

Universidad Nacional Autónoma de México

Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz
para el Comercio Exterior de México

Tesis para obtener el Título
de Licenciada en Relaciones Internacionales

Presenta: Xhivani Esparza Robles

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado

México, D.F. a 21 de junio de 2010.



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).

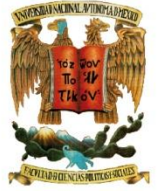
El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición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



Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Agradezco infinitamente al creador del universo por llevar a cabo una obra maravillosa, como lo es la creación del ser humano.

A mis padres María Luisa Robles Reyes y Gabriel Esparza Velázquez por apoyarme incondicionalmente en cada una de las etapas de mi crecimiento y desarrollo personal así como de mi formación profesional.

A mi hermana Gabriela Esparza Robles por su dedicación y tiempo para la elaboración del formato y diseño del presente trabajo.

A mis hermanos Stephany, Itzel y David Esparza Robles por su cariño y comprensión en todo momento.

De igual manera agradezco indiscutiblemente al Dr. José Eusebio Salgado y Salgado por ser parte de este trabajo, ya que es un verdadero honor contar con los grandes conocimientos y aportaciones de un distinguido profesor que por su gran trayectoria ha dejado un legado en el ramo marítimo portuario.

Asimismo, agradezco a todos y cada uno de mis profesores que fueron, son y seguirán siendo parte de mi formación académica en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, de la Facultad de Economía, y de la Escuela Náutica de Veracruz “Fernando Siliceo y Torres”.

AGRADECIMIENTOS



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



“De entre todas las realidades y posibilidades que el mar ofrece a la humanidad, las rutas marítimas que el hombre ha trazado a través del tiempo son de gran trascendencia y satisfacen la necesidad de incorporar el océano a su medio de vida, logrando la posibilidad de cruzarlo en todas direcciones y hacer accesible cualquier punto por lejano que se halle.

La razón del tránsito marítimo que se ha desarrollado radica en las crecientes necesidades de la humanidad, tanto comerciales como turísticas e industriales. Las rutas marítimas, para ser consideradas como tales, requieren tener permanencia, y representan vías por donde fluye una corriente continua de viajeros y de mercancías, significando un medio de servicio a la economía.

En la actualidad existe un gran número de rutas que unen a los pueblos del planeta y son el resultado del desarrollo del comercio entre ellos. Este comercio, que por desgracia no siempre ha sido edificante, debido al espíritu de lucro y posesión, es y será siempre el resultado de la energía humana, que además de aumentar riquezas, debe aumentar también los conocimientos, la comprensión y la solidaridad entre los pueblos.

La tendencia actual en el diseño y construcción de las instalaciones portuarias, hace que los puertos sean cada vez más especializados, aunque sus diseños tienden a aprovechar al máximo sus instalaciones y se han ido concentrando en zonas accesibles en las costas de los mares del planeta. La arquitectura y la ingeniería portuaria se desarrollan para llegar posiblemente a la instalación de una red portuaria mundial.”



Introducción.....1

**Capítulo 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física
y operativa del Puerto de Veracruz.....6**

1.1 Marco jurídico que regula la actividad portuaria en México.

1.2 Infraestructura del Puerto.

1.2.1 Recinto Portuario de Veracruz.

1.2.2 Zona de desarrollo.

1.2.3 Áreas de Navegación.

1.2.4 Instalaciones Portuarias.

1.3 Administración del Puerto de Veracruz.

1.3.1 Administración Portuaria Integral de Veracruz.

1.3.2 Empresas cesionarias.

1.4 Aspecto operacional del Puerto de Veracruz.

1.4.1 Sujetos que intervienen en las operaciones del Puerto.

1.4.1.1 Sujetos activos

1.4.1.2 Sujetos pasivos

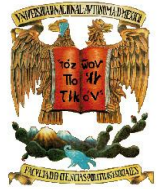
ÍNDICE



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Capítulo 2. El Comercio Exterior de México a través del Puerto

y la Aduana Marítima de Veracruz.....46

2.1 Cifras del Puerto.

2.2 El funcionamiento de la Aduana Marítima de Veracruz.

2.2.1 Estructura orgánica-Administración.

2.2.1.1 Trámites y Asuntos Legales

2.2.1.2 Informática Contabilidad y Glosa

2.2.1.3 Operación Aduanera

2.2.1.4 Reconocimiento Aduanero

2.2.2 Infraestructura.

2.2.3 Equipamiento.

2.3 Asuntos competentes entre la APIVER y la autoridad.

aduanera.

2.3.1 Aduana Modelo.

2.3.2 Proyecto Megapuertos.

ÍNDICE



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Capítulo 3. Reestructuración Portuaria de Veracruz:

Retos y alcances con el exterior.....65

3.1 Áreas posibles de desarrollo del Puerto.

- 3.1.1 Su viabilidad, posición frente a los embates de ciclones, vientos y otras contingencias naturales.

3.2 Acciones de tipo operativo.

- 3.2.1 Zona de Actividades Logísticas.
- 3.2.2 Posiciones de atraque.
- 3.2.3 Dragado.

3.3 Cuestiones administrativas.

3.4 Retos y alcances con el exterior.

Conclusiones.....75

Obras consultadas.....80

Glosario.....85

ÍNDICE



Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



INTRODUCCIÓN



Actualmente México se ha visto inmerso en un proceso de grandes cambios que en mayor o menor medida y a diferencia de otros países ha adquirido un papel importante en el comercio exterior.

Hoy en día, el fenómeno de la globalización va creando la necesidad de generar nuevas alternativas para que países como México obtengan el mayor provecho de aquellos recursos y servicios con los que cuenta y se inserte en los mercados globales.

En México, el transporte marítimo no ha sido del todo aprovechado y explotado de manera adecuada. A mediados de los años 90, debido a la ineficiente e inadecuada infraestructura física y a los servicios portuarios que presentaba el país en su sistema nacional portuario, la economía enfrentaba una oferta limitada de transporte marítimo en tráfico de altura.

Así, el transporte se caracterizaba por ofrecer servicios poco competitivos en cuanto a la calidad de precios, frecuencia y rutas que de alguna manera volvían poco eficiente al comercio con otros países.

La incapacidad del Gobierno Federal para responder de manera positiva a cuestiones adversas que presentaban los puertos en ese momento se debió principalmente a que la construcción, administración y operación de los puertos era única y exclusivamente atendida por el gobierno, el cual no contaba con la suficiente solvencia para mantenerlos.

El hecho de que las empresas maniobristas fueran paraestatales y actuarán como monopolio, que sólo existiera un sindicato por puerto entre otras cuestiones, generó la baja de inversiones en la infraestructura; una operación ineficiente; mala calidad en los servicios que prestaban los puertos; disminución de la productividad y la necesidad de requerir grandes subsidios del gobierno.



Estas cuestiones se vieron reflejadas fuertemente en la limitada competitividad que tenían los puertos del país a diferencia de los extranjeros.

Todas estas limitantes demandaron urgentemente la necesidad de una reestructuración portuaria nacional creándose así un nuevo marco legal que permitiera una mejora en el sistema portuario mexicano.

Entre las acciones que se llevaron a cabo, destaca la figura de una nueva administración propia, autónoma y autosuficiente en cada puerto, conocidas éstas como las Administraciones Portuarias Integrales (API's); una apertura a la iniciativa privada tanto nacional como extranjera permitiendo mayores inversiones para las operaciones de terminales e instalaciones; el impulso de una cultura común de productividad entre otras.

Si bien, es importante señalar que en el caso específico de Veracruz la limitada capacidad que tuvo el Gobierno Mexicano se ve fuertemente reflejada en las condiciones que actualmente presenta tanto la ciudad como el Puerto.

Por lo anterior, la presente tesis tiene como principal objetivo estudiar la actual infraestructura del Puerto de Veracruz así como el impacto que traerá consigo la reestructuración del mismo para el comercio exterior mexicano.

En el primer capítulo se describe el diagnóstico general de la infraestructura física y operativa que actualmente presenta el Puerto, el cual abarca, el marco jurídico que hoy en día regula la actividad portuaria en México; la infraestructura del Puerto en cuanto al recinto portuario, su zona de desarrollo, las áreas de navegación e instalaciones portuarias.

Asimismo, se describe como está conformada la Administración Portuaria Integral de Veracruz (en lo sucesivo APIVER) y las áreas que de ella dependen.



Por otro lado, se señala el aspecto operacional del Puerto de Veracruz, es decir, la participación de los sujetos que intervienen en las operaciones de comercio exterior a través del Puerto.

En este primer capítulo podremos observar que Veracruz cuenta con dos ferrocarriles, por un lado Kansas City Southern y por otro Ferrosur; ambas concesiones ferroviarias no operan como es debido, ya que los manejan extranjeros a su conveniencia. También las terminales son en su totalidad extranjeras. Es triste saber que los buques que sirven al Puerto son 100% extranjeros en el servicio de altura y 78% en el servicio de cabotaje.¹

Otra problemática es que Veracruz cuenta con dos autopistas vía Xalapa y Orizaba que lo único que han propiciado es la contaminación a los muelles por donde pasan, así como todas y cada una de las poblaciones que recorren aún cuando sea por un lado.

En cuanto al marco jurídico, para el caso del Puerto de Veracruz es importante estudiar cómo impactó éste para su desenvolvimiento en el escenario del comercio exterior de México. Lo anterior, con la finalidad de que el Puerto tenga una participación destacada no sólo a nivel nacional sino también en el ámbito internacional.

Dentro de las instalaciones portuarias veremos como el Convenio Marpol de 1973 es letra muerta, ya que este Puerto no cuenta con instalaciones y equipos adecuados para el mantenimiento de los barcos que llegan y salen de él.

Tal es el caso de la falta de tanques de recepción de materias oleosas, tanques de recepción de materias y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, tanques de recepción de bultos, tanques de recepción de basura de

¹ Aportación que se obtuvo de una noble conversación sostenida con el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, Catedrático de la asignatura de Derecho Marítimo en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales y de la Facultad de Estudios Superiores-Acatlán.



los buques, tanques de recepción de aguas sucias, así como equipo para destruir todo aquel material oleoso, nocivo y potencialmente peligroso, cuando no es posible ya ser reciclados y nuevamente utilizados. Debido al actual panorama de apertura comercial y la globalización económica en el que se encuentra inmerso México, el desarrollo del transporte marítimo y los servicios logísticos juegan un papel fundamental en el crecimiento y desarrollo del comercio exterior del país; ya que permiten alcanzar un alto grado de competitividad a nivel internacional.

Por lo anterior, en el capítulo segundo se señala la importancia que reviste la utilidad del transporte marítimo; cabe señalar que, a través del puerto de Veracruz se manejan más de 18 millones de toneladas anualmente.

Dentro de éste capítulo, también se menciona el funcionamiento de la Aduana Marítima de Veracruz, su infraestructura y equipamiento, así como los asuntos competentes entre la Administración Portuaria Integral de Veracruz y la Aduana Marítima de Veracruz.

Uno de los principales aspectos que se abordan en este capítulo, es el relacionado al tema de seguridad, ya que como sabemos ha sido asunto clave en los últimos años, derivado de los acontecimientos suscitados el 11 de septiembre de 2001 en Estados Unidos de América.

La importancia del tema de seguridad radica en ofrecer a los mercados internacionales una garantía excepcional de que el mercado mexicano pueda ser confiable para la atracción de nuevas y mayores inversiones. Por lo anterior, veremos cómo impactará la participación de nuevos elementos para protección y seguridad en la Aduana Marítima de Veracruz y por ende en el comercio a través del Puerto.



Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Finalmente, en el tercer capítulo se señalan a grandes rasgos las posibles áreas de desarrollo del Puerto; asimismo se puntualizan las acciones de tipo operativo dentro de las cuales se contemplan, la zona de actividades logísticas, posiciones de atraque, dragado, etc.

Por otro lado, se destacan los retos y alcances que han tenido tanto el Puerto como la Aduana Marítima de Veracruz para mayor y mejor eficacia de las operaciones que se manejan a través del Puerto. No omitimos mencionar, que la presente tesis pretende ser una guía técnico-operativa para el personal interesado en el ramo marítimo portuario, tomando como referencia las características que representan al Puerto de Veracruz.

INTRODUCCIÓN



Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



CAPÍTULO 1

Diagnóstico general de la actual infraestructura
física y operativa del Puerto de Veracruz.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



1.1 Marco jurídico que regula la actividad portuaria en México

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

Leyes

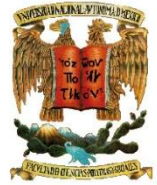
- Ley de Puertos
(D.O.F. 19-VII-1993)
- Ley Federal del Mar
(D.O.F. 08-I-1986)
- Ley General de Bienes Nacionales
- Ley de Aguas Nacionales
(D.O.F. 01-XII-1992) y reformas posteriores
- Ley de Vías Generales de Comunicación
(D.O.F. 19-II-1940) y reformas posteriores
- Ley de Navegación
(D.O.F. 01-VI-2006)
- Ley Aduanera
(D.O.F. 15-XII-1995) y reformas posteriores
- Ley de Nacionalidad
(D.O.F. 23-I-1998) y reformas posteriores



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Tratados y Convenios Internacionales

- Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

(D.O.F. 20-XII-1993)

Código de Comercio

Reglamentos

Regulación Tarifaria

- Reglamento de la Comisión Consultiva de Tarifas

(D.O.F. 02-I-1986)

- Reglamento de la Ley de Puertos

(D.O.F. 21-XI-1994) y reformas posteriores

- Reglamento de la Ley Federal del Mar

- Reglamento de la Ley de Aguas Nacionales

(D.O.F. 12-I-1994) y reformas posteriores

- Reglamento de la Ley de Navegación

(D.O.F. 16-XI-1998) y reformas posteriores

- Reglamento de Operadores de Marinas y Puertos Turísticos

- Reglamento para el Servicio de Pilotaje



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



- Reglamento para Uso y Aprovechamiento del Mar Territorial, Vías Navegables, Playas, Zona Federal Marítimo Terrestre y Terrenos Ganados al Mar

(D.O.F. 21-VIII-1991)

- Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional

(D.O.F. 07-VII-1989)

- Reglamento para el Servicio de Maniobras en Zonas Federales de los Puertos
- Reglamento para el Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros
- Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes
- Reglamento de la Ley Aduanera

(D.O.F. 06-VI-1996) y reformas posteriores

Otras Disposiciones

- Reglas de Operación del Puerto de Veracruz

(Oficio 7.3.-2265.08/4861 de fecha 30 de junio de 2008, emitido por la Dirección General de Puertos)

- Manual de Organización del Puerto de Veracruz.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



1.1 Infraestructura del Puerto de Veracruz

Con fundamento en el artículo 2º, fracción II, de la Ley de Puertos del D.O.F. 19 de julio de 1993:

*“Un **Puerto** es 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**, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que **enlaza**.”²*

En base a esta definición, el **Puerto de Veracruz** es el lugar de la costa este del Golfo de México habilitado por el Ejecutivo Federal para recibir, abrigar y atender embarcaciones contando con una capacidad aproximada de 18, 000, 000 de toneladas; compuesto por el **recinto portuario de Veracruz**, el cual es un complejo de instalaciones que abarca una superficie total de 637.52 hectáreas, es decir, 378.18 de tierra y 251.24 de mar.³

Este recinto se conforma de las siguientes instalaciones:

- A. Instalaciones de usos múltiples;
- B. Instalaciones especializadas de petróleo y sus derivados;

² Gobierno Federal de México (1993): **Ley de puertos**. México, D.F., Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes. p. 1.

³ Datos proporcionados por APIVER en la XLIII Práctica de Campo de la Cátedra de Derecho Marítimo al Puerto de Veracruz, Veracruz del 9 al 15 de noviembre de 2008, dirigida por el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, FES Acatlán/UNAM.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



- C. Instalaciones especializadas para contenedores;
- D. Instalaciones especializadas para cemento;
- E. Un astillero;
- F. Instalaciones especializadas para fluidos;
- G. Instalaciones especializadas para automóviles
- H. Instalaciones especializadas para gráneles agrícolas;
- I. Instalación especializada para gráneles minerales;
- J. Instalación especializada de carga general y bobinas de acero;
- K. Instalaciones de almacenaje, llenado, vaciado y despacho de contenedores.

