



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ECONOMÍA

**CENTRO DE EDUCACIÓN CONTINUA Y VINCULACIÓN
SEMINARIO DE TITULACIÓN EN COMERCIO
INTERNACIONAL**

**“TRANSFORMACION DE LAS ADMINISTRACIONES
PORTUARIAS INTEGRALES EN PLATAFORMAS
LOGISTICAS”**

E N S A Y O
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN ECONOMÍA
P R E S E N T A :

GUILLERMO DEISTER MATEOS



ASESOR: MTRO. JOSE MANUEL GUZMAN GONZALEZ

CIUDAD UNIVERSITARIA MÉXICO, D.F. ABRIL 2014



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.

**“TRANSFORMACION DE LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS
INTEGRALES EN PLATAFORMAS LOGISTICAS”**



TRANSFORMACION DE LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS INTEGRALES EN PLATAFORMAS LOGISTICAS

DESARROLLO DE PLATAFORMAS LOGISTICAS DE VALOR AGRAGADO



26/10/2013

ÍNDICE

ÍNDICE	2
INTRODUCCIÓN	4
I. MARCO HISTÓRICO	6
II. CONTEXTO Y MARCO LEGAL	9
<i>a. LA PROPIEDAD DE LOS PUERTOS MEXICANOS</i>	<i>9</i>
<i>b. CLASIFICACIÓN DE LAS ADMINISTRADORAS PORTUARIAS INTEGRALES (API).....</i>	<i>11</i>
<i>c. FUNDAMENTO LEGAL DE LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS INTEGRALES (API) 1993.....</i>	<i>13</i>
III. SITUACIÓN ACTUAL	21
<i>d. CONTEXTO INTERNACIONAL</i>	<i>21</i>
<i>e. CONTEXTO NACIONAL.....</i>	<i>22</i>
<i>f. EVOLUCIÓN DE LOS PUERTOS MEXICANOS.....</i>	<i>27</i>
IV. PROPUESTAS	32
<i>a. PUERTOS PARA EL DESARROLLO NACIONAL</i>	<i>32</i>
<i>b. TRANSFORMACIÓN DE LAS APIs EN DOS SISTEMAS PORTUARIOS 34</i>	
<i>c. DESARROLLO DE PLATAFORMAS LOGISTICAS DE VALOR AGRAGADO</i>	<i>36</i>
CONCLUSIONES.....	42

REFERENCIAS 47

*ANEXO B VOCACIÓN DE LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS
INTEGRALES..... 43*

*ANEXO C MOVIMIENTO DE CARGA DE LAS API'S FEDERALES (2007,
2010, 2012 Y ENERO-SEPTIEMBRE 2012-2013)..... 45*

ANEXO D ESQUEMA DE GENERACIONES PORTUARIAS..... 46

INTRODUCCIÓN

Este trabajo es una propuesta de transformación del Sistema actual de Administraciones Portuarias Integrales (API's) de la Federación en Plataformas Logísticas Multimodales de Valor Agregado, de las cuales parta el desarrollo industrial que requiere el país para recuperar su desarrollo económico y generar empleos suficientes y bien remunerados.

La apertura comercial que se dio en el mundo a partir de los años 90 ha generado un comercio mundial y flujos de inversión (IED), que han crecido exponencialmente en las últimas décadas. Este proceso ha sido liderado por grandes corporaciones transnacionales, que han expandido sus redes de producción en todo el mundo, intercambiando insumos, productos y servicios entre sus filiales y proveedores, creando lo que ahora se conoce como Cadenas Globales de Valor (CGV).

Según estimaciones de la UNCTAD actualmente el 60% del comercio mundial consiste en el intercambio de bienes y servicios, que se desarrollan en diferentes etapas de un proceso global de producción, hasta llegar a su mercado final. Esta fragmentación de los procesos de producción y su dispersión internacional ha generado un sistema sin fronteras de la producción, basado en cadenas secuenciales complejas de carácter global o regional.

Este modelo está sustentado en la disminución de los costos de transportación y comunicación de las últimas décadas. En este sentido, mi propuesta se centra en un aprovechamiento eficaz de la infraestructura de transportes con que cuenta México; de las prerrogativas de sus acuerdos comerciales y de su ubicación hemisférica privilegiada.

El primer capítulo es un breve recuento histórico sobre cómo ha evolucionado el comercio mundial, y particularmente el marítimo, para sugerir que México debe modernizar sus puertos, de forma que pueda aprovechar plenamente las oportunidades ofrecidas por el comercio internacional.

El segundo capítulo es una descripción del marco normativo que rige el desarrollo de las Administraciones Portuarias Integrales de la Federación, en donde se sustenta el papel que

juega el Estado en el desarrollo de infraestructura básica y el rol de la iniciativa privada en el sector portuario.

El tercer capítulo es un diagnóstico de la situación actual del comercio internacional y la manera en que México está inserto en este entorno. Particularmente, se analiza el papel que juega la balanza de pagos en el bajo crecimiento del país; y de qué forma participan los principales puertos en el comercio exterior.

En el cuarto capítulo se expone cuál sería, dado el análisis y diagnóstico realizado en los capítulos anteriores, la propuesta de política pública para convertir a los puertos de México en Plataformas Logísticas Multimodales de Valor Agregado. También se hace una breve recapitulación y conclusión del estudio.

Finalmente, se incluye un anexo con la vocación de las 16 API's federales, la evolución de las cargas que operan y un esquema que ilustra las cuatro generaciones portuarias.

I. MARCO HISTÓRICO

El comercio entre las naciones ha determinado el rumbo de la historia mundial desde que se establecieron las primeras rutas comerciales. Especialización, riqueza, enfermedades, paz, guerra e Imperios, el comercio es una constante que nunca ha dejado de afectar la vida de los hombres.

En su obra *A Splendid Exchange* el historiador William J. Bernstein¹ hace un recuento sobre cómo ha evolucionado el comercio a lo largo de los siglos y como éste, a su vez, ha influido en el desarrollo de la humanidad durante los últimos 5,000 años.

Acaso, una de las primeras rutas marítimas de larga distancia fue la de los comerciantes chinos, que cargaban de seda sus embarcaciones y navegaban hasta los puertos de Sri Lanka, donde comerciantes indios transportarían la seda a los confines del mundo griego, y desde ahí, hasta Roma.

Era un viaje complicado y riesgoso, que multiplicaba cientos de veces el valor original del producto, de forma que en su mercado final, la seda valía su peso en oro.

Hoy, el transporte marítimo se realiza en grandes buques contenedores, pero los principios básicos que rigen al comercio marítimo contemporáneo surgieron en aquellas épocas. Por ejemplo, documentos de mediados del siglo IX ilustran que, en su camino entre China e India, las embarcaciones comerciales atracaban en puertos intermedios, pagando en cada uno de ellos un impuesto de paso al líder local.²

A pesar de los impuestos y peligros relacionados al clima, la piratería y las enfermedades, el comercio marítimo floreció porque es, naturalmente, más barato y eficiente que el comercio terrestre.³

Desde los orígenes de la historia del hombre, con mercancías altamente valiosas como la seda, el incienso y las especias, el comercio marítimo ha ido expandiéndose lentamente hasta abarcar bienes menos preciosos y perecederos, de forma que los mercados del mundo se han vuelto cada vez más integrados.

Los hombres han buscado rutas marítimas más cortas. En 1492 Cristóbal Colón zarpó del Puerto de Palos en Huelva, España, en búsqueda de una nueva ruta a las Indias. En vez de ello descubrió una

¹ William J. Bernstein, *A Splendid Exchange*, Atlantic Monthly Press, New York, 2008.

² *Ibid.*, p. 82.

³ *Ibid.*, p. 24

ruta al continente americano, sin duda uno de los eventos más importantes en la historia de la humanidad.

Hoy los chinos exploran una nueva ruta comercial desde el puerto de Dalian hasta Rotterdam, que atravesará el estrecho de Bering y el mar ruso gracias al deshielo producido por el calentamiento global. De concretarse, esta ruta transformará el comercio marítimo y, sin duda, acelerará la integración de los mercados asiáticos y europeos.

A lo largo de su libro Bernstein expone convincentemente que, no obstante periodos de recesión y proteccionismo, el comercio marítimo entre las naciones es y será cada vez mayor. La globalización es un proceso que, si bien se ha acelerado en las últimas décadas, lleva en marcha miles de años.⁴

Al respecto, una de las principales conclusiones del autor es que si bien el comercio beneficia a la humanidad de forma agregada, también es cierto que produce perdedores. Es decir que, si bien el comercio internacional resulta benéfico en su conjunto, necesariamente irá en detrimento de sectores económicos particulares.

Pensando en la realidad mexicana, es posible entrever la veracidad de esta afirmación estudiando los efectos que el Tratado de Libre Comercio de América del Norte produjo en los distintos sectores nacionales.

Si bien las exportaciones mexicanas aumentaron sensiblemente, al igual que la inversión extranjera, muchos pequeños y medianos empresarios así como productores agrícolas, otrora cobijados por medidas proteccionistas, desaparecieron de escena como resultado de su baja competitividad.

Por lo tanto, es un proceso en continuo desarrollo que seguirá produciendo ganadores y perdedores.⁵ Maximizar las ganancias y minimizar las pérdidas ocasionadas por este proceso de globalización es, desde hace varias décadas, uno de los objetivos centrales de la mayor parte de los Gobiernos.

Dentro de este esquema, los barcos siempre han sido y en el futuro discernible lo seguirán siendo, el método más eficiente de transporte para largas distancias⁶; es decir, el comercio marítimo es una de las principales formas adoptadas por el comercio internacional.

Esto es particularmente cierto en el caso de naciones con un pasado colonial como la nuestra, debido a que durante siglos el grueso de nuestro comercio se daba exclusivamente con la corona española.

⁴ *Ibid.*, p. 15

⁵ Florence Jaumotte *et. al.*, "Rising Income Inequality: Technology, or Trade and Financial Globalization?", *IMF Economic Review*, Vol. 61, No. 2, 2013.

⁶ *Ibid.*, p. 367.

En efecto, la importancia de los puertos en México es tan grande que cada una de las intervenciones extranjeras en nuestra historia contemporánea ha partido desde o llegado hasta el puerto de Veracruz, que con su flujo de riquezas, era la principal fuente de financiamiento del país.

Si bien desde la revolución mexicana nuestro comercio marítimo ha ido perdiendo importancia frente a nuestro comercio terrestre con los Estados Unidos, actualmente 32% del total de nuestro comercio se da por vía marítima.

Si las rutas marinas conectan a México con 125 países, entre ellos los de más dinámico desarrollo – Sureste Asiático y China—, es evidente que este comercio seguirá creciendo.

Así como en tiempos feudales eran los nobles quienes se encargaban de guardar los caminos y cobrar derechos de peaje a los comerciantes de la época –aunque hasta niveles excesivos, dañinos para el comercio—, el día de hoy son las compañías y los Gobiernos los que se encargan de la construcción y la operación de los puertos.

Desde hace miles de años el comercio marítimo ha sido clave para el desarrollo de los países y hoy, en vista del proceso cada vez más acelerado de globalización, México debe adecuar sus puertos para maximizar las ganancias y minimizar las pérdidas intrínsecas a este proceso.

Como se argüirá en los siguientes capítulos, México necesita elevar la competitividad de sus puertos y fomentar su desarrollo integral, enfocado a la facilitación de las actividades productivas de valor agregado. Todo esto a través del fortalecimiento de dos Sistemas Portuarios Integrales, el del Golfo de México y el del Océano Pacífico, donde los puertos se complementen entre sí para formar una plataforma logística global.

II. CONTEXTO Y MARCO LEGAL

Los puertos son grandes centros redistribuidores de mercancías de toda clase. Con los buques constituye los elementos con que se desarrolla el gran tráfico marítimo. Los buques utilizan, a la vez, los puertos para realizar en ellos aprovisionamientos necesarios para la navegación.

El Puerto se define como un lugar de la tierra junto al agua, abrigado naturalmente, donde los buques pueden permanecer seguros y efectuar operaciones de carga y descarga de mercancías y de movimiento de pasajeros.

Los puertos representan un polo para el desarrollo de los países, son parte de la cadena logística; de su infraestructura y servicios depende su eficacia para el arribo de buques. Un primer intento para hacer eficientes a los puertos mexicanos fue la creación de la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, en la década de los 70's. Posteriormente se da otro intento con el órgano desconcentrado de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, denominado Puertos Mexicanos en 1989, quien tenía una representación en los puertos importantes y se considera el preámbulo de la administración actual de los puertos. Ante la entrada en vigor de la Ley de Puertos en 1993, la situación de la operación y servicios portuarios los prestaban exclusivamente empresas de carácter paraestatal.

Los puertos se clasifican por sus características como de altura y de cabotaje. Los puertos de altura, por un lado, son los que están en condiciones de recibir embarcaciones de gran calado, es decir que traen grandes cantidades de carga; y por otra parte, los puertos de cabotaje son los que con un dragado menor sólo pueden comerciar con puertos cercanos de tamaño similar, a través de embarcaciones de menor tamaño.

a. LA PROPIEDAD DE LOS PUERTOS MEXICANOS

El artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, establece como régimen de propiedad originaria de la Nación sobre tierras y aguas ubicadas en el territorio nacional; asimismo, de una interpretación integralmente de los artículos 3, 6 y 7 la Ley General de Bienes Nacionales, se establece el dominio de ellos y la Ley de Puertos del artículo 20 al 37 y su reglamento del artículo 16 al 26 por ser los ordenamientos específicos

en la materia, los cuales regulan la concesión y los permisos otorgados a puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias.

