas transnacionales) - han dado forma a las instituciones ahora existentes, el papel del Estado en el control y regulación de los procesos existentes es vital para su correcto funcionamiento.

Contrario a la postura de la no intervención del Estado en las actividades económicas, el resultado de las reformas estructuradas en la década de los noventa, nos muestra que el éxito o fracaso de las mismas ha dependido de la capacidad que el mismo Estado tenga para crear o mejorar las instituciones existentes que exijan a los actores económicos un correcto desempeño y provean un ambiente favorable para el desarrollo de toda actividad económica.

Los puertos como parte de las reformas estructuradas en la década de los noventa, atravesaron por cambios importantes en su organización legal y administrativa, surtiendo de inmediato efectos favorables en la operación portuaria. No obstante, la participación que el Estado tuvo en el diseño de las instituciones que rigen la vida portuaria, no debe quedarse limitada al contexto económico en el que surgieron, sino que de acuerdo a las necesidades y exigencias del Sistema Portuario Nacional (SPN), es necesario continuar con la modernización y evaluación de las instituciones vigentes para adecuarlas a los requerimientos portuarios actuales.

Pues los mecanismos de regulación de los puertos surgirían ante la emergencia de contar con nuevas herramientas que atendieran las problemáticas que el modelo caduco ya no hacia. Surgiendo a la fecha nuevas problemáticas que las instituciones previstas no cubren y por lo tanto deben evaluarse y modernizarse si los objetivos sobre

los cuales se fundamentaría en su momento la reestructuración portuaria de la década de los noventa pretenden cumplirse.

El desarrollo industrial, comercial, pesquero y turístico de los puertos, como uno de tales objetivos, se planteó con el fin de alcanzar mejores condiciones de vida, mayores empleos y productividad.

No obstante, son pocos los puertos del Sistema Portuario Nacional (SPN), que han alcanzado un desarrollo notable, por ello, una política de regionalización puede funcionar como estrategia para alcanzar este objetivo, pues como sabemos, en ella se contempla que las disparidades regionales disminuyen en la medida que se trabaje desde el centro hacia la periferia de nuestro punto de interés.

En el caso del objetivo antes planteado, son las autoridades, las API's y la comunidad portuaria, las que desde un nivel local deben comenzar su trabajo para convertir a los puertos en centros multifuncionales de negocios, que atraigan a mayores usuarios e inversionistas.

El Plan Sectorial de la SCT de la pasada administración federal, en su capítulo dedicado a la infraestructura portuaria, contemplaba tareas que tendrían por fin el desarrollo de puertos industriales y la incorporación de valor a las mercancías manejadas por los puertos. Además de que a las API's se le encomendaría la profundización de los perfiles comerciales de los puertos para lograr una mayor comercialización de los mismos.

Conforme a las cifras reales de operación portuaria, podemos constatar ciertos avances, aunque la proporción mayor de las importaciones sobre las exportaciones nos sirven como un indicador de que se tiene que seguir trabajando en la creación de mayores actividades productivas que consoliden cadenas intesectoriales y con ello puedan aumentar las exportaciones. Los puertos formarán parte de esta cadena, si los proyectos de trabajo que se formulen en la presente administración, los visualizan como centros de negocios y no como una simple infraestructura para operaciones de carga.

Como ahora sabemos, con la apertura comercial, el transporte marítimo internacional comenzaría a movilizar mayores volúmenes de mercancías, por lo que la llegada de buques de nueva generación no se haría esperar. Entonces, el aumento del tamaño de los buques, así como el surgimiento de nuevos buques de carga

especializados influyeron en la conformación de las nuevas infraestructuras portuarias con mayor calado y servicios para estos nuevos buques, con el fin de agilizar el despacho y movimiento de las mercancías.

A lo anterior, se sumaría la liberalización comercial de la década de los noventa en México, con lo que se haría evidente la necesidad de contar con una infraestructura adecuada para el intercambio internacional de mercancías, que favoreciera la diversificación del comercio exterior mexicano. Así, la modernización y ampliación de la infraestructura portuaria para satisfacer estas crecientes necesidades, se volvieron otros de los objetivos sobre los cuales se fundamentaría la reestructuración portuaria.

Con la apertura a los capitales privados, nacionales o extranjeros, en distintas actividades económicas, entre ellas el sector portuario, en adelante se colocaría al agente privado como un punto neurálgico en la vida económica del país y en el caso del desarrollo de los puertos, como un actor fundamental que los dotaría de una infraestructura moderna y eficiente.

De un esquema portuario que trabajaba limitado dentro de un modelo de sustitución de importaciones, con el Estado como principal proveedor, pasaríamos a uno donde los capitales privados deben ser la fuente principal de recursos.

Conforme al marco normativo que se crearía, las administraciones portuarias, junto con los cesionarios y permisionarios de carácter privado deben ser los encargados de dotar de infraestructura a los puertos.

Así, de acuerdo a lo desarrollado en este trabajo, es un hecho que el crecimiento de las inversiones privadas en la infraestructura física de los puertos se ha vuelto una constante. No obstante, las inversiones efectuadas por los cesionarios o permisionarios privados en los puertos, son dirigidas específicamente a las terminales, equipo u otro tipo de infraestructura que directamente utilizarán en el desarrollo de su actividad económica.

Por lo que las inversiones encaminadas a la modernización, mantenimiento y ampliación de las áreas comunes del puerto, quedan a cargo de la Administración Portuaria Integral (API) del puerto en caso de contar con una, o bien de la SCT, cuando son administraciones federales portuarias.

De ahí que debemos recalcar la importancia que las API's adquieren en el desarrollo de la infraestructura portuaria.

Ahora bien, el modelo de concesión para las administraciones portuarias integrales, también se formuló con el objetivo de que estas tuvieran un carácter privado. En la implementación de esta nueva figura jurídica, se pretendió que en un inicio el capital de las API's fuera suscrito en su mayoría por el gobierno federal para después promover su desincorporación, mediante la licitación pública al sector privado.

No obstante, como hemos visto, a la fecha no existe mas que una API privada (Acapulco), pues varias de las API's mas importantes son de carácter federal, en algunos casos estatal y sólo algunas de ellas se encuentran en proceso de desincorporación.

De tal manera, los puertos siguen recurriendo al Estado para disponer de recursos y en el caso de las API's, aunque tengan cierta autosuficiencia financiera, reciben recursos de la SCT y directamente del presupuesto federal de egresos.

Esta situación se vuelve así una contradicción a otro de los objetivos que se estipularon en el proyecto de reestructuración del SPN, el cual busca alcanzar un sano financiamiento del desarrollo portuario, subrayando la participación de la inversión privada para minimizar e incluso eliminar la utilización de fondos públicos.

Basta citar el caso de las API's de Guaymas, Mazatlán, Puerto Vallarta, Topolobampo y Tuxpan. Pues su proceso de desincorporación se definiría tras un largo proceso en el que la SCT interpondría una controversia constitucional, al estar en desacuerdo con la iniciativa que la SHCP presentó. Un asunto sobre el cual, al final se dispondría tan sólo la transferencia de determinados porcentajes de acciones de las API's.

La realidad, es que para la SHCP, la utilización de recursos federales para las API's representa un costo alto para las finanzas públicas. Pues según esta dependencia, de los ingresos que generan las API's antes señaladas, el 70 por ciento lo absorbe el costo de sus operaciones, restando muy poco para hacerse cargo por sí solas de su mantenimiento y crecimiento, razón por la que busca su desincorporación y transferencia a los gobiernos de los estados o municipios.

Aunque para la SCT, la insistencia por conservar las API's mencionadas con carácter federal, tiene la finalidad de facilitar la instalación de plantas de regasificación de Gas Natural Licuado (GNL), que según su Comisión Intersectorial de Gasto-Financiamiento generaría beneficios a las API's por cuanto a inversiones se refiere.

La privatización entonces que en el inicio de los procesos de reestructuración se vería como la panacea que combatiría la ineficiencia y rezago al interior de las entonces empresas públicas, con la figura del actor privado como promotor de dicha mejora y conductor de la vida económica del país, ahora se revela, como en el caso del sector portuario con debilidades y carencias.

No sólo la presencia de los capitales privados se ha limitado en los cesionarios y permisionarios del puerto, sino que en ciertos casos, dada la escasa presencia de competidores o buena regulación para la participación de los actores privados, se ha caído en practicas monopólicas que le restan competitividad a los puertos.

En este sentido, corresponde a la Coordinación de Puertos y Marina Mercante (CPMM), las API's y la Comisión Federal de Mejora Regulatoria (COFEMER) encontrar mejores mecanismos reguladores que eviten practicas anticompetitivas entre los operadores de terminales o prestadores de servicios portuarios.

De igual forma, el alto peso que en los últimos años se le ha dado a las inversiones privadas como promotoras del desarrollo económico, hacen mas fuerte la promoción y comercialización de los puertos, principalmente por parte de las API's.

Empero uno de los requisitos básicos para lograr esta atracción de capitales, ya sean nacionales o extranjeros, es la presencia de un marco normativo claro que no sólo ofrezca certeza jurídica a los inversionistas, sino que promueva el crecimiento económico del sector que regula.

En el sector portuario, la clara intención que se ha buscado desde su reestructuración, ha sido el consolidar la presencia de los capitales privados; sin embargo, se deben discutir ahora varios aspectos.

Uno de ellos, es la ampliación de la vigencia de las concesiones o de los contratos de cesión parcial de derechos, en el caso de que los responsables de las mismas hayan cumplido en tiempo con sus obligaciones y pago de contraprestaciones. Algo que de igual forma se postula para los programas maestros de desarrollo portuario

(PMDP), esto es ampliar su vigencia a 20 años, pero que es discutible si consideramos que ante circunstancias imprevistas, las estrategias establecidas por un PMDP deben evaluarse o bien modificarse para alcanzar determinados objetivos.

Por otro lado, el Comité de Operación, creado de acuerdo a lo dispuesto por la LP, debe tener una participación más activa y aprovechar la estructura con que esta creado, pues en ella convergen la mayoría de los actores involucrados en la vida portuaria. De esta forma, la atención a las problemáticas sería más directa y por ende las soluciones más integrales. Cabría agregar que en el seno de dicho Comité se debe crear un foro de participación y atención a los inversionistas privados, mismos que debieran ser considerados con sus opiniones, propuestas o aportaciones, en la elaboración de los PMDP.

Dentro de la misma LP, es necesario clarificar como funcionan las adjudicaciones, pues el hecho de que se concedan de acuerdo al art. 24 de dicha ley, de manera directa a operadores fuera de las áreas concesionadas a las API's genera cierta confusión e inequidad para aquellos operadores que dentro del área de una API tuvieron que obtener tras un proceso de licitación, un contrato de cesión parcial de derechos que les da el permiso para operar y les otorga la personalidad jurídica de cesionario. Sumado a que dicha inequidad genera distorsiones en el cumplimiento del PMDP y por ende afecta el correcto desarrollo del puerto.

Dado que las desincorporaciones de varias de las API's siguen pendientes, uno de los pasos que pudieran favorecer el proceso, sería el traspaso de las mismas a los gobiernos estatales o en su caso municipales, previo estudio de la viabilidad de este proceso.

Un punto por el cual debemos recordar que en los inicios de la reestructuración del SPN, la desincorporación y por ende la descentralización de funciones se planteó como necesaria para el correcto desarrollo de los puertos. No obstante, no sólo no se ha cumplido la primera, sino que pese a que se habla de una autosuficiencia financiera y operativa de las API's, la toma de decisiones importantes, como pueden ser los procesos de licitación pública, aun siguen centralizadas.

Con respecto a las tendencias en el transporte marítimo, merece atención la dirección que se dará al desarrollo de los puertos pivote o *hub*, pues ante los dos

factores que los hacen posibles, esto es, el trasbordo marítimo o bien el multimodalismo, existen varios puntos sobre los cuales trabajar, uno de ellos es la reglamentación que se haga del trasbordo en México, así como del multimodalismo.

En el caso del primero, sería necesario adecuar el Reglamento de la Ley de Navegación, dado que como se explicó antes, las embarcaciones extranjeras de altura no pueden realizar el trasbordo de contenedores llenos entre puertos, reservándose esta actividad tan sólo para el cabotaje, es decir, para los buques nacionales.

Si bien esta medida guarda relación con el hecho de proteger el desarrollo de las empresas marítimas mexicanas, reservando el tráfico de cabotaje para ellas, las mismas podrían efectuar el trasbordo de contenedores llenos entre puertos nacionales y entregar posteriormente si es el caso a los buques extranjeros.

En lo que concierne al multimodalismo, han existido esfuerzos significativos; sin embargo, el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional (1989) no se ha logrado aplicar en México debido a la multiplicidad de leyes y reglamentos en cuanto a transporte se refieren, que impiden la complementariedad y dificultan el desarrollo de cadenas integradas de transporte. La creación de un reglamento que englobe a los diferentes medios de transporte en concordancia con la reglamentación internacional, se vuelve una prioridad de querer contar con puertos concentradores de carga en México.

Mientras tanto, se destaca la tarea llevada a cabo para la creación de corredores nacionales y conexiones con otros puertos o ciudades extranjeras, pues pese a que los proyectos están en formación, son un avance en cuanto al desarrollo del multimodalismo se refiere.

Ante el hecho de que el tráfico vía marítima se ha incrementado con la firma de diversos convenios y tratados comerciales, como el TLCAN y el TLCUEM, la atención al desarrollo de cadenas integradas de transporte con una logística adecuada, se debe considerar una prioridad de querer alcanzar la anhelada diversificación comercial.