1.2.1 RECINTO PORTUARIO DE VERACRUZ



- A. Instalaciones de usos múltiples;
- B. Instalaciones especializadas de petróleo y sus derivados;
- C. Instalaciones especializadas para contenedores;
- D. Instalaciones especializadas para cemento;
- E. Un astillero;
- F. Instalaciones especializadas para fluidos;
- G. Instalaciones especializadas para automóviles;
- H. Instalaciones especializadas para gráneles agrícolas;
- I. Instalación especializada para gráneles minerales;
- J. Instalación especializada de carga general y bobinas de acero;
- K. Instalaciones de almacenaje, llenado, vaciado y despacho de contenedores.

Fuente: *Port Handbook 2007-08, APIVER/SCT.*

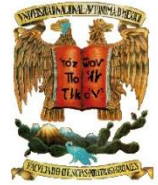




CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



1.2.2 Zona de desarrollo

La **zona de desarrollo del Puerto de Veracruz** es el área constituida con los terrenos de propiedad privada de las entidades federativas que se extiende a un radio de influencia primario y secundario de 1000 km a la redonda, contemplando un mercado de 61 millones de consumidores potenciales en quince entidades, del sur y centro de la República Mexicana, como son Veracruz, Colima, Distrito Federal, Estado de México, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Morelos, Nuevo León, Puebla, Querétaro, San Luis Potosí, Tabasco y Tlaxcala.

ZONA DE DESARROLLO DEL PUERTO



Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, APIVER 2008.

El Puerto está unido a los principales destinos comerciales y centros logísticos a través de vías carreteras y vías ferroviarias que proporcionan por un lado Ferrosur y por el otro Kansas City Southern de México, ambas compañías se encuentran en manos extranjeras.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



El 29 de junio de 1998, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgó a Ferrocarril del Sureste, S.A. de C.V., título de concesión para operar y explotar la vía general de comunicación ferroviaria del sureste. Cambia de denominación de la sociedad Vías Concesionadas, S.A. de C.V. por el de Ferrosur, S.A. de C.V.⁴

Posteriormente, el 7 de enero de 2000, se fusiona Ferrocarril del Sureste, S.A. de C.V., con Ferrosur, S.A. de C.V., quedando ésta última como titular de los derechos y obligaciones.

Por su parte Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM) inició operaciones el 26 de junio de 1997 como empresa privada. El título de concesión se otorgó originalmente a un grupo conformado por Transportación Marítima Mexicana (TMM).

El 1° de abril de 2005 el socio Kansas City Southern (KCS) adquirió la totalidad de las acciones de TFM, cambiando su razón social algunos meses después a Kansas City Southern de México, SA de CV. (KCSM).

“KCSM es una empresa mexicana líder en el transporte ferroviario sirviendo a los principales centros industriales en el noreste y centro de México así como a los puertos de Lázaro Cárdenas, Tampico/Altamira y Veracruz.”⁵

1.2.3 Áreas de Navegación

Las **áreas de navegación** con que cuenta el Puerto de Veracruz son el canal de acceso y el canal de navegación interior. El Puerto está resguardado por escolleras en el área sureste, noreste, noroeste y oeste, así como por una franja interna de tierra. El **canal de acceso** se encuentra ubicado entre la escollera sureste y noreste con una profundidad de 16 metros.

⁴ Véase www.ferrosur.com.mx consultada el 14 de marzo de 2010.

⁵ Kane, Doniele. “Kansas City Southern adquiere las instalaciones intermodales de Puerta México e incrementa su servicio directo de trenes”. Comunicado de prensa. México, lunes 8 de marzo de 2010, p.1. Véase www.kcsouthern.com. Es importante analizar que tan mexicana puede ser la empresa si ya se encuentra en manos extranjeras.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



El **canal de navegación interior** es el área navegable del Puerto de Veracruz que cuenta con “16 metros de profundidad y 200 metros de ancho en donde barcos de 290 metros de eslora y 11 metros de calado”⁶ realizan la maniobra de atraque y pasan de mar abierto a una zona protegida.

Los **servicios** que ofrece este Puerto son servicio a la carga, a barcos; servicio de pilotaje⁷; almacenaje; remolque; amarre y desamarre; así como servicio de lanchaje.

1.2.4 Instalaciones Portuarias

Actualmente, el Puerto de Veracruz cuenta con 14 **instalaciones portuarias** que son una serie de obras de infraestructura y superestructura algunas destinadas a atender embarcaciones con calado de 11 metros y capacidad de 55,000 Toneladas de Registro Bruto (en lo sucesivo TRB),⁸ otras se encargan de la construcción y reparación de embarcaciones mediante diques flotantes y diques secos así como a la prestación de servicios portuarios de diversa índole.

Dentro de las **obras de infraestructura** se encuentran las *obras de protección; áreas de agua; obras de atraque y áreas de almacenaje*. Es decir, la infraestructura se compone de muelles, canales de navegación, escolleras, dársenas de maniobras, rompeolas, esclusas; ayudas a la navegación, señalamiento marítimo, faros.

Las *obras de protección* del Puerto tienen la finalidad de proteger la costa este del Golfo y crear las condiciones de abrigo necesarias en las áreas de agua de este Puerto para brindar condiciones de seguridad a la navegación y maniobras de las embarcaciones.

⁶ **Port Handbook 2007-08**. SCT. Veracruz, Veracruz. 2008, p. 3.

⁷ El servicio de pilotaje es proporcionado por el Sindicato Nacional de Pilotos de Puerto Delegación Veracruz debe llevarse a cabo en una zona limitada por un arco de circunferencia de 4.7 millas de radio. Con el fin de garantizar la seguridad de las embarcaciones e instalaciones portuarias es importante que se acaten las “Reglas particulares para la operación de los muelles localizados en el recinto portuario del puerto de Veracruz” del 5 de febrero de 2000.

⁸ Ruiz Olmedo, Sergio A. **Tratado práctico de los transportes en México**. Logística para los mercados globales. 20+1, México, p. 128.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Las áreas de agua del Puerto de Veracruz son aquellas que están bajo la jurisdicción de éste y que tienen como fin principal que las embarcaciones realicen maniobras de navegación dentro de un marco de seguridad.

Anteriormente, señalábamos que el Puerto cuenta con un canal de acceso de 16 metros de profundidad y 200 metros de ancho que permiten la entrada y salida de embarcaciones; cuenta también con un canal interior y uno exterior; una dársena de ciaboga⁹, esta es el área marítima de 500 metros de diámetro y 16 metros de profundidad con la que cuenta el Puerto de Veracruz donde los barcos llevan a cabo maniobras de giro y revire con la finalidad de dirigirse a las distintas áreas del Puerto.

Las obras de atraque con las que cuenta el Puerto de Veracruz son estructuras que sirven de vínculo entre la tierra y el agua y que de alguna forma ligan al transporte marítimo con el terrestre, y viceversa, facilitando las operaciones de embarque y desembarque de carga, o simplemente el amarre de embarcaciones. En este rubro entran los muelles, el Puerto cuenta con 11 muelles de los cuales dos son para autos; 4 para carga en general; 3 para contenedores, 4 para granel agrícola; 1 de cementos y derivados; otro de cruceros. Lo que nos permite analizar la gran dimensión con la que cuenta este puerto. Cada año los muelles de Veracruz reciben más de 17 millones de toneladas de carga y reciben cerca de 2,000 arribos de buques.¹⁰

⁹ Existen también las dársenas de maniobras, son las áreas dentro del puerto destinadas a las maniobras de preparación del barco para el acercamiento o despegue del muelle, se requieren áreas para tal fin en cada grupo de atraque, normalmente se realizan con ayuda de servicio de remolcadores, sin embargo la no existencia de este servicio resulta en dársenas muy grandes. Ver Dirección General de Puertos. **Manual de Dimensionamiento Portuario**, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, SCT. México, p. G.4.

¹⁰ **Port Handbook 2007-08**. SCT. Veracruz, Veracruz. 2008, p. 5.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



MUELLES



Muelle Fiscal No. 1
Autos y carga general
Longitud 221.27 m
Profundidad -10.00 m

Muelle Fiscal No. 2
Carga general y contenedores
Longitud 202.88 m
Profundidad -12.00 m

Muelle Fiscal No. 4
Sur: Granel agrícola
Longitud 381 m
Profundidad -14.00 m
Este: Granel agrícola
Longitud 315.10 m
Profundidad -14.00 m

Muelle Fiscal No. 5
Granel y carga general
Longitud 259.58 m
Profundidad -14.00 m

Muelle Fiscal No. 6
Sur: Granel agrícola
Longitud 301.66 m
Profundidad -14.00 m

Muelle Fiscal No. 7
Sur: Carga general y granel
Longitud 243 m
Profundidad -14.00 m
Este: Autos, general y contenedores
Longitud: 250.91 m
Profundidad -14.00 m

Muelle de Cementos
Cementos y derivados
Longitud 180 m
Profundidad -14.00 m

Muelle en Espigón
Flúidos
Longitud 202.83 m
Profundidad -14.00 m

Muelle de Contenedores
Longitud 557.93 m
Profundidad -14.00 m

Muelle de la "T"
Cruceros y otros
Longitud 167.74 m
Profundidad -10.00 m

Muelle de PEMEX
Longitud 374 m
Profundidad -10.00 m

Fuente: Administración Portuaria Integral de Veracruz, SCT, 2008



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Las *áreas de almacenamiento* son aquellas instalaciones destinadas a recibir y almacenar mercancías que transitan por los muelles. Dichas áreas pueden estar o no protegidas de la intemperie, ejemplos patios, cobertizos, bodegas, tanques, silos, frigoríficos, entre otras. “La superficie de almacenaje operada por la Administración Portuaria Integral de Veracruz (en lo sucesivo APIVER) es aproximadamente de 492,244.4 m².”¹¹

Por su parte la **superestructura** es propiamente la tecnología, el valor agregado al Puerto de Veracruz, que marca aún más la diferencia respecto a otros Puertos, por ejemplo el equipo portuario con el que cuenta que permite agilizar las maniobras que realizan los distintos actores involucrados en el comercio exterior.

EQUIPO PORTUARIO VERACRUZ 2008				
		70 Almejas	22 Básculas	6 Camiones de bomberos
23 Cargadores frontales	57 Grúas de menos de 15 toneladas	40 Grúas de más de 15 toneladas	8 Grúas de 100 toneladas	4 Grúas Gottwald
6 Grúas pórtico de muelles	16 Grúas pórtico de patio	97 Grúas totales	10 Lanchas de uso múltiple	1 Lancha patrulla
191 Montacargas	87 Plataformas	3 Retroexcavadoras	12 Spreader	2 Succionadoras
53 Tolvas	27 Tractocamiones	7 Tractomóvil	34 Tractoplanas	44 Tractores

*Fuente: Administración Portuaria Integral de Veracruz, SCT, 2008.**

¹¹ Datos proporcionados por APIVER en la XLIII Práctica de Campo de la Cátedra de Derecho Marítimo al Puerto de Veracruz, Veracruz del 9 al 15 de noviembre de 2008, dirigida por el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, FES Acatlán/UNAM.



1.2 Administración del Puerto de Veracruz.

Es bien sabido que a partir de 1993 se llevó a cabo un profundo proceso de reestructuración y privatización del sistema portuario nacional con la intención de hacer más competitivo y eficiente el comercio no sólo al interior sino también al exterior del país. Para llevar a cabo estos cambios se diseñó un nuevo marco jurídico, se instrumentaron nuevas formas de organización y administración de los puertos, se llevó a cabo un profundo cambio en materia laboral y se redefinió el campo de competencia de la autoridad marítimo portuaria. Desde la descentralización del Puerto de Veracruz por parte del gobierno federal en 1993, el crecimiento en el movimiento de carga se ha triplicado.



La desincorporación así como la descentralización fueron palabras claves en dicho periodo para el cambio estructural del sistema portuario mexicano. Por un lado, la desincorporación abarca la concesión y la desregulación.

Las concesiones tienen por objeto impulsar la participación del sector privado a través de inversiones e introducir la competencia en situaciones donde no existía, es decir, donde había monopolio, ya fuera en manos del Estado o del sindicato para el caso de maniobras portuarias.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Así la desregulación por consiguiente permite que la competencia, mediante el libre juego de la oferta y la demanda, fije una serie de tarifas en los puertos.

La concesión es un procedimiento administrativo para entregar a los particulares ciertas actividades que el Estado no puede o no considera útil desarrollar. En este periodo se dio un gran paso para considerar la figura administrativa del Puerto instrumento, modelo de administración del cual forma parte la Administración del Puerto de Veracruz, donde el Administrador firma contratos con terceros, a efecto de que estos operen de forma independiente de las diferentes terminales del puerto y ofrezcan los servicios portuarios necesarios.

Para la API la figura del Puerto instrumento reside en el Art. 27 de la Ley de Puertos del D.O.F. 19 de julio de 1993, pues ahí se estipula que la Autoridad podrá establecer en el título de concesión que la operación y la prestación se realice a través de terceros, como ha sido el caso de la mayor parte de los puertos concesionados hasta la fecha.¹²

Así, el Puerto instrumento es un modelo de participación conjunta entre el Estado y la iniciativa privada, en el que la obra básica del puerto, muelles, escolleras, zonas de agua, señalamientos a la navegación, rompeolas, bodegas e infraestructura la provee el Estado, a través de una Secretaría o Ministerio de Transportes, mientras la superestructura, es decir, tecnología y valor agregado para la operación del mismo se encuentra a cargo de la iniciativa privada.

Es importante mencionar que este modelo no es sinónimo de privatización portuaria, ya que únicamente se encuentra concesionada la parte operativa del Puerto a la iniciativa privada, es decir, existe una Autoridad Portuaria de carácter público, con la misión de ofrecer sus servicios al interés público por consiguiente a la población nacional.

¹² Ruiz Olmedo, Sergio A. **Tratado práctico de los transportes en México**. Logística para los mercados globales. 20+1, México, p. 112.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



1.3.1 Administración Portuaria Integral de Veracruz.

“El deber principal de toda administración portuaria es el organizar de una manera apropiada y eficiente el complicado y muy diversificado flujo de tráfico a través del puerto. El verdadero propósito de un puerto es proporcionar servicios rápidos y económicos a todos los usuarios, a los buques, a la carga y a los pasajeros.”¹³

La Administración Portuaria Integral de Veracruz es una sociedad anónima privada en la que participa el Estado, el Estado de Veracruz y el municipio y que se caracteriza por tener autonomía de gestión en cuanto a la administración, operación y financiamiento en el Puerto de Veracruz. La misión de esta Administración es mantener y promover los negocios rentables en el tráfico eficiente de mercancías a través de la utilización de la infraestructura, impulsados por una organización competente.

Esta sociedad se encuentra conformada por un Consejo de Administración, integrado por nueve consejeros tanto del sector privado veracruzano, como del Gobierno Federal, estatal y municipal; quienes se reúnen con la finalidad de supervisar el desempeño de la administración y con base a ello establecer estrategias para el adecuado funcionamiento de la misma.

La Administración Portuaria de Veracruz está constituida como una sociedad mercantil conforme a las leyes mexicanas por lo que ésta es la concesionaria, y los particulares son los cesionarios.

¹³ Medina Arzate, Alejandra Lidia. **Puertos: Veracruz y Barcelona ante el Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea, retos y realidades.** México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM. Tesis para obtener el grado de Licenciada en Relaciones Internacionales., p. 32. Quien lo tomó de Nagorsky, Bohdan. Los problemas portuarios en los países en desarrollo: Principios de planeación y organización. p. 32.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz



Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales


Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles

De tal manera, que tiene la concesión por un periodo de 50 años para administrar el recinto portuario de Veracruz.¹⁴

La concesión que se le otorga a esta Administración es exclusivamente para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y servicios con los que cuenta el Puerto.