En 1993 se creó la Ley de Puertos, misma que dio certidumbre a la economía y al comercio exterior de México, en 1994 se creó el reglamento de la Ley de Puertos; en 1997 se publicó el reglamento de la Ley de Navegación, en el 2006 se publica la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

En la Ley de Puertos de 1993:

- Se dio la creación de una administración descentralizada en cada puerto o grupo de puertos las cuales promueven la participación de la inversión privada en la construcción, operación y prestación de los servicios portuarios;
- Se fomenta un clima de competencia razonable con la libre entrada de empresas en la operación de terminales y la prestación de los servicios que garanticen las condiciones satisfactorias de calidad, seguridad y permanencia;
- Establece los casos de excepción en que deben fijarse regulación, evitando prácticas desleales o monopólicas;
- Establece la simplificación de la regulación portuaria, así como una mejor coordinación entre las diferentes autoridades que interactúan en el puerto.

El Reglamento de la Ley de Puertos:

- Simplifica la regulación en materia portuaria precisando los requisitos de las solicitudes y trámites de concesiones, permisos y autorizaciones;
- Favorece el acceso a inversionistas nacionales y extranjeros a las actividades portuarias y a la prestación de servicios, precisando la apertura que establece la Ley;
- Garantiza la competencia en todos los servicios portuarios.

A partir de 1994, todos los puertos comerciales, industriales y turísticos cuentan con una Administración Portuaria integral, que deberá ser financieramente autosuficiente y no requerirá subsidio alguno.

Con esta regulación normativa, el **Gobierno Federal** logró conservar la propiedad del Recinto Portuario, tener actos de autoridad, tener la visión y misión de la Planeación del Sistema Portuario y regular su funcionamiento.

Por otra parte las **Administraciones Portuarias Integrales**, Federales, Estatales y Privadas lograron tener la Administración, realizar la Planeación Estratégica de cada puerto, tener inversión, fomentar la competencia dentro de los puertos y promover la inversión privada.

Finamente, los **Operadores y Prestadores de Servicios Privados** lograron tener representación y ejecutar servicios como pilotaje, lanchaje, avituallamiento, remolque dragado, operación de terminales e instalaciones especializadas, etc.

Exploraremos las características de las Administradoras Portuarias Integrales, su constitución, operación y marco legal bajo el cual se conducen.



b. CLASIFICACIÓN DE LAS ADMINISTRADORAS PORTUARIAS INTEGRALES (API)

Las API son empresas mercantiles cuya creación es posible a través de una concesión de la SCT, que puede permanecer vigente hasta por 50 años. Conforme a su forma de instituirse, las API se clasifican en federales, estatales y privadas, lo que también determina sus fines y operación. A continuación conoceremos cada una de estas posibilidades.

LAS API FEDERALES

Dentro de esta categorización encontramos los puertos de Cabo San Lucas y Huatulco, cuya administración se encomienda en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos; son autónomas en su gestión operativa y financiera, por lo que sus órganos de gobierno establecen sus políticas y normas internas. Una característica de esta administradora es que el 100 por ciento de sus acciones pertenecen a la Tesorería de la Federación (TESOFE).

A los titulares de la concesión se les conoce como administradores portuarios y sus actividades quedan sujetas al Programa Maestro de Desarrollo Portuario, un documento donde se programan las generalidades del puerto y el rumbo a seguir. En este instrumento se fijan los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto o grupos de ellos y su justificación; así también se puntualizan las medidas y previsiones necesarias para asegurar un aprovechamiento eficiente 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 éste serán elaborados por el administrador portuario y autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), con base en las políticas y programas para el desarrollo del sistema portuario nacional. La SCT, con vista en el interés público, podrá modificar los usos, destinos y modos de operación previstos en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario respecto de las diferentes zonas del puerto o grupo de ellos o terminales aún no utilizadas. Si dichas modificaciones causaran algún daño o perjuicio comprobable al concesionario, éste será indemnizado debidamente.

LAS API ESTATALES

Las administraciones portuarias integrales (APIS) estatales tienen como propósito promover el desarrollo de los puertos comerciales, turísticos y pesqueros de influencia regional, a fin de lograr una vinculación más eficaz con la actividad económica del área a la que sirven.

Actualmente, es posible encontrar este tipo de APIS en los estados de Baja California Sur, Tabasco, Campeche y Quintana Roo; estas suelen ser sociedades mercantiles con una fuerte

participación estatal, como es el caso del puerto de dos bocas en Tabasco, donde el Estado posee el 99.9% del capital social, mientras la Comisión Interinstitucional para el Medio Ambiente y el Desarrollo Social (CIMADES) aporta el 0.01% del mismo; esta última representada actualmente por la Secretaría de Recursos Naturales y Protección Ambiental (SERNAPAM), quien absorbió sus facultades a partir de su desaparición.

Al igual que en las API federales, el encargado del puerto es el administrador portuario y sus actividades quedan sujetas al Programa Maestro de Desarrollo Portuario.

API PRIVADA

En esta categoría tenemos como ejemplo a la Administradora Portuaria Integral de Acapulco que, originalmente se logra mediante una concesión del gobierno federal a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en favor de Administración Portuaria Integral Acapulco, S.A. de C.V., misma que años más tarde por una modificación al Título de Concesión por parte de la SCT y mediante un proceso de licitación pública la API de Acapulco sufre un proceso de privatización.

c. FUNDAMENTO LEGAL DE LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS INTEGRALES (API) 1993.

Estas sociedades mercantiles, en general, se constituyen y conducen bajo una amplia gama de reglas de observancia obligatoria para los Operadores, Prestadores de Servicios, Cesionarios y Usuarios en general. Esta legislación y normatividad vigente que se aplica en los puertos mexicanos es la siguiente:

- * Ley de Puertos y su Reglamento.
- * Ley de Navegación y Comercio Marítimos y su Reglamento.
- * Ley Aduanera y su Reglamento.
- * Ley Federal del Trabajo.
- * Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente y sus Reglamentos.
- * Ley General de Salud.
- * Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- * Reglamento Federal de Seguridad, Higiene y Medio Ambiente de Trabajo.
- * Reglamento para el Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos.
- * Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.
- * Convenio Internacional No. 152.- Seguridad e Higiene en los Trabajos Portuarios.

- * Convenios Internacionales signados por México en materia portuaria o relacionada con la actividad tales como Convenio SOLAS y Código PBIP.
- * Normas Oficiales Mexicanas en materia portuaria o relacionada.

Asimismo, por su naturaleza jurídica las API se rigen por la Ley General de Sociedades Mercantiles y la Ley Federal de Entidades Paraestatales.

CONSTITUCIÓN DE LAS API

Es en la Ley de puertos en su artículo 20 fracción I, donde se establece que ~~para~~ la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios, sólo se requerirá de concesión o permiso que otorgue la Secretaría”, sean estas para la administración portuaria integral u otro tipo de concesiones.

En este sentido y en adhesión a la fracción I del artículo 20, la misma Ley en su artículo 21 señala que los permisos conferidos a las administraciones portuarias integrales serán a beneficio de sociedades mercantiles mexicanas y mediante concurso público. El tiempo de una concesión no excederá los 50 años dependiendo de las características de los proyectos y los montos de inversión y existirá la posibilidad de prórroga hasta por un plazo igual al inicial, siempre y cuando el concesionario presente la solicitud que la secretaría establezca durante la última quinta parte del periodo, tal como lo dice la Ley de Puertos en su artículo 23.

De la misma forma, el artículo 38 de esta Ley manifiesta que ~~Existirá~~ administración portuaria integral cuando la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomienden en su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos... se podrá encomendar, mediante concesión, la administración portuaria integral de un conjunto de terminales, instalaciones y puertos de influencia preponderantemente estatal, dentro de una entidad federativa, a una sociedad mercantil constituida por el Gobierno Federal o Estatal correspondiente”.

En cuanto a los administradores o encargados portuarios, sus funciones quedan determinadas por el artículo 40 de la Ley de Puertos y son las que a continuación se detallan:

- * Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, o grupo de ellos y terminales, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad.
- * Usar, aprovechar y explorar los bienes del dominio público en los puertos o grupos de ellos y terminales, y administrar los de la zona de desarrollo portuario, en su caso.
- * Construir, mantener y administrar la infraestructura portuaria de uso común.
- * Construir, operar y explorar terminales, marinas e instalaciones portuarias por sí, ó a través de terceros mediante contrato de cesión parcial de derechos.
- * Prestar servicios portuarios y conexos por sí, ó a través de terceros mediante el contrato respectivo.
- * Opinar sobre la delimitación de las zonas y áreas del puerto.
- * Formular las Reglas de Operación del Puerto, que incluirán entre otros, los horarios del puerto, los requisitos que deban cumplir los prestadores de servicios portuarios y, previa opinión del Comité de Operación, someterlas a la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).
- * Asignar las posiciones de atraque en los términos de las Reglas de Operación.
- * Operar los servicios de vigilancia, así como el control de los bienes accesos y tránsito de personas, vehículos y bienes en el área terrestre del recinto portuario, de acuerdo con las reglas de operación del mismo y sin perjuicio de las facultades del capitán de puerto y de las autoridades competentes.
- * Percibir, en los términos que fijen los reglamentos correspondientes y el Título de Concesión, ingresos por el uso de la infraestructura portuaria, por la celebración de contratos, por los servicios que presten directamente, así como por las demás actividades comerciales que realicen.
- * Proporcionar la información estadística portuaria.

Las actividades mencionadas quedan sujetas a lo referido a la materia en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario, elaborado y modificado por ellos mismos.

Finalmente, en el artículo 39 se declara la autonomía de las Administradoras Portuarias en cuanto a gestión financiera y operatividad, por lo que sus órganos de gobierno establecerán sus políticas y normas internas, sin más limitaciones que las que establezcan las disposiciones legales y administrativas aplicables.

OPERACIÓN DE LAS API “1993”

Es también en la Ley de Puertos donde se establece lo relacionado a la operación de puertos de altura y como primer punto tenemos lo concerniente a la prestación de servicios portuarios, clasificados en el artículo 44 como:

* Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna, tales como el pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje.

* Servicios generales a las embarcaciones, tales como el avituallamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales.

* Servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, tales como la carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto.

En apoyo de las autoridades portuarios, la Administración contará con un comité, que sesionará por lo menos una vez al mes, integrado por el administrador portuario, el capitán de puerto y las demás autoridades correspondientes, así como por representantes de los usuarios, de los prestadores de servicios y de los demás operadores del puerto, tal como lo establece el artículo 57 de esta Ley.

Dicho comité formulará, como lo dicta el artículo 58 de la misma ley, recomendaciones sobre el funcionamiento, operación y horario del puerto; el programa maestro de desarrollo portuario y sus modificaciones; la asignación de áreas, terminales y contratos de servicios portuarios que realice el administrador portuario; la asignación de posiciones de atraque; los precios y tarifas; los conflictos entre la administración portuaria y los usuarios y prestadores de servicios en el puerto; las quejas de los usuarios, y la coordinación que debe darse en el puerto para su deficiente funcionamiento.

Junto a estos preceptos, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos también establece en su artículo 63 que los concesionarios de las API, terminales, marinas, instalaciones portuarias y vías navegables tendrán la responsabilidad de construir, instalar, operar y conservar en las áreas concesionadas las señales marítimas y llevar a cabo las ayudas a la navegación, con apego a lo que establezca el reglamento respectivo, las reglas de operación de cada puerto y el título de concesión.

PRECIOS Y TARIFAS

Los precios y tarifas de los servicios que se ofrecen a través del puerto quedan establecidos en artículo 60 de la Ley de puerto, el cual nos dice lo siguiente:

–La Secretaría podrá establecer en los títulos de concesión y en los permisos las bases de regulación tarifaria y de precios para el uso de determinados bienes en puertos, terminales, marinas y para la prestación de los servicios cuando no existan opciones portuarias o de otros modos de transporte que propicien un ambiente de competencia razonable. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que la motivaron”.

Sin obviar este fundamento, los administradores portuarios podrán determinar las bases tarifarias y de precios a que se sujetarán los operadores de terminales, marinas e instalaciones portuarias y los prestadores de servicios con quienes tengan celebrados contratos; y en caso de existir inconformidad sobre estas y en apego al artículo 62 de la misma Ley, podrán solicitar a la Comisión Federal de Competencia un dictamen sobre el particular.

Las tarifas por el uso de infraestructura portuaria son cobradas por las API son: Puerto fijo, Puerto Variable, Atraque, Muellaje y Embarque /desembarque.

Las tarifas siguiente son cobradas por los particulares (Concesión o Permiso otorgado por el Gobierno Federal) son: Tarifa de lanchaje y pilotaje, Tarifa de remolque, Tarifas maniobras de carga y descarga, almacenaje, Tarifa de amarre y desamarre de cabos. También en este rubro existen tarifas de otros servicios portuarios como. Recolección de basura, Servicio de báscula y Suministro de agua potable.

Actualmente, se cuenta con una nueva Ley de Puertos que se publico en el año 2012 y atiende la creación de un Comité de Planeación en cada puerto concesionado a un administrador portuario, en el que los inversionistas privados y prestadores de servicios portuarios participen activamente con aportaciones de ideas al concesionario y a la Secretaría, encaminadas a optimizar los espacios portuarios, identificar necesidades de infraestructura y sugerir las mejores formas de crecimiento de los recintos portuarios, basados en los volúmenes potenciales identificados por los operadores portuarios y en las necesidades para la prestación de los servicios a que se refiere el artículo 44 de la Ley que se modifica.

Asimismo y con el objeto de hacer congruente la creación del Comité de Planeación y los propósitos para los que fue creado con las facultades que originalmente se le concedieron al Comité de Operación a que se refiere el artículo 58, es que se derogan dichas facultades de éste último, contenidas en las fracciones II y III del artículo citado.

Se reconoce también que la planeación a que se refieren los párrafos que anteceden, deberá considerar un período no menor a los 20 años, lo que permitirá tomar las medidas necesarias para que de forma oportuna se concursen las superficies que vayan demandando los usuarios de nuestros puertos. A esto obedece la propuesta que se presenta en relación con el artículo 41. Adicionalmente, este Decreto destaca la necesidad de que en los recintos portuarios se establezcan claramente las terminales e instalaciones en las que se atenderán embarcaciones en navegación de cabotaje y altura.