Con el cumplimiento del Acuerdo de Concertación para el Desarrollo de Corredores Multimodales, no sólo se agregaría un gran valor a los puertos y a las cadenas integradas de transporte, sino que los costos finales en los movimientos de exportación e importación se reducirían, permitiendo así que los beneficios que implican

la reducción o desaparición de aranceles no se pierdan con el manejo a través de las redes de transporte y servicios portuarios.

Aunque cabe destacar que el esfuerzo hecho con el proyecto del Sistema de Seguridad Multimodal Transpacífico ha mostrado resultados con la reducción de costos y ahorros de tiempos. Por ejemplo, en el sistema Manzanillo-Ciudad de México se emplean 12 horas menos que lo que era el tiempo usual.

La incorporación de eficiencia a los puertos, lograr precios competitivos e incorporar un enlace eficaz entre el transporte marítimo y terrestre, ligado a lo anterior, se planteó desde el inicio de la reestructuración portuaria como uno de los objetivos y es a la fecha como hemos visto con las tareas desarrolladas por parte de la SCT y de las API's uno de los retos que aun siguen pendientes.

Si bien, los indicadores internacionales deben tomarse con cautela, dado el grado de subjetividad que sus factores de medición puedan conllevar, no deben pasar desapercibidos ante los interesados del desarrollo portuario.

En este sentido, los puertos mexicanos son calificados aun como poco competitivos, a causa de las largas estadías de los buques y las altas tarifas portuarias que en comparación con otros puertos internacionales presentan. Puesto que no existe una base comercial que establezca tarifas portuarias competitivas y aun prevalecen proveedores de servicios que se benefician con tarifas altas al no tener más competencia y un mecanismo regulador que marque rangos de precios permitidos.

A lo que se agrega, como se analizó antes, la poca eficiencia en la segunda maniobra en puerto, ocasionada por el mal manejo de los documentos, las múltiples revisiones que las autoridades y el agente aduanal efectúan, la carencia por parte de algunos usuarios de sistemas logísticos, entre otros elementos que denotan un pobre desarrollo de la logística portuaria.

Todo lo que en conjunto nos señala necesaria la integración y coordinación de actores involucrados en la operación portuaria, o bien lo que podría ser la creación de una Norma Oficial Mexicana (NOM) encargada de regular un proceso portuario mas ágil, en conjunto con los interesados, con el fin de reducir los tiempos de despacho de las mercancías. A lo que se sumará la concreción de los proyectos de puertos secos,

como una buena alternativa para evitar el futuro congestionamiento de los puertos comerciales.

Los puertos comerciales que se tomaron como referencia para ambos litorales en México, nos sirven para demostrar que se han logrado cambios significativos en los últimos años, a la par que nos señalan las tareas y retos aun pendientes de atender para lograr puertos competitivos.

En el caso del puerto de Manzanillo, sabemos que se caracteriza principalmente por un gran movimiento de contenedores, por su posición estratégica en el Pacífico mexicano y por su amplio radio de influencia, todo lo cual le ha permitido capturar mayores volúmenes de carga de varios estados de la República, a su vez que se ha convertido en un puerto estratégico para las cargas provenientes de Asia Pacífico, dada su pertenencia al llamado Sistema de Seguridad Multimodal Transpacífico y a los proyectos en marcha de corredores nacionales.

Empero lo anterior, la API de este puerto debe mejorar los rendimientos de su operación portuaria, aumentar las inversiones hacia la modernización y ampliación de la infraestructura portuaria, trabajar en el aumento de sus frentes de agua y calado, lograr una alta especialización de otro tipo de terminales, mejorar la relación puerto-ciudad aunado a la necesaria promoción de mayor desarrollo industrial, entre otras tareas que se vuelven indispensables para no perder liderazgo en el manejo de carga del Pacífico mexicano. Dado que el puerto de Lázaro Cárdenas, de acuerdo a las cifras de carga e inversiones de los últimos años, sumado a que posee un gran calado natural y desarrollo industrial, representa un fuerte competidor para el puerto de Manzanillo.

En lo que concierne al puerto de Veracruz, no se puede perder de vista el hecho de que por tradición e historia es uno de los puertos más importantes a nivel nacional, dados los grandes volúmenes de mercancía que maneja y es precisamente la saturación del puerto, considerando los altos porcentajes de ocupación que presenta, lo que se debe atender mediante la ampliación de este puerto artificial.

En la actualidad, es la carga de productos agrícolas y automóviles, la que tiene mayor ocupación y caracteriza a los movimientos del puerto, por lo que este tipo de cargas ocuparían el primer sitio de saturación.

Al igual que en el caso del puerto de Manzanillo, también debe trabajar en el aumento de inversiones hacia la infraestructura portuaria y en el mejoramiento de sus rendimientos operacionales. Sin dejar de lado que en general los puertos deben mejorar la interfase marítimo-terrestre, con el fin de lograr cadenas ininterrumpidas de transporte.

Con los elementos indicados, esto es, una infraestructura y logística moderna, sumado a la existencia de instituciones aptas, es como se podrá hacer frente a los retos y tareas pendientes en el SPN. Así pues se contará con puertos competitivos que doten de beneficios al interior, de manera regional y nacional, pues formaran parte de un sector moderno que facilite la diversificación comercial y haga atractivo el uso de los puertos mexicanos sobre los extranjeros.

Las inversiones que entonces se efectúen en la infraestructura portuaria, si bien no son la única coadyuvante para el desarrollo de puertos competitivos, también son un elemento necesario sobre el cual no se debe perder la atención.

No cabe duda que la promoción que se ha hecho a las inversiones privadas se ve reflejada en el aumento que las mismas han tenido en los puertos; sin embargo, y conforme al objetivo de nuestro estudio, pudimos constatar que las API's conservan un papel fundamental en el desarrollo de la infraestructura portuaria, no sólo porque estas también efectúan inversiones para el crecimiento y modernización de la misma, sino porque son las encargadas de regular el cumplimiento de los compromisos adquiridos por los cesionarios y permisionarios en cuanto a inversiones en infraestructura se refiere, además de que deben procurar el adecuado desarrollo de la interfase marítimo-terrestre.

Las API's entonces, como modelo de organización portuaria actual, adquieren una responsabilidad importante en el desarrollo portuario, misma que como se ha demostrado, no esta lista para delegarse totalmente en manos de la iniciativa privada. La madurez, revisión y corrección que se haga de las instituciones existentes conllevará al éxito de los objetivos planteados en el proceso de reestructuración y con ello a la mejoría de la competitividad portuaria.

Los puertos estrechamente ligados a la economía internacional, deben ser entonces un punto de interés para los estudiosos de las relaciones internacionales,

considerando el crecimiento de una economía global para la cual se deben tener las instituciones e infraestructura económica nacional sólida y capaz de responder a los nuevos retos.

Perspectivas

Dado que los resultados de los programas y las acciones realizadas en la estructura portuaria de un país, en su mayoría sólo pueden apreciarse después de un periodo considerable de tiempo, las perspectivas que hagamos a los puertos comerciales mexicanos sólo pueden hacerse reales en tanto se considere la situación actual de los mismos y se diseñen programas bien sustentados a mediano y largo plazo.

En lo que se refiere a la privatización de las administraciones portuarias integrales es un punto difícil de definir, pues en tanto existan intereses encontrados entre las dependencias federales, dígase SHCP y SCT, el camino a su desincorporación es una meta lejana. De contemplarse este proceso es preciso asegurar que no se pierdan los avances alcanzados y persista un ambiente de competitividad y eficiencia.

Por lo que respecta a las inversiones privadas, el constante crecimiento de las mismas continuará en función de la promoción que las autoridades en conjunto con las API's realicen. Sin olvidar que un marco institucional que de certeza jurídica a los inversionistas es una tarea importante a atender para lograrlo.

Por otro lado las inversiones públicas efectuadas por la SCT prevalecerán en tanto sigan existiendo puertos sin una API, o bien, éstas continúen siendo empresas del gobierno federal o local según sea el caso. Una situación que seguiría contradiciendo uno de los supuestos básicos de la reestructuración portuaria que planteaba la eliminación del uso de los recursos públicos, de los cuales a la fecha se sigue dependiendo.

La atención que a la innovación tecnológica en los puertos se de, aunado a su correcto desarrollo logístico, permitirá consolidar su competencia. Existen buenos proyectos en puerta a los que no se debe descuidar su seguimiento, dígase la

formación de corredores nacionales e internacionales, o bien, la creación de puertos secos, entre otros, que con el esmero adecuado pudieran dar buenos frutos.

El análisis y evaluación que al marco regulador de los puertos se haga es fundamental para contar con una base sólida sobre la cual se puedan sustentar los trabajos en marcha y preparar los que sean necesarios. En esta tarea, la participación de todos los actores involucrados en la actividad portuaria se vuelve necesaria de querer contar con un análisis integral útil.

Así, en la medida que a largo plazo se cuenten con puertos eficientes y competitivos, los beneficios no sólo se reflejarían en los rendimientos portuarios, sino en todas aquellas actividades involucradas y áreas de influencia. Para el desarrollo del comercio exterior en especial, los puertos se convertirían en un factor más de crecimiento y diversificación comercial.

Fuentes de información

Bibliografía

- Administración Portuaria Integral de Manzanillo, S.A. de C.V.- SCT, *Programa Maestro de Desarrollo del Puerto de Manzanillo 2000-2010*, , Pp. 91
- Administración Portuaria Integral de Manzanillo, S.A. de C.V.- SCT, *Programa Operativo Anual 2005*, Pp.
- Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. de C.V.- SCT, *Programa Maestro de Desarrollo del Puerto de Veracruz 2000-2010*, Pp.130.
- Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. de C.V.- SCT, *Programa Operativo Anual 2006* Pp. 45
- Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. de C.V., *Programa Maestro de Desarrollo del Puerto de Veracruz (modificado 2005)*, Pp. 71
- Aguilar Jiménez Reyna Verónica, et. al., *La innovación tecnológica en los sistemas portuarios: el caso de México*, FCPyS, UNAM, México, 1993, Pp. 238.
- Ayala Espino José, *Instituciones y economía, una introducción al neoinstitucionalismo económico*, FCE, México, Pp.245.
- Burkhalter Larry, *Privatización portuaria: bases, alternativas y consecuencias*, CEPAL, Santiago de Chile, 1999, Pp. 250.
- CIDAC, *Infraestructura y Desincorporación, alternativas para el futuro*, Diana, México, D.F., 1990, Pp. 121.
- Clavijo Fernando, et. al, "Reformas estructurales y política macroeconómica" en *Reformas económicas en México 1982-1999*, FCE-CEPAL-ESANE, México, D.F., 2000, pp.13-15.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Estache Antonio, *Privatización y regulación de infraestructuras de transporte, una guía para reguladores*, Banco Mundial-Alfa Omega, México, 2004, pp.105
- Hernández González Claudia Soledad, *Infraestructura y Desarrollo Económico*, FE, UNAM, México, 2002, Pp. 121.

- Hoffmann Jan, *La globalización y competitividad del sector marítimo portuario de México*, Documento presentado ante el “Ciclo de Conferencias Magistrales sobre Competitividad Portuaria” de la Universidad de Colima, México, Octubre 2003. El documento se basa en un capítulo escrito por Shashi Kumar y Jan Hoffmann para “The Handbook of Mari-time Economics”, London, LLP, noviembre 2002. Fue traducido, actualizado y complementado con información sobre México, cabotaje, y marina mercante. Es un documento de trabajo no editado. pp. 42.
- Ley de Inversión Extranjera.
- Ley de Puertos.
- Ley General de Bienes Nacionales.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- Luchi Roberto y Paladino Marcelo, *Competitividad, innovación y mejora continua en la gestión*, Ed. Gestión 2000, Barcelona, 2001, pp. 339-352.
- Martínez Morales, Rafael I., *Derecho Administrativo 1er. y 2do. cursos*, 5ª ed. Oxford, México, 2004, Pp. 352.
- Mattar Jorge, “Inversión y crecimiento durante las reformas económicas” en *Reformas económicas en México, 1982-1999*, FCE, México, D.F., 2000, pp. 173-177.
- Reglamento de la Ley de Puertos
- Ruiz Fernández, Jorge, *Diccionario de Derecho Administrativo*, Porrúa-IIJ-UNAM, México, D.F., 2003, Pp. 261.
- Salas-Porras Alejandra, “La Dimensión Internacional en la Ciencia Política” en *Agendas de investigación y docencia en Ciencia Política*, Pp.116-133.
- Salgado y Salgado José Eusebio , *El barco*, Edición del autor, Pp.42.
- Salgado y Salgado José Eusebio , *Hacia una política marítima nacional*, Edición del autor, Pp. 27.
- Salgado y Salgado José Eusebio, *El documento del transporte multimodal y el transporte multimodal*, Edición del autor, Pp. 82.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Dirección General de Marina Mercante, *Anuario Estadístico del Transporte Marítimo, 2004*. México, D.F., 2004, (CD-ROM).

- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), “Infraestructura” en *Programa Sectorial de la SCT 2001-2006*, Capítulo cuarto, Pp. 70.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Los puertos mexicanos en cifras 1994-2000, 5° ed., México, D.F., 2001, Pp. 158.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), *Reestructuración y Privatización del Sistema Portuario Mexicano*, México, D.F., 1992, Pp. 40.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Manual de Organización de la SCT, México, 2001.
- Secretaría de Economía, Dirección General de Inversión Extranjera, Subsecretaria de Normatividad, Inversión Extranjera y Prácticas Comerciales Internacionales, *IED de EUA en México*, diciembre de 2005, Pp. 4.
- Secretaría de Economía, Dirección General de Inversión Extranjera, Subsecretaria de Normatividad, Inversión Extranjera y Prácticas Comerciales Internacionales, *IED en el Estado de Colima*, diciembre de 2005, Pp. 4.
- Secretaría de Economía, Dirección General de Inversión Extranjera, Subsecretaria de Normatividad, Inversión Extranjera y Prácticas Comerciales Internacionales, *IED en el Estado de Veracruz*, diciembre de 2005, Pp. 4.
- Secretaría de Economía, Dirección General de Inversión Extranjera, Subsecretaria de Normatividad, Inversión Extranjera y Prácticas Comerciales Internacionales, *IED en la Construcción*, diciembre de 2005, Pp. 4.
- Spiller Pablo T. y Sales Carlos (coordinadores), *Regulación de los sectores de infraestructura y energéticos en México*, Ed. Miguel Ángel Porrúa-ITAM, México, D.F., 1999, Pp. 263.
- TLCAN , “Reservas en relación con medidas existentes y compromisos de liberalización, Lista de México”, *en Anexo I*,.
- TLCAN, “Actividades reservadas al Estado, Lista de México” en Anexo III.
- Una década de luces y sombras, América Latina y el Caribe en los años noventa, CEPAL-Alfaomega-Naciones Unidas, México, 2001, pp. 318.
- Zepeda Jorge Antonio, *Introducción al Derecho Portuario Mexicano*, API de Tampico, México, D.F., 1999, Pp. 158.

Hemerografía

- IMCO, *Elementos para mejorar la competitividad del transporte de carga*, Resumen ejecutivo, Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), agosto 2005, Pp. 39
- IMCO, *Competitividad en el sector de transporte de carga*, Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), julio 2006, Pp.27
- IMCO, *Análisis de la competitividad en México*, Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), septiembre 2003, Pp.20
- IMCO, *Transporte y logística*, Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), septiembre 2003, Pp. 50.
- León Palomino Teresa y Morales Muñoz Celso, “Delimitación de los recintos portuarios del país” en *Puertos de México*, Año 1, No. 4, Septiembre-octubre 2004, Pp. 10-11.
- Martner Peyrelongue Carlos, “Redes multimodales y articulación territorial del puerto de Guaymas” en *Región y Sociedad*, Colegio de Sonora, Vol. XIV, No. 23, Sonora, 2002. Pp. 3-42.
- Martner Peyrelongue Carlos, “Puertos pivote en México: límites y posibilidades” en *Revista de la CEPAL*, No. 76, Abril 2002, Pp. 123-141.
- Martner Peyrelongue Carlos, *Diagnóstico general sobre la plataforma logística de transporte de carga en México*, IMT-SCT, Publicación técnica no. 233, Sanfadila, Queretaro, 2003, Pp.3-15.
- Martner Peyrelongue Carlos y Moreno Aurora, *Reestructuración portuaria e integración logística de los puertos mexicanos*, IMT-SCT, Num. 88, octubre, Sanfadila, Queretaro, 2004, Pp.16.
- Martner Peyrelongue Carlos, *Integración modal en el puerto de Veracruz*, IMT-SCT, Publicación técnica no. 150, Sanfadila, Queretaro, 2000, Pp.135.
- Martner Peyrelongue Carlos, *Integración modal y competitividad en el puerto de Manzanillo, Colima*, Publicación técnica no. 150, Sanfadila, Queretaro, 1998, Pp.135.
- Rivera Millán Rafael, “Lazos comerciales entre China y Michoacán”, en *El Universal*, Estados, jueves 27 septiembre de 2001, p.p. 11.

- Kermith Zapata José, “Confían en reactivar el transporte marítimo” en *El Universal*, Finanzas, viernes 21 diciembre de 2001, p.p. 3.
- Howard Georgina, “Impulsan nueva ruta comercial entre Asia y Norteamérica” en *El Universal*, Finanzas, viernes 25 febrero de 2002, p.p. 1.
- Cruz Serrano Noé, “Pelean Hacienda y SCT por puertos”, en *El Universal*, Finanzas, viernes 27 agosto de 2004, p.p. 1.
- Boyle Michael o/ The Herald Mexico, “Impulsa EU un corredor comercial”, en *El Universal*, Finanzas, martes 02 noviembre de 2004, p.p. 2.
- Cruz Serrano Noé, “Detienen la desincorporación de API’s”, en *El Universal*, Finanzas, jueves 19 enero de 2006, p.p. 5.
- Campa Zuñiga Roberto, “Anclados y anudados” en La Jornada en la Economía, Suplemento semanal de *La Jornada*, no. 80, 24 octubre de 2005, Pp. 2, 4 y 5.

Ciberografía

- Gutiérrez García Gilberto, “El Transporte internacional y su impacto en los puertos mexicanos” en *Transporte e industria, productividad y eficiencia en el transporte*, junio-julio, 2004, Pp. 4. <http://www.antp.org.mx/rev/34/etmi.html>.
- *Informe sobre el comercio mundial 2004, Análisis del vínculo entre el entorno normativo nacional y el comercio internacional*, Organización Mundial del Comercio (OMC), 2004, Pp. 263. <http://www.wto.org/indexsp.htm>.
- Martner Peyrelongue Carlos, *El puerto y la vinculación entre lo local y lo global*, Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2006, en http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611999007500005&lng=en&nrm=iso&tlng=es
- *Obras y proyectos*, API de Veracruz, S.A. de C.V., <http://www.apiver.com/apiwww/que-obraspro.htm>, 15:17, 17-05-06.
- Pérez Escobedo María Antonieta, “Los puertos mexicanos ante el reto de la modernización” en *Revista de Comercio Exterior*, Vol. 45, No. 4, México, D.F., enero 1995. <http://ladb.unm.edu/econ/content/comext/1995/april/puertos.html>

- *Programa de Inversión 2004*, SCT, http://dgpop.sct.gob.mx/fileadmin/inversion/Cuadro_Web-Cta_Pub.pdf, 16:18, 12-05-06.
- *Trade and Development Report, 2004*, en http://www.unctad.org/en/docs/tdr2004_en.pdf, Naciones Unidas, Nueva York, Ginebra, 2004, P.p. 188.
- *Reglamento de la Ley de Navegación de 1998*. <http://emar.sct.gob.mx/fileadmin/biblioteca/pdf/REGLAMENTOLEYDENAPEGACION.pdf>
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), *Anuario 2004*, México, D.F., 2005, Pp. 915. <http://emar.sct.gob.mx/fileadmin/estadisticas/2004nuevo/pdfs/anuario-2004.pdf.zip>.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), *Anuario 2006*, México, D.F., 2006, en <http://cgpmm.sct.gob.mx/fileadmin/estadisticas/anuarios/2006/index.htm>

Anexos

Anexo No. 1 Actividad de los puertos y terminales habilitados por litoral

ENTIDAD FEDERATIVA / PUERTO	FECHA DE HABILITACIÓN	TRÁFICO		ACTIVIDAD			
		ALTURA	CABOTAJE	COMERCIAL	PESQUERA	TURÍSTICA	PETROLERA
LITORAL DEL PACÍFICO							
BAJA CALIFORNIA							
Rosarito	21-Jul-97	X	X				*
El Sauzal	21-Jul-97	X	X	*	0		
Ensenada	31-May-74	X	X	*	0	0	
San Felipe	31-May-74		X		*	0	
Isla Cedros	31-May-74	X	X	*	0		
Venustiano Carranza	31-May-74		X		*		
BAJA CALIFORNIA SUR							
Guerrero Negro (El Chaparrito)	31-May-74	X	X	*			
Adolfo López Mateos (Matancitas)	21-Jul-97		X		*		
San Carlos	31-May-74	X	X	*	0		
Cabo San Lucas	31-May-74	X	X		0		*
San José del Cabo	31-May-74		X		0		*
La Paz	31-May-74	X	X		0		*
Pichilingue	21-Jul-97	X	X	*	0	0	
San Juan de la Costa (T)	21-Jul-97	X	X	*			
Punta Prieta (T)	21-Jul-97	X	X				*
Puerto Escondido	31-May-97	X	X		0		*
Loreto	21-Jul-97		X				*
Mulegé (T)	21-Jul-97		X				*
Sta. Rosalía	31-May-74	X	X	*	0	0	
Santa María (T)	21-Jul-97	X	X	*			
Isla San Marcos (T)	21-Jul-97	X	X	*			
SONORA							
Golfo de Santa Clara	31-May-74		X		*		
Puerto Peñasco	31-May-74	X	X		*	0	
Puerto Libertad	21-Jul-97		X				*
San Carlos	21-Jul-97		X			*	
Guaymas	31-May-74	X	X	*	0	0	0
Gral. Rodolfo Sánchez Taboada (T)	21-Jul-97		X		*		

PUERTO	HABILITACIÓN	ALTURA	CABOTAJE	COMERCIAL	PESQUERA	TURÍSTICA	PETROLERA
NAYARIT							
Puerto Balleto	21-Jul-97		X	+			
San Blas *	31-May-74		X		+		
Cruz de Huanacastle	21-Jul-97		X		+		
Chacala (T)	26-Feb-99		X		+		
Nuevo Vallarta	21-Jul-97	X	X			+	
JALISCO							
Puerto Vallarta	31-May-74	X	X		0	+	
Barra de Navidad	21-Jul-97	X	X		0	+	
COLIMA							
Manzanillo	31-May-74	X	X	+		0	0
San Pedrito	7-Ago-71	X	X	+	0		
MICHOACÁN							
Lázaro Cárdenas *	31-May-74	X	X	+	0		0
GUERRERO							
Ixtapa	21-Jul-97	X	X			+	
Zihuatanejo	21-Jun-97	X	X		0	+	
Vicente Guerrero	21-Jul-97	X	X		+		
Acapulco	31-May-74	X	X	0	0	+	0
Puerto Marqués	21-Jul-97	X	X			+	
OAXACA							
Puerto Angel	31-May-74		X		+		
Puerto Escondido	21-Jul-97		X			+	
Bahías de Huatulco	21-Jul-97	X	X			+	
Salina Cruz	31-May-74	X	X	0	0		+
CHIAPAS							
Puerto Madero	31-May-74	X	X	+	0		

- X Tráfico
- + Actividad Preponderante
- o Otras Actividades
- T Terminal
- * Puerto Fluvial (ríos, esteros o lagunas interiores)

ENTIDAD FEDERATIVA / PUERTO LITORAL DEL GOLFO Y CARIBE	FECHA DE HABILITACIÓN	TRÁFICO		ACTIVIDAD			
		ALTURA	CABOTAJE	COMERCIAL	PESQUERA	TURÍSTICA	PETROLERA
VERACRUZ							
Tuxpan *	31-May-74	X	X	+	0		0
Tecolutla *	31-May-74		X		+		
Nautla *	31-May-74		X		+		
Veracruz	31-May-74	X	X	+	0	0	0
Alvarado *	31-May-74		X		+		
Tlacotalpan *	31-May-74		X		+		
Coatzacoalcos *	31-May-74	X	X	+	0		
Pajaritos *	21-Jul-97	X	X	0			+
Minatitlán *	31-May-74	X	X	+			0
TAMAULIPAS							
El Mezquital *	21-Jul-97	X	X	+			
La Pesca *	21-Jul-97		X		+		
Altamira	31-May-85	X	X	+			
Tampico *	31-May-74	X	X	+	0		0
CAMPECHE							
Ciudad del Carmen	31-May-74	X	X	+	0		
Champotón *	31-May-74		X		+		
Campeche	31-May-74	X	X		0		+
Lerma	21-Jul-97	X	X		+		
La Puntilla (T)	21-Jul-97		X		+		
Laguna Azul	21-Jul-97		X		+		
Isla Aguada (T)	21-Jul-97		X		+		
Seybaplaya (T)	21-Jul-97		X		+		
San Francisco (T)	21-Jul-97	X	X		+	0	
Cayo Arcas	11-Jul-85	X	X				+
TABASCO							
Sánchez Magallanes *	21-Jul-97		X		+		
Dos Bocas	11-Jul-85	X	X				+
Chilpetec * (T)	21-Jul-97		X		+		
Frontera *	31-May-74	X	X	+	0		
Villahermosa *	31-May-74		X	+	0		