Tiene la ventaja de celebrar contratos de cesión parcial de derechos con terceros para dar servicio directo a la carga. Actualmente, existen 21 empresas cesionarias en el Puerto de Veracruz, dentro de las más importantes se encuentran: APASCO, ASTRO, Cargill de México, Grupo CICE, CIF, CPV, Fire Late, GOLMEX, ICAVE, RICSA, SEMAVE, SEPSA, SSA México, TCE, TMV, TNG y VOPAK .

1.3.2 EMPRESAS CESIONARIAS¹⁵



APASCO

- Terminal portuaria especializada en el manejo y almacenamiento de cemento y materias primas, carga/descarga, alijo, almacenaje, estiba y desestiba, cabotaje y acarreo para sus productos.
- Área: 0.63 hectáreas.
- Capacidad de almacenaje: 18,000 toneladas.
- www.holcimapasco.com.mx



GRUPO INDUSTRIAL ASTRO

- Terminal especializada en la recepción, almacenaje y manejo de fluidos y líquidos a granel (aceites vegetales, sebos comestibles y grasas animales).
- Área: 3.10 hectáreas.
- Capacidad de almacenaje: 50, 200 m³.

Fuente: Administración Portuaria Integral de Veracruz, SCT, 2008.

¹⁴ Port Handbook 2007-08. SCT. Veracruz, Veracruz. 2008, p. 12.

¹⁵ Secretaría de Comunicaciones y Transportes-Administración Portuaria Integral de Veracruz. **Presentación Comercial.** Veracruz, Veracruz, 2008.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz



Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



CARGILL DE MEXICO

• Terminal portuaria especializada de carga de uso público para el manejo de granos y otras materias primas, carga y descarga, alijo y almacenaje, estiba y acarreo de granel agrícola.

- Área: 3.70 hectáreas.
- Promedio: 10, 000 toneladas por día.
- Pico máximo: 18, 000 toneladas por día.
- www.cargill.com



GRUPO CICE

• Recepción, carga/descarga y despacho de mercancía en general, fraccionada o en graneles agrícolas o minerales. Llenado y vaciado de contenedores.

- Área: 0.63 hectáreas.
- www.grupocice.com



CIF Almacenes y Servicios

• Manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, entrega-recepción y almacenaje, estiba/desestiba de contenedores y mercancías en general, excepto fluidos.

- Área: 1.10 hectáreas.
- www.cif-almacenajes.com.mx



CPV Corporación Portuaria de Veracruz S.A de C.V.

• Terminal multipropósito de maniobras portuarias, almacenamiento fiscalizado e integración de servicios complementarios, carga/descarga y despacho de mercancías en general, llenado y vaciado de contenedores.

- www.cpv.com.mx

Fuente: Administración Portuaria Integral de Veracruz, SCT, 2008.*



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz



Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



FIRE LATE Exactitud en pesaje

- Servicio de pesaje al comercio exterior de unidades de ruta federal (camiones, trailers, fulles y tortons) y ferrocarril (furgones, tolvas, góndolas y tanques).
- Área: 0.10 hectáreas.
- Pesaje ruta: 2 básculas de 80 toneladas y 1 de 120 toneladas.
- Pesaje tren: 3 básculas de 200 toneladas.
- www.firelate.com



GOLMEX

- Servicio de almacenaje, refrigeración y maniobras.
- Área: 3.70 hectáreas.
- Capacidad de almacenaje: Bodega seca: 0.51 hectáreas .
- Bodega refrigerada: 0.02 hectáreas.
- www.cif-almacenajes.com.mx



ICAVE Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz.

- Terminal portuaria especializada de carga de uso público para el manejo de contenedores, recepción, carga/descarga, llenado/vaciado, almacenamiento y despacho de los mismos. Miembro de Hutchison Port Holdings.
- Área: 41.40 hectáreas y 2 posiciones de atraque.
- www.icave.com.mx



RICSA Reparación Integral de Contenedores S.A de C.V.

- Recepción, mantenimiento y remodelación de contenedores. Manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior.
- Área: 1.8 hectáreas.
- Capacidad: 1, 200 contenedores Almacén: 8, 224.5 m³
- www.ricsa.vera.net

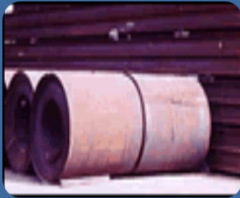
Fuente: Administración Portuaria Integral de Veracruz, SCT, 2008.*



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



SEMAVE Servicios Maniobras y Almacenamientos de Veracruz, S.A. de C.V.

- Instalación de servicios para el manejo, almacenaje, consolidación, desconsolidación y prestación de servicios de valor agregado a cargas utilizadas, generales y contenerizadas. Manejo en maniobra especializada de bobina de acero.
- **Área:** 2.30 hectáreas. **Productividad:** 80,000 toneladas/mes aprox.
- www.casahoms.com.mx



SEPSA Servicios Especiales Portuarios

- Instalación portuaria de uso público para manejo, almacenaje y maniobra especializada de granel mineral.
- **Área:** 4.72 hectáreas.
- www.sepsaver.com



SSA MÉXICO Grupo Carrix

- Maniobra de carga/descarga de buques, entrega/recepción de carga y manejo de cualquier mercancía en el Puerto. Opera la terminal de autos y gran parte del volumen total.
- **Área:** 9.5 hectáreas. **Garage:** techado de 5 niveles.



TCE Terminales de Cargas Especializadas.

- Terminal portuaria especializada de carga de uso público, mecanizada para exportación e importación de productos de granel agrícola, fluidos, productos ensacaos, carga/descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo.
- **Área:** 4.0 hectáreas.
- www.tce.com.mx

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, APIVER, 2008.*



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



TMV Terminal Marítima de Veracruz

- Instalación portuaria especializada de carga de uso particular. Servicios de maniobras para transferencia de bienes o mercancías; carga/descarga, alijo, almacenamiento, estiba y acarreo de granel agrícola, aluminio u otros minerales, materias primas, derivados y carga compatible con granel mineral.
- Área: .39 hectáreas.
- www.cpv.com.mx



TNG

- Astillero, reparación a dique seco y a flote, otras actividades relacionadas con la industria metal mecánica y con la fabricación de bienes de capital.
- Área: 34.4 hectáreas.
- Equipos: grúas de nivelación, grúas hidráulicas y de oruga, transportes para cargas de hasta 220 toneladas métricas.



VOPAK

- Operación de terminales de almacenamiento de líquidos, siendo el proveedor más grande y confiable para las industrias química, aceitera y de gas.
- Área: 6.70 hectáreas.
- Capacidad de almacenaje: 197,100 (cbm).
- www.vopak-mexico.com

*Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, APIVER, 2008.**

La APIVER es la entidad que cuenta con la concesión del 100% de los derechos y obligaciones sobre el Puerto como ya lo hemos mencionado, otorgados por el Gobierno Federal. Como Administradora del Puerto paga contraprestación e impuestos, y tiene una operación eficaz que permite la inversión y generación de nuevos proyectos de inversión y mejora de infraestructura.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz



Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles

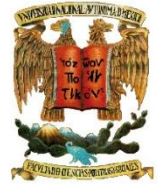
La estructura orgánica de la Administración está integrada por una Dirección General y gerencias específicas en las áreas de Administración y Finanzas; Ingeniería; Comercialización; Operaciones; Planeación; Jurídica y un Órgano Interno de Control.¹⁶



Fuente: Elaboración propia con información del Manual de Organización del Puerto de Veracruz 2008.

Estas gerencias a su vez cuentan con subgerencias que llevan a cabo tareas concretas de administración, finanzas, tecnificación de proyectos, construcción y mantenimiento, servicios y desarrollo de mercado, operaciones de carga general, protección portuaria, tráfico marítimo; informática y procedimientos legales.

¹⁶ La información que a continuación se presenta respecto a las funciones que desempeñan las gerencias que conforman la APIVER fue obtenida de: Hilario Contreras Díaz. Manual de Organización API-VER-DG-M-02. SCT., Veracruz, 2008.



Gerencia de Administración y Finanzas

Es la Administración que valida y presenta el anteproyecto del presupuesto anual de ingresos y egresos de la entidad a fin de obtener recursos para la operación de la APIVER.

Dirige las acciones relativas al aseguramiento y control de los bienes muebles e inmuebles propiedad de la administración portuaria así como de los bienes concesionados a fin de salvaguardar sus activos. Asimismo, valida los procedimientos para la adquisición y suministro de bienes y servicios que serán presentados al órgano de gobierno para su aprobación, a fin de satisfacer las necesidades de las áreas de dicha Administración y contribuir en su operatividad.

Gerencia de Ingeniería

Dicha gerencia está compuesta por la subgerencia de construcción y mantenimiento y por la subgerencia técnica de proyectos; ambas participan en conjunto para la identificación de necesidades de inversión en la infraestructura del Puerto así como en la elaboración de los planes y proyectos de expansión para asegurar el desarrollo del Puerto.

El subgerente de construcción y mantenimiento es el encargado de coordinar el seguimiento a los programas de mantenimiento de los cesionarios establecidos en el interior del recinto portuario para verificar su cumplimiento.

Por su parte, el subgerente técnico de proyectos coordina la revisión de los procedimientos de contratación de obra pública y servicios relacionados con las mismas, asegurando que se realicen con apego a la normatividad aplicable para garantizar las mejores condiciones de contratación y salvaguardar los intereses de la entidad.



Gerencia de Comercialización

La Gerencia de Comercialización cuenta con una área destinada al diseño de estrategias de promoción para captar oportunidades de negocio y posicionar al Puerto a nivel nacional e internacional, dicha área, es la subgerencia de mercado.

De igual forma, la subgerencia de desarrollo de mercado que depende de ésta gerencia, tiene como principal objetivo diseñar estrategias de negocio que permitan mediante concursos públicos o adjudicaciones directas de contratos de cesión y prestación de servicios, captar negocios portuarios rentables.

Por su parte, el jefe de departamento de mercadotecnia elabora informes estadísticos del costo de los servicios portuarios, de uso de infraestructura, así como de contraprestaciones establecidas en diferentes puertos nacionales e internacionales competidores para colaborar en el diseño de estrategias comerciales.

Es el encargado también de revisar cláusulas contractuales de los prestadores de servicios y cesionarios para registrar el grado de cumplimiento de sus obligaciones para la toma de decisiones en materia comercial: inversiones, tarifas y avalúos.

Gerencia de Operaciones

Esta Gerencia es el área que se encuentra mayormente involucrada en todas las operaciones que se realizan en el Puerto; es la encargada de implementar las reglas de operación y seguridad de los servicios portuarios, preside la junta de programación de arribo de buques para la asignación de posiciones de atraque.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



También administra la operación de las áreas de almacenaje con apego a la Ley Aduanera y la Ley Federal de Derechos con la finalidad de brindar servicios a los clientes. De igual forma tiene la función de administrar la operación del centro de control de tráfico marítimo para preservar la seguridad en el arribo, estancia y salida de los buques.

Para facilitar sus funciones dicha Gerencia cuenta con dos subgerencias una de Operaciones y Almacenes y la otra de Protección Portuaria, estas subgerencias a su vez cuentan con departamentos específicos para el buen funcionamiento de las áreas involucradas en las operaciones de comercio.

La **Subgerencia de Operaciones y Almacenes** con el objeto de alcanzar una adecuada logística para la transferencia de mercancías de comercio entre los medios de transporte marítimo y terrestre y así agilizar el movimiento de la carga en general está facultada para vigilar el cumplimiento de las obligaciones contractuales en materia técnica y operativa de los concesionarios y prestadores de servicios portuarios y conexos para lograr la operación en el recinto portuario; analizar el reporte de rendimientos por buque, muelle y tipo de carga para fundamentar la toma de decisiones en materia operativa y proponer acciones para agilizar el tráfico de las unidades de transporte a fin de mantener la dinámica en las maniobras portuarias.

Con la finalidad de mantener informadas a la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, a la comunidad marítimo portuaria nacional e internacional así como a las áreas internas de la Administración, la subgerencia de Operaciones y Almacenes verifica la generación e integración de estadísticas sobre las operaciones marítimas y portuarias.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz



A través del Departamento de Supervisión y Control Operativo, el área de Operaciones y Almacenes es el que propone soluciones a las problemáticas presentadas por navieros, maniobristas, prestadores de servicios y demás usuarios de la comunidad portuaria con el fin de agilizar las operaciones portuarias.

Asimismo, supervisa y comprueba el registro de los atraques y desatraques de buques para que se aplique la tarifa correspondiente a los servicios portuarios; además analiza la información de la operación y maniobras portuarias para proponer mecanismos que permitan tomar decisiones a la gerencia a fin de lograr la productividad del puerto.

Por otro lado, el Departamento de Estadística asesora a las áreas de la Administración en el análisis de información y aplicación de modelos estadísticos para obtener las tendencias y proyecciones de las variables críticas en la operación del puerto.

Es importante señalar las funciones que lleva a cabo el Departamento de Almacenes, ya que es el área que se encuentra directamente involucrada con los trámites necesarios que requieren las mercancías que transitan por el Puerto. Esta área tiene las siguientes responsabilidades:

- ✓ Expedir la autorización de salida y entrada de mercancía del recinto fiscalizado conforme la documentación legal para cumplir con la Ley Aduanera.
- ✓ Verificar la autenticidad de los pedimentos de importación o exportación de las mercancías almacenadas para reconocer los tipos y cantidad de mercancía en custodia de la entidad.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



- ✓ Registrar la información relativa a las mercancías depositadas en el recinto fiscalizado con el propósito de mantener actualizados los registros para los cobros del servicio de almacenaje y en su caso, declarar mercancías en abandono.
- ✓ Asignar áreas de almacenamiento para optimizar la capacidad de almacenaje del puerto y atender a las necesidades de los clientes.¹⁷

Por su parte la Subgerencia de Protección Portuaria tiene a su cargo el Departamento de Seguridad, al área del centro de control de tráfico marítimo y a un operador radarista. La Subgerencia como tal es la encargada de supervisar y verificar que los cesionarios del recinto, así como los buques que arriban al puerto, cumplan con el plan de protección de la Administración Portuaria a fin de mantener los niveles de seguridad controlados. Supervisa las áreas de control y acceso para identificar las condiciones de vulnerabilidad en materia de seguridad y protección en el Puerto.

Asimismo, implementa medidas de prevención en áreas críticas, muelles y accesos para retroalimentar el plan de protección portuaria teniendo como alcance el prever atentados terroristas. Administra el equipo tecnológico y de sistemas de protección y seguridad para garantizar la respuesta efectiva en caso de siniestros.

Gerencia de Planeación

Ésta gerencia se compone de la subgerencia de desarrollo y la de informática. La primera lleva a cabo la actualización de la cartera de proyectos de la APIVER para su registro ante la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP).

¹⁷ Ídem.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Además, da su visto bueno para la autorización y registro del programa maestro de desarrollo, programa operativo anual y documento de planeación ante las instancias correspondientes de manera que les permita cumplir con las obligaciones institucionales.

En tanto que la subgerencia de informática promueve la adquisición y/o arrendamiento de tecnologías de la información con el propósito de mejorar la operación de los sistemas. A su vez desarrolla y administrar los mecanismos de telecomunicaciones para garantizar el desempeño de los sistemas de la Administración Portuaria, así como el intercambio de información con terceros.

Gerencia Jurídica

Dicha gerencia únicamente dispone de una subgerencia que es la de procedimientos legales y dos departamentos, uno denominado de lo corporativo y contratos y el otro de lo contencioso.

El principal objetivo de ésta gerencia es implementar estrategias de prevención jurídica para reducir los riesgos que puedan afectar a la APIVER.