Previo a la publicación de la Ley de Puertos, en el país existían pocas terminales construidas por privados, que ahora la Ley las denomina como terminales de uso particular, cuyos titulares principalmente son empresas cuya actividad económica principal no es la operación de terminales, sino la realización de actividades relacionadas con procesos industriales. Esta realidad la reconoce la Ley y con el propósito de contribuir al establecimiento de la industria en los litorales mexicanos, la Ley de 1993 eximió de concurso público a los operadores de terminales de uso particular, cuando éstos son propietarios de los predios colindantes a la zona federal marítimo terrestre tal y como lo establece el último párrafo del artículo 24.

Congruente con lo anterior y reconociendo que la operación de terminales e instalaciones de contenedores y las destinadas para atender la carga general, sí constituyen negocios por sí mismos, se propone una modificación a la fracción I del artículo 10 de la Ley, para aclarar que las terminales de contenedores y carga general siempre serán consideradas como públicas y por lo tanto la adjudicación de la concesión o del contrato de cesión parcial de derechos correspondiente necesariamente tendrá que hacerse mediante el concurso público a que se refiere el artículo 24 de la Ley.

La actividad portuaria requiere de grandes inversiones, las cuales se facilitan cuando existen condiciones de certeza jurídica. Es por ello que se adiciona un párrafo al artículo 51 que regula los supuestos bajo los cuales los contratos de cesión parcial de derechos podrán ser prorrogados.

La experiencia en la aplicación de la Ley de Puertos ha permitido identificar la necesidad de que algunas actividades sean fomentadas por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tales como las relacionadas con la navegación de cabotaje y la interconexión de los distintos modos de transporte que confluyen en los puertos mexicanos. Es por lo anterior que se modifica el artículo 16, para otorgar las facultades correspondientes a esa dependencia del Ejecutivo Federal.

Reconociendo la necesidad de establecer una política relacionada con las garantías que los concesionarios, permisionarios y titulares de contratos de cesión parcial de derechos deben presentar ante la Secretaría, se fijan montos de dichas garantías que, por un lado eliminan costos innecesarios a sus titulares y por el otro otorgan la seguridad que requiere el Estado Mexicano cuando el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público de la Federación está en manos de privados.

Finalmente, se incorpora una nueva definición que corresponde al concepto de “servicios conexos” y se modifica la correspondiente a “~~marina~~”.

Desde la publicación de la Ley de Puertos ha habido importantes adelantos tecnológicos del comercio marítimo mundial. Tanto los tamaños de las embarcaciones como los volúmenes de carga a bordo han tenido un crecimiento más allá de lo considerado por el legislador de entonces. Los buques de mayor tamaño alcanzaban apenas el 60% de las dimensiones de las embarcaciones de nueva generación y los puertos mexicanos fueron planificados para recibir a ese tipo de naves y volúmenes de carga más modestos. A fin de garantizar la eficiencia que la Ley de Puertos ha producido en los puertos mexicanos, es necesaria la actualización del marco jurídico portuario, para permitir que los cambios mencionados se puedan generar a la brevedad, con la prontitud que ya están demandando nuestros usuarios.

Es por ello que esta Iniciativa contiene una propuesta para ampliar por única ocasión las terminales e instalaciones públicas ya establecidas, en el entendido de que la infraestructura portuaria que se construirá en el futuro ya prevé las longitudes de las posiciones de atraque necesarias para las embarcaciones de nueva generación y las dimensiones de los patios que requiere una operación eficiente. Esta propuesta se recoge en el artículo cuarto transitorio.

Esta iniciativa va dirigida a reimpulsar nuestro sistema portuario nacional y que este se consolide en sus posibilidades de crecimiento y competencia frente a otras opciones de países de la región.

En resumen, la presente Iniciativa:

- Impulsa fundamentalmente la productividad y competitividad de los puertos mexicanos
- Enfrenta la cada vez más fuerte competencia internacional y regional que podría desplazar a nuestro país de las principales rutas marítimas
- Promueve y da certeza jurídica a las importantes inversiones de recursos privados programadas para la modernización, expansión y actualización tecnológica de los puertos mexicanos y su infraestructura.

Finalmente, la Autoridad portuaria está trabajando en su Reglamento de la Ley de Puertos, mismo que reforzará a la Ley de Puertos.

Además se comenta que la Dirección General de Marina Mercante estaría impulsando una ley denominada “Ley para el Fortalecimiento de la Marina Mercante” que consistirá y regularizará lo siguiente:

La nueva Ley para el Fortalecimiento de la Marina Mercante, contemplará el impulso al cabotaje, el desarrollo de la industria naval, la certeza jurídica y el fortalecimiento a la formación y capacitación marítima y portuaria.

III. SITUACIÓN ACTUAL

*d. CONTEXTO INTERNACIONAL*⁷

El comercio mundial atraviesa una fase de franca expansión desde principios de los 90', creciendo al doble que el Producto Mundial Bruto.

Si observamos la gráfica 1, índices elaborados por la OCDE la gráfica muestra que prácticamente el comercio mundial y el Producto Mundial Bruto eran prácticamente equivalentes de 1974 a 1993, en los 70' el comercio estaba ligeramente por debajo del producto mundial ya para finales de los 80' y principios de los 90' eran iguales.

No es sino a partir de 1993 en que se inicia esta evolución del comercio, (promovida con la incorporación al GATT de los países en vías de desarrollo asemejando con las economías desarrolladas)⁸ y la liberación unilateral en que varios de ellos (latinoamericanos y del sureste asiático), se abrieron impulsados principalmente por los programas y acuerdos con el fondo monetario internacional y el banco mundial.⁹

Esta ola de globalización también fue impulsada por los avances tecnológicos especialmente en la Marina Mercante y en la Transportación.¹⁰

Esta internacionalización del comercio se ha visto acompañada por el establecimiento de cadenas globales de producción. Debido a las economías de escala y a la alta especialización en los procesos productivos, gran parte de los bienes son fabricados con insumos de varias regiones, y son transformados hasta su estadio final en distintas plantas industriales, a menudo en más de un país.¹¹

El anterior es, a grandes rasgos, el esquema productivo y comercial del siglo XXI. La pregunta es qué debe hacer un país para aprovecharlo al máximo, de forma que pueda generar empleo y dinamismo económico.

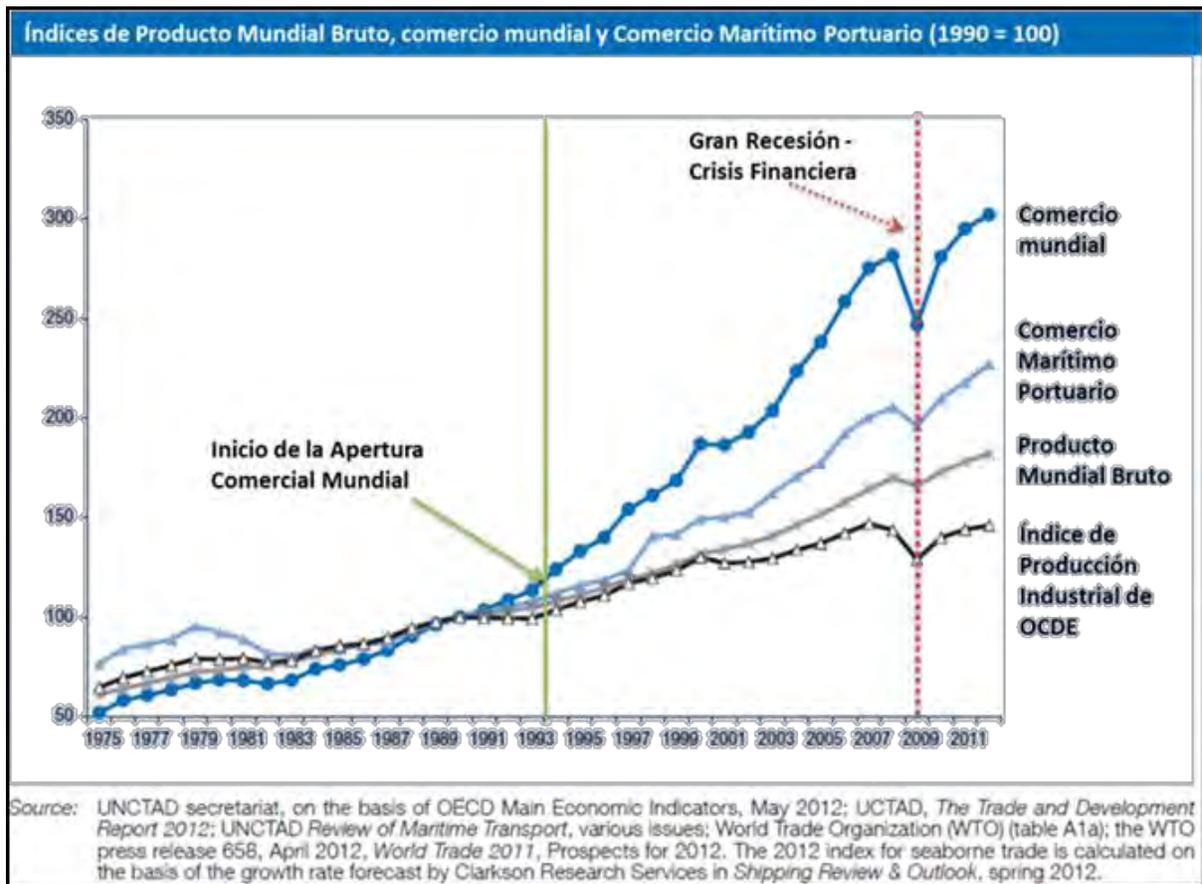
⁷ Jean-Yves Hewart y Loïc Verdier, *Economic Globalisation: Origins and Consequences*, OECD Insights, 2013.

⁸ Jagdish Bhagwati, "Dawn of a new system", *Finance and Development*, December 2013.

⁹ Patrick Love y Ralph Lattimore, *International Trade, Free, Fair, Open?*, OECD Insights, 2009.

¹⁰ Arvind Subramanian and Martin Kessler, "The hyperglobalization of trade and its future", *working paper*, Peterson Institute for International Economics, July 2013.

¹¹ James Zhan (Coord), "World Investment Report 2013, *Global value chains: Investment and trade for development*", United Nations, 2013.



e. CONTEXTO NACIONAL MÉXICO

En las últimas décadas el comercio internacional ha crecido en promedio dos veces más rápido que la producción de los países. México no ha sido la excepción dentro de esta tendencia.

Como resultado de la apertura comercial iniciada con la firma del GATT en 1986, consolidada con el TLCAN en 1994, el comercio exterior de México equivale hoy a dos terceras partes de su Producto Interno Bruto.

Esta internacionalización (Ferguson, 2007) y crecimiento exponencial del comercio resultó de un cambio efectivo en el modelo de desarrollo nacional. En el periodo descrito, México abandonó el agotado modelo de sustitución de importaciones y transitó hacia una mayor liberalización de la economía como motor del desarrollo nacional.



Para impulsar esta transición económica fue necesario transformar buena parte de las instituciones públicas de México, principalmente a las empresas paraestatales.

En el caso específico de los puertos mexicanos, se tomó la decisión de descentralizar su gestión e incorporar a la iniciativa privada en su desarrollo, según lo estipula la Ley de Puertos (1993), pero manteniendo la autoridad y la infraestructura portuaria básica en manos del Estado.

Con la nueva Ley el Gobierno Federal descentralizó la administración de los puertos, la operación de terminales y la prestación de servicios portuarios, y su coordinación paso a las Administraciones Portuarias Integrales (APIs, creadas en 1994).

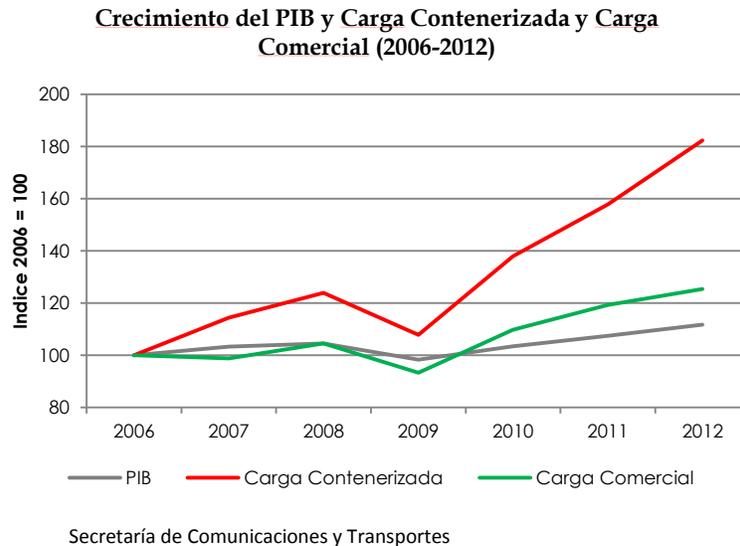
Las APIs permitieron que cada puerto contara con una administración propia, autónoma y tendiente a lo autosuficiente en temas financieros.

A su vez, los puertos se abrieron a la inversión privada en la construcción de infraestructura, la operación de terminales e instalaciones y la prestación de servicios, con el modelo —Cesión Parcial de Derechos”.

Este modelo portuario ha permitido al país hacer frente con relativa eficacia a los flujos de comercio exterior que la política de apertura comercial ha ocasionado.

En efecto, la carga comercial en nuestros puertos ha crecido a una tasa promedio de 4% anual, alrededor del doble del crecimiento del resto de la economía en los últimos diez años, siendo la carga contenerizada la de más dinámico crecimiento.

No obstante el crecimiento en el comercio internacional y en la carga manejada en los puertos de México, que el cambio en el modelo de desarrollo ha provocado, llama la atención el bajo crecimiento de la economía nacional en las últimas décadas.