ENTIDAD FEDERATIVA / PUERTO	FECHA DE HABILITACIÓN	TRÁFICO		ACTIVIDAD			
		ALTURA	CABOTAJE	COMERCIAL	PESQUERA	TURÍSTICA	PETROLERA
YUCATÁN							
Celestún	31-May-74		X		+		
Sisal	21-Jul-97		X		+		
Chuburna (T)	21-Jul-97		X		+		
Yukalpetén	21-Jul-97	X	X		+	0	
Progreso	31-May-74	X	X	+	0		0
Telchac	21-Jul-97		X		+		
Dzilam de Bravo (T)	21-Jul-97		X		+		
San Felipe	21-Jul-97		X		+		
Río Lagartos	21-Jul-97		X		+		
Las Coloradas	31-May-74		X	+	0		
El Cuyo	21-Jul-97		X		+		
QUINTANA ROO							
Holbox	21-Jul-97		X		+		
Puerto Juárez-Punta Sam	31-May-74	X	X	+	0	0	
Isla Mujeres	31-May-74	X	X	+	0	0	
Cancún	21-Jul-97	X	X			+	
Puerto Morelos	31-May-74	X	X	+	0	0	
Playa del Carmen	21-Jul-97	X	X			+	
Cozumel	31-May-74	X	X	0		+	
Punta Venado (Calica)	17-Abr-98	X	X	+		0	
Puerto Aventuras	21-Jul-97	X	X			+	
Punta Allen (T)	21-Jul-97		X	+			
Xcalak (T)	21-Jul-97		X		+		
Majahual (T)	21-Jul-97	X	X	+	0		
La Aguada (T)	21-Jul-97		X	+			
Chetumal	31-May-74	X	X	+	0		
Banco Playa	31-May-74	X	X		0	+	

- X Tráfico
- + Actividad Preponderante
- o Otras Actividades
- T Terminal
- * Puerto Fluvial (ríos, esteros o lagunas interiores)

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), *Los puertos mexicanos en cifras 1994-2000*, 5° ed., México, D.F., 2001(CD. ROM)

Anexo No. 2 Servicios regulares de transporte marítimo en los principales puertos

Línea naviera	Frecuencia (días)	Rutas de origen y destino
ENSENADA		
1. Sea Land Service Inc.	7	Long Beach, Estados Unidos - Manzanillo, México - Puerto Quetzal, Guatemala - Manzanillo, Mazatlán, Ensenada, México.
2. Cabrillo Shiping Company	7	Long Beach, Estados Unidos - Ensenada, México.
3. Cosco	7	Long Beach, Estados Unidos - Ensenada, México.
4. Toko Kaiun Kaisha LTS	30	Yawata, Japón - Long Beach, Estados Unidos – Ensenada, Mazatlán, Manzanillo, México.
5. Transportación Marítima Mexicana	7	Yokohama, Japón - Ensenada, México.
6. American President Lines (APL)	7	Yokohama, Japón - Ensenada, México.
7. Carnival Cruises Line	-	Long Beach, Estados Unidos - Ensenada, México.
8. Royal Caribbean Cruise Line	-	Long Beach, Estados Unidos - Ensenada, México.
BAJA CALIFORNIA SUR		
1. Tunamar S.A. de C.V.	1	La Paz, Topolobampo, Mazatlán, México.
2. Sematur S.A. de C.V.	1	La Paz, Topolobampo, Mazatlán, Guaymas, México.
3. Seanbrokers, S.A. de C.V.	25	La Paz, Manzanillo, México.
4. Transmar de Cortés, S.A. de C.V.	3	La Paz, Topolobampo, Guaymas, México.
5. Minera Rofomex, S.A. de C.V.	15	San Juan de la Costa, Lázaro Cárdenas, México.
6. Pemex Refinación	10	La Paz, Guaymas, Mazatlán, Salina Cruz, México.
7. CLS International	-	San Marcos, México - Los Angeles, Estados Unidos – Plumper, Canadá.
8. National Gypsum Co.	-	Santa María, México - Long Beach, San Francisco, Tacoma, Estados Unidos.
9. Mar Servicios, S.A. de C.V.	-	San Marcos, México - Chiba, Japón.
10. Frontier International Shipping Co.	-	Santa María, México - Redwood City, Long Beach, San Francisco, Estados Unidos.
11. Tamai Steamship C. LTD	-	Santa María, México - Chiba, Japón.
12. Maritimex, S.A. de C.V.	60	Pichilingue, Lázaro Cárdenas, México
CABO SAN LUCAS		
1. Princess Cruises	-	Los Angeles, Estados Unidos - Los Cabos, Mazatlán, México.
2. Carnival Cruise Line	-	Mazatlán, Los Cabos, México - Los Angeles, Estados Unidos
3. Holland America	-	Mazatlán, Los Cabos, México - Los Angeles, Estados Unidos
4. Alaska Sightsseing Cruise West	-	La Paz, Los Cabos, México.
5. Celebrity Cruises	-	Acapulco, Los Cabos, México - San Diego, Estados Unidos.
6. Royal Caribbean Cruises	-	San Diego, Estados Unidos - Los Cabos, Mazatlán México
MAZATLÁN		
1. Sea Land Service Inc.	7	Long Beach, Estados Unidos - Manzanillo, México - Puerto Quetzal, Guatemala - Manzanillo, Mazatlán, Ensenada, México.
2. Wallenius Line	15	Puertos de Europa - Mazatlán, México. - Long Beach, Estados Unidos.
3. D'Amico Line	-	Long Beach, Estados Unidos - Mazatlán, México.
4. Carnival Cruise Line	-	Long Beach, Estados Unidos - Mazatlán, México.

MANZANILLO

1. Transportación Marítima Mexicana	7	Asia - Norteamérica - México.
	7	Centroamérica - México.
	7	Sudamérica - Centroamérica -México.
2. American President Line	7	Asia - Norteamérica - México.
3. Sea Land Service Line	7	Norteamérica - México - Centroamérica - Sudamérica.
4. Maersk Line	7	Norteamérica - México - Centroamérica - Sudamérica.
5. Nippon Yusen Kaisha (NYK)	7	Asia - Norteamérica - México - Centroamérica -Sudamérica.
6. Mitsui Osaka Line	30	Asia - Norteamérica - México -Centroamérica - Sudamérica.
7. Cía. Sudamericana de Vapores	7	Asia - Norteamérica - Centroamérica - Sudamérica.
8. Empresa de Navegación Marítima	7	Norteamérica - México - Centroamérica - Sudamérica.
9. J. Lauritzen Inc.	15	Oceanía - México - Chile.
10. T. Marítima Gran Colombiana	15	Asia - Norteamérica - México - Centroamérica - Sudamérica.
11. Clipper Denmark, APS	30	Puertos de Nueva Zelanda.
12. Cia. Chilena de Nav. Interoceánica	15	Asia - Norteamérica - México - Centroamérica - Sudamérica.
13. Hanjin Shipping Line	7	Asia - Norteamérica - México - Panamá - Europa.
14. Cosco Line	30	Asia - México -Centroamérica.
15. Pacific Star Line	7	Asia - Norteamérica - México - Centroamérica - Sudamérica.
16. DSR Senator	7	Asia - Norteamérica - México - Panamá - Europa.
17. Choyang Line	7	Asia - Norteamérica - México - Panamá - Europa.
18. Columbus Line	7	Norteamérica - México - Centroamérica -Sudamérica.
19. Toka - Kaiun - Kaisha	30	Asia - Norteamérica - México - Centroamérica.
20. Pan Ocean Shipping	30	Asia - Norteamérica - México - Centroamérica.
21. Easter Car Liner	30	Asia - Norteamérica - México - Centroamérica.
22. Kien Hung Shipping Co. LTD	15	Asia - Norteamérica - México - Sudamérica.
23. Clan S.A.	15	Asia - México - Sudamérica.
24. Lykes	7	Asia - Norteamérica - México.
25. Hyndai Merchant Marine	30	Asia - Norteamérica - México - Centroamérica - Sudamérica.

LÁZARO CÁRDENAS

Buques trampa bajo contrato fijo	-	No existen servicios regulares, se trata de viajes especializados.
----------------------------------	---	--

SALINA CRUZ

1. Transportación Marítima Mexicana	15	Buenaventura, Colombia - Guayaquil, Ecuador - Callao, Perú – San Antonio, Chile - Puerto Caldera, Costa Rica - Puerto Quetzal, Guatemala - Salina Cruz, Manzanillo, México.
2. Nippon Yusen Kaisha, NYK	15	Salina Cruz, México - Puerto Quetzal, Guatemala - Acajutla, El Salvador - Puerto Caldera, Costa Rica - Buenaventura, Colombia – Guayaquil, Ecuador - Callao, Perú - San Antonio, Chile - Pusan, Corea – Hong Kong, China - Keelung, Taiwan - Kobe, Nagoya, Yokohama, Japón.

ALTAMIRA

1. Transportación Marítima Mexicana	8	Rotterdam, Holanda - Amberes, Bélgica - Thamesport, Inglaterra – Bremerhaven, Alemania - Veracruz, Altamira, México.
-------------------------------------	---	--

	10	Le Havre, Francia - Charleston, Houston, Estados Unidos - Veracruz, Altamira, México - Houston, New Orleans, Mobile, Estados Unidos – Veracruz, Altamira, México - Houston, New Orleans, Mobile, Estados Unidos.
	10	Le Havre, Francia - Charleston, Houston, Estados Unidos - Veracruz, Altamira, México - Houston, New Orleans, Mobile, Estados Unidos – Veracruz, Altamira, México - Houston, New Orleans, Mobile, Estados Unidos.
	15	Veracruz, Altamira, México - New Orleans, Houston, Estados Unidos - Salvador, Río de Janeiro, Santos, Río Grande, Itajai, Brasil - Buenos Aires, Argentina.
2. Cía. Sudamericana de Vapores	10	Callao, Perú - Cristobal, Panamá - Iquique, San Antonio, Antofagasta, Talcahuano, Valparaíso, Chile - Houston, Estados Unidos - Altamira, México.
3. Hapag Lloyd	8	Veracruz, Altamira, México - Houston, New Orleans, Estados Unidos - Amberes, Bélgica - Thamesport, Inglaterra - Le Havre, Francia - Bremen, Hamburgo, Alemania.
4. Global Lines	18	Veracruz, Altamira, México - San Francisco Do Sul, Santos, Brasil – Buenos Aires, Argentina.
5. Tecomar Naviera Mexicana	10	Amberes, Bélgica - Thamesport, Inglaterra - Bremerhaven, Alemania – Charleston, Houston, Estados Unidos - Veracruz, Altamira, México – Houston, New Orleans, Estados Unidos - Amberes, Bélgica.
6. Conship Container Ltd	10	Veracruz, Altamira, México - Valencia, Barcelona, España - La Spezia, Italia.
7. Maersk Line	7	Houston, Estados Unidos - Altamira, Veracruz, México - Manzanillo, Panamá – Puerto Cabello, La Guaira, Venezuela - Puerto España, Trinidad y Tobago.
8. Mediterranean Shipping Company	7	Veracruz, Altamira, México - Houston, Charleston, Estados Unidos - Freeport, Bahamas - Norte de Europa - Mediterráneo.
9. Alinea	10	New Orleans, Houston, Estados Unidos - Altamira, Veracruz, México – Cristobal, Panamá - Cartagena, Colombia - Puerto Cabello, Venezuela – Río de Janeiro, Santos, Río Grande, Itajai, Paranagua, Salvador, Brasil.
10. Americana Ship's (Lykes Gran Colombiana, Crowley)	7	Veracruz, Altamira, México - New Orleans, Houston, Estados Unidos - Salvador, Vitoria, Río de Janeiro, Santos, Itajai, San Francisco do Sul, Paranagua, Brasil - Buenos Aires, Argentina.

11. P&O Nedlloyd Line	10	Veracruz, Altamira, México - New Orleans, Houston, Estados Unidos – Salvador, Vitoria, Río de Janeiro, Santos, Itajai, San Francisco do Sul, Paranagua, Brasil - Buenos Aires, Argentina.
12. Compagnia Generale Maritme (CMG)	7	Altamira, Veracruz, México - Amberes, Bélgica - Thamesport, Inglaterra - Bremerhaven, Alemania - Le Havre, Francia.
13. Compagnia Maritime de Affretment	15	Veracruz, Altamira, México - Freeport, Bahamas -
11. P&O Nedlloyd Line	10	Veracruz, Altamira, México - New Orleans, Houston, Estados Unidos – Salvador, Vitoria, Río de Janeiro, Santos, Itajai, San Francisco do Sul, Paranagua, Brasil - Buenos Aires, Argentina.
12. Compagnia Generale Maritme (CMG)	7	Altamira, Veracruz, México - Amberes, Bélgica - Thamesport, Inglaterra - Bremerhaven, Alemania - Le Havre, Francia.
13. Compagnia Maritime de Affretment (CMA)	15	Veracruz, Altamira, México - Freeport, Bahamas - Miami, Estados Unidos.
14. Cagema	15	Veracruz, Altamira, México - Freeport, Bahamas - Miami, Estados Unidos – Puerto España, Trinidad y Tobago.
15. Compañía Marítima Nacional (Grupo Libra)	15	Buenos Aires, Argentina - Santos, San Francisco do Sul, Río de Janeiro, Brasil - Montevideo, Uruguay - Puerto Cabello, Venezuela – Houston, Estados Unidos - Altamira, Veracruz, México.
16. American President Line	7	Altamira, Veracruz, México - Puerto Limón, Costa Rica - Manzanillo, Panamá – Cartagena, Barranquilla, Buenaventura, Colombia - Puerto Cabello, La Guaira, Venezuela - Callao, Perú - San Antonio, Chile - New Orleans, Houston, Estados Unidos.
17. Columbus Line	14	Altamira, Veracruz, México - Manzanillo, Panamá - Cartagena, Colombia – Barranquilla, Buenaventura, Colombia - Puerto Cabello, Venezuela – Puerto España, Trinidad y Tobago - Fortaleza, Santos, Río Grande, Itajai, Paranagua, Salvador, Brasil - Buenos Aires, Argentina, Montevideo, Uruguay - New Orleans, Houston, Estados Unidos.
18. Panamanian Carrier Co.	28	Altamira, Veracruz, México - New Orleans, Houston, Estados Unidos - Salvador, Vitoria, Río de Janeiro, Santos, Itajai, San Francisco do Sul, Paranagua, Brasil - Buenos Aires, Argentina - Puerto Cabello, Venezuela.