Para ello tiene las siguientes funciones:

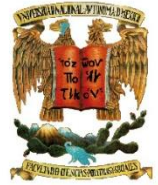
- ✓ implementar acciones preventivas con la finalidad de que los servidores públicos no incurran en faltas administrativas en perjuicio de la APIVER;
- ✓ Analizar la normatividad aplicable y sus actualizaciones para asesorar a las áreas de la entidad que afecten.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Órgano Interno de Control

Con la finalidad de apoyar la función directiva y promover el mejoramiento de gestión de la APIVER; el Órgano interno funge como ente rector que supervisa que todas las áreas antes mencionadas cumplan con su funciones de la mejor forma. Así, dicho Órgano tiene la encomienda de:

- ❖ examinar y evaluar los sistemas, mecanismos y procedimientos de control;
- ❖ efectuar revisiones y auditorías,
- ❖ vigilar que el manejo y aplicación de los recursos públicos se efectúe conforme a las disposiciones aplicables;
- ❖ presentar al Director General, al Órgano de Gobierno y a las demás instancias internas de decisión, los informes resultantes de las auditorías, exámenes y evaluaciones realizados.

Por otro lado, con el fin de dar cumplimiento al cometido de la Administración Portuaria Integral de Veracruz surgieron los comités de operación que llevan a cabo una serie de líneas para el buen funcionamiento de todas las áreas involucradas en el Puerto. El principal objetivo del Comité es el de coordinar las actividades entre las autoridades, la administración, los operadores y prestadores de servicios.

El desempeño de la APIVER se encuentra sujeto a un Programa Maestro de Desarrollo así como a un programa operativo anual.

Con base en lo dispuesto en el Art. 41 de la Ley de Puertos, el Art. 39 de su Reglamento y la condición Décima del título de concesión otorgado por el Gobierno Federal a la Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. de C.V., el día 10. de febrero de 1994 publicado en el D.O.F, se presenta el Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2006-2015.¹⁸

¹⁸ Secretaría de Comunicaciones y Transporte. **Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2006-2015**. México.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Art. 41 de la Ley de Puertos que dice:

“El Administrador Portuario se sujetará a un Programa Maestro de Desarrollo Portuario, el cual será parte integrante del título de concesión y deberá contener:

- 1. Los usos, destinos y modos de operación, previstos para las diferentes zonas del puerto o grupo de ellos, así como la justificación de los mismos, y*
- 2. 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.*

*El Programa Maestro de Desarrollo Portuario y las modificaciones sustanciales a este serán elaborados por el administrador portuario y autorizados por la Secretaría, con base en las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional”.*¹⁹

Artículo 39 del Reglamento de la Ley de Puertos, que dice:

“El programa maestro que deberá presentar el administrador portuario a la Secretaría, para identificar y justificar los usos, destinos y formas de operación de las diferentes zonas del puerto, deberá incluir lo siguiente:

- I. El diagnóstico de la situación del puerto que contemple expectativas de crecimiento y desarrollo; así como su vinculación con la economía regional y nacional;*

¹⁹ Gobierno Federal de México (1993): Ley de puertos. **Op. cit.**, .pp. 12.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



II. La descripción de las áreas para operaciones portuarias con la determinación de sus usos, destinos y formas de operación, vialidades y áreas comunes, así como la justificación técnica correspondiente;

III. Los programas de construcción, expansión y modernización de la infraestructura y del equipamiento con el análisis financiero que lo soporte;

IV. 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;

V. Las medidas y provisiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro, la conexión de los diferentes modos de transporte y el compromiso de satisfacer la demanda prevista;

VI. 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

VII. La demás información que se determine en este Reglamento y en los títulos de concesión respectivos.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz



*La Secretaría contará con un plazo de sesenta días naturales para resolver sobre la aprobación del programa maestro. De no responder en dicho plazo, se considerará aprobado.*²⁰

Así, el Programa Maestro de Desarrollo Portuario es aquel en donde se definen las obligaciones que la Administración tiene respecto a la operación del Puerto, además se establecen estrategias de planeación y desarrollo de infraestructura y superestructura para los años siguientes que requiere el Puerto. Con respecto al programa operativo anual, este contiene metas establecidas que dan seguimiento al programa maestro.

Es a través de contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones con empresas privadas que la APIVER construye, opera y explota terminales e instalaciones portuarias de acuerdo a lo establecido en el Programa Maestro de Desarrollo y a las Reglas de Operación.²¹

Este Programa Maestro es importante ya que debe tomarse en cuenta el estado de la infraestructura portuaria de la parte antigua del Puerto que dificulta una operación eficiente y la aplicación de sistemas modernos, por lo cual se deben considerar, opciones para un futuro desarrollo portuario que permita atender la demanda de servicios provenientes de los buques y de manejos de mercancías del comercio exterior, con el mayor nivel posible de calidad, eficiencia y con el firme propósito de ser un Puerto competitivo.

En atención a lo establecido en el Sistema Portuario Nacional, el Programa Maestro de Desarrollo Portuario debe estar alineado con el Programa de Desarrollo Litoral (PRODELI) elaborado por el Gobierno del Estado, sin embargo el Gobierno del Estado de Veracruz aún no cuenta con dicho Programa.

²⁰ Reglamento de la Ley de Puertos. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, DOF 08-08-200. Estados Unidos Mexicanos, p.10.

²¹ Administración Portuaria Integral de Veracruz S.A. de C.V. **Reglas de Operación**. Veracruz, Veracruz, 2008.



Derivado de esta situación la planeación del Puerto se lleva a cabo a través del Programa Puerto Ciudad.

1.4 Aspecto operacional del Puerto de Veracruz.

Si bien es cierto que la operación en un puerto determina la capacidad y eficiencia con la que cuenta un puerto es indispensable que se tenga un programa establecido que defina los objetivos que marquen el curso de la operación.

Así, la cuestión operativa del Puerto de Veracruz se encuentra definida en un Programa Operativo que cada año elabora la APIVER en donde se establecen las acciones que deben llevarse a cabo para cumplir con los objetivos estratégicos, indicadores, metas e iniciativas comprendidas en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario.

El Programa Operativo Anual está basado en el diagnóstico de la situación portuaria del año en que es elaborado y se estructura bajo la metodología Balanced Scorecard, la cual permite monitorear el cumplimiento de los objetivos que se tienen contemplados. Este programa se complementa con el Documento de Planeación del puerto y con la sistematización de los programas y proyectos de inversión de la entidad registrados en cartera en la Unidad de Inversión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.²²

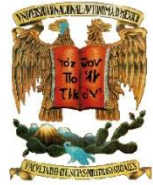
²² Ver www.puerto-de-veracruz.com.mx



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles

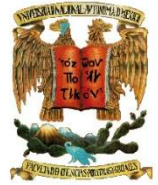


1.4.1 Sujetos que intervienen en las operaciones del Puerto.

Las operaciones que se llevan a cabo en el Puerto de Veracruz se hacen a través de sujetos activos y pasivos.



Diseño y elaboración propios, en base a información obtenida en www.puertodeveracruz.com.mx



1.4.1.1 Sujetos activos-Autoridades

Los sujetos activos entiéndase como todas aquéllas autoridades que de acuerdo a sus atribuciones competentes en materia de puertos deben coordinarse para establecer el adecuado funcionamiento de las operaciones de comercio exterior.

El artículo 1º, fracción VI, de la Ley de Puertos define el término Autoridades como:

*Los servidores públicos, cualesquiera que sea su denominación, debidamente facultados, de las unidades administrativas de las dependencias federales que lleven a cabo sus funciones en los puertos.*²³

De conformidad con el artículo 17 de la Ley de Puertos la autoridad marítima en el Puerto de Veracruz es la capitanía de Puerto, la cual tiene como una de sus principales funciones llevar a cabo las autorizaciones de todos aquellos arribos y despachos de las embarcaciones que llegan al Puerto. Otras facultades que le confiere la Ley de Puertos a la capitanía es la de “vigilar que la navegación, atraque, permanencia de embarcaciones y los servicios de pilotaje y remolque en el Puerto de Veracruz se efectúen de manera segura; supervisar que las vías navegables reúnan las condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y de ayudas a la navegación”.²⁴

Invariablemente el capitán del Puerto deberá coordinarse con otras autoridades como la aduanera, sanitaria y migratoria para el ejercicio de sus funciones.

²³ **Reglamento de la Ley de Puertos.** México, D.F., Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, p. 1.

²⁴ Gobierno Federal de México (1993): Ley de puertos. **Op.cit.**, pp. 5.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



1.4.1.2 Sujetos pasivos

Por otro lado, los sujetos pasivos son aquéllos concesionarios, cesionarios, permisionarios y prestadores de servicios que de acuerdo a sus diversas actividades portuarias se encuentran sujetos a las autoridades del Puerto.

Las autoridades van a actuar dentro del puerto y deben hacerlo en base al Reglamento de Coordinación de las Autoridades.

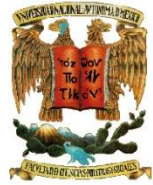
Lo grave es que las autoridades quedan sometidas a la API, a través del Comité de Operación, ya que es la que preside dicho órgano. Creando con ello una difícil situación en la que el administrador cree tener poder sobre el capitán de puerto. Lo cual no puede ser así. Esto a la larga entorpece la labor cotidiana del puerto. Debe pues quedar claramente establecido que el administrador de una API nunca estará sobre las autoridades portuarias.²⁵

Las operaciones en el Puerto de Veracruz se llevan a cabo a través de concesiones, es decir, la APIVER al celebrar contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones con empresas privadas, les otorga a estas empresas la facilidad de operar y prestar servicios. Hoy en día operan y ofrecen servicios en el Puerto de Veracruz:

- ✓ 21 empresas cesionarias,*
- ✓ 33 prestadores de servicios portuarios,
- ✓ 49 prestadores de servicios conexos,

²⁵ Salgado y Salgado José Eusebio. **Proyecto del Manual de Derecho Marítimo**. Capítulo V. Los Puertos en el Derecho Marítimo Internacional y el Patrimonio Insular Mexicano, p. 21.

*Corporación Integral de Comercio Exterior (CICE) fue la que mayor participación tuvo en el 2007 con el 46% del total de las inversiones.



- ✓ 25 líneas navieras de las cuales:
 - ⇒ 15 con servicios regulares,
 - ⇒ 5 de servicios carreros,
 - ⇒ 5 de servicios multipropósito,
- ✓ 17 agencias navieras,
- ✓ 147 agentes aduanales,
- ✓ 150 empresas de autotransporte,
- ✓ 2 empresas de servicios ferroviarios: Ferrosur y Kansas City Southern de México.²⁶

Prestadores de Servicios

Servicios Portuarios

El artículo 2, fracción VII de la Ley de Puertos define a los Servicios portuarios como:

Los que se proporcionan en puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, para atender a las embarcaciones, así como para la transferencia de carga y transbordo de personas entre embarcaciones, tierra u otros modos de transporte.²⁷

²⁶ Puerto de Veracruz. El acceso al comercio de éxito, "Comunidad Portuaria". Veracruz, Veracruz 2008. p. 7.

²⁷ Gobierno Federal de México (1993): **Ley de puertos**. Op. cit., p. 1.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Para el caso que nos ocupa, los servicios portuarios que presta el Puerto de Veracruz son:

- ✚ El remolque portuario;
- ✚ La disponibilidad de las zonas de fondeo y la asignación de puestos de fondeo;
- ✚ El amarre y desamarre de los buques, atraque, y, en general, los que afecten al movimiento de las embarcaciones;
- ✚ El accionamiento de esclusas;
- ✚ La puesta a disposición de espacios, almacenes, edificios e instalaciones para la manipulación y almacenamiento de mercancías de vehículos;
- ✚ La puesta a disposición de medios mecánicos, terrestres o flotantes para la manipulación de mercancías en el puerto;
- ✚ El suministro a los buques de agua y energía eléctrica y de hielo a los pesqueros;
- ✚ La recogida de basuras y la recepción de residuos sólidos y líquidos contaminantes procedentes de buques,

Sin embargo, este último servicio no cumple con lo establecido en el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (MARPOL 73/78) publicado en el D.O.F los días 7 y 8 de julio de 1992.²⁸

²⁸ De conformidad con las enmiendas al Convenio aprobadas en 1992, los nuevos buques petroleros están obligados a tener doble casco o un diseño que ofrezca una protección equivalente del cargamento en caso de colisión o encalladura. Centro de Información de Naciones Unidas, Protección del medio marino. México, Cuba y República Dominicana. 2008 en www.cinu.org.mx



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



“No debemos olvidar que los tanques de recepción de materias oleosas; de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, aguas sucias, basuras y bultos debe mantenerlos el Estado por ser el responsable. Sin embargo, como no ha habido una cuidadosa y debida atención por parte de éste, es lógico pensar que los buques arrojen dichas sustancias al salir del puerto en nuestro mar territorial o la zona económica exclusiva, dañando la riqueza acuícola del país así como el medio ambiente.”²⁹

Lo anterior, debido a que tanto las empresas navieras como aquellas empresas que cuentan con la autorización o permiso por parte de la autoridad competente (SEMARNAT, SAGARPA o SSA) para prestar el servicio de recolección, manejo, transporte y disposición final de hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, aguas sucias o basura, generados en los buques atracados en el Puerto de Veracruz no cuentan con la infraestructura adecuada para realizar el servicio o por su defecto no llevan a cabo los trámites correspondientes para la autorización de su salida del recinto fiscal.

²⁹ Aportación que se obtuvo de una noble conversación sostenida en el año 2009 con el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, Catedrático de la asignatura de Derecho Marítimo en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales y de la Facultad de Estudios Superiores-Acatlán.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



COMPAÑÍAS QUE PRESTAN SERVICIOS PORTUARIOS EN EL RECINTO PORTUARIO VERACRUZ			
Compañía	Servicios	Tarifas aplicables	
Ambienta de México, S.A. de C.V.	Recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales.	Recolección de aceite de sentinas (unidad de medida M ³)	\$550.00
		Recolección de aguas residuales (unidad de medida M ³)	\$300.00
		Recolección de basura (tambor de 200 litros).	\$360.00
Claudia Gil Hansen	Recolección de basura o desechos a las embarcaciones.	Recolección e incineración de 300 kgs. ó 2 tanques de 200 litros de basura.	\$500.00
		Servicios especiales a agencias aduanales o consignatarias por tonelada de desechos incinerados.	\$2,200.00
Josefina Pérez Aguilar	Recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales.	Recolección de basura industrial (estopa, aserrín, trapos, madera, uniformes, botas, cascos, etc), fibra de vidrio, filtros automotrices, grasa orgánica contaminada, porrones y cubetas con remanentes de R.P., manguera con R.P., latas impregnadas de pintura.	\$450.00
		Recolección de aguas aceitosas y sentinas (unidad de medida M ³).	\$803.00
		Sludge.	\$600.00
José Antonio Sánchez Hermida	Suministro de agua potable a las embarcaciones.	Suministro de agua potable, por tonelada.	\$80.00
Juan Tiburcio Perea	Recolección de basura a embarcaciones.	Recolección e incineración de 300 kgs. ó 2 tanques de 200 litros de basura.	\$460.00
		Servicios especiales a agencias aduanales o consignatarios por M ³ de desechos de madera incinerados u otros.	\$2,410.00
Multináuticos de Veracruz, S.A de C.V	Recolección de basura a embarcaciones.	Recolección de basura por M ³ .	\$2,047.00
Tratamiento Ecológico de Residuos, S.A. de C.V.	Recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales.	Recolección de basura orgánica por M ³ .	\$1,320.00
		Recolección de basura inorgánica por M ³ .	\$990.00
		Descarga y destino final de aceite de máquina y sludge (menos del 15% de agua) por M ³ .	\$770.00
		Descarga y destino final de aguas de sentina y sludge (más del 15% de agua) por M ³ .	\$1,430.00

*Fuente: Elaboración propia de información obtenida en www.puertodeveracruz.com.mx
Última modificación: Lunes, 24 de Agosto de 2009 por Luz Eugenia Torrez Díaz -Gerencia de Comercialización*



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz



Con fundamento en los artículos 36 fracciones XII y XIX de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 1º, 16 fracciones I, IV, VIII y X, 44 fracción II, 45, 51, 59, 60, 61, 63, 65 fracciones VI, VIII, X de la Ley de Puertos; 70 de la Ley de Vías Generales de Comunicación; 73 al 78 del Reglamento de la Ley de Puertos; así como 27 fracciones I, X, XX y XXI del Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes es que son establecidas las tarifas aplicables a los servicios portuarios referentes a la recolección de basura o desechos a las embarcaciones que proporcionan las diferentes compañías dentro del recinto portuario veracruzano.