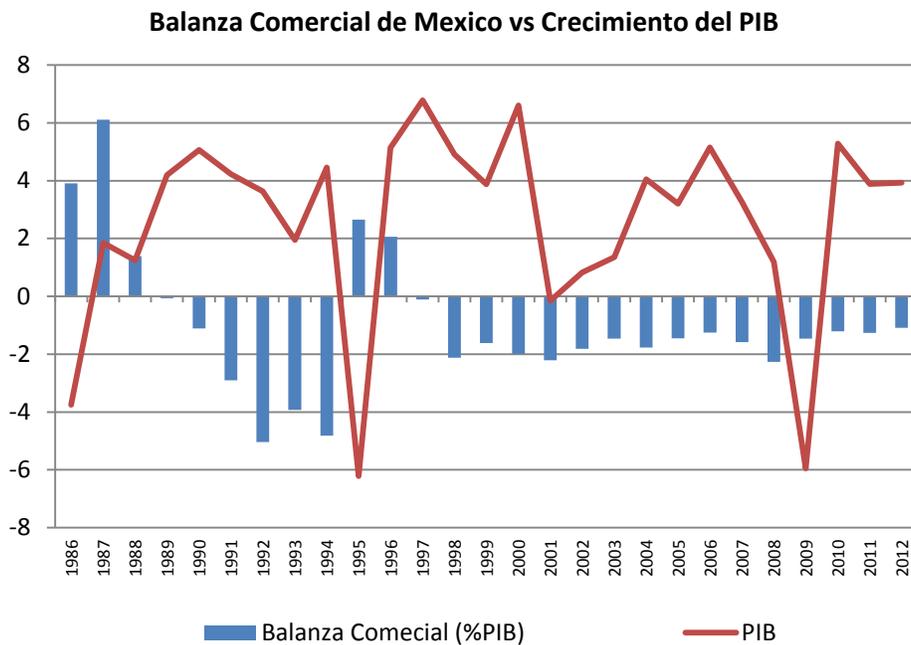
Autores como Óscar Fernández¹² y Mauricio de María y Campos sostienen que esta problemática está directamente relacionada con la excesiva dependencia de la economía mexicana hacia las importaciones. En palabras de este último autor, uno de los principales problemas que enfrenta la economía mexicana [...] es que el crecimiento potencial del producto está restringido por la excesiva dependencia de las importaciones de bienes de consumo intermedio y final [...] Hay una relación inversa entre el ciclo del PIB y el saldo de la balanza comercial de pagos.¹³

El siguiente gráfico muestra que un aumento del PIB está relacionado con un empeoramiento del saldo en la balanza comercial, lo cual dificulta alcanzar un crecimiento sostenible en el largo plazo.

¹² Óscar Fernández, “La restricción por balanza comercial al crecimiento” en Nora Lustig (coord.), *Los grandes problemas de México*, Tomo IX. Crecimiento Económico y Equidad, El Colegio de México, 2010.

¹³ Mauricio de María y Campos *et al*, *El desarrollo de la industria mexicana en su encrucijada*, Facultad de Economía UNAM, 2013, p. 47.

Además, esta dependencia se hizo más fuerte a partir de 1994, pues la liberalización aumentó la dependencia de bienes intermedios.¹⁴



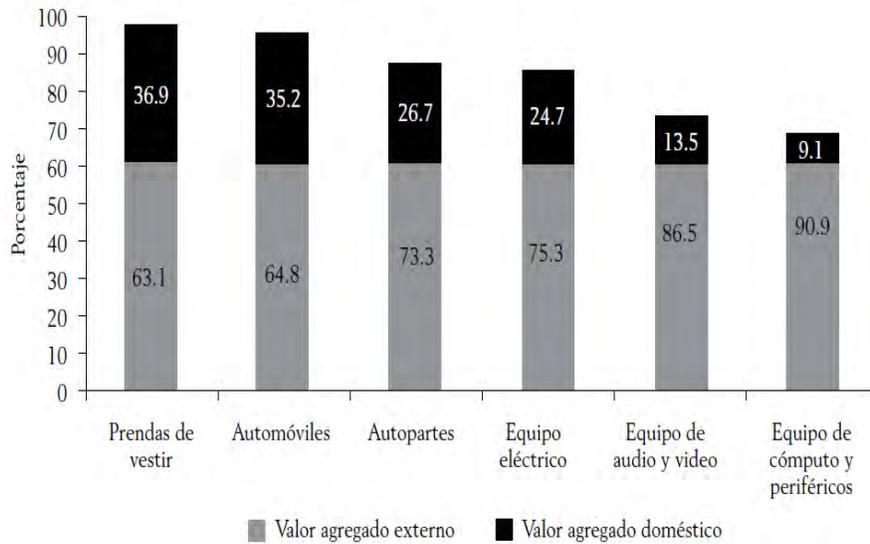
Cualquier solución a esta excesiva dependencia de la economía mexicana a las importaciones requiere considerar que la internacionalización del comercio se ha visto acompañada por el establecimiento de cadenas globales de producción.

Debido a las economías de escala y a la alta especialización en los procesos productivos, gran parte de los bienes son fabricados con insumos de varias regiones, y son transformados hasta su estadio final en distintas plantas industriales, a menudo en más de un país.

La siguiente gráfica ilustra que, en efecto, las exportaciones mexicanas tienen un bajo componente de valor agregado nacional para el año 2011.

¹⁴ *Ibid.*, p. 48 – 49.

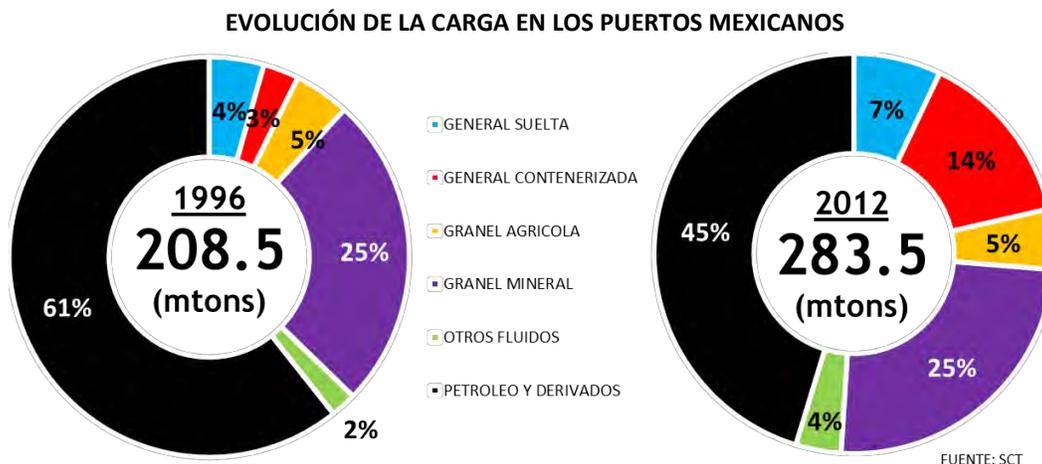
PROPORCIÓN DE BIENES INTERMEDIOS EN LAS EXPORTACIONES DE MÉXICO
EN VARIAS RAMAS INDUSTRIALES



De acuerdo a los mismos autores, en 2011 el Valor Agregado Nacional Promedio a las exportaciones fue de apenas 34%, en tanto los países del este y sureste asiático, la región exportadora más dinámica, agregan un 70% de valor a sus exportaciones (datos 2010).

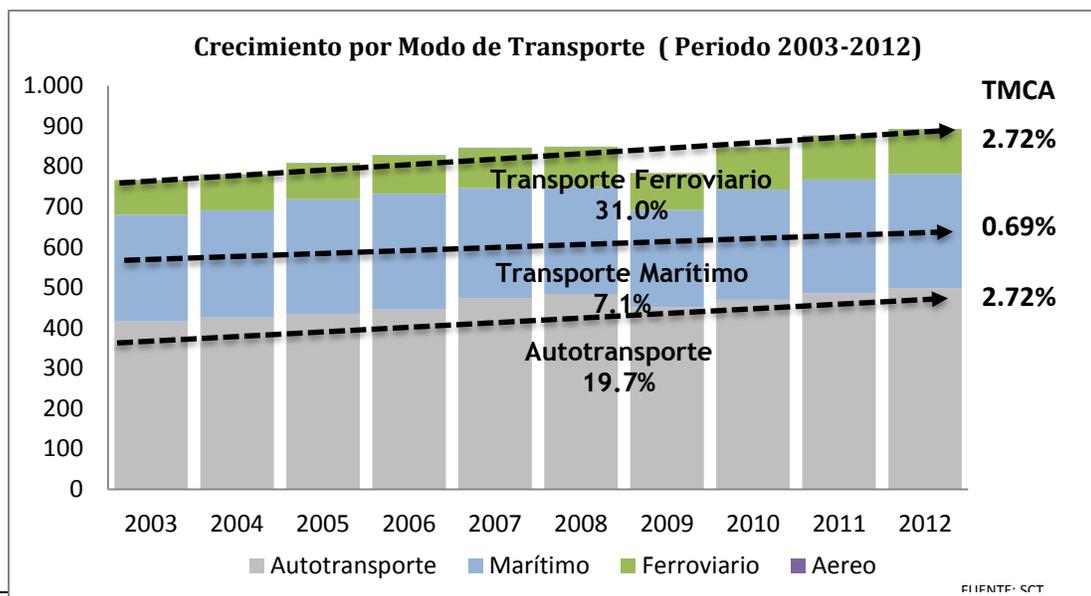
A pesar de todo esto, en las últimas décadas los puertos de México han, efectivamente, diversificado sus actividades y aumentado el volumen de su carga, un síntoma bastante claro de la modernización y ampliación a la que han estado sujetos.

f. EVOLUCIÓN DE LOS PUERTOS MEXICANOS¹⁵.



La infraestructura portuaria en 1996 estaba orientada a atender una vocación petrolera y granelera mineral, característica inicial de las exportaciones mexicanas en su apertura comercial en insumos naturales. Para 2012, la carga comercial ocupó el 55% de la carga total del Sistema Portuario Nacional, destacando, como ya se mencionó, el crecimiento de la carga contenerizada.

Esta evolución ha ido acompañada del movimiento un cambio en la selección del modo de transporte para la distribución de la carga, como se muestra en el siguiente gráfico que

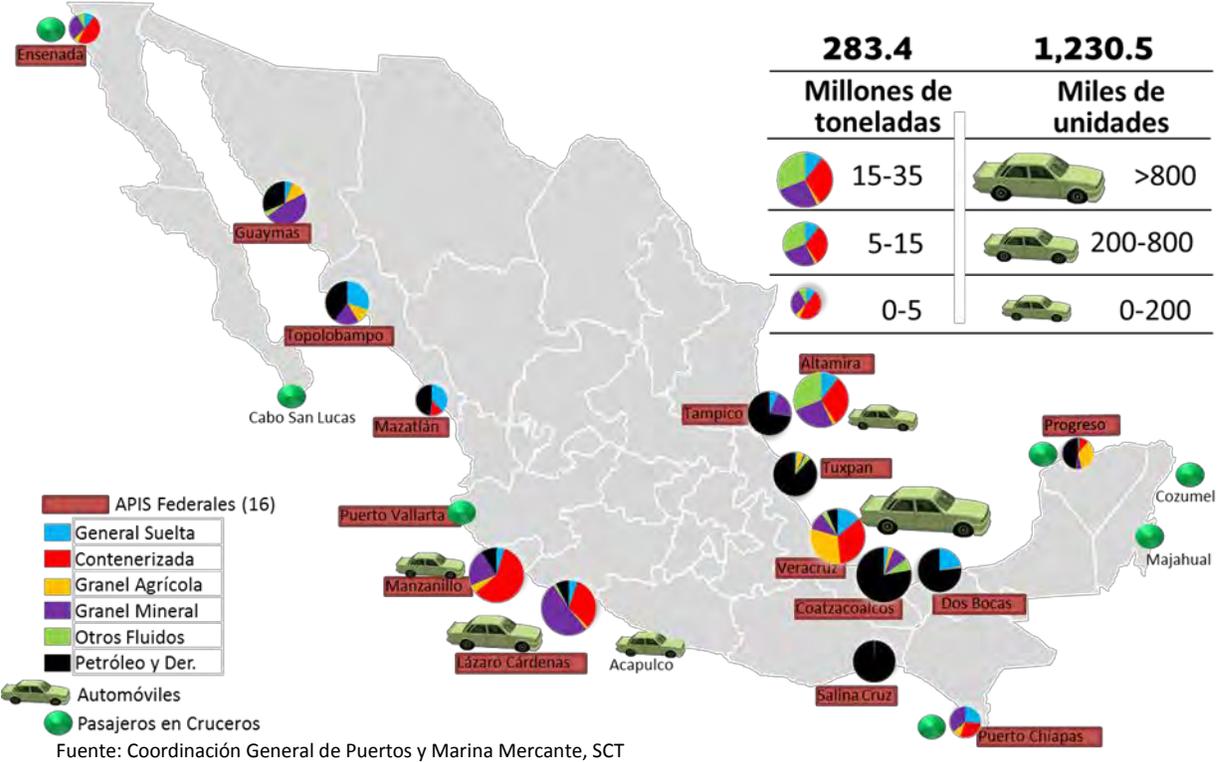


¹⁵ Desde 1996 la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, concentra la recopilación de todos los datos de carga del sistema en coordinación con el INEGI. Una publicación que recopila buena parte de esta información es José Antonio Tello Carrasco (Coord.), *Puertos y Marina Mercante en México hacia una nueva época 2007-2012*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 2012. Otro documento con información general de utilidad es Padilla y Sotelo, Lilia Susana. Puertos de México geoestratégicos y espacios clave. Una aproximación desde la perspectiva geográfica. *Revista Transporte y Territorio*, N° 3, Universidad de Buenos Aires, 2010. pp. 124-144.

detalla el crecimiento de la carga para cada modo de transporte en el periodo 2003-2012.

De los tres principales modos de transporte para el movimiento de carga, el transporte marítimo es aquel con el crecimiento más lento, motivo por el cual es importante que se fomente el desarrollo del transporte de carga por cabotaje.