TAMPICO

1. Melbridge Container Line	10	Tampico, México - Liverpool, Reino Unido - Hamburgo, Alemania - Rotterdam, Holanda - Amberes, Bélgica - Bilbao, Barcelona, Valencia, España - La Habana, Cuba - Veracruz, Tampico, México.
2. Hoegh Line	20	Tampico, México - Houston, New York, Estados Unidos – Halifax, Canadá - Port Said, Egipto - Jeddah, Arabia Saudita – Mumbai, India - Colombo, Sri Lanka - Singapur, Singapur – Jakarta, Surabaya, Padang, Belawan, Indonesia - Colombo, Sri Lanka - Halifax, Canadá - New York, Norfolk, Savannah,

		New Orleans, Estados Unidos - Tampico, México.
3. BHP International Transport Line	12	Tampico, México - Houston, New Orleans, Everglades, Estados Unidos - Canal de Panamá, Panamá - Callaó, Matarini, Perú - Arica, Antofagasta, San Antonio, Lirquen, Chile.
4. Línea Amazónica Peruana	45	Tampico, México - Houston, New Orleans, Everglades, Estados Unidos - Tolu, Colombia - Manaus, Brasil - Leticia, Colombia - Iquitos, Perú - Tampico, México.
5. Global Line	30	Tampico, México - Houston, Miami, Estados Unidos - Fortaleza, Brasil Buenos Aires, Argentina - Montevideo, Uruguay - Itajai, Santos, Río de Janeiro, Brasil - Puerto Cabello, Venezuela - Puerto Cortés, Honduras - Veracruz, Tampico, México.
6. H. Stinnes Linien	15	Tampico, México - La Guaira, Puerto Cabello, Venezuela - Río Haina, Rep. Dominicana - San Juan, Puerto Rico - Amberes, Bélgica - Hamburgo, Alemania - Bilbao, España - San Juan, Puerto Rico - Río Haina, República Dominicana - Veracruz, Tampico, México.
7. Coral Container Line	13	Tampico, México - La Habana, Cuba - Veracruz, Tampico, México.
8. Navesco	15	Tampico, México - Puerto Limón, Costa Rica - Cartagena, Colombia - Veracruz, Tampico, México.
9. Naviera Mar América	10	Tampico, México - La Habana, Cuba - Veracruz, Tampico, México.
10. Crowley American Transport Line	7	Tampico, México - Everglades, Jacksonville, Estados Unidos - Progreso, Veracruz, Tampico, México.
11. Zim Container Line	15	Tampico, México - Houston, New Orleans, Estados Unidos - Kingston, Jamaica - San Juan, Puerto Rico - Río Haina, República Dominicana - Puerto Príncipe, Haití - Tampico, México.
12. Today Marina Line	15	Tampico, México - La Habana, Cuba - Río Haina, Rep. Dominicana - Cristobal, Panamá - Progreso, Veracruz, Tampico, México.
13. PCC/Eberhard Linien	15	Tampico, México - Houston, Miami, Estados Unidos - Buenos Aires, Argentina - Santos, Río de Janeiro, Brasil - Puerto Cabello, Venezuela - Veracruz, Altamira, Tampico, México.
14. Associated Transport Line	15	Tampico, México - Houston, Estados Unidos - Esmeraldas, Guayaquil, Ecuador - Callaó, Perú - Arica, Valparaíso, San Antonio, Chile - Tampico, México.
	15	Tampico, México - Houston, Estados Unidos - Cartagena, Barranquilla, Santa Marta, Colombia - Tampico, México.
15. Melfi Marine Corporation	7	Tampico, México - La Habana, Cuba - Tampico, México.
	12	Tampico, Veracruz, México - Río Haina, Rep. Dominicana - Puerto Cabello, La Guaira, Venezuela - Guayaquil, Ecuador - Buenaventura, Colombia - La Habana, Cuba - Tampico, México.

16. Seaboard Marine	-	Tampico, México - Houston, Miami, Estados Unidos – Callao, Ilo, Matarini, Perú - Arica, Antofagasta, Valparaíso, Chile - New Orleans, Estados Unidos - Tampico, México.
17. Signet Seafreight Shipping	-	Tampico, México - Guaranao, Puerto Cabello, La Guaira, Guanta, Isla Margarita, Venezuela - Punta Lisas, Trinidad y Tobago - Georgetown, Guyana – Paramaribo, Surinam.
18. TBS Shipping	-	Tampico, México - San Antonio, Arica, Chile - Veracruz, Altamira, Tampico, México.
TUXPAN		
1. Pacna S.A. de C.V.	15	New Orleans, Estados Unidos - Tuxpan, México.
2. Stolt Tankers Inc.	15	Houston, Estados Unidos - Tuxpan, México.
VERACRUZ		
1. Melfi Marine	10	Veracruz - La Habana / Cristobal - Veracruz.
	10-15	Veracruz - Río Haina - La Guaira - Puerto Cabello – Guayaquil - Buenaventura – Tampico -Veracruz.
	10	Veracruz - La Habana / Cristobal - Veracruz. Conexión: Toronto - Montreal - Canadá y Kingston vía La Habana (dependiendo de la carga).
2. Crowley American Transport (Companhia Libra Navegacao, S.A.) (TMG) (LYKES)	8	Veracruz - Puerto Limón - Manzanillo (Pan.) - Cartagena - Puerto Cabello - Cartagena - Barranquilla – New Orleans - Houston - Altamira - Veracruz.
	8	Veracruz - Cartagena - Barranquilla - Santa Marta – Maracaibo - Puerto Cortés – Guanta - Puerto España – Houston - Tampico – Veracruz.
(Companhia Libra Navegacao, S.A.) (TMG)	8	Veracruz - Tampico - Progreso - Jacksonville - Melbourne - Port Everglades - Progreso - Veracruz.
3. Companhia Libra Navegacao	8	Veracruz - Altamira - New Orleans - Houston - Vitoria – Río de Janeiro - Santos – Buenos Aires - Itajai – San Francisco do Soul - Rio de Janeiro - Vitoria – Salvador - Puerto Cabello - Veracruz.
4. H. Stinnes Lines	14	Veracruz -Tampico - La Guaira - Puerto Cabello – San Juan - Río Haina – Amberes - Hamburgo - Bilbao – Algeciras - Veracruz.
	15	Veracruz - Tampico - Amberes - Hamburgo - Bilbao – San Juan - Río Haina - Veracruz.
5. Cargo Port Transportation	20	Veracruz - Cartagena - Puerto Cabello - Veracruz.
6. Lykes Line	7	Veracruz - Altamira - New Orleans - Houston - San Juan – Salvador - Guaranao - Vitoria - Río de Janeiro - Santos – Buenos Aires - Itajai - San Francisco do Soul - Paranagua - Veracruz.
	7	Veracruz - Puerto Limón - Manzanillo (Pan.) - Cartagena – Barranquilla – Puerto Cabello - La Guaira - Cartagena – Río de Janeiro - Santos - Paranagua – Buenos Aires – Río Grande - Houston - Veracruz.
	30	Veracruz - Altamira - Charleston - Freeport – Ciudad del Cabo - Durban - Puerto Elizabeth.
	30	Veracruz - Houston - Mobile - New Orleans – Savannah -

		Baltimore - Ciudad del Cabo – Durban - Veracruz.
7. Global Lines	21	Veracruz - Tampico - Houston - Miami - Fortaleza - Buenos Aires - Itajai – Santos - Veracruz.
8. Compañía Sudamericana de Vapores	20	Veracruz - Altamira - Cartagena - Cristobal - Guayaquil - Callao - Ilo – Antofagasta - San Antonio - Veracruz.
9. Caribbean General Maritime “Cagema” (CMA)	15	Veracruz - Altamira - Freeport - Miami - Aruba - Puerto España - Veracruz.
10. PCC / Eberhard	28	Veracruz - Esmeraldas - Guayaquil - Callao - Arica - Valparaíso – San Antonio - Tampico - Veracruz.
	14-21	Veracruz - Altamira - New Orleans - Houston - Miami - Vitoria - Buenos Aires – Santos - San Francisco do Soul - Puerto Cabello - Puerto Limón - Veracruz.
11. P&O Nedlloyd	14	Veracruz - Manzanillo - Cartagena - Puerto Cabello - Puerto España – Fortaleza - Santos - Buenos Aires - Montevideo - Río Grande - Itajai – Paranagua - Santos - Salvador - Fortaleza - Puerto España - Puerto Cabello – Cartagena - Kingston - Veracruz.
	18	Transbordos en Cartagena a: Rotterdam - Felixtowe - Le Havre – Tenerife - Las Palmas.
	15	Las Palmas - Ciudad del Cabo - Durban.
12. Mexpress American Line	18	Veracruz - Houston - Tampico - Puerto Limón - Barranquilla - Cartagena – Matanzas - Río Haina - San Juan - Veracruz.
13. Transportación Marítima Mexicana (Lykes) (Libra)	7	Veracruz - Altamira - New Orleans - Cabo Cañaveral - Houston - San Juan - Salvador - Vitoria - Río de Janeiro - Vitoria - Salvador - San Juan - Houston - New Orleans - Altamira - Veracruz.
	7	Veracruz - New Orleans - Houston - Bruswick - Charleston - Amberes – Thamesport - Bremerhaven - Le Havre - Veracruz.
Transportación Marítima Mexicana (Tecomar) (Contship) (Lykes Line)	11	Veracruz - Altamira - Houston - New Orleans - Valencia - Barcelona - Gioia Tauro - La Spezia -Miami – Veracruz. Conexión: Pireo - Estambul - Mersin - Izmir - Marsella - Portugal vía Barcelona. Conexión: Puerto Cabello - Colón - Puerto Limón - Puerto Cortés – Santo Thomas vía Miami.
	15	Veracruz - Puertos de la Costa Este de Estados Unidos - Veracruz.
14. Columbus Line (P & O Nedlloyd)	15	Veracruz - Manzanillo (Pan.) - Cartagena - Puerto Cabello - Puerto España - Fortaleza - Santos - Buenos Aires - Montevideo – Río Grande - Itajai - Paranagua - Santos - Salvador - Fortaleza –

		Puerto España - Puerto Cabello - Cartagena - Kingston - Veracruz.
15. Transportación Marítima Gran Colombiana (Crowley American Transport) (Lykes Lines)	7	Veracruz - Puerto Limón - Manzanillo (Pan.) – Cartagena - Barranquilla - Puerto Cabello - La Guaira - New Orleans - Houston - Altamira - Veracruz.
15. Mitsui Lines	15	Veracruz - Puertos de Brasil - Veracruz.
17. Maersk Sealand	-	Veracruz - Manzanillo (Pan.) - La Guaira - Puerto Cabello - Maracaibo – Puerto España - Bridgetown - Houston - Altamira - Veracruz.
	-	Transbordos: Norte de Europa, Mediterráneo y África
18. Zim Container Lines	14	Veracruz - Houston - New Orleans - Kingston - San Juan - Río Haina – Puerto Príncipe - Kingston - Tampico - Veracruz.
19. Safbak	45	Veracruz - Adibjan - Ciudad del Cabo - Durban - Veracruz.
	45	Veracruz - Ciudad del Cabo - Durban - Puerto Elizabeth - Adibjan - Veracruz.
20. Amazon Lines	8	Veracruz - Progreso - Jacksonville - Port Everglades - Progreso - Tampico - Veracruz.
21. Servicios Golfo de México	8	Veracruz - Mobile - Veracruz.
22. VW Transport	30	Veracruz - Puertos de la Costa Este de Estados Unidos - Veracruz.
23. Nippon Yusen Kaisha Line	15	Veracruz - Puertos de la Costa Este de Estados Unidos - Puertos del Norte de Europa - Veracruz.
24. Compagnie Maritime D'Affretement "CMA" (Cagema) (Amazon Line)	15	Veracruz - Altamira - Miami - Freeport - Veracruz. (Transbordos en Freeport: Mediterráneo - Asia – África)
25. Stolt Nielsen	30	Veracruz - Altamira - Houston - Coatzacoalcos - Veracruz.
26. Wallenius Lines	7	Veracruz - Boston - Wilmington - Veracruz.
27. Coral Container Line	13	Veracruz - Tampico - La Habana - Veracruz.
28. Today Marine (Cubalse)	28	Veracruz - Progreso - La Habana - Tampico - Veracruz.
29. Harrison Lines (Lykes)		Veracruz - Amberes - Thamesport - Bremerhaven - Le Havre - Veracruz.
30. Hapag Lloyd	-	Veracruz - Altamira - New Orleans - Houston - Charleston - Amberes – Rotterdam - Thamesport - Bremerhaven - Le Havre - Veracruz.
31. Compagnie Generale Maritime "CGM" (Libra) (Lykes)	-	Veracruz - Altamira - Amberes - Thamesport - Bremerhaven - Le Havre - Veracruz.
32. Nordana Line	7	Veracruz - Houston - Charleston - Baltimore - Barcelona - Génova – Alexandria – Limassol - Beirut - Lattakia - Mersin - Izmir - Pireus - Livorno – Haifa - Barcelona – Valencia – Cádiz - San Juan - Río Haina - Puerto Cortés – Santo Tomás de

		C. - Veracruz.
	14	Veracruz - Houston - Charleston - Baltimore - Barcelona - Génova – Alexandria – Limassol - Beirut - Latakia - Mersin - Izmir - Pireus - Livorno – Haifa - Barcelona – Valencia – Cádiz - San Juan - Río Haina - Puerto Cortés – Santo Tomás de C. - Veracruz.
33. Melbridge Container Line	12-15	Veracruz - Tampico - Liverpool - Hamburgo - Barcelona - Valencia – Rotterdam - Amberes - Le Havre - Bilbao - La Habana - Veracruz.
34. Mextrans Inc. (K Lines)	15	Veracruz - Southampton - Veracruz.
35. Mediterranean Shipping Co.	8	Veracruz - Altamira - Houston - New Orleans - Freeport - Bremerhaven – Amberes - Felixtowe - Charleston - New York - Veracruz.
36. Contship Container Lines	-	Veracruz - Altamira - Valencia - Barcelona - Gioia Tauro - La Spezia - Veracruz.