Sin embargo, cabe mencionar que dichas tarifas están sujetas a las siguientes cláusulas:

- El servicio debe ser de manera permanente, uniforme y regular; en condiciones equitativas en cuanto a calidad, oportunidad y precio;
- Cuotas con carácter de cobro máximo;
- Consultas o quejas se atenderán por el prestador de servicio, el Comité de Operación del Puerto o en su defecto por la Dirección General de Puertos;
- Las tarifas tienen vigencia mínima de un año a partir del día de su aplicación.³⁰

De tal manera que Veracruz cuenta con una comunidad portuaria, integrada por actores del comercio exterior con fines específicos, sin embargo, habría que analizar que tantos beneficios ofrecen a la región de Veracruz y a sus connacionales, por el hecho de ser inversiones de la iniciativa privada y en su gran mayoría extranjeras.

³⁰ Información consultada de los permisos autorizados a las compañías que proporcionan sus servicios en el Puerto de Veracruz. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. “Bases de regulación tarifaria para el servicio portuario de recolección de basura o desechos a embarcaciones que se proporciona dentro del recinto portuario de Veracruz”, Veracruz, 2008.



CAPÍTULO 1. Diagnóstico general de la actual infraestructura física y operativa del Puerto de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



La participación que ha tenido la iniciativa privada en el Puerto de Veracruz ha sido un elemento importante para la operación del mismo, sin embargo, sería interesante que se incentivaran las inversiones de los nacionales y el sector público para beneficio de la región y sus alrededores.



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



CAPÍTULO 2

El Comercio Exterior de México a través del Puerto y
la Aduana Marítima de Veracruz



2.1 Cifras del Puerto

Actualmente el transporte marítimo mueve el 90% del total de toneladas transportadas en el mundo. Este transporte es vital y es clave para las cadenas de suministro globales, así el transporte marítimo en cualquiera de sus modalidades juega un papel primordial.

Las principales características que diferencian al transporte marítimo de cualquier otro transporte, son:

- ✓ Es empleado para mover grandes volúmenes a grandes distancias.
- ✓ Es posible el uso de economías de escala que permiten generar un modo de transporte sumamente económico.
- ✓ Generan bajos impactos al medio ambiente.
- ✓ “Flexibilidad en los tipos de carga: el transporte marítimo ofrece gran variedad de buques para los distintos tipos de carga (carga general, carga a granel y carga refrigerada).”³¹

Por otro lado, nos encontramos con una serie de características que obstaculizan la dinámica de este medio:

- Es un modo de transporte lento.
- Se encuentra delimitado por una industria muy fragmentada, es decir, la injerencia de compañías micro, pequeñas, medianas, grandes.
- Requiere de elevadas inversiones.
- El Puerto de Veracruz maneja más de 18 millones de toneladas de cargamento cada año que incluye el manejo de 729,717 TEU de 689 barcos que atracan en el Puerto.

³¹ Ruiz Olmedo, Sergio. *Opt. cit.*, pp.103.



CAPÍTULO 2. El Comercio Exterior de México a través del Puerto y la Aduana Marítima de Veracruz



Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles

Lo anterior representa el 24% de la carga contenerizada que se maneja en toda la República, el 42% de sus importaciones y exportaciones de autos nuevos y más del 50% de su comercio es en cereales y productos agrícolas a granel³² como a continuación se presenta en la tabla:

ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE VERACRUZ			
MANEJO DE CARGAMENTO EN 2007			
CARGA	TONELAJE	PORCENTAJE	BARCOS
Autos	948,689	5.2	203
Agrícolas	5,551,193	30.7	185
Contenedores	7,007,701	38.8	689
Minerales	1,671,917	9.2	64
Fertilizante	813,360	4.5	67
Líquidos	748,156	4.3	120
Carga General	1,308,646	7.3	255
Total	18.1 millón	100	1,583

Fuente: Port Handbook 2009-10. Veracruz. El Gran Puerto de México, SCT 2009.

³² **Port Handbook 2009-10.** Veracruz- El Gran Puerto de México, SCT. Veracruz, Veracruz 2010, pp. 7-9.



Sin embargo, las supuestas ganancias del Puerto de Veracruz se pierden por la falta de una Flota Mercante Mexicana, pues de ese renglón salen alrededor de US\$32,000 millones de dólares de la siguiente manera³³:

- Entre 15,000 o 18,000 millones de dólares en fletes;
- Salida por pagos de seguros marítimos contratados en el extranjero;
- Desviación de las cargas a puertos norteamericanos;
- Pago a agentes aduanales norteamericanos para el manejo “in bond” de las mercancías;
- Pago de costos de almacén y manejos en el puerto norteamericano;
- Pago por fletes terrestres carreteros o ferroviarios;
- Otros gastos.

2.2 El funcionamiento de la Aduana Marítima de Veracruz.

“Aduana.- Instancia de la Administración Pública Federal encargada de la aplicación de la legislación aduanera relacionada con todos los actos y formalidades del Despacho de mercancías, considerando los regímenes aduaneros a que se destinan éstas, asegurándose del cumplimiento de las regulaciones y restricciones arancelarias y no arancelarias a que las mismas se sujetan, con el objetivo de sustentar las políticas establecidas por el Gobierno del País y que norman la entrada y salida de mercancías de comercio exterior al territorio nacional.”³⁴

³³ Aportación que se obtuvo de una noble conversación sostenida en el año 2009 con el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, Catedrático de la asignatura de Derecho Marítimo en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales y de la Facultad de Estudios Superiores-Acatlán.

³⁴ Quiroz Flores, Guillermo. “Aduanas, Secciones y Garitas”. México, tema presentado por el Lic. en el Módulo III- Operación Aduanera del Diplomado en Comercio Exterior, Facultad de Economía, UNAM, 2009.



CAPÍTULO 2. El Comercio Exterior de México a través del Puerto y la Aduana Marítima de Veracruz



Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles

Las Aduanas son oficinas públicas administrativas establecidas en las fronteras, litorales y ciudades importantes del país, con facultades para fiscalizar, vigilar y controlar la entrada y salida de mercancías, así como los medios en que éstas son transportadas.³⁵

Actualmente, existen 49 Aduanas en toda la República Mexicana dependientes de la Administración General de Aduanas (en lo sucesivo AGA) del Servicio de Administración Tributaria (SAT). De acuerdo al tráfico se dividen en 21 fronteras; 17 marítimas, de las cuales 8 se encuentran en el Océano Pacífico y 9 en el Golfo de México y 11 son interiores.

“Ahora bien las Aduanas se clasifican por Aduanas tipo 1 y tipo 2, dependiendo de la recaudación obtenida, el número de operaciones registradas, la infraestructura con que cuentan, su ubicación y la plantilla de personal.”³⁶ Sin embargo, no existe un fundamento legal en donde se estipule el porqué de dicha clasificación.

³⁵ Véase www.aduanas.gob.mx

³⁶ Anaya Llamas, José. Propositiones de los ciudadanos senadores. **Gaceta del Senado**, No. 54, Senado de la República en la Ciudad de México, Distrito Federal, 2007. p.1



CAPÍTULO 2. El Comercio Exterior de México a través del Puerto y la Aduana Marítima de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles





Tráficos y Ubicación de las Aduanas



Aduanas:
Fronterizas
Marítimas
Interiores



Aduanas:
Tipo Uno
Tipo Dos

TIPO	ADUANA
2	ACAPULCO, GRO.
1	AEROPUERTO INT. CD. DE MEX.
2	AGUA PRIETA, SON.
2	AGUASCALIENTES, AGS.
2	ALTAMIRA TAMPS.
2	CD. CAMARGO, TAMPS.
2	CANCUN, Q. ROO
2	CD. ACUÑA, COAH.
2	CD DEL CARMEN, CAMP.
2	CD. HIDALGO, CHIS.
1	CD. JUAREZ, CHIH.
2	CD. MIGUEL ALEMAN, TAMPS.
2	CHIHUAHUA, CHIH.
2	COATZACOALCOS, VER.
2	COLOMBIA, N. L.
2	ENSENADA, B. C.
2	GUADALAJARA, JAL.
2	GUANAJUATO, GTO.
2	GUAYMAS, SON.
2	LA PAZ, B. C. S.
2	LAZARO CARDENAS, MICH.
1	MANZANILLO, COL.
1	MATAMOROS, TAMPS.
2	MAZATLAN, SIN.
1	MEXICALI, B. C.
1	MEXICO, D. F.
2	MONTERREY, N. L.
2	NACO, SON.
1	NOGALES, SON.
1	NUEVO LAREDO, TAMPS.
2	OJINAGA, CHIH.
2	PIEDRAS NEGRAS, COAH.
2	PROGRESO, YUC.
2	PUEBLA, PUE.
2	PUERTO PALOMAS, CHIH.
2	QUERETARO, QRO.
1	REYNOSA, TAMPS.
2	SALINA CRUZ, OAX
2	SAN LUIS RIO COLORADO, SON.
2	SONOYTA, TAMPS.
2	SUBTTE. LOPEZ CHETUMAL, Q. ROO
2	TAMPICO, TAMPS.
2	TECATE, B. C.
1	TIJUANA, B. C.
2	TOLUCA, MEX.
2	TORREON, COAH.
2	TEXPAN, VER.
1	VERACRUZ, VER.
2	DOS BOCAS, TAB.

Fuente: Quiroz Flores, Guillermo. "Aduanas, Secciones y Garitas". México, tema presentado por el Lic. en el Módulo III-Operación Aduanera del Diplomado en Comercio Exterior, Facultad de Economía, UNAM, 2009.



CAPÍTULO 2. El Comercio Exterior de México a través del Puerto y la Aduana Marítima de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



En 2008 la Aduana Marítima de Veracruz contaba con alrededor de 200 empleados que ejercían funciones administrativas; 37 verificadores para la revisión aduanera y 16 inspectores Fiscales Aduaneros (IFA's).³⁷

El Gobierno Federal a través del SAT desapareció la figura del inspector fiscal aduanero a partir de 2009 con el propósito de combatir la corrupción y facilitar las operaciones de comercio exterior. Asimismo con base en el Plan de Modernización de Aduanas 2007-2012 se llevó a cabo el fortalecimiento de la operación aduanera a través del capital humano, es decir, la creación de nuevos elementos denominados Oficiales de Comercio Exterior (en lo sucesivo OCE's).

Mismos que fueron convocados a través de un proceso de selección para ingresar al Curso Básico de Formación para Oficial en Comercio Exterior, proceso realizado por el SAT, a través de la Administración General de Recursos y Servicios, con fundamento en el artículo 28, fracciones II, IV y XLI, del Reglamento Interior del Servicio de Administración Tributaria (RISAT).

Podemos definir a los OCE's como personal adscrito a la Administración General de Aduanas capacitado en el área legal, de comercio exterior, despacho de mercancías y pasajeros, manejo de armas, procedimientos de vigilancia y control, seguridad, infracciones y sanciones a efecto de realizar funciones que faciliten las operaciones de comercio exterior y salvaguarden la integridad del personal, de las mercancías e instalaciones en una aduana.³⁸

³⁷ Datos proporcionados por la Aduana Marítima de Veracruz (SAT-AGA) en la XLIII Práctica de Campo de la Cátedra de Derecho Marítimo al Puerto de Veracruz, Veracruz del 9 al 15 de noviembre de 2008, dirigida por el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, FES Acatlán/UNAM.

³⁸ Esta parte del trabajo fue realizada con información obtenida del reportaje y entrevista realizada el 18 de septiembre de 2009 al Ing. Juan José Bravo Moisés, Administrador General de Aduanas acerca de la incorporación laboral de los Oficiales de Comercio Exterior en Canal 40 con Oscar Mario Beteta.



CAPÍTULO 2. El Comercio Exterior de México a través del Puerto y la Aduana Marítima de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



2.2.1 Estructura Orgánica-Administrativa.

La estructura orgánica de la Aduana Marítima de Veracruz está compuesta por un Administrador que tiene a su cargo cuatro Subadministraciones en las áreas de Trámites y Asuntos Legales; Informática, Contabilidad y Glosa; Operación Aduanera y Reconocimiento Aduanero.³⁹



Fuente: SAT-AGA, Aduana de Veracruz, 2008.*

2.2.1.1 Trámites y Asuntos Legales

La Subadministración de Trámites y Asuntos Legales es el área encargada de llevar a cabo la atención de los siguientes asuntos:

- Actas de inicio de Procedimiento Administrativo en Materia Aduanera (PAMA's);

³⁹ Datos proporcionados por la Aduana Marítima de Veracruz (SAT-AGA) en la XLIII Práctica de Campo de la Cátedra de Derecho Marítimo al Puerto de Veracruz, Veracruz del 9 al 15 de noviembre de 2008, dirigida por el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, FES Acatlán/UNAM.



CAPÍTULO 2. El Comercio Exterior de México a través del Puerto y la Aduana Marítima de Veracruz



Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles

- Registro, control y seguimiento en el Sistema de Registro, Evaluación y Seguimiento de Incidencias (SIRESI) y/o manual;
- Actas de inicio (fundamentación y motivación, notificación, cómputo del plazo);
- Resoluciones (fundamentación y motivación, registro y control, plazo para emisión, plazo envío a recaudación para su notificación, control y cobro).
- Clasificación arancelaria (junta técnica consultiva y dictamen);
- Cumplimiento y observancia de marco legal y normativo;
- Créditos fiscales determinados y cobrados;
- Cumplimentación de resoluciones y sentencias;
- Procedimientos y juicios contenciosos administrativos y judiciales.
- Casos penales;
- Clasificación y desclasificación de expedientes;
- Contestación a las solicitudes de acceso a la información;
- Abandonos;
- Observaciones, recomendaciones y acciones de mejora de órganos de control y supervisión;
- Atención a quejas y denuncias.⁴⁰

2.2.1.2 Informática Contabilidad y Glosa

Es el área encargada de atender los asuntos especiales y proyectos de las áreas centrales para con la Aduana en relación a la instalación de cámaras, control de alertas, sistema de esclusas, instalación de perreras para los caninos, así como estrecha relación con el Aeropuerto “Heriberto Jara Corona”.⁴¹

⁴⁰ Quiroz Flores, Guillermo. “Manual de Operación Aduanera”. México, tema presentado por el Lic. en el Módulo III- Operación Aduanera del Diplomado en Comercio Exterior, Facultad de Economía, UNAM, 2009.

⁴¹ Ídem.



2.2.1.3 Operación Aduanera

Es el área encargada de llevar a cabo todo lo relacionado al Despacho de Mercancías que se importan o exportan a través del Puerto. (Ver Diagrama 2.2.1.3)

Artículo 35, Capítulo III de la Ley Aduanera:

“.....se entiende por despacho el conjunto de actos y formalidades relativos a la entrada de mercancías al territorio nacional y a su salida del mismo, que de acuerdo con los diferentes tráficós y regímenes aduaneros establecidos en el presente ordenamiento, deben realizar en la aduana las autoridades aduaneras y los consignatarios, destinatarios, propietarios, poseedores o tenedores en las importaciones y los remitentes en las exportaciones, así como los agentes o apoderados aduanales.”⁴²

Los diferentes regímenes aduaneros a que se refiere son los siguientes:

- ✚ Definitivos;
- ✚ Temporales;
- ✚ Depósito fiscal;
- ✚ Tránsito;
- ✚ Elaboración, transformación en Recinto Fiscalizado;
- ✚ Recinto Fiscalizado Estratégico.

⁴² **Ley Aduanera**, Última reforma D.O.F del 2 de marzo de 2006. Cantidades y multas actualizadas D.O.F el 12 de mayo de 2009. Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión, Estados Unidos Mexicanos 2006. P. 18.