El movimiento portuario de carga total de 1996 al 2012 creció a una tasa media anual del 1.8% totalizando en el último año 283.4 millones de toneladas; el movimiento de carga en puertos comerciales (excluyendo el petróleo y derivados), en el mismo periodo creció a una tasa media de 3.8 %, alcanzando en el año 2012, un total de 155.0 millones de toneladas; por su parte el movimiento de contenedores entre 1996 y 2012 presentó una tasa media anual, prácticamente exponencial, del 11.8% alcanzando una cantidad de 4.8 millones de TEUs e n 2012 (cajas de 20 o 40 pies).¹⁶

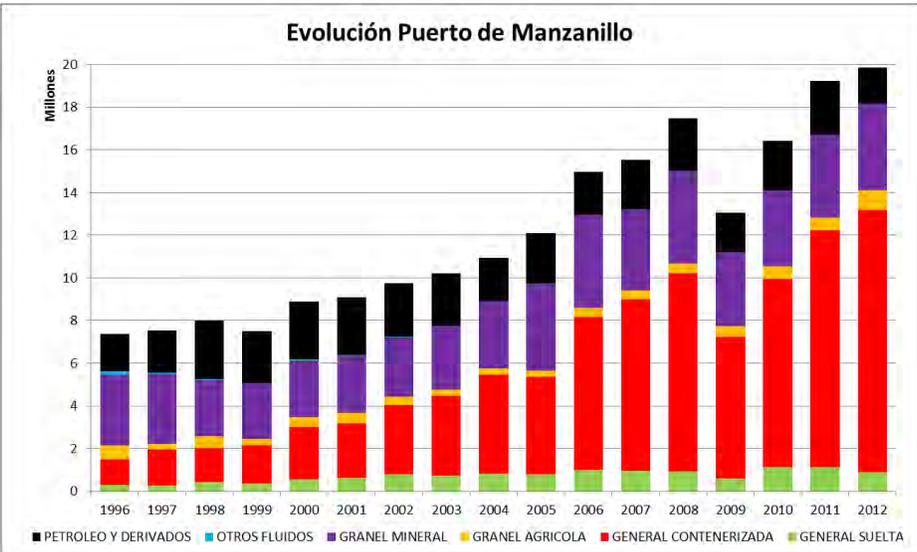


Del movimiento de carga total, las 16 APIs Federales (9 en el Golfo y 7 en el Pacífico) administradas por la SCT manejaron el 67.1% del total, destacando en el manejo de la totalidad del granel agrícola y casi la totalidad de los contenedores, los vehículos y los otros fluidos (manejados fuera de las terminales de PEMEX).

¹⁶ Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, SCT.

De estas 16 APIs, destacan por su participación Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico y, por el Golfo, Veracruz y Altamira. Estas 4 grandes APIs concentran el 96% del movimiento de contenedores, así como el 65% de granel agrícola, 40% del granel mineral y 38% de la carga general suelta.

Entre 1996 y 2012, la carga movilizada en el puerto de Manzanillo creció a un ritmo anual de 6.4%. Este crecimiento se vio impulsado principalmente por el desarrollo del movimiento de contenedores que, en este periodo creció a una tasa media anual del 15.6%¹⁷. Esta evolución del puerto de Manzanillo es, principalmente, resultado de las cadenas productivas que ligaron al puerto con los mercados de Asia ya que de esta región provienen el 64% de las importaciones y 56% de las exportaciones. Por otro lado, de Norteamérica se importa un 25% del total y se exporta casi un 40%. También se tienen intercambios con América del Sur, Europa y Oceanía pero los valores no son tan representativos.



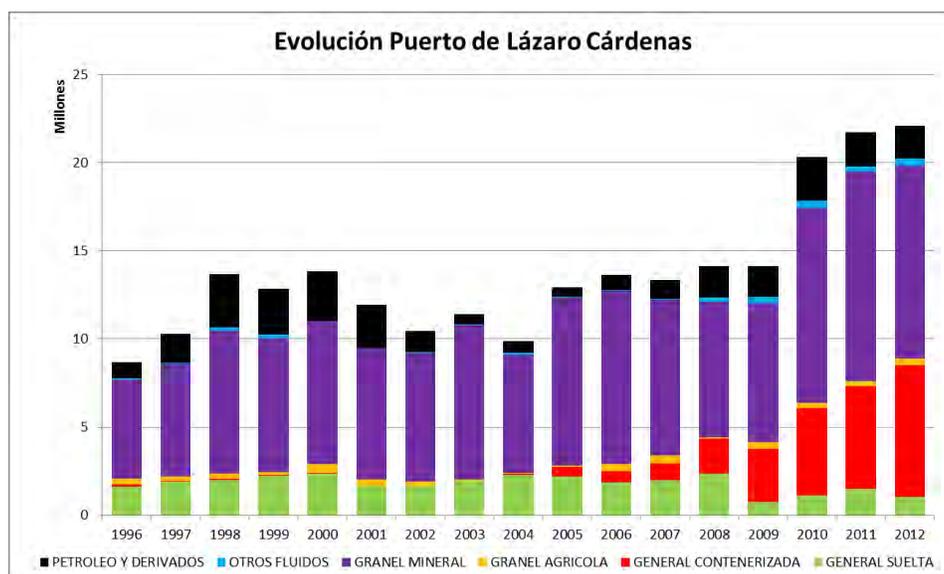
Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, SCT. Elaboración propia

Por su parte, el puerto de Lázaro Cárdenas movió en 2012 un total de 22.09 millones de toneladas, y se ha consolidado como puerto Hub para realizar transbordos marítimos con cargas desde y hacia países de la costa oeste de Sudamérica y Asia. Como se observa en la siguiente gráfica, la evolución comercial del puerto se ha basado en el manejo de granel

¹⁷ Anuario Estadístico 2012, Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Secretaría de Comunicaciones y Transportes

mineral, que en 2012 representó el 50% del total de su carga movilizada. Cabe destacar el crecimiento del manejo de contenedores que, por su consolidación como puerto Hub, ha crecido a una tasa media anual de 32%, representando ya en 2012, el 34% del total manejado¹⁸.

En cuanto a Lázaro Cárdenas, la principal zona de intercambio para importaciones esta mas distribuido siendo Asia, Oceanía y América del Norte las zonas más influyentes con alrededor del 25% cada una. En cuanto a las exportaciones el principal destino es Asia con el 40% seguido por América del norte con 30% y América del Sur con 25%.

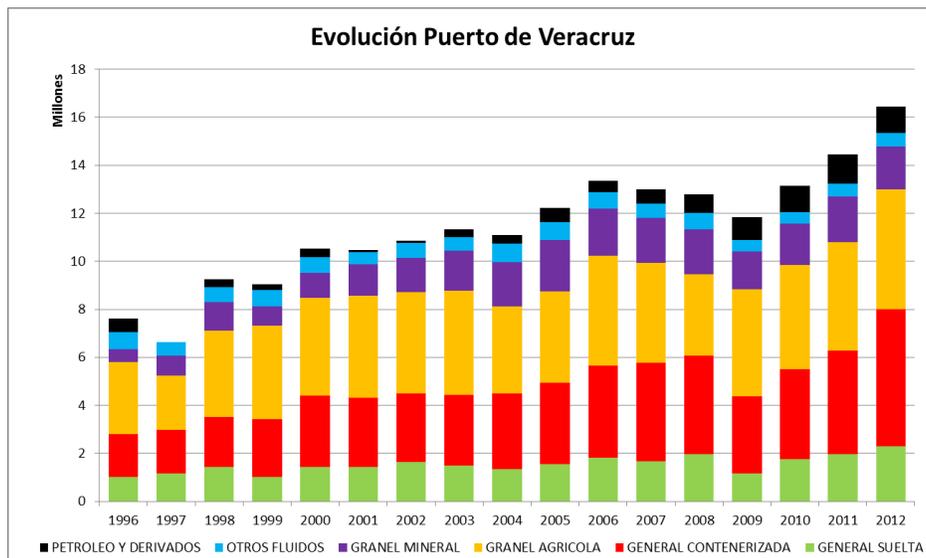


Fuente: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, SCT. Elaboración propia

El puerto de Veracruz, entre 1996 y 2012 creció a una tasa media del 4.9% para movilizar en 2012, 16.4 millones de toneladas. Su principal vocación es el manejo de carga contenerizada y granel agrícola. Asimismo, cabe destacar que este puerto es el primer lugar en movimiento de vehículos, que para 2012 movilizó 875,794 unidades, representando el 71% del movimiento nacional. En Veracruz, por otro lado, la principal zona de intercambio para del puerto es América del Norte con un 55%, seguido de Europa con un 27%, mientras que en exportaciones el mercado de América del Sur es el principal con 44% seguido por Europa con un 27%.¹⁹

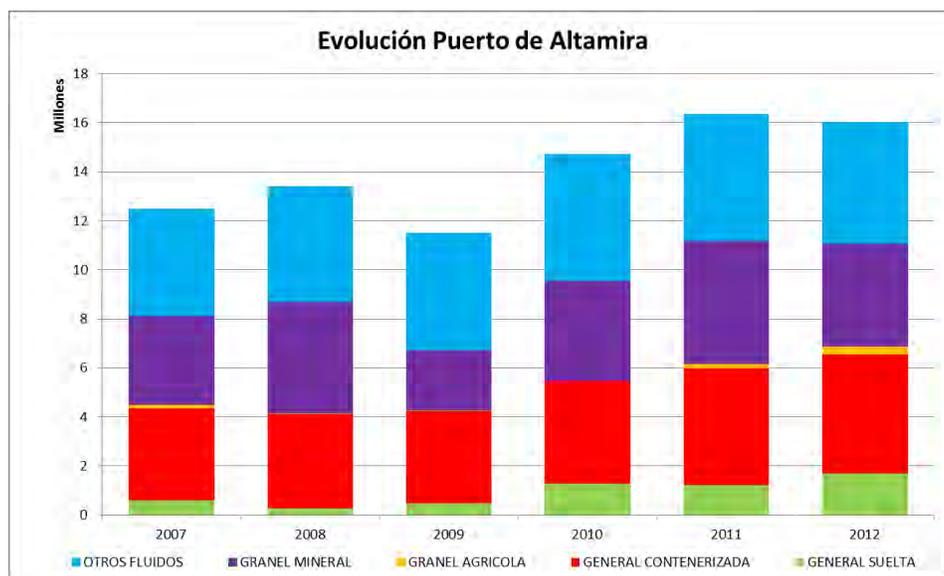
¹⁸ Ibid

¹⁹ Ibid.



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

Por último, el puerto de Altamira creció, entre 2007-2012, a una tasa media del 14.6%. Este puerto movió en 2012, un total de 16 millones de toneladas, de las cuales 31% fue de otros fluidos (gas principalmente) y 30% de carga contenerizada²⁰. La región con mayor intercambio con el puerto de Altamira es la de América del Norte con 45% de las importaciones y únicamente el 18% de las exportaciones, mientras que con América del Sur exportaciones son el movimiento principal del puerto con un 55% del total y se importa vagamente un 8%.



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

²⁰ Ibid. Se están revisando los datos de 1996-2006 ya que presentan discrepancias.

IV. PROPUESTAS

a. PUERTOS PARA EL DESARROLLO NACIONAL

Los puertos son, por definición, “sistemas logísticos bidireccionales”, que reciben bienes de las embarcaciones, los transportan a tierra y viceversa. Como tal, son un punto esencial de las cadenas logísticas y su buen funcionamiento impulsa la competitividad económica y facilita la diversificación y adaptación de las actividades comerciales y productivas. Si bien es cierto que los puertos no pueden garantizar la prosperidad de una economía, sin duda apoyan su crecimiento decisivamente.²¹

Al estudiar la evolución de los puertos a lo largo del siglo XX es comúnmente aceptado que éstos han atravesado cuatro distintas etapas, conocidas como “generaciones de puertos” (para más información, ver Anexo C).

En la primera generación (antes de la década de 1960) los puertos fueron concebidos como puntos para el transporte de mercancías entre la tierra y el mar; no obstante, sin relaciones socioeconómicas significativas con el territorio donde estaban ubicados.

En la segunda generación (entre 1960 y 1980) los puertos fueron concebidos como centros de transporte, pero también de actividades industriales y comerciales en zonas aledañas. Estos son los llamados puertos industriales.

En la tercera generación (después de 1980) algunos puertos comenzaron a incorporar funciones logísticas relacionadas con la distribución de bienes y servicios, el procesamiento de información a través de sistemas de telecomunicaciones y el fomento de actividades de valor agregado dentro del recinto portuario.

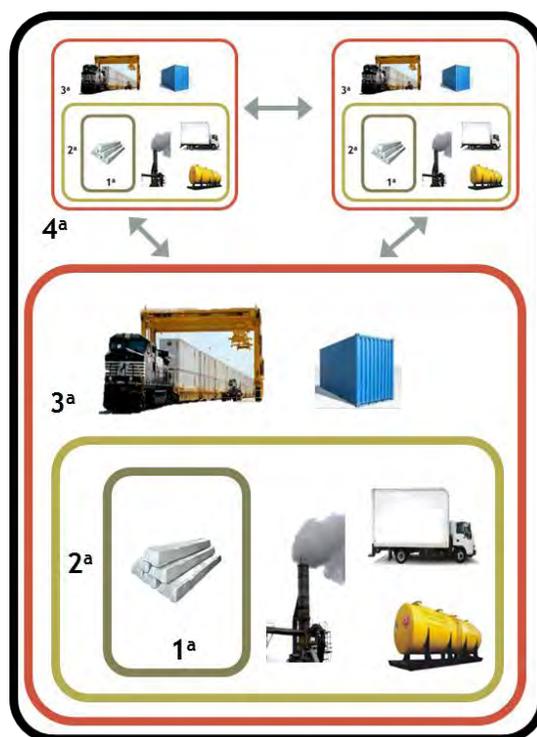
Finalmente, en la actualidad se habla de puertos de cuarta generación, que van un paso más allá al utilizar tecnologías vanguardistas de comunicación para conectar en una red a las distintas áreas del puerto y posibilitar una colaboración eficaz con otros puertos, con objeto de internacionalizar y diversificar sus actividades.