COATZACOALCOS

1. Chemical Tankers of America	6	Coatzacoalcos, México - Houston, Estados Unidos.
2. Naviera Armamex, S.A. de C.V.	15	Coatzacoalcos, Cd. del Carmen, México.
3. Navimin	24	Coatzacoalcos, México - Tampa, Estados Unidos.
4. Odfjell Tankers, A.S.	12	Coatzacoalcos, México - Rotterdam, Holanda.
5. Pacnav, S.A. de C.V.	10	Coatzacoalcos, México - New Orleans, Estados Unidos.
6. PMI Traiding Limited	5	Coatzacoalcos, México - Houston, Estados Unidos.
7. Stolt Nielsen, Inc.	24	Coatzacoalcos, México - Houston, Estados Unidos.
8. Sunbulk Shipping	60	Coatzacoalcos, Tampico, México.
9. Jumbo Shipping Company	4	Coatzacoalcos, México - Bélgica.
10. Intermarine Inc.	5	Coatzacoalcos, México - Alemania.
11. Norban Town, Inc.	4	Coatzacoalcos, Campeche, México.
12. Elite - Shipping A / S	3	Coatzacoalcos, México - Corea.
13. Naviera del Pacifico S.A. de C.V.	16	Houston, Estados Unidos - Coatzacoalcos, México.
14. Sunrise Shipping, Inc.	3	Coatzacoalcos, México - New Orleans, México.
15. Seatrade Chartering Reefer	10	Coatzacoalcos, México - Bélgica.
16. Sount Pacific Shipping / Miami	9	Coatzacoalcos, México - Ecuador - Miami, Estados Unidos - Bélgica.
17. Overseas Enterprices, Inc.	3	Coatzacoalcos, México - Estados Unidos.
18. Van Ommeren Iver Ships	5	Coatzacoalcos, México - Houston, Estados Unidos.

QUINTANA ROO

1. Marítima Chankanaab S.A. de C.V.	1	Cozumel, Puerto Morelos, Cozumel, México
2. Hyde Shipping Co.	-	Miami, Estados Unidos - Puerto Morelos, México - Roattan, Honduras.
3. Marítima Isla Mujeres S.A. de C.V.	1	Punta Sam, Isla Mujeres, Punta Sam, México.
4. Carnival Cruise Lines	-	Miami, Estados Unidos - Cozumel, México - Gran Caimán, Islas Caimán.
5. Celebrity Cruise, Inc.	-	KeyWest, Estados Unidos - Cozumel, México - Gran Caimán, Islas Caimán.
6. Commodore Cruise Line	-	New Orleans, Estados Unidos - Cozumel, México - Tampa Bay, Estados Unidos.
7. Norwegian Cruise Line	-	Florida, Estados Unidos - Cozumel, México - Ocho Ríos, Jamaica - Florida, Estados Unidos.

8. Premier Cruises	-	Gran Caimán, Islas Caimán - Cozumel, México - Florida, Estados Unidos.
	-	Fort Lauderdale, Estados Unidos - Cozumel, México - Roatan, Honduras.
9. Royal Caribbean Cruise Lines	-	Florida, Estados Unidos - Cozumel, México - Ocho Ríos, Jamaica - Gran Caimán, Islas Caimán.
	-	Gran Caimán, Islas Caimán - Cozumel, México - Florida, Estados Unidos.
10. Holland America Line Westours, Inc.	-	Florida, Estados Unidos - Cozumel, México - Ocho Ríos, Jamaica - Gran Caimán, Islas Caimán.
	-	Gran Caimán, Islas Caimán - Cozumel, Cancún, México.

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), *Los puertos mexicanos en cifras 1994-2000*, 5° ed., México, D.F., 2001. (CD-ROM)

Anexo No. 3 Flota mercante mexicana mayor a 1,000 T.R.B., por empresas navieras

Empresas navieras	N° barcos	T. R. B.
Almacenadora Transunisa, S.A. de C.V.	2	14,480
Astilleros Bender, S. R. L. de C. V.	1	9,556
Astilleros Rodríguez, S. A.	1	1,699
Candies Mexican Investments, S de R. L. de C. V.	5	12,296
Ccc. Fabricaciones y Construcciones, S.A. de C.V.	1	4,076
Cementos Guadalajara, S.A. de C.V.	1	2,834
Cemex Internacional, S.A. de C. V.	1	9,306
Compañía Cerro Azul, S. A.	1	2,387
Compañía de Transportes del Mar de Cortes, S. A.	2	3,382
Compañía Operadora de Buques del Caribe, S.A. de C.V.	1	1,057
Constructora y Arrendadora México, S.A. de C.V.	1	24,868
Cooper T. Smith de México, S.A. de C.V.	1	5,132
Corporación Marítima Delmex, S.A. de C.V.	1	2,044
Cotemar, S.A. de C.V.	3	16,960

Demar Instaladora y Constructora, S.A. de C.V.	2	18,042
Dragamex, S.A. de C.V.	7	15,827
Esso de México, S.A. de C.V.	1	1,390
FF. CC. del Sureste	1	1,193
Global Vessels de México, S. de R. L.	1	9,029
Grupo Protexa	10	88,014
Grupo T. M. M.	7	59,397
Industrial Perforadora de Campeche, S.A. de C.V.	1	5,022
Mantenimiento Express Marítimo, S. R. L. de C. V.	1	1,576
Mantenimiento Marino de México, S. R. L. De C. V.	2	15,097
Marinoil Servicios Marítimos, S.A. de C.V.	1	1,063
Marítima Chankanaab, S.A. de C.V.	2	5,745
Marítima de Ecología, S.A. de C.V.	1	3,829
Náutica Saltamar, S.A. de C.V.	4	5,337
Naviera Armamex, S.A. de C.V.	5	14,538
Naviera Cerralvo, S. A.	1	1,191
Naviera Delrem, S.A. de C.V.	1	2,756
Naviera Minera del Golfo, S.A. de C.V.	2	29,866
Naviera Tamaulipas, S.A. de C.V.	1	1,003
Oceanografía, S.A. de C.V.	2	17,548
Offshore México, S.A. de C.V.	1	1,047
Pemex	56	530,397
Perforaciones Marinas del Golfo, S.A. de C.V.	2	3,180
Perforaciones Marítimas Mexicanas, S.A. de C.V.	1	4,272
Perforadora Central, S.A. de C.V.	7	26,632
Perforadora México, S.A. de C.V.	4	18,965
Pesqueras	52	69,684

S. C. T.	4	19,572
Secretaria de Marina	1	1,747
Servicio de Transbordadores/SEMATUR	3	10,988
Servicios Marítimos de Campeche, S.A. de C.V.	2	7,180
Thorcement S.A. de C.V.	1	7,602
Topaz Shipping Services, S.A. de C.V.	1	4,925
Transbordadores del Caribe S.A. de C.V.	1	4,101
Transportacion Marítima de California, S.A. de C.V.	2	11,279
Transportacion Marítima Peninsular, s. A.	2	4,780
Transportadora de Sal, S.A. de C.V.	10	42,538
Transportadora Marítima del Pacífico, S.A. de C.V.	1	1,951
Tsm, S.A. de C.V.	1	1,000
Unishipping de México, S.A. de C.V.	1	10,165
Universidad Nacional Autónoma de México	1	1,001
Totales	229	1,190,548

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Dirección General de Marina Mercante, "Flota Mercante Mexicana Mayor a 1,000 T.R.B. " en *Anuario Estadístico del Transporte Marítimo, 2004*. México, D.F., 2004, (CD-ROM).

Anexo No. 4 Prestadores de servicios autorizados en el puerto interior de Manzanillo, Colima

Titular	Giro	Fecha de firma de contrato
1. Taller León Vázquez Hnos. S.A. de C.V.	Preparación de embarcaciones a flote.	01/10/2002
2. José L. González Magaña.	Preparación de embarcaciones a flote.	14/12/1994
3. Ángel Gómez Cerna.	Preparación de embarcaciones a flote.	03/01/1996
4. Amalia Zamora Contreras.	Preparación de embarcaciones a flote.	14/12/1994
5. Juan Manuel Hernández Gómez.	Preparación de embarcaciones a flote.	15/03/2002
6. Land Sea Services, S.A. de C.V.	Servicio portuario de avituallamiento.	15/03/2003
7. Manzanillo Proveedora de Buques, S.A. de C.V.	Servicio portuario de avituallamiento.	09/01/1995
8. Proveedora de Buques Esmeralda del Pacifico, S.A. de	Servicio portuario de avituallamiento.	08/05/1995

C.V.		
9. Martha Leticia Nando Alcaraz.	Servicio portuario de avituallamiento.	01/12/2001
10. Poulias Bantuna Constantinos	Servicio portuario de avituallamiento.	30/07/2001
11. Provedora Comercial El Greco, S.A. de C.V.	Servicio portuario de avituallamiento.	24/07/2002
12. Claudia A. Moya de la Barrera.	Servicio portuario de avituallamiento.	01/09/1997
13. Maria Isabel Medina Mendoza.	Servicio portuario de avituallamiento.	23/02/1995
14. Provedora Internacional del Pacífico, S.A. de C.V.	Servicio portuario de avituallamiento.	18/03/2002
15. Rosalva Sánchez Isordia.	Servicio de lanchas a embarcaciones.	02/01/2001
16. Servicio el Truck, S.A. de C.V.	Reparación y mto. de locomotora y ferrocarril.	01/05/1997
17. Servicios Integrales Marítimos y Portuarios, S.A. de C.V.	Servicio de lanchas a embarcaciones.	10/09/2001
18. Lub. y Filtros de la Costa, S.A de C.V.	Suministro de aceites, lub. y grasas a embarcaciones a flote.	14/07/1995
19. Castrol México, S.A. de C.V.	Suministro de aceites, lub. y grasas a embarcaciones a flote.	01/09/2002
20. Sindicato Autónomo de Amarradores de Buques en el Puerto de Manzanillo.	Amarradores de buques.	10/11/1995
21. Joma de Manzanillo, S.A. de C.V.	Rep. y mantto. industrial, equipo de maniobras.	06/09/2002
22. Institucionales Roka, S.A. de C.V.	Servicio de recolección de basura.	15/09/2002
23. Bunker's de México, S.A. de C.V.	Suministro de combustible y lubricantes a embarcaciones a flote.	23/02/1996
24. Servicio de Lanchaje, S.A. de C.V.	Servicios de lanchas a embarcaciones.	20/12/2001
25. Pedro Vargas Ibarra.	Serv. de suministro de agua industrial a buques.	07/10/2002
26. Sonia Lorena Castillo P.	Servicio de agua potable dentro del recinto portuario.	04/12/1996
27. Juan Suazo Vidrio.	Servicio de suministro de agua industrial a buques.	01/02/2003
28. Agua Polar, S.A. de C.V.	Servicio de agua potable dentro del recinto portuario.	08/10/2002
29. Servicios Mexicanos de Remolcadores, S.A. de C.V.	Servicio portuario de remolque.	17/01/1997
30. Naval Mexicana S.A..de C.V.	Suministro de combustibles y lubricantes a embarcaciones a flote.	08/06/2001
31. ELF Lubricantes México, S.A. de C.V.	Suministro de aceites, lub. y grasas a embarcaciones a flote.	15/12/1997
32. Naviera ORDI, S.A. de C.V.	Servicio de lanchas a embarcaciones.	20/12/2001
33. J. Merced Rodríguez Pérez.	Servicio de recolección de basura.	15/10/2002
34. Ernesto Andrade Bautista.	Servicio de recolección de basura.	01/08/1999
35. Braulio Vargas García.	Servicio de recolección de basura.	01/01/2000
36. Martín Alejandro Arias Fajardo.	Servicio de recolección de basura.	15/06/2000

37. Zeferino Baltasar Pérez.	Reparación de embarcaciones a flote.	01/07/2000
38. Macario García Bartolo..	Recolección de basura	22/10/2002
39. Cabo Diving Services, S.A. de C.V.	Reparación de embarcaciones a flote.	30/01/2003
40. Econogas de Sinaloa, S.A. de C.V.	Suministro de combustible y lubricantes en embarcaciones adicionales y de bandera extranjera.	01/02/2000
Fuente: <i>Programa Operativo Anual 2005</i> , Administración Portuaria Integral de Manzanillo, S.A. de C.V.- SCT.		