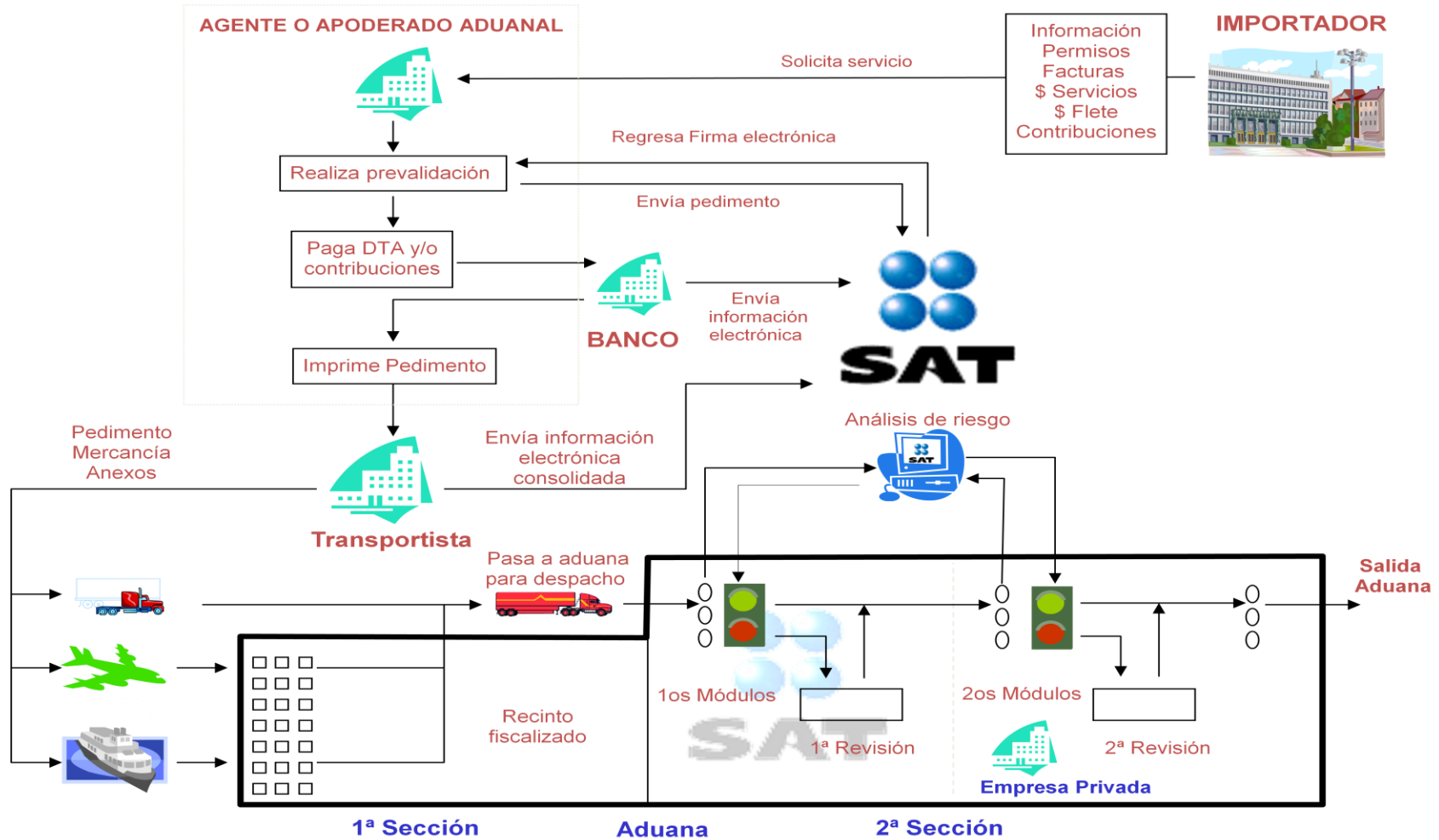
REGIMENES ADUANERO



Fuente: Quiroz Flores, Guillermo. "Regímenes Aduaneros". México, tema presentado por el Lic. en el Módulo III-Operación Aduanera del Diplomado en Comercio Exterior, Facultad de Economía, UNAM, 2009.



2.2.1.3 OPERACIÓN ADUANERA



Fuente: Quiroz Flores, Guillermo. "Despacho de mercancías". México, tema presentado por el Lic. en el Módulo III-Operación Aduanera del Diplomado en Comercio Exterior, Facultad de Economía, UNAM, 2009.



CAPÍTULO 2. El Comercio Exterior de México a través del Puerto y la Aduana Marítima de Veracruz



Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles

2.2.1.4 Reconocimiento Aduanero

La Subadministración de Reconocimiento Aduanero es quien supervisa que se lleve a cabo las siguientes funciones:

- Identificación de mercancías peligrosas;
- Supervisar que los verificadores cumplan con su cometido al revisar las mercancías;
- Revisión de mercancías a través del Sistema de Reconocimiento (SIREM3).
- Cierre de pedimentos.
- Toma de muestras.
- Registro y control, seguridad en la toma y manejo de las muestras.
- Dictámenes de laboratorio (abatimiento de rezago).
- Revisión de mercancías SIREM3 (órdenes de embargo y tránsitos).
- Retorno de mercancías (control y seguimiento).⁴³

2.2.2 Equipamiento.⁴⁴

La Aduana Marítima de Veracruz cuenta con una infraestructura de 9 equipos de Rayos Gamma, para revisión de mercancías, 4 para vehículos cargados a la importación, uno para vehículos cargados a la exportación, uno para vacíos y 3 para carros de ferrocarril.

Esta clase de equipos son mecanismos que le permiten a la Aduana llevar a cabo la revisión y supervisión de todas aquellas mercancías que entran al Puerto de Veracruz a través de las embarcaciones.

⁴³ Quiroz Flores, Guillermo. Op. cit.

⁴⁴ Los información aquí presentada fue proporcionados por la Aduana Marítima de Veracruz (SAT-AGA) en la XLIII Práctica de Campo de la Cátedra de Derecho Marítimo al Puerto de Veracruz, Veracruz del 9 al 15 de noviembre de 2008, dirigida por el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, FES Acatlán/UNAM.



CAPÍTULO 2. El Comercio Exterior de México a través del Puerto y la Aduana Marítima de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Rayos Gamma ICIS (Integrated Container Inspection System) es un sistema que tiene como principal objetivo realizar un escaneo a través de Rayo Gamma, en la que se obtiene una imagen de las mercancías que tienen los contenedores. De tal manera que proporciona un perfil gráfico de los niveles de radioactividad de las mercancías. A través de la tecnología Reconocimiento Óptico de Caracteres (OCR)⁴⁵ identifica automáticamente los contenedores, integrando sus datos a las imágenes obtenidas.

Los beneficios que ofrece este sistema de inspección de contenedores a través de Rayos Gamma es la revisión del 100% de las mercancías importadas y exportadas por el Puerto de Veracruz.

Esta Aduana también cuenta con un equipo móvil de Rayos X Heimann Cargovisión (HCV) caracterizado por tecnología de punta germano-francesa; por un sistema de alta energía para la inspección de camiones cargados, vehículos y contenedores; permite la revisión de contenedores con carga comercial de distintos grados de densidad, llevando a cabo la revisión de aproximadamente 20 a 30 vehículos por hora, con penetración de acero de 160 a 200 mm.

Es un equipo totalmente móvil y autónomo, además su rápida instalación permite un ágil manejo. Para llevar a cabo la inspección de las mercancías en el área de plataforma y previos esta Aduana cuenta con 3 binomios.

El Centro de Auditoría Videográfica Permanente es una zona dentro de las instalaciones de la Aduana que se encarga de monitorear los accesos y manejar las cámaras de circuito cerrado para el control y seguridad tanto de las mercancías como del personal de dicha Aduana.

⁴⁵ **El Reconocimiento Óptico de Caracteres (OCR)**, así como el reconocimiento de texto, en general son aplicaciones dirigidas a la digitalización de textos. Identifican automáticamente símbolos o caracteres que pertenecen a un determinado alfabeto, a partir de una imagen para almacenarla en forma de datos con los que podremos interactuar mediante un programa de edición de texto o similar. En <http://es.wikipedia.org>



CAPÍTULO 2. El Comercio Exterior de México a través del Puerto y la Aduana Marítima de Veracruz



Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles

El Centro de Auditoría Videográfica Permanente cuenta con cámaras móviles que tienen un alcance de 30 x y giran 360° sobre su eje.

2.3 Actividades de diversificación de la API Veracruz con la Aduana Marítima de Veracruz.

El artículo 4° de la Ley Aduanera establece la obligación para las Administraciones Portuarias, de adquirir y poner a disposición de las autoridades aduaneras lo siguiente:

- ⇒ Instalaciones adecuadas para el despacho de mercancías y así mismo cubrir el mantenimiento de estas.
- ⇒ Adquirir, instalar, dar mantenimiento y poner a disposición el siguiente equipo:
 - a) De rayos “X”, “gamma” o de cualquier otro medio tecnológico para la revisión de las mercancías;
 - b) De pesaje de las mercancías en camiones, remolques, furgones, contenedores y otros medios;
 - c) De cámaras de circuito cerrado de video y audio para el control, seguridad y vigilancia;
 - d) De generación de energía eléctrica, de seguridad y de telecomunicaciones;
 - e) De sistemas automatizados para el control de entrada y salida de personas, mercancías y transporte.



Ante tales obligaciones impuestas a las API's, una de las preocupaciones fundamentales de la Dirección General de Fomento y Administración Portuaria ha sido, que éstas entidades cumplan con dichas disposiciones y así evitar la constante imposición de sanciones económicas.

Otra preocupación es la de resolver conflictos que se presentan en la gestión de los asuntos a nivel local entre las API's y las Aduanas Marítimas, sobre todo que extralimiten su actuación, ya que aplican criterios discrecionales y en ocasiones arbitrarios en temas de interés mutuo, lo que provoca ineficiencias y resultados negativos que afectan la operación de los puertos.

Es por ello que todos aquellos asuntos e iniciativas competentes a los puertos que requieran trámites o autorizaciones de la Administración General de Aduanas y de sus áreas adscritas se negocian a través de la Dirección General de Fomento y Administración Portuaria.

Periódicamente se llevan a cabo visitas de supervisión a las Aduanas Marítimas por parte de la Administración General de Aduanas con el fin de dar seguimiento a las actividades de diversificación y el funcionamiento de estas así como revisiones a los proyectos que se tengan contemplados entre las API's y las Aduanas.

2.3.1 Aduana Modelo.

Antes de señalar los objetivos que tiene este Modelo es importante tomar en cuenta la estructura organizacional con la que cuenta la AGA, ya que con dicha organización las áreas integrantes contribuyen al fortalecimiento y mejoramiento de la diversificación de actividades con las Administraciones Portuarias.



CAPÍTULO 2. El Comercio Exterior de México a través del Puerto y la Aduana Marítima de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



ADMINISTRACIÓN GENERAL DE ADUANAS



Elaboración propia con información consultada en www.aduanas.sat.gob.mx



La configuración de Aduana Modelo para cada Aduana se origina de las estrategias totales de la Administración General de Aduanas, aplicables a la operación local de las Aduanas del país:

- Dotación de infraestructura adecuada;
- Despliegue de tecnología de punta para la inspección no intrusiva, la supervisión y el control de las operaciones aduaneras;
- Despliegue de sistemas informáticos avanzados a los procesos que componen la operación del despacho aduanero.

Adicionalmente, se consideran varios diagnósticos operativos de cada una de las Aduanas seleccionadas, a cargo de las Administraciones Centrales en sus campos de competencias.

Otro componente relevante proviene de las oportunidades de incorporar iniciativas de los actores de comercio exterior en las Aduanas, como son el Pacto Sectorial Aduanero, promovido por la Secretaría de la Función Pública y la Confederación de Asociaciones de Agentes Aduanales de la República Mexicana (CAAAREM) y la preocupación a nivel Gobierno Federal de la Competitividad del Puerto de Veracruz.

El principal objetivo del Proyecto Aduana Modelo es instrumentar los cambios y mejoras en infraestructura, procesos, plantilla de personal e interacción con el entorno, necesarios para brindar un servicio con mayor transparencia y calidad a los usuarios, que se traduzca en una mejor facilitación y control en la entrada y salida de mercancías del país, así como un apoyo eficaz a la competitividad de México en el contexto actual de globalización.



CAPÍTULO 2. El Comercio Exterior de México a través del Puerto y la Aduana Marítima de Veracruz

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



2.3.2 Proyecto Megapuertos.

Una de las actividades de diversificación más importante que lleva a cabo la APIVER con la Aduana Marítima de Veracruz son las relacionadas al Proyecto Megapuertos.

El 16 de Abril de 2007, el Secretario de Hacienda y Crédito Público de México y el Secretario del Departamento de Energía de los EE.UU. firmaron un Memorando de Entendimiento, sobre cooperación para la prevención del tráfico ilícito de material nuclear y de otros materiales radioactivos.

La Iniciativa Megapuertos en México, consiste en la implementación de sistemas de detección e identificación de materiales radioactivos y nucleares por parte del Departamento de Energía de Estados Unidos de América con la finalidad de prevenir el tráfico ilícito de dichos materiales que pueden ser utilizados en un Dispositivo de Dispersión Radiológica o “Dirty Bomb”.

Estos sistemas de detección se implementarán en los cuatro principales puertos de México: Manzanillo, Veracruz, Lázaro Cárdenas y Altamira. Lo que supone una donación por parte del Departamento de Energía a Aduana México de aproximadamente 30 millones de dólares, previendo el equipamiento con tecnología de punta en Portales de Rayos Gamma y Portales de detección de Radiación fijos y móviles, así como centros de control para la evaluación de imágenes desarrollados en cada Puerto.

El Proyecto Megapuertos se complementa con la Iniciativa de Seguridad de Contenedores (ICIS por sus siglas en inglés), sin embargo, ambos sistemas no son dependientes, esto con el objeto de evitar la presencia de funcionarios de Estados Unidos de América en los puertos en que se lleva a cabo dicha iniciativa.



CAPÍTULO 2. El Comercio Exterior de México a través del Puerto y la Aduana Marítima de Veracruz



Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles

Si bien esta Aduana Marítima ocupa el 2º lugar en recaudaciones fiscales, aportando así a la economía nacional y contribuyendo al desarrollo del comercio exterior de nuestro país.

Sin embargo, es importante señalar que Veracruz con toda su importancia no maneja ni la mitad de lo que maneja la Aduana Fronteriza de Nuevo Laredo, Tamaulipas la 1ª aduana de México.

Por otra parte, el 70% de las importaciones procedentes de Europa van a México a través de los puertos norteamericanos, y luego pasan por la Aduana de Nuevo Laredo y en menor cantidad por Colombia, Nuevo León.

Además el 45% de las exportaciones a Europa, Norte de África y Asia Menor van vía puertos norteamericanos por el gran costo de los Puertos de Veracruz, Altamira, Tampico, etc.⁴⁶

⁴⁶ Aportación que se obtuvo de una noble conversación sostenida en el año 2009 con el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, Catedrático de la asignatura de Derecho Marítimo en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales y de la Facultad de Estudios Superiores-Acatlán.



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



CAPÍTULO 3

Reestructuración portuaria de Veracruz: Retos y alcances con el exterior



3.1 Áreas posibles de desarrollo del Puerto.

Debido a que el Puerto de Veracruz es una conexión importante entre los Puertos de Estados Unidos, Canadá, América Central, América del Sur, Europa y África es importante considerar cuales son las posibles áreas de oportunidad en este Puerto.

Las áreas de oportunidad del Puerto son asunto de todas los actores involucrados en las operaciones que se llevan a cabo para importar o exportar mercancías a través del Puerto, es decir, tanto de la iniciativa privada como del sector público.

Lo anterior, obedece a que es indispensable una verdadero compromiso por parte de ambos sectores para el buen funcionamiento y desarrollo del Puerto de Veracruz con el exterior.