²¹ Jessica Ferguson, “Maritime Transport in Ireland: How Ports Can Encourage Economic Growth”, *Student Economic Review*, vol. 21, 2007.

Estos son los llamados puertos en red, integrados plenamente en las cadenas internacionales de producción y logística, y en los servicios de puerta a puerta en colaboración con otros operadores logísticos de puertos vecinos y distintos modos de transporte terrestre. Debido a su gran flexibilidad y capacidad, González Laxe define estos puertos como “polifuncionales”.²²

En breve, los de cuarta generación son puertos conectados en red que obedecen a una estrategia común de desarrollo y actúan como plataformas logísticas intermodales.

ESQUEMA DE GENERACIONES PORTUARIAS



Los servicios y facilidades ofrecidos por los puertos de cuarta generación representan una base competitiva que, en primera instancia, ofrece ventajas comparativas para las actividades logísticas y de valor agregado.

Como tal, una estrategia nacional de infraestructura y logística que permita disminuir la restricción al crecimiento económico sustentable que resulta de la excesiva dependencia de importaciones, requiere que el Sistema Portuario Nacional (SPN) avance hacia la cuarta generación de puertos.

²² Fernando González Laxe, “Puertos y Transporte Marítimo: Ejes de una nueva articulación global”, *Revista de Economía Mundial*, núm. 12, 2005.

En la actualidad, una buena parte de los puertos de México se encuentran aún dentro de la primera y segunda generaciones, sirviendo como meros puntos de embarque y desembarque, en varios casos con zonas para transformación de mercancías alrededor del recinto portuario.

En un esquema natural de desarrollo, el siguiente paso sería avanzar hacia la tercera generación de puertos, como se está buscando con el desarrollo de zonas de actividades logísticas en diversos puertos del país.

No obstante, en la evolución portuaria el perfeccionamiento de los sistemas no es necesariamente lineal, se puede avanzar a la cuarta generación al tiempo que se consolidan los servicios de puertos de tercera generación.

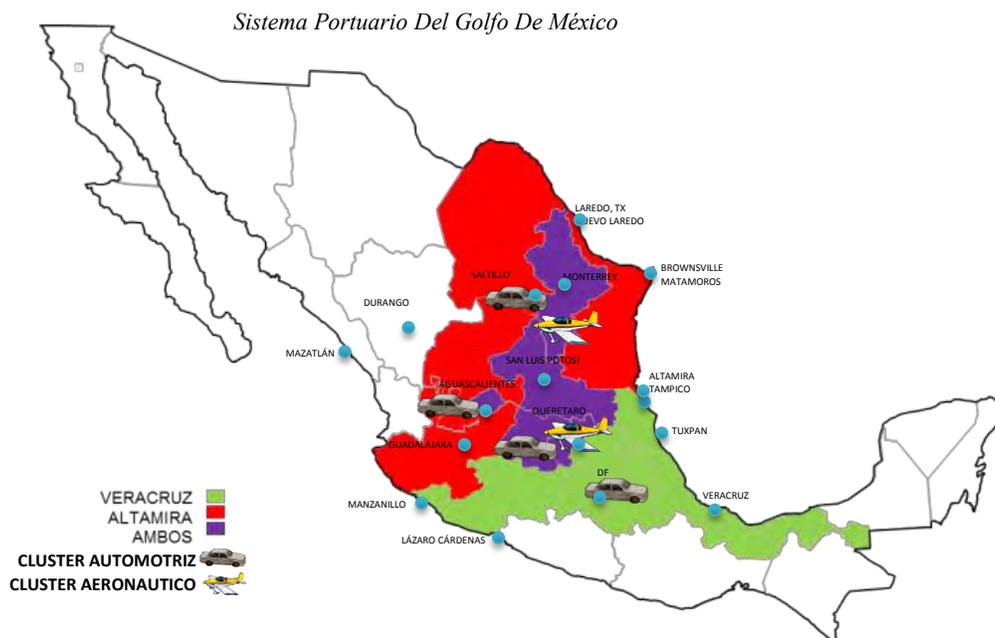
b. TRANSFORMACIÓN DE LAS APIs EN DOS SISTEMAS PORTUARIOS

Con la creación de 2 sistemas portuarios (Golfo de México y Océano Pacífico) se originan una serie de cambios en varios puertos que podrán llevar a estos a alcanzar un nivel evolutivo superior en menor tiempo, resaltando la vocación de los puertos del sistema para poder atender aquel mercado que favorece su especialización y colaborando en la distribución de la carga a aquellos puertos dedicados a otros productos.

Para conseguir la adecuada comunicación de los distintos puertos y poder considerar que estos están siendo colaborativos entre sí, será necesario incluirlos a todos en conjunto, dentro de un mismo sistema de comunicación y procesos de documentación que permitan la agilización y amplíen el conocimiento de la mercancía que arriba y parte de todos los puertos, a través de un Operador Único.

Como se puede observar en las imágenes de la situación actual de la zona de abastecimiento de cada uno de los sistemas portuarios, las áreas de influencia de ambos puertos son mayormente complementarias y únicamente comparten aquellos estados donde se desempeña la mayoría de la actividad industrial y que a su vez demandan una mayor cantidad de carga por lo que la cooperación para estas regiones es una propuesta que favorece tanto a los puertos como al sector productivo del país.

De igual forma, y como una de las bases para el desarrollo adecuado de los puertos especializados, se encuentra el desarrollo paralelo de las ciudades que rodean a los mismos.



Principales áreas de abastecimiento de los distintos sistemas portuarios propuestos.

Mejorar la convivencia puerto-ciudad es fundamental para conseguir resultados en tiempos menores pues dentro de esta convivencia se ofrece una mejor calidad de vida de los habitantes locales, aumentando el flujo turístico e industrial que encuentran en la vocación del puerto los beneficios para atender sus necesidades productivas en los alrededores. Esto integrado a la creación de Recintos Fiscalizados Estratégicos, atraerán a industria privada

del extranjero a invertir en la región pues, al encontrar la facilidad arancelaria para la producción, motivará a producir para exportar a aquellos países que sean de su conveniencia, por los 44 tratados comerciales con los que cuenta México.

Así mismo, al promover al puerto como una parte importante de la economía de la población, se hará conciencia dentro de los habitantes de la población que el detener el flujo natural de la mercancía del puerto se verá reflejado en una disminución de los empleos que lo rodean y disminuirá las inconformidades poblacionales en la búsqueda de una mejor conexión modal del puerto que permita el desahogo del mismo con mayor eficacia.

Por otro lado, la interconexión modal, es decir, la conexión portuaria con las carreteras y las vías férreas, deberá ser capaz de permitir el traslado de la mercancía fuera del mismo con el volumen y al ritmo que este requiere. Aquí es donde los operadores logísticos deberán integrarse al puerto como parte de su cadena de distribución, ser ellos mismos quienes definen la distribución de la mercancía desde los RFE a su destino, seleccionando los modos adecuados minimizando así los costos de transportación, donde se integren todas las opciones requeridas en un esquema DDP²³ o EXW y dejar del lado los esquemas FOB, maximizando así la satisfacción del cliente, ya sea comprador o vendedor, al reducir los intermediarios con los que este debe de tratar, facilitando temas como el aseguramiento de la carga y la integridad de la misma.

Entre los puertos que se encontrarán dentro de esta nueva evolución se consideran, por el lado del pacífico, Lázaro Cárdenas para manejo de carga general y gráneles, Manzanillo en manejo de carga contenerizada y Guaymas para granel mineral, mientras que por el lado del Golfo de México encontramos a Veracruz y Tuxpan, el primero ya especializado en el transporte de contenedores y el segundo petrolero pero evolucionando a contenedores y vehículos. Tampico y Altamira con una vocación petrolera y de otros fluidos respectivamente, evolucionan a carga comercial y otros fluidos/petróleo.

c. DESARROLLO DE PLATAFORMAS LOGISTICAS DE VALOR AGRAGADO

²³ Los Incoterms, que son los esquemas de aceptación voluntaria y riesgos asumidos definen al DDP como Delivered Duty Paid o servicio "Puerta a Puerta" donde el riesgo asumido es por parte del vendedor o en EXW que es "Ex Works" o "En fábrica" donde el riesgo es asumido en su totalidad por el comprador.

Lo expuesto en el capítulo III, es a grandes rasgos, el esquema productivo y comercial del siglo XXI. La pregunta es qué debe hacer un país para aprovecharlo al máximo, de forma que pueda generar empleo y dinamismo económico.

Las distintas particularidades de las naciones hacen que no exista una respuesta definitiva a esta pregunta. No obstante, es posible entrever ciertas pautas comunes entre las naciones de más rápido crecimiento, como por ejemplo, las economías emergentes de Asia.

Una estrategia común entre estos países ha sido impulsar una agenda nacional de infraestructura y logística para propiciar la máxima eficiencia en el traslado de mercancías y, todavía más importante, el establecimiento de actividades de valor agregado dentro de su territorio.

De acuerdo a la CEPAL, México necesita un sistema que permita la sinergia de todos y cada uno de los factores involucrados en la adquisición, el movimiento, el almacenamiento, la transformación y el control de las mercancías.

Como parte de este esquema integral se promoverán los dos sistemas portuarios integrales: mencionados: el del Golfo de México y el del Pacífico. El objetivo es que los puertos de México permitan el traslado eficiente de mercancías, pero fundamentalmente, que sean polos de atracción para actividades industriales de valor agregado,

Esto es especialmente relevante si consideramos que,

Es evidente que México acelerará su crecimiento en la medida en que su red de infraestructura y logística permita no sólo movilizar bienes eficientemente, sino también agregarles valor para aliviar el déficit en la balanza de pagos, generar empleo y dinamismo económico.²⁴

Para fomentar el establecimiento de actividades de valor agregado en su territorio México necesita una política industrial que se apoye en un sistema nacional de infraestructura y logística; donde cada modo de transporte permita a México insertarse en mayor medida dentro de las cadenas globales de producción.

²⁴ Óscar Fernández, *Op. Cit.*, p. 177.

El siguiente capítulo tiene por objeto detallar de qué manera la transformación de las APIs en dos sistemas portuarios sería un paso significativo en la inserción más profunda de México en estas cadenas globales de producción.

En suma, se trata de que los puertos faciliten las exportaciones de las industrias, pero también se trata de que los puertos consoliden la economía interna a través de una mayor y más eficaz producción, que permita al país reducir su propensión a importar y fomente la demanda interna con más trabajos bien remunerados.²⁵

Para ello los puertos deben ser la puerta de entrada y salida de corredores logísticos modernos y multimodalmente conectados.



Actualmente, dos de nuestros más importantes corredores logísticos van desde los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas hasta la frontera en Nuevo Laredo, pasando por ciudades como Guadalajara, Aguascalientes, Monterrey e, incluso, conectando con la zona metropolitana del valle de México.

MANZANILLO Y LÁZARO CÁRDENAS A EE.UU.

²⁵ Nora Lustig (coord.), *Crecimiento Económico y Equidad*, Óscar Fernández, —“La restricción por balanza comercial al crecimiento”, COLMEX, 2010, p. 177. También ver Carlos Martner Peyrelongue “Puertos pivotes en México: límites y posibilidades”, *Revista de la CEPAL*, núm. 76, 2002, pp. 123 – 141. Carlos Martner Peyrelongue, —“Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de hubs en México” *UAEM*, núm. 52, enero-abril 2010, pp. 319-360.

Actualmente, el Gobierno Federal, tiene contempladas obras como una nueva vía corta de Monterrey a Nuevo Laredo y libramientos ferrocarrileros en Celaya y Matamoros. Estos, con entronques secundarios, reforzarán a estos corredores.

Todas estas obras terrestres de conectividad y logística estarán respaldadas por la modernización de los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas, como plataformas logísticas de valor agregado y de abasto a los clusters existentes.²⁶

En Manzanillo, que es el puerto más importante del país en movimiento de contenedores, se concluyó la primera fase de la segunda terminal especializada de contenedores e iniciaron los trabajos para la terminal de usos múltiples.

También se construirá un nuevo libramiento ferroviario, que aumentará la capacidad de salida de la mercancía y mejorará la relación del puerto con la ciudad.

Por su parte, Lázaro Cárdenas es un puerto de gran interconectividad, que además cuenta con importantes áreas para su desarrollo futuro, como la Isla de la Palma.

En este puerto se desarrollarán diversos proyectos, entre los que destacan la construcción de la segunda terminal especializada en contenedores, una terminal especializada en automóviles y una segunda terminal de usos múltiples.

El objetivo es que Manzanillo y Lázaro Cárdenas afiancen su posición como los pilares del sistema portuario del Pacífico mexicano y contribuyan a consolidar los corredores logísticos hacia la frontera norte.