Anexo No. 5 Empresas maniobritas autorizadas en el puerto interior de Manzanillo, Colima

Titular	Giro	Fecha de firma de contrato
1. Operadora Portuaria de Manzanillo, S.A. de C.V.	Servicios portuarios de maniobras.	27/09/1995
2. Maniobras Portuarias de Manzanillo, S.A. de C.V.	Servicios portuarios de maniobras.	25/09/1995
3. CIA Terminal de Manzanillo, S.A. de C.V.	Servicios portuarios de maniobras.	25/09/1995
4. Operadora de la Cuenca del Pacífico, S.A. de C.V.	Servicios portuarios de maniobras.	09/11/1995
5. Operadora del Puerto de Manzanillo, S.A. de C.V.	Servicios portuarios de maniobras.	28/05/1997
6. Marítima Portuaria S.A. de C.V.	Servicios portuarios de maniobras.	02/05/1998
7. Servicios Integrados de Manzanillo, S.A. de C.V.	Servicios portuarios de maniobras.	15/07/1999
8. Terminal Internacional de Manzanillo, S.A. de C.V.	Servicios portuarios de maniobras.	01/12/2000
9. FERROMEX.	Acarreo de carros de ferrocarril.	12/10/1999
Fuente: <i>Programa Operativo Anual 2005</i> , Administración Portuaria Integral de Manzanillo, S.A. de C.V.- SCT.		

Anexo No. 6 Servicios conexos autorizados en el puerto interior de Manzanillo, Colima.

Titular	Giro	Fecha de firma de contrato
1. Refrigerated Container México, S.A. de C.V.	Servicio a contenedores.	27/02/2002
2. TMM Logistic, S.A. de C.V: (Antes SERIMAC, S.A. de C.V.)	Reparación de contenedores.	15/05/2002
3. Ing. Pedro Cuellar Hernández	Reparación de contenedores	20/08/2001

4. MASEPO, S.A. De C.V.	Servicio de fumigación.	27/09/2001
5. Unidad Nacional de Fumigación y Sanitización, S.A. de C.V.	Servicio de fumigación.	17/06/2001
6. CIA Mexicana de Fumigaciones, S.A. de C.V.	Servicio de fumigación.	15/12/1998
7. Fumigación Especializada del Puerto de Manzanillo, S.A. de C.V.	Servicio de fumigación.	04/05/2001
8. Corporación Nacional de Seguridad Privada, S.A. de C.V.	Servicios de vigilancia y custodia privada a embarcaciones que arriben al puerto y empresas ubicadas en el recinto portuario de Manzanillo.	15/03/1999
9. Inter. con Servicios de Seguridad Privada, S.A. de C.V.	Servicio de vigilancia privada intramuros en el recinto portuario de Manzanillo.	15/03/2000
10. INTERTEK Testing Services de México, S.A. de C.V.	Servicio de inspección y certificación a mercancías o bienes en las embarcaciones que arriben al puerto y a los contenedores y áreas localizadas en el recinto portuario de Manzanillo, Colima.	01/07/1997
11. David Cosme Vera Villicaña.	Servicio de inspección y certificación a mercancías o bienes en las embarcaciones que arriben al puerto y a los contenedores y áreas localizadas en el recinto portuario de Manzanillo, Colima.	30/07/2001
12. Global Marine Services de México, S.A. de C.V.	Servicio de inspección y certificación a mercancías o bienes en las embarcaciones que arriben al puerto y a los contenedores y áreas localizadas en el recinto portuario de Manzanillo, Colima.	30/01/1998
13. Societé Générale de Surveillance de México, S.A. de C.V.	Servicio de inspección y certificación a mercancías o bienes en las embarcaciones que arriben al puerto y a los contenedores y áreas localizadas en el recinto portuario de Manzanillo, Colima.	01/10/2002
14. David Yan Vera Gravel.	Servicio de inspección y certificación a mercancías o bienes en las embarcaciones que arriben al puerto y a los contenedores y áreas localizadas en el recinto portuario de Manzanillo, Colima.	16/07/2001
15. Control Cargo México, S.A. de C.V.	Servicio de inspección y certificación a mercancías o bienes en las embarcaciones que arriben al puerto y a los contenedores y áreas localizadas en el recinto portuario de Manzanillo, Colima.	27/07/2001
16. Grupo Komet, Ingeniería y Servicios, S.A. de C.V.	Servicios de pailería, pintura, mecánicos, hidráulicos y eléctricos a las embarcaciones que arriben al puerto de Manzanillo, Colima.	30/04/1999

17. Efrén Flores Espejo.	Soldadura eléctrica a contenedores.	28/08/2001
18. MM-Mex, S.A. de C.V.	Servicio de mantenimiento a las unidades ferroviarias.	10/11/2000
19. Ing. Martín Jorge Torres Vega.	Servicios de lavandería industrial, intendencia y tintorería.	31/08/2001
20. STIVSA, S.A. de C.V.	Servicio de reparación a equipos refrigerados.	21/02/2002
21. Rando Roca Medina	Avituallamiento y venta de alimentos.	01/06/2002
22. Cap. De Alt. Luis C. Cisneros Burciaga.	Inspección y certificación marítimo de buques y cargas.	11/10/2002
23. Cap. José Quintero Zamora.	Inspector independiente marítimo de buques y cargas.	11/11/2002
24. Inspección y Ajustes Internacionales Asociados, S.C.	Inspección y certificación a mercancías.	23/10/2002
25. Recolectora Ecológica Ambiental, S.C.	Recolección de basura	24/10/2002
26. Marlin Limpieza y Mto. de Colima, S.A. de C.V.	Servicio de limpieza y mto.	01/06/2002
27. Fumigaciones de Colima, S.A. de C.V.	Servicio de fumigación.	15/04/2002
28. Servicio Especializado de Fumigación del Pacífico, S.A. de C.V.	Servicio de fumigación	01/08/2002
29. Fumigadores Unidos de México, S.A. de C.V.	Servicio de fumigación	30/01/2003
30. Cap. Pablo Rodríguez Garay.	Inspección y certificación de averías y daños de mercancías, embarcaciones e inmuebles, asesoría y consultorías en maniobras, operaciones y logística portuaria dentro del recinto portuario.	15/04/2003
Fuente: <i>Programa Operativo Anual 2005</i> , Administración Portuaria Integral de Manzanillo, S.A. de C.V.- SCT.		

Anexo No. 7 Relación de obras relevantes, de mantenimiento y públicas, en el puerto de Manzanillo, por la API 1995-2004

Año	Obra
1995	<ul style="list-style-type: none"> • Reparación de patios Bandas "A", "B" y "C". • Reforzamiento de la Banda "A". • Reconstrucción de Morros y Escolleras
1996	<ul style="list-style-type: none"> • Rehabilitación de la superestructura y subestructura sumergida y sobre el nivel del agua del muelle de la T.E.C. • Rehabilitación de subestructura del muelle banda "A". • Modernización y rehabilitación del sistema ferroviario. • Construcción de pavimentos área común bandas A y B 1° etapa. • Mantenimiento correctivo a los pavimentos del acceso al recinto portuario.
1997	<ul style="list-style-type: none"> • Rehabilitación de patios en la TEC, tratamiento del subsuelo a base de

	<p>vibrocompactación.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Colocación de defensas, pintura de bitas y paramentos de atraque en los muelles. • Rehabilitación del patio suroeste para el almacenamiento en el Puerto Interior. • Construcción de pavimentos en área de almacenamiento Banda "C". • Construcción de vialidades 1° etapa, eje troncal de comunicación vial. • Dragado de construcción de la dársena norte. • Construcción de las casetas de control y revisión fiscal. • Obras complementarias de mantenimiento en el muelle de la Banda "A".
1998	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción de vialidades 3° etapa. • Construcción de una nueva posición de atraque. • Ampliación de oficinas de la administración portuaria integral. • Construcción de pavimentos muelle pesquero. • Construcción y mantenimiento de vías, norte y sur. • Construcción de la red troncal de servicios, 1° etapa. • Obras complementarias en casetas de control y rehabilitación de pavimentos.
1999	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción de pavimentos del patio suroeste. • Construcción del dren pluvial de la TUM I. • Mantenimiento al sistema ferroviario. • Construcción de plataforma para el sistema aleatorio de aduana. • Construcción de pavimentos de la TUM I. • Construcción de obras complementarias de la TEC. • Construcción de caseta ferroviaria.
2000	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción de muelle para autoridades. • Dragado de construcción a la nueva posición de atraque. • Continuación de la construcción de drenes pluviales. • Construcción de oficina de nombramientos. • Construcción de paso a desnivel cruce Pez Vela.
2001	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción de carretera a Jalipa.
2002	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción de muelle de la Armada. • Dragado para incrementar profundidad en canales y dársenas (2'000,000 m3) • Construcción de patio posterior a la posición de atraque número 15. • Mantenimiento de patios de almacenamiento.
2003	<ul style="list-style-type: none"> • Rehabilitación de áreas de almacenamiento • Rehabilitación de edificios • Construcción de la vialidad interterminales norte 1° etapa • Construcción de vialidad de la ruta fiscal. • Construcción del centro de emergencias. • Señalamiento marítimo. • Señalización horizontal y vertical. • Ampliación de la construcción del módulo aleatorio y plataforma de la aduana. • Construcción de la posición de atraque número 11. • Servicios relacionados con la obra pública. • Mantenimiento de edificios de la API: <ul style="list-style-type: none"> ○ Edificio de Operaciones. ○ Edificio principal de API. ○ Edificio Banda A. ○ Edificio norte.

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Edificio de aduana. ○ Edificio de nombramientos. ● Mantenimiento de muelles. ● Mantenimiento de vialidades. ● Mantenimiento al sistema eléctrico. ● Mantenimiento a la red hidráulica. ● Adecuación de instalaciones para alojar el Centro de control de Trafico Marítimo. ● Mantenimiento general de instalaciones. ● Cuantificación de los daños del sismo.
2004	<ul style="list-style-type: none"> ● Construcción del muelle de la armada ● Construcción del patio posterior a la posición de atraque número 15. ● Rehabilitación de áreas de almacenamiento ● Construcción de vialidad de la ruta fiscal ● Construcción del centro de emergencias ● Ampliación de la construcción del módulo aleatorio y plataforma de la Aduana ● Construcción de la posición de atraque número 11 ● Mantenimiento y rehabilitación de la barda perimetral ● Dragado de construcción del canal norte 3ra. Etapa ● Remodelación y ampliación de oficinas de la API ● Construcción de la vialidad interterminales norte 1ra. Etapa ● Medidas de mitigación ● Servicios relacionados con la obra pública
Fuente: POA Manzanillo 2004, 2005 y PMD Manzanillo.	

Anexo No. 8 Proyectos de inversión de las empresas instaladas en el recinto portuario de Manzanillo (miles de pesos)

Cesionario	Inversión año 2000	Concepto de la inversión	Actividades y compromisos derivados de las inversiones y beneficios que se obtendrán
Frigorífico de Manzanillo, S.A. de C.V.	15,200	Tanques de almacenamiento de líquidos y dos cámaras frigoríficas con capacidad de almacenamiento de 6,250 toneladas cada uno	<ul style="list-style-type: none"> ● Capacidad anual para 1,150,000 toneladas. ● Incremento del movimiento de carga de un millón de toneladas por año ● Agilización de las maniobras de descarga directa. ● Ampliación de la capacidad de almacenamiento de productos perecederos.
Manjalba, S.A. de C.V.	20,512		<ul style="list-style-type: none"> ● Capacidad dinámica anual para 1,870,000 toneladas. ● Incremento del movimiento de carga 120,000 toneladas/año. ● Incremento del 15% en los niveles de productividad de operación. ● Reducción de estadías y demoras. ● Agilización de los sistemas de desalojo.

Operadora de la Cuenca del Pacífico, S.A. de C.V.	1,557	Cerca de malla, garitas de acceso, roderas para contenedores, división de almacenes 3 y 4, caseta para personal. Rehabilitación de paio para contenedores	<ul style="list-style-type: none"> • Capacidad anual para carga general de 500,000 toneladas/año para granel agrícola de 1,500,000 toneladas/año y para granel mineral de 800,000 toneladas/año. • Rendimiento operativo de 120, 280 y 230 toneladas/hora, contenedores 15 contenedores/hora (35,00 TEU's/año). • Reducción en estadías de buques. • Agilización en los sistemas de desalojo.
Operadora portuaria de Manzanillo, S.A. de C.V.	38,926	900m2 de oficinas administrativas, ampliación del almacén a 2,457m2, estación de combustible de 100m3, andamios para contenedores refrigerados, estacionamiento, reubicación del taller.	<ul style="list-style-type: none"> • Capacidad dinámica anual para 175,000 TEU's. • Incremento del movimiento de carga en 52%. • Capacidad estática para 3,000 TEU's llenos y 2,000 TEU's vacíos. • Sistemas de descarga seguros y eficientes. • Creación de empleos.
Servicios alimenticios mejorados, S.A. de C.V. (otro nombre)	9,000		<ul style="list-style-type: none"> • Capacidad anual para 740,000 toneladas. • Incremento del 81% en el movimiento de carga. • Agilización de las maniobras embarque-desembarque. • Ampliación de la capacidad de almacenamiento de cargas secas y refrigeradas en un 30%. • Aumento de capacidad estática da 750 toneladas.
Terminal Internacional de Manzanillo, S.A. de C.V.	14,590		<ul style="list-style-type: none"> • Capacidad anual para carga general de 500,000 toneladas/año, para granel agrícola de 1,500,000 toneladas/año y para granel mineral de 800,000 toneladas/año. • Reducción en estadías de buques. • Agilización en los sistemas de desalojo.
Exploración de yeso, S.A. de C.V.	49,259 (6,269 en el 2001)	Construcción y equipamiento de sus instalaciones.	<ul style="list-style-type: none"> • Exportar 288,000 toneladas en el año 2000 y 624,000 a partir del año 2006.
Granelera de Manzanillo, S.A. de C.V.	28,500	Construcción y equipamiento de sus instalaciones.	<ul style="list-style-type: none"> • Brindar servicio para el transporte marítimo internacional de graneles agrícolas.
Total	224,959		
Fuente: PMD Manzanillo, p.p. 47-48.			