3.1.1 Su viabilidad, posición frente a los embates de ciclones, vientos y otras contingencias naturales.

El dominio de las altas presiones en gran parte del Golfo de México, favorece la entrada de humedad hacia el interior de la región, en combinación con un canal de baja presión que cubre el interior de gran parte de nuestro país, propician cielo despejado a medio nublado, mismos que se incrementan con probabilidad de algunas lluvias ligeras, bruma durante el día y temperaturas cálidas en las costas nacionales del Golfo.



CAPÍTULO 3. Reestructuración portuaria de Veracruz: Retos y alcances con el exterior

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Los vientos en las costas de Veracruz por lo general son del sur y sureste de 28 a 37 kph. (15 a 20 nudos) con algunas rachas de 46 kph. (25 nudos) y olas de 1.5 a 2.1 mts. (5 a 7 pies).⁴⁷ Situación que de alguna forma complica las operaciones del Puerto y lo vuelve susceptible a diferencia de otros.

Sin embargo, existe el Plan de Auxilio a la Población Civil en Casos de Desastre, denominado Plan DN-III-E, es el Instrumento Operativo Militar que establece los lineamientos generales a los organismos del Ejército y Fuerza Aérea Mexicanos, para realizar actividades de auxilio a la población civil afectada por cualquier tipo de desastre.

Este Plan fue elaborado y aplicado a partir de 1966 como consecuencia del desbordamiento del Río Panuco, su denominación data del mismo año, a raíz de su inclusión en la Planeación de Defensa Nacional como Anexo “E” y aunque en posteriores revisiones del Plan de defensa, se ha presentado la disyuntiva de darle otro nombre, el Alto Mando (Secretario de la Defensa Nacional), decidió continuar designándolo como “Plan DN-III-E”, debido a la identificación que bajo esta denominación tienen autoridades civiles, medios de comunicación y población en general.⁴⁸

El Sistema Nacional de Protección Civil es la plataforma institucional que proporciona y brinda a la sociedad mexicana la seguridad necesaria frente a desastres y contingencias naturales que pudieran presentarse en el Puerto.

⁴⁷ González Flores, Cristóbal. Cierran puertos a la navegación. Por esto! Dignidad, Identidad y Soberanía. Progreso, Yucatán 2009.

⁴⁸ Ver www.sedena.gob.mx Última fecha de actualización: 19 de octubre del 2009, por el Editor de contenidos del portal.



CAPÍTULO 3. Reestructuración portuaria de Veracruz: Retos y alcances con el exterior

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



3.2 Acciones de tipo operativo.⁴⁹

La reestructuración del puerto incluye la construcción de obras tales como:

- Una Zona de Actividades Logísticas (ZAL),
- nuevas posiciones de atraque,
- dragado en dársena de ciaboga,
- canales y muelles para la atención de barcos con una capacidad mayor,
- nuevas instalaciones para almacenes, patios,
- oficinas para una nueva Aduana,
- infraestructura moderna para una vía ferroviaria interna así como para transporte intermodal.



⁴⁹ Esta parte del trabajo se consultó de una Presentación Comercial proporcionada por la APIVER,SCT en la Práctica realizada al Puerto de Veracruz antes citada. Veracruz, Veracruz, 2008.



3.2.1 Zona de Actividades Logísticas

La ZAL se encuentra ubicada a 4 kilómetros del Puerto actual y a sólo 2 kilómetros del área de ampliación natural del Puerto de Veracruz II, cuenta con una superficie de aproximadamente 300 hectáreas que están distribuidas de la siguiente manera⁵⁰:

- ➔ 160 hectáreas que están destinadas a la comercialización bajo el esquema legal de arrendamiento en la que encontraremos áreas para automóviles, contenedores, granel mineral, servicios logísticos, entre otros;
- ➔ 140 hectáreas que contemplan vialidades, unidades de manejo ambiental (UMA), área intermodal, etc. Aquí se establecerán empresas que a través de sus procesos de transformación le generen valor agregado a las mercancías de importación y exportación que se manejen en este Puerto.

También es importante destacar que esta área será operada bajo el régimen de Recinto Fiscalizado y Recinto Fiscalizado Estratégico; que dará beneficios fiscales a los nuevos clientes. Gerencia Comercial.

⁵⁰ Ver www.puerto-de-veracruz.com.mx



CAPÍTULO 3. Reestructuración portuaria de Veracruz: Retos y alcances con el exterior

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



UBICACIÓN DEL PUERTO



El proyecto de la ZAL en la zona norte del Puerto se inició en el 2007 con una inversión pública de 400 millones de pesos.

El proyecto de ampliación se lleva a cabo de la siguiente manera:⁵¹

Primera etapa (Fase preliminar 2009-2010):

- ✓ Construcción de escollera Noroeste 2,250 metros.
- ✓ Dragado de construcción y rellenos 7.2 millones de metros cúbicos.
- ✓ Una terminal de contenedores, con 4 posiciones de atraque, 1.4 km de línea marginal y 2.5 millones de TEU's capacidad instalada.
- ✓ Terminal de granel, 7 posiciones de atraque.

Segunda etapa (2015-2019).

⁵¹ Esta parte del trabajo se consultó de una Presentación Comercial proporcionada por la APIVER,SCT en la Práctica realizada al Puerto de Veracruz antes citada. Veracruz, Veracruz, 2008.



CAPÍTULO 3. Reestructuración portuaria de Veracruz: Retos y alcances con el exterior

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



AMPLIACIÓN PUERTO DE VERACRUZ





3.2.2 Posiciones de atraque

Se tiene contemplado llevar a cabo 37 posiciones de atraque en el Puerto con el objeto de incrementar la capacidad instalada del puerto en 2.5 millones de TEU's anuales.

3.2.3 Dragado

Dentro de la reestructuración como proyecto se contempla el dragado en la dársena de ciaboga, en los canales y los muelles que forman parte de la infraestructura del Puerto.

3.3 Cuestiones administrativas.

Por cuestiones administrativas entiéndase todos aquellos trámites, papeleo y manejo de documentación que permiten llevar a cabo las operaciones tanto de importación como de exportación de mercancías a través del Puerto.

3.4 Retos y alcances con el exterior

Hoy en día la reducción de las barreras al comercio internacional, impulsada por los mecanismos, de integración regional y los acuerdos de libre comercio, ha contribuido a la globalización de la economía en el mundo, de tal manera que México es uno de los países que ha celebrado, el mayor número de tratados de libre comercio en el mundo , lo cual ha traído como consecuencia que en los últimos 12 años el comercio exterior en el país ha presentado un incremento, de tal forma que hoy en día representa el 60% del PIB.



CAPÍTULO 3. Reestructuración portuaria de Veracruz: Retos y alcances con el exterior

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Las rutas comerciales son el resultado de contemplar variados factores que pueden hacer más atractiva la logística del comercio tales como:

- Economía de combustible.
- Factores climatológicos y oceanográficos (corrientes marítimas, estadísticas de vientos predominantes, presencia de hielos flotantes etc.).
- Factores Legales (líneas de máxima carga).
- Cercanía a puertos intermedios para el caso de tener que efectuar recaladas forzosas para recibir asistencia o auxilio de tierra etc.

Con la apertura comercial entre la Unión Europea, China, Japón y México, los puertos cobran cada día más fuerza, esto se ve reflejado de tal forma que las aduanas marítimas en conjunto con éstos representan el 7% del total del movimiento internacional de comercio exterior.

Con 8 puertos ubicados en el litoral del Océano Pacífico y 9 en el Golfo de México; nuestro país ofrece al mundo, un extenso territorio para el comercio internacional.

- La aduana de **Manzanillo** representa el mayor ingreso de mercancías de origen asiático.
- La aduana de **Veracruz** maneja cargas de Europa, Centro y Sudamérica y Asia.

La aduana de **Lázaro Cárdenas** ocupa un lugar importante en carga comercial y se prevé que forme parte de uno de los puertos importantes de desarrollo a corto plazo.⁵²

⁵² Diplomado en Comercio Exterior, Facultad de Economía, UNAM, 2009.



CAPÍTULO 3. Reestructuración portuaria de Veracruz: Retos y alcances con el exterior

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Por otra parte, es importante señalar los alcances que ha traído y traerá consigo la Modernización de la Aduana en México, dentro de los cuales se citan los siguientes:

1. ADUANA SIN PAPEL:

El transportista entraría a cargar una importación al recinto fiscalizado o depositar una exportación, sin necesidad de llevar documentos físicamente; dentro de las posibilidades, se tienen la firma electrónica (código barras), o una tarjeta electrónica.

Pretende promover la figura de pedimento simplificado y la eliminación de los Anexos al pedimento. Los documentos se encontrarán en un repositorio digital al alcance de todos los involucrados.

2. DIGITALIZACIÓN DE DOCUMENTOS:

Los documentos digitalizados se enviarán vía electrónica a la Aduana y ella a su vez al Departamento de Glosa, esto eliminará costos excesivos de papelería y de mantener un archivo físico.

La digitalización de los anexos del pedimento está programada para entrar en vigor en Diciembre del presente año. Se prevé que como no existirán documentos físicos sino digitales los reconocimientos los realizarán los verificadores con computadoras portátiles.



3. COORDINACIÓN INTERSECRETARIAL:

La finalidad tiene por objeto poner en línea a todas las dependencias gubernamentales. Así, para cumplir con algún permiso, derivado de alguna regulación no arancelaria, la realización del trámite correspondiente, se efectuará ante una sola entidad o dependencia.

4. VENTANILLA ÚNICA:

Es una herramienta promovida por la **Organización Mundial de Aduanas** (OMA) que permite la entrega de información estandarizada a una sola entidad para el cumplimiento de todos los requerimientos relacionados con la importación, exportación y tránsito.

5. FACTURA ELECTRÓNICA:

Para el caso de exportación los mismos exportadores serán los que deban proveer la factura electrónica. Cabe mencionar que muchas empresas ya la están utilizando. Y para el caso de la importación el Agente Aduanal será el encargado de digitalizar el documento que le envíen los proveedores, en país de origen.⁵³

⁵³ Información proporcionada por la L.C.I. Nathalie Donhají Castro Beltrán, Asesora de la Maestría en línea en Ciencias de Administración de Empresas Navieras y Portuarias, Escuela Náutica Mercante "Cap. Alt. Fernando Siliceo y Torres". Veracruz, Veracruz 2010.



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



CONCLUSIONES



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



La creciente reducción de las barreras al comercio internacional, impulsada por los mecanismos, de integración regional y los acuerdos de libre comercio, ha contribuido de manera fundamental a la globalización de la economía mundial.

En este sentido, México es uno de los países que ha celebrado, el mayor número de tratados de libre comercio en el mundo, lo cual ha traído como consecuencia que en los últimos años el comercio exterior en el país presente un incremento. El 80% del comercio exterior se lleva a cabo a través del transporte marítimo y de los puertos mexicanos.

El aumento del transporte de mercancías por vía marítima, y la ventajosa posición geográfica de México al contar con más de 11,000 kilómetros de costa en los litorales del Pacífico, Atlántico y el Golfo de México, ofrecen a los puertos de México la oportunidad de explotar el tráfico marítimo a través de su zona de influencia.

Sin embargo, una de las principales problemáticas que envuelve a los puertos mexicanos se vierte en dos aspectos fundamentalmente. Por un lado, se encuentra la inadecuada infraestructura física que estos presentan, tal es el caso de la insuficiencia de equipos adecuados para la movilización de cargas; la falta de espacio para patios de maniobra o depósito de contenedores; escasez de atracaderos, entre otras.

Por otro lado, se encuentran los problemas de carácter institucional, como la existencia de legislaciones obsoletas; el exceso de burocracia y la ineficiencia en el proceso de tramitación de documentos.

CONCLUSIONES



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Estas cuestiones son factores negativos, que como bien señala el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado generan desvíos del tráfico marítimo tanto en la importación, como en la exportación de las cargas procedentes de Europa, Medio Oriente y el Norte de África, y las cargas procedentes del Lejano Oriente que utilizan en un 70% para la importación hacia México lo hacen a través de Puertos Norteamericanos, en un 45% de las exportaciones hacia Europa, Medio Oriente y Norte de África y en un 50% hacia el Lejano Oriente, es decir, las cargas procedentes de las distintas regiones del mundo están a cargo del vecino país del Norte.

Mediante el presente estudio pudimos observar que el Puerto de Veracruz representa un papel importante para las cargas que se mueven a través del Golfo de México, debido a que es el Puerto que mayor número de operaciones realiza en esa zona.

Sin embargo, el Puerto ya no sólo tiene la función de abrigar y atracar embarcaciones, deberá ir más allá de su cometido, es decir, surge la necesidad de contar con nuevos mecanismos tecnológicos que permitan atender las instalaciones y mejorar los servicios.

La actual infraestructura física del Puerto requiere de instalaciones adecuadas como se ha venido observando a lo largo del presente estudio, en específico, instalaciones de tanques de recepción de materias oleosas, tanques de recepción de materias y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, tanques de recepción de bultos, tanques de recepción de basuras de los buques, tanques de recepción de aguas sucias, así como equipo para destruir todo aquel material oleoso, nocivo y potencialmente peligroso cuando no sea posible ya ser reciclados y nuevamente utilizados. A fin de evitar la contaminación en las zonas aledañas al Puerto y preservar la flora y fauna del mismo.

CONCLUSIONES



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



El desarrollo de la infraestructura del Puerto de Veracruz es un elemento clave para la atracción de inversiones con el fin de aumentar la competitividad de la red portuaria en el país y el comercio con Europa.

No obstante, es indispensable que se trabajen de manera coordinada los cambios técnicos y de infraestructura en relación con las cuestiones operativas y administrativas.

Técnicos y de infraestructura nos referimos al mejoramiento de todas las instalaciones portuarias y en cuanto a las cuestiones operativas y administrativas, entiéndase, los servicios que ofrecen no sólo las empresas cesionarias sino también las autoridades.

Tomando en cuenta el incremento de carga, las proyecciones de crecimiento del puerto y el programa de modernización tecnológica, operativa y de instalaciones para la Aduana Marítima, la APIVER preparó el proyecto ejecutivo para la ampliación de las instalaciones del puerto que se prevé construir en 2 etapas.

Cabe señalar, que con este Proyecto de Ampliación del Puerto de Veracruz se plantea una modernización proactiva, con una visión a largo plazo y se requiere una reingeniería de los procesos, que junto con la reestructuración del marco normativo y herramientas informáticas más robustas y modernas faciliten el intercambio comercial de nuestro país con el exterior.

En materia de seguridad, se han tomado medidas muy importantes como la desaparición de la Inspección Fiscal y Aduanera (IFA), implementando la incorporación de nuevo personal capacitado, es decir, los Oficiales en Comercio Exterior (OCE's).

CONCLUSIONES



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Como dijimos los Oficiales son los elementos que participan en la protección y seguridad del personal de la Aduana Marítima de Veracruz, las instalaciones y mercancías que se importan y exportan a través del Puerto de Veracruz.

Asimismo, se ha implementado el análisis de riesgo, el cual se encuentra diseñado para detectar posibles “blancos” en relación a toda la carga que se mueve en el Puerto.

No obstante, todos aquellos parámetros que se presentan en el ámbito internacional para que nuestro país considere el mejor desenvolvimiento de los puertos en cuanto a su infraestructura, equipamiento y operatividad deberán estar bien cimentados.

Aún falta por hacer, sin embargo, la importancia del crecimiento y desarrollo de crear nuevos mecanismos que faciliten las actividades de nuestro comercio exterior a través de los puertos es una tarea de todos tanto iniciativa privada como sector gubernamental. La cuestión es lograr un adecuado entendimiento entre ambos para la correcta organización y cooperación en temas indispensables a través de alianzas estratégicas.

Es por ello indispensable la revisión de la normatividad vigente en materia aduanera y marítimo-portuaria, su estricta adecuación a la realidad, no sólo a nivel nacional sino también en el ámbito internacional.

Asimismo, poner en marcha planes y proyectos para la capacitación de nuevo personal que se incorpora al sector público. Certificaciones en el campo laboral de los profesionistas.