VERACRUZ AL ALTIPLANO MEXICANO

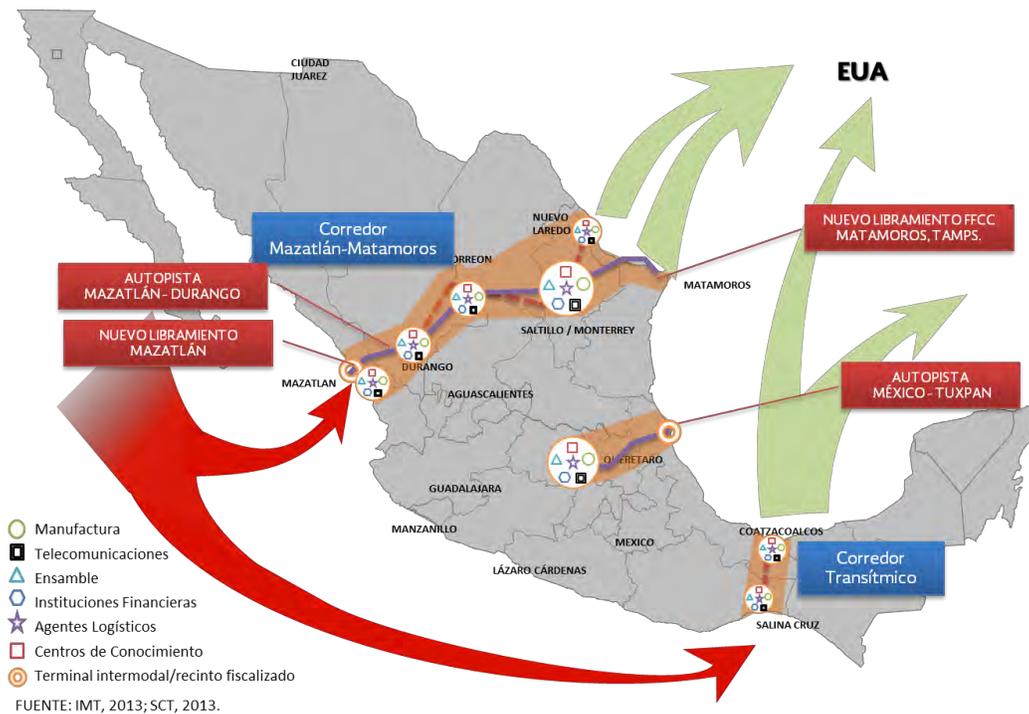
Por el lado del golfo de México, Veracruz es el principal puerto para el comercio marítimo con Europa y la Costa Este de Estados Unidos y al interior del país con la zona metropolitana del Valle de México. Su principal carga es la comercial, pero con importantes movimientos de contenedores y automóviles.

Para mejorar su competitividad y evitar que se convierta en un cuello de botella, debido a su saturación actual, es necesario garantizar su ampliación natural para triplicar su

²⁶ Yossi Sheffi, *Logistics Intensive Clusters: Global Competitiveness and Regional Growth*, documento de trabajo del MIT, 2010. Consultado el 23 de enero de 2014 en web.mit.edu/sheffi/www/documents/LogisticsClustersV4.pdf

capacidad de manera que en 2018, pueda mover de acuerdo a la demanda hasta 66 millones de toneladas

De esta manera Veracruz quedará consolidado como una Plataforma logística de Valor agregado y un corredor altamente eficiente a la frontera norte, que esté en condiciones, de atender a las economías de Estados Unidos y Europa una vez que éstas se recuperen.



MAZATLÁN – MATAMOROS Y TUXPAN – ALTIPLANO MEXICANO

Así como se propone consolidar los corredores logísticos existentes, también se desarrollan nuevos, como el de Mazatlán-Durango- Matamoros y el de Tuxpan Valle de México.

Para ello, se deberá aprovechar las obras que se realizan como la nueva autopista Mazatlán Durango que conectará hasta Matamoros, el nuevo libramiento carretero de Mazatlán y la nueva autopista del Valle de México a Tuxpan.

Mazatlán recibirá un impulso importante con la nueva autopista a Durango y Matamoros, que atravesará 7 Estados del norte de la República para conectar al Pacífico con la Costa Este de Estados Unidos.

Por ejemplo en Tuxpan, que con la autopista conectará con el Valle de México en sólo 230 km, se construirá un nuevo puerto enfocado a la carga general y los contenedores.

Estos corredores se deberán impulsar con una lógica integral y, por ello, las obras terrestres de conectividad tendrán que ir acompañadas de proyectos portuarios.

En el mediano y largo plazo se ampliará la capacidad de Veracruz con infraestructura en la zona norte del recinto actual. La meta para 2018 es triplicar la capacidad de carga del puerto.

ISTMO DE TEHUANTEPEC

Por último, el corredor transítmico plataforma logística como proyecto de desarrollo regional para reactivar la zona del Sur-Sureste. El principal propósito es hacer de esta región un nodo logístico global de valor agregado, que sirva para el cruce eficiente de mercancías y también para su transformación.

La visión es que el puerto de Salina Cruz reciba insumos procedentes de Asia, se transporten por ferrocarril del Istmo hasta los parques industriales y en estos se transformen los productos a su estadio final para su exportación, desde Coatzacoalcos, a los mercados de Norteamérica y Europa.

La característica esencial de este proyecto es que el Istmo no sea una mera zona de cruce de mercancías, sino que los productos, en su ruta interoceánica, generen un efecto multiplicador en la región con mayores ingresos y empleo.

Cabe destacar que este proyecto no buscará competir con el canal de Panamá, sino convertir la región en una zona de parques industriales que incremente el valor de los productos y se aprovechen las prerrogativas de los 12 tratados comerciales con 44 países.

Este proyecto implica la modernización y ampliación de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos, las carreteras, los ferrocarriles y aeropuertos regionales.

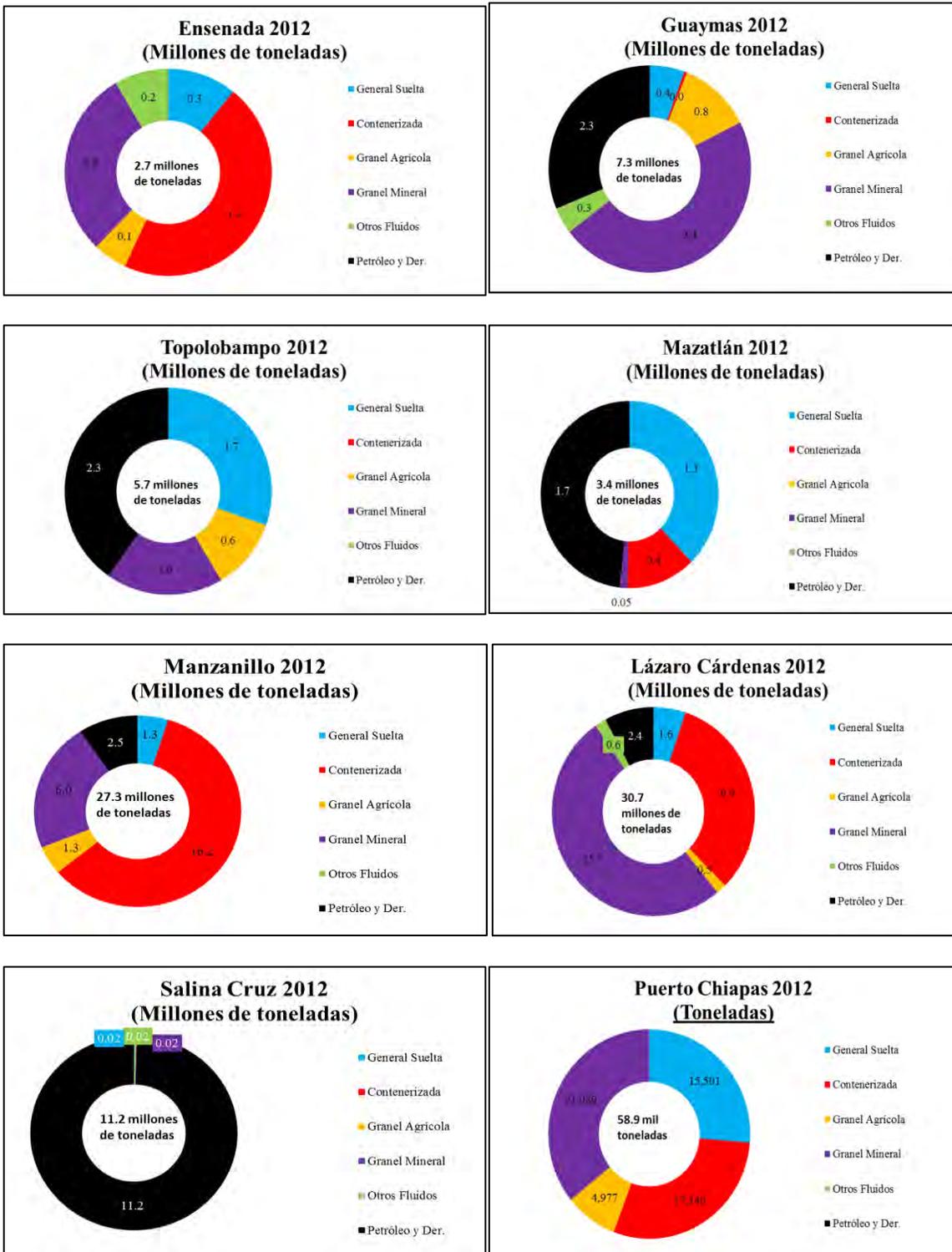
CONCLUSIONES

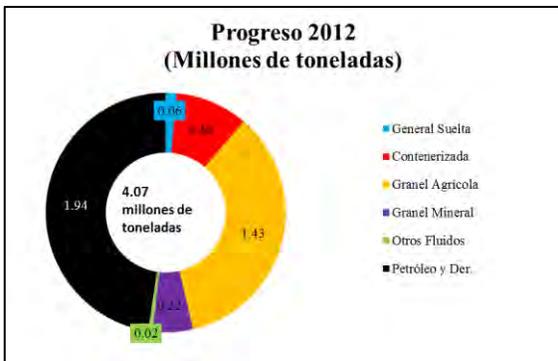
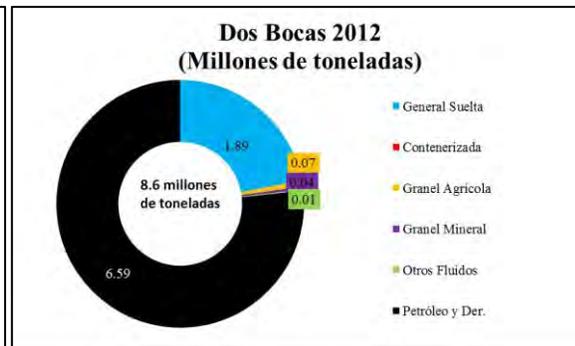
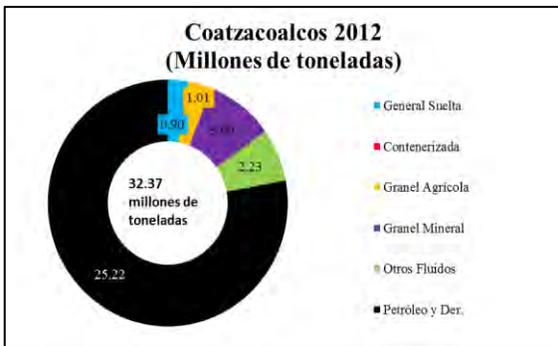
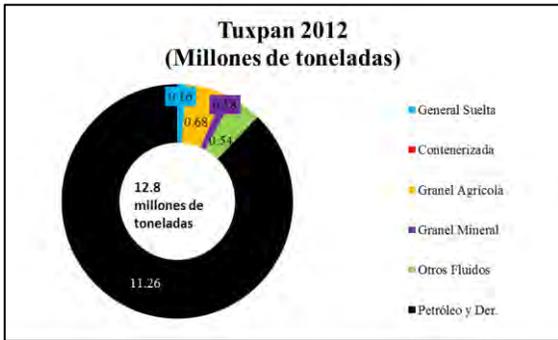
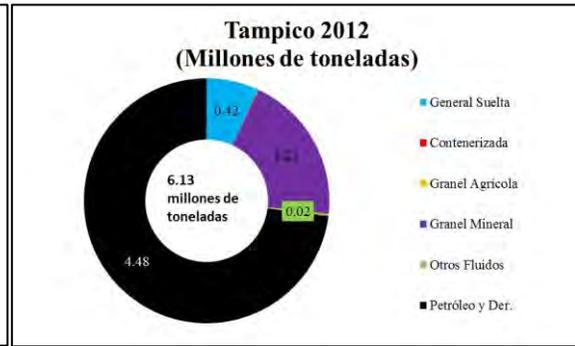
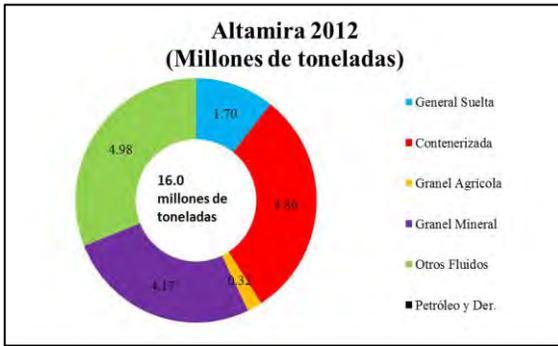
- El objetivo final de consolidar los corredores logísticos existentes y de desarrollar nuevos, la meta de esta estrategia integral de infraestructura de comunicaciones, con puertos de cuarta generación, es insertar a México con más fuerza en las cadenas globales de valor.
- En suma se trata de que los puertos faciliten las exportaciones de las industrias más exitosas (como la automotriz) y de otras con mayor valor agregado, pero también se trata de que los puertos consoliden la economía interna a través de una mayor y más eficaz producción, que permita al país reducir su propensión a importar y fomente la demanda interna con más trabajos bien remunerados.²⁷
- De esta forma se incrementará la productividad del trabajo, se fomentará el establecimiento de mayores actividades de valor agregado y, con ello, se crearán empleos bien remunerados, que permitirán un crecimiento del mercado interno y un proceso competitivo de sustitución de importaciones para invertir la tendencia deficitaria actual en la balanza de pagos.

²⁷ Nora Lustig (coord.) Crecimiento Económico y Equidad, Óscar Fernández, —La restricción por balanza comercial al crecimiento”, COLMEX, 2010, p. 177.

ANEXO B

VOCACIÓN DE LAS ADMINISTRACIONES PORTUARIAS INTEGRALES
API's DEL PACÍFICO





ANEXO C

MOVIMIENTO DE CARGA DE LAS ZONAS FEDERALES (2007, 2010, 2012 Y ENERO-SEPTIEMBRE 2012-2013)

Granel Agrícola	172	75	22	22	0
Granel Mineral	12	4	15	15	0
Otros Fluidos			0	0	0
Petróleo y Der.	13,237	12,826	11,186	8,933	9,844
TOTAL	13,428	12,975	11,240	8,980	9,868

Ensenada (Miles de toneladas)			
Tipo de carga	2007	2010	2012
General Suelta	192	69	290
Contenerizada	866	898	1,237
Granel Agrícola	290	244	144
Granel Mineral	1,955	728	787
Otros Fluidos	0	1,480	227
Petróleo y Der.			
TOTAL	3,302	3,419	2,685

ENE-SEPT 2012-2013	
2012	2013
211	194
866	649
144	81
632	582
227	184
2,080	1,688

Puerto Chiapas (Toneladas)					
Tipo de carga	2007	2010	2012	2012	2013/p
General Suelta	15,661	17,165	15,501	11,758	32,792
Contenerizada	440	21,438	5,239	30,663	30,335
Granel Agrícola		12,000	4,977	0	9,497
Granel Mineral	3,993	5,000	21,089	21,089	15,471
Otros Fluidos			0	0	0
Petróleo y Der.			0	0	0
TOTAL	20,094	55,603	58,907	50,187	62,999

Guaymas (Miles de toneladas)			
Tipo de carga	2007	2010	2012
General Suelta	111	122	403
Contenerizada	0	0	33
Granel Agrícola	221	524	845
Granel Mineral	944	2,315	3,428
Otros Fluidos	63	60	301
Petróleo y Der.	2,385	2,146	2,279
TOTAL	3,724	5,168	7,290

ENE-SEPT 2012-2013	
2012	2013
281	399
22	70
651	650
2,466	3,150
220	114
1,710	1,639
5,350	6,022

Altamira (Miles de toneladas)					
Tipo de carga	2007	2010	2012	2012	2013/p
General Suelta	607	1,270	1,698	1,225	1,182
Contenerizada	3,724	4,218	4,859	3,683	3,891
Granel Agrícola	150	0	320	262	451
Granel Mineral	3,650	4,056	4,171	3,035	2,217
Otros Fluidos	4,344	5,169	4,979	3,962	3,676
Petróleo y Der.			0	0	0
TOTAL	12,475	14,712	16,027	12,166	11,417

Topolobampo (Miles de toneladas)			
Tipo de carga	2007	2010	2012
General Suelta	1,616	1,293	1,720
Contenerizada	0	0	0
Granel Agrícola	482	456	631
Granel Mineral	655	1,114	1,038
Otros Fluidos	0	0	0
Petróleo y Der.	2,324	2,208	2,281
TOTAL	5,077	5,071	5,670

ENE-SEPT 2012-2013	
2012	2013/p
1,278	1,255
0	0
556	520
602	1,095
0	0
1,635	1,688
4,070	4,558

Tampico (Miles de toneladas)					
Tipo de carga	2007	2010	2012	2012	2013/p
General Suelta	1,637	687	423	320	414
Contenerizada	76	9	5	4	2
Granel Agrícola	0	0	0	0	0
Granel Mineral	1,597	795	1,209	958	860
Otros Fluidos	62	16	18	18	120
Petróleo y Der.	5,856	6,552	4,476	3,446	4,144
TOTAL	9,228	8,059	6,130	4,744	5,539

Mazatlán (Miles de toneladas)			
Tipo de carga	2007	2010	2012
General Suelta	1,277	1,276	1,300
Contenerizada	272	296	435
Granel Agrícola		0	
Granel Mineral			48
Otros Fluidos			0
Petróleo y Der.	1,685	1,528	1,661
TOTAL	3,233	3,099	3,444

ENE-SEPT 2012-2013	
2012	2013/p
1,006	916
350	245
0	20
48	0
0	0
1,259	1,285
2,664	2,465

Tuxpan (Miles de toneladas)					
Tipo de carga	2007	2010	2012	2012	2013/p
General Suelta	99	89	157	125	162
Contenerizada	0	0	0	0	0
Granel Agrícola	686	557	680	489	457
Granel Mineral	179	116	182	124	347
Otros Fluidos	204	351	545	374	431
Petróleo y Der.	9,122	9,375	11,265	8,404	8,395
TOTAL	10,289	10,487	12,829	9,515	9,793

Manzanillo (Miles de toneladas)			
Tipo de carga	2007	2010	2012
General Suelta	1,270	1,501	1,301
Contenerizada	10,821	12,017	16,152
Granel Agrícola	684	895	1,320
Granel Mineral	5,176	4,732	5,973
Otros Fluidos			0
Petróleo y Der.	3,223	3,055	2,534
TOTAL	21,173	22,200	27,280

ENE-SEPT 2012-2013	
2012	2013/p
899	1,066
12,270	12,341
948	839
4,055	5,368
0	0
1,679	1,308
19,851	20,921

Veracruz (Miles de toneladas)					
Tipo de carga	2007	2010	2012	2012	2013/p
General Suelta	2,257	2,319	3,061	2,300	2,364
Contenerizada	5,457	5,055	7,599	5,690	6,316
Granel Agrícola	5,551	5,662	6,845	5,008	4,587
Granel Mineral	2,485	2,225	2,337	1,772	1,802
Otros Fluidos	782	646	741	585	522
Petróleo y Der.	878	1,502	1,435	1,084	962
TOTAL	17,410	17,410	22,018	16,440	16,552

Lázaro Cárdenas (Miles de toneladas)			
Tipo de carga	2007	2010	2012
General Suelta	2,719	1,577	1,569
Contenerizada	1,297	6,651	9,938
Granel Agrícola	615	458	495
Granel Mineral	10,619	15,338	15,707
Otros Fluidos	87	521	553
Petróleo y Der.	1,754	3,283	2,410
TOTAL	17,092	27,828	30,672

ENE-SEPT 2012-2013	
2012	2013/p
1,048	1,537
7,464	6,489
350	351
10,978	14,276
398	378
1,861	1,495
22,099	24,526

Coatzacoalcos (Miles de toneladas)					
Tipo de carga	2007	2010	2012	2012	2013/p
General Suelta	598	803	901	675	846
Contenerizada			0	0	0
Granel Agrícola	804	801	1,008	783	636
Granel Mineral	1,971	1,765	2,999	2,332	2,165
Otros Fluidos	1,946	2,258	2,234	1,732	1,885
Petróleo y Der.	23,497	28,569	25,224	18,473	13,556
TOTAL	28,817	34,196	32,366	23,996	19,088

Salina Cruz (Miles de toneladas)			
Tipo de carga	2007	2010	2012
General Suelta	0	17	17
Contenerizada	7	54	0
Granel Agrícola	172	75	22
Granel Mineral	12	4	15
Otros Fluidos			0
Petróleo y Der.	13,237	12,826	11,186
TOTAL	13,428	12,975	11,240

ENE-SEPT 2012-2013	
2012	2013/p
10	15
0	0
22	8
15	0
0	0
8,933	9,844
8,980	9,868

Dos Bocas (Miles de toneladas)					
Tipo de carga	2007	2010	2012	2012	2013/p
General Suelta	934	2,160	1,889	1,324	1,617
Contenerizada	1		0	0.06	0.01
Granel Agrícola			67	31	152
Granel Mineral	47	80	36	26	30
Otros Fluidos			61	9	11
Petróleo y Der.	12,660	10,782	6,594	4,302	5,033
TOTAL	13,642	13,082	8,597	5,691	6,844

Puerto Chiapas (Toneladas)			
Tipo de carga	2007	2010	2012
General Suelta	15,661	17,165	15,501
Contenerizada	440	21,438	17,340
Granel Agrícola		12,000	4,977
Granel Mineral	3,993	5,000	21,089
Otros Fluidos			0
Petróleo y Der.			0
TOTAL	20,094	55,603	58,907

ENE-SEPT 2012-2013	
2012	2013/p
11,758	32,792
17,340	5,239
0	9,497
21,089	15,471
0	0
0	0
50,187	62,999

Progreso (Miles de toneladas)					
Tipo de carga	2007	2010	2012	2012	2013/p
General Suelta	77	35	60	11	35
Contenerizada	397	346	397	297	327
Granel Agrícola	1,563	1,482	1,427	1,075	1,033
Granel Mineral	274	93	221	188	68
Otros Fluidos	41	26	23	16	9
Petróleo y Der.	1,798	1,921	1,938	1,438	1,465
TOTAL	4,149	3,903	4,066	3,025	2,937

Altamira (Miles de toneladas)			
Tipo de carga	2007	2010	2012
General Suelta	607	1,270	1,698
Contenerizada	3,724	4,218	4,859
Granel Agrícola	150	0	320
Granel Mineral	3,650	4,056	4,171
Otros Fluidos	4,344	5,169	4,979
Petróleo y Der.			0
TOTAL	12,475	14,712	16,027

ENE-SEPT 2012-2013	
2012	2013/p
1,225	1,182
3,683	3,891
262	451
3,035	2,217
3,962	3,676
12,166	11,417

Carga Comercial APIs Federales (Miles de toneladas)					
Tipo de carga	2007	2010	2012	2012	2013/p
General Suelta	13,410	13,233	14,804	10,725	12,034
Contenerizada	22,918	29,566	40,674	30,663	30,335
Granel Agrícola	11,218	11,166	13,809	10,320	9,794
Granel Mineral	29,567	33,366	38,173	27,253	31,974
Otros Fluidos	7,529	10,585	9,633	7,540	7,329
Petróleo y Der.	78,418	83,749	73,281	54,222	50,815
TOTAL	163,061	181,665	190,374	140,723	142,282

ANEXO D

ESQUEMA DE GENERACIONES PORTUARIAS

	PRIMERA GENERACIÓN	SEGUNDA GENERACIÓN	TERCERA GENERACIÓN	CUARTA GENERACIÓN
Estrategia desarrollo portuario	Carga granel; punto de intercambio transporte.	Gráneles secos y líquidos; Transporte, centro comercial e industrial	Carga granel y contenerizada; Centro transporte integrado/plataforma logística para el comercio internacional	Varios puertos en red con 1 solo operador: Carga y contenerizada, transporte multimodal integrado, plataforma logística para el comercio internacional
Alcance actividades	Carga, descarga, almacenaje, servicios navegación; muelles y áreas marítimas limítrofes.	Carga, descarga, almacenaje, servicios navegación; transformación carga; servicios industriales y comerciales relacionados con el buque; mayor área portuaria	Carga, descarga, almacenaje, servicios navegación; transformación de la carga; distribución de la carga y la información; actividades logísticas; Terminales y extensión del puerto hacia tierra.	Carga, descarga, almacenaje, servicios navegación; transformación de la carga; distribución de la carga y la información; actividades logísticas; Terminales y extensión del puerto hacia tierra. Conexión en red con otras terminales terrestres o marítimas, cooperación en vez de competencia.
Características organizativas	Actividades independientes dentro del puerto; relación informal entre el puerto y sus usuarios.	Mayor relación puerto y usuarios; escasa relación entre actividades portuarias; poca relación entre puerto y municipios limítrofes.	Unidad de la comunidad portuaria; integración puerto por medio de cadena de comercio y transporte; estrecha relación entre puerto y áreas; mayor organización portuaria.	Operador único en red con gestión integral. Integración de infraestructura. Relación amplia con municipios para desarrollo conjunto.
Características de producción	Flujo de carga; servicio individual; bajo valor añadido.	Flujo de carga; transformación de la carga; servicios combinados; mejora del valor añadido.	Flujo de información y carga; package de servicios múltiple; alto valor añadido; tecnología / know-how	Flujo de información entre varios puertos (marítimos y secos). Intermodalidad, alto valor añadido, tecnología.

Fuente: Puertos y Transporte Marítimo: Ejes de una Nueva Articulación Global. Información de la UNCTAD,1992; Rúa Costa, C. (2006). *Los Puertos en el Transporte Marítimo*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.

REFERENCIAS

- Bernstein, W. J. (2008). *A Splendid Exchange*. New York, NY: Atlantic Monthly Press.
- Bhagwati, Jagdish (2013) "Dawn of a new system", *Finance and Development*.
- González Laxe, Fernando (2005) "Puertos y Transporte Marítimo: Ejes de una nueva articulación global", *Revista de Economía Mundial*.
- Jaumotte, Florence et. al. (2013), "Rising Income Inequality: Technology, or Trade and Financial Globalization?", *IMF Economic Review*, Vol. 61, No. 2.
- de Maria y Campos, M., & al., e. (2013). *El Desarrollo de la Industria Mexicana en su Encrucijada*. México: Facultad de Economía de la UNAM.
- Ferguson, J. (2007). *Maritime Transport in Ireland: How Ports Can Encourage Economic Growth*. Dublin: Student Economic Review.
- Fernandez, O. (2010). "La Restricción por Balanza Comercial al Crecimiento", en N. Lustig, *Los Grandes Problemas de México, Tomo IX*. México : Colegio de México.
- Huwart, Jean-Yves y Loïc Verdier (2013), *Economic Globalisation: Origins and Consequences*, OECD Insights.
- Love, Patrick y Ralph Lattimore (2009), *International Trade, Free, Fair, Open?*, OECD Insights.
- Martner Peyrelongue, Carlos (2002) "Puertos pivotes en México: límites y posibilidades", *Revista de la CEPAL*, núm. 76.
- Martner Peyrelongue, Carlos "Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de hubs en México" *UAEM*, núm. 52.
- Padilla y Sotelo, Lilia Susana (2010). "Puertos de México geoestratégicos y espacios clave. Una aproximación desde la perspectiva geográfica". *Revista Transporte y Territorio*, Nº 3, Universidad de Buenos Aires.
- Subramanian, A., & Kessler, M. (2013). *The Hyperglobalización of Trade and Its Future*. Peterson: Peterson Institute for International Economics.
- Sheffi, Yossi (2010), *Logistics Intensive Clusters: Global Competitiveness and Regional Growth*, documento de trabajo del MIT.
- Tello Carrasco, José Antonio (Coord.) (2012), *Puertos y Marina Mercante en México hacia una nueva época 2007-2012*, Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- UNCTAD. (2012). *Review of Maritime Transport*. UNCTAD