Anexo No. 9 Servicios portuarios en el Puerto de Veracruz

Empresa	Servicio
1. Rafael Villegas Zaragoza	Avituallamiento
2. Mexrom, S.A. de C.V. La Sirena	Avituallamiento
3. Provedora de Buques "Hermes"	Avituallamiento
4. Disalim, S.A de C.V.	Avituallamiento
5. Parts and Suplies, S.A. de C.V.	Avituallamiento
6. Bunkers del Golfo, S.A. de C.V.	Suministro de combustible y lubricantes
7. Castrol de México, S.A. de C.V.	Suministro de lubricantes a embarcaciones
8. Lubricantes especializados de Veracruz, S.A. de C.V.	Suministro de lubricantes a embarcaciones
9. Corporación Active 2100, S.A. de C.V.	Telefonía pública
10. Servicios Inteligentes Telefónicos, S.A. de C.V.	Telefonía pública
11. Angélica Hansen Reyes El Triunfo	Recolección de basura
12. Juan Tiburcio Perea	Recolección de basura
13. Tratamiento Ecológico de Residuos, S.A. de C.V.	Recolección de residuos y limpieza de sentinas
14. Josefina Pérez Aguilar	Recolección de residuos y limpieza de sentinas
15. Ambienta de México, S.A. de C.V.	Recolección de residuos y limpieza de sentinas
16. Remolque y Lanchaje del Puerto de Veracruz, S.A. de C.V.	Remolque de embarcaciones
17. Saam Remolques, S.A. de C.V.	Remolque de embarcaciones
18. Conducción Marítima, S.A. de C.V.	Lanchaje
19. Reparaciones navales y servicios múltiples	Reparación a flote
20. Cabo Diving Services, S.A. de C.V.	Reparación a flote
21. Ruizdel	Reparación a flote
22. Denavin, S.A. de C.V.	Reparación a flote
23. Industrial Marítima de Veracruz, S.A. de C.V.	Reparación a flote
24. Orion Servicios a Bordo, S.A. de C.V.	Reparación a flote
25. Flash Pipas de Agua	Suministro de combustible
26. Agua del Puerto, S.A. de C.V.	Suministro de agua potable
27. Transportes Yudiavia	Suministro de agua potable
28. Delta Fresh Water	Suministro de agua potable
Fuente: POA 2006 Veracruz..	

Anexo No. 10 Servicios conexos en el Puerto de Veracruz

Empresa	Servicio
1. I.F.S. Neutral Maritime Services de México	Consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior
2. Celm Logistics	Consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior
3. LG Magnamare	Consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior
4. Tuscor Lloyd's U.K. de México	Consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior
5. Leschaco Mexicana, S.A. de C.V.	Consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior
6. Dinámica Mera	Consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior

7. Servicios Multimodales Especializados	Consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior
8. Logística Portuaria de Veracruz	Consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior
9. Transport Acción, S.A.	Consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior
10. Kuehne & Nagel	Consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior
11. Grupo de Intercambio Comercial	Consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior
12. Danzas AEI	Consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior
13. Inter Lines de México	Consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior
14. Transmodal, S.C.	Consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior
15. Grupo Operadora de Comercio Exterior, S.A. de C.V.	Consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior
16. ABS Group Services de México	Inspección Marítima
17. BSI Inspectorate de México	Inspección Marítima
18. DM Construcción Arq. Fernando Díaz Molina	Inspección Marítima
19. Intertek Testing Services de México	Inspección Marítima
20. Macbaeath International Surveyors, S.C.	Inspección Marítima
21. Maloney Commodity Services de México	Inspección Marítima
22. Marine Surveyors & Adjusters, S.C.	Inspección Marítima
23. Mora Marine Services	Inspección Marítima
24. Techno Group International	Inspección Marítima
25. Uniauto de México	Inspección Marítima
26. P&I Services (México)	Inspección Marítima, ajuste de siniestros y seguros
27. Asociación de Ajustadores e Inspectores	Inspección Marítima
28. SGS de México	Inspección Marítima
29. Oil Test International Canada Group de México	Inspección Marítima
30. Control International México	Inspección Marítima
31. Autocomm Mexicana, S.A. de C.V.	Inspección Marítima
32. Lloyd Germánico de México	Inspección Marítima
33. Det Norske Veritas México	Inspección Marítima
34. Gulf Ports Services, S.C.	Inspección Marítima
35. Corporación Unicar Mexicana, S.A. de C.V.	Inspección Marítima
36. Servicios Múltiples del Sureste	Inspección Marítima
37. Lloyd's Register Central and South America Limited	Inspección Marítima
38. Bureau Veritas Mexicana, S.A. de C.V.	Inspección Marítima
39. Cargo de Inspecciones, S.A. de C.V.	Inspección Marítima
40. Maniobras, Almacenes y Servicios, S.A. de C.V. (MAS)	Fumigación
41. Fumigaciones Fitosanitarias Especializadas	Fumigación
42. Fumigaciones Solis	Fumigación
43. Xtarmexicana	Fumigación
44. Almacenadora Sur (Organización Auxiliar del Crédito)	Fumigación
45. Grupo Consultor Mexicano	Limpieza y reparación de carros de ferrocarril
46. Servicios Ferroviarios PROGRESS	Limpieza y reparación de carros de ferrocarril
47. Technical Diving Services, S.A. de C.V.	Servicio de buceo industrial y pruebas no

	destructivas a embarcaciones, plataformas, puentes, muelles, estructuras estáticas y dinámicamente
48. Servicios Múltiples del Sureste	Proveeduría a embarcaciones
49. Mexrom, S.A. de C.V.	Proveeduría a embarcaciones
50. Radio Holland USA	Reparación y mantenimiento a equipos de comunicaciones
Fuente: POA 2006 Veracruz..	

Glosario

1. **Actividad comercial:** Cuando las instalaciones portuarias se dediquen, preponderantemente, al manejo de mercancías en tráfico marítimo.
2. **Actividad pesquera:** Cuando las instalaciones portuarias se dediquen, preponderantemente, al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera.
3. **Actividad turística:** Cuando las instalaciones se dediquen, preponderantemente, a la atención de cruceros turísticos, pasajeros, yates y actividades acuático-recreativas.
4. **Actividad petrolera:** Cuando las instalaciones portuarias y marítimas se dediquen, preponderantemente, al manejo de productos relacionados con la industria petrolera.
5. **Administración Portuaria Integral (API):** Sociedad mercantil quien, mediante concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de un conjunto de puertos, terminales e instalaciones, se encarga de la planeación, programación, operación y administración de los bienes y la prestación de los servicios respectivos.
6. **Altura:** Cuando se atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos, terminales o marinas nacionales con puerto del extranjero.
7. **Atracadero:** Paraje o instalación donde pueden atracarse las embarcaciones, generalmente menores.
8. **Baliza:** Cualquier señal levantada en una posición visible sobre una costa, un banco de arena, un arrecife, un muelle, etc. que sirve de guía o advertencia a los navegantes. Hay balizas de señal, de refugio, de enfilación, flotantes, iluminadas, etc.
9. **Bodega:** Estructura o depósito cubierto para guardar mercancías con riesgos mínimos.
10. **Boya:** Cuerpo flotantes sujeto en el fondo del agua, que se coloca como señal o como elemento de amarre.
11. **Cabotaje:** Cuando sólo se atienden embarcaciones, personas y bienes en navegación ente puertos, terminales y marinas nacionales.

- 12. Calado:** Distancia vertical medida desde la parte sumergida más baja de un barco hasta la superficie del agua (línea de flotación). En un puerto es la altura que alcanza la superficie del agua sobre el fondo.
- 13. Cobertizo:** Espacio cubierto que carece de muros.
- 14. Concesión:** Título que otorga la Secretaría para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos, previo cumplimiento de los requisitos de la Ley. En el caso de administraciones portuarias integrales, sólo se otorga a sociedades mercantiles mexicanas. Fuera de las áreas cohesionadas a una administración portuaria integral, se otorga a ciudadanos y a personas morales mexicanas.
- 15. Contenedor:** Cajas o recipientes de medidas definidas, formas, diseños y construcción especial, así como con una capacidad interior, para transportar cualquier tipo de cargamentos, siendo impermeables al agua. Generalmente existen de dos tipos, de 20 pies de largo con peso bruto máximo de 20 toneladas y de 40 pies de largo con peso bruto de 30 toneladas.
- 16. Dragado:** Operación que consiste en excavar bajo el agua para limpiar el fondo de los puertos, ríos, canales, lagos, etc.
- 17. Escollera:** Es una estructura que penetra en el mar abierto y proyectada para evitar el asolvamiento de un canal por los materiales del acarreo litoral, así como dirigir y encauzar una corriente o reflujo de marea (vaciante). Las escolleras se construyen en la desembocadura de un río o de un canal de marea para ayudar a profundizar y estabilizar el canal de navegación.
- 18. Espigón:** Es una estructura protectora de la costa construida generalmente perpendicular a la línea de playa para atrapar el transporte litoral o retardar la erosión de la playa.
- 19. Faro:** Torre alta, construida en un sitio elevado para fijar en la parte superior luces que sirvan de guía a los navegantes.
- 20. Habilitar:** Autorizar por parte del Ejecutivo Federal a los puertos, terminales y marinas, mediante decreto, para atender embarcaciones en navegación de altura y/o cabotaje, así como determinar su denominación y localización geográfica.

- 21. Instalaciones portuarias:** Las obras de infraestructura y las edificaciones o superestructuras, construidas en un puerto o fuera de él, destinadas a la atención de embarcaciones, a la prestación de servicios portuarios o a la construcción o reparación de embarcaciones.
- 22. Litoral:** Relativo a las riveras del mar. Costa u orillas del mar.
- 23. Marina:** El conjunto de instalaciones portuarias y sus zonas de agua y tierra, así como la organización especializada en la prestación de servicios a embarcaciones de recreo o deportivas.
- 24. Muelle:** Obra o construcción formada artificialmente a la orilla del mar, río, lago, etc. que puede ser utilizada para atracar las embarcaciones para facilitar el embarque y desembarque de mercancías y personas.
- 25. Patio:** Área en tierra dentro del puerto, donde se depositan mercancías que pueden permanecer a la intemperie bajo cuidado.
- 26. Puerto:** El lugar de la costa o ribera habilitada como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y trasbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.
- 27. Recinto portuario:** La zona federal delimitada y determinada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y por la Secretaría de Desarrollo Social en los puertos, terminales y marinas, que comprende las áreas de agua y terrenos de dominio público destinados al establecimiento de instalaciones y a la prestación de servicios portuarios.
- 28. Rendimiento del buque:** También se define como rendimiento real de operación del buque y se obtiene como el cociente del total de toneladas manejadas entre el total de horas reales empleadas en la operación, o sea sin considerar los tiempos muertos que se presentan durante la permanencia del barco en el muelle. La unidad de medida es el promedio ponderado de las toneladas por hora-buque en operación de todos los buques atendidos.

- 29. Rompeolas:** Una estructura que protege del oleaje un área de playa, un puerto o un refugio.
- 30. Servicio de línea:** Es el servicio regular de transporte de mercancías con barcos sujetos a itinerarios previamente determinados entre puertos que se tocan a intervalos periódicos y tiene tarifas de flete predeterminadas.
- 31. Terminal:** La unidad establecida en un puerto o fuera de él, formada por obras, instalaciones y superficies, incluida su zona de agua, que permite la realización íntegra de la operación portuaria a la que se destina.
- 32. TEU (twenty equivalent unit):** unidad de equivalencia que corresponde a un contenedor de 20 pies de largo. Aceptada universalmente tanto como para conocer la capacidad de carga de los buques y demás medios de transporte como para medir los volúmenes de carga en contenedores que se manejan en puertos y terminales intermodales.
- 33. T. R. B.:** Tonelaje de Registro Bruto, capacidad interior de un buque destinado y utilizable para el transporte de pasajeros y mercancías.
- 34. Utilización de la capacidad:** En cierta medida indica la productividad del puerto y se calcula como el cociente del total de toneladas de carga operadas en muelles en el periodo considerado entre la suma de la capacidad instalada de los muelles para el mismo periodo; generalmente se expresa como porcentaje.
- 35. Zona de desarrollo portuario:** El área construida con los terrenos de propiedad privada o del dominio privado de la Federación, de las entidades federativas o de los municipios, para el establecimiento de instalaciones industriales y de servicios o de cualquiera otros relacionados con la función portuaria, y en su caso, para la ampliación del puerto.
- 36. Zona de influencia:** También conocida como *hinterland*, es la zona terrestre atrás del puerto en la cual se consumen, producen o transforman los productos que se mueven a través del puerto.