CONCLUSIONES



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Para finalizar, reiteramos la importancia de que nuestro país tome con seriedad aspectos como el mejoramiento de las instituciones; mayor colaboración y coordinación entre autoridades; preocupación por la formación de especialistas en la materia; capacitación y formación continua del personal; adaptación del marco jurídico a la realidad marítimo-portuaria; incorporación del Puerto de Veracruz a foros y conferencias internacionales.

Lo anterior, debido a que los cambios estructurales en las instituciones del sector, el comercio internacional y la evolución del transporte marítimo inciden directamente sobre el crecimiento y la expansión de los puertos y su movimiento de carga.

CONCLUSIONES



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz
para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



OBRAS
CONSULTADAS



Obras de Consulta General.

Enciclopedias:

1. “Puerto”. **Enciclopedia General del Mar**. Barcelona, Ediciones Garriga, S. A., 1968. Segunda Edición. Vol. VII, p. 323.
2. “Puertos”. **Enciclopedia de México**. México, Encyclopaedia Británica de México, S. A. de C. V., 1994. Vol. 11, p. 6713.
3. “Puertos”. **Enciclopedia de México**. México, Encyclopaedia Britannica de México, S. A. de C. V., 1994. Segunda Edición, Tomo XI, pp. 6713 a 6715.

Diccionarios:

1. **Diccionario de la Lengua Española**. Madrid, Real Academia Española, Espasa-Calpe, 2001. Vigésima Segunda Edición, p. 1261.

Libros:

1. Cervantes Ahumada, Raúl. **Derecho Marítimo**. México, Editorial Herrero, S. A., 1984. Primera edición reformada, p. 362.
2. Cervantes Ahumada, Raúl. **Derecho Marítimo**. Porrúa, México, 2004.

OBRAS
CONSULTADAS



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



3. Fernández Garitaonandia, Antonio. **Organización y gestión de empresas**. Universidad de Coruña 2000. 501 p.
4. Ruiz Olmedo, Sergio. **Tratado práctico de los transportes en México**. Logística para los mercados globales. Editorial 20+1, México , 2007.
5. Salgado y Salgado José Eusebio. **Proyecto del Manual de Derecho Marítimo**. Capítulo V. Los Puertos en el Derecho Marítimo Internacional y el Patrimonio Insular Mexicano.

Hemerografía.

Revistas:

1. Estrategia Aduanera. “La revista mexicana de comercio exterior”. Año 2, No. 11, Enero-febrero 2008.
2. López Gutiérrez, Héctor. Revista Puertos Mexicanos. “Algunas Reflexiones sobre la planeación portuaria en nuestro país.” Año I, No. 11 Nov.-Dic. 1990.
3. Revista Altamar. “La Marina Mercante Nacional”, Año IV, Núm. 10 junio de 2000.
4. Revista Énfasis Logística. “Infraestructura y manejo de materiales”. Año VIII, No. 92, febrero 2008.
5. Instituto Mexicano del Transporte (IMT): La integración del transporte de carga como elemento de competitividad nacional y empresarial, Publicación técnica, No 24, Sanfandila, Querétaro, México, 1992.

OBRAS
CONSULTADAS



6. Integración modal en el puerto de Veracruz, Publicación técnica, No 150, Sanfandila, Querétaro, México, 2000.
7. Los Puertos mexicanos en cifras: 2001-2007. México: Secretaria de Comunicaciones y Transportes, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Dirección General de Puertos. (Anuarios Estadísticos).

Periódicos:

1. Cruz, Lilian. "Aplican tarifas 32% más altas puertos del país." **Reforma. Negocios**. México, jueves 25 de mayo de 2006, p. 1.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Comentada y Concordada. México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, en colaboración con Editorial Porrúa, 2006. Decimoctava Edición, Serie A. Fuentes. B) Textos y estudios legislativos, Núm. 59, Tomo IV, p. 393.

Leyes:

1. **Ley de Puertos.** México, D.F., Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaria de Comunicaciones y Transportes, 1993.

OBRAS
CONSULTADAS



2. **Ley de Navegación**, México, D.F., Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2006.
3. **Ley Aduanera, Correlacionada en Compendio de disposiciones sobre Comercio Exterior 2009**. México. Editorial ISEF, Enero 2009. Cuadragésima octava edición. 179 p.

Reglamentos:

1. **Reglamento de la Ley de Puertos**. México, D.F., Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
2. **Reglamento de la Ley de Navegación**, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
3. **Reglamento de la Ley de Puertos**. México, D.F., Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
4. **Reglamento de la Ley de Navegación**, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Páginas electrónicas:

1. <http://www.puertoveracruz.com.mx>
2. <http://www.aduanas.sat.gob.mx>
<http://www.mexicolegal.com.mx>
3. <http://www.transportesxxi.com/revista>

OBRAS
CONSULTADAS



4. www.holcimapasco.com.mx
5. www.cargill.com
6. www.grupocice.com
7. www.cif-almacenajes.com.mx
8. www.icave.com.mx
9. www.vopak-mexico.com

Las páginas electrónicas fueron consultadas de enero 2009 a mayo 2010.

Otras:

1. Práctica de Campo de la Cátedra de Derecho Marítimo al Puerto de Veracruz, Veracruz. Noviembre 2008.
2. Textos proporcionados en el Curso Básico de Capacitación en Aduanas y Comercio Internacional UPACI/AICM (Enero 2009).
3. Conferencias presentadas en el Diplomado en Comercio Exterior-Facultad de Economía/UNAM. Febrero 2009.
4. Entrevistas con personal capacitado de las unidades administrativas que conforman a la Administración General de Aduanas.
5. Experiencia adquirida en el Servicio Social, Prácticas Profesionales y campo laboral en la Administración General de Aduanas 2010.

OBRAS
CONSULTADAS



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



GLOSARIO



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



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 de administración de los bienes y la prestación de los servicios portuarios.

Aduana

Instancia de la Administración Pública Federal encargada de la aplicación de la legislación aduanera relacionada con todos los actos y formalidades del Despacho de mercancías, considerando los regímenes aduaneros a que se destinan éstas, asegurándose del cumplimiento de las regulaciones y restricciones arancelarias y no arancelarias a que las mismas se sujetan, con el objetivo de sustentar las políticas establecidas por el Gobierno del País y que norman la entrada y salida de mercancías de comercio exterior al territorio nacional.

Aduanas Marítimas

La jurisdicción de las aduanas marítimas abarca las playas y la Zona Federal Marítima Terrestre, las aguas interiores, el mar territorial y la zona económica exclusiva situada frente al litoral, incluyendo las islas.



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Arqueo

Es la medida volumétrica de los espacios internos del buque. La denominación de esta unidad de volumen es la "tonelada de arqueo", equivalente a 100 pies cúbicos, o sea, 2,832 metros cúbicos. Por medio del arqueo los buques mercantes pagan derechos de puertos, canales, remolques, etc. La autoridad marítima expide un certificado donde indica el lugar en donde se deben colocar las marcas.

Arqueo Bruto (Comercial, administrativo, construcción naval)

Es el volumen total de todos los espacios cerrados de una embarcación, (sin incluir los tanques de lastre), expresado en toneladas Moorson, que equivalen a 100 pies cúbicos o 2.83 metros cúbicos; se utiliza para el cálculo de pagos de derechos, cuotas, pilotaje, peajes, etc. Se conoce también como Tonelaje de Registro Bruto (TRB).

Arqueo Neto (Comercial, administrativo, construcción naval)

Es el volumen de los espacios útiles reservados para el transporte de carga o pasajeros; también se expresa en toneladas Moorson. Se conoce también como Tonelaje de Registro Neto (TRN).



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Arribo (to strike; to haul dawn)

Uno de sus principales resultados soltar, aflojar, arribar cabo poco a poco, o arribar en barda.

Atracar (to lag a ship alongside)

Acercar, arrimar todo lo que sea posible el costado de una embarcación a cualquier parte, especialmente a un muelle.

Autoridad o autoridades aduaneras

Son aquéllas que de acuerdo con el Reglamento Interior de la SHCP y demás disposiciones aplicables, tienen competencia para ejercer las facultades que establece la Ley Aduanera (Artículo 2, Fracción II de la Ley Aduanera)

Barcaza (lighter; barge)

Embarcación de río o puerto que disponen de equipo propio para el adecuado manejo de la carga o descarga de embarcaciones mayores, pero en la mayoría de los casos carecen de equipo motorizado llamado también alijador.

Bodega (hold)

Espacio comprendido entre la cubierta y la cala. En los barcos de carga, todo espacio destinado al cargamento.



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Buque (ship)

Casco de nave. Cualquier embarcación excepto aquellas que son impulsadas por remo. Toda embarcación que navegue, fondee, se mueva, atraque y desatraque en territorio con independencia de su tipo, calado, tamaño o cualquier otra característica.

Buque de Carga General

Esta embarcación está capacitada para el transporte de carga heterogénea, entre ella carga que necesita refrigeración ó congelación, es decir tratamiento especial.

Buque Tanque

Destinado a transporte de combustibles líquidos.

Buques Frigoríficos

Destinados al transporte de frutas, carne, etc.

Barcos Roll-on Roll-off

Destinados a llevar camiones, furgones.

Buques Lash

Utilizados para cargar barcazas; chalanes, que son remolcados del barco al puerto.



Barcos Portacontenedores

Barcos diseñados para llevar carga en cajas o recipientes de medidas definidas de forma, diseño y construcción especial.

Calado (depth)

Profundidad que llega a la quilla del buque, debajo del agua a cortar de la línea de flotación. Distancia vertical medida desde la parte sumergida más baja de un barco hasta la superficie del agua (línea de flotación).

Capitán (captai, master)

Comandante de un barco y jurisdicción, diferenciándose con distintos nombres.

Carga (cargo)

Acción y efecto de cargar. Los efectos y mercancías que se embarcan en un buque. Cargamento o conjunto de efectos o mercancías que para su transporte de un puerto a otro se embarcan y estiban en una nave.

Carguero

Buque destinado al transporte de pasaje y carga.

Contrato de Fletamento (affreightment contract)

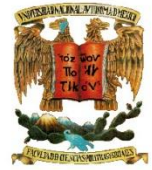
Es un contrato para el transporte de mercancías por mar, documentado por una póliza de fletamento o por medio de un conocimiento de embarque.



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Concesión

Es el otorgamiento del derecho de explotación por un lapso de tiempo determinado de bienes y servicios por parte de una empresa a otra, generalmente privada.

Crucero.- Viaje marítimo o área de recreo. Generalmente se llama crucero en la embarcación que realiza recorridos específicos de relativa corta duración ofreciendo a los turistas la oportunidad de paseo en cada uno de los puertos donde hacen escala.

Despacho Aduanero

Es el conjunto de actos y formalidades relativos a la entrada de mercancías al territorio nacional y a su salida del mismo que de acuerdo con los diferentes tráficos y regímenes aduaneros establecidos deben realizar en la aduana las autoridades aduaneras y los consignatarios destinatarios propietarios poseedores o tenedores en las importaciones y los remitentes en las exportaciones así como los agentes o apoderados aduanales.

Desperdicios

Son los residuos de las mercancías después del proceso al que sean sometidas; los envases y materiales de empaque que se hubieran importado como un todo con las mercancías importadas temporalmente; así como aquellas que se encuentren rotas, desgastadas, obsoletas o inutilizables.

GLLOSARIO



Embarcación (boat)

Barco nave, vehículo para la navegación por agua.

Embarque (shipment)

Acto de embarcar animales o cosas. Se denomina generalmente a la partida de mercadería que será exportada o importada.

Estiba (stowage)

Carga y Lastre de un buque. Es el proceso de acomodar la carga de un espacio del almacén, muelle o medio de transporte.

Exportación (export)

Acción y efecto de enviar mercaderías u otros bienes hacia otro país.

Flete (freight)

Ganancia que se obtiene por el alquiler de un buque.

Falso Flete (dead freight)

Se dice del flete que corresponde a una cierta cantidad de mercancías que no han sido embarcadas realmente, aunque se haya pagado por ellas.

Marina (sea side; sea shore)

Conjunto de Pueblos próximos al mar con sus comarcas a lo largo de la costa.



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Mecanismo de selección automatizado

Es el mecanismo que determinara si las mercancías se someterán a reconocimiento aduanero o segundo reconocimiento.

Mercancías

Son todos los productos artículos efectos y cualesquier otros bienes, aun cuando las leyes los consideren inalienables o irreductibles a propiedad particular.

Mercante (merchant)

Buque y personal de la Marina Mercante.

Mermas

Son los efectos que se consumen o pierden en el desarrollo de los procesos productivos y cuya integración al producto no pueda comprobarse.

Muelle (quay)

Es la construcción donde puede ser atracado un buque, para realizar las operaciones de embarque y desembarque de mercancías o pasajeros.

Muelle Seguro (safe berth)

Es un muelle al que el buque durante el tiempo de contrato, puede llegar, permanecer y salir, salvo circunstancias anormales sin exponerse a peligros que no puedan evitarse con una buena náutica y navegabilidad.



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Navieras

Se denomina así a las empresas que manejan el tráfico marítimo de mercancías, por lo general son propietarios de flotas de buques.

Oficial en Comercio Exterior

Persona adscrita a la Administración General de Aduanas capacitado en el área legal, de comercio exterior, despacho de mercancías y pasajeros, manejo de armas, procedimientos de control y vigilancia, seguridad, fracciones y sanciones a fin de facilitar las operaciones de comercio exterior, cuidar las instalaciones y salvaguardar la integridad del personal en las Aduanas

Procedimiento Administrativo en Materia Aduanera (PAMA)

Es el conjunto de actos previstos en la Ley Aduanera, ligados en forma sucesiva, con la finalidad de determinar las contribuciones omitidas y en su caso, imponer las sanciones que correspondan en materia de comercio exterior, respetando al particular su derecho de audiencia al considerarse las probanzas y argumentaciones que pretendan justificar la legalidad de sus actos



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Recinto Fiscal

Lugar donde las autoridades aduaneras ejercen funciones de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior, despacho y fiscalización.

Recinto Fiscalizado

Lugar donde los particulares prestan servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías de comercio exterior mediante autorización o concesión.

Recinto Fiscalizado Estratégico (RFE)

Régimen aduanal consistente en la introducción física a territorio mexicano por tiempo limitado, de mercancías extranjeras, nacionales o nacionalizadas, para ser objeto de manejo, almacenaje, custodia, exhibición, venta, distribución, elaboración, transformación o reparación (Art. 135A - 135D Ley Aduanera).

SAAI-WEB

Sistema mediante el cual los importadores, exportadores, agentes aduanales, apoderados aduanales, prevalidadores a través de una sola cuenta de usuario tendrán acceso a las diferentes aplicaciones WEB con que cuenta la Administración General de Aduanas para la consulta del estado que guardan las diferentes operaciones de Comercio Exterior que se realizan en el proceso de despacho Aduanero.



Importancia de la reestructuración del Puerto de Veracruz para el Comercio Exterior de México

Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Asesor Dr. José Eusebio Salgado y Salgado
Xhivani Esparza Robles



Sistema de Operación Integral Aduanero

SOIA Es un sistema o programa mediante el cual los importadores, exportadores, agentes aduanales, apoderados aduanales y prevalidadores, podrán consultar y visualizar el estado que guardan sus operaciones, realizadas dentro del proceso del despacho aduanero.

SCT- Secretaría de Comunicaciones y Transportes

SHCP- Secretaría de Hacienda y Crédito Público

SAT- Servicio de Administración Tributaria

AGA- Administración General de Aduanas

SEMARNAT- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales

SAGARPA- Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación

SSA- Secretaría de Salud

*Proporcionado por el Cap. Alt. Sergio Furlong y Sánchez en la asignatura Conocimientos básicos sobre el buque, la navegación y los puertos (Propedéutico de la Maestría en Ciencias de la Administración de Empresa Navieras y Portuarias modalidad en línea). Escuela Náutica de Veracruz “Fernando Siliceo y Torres. Veracruz, Veracruz 2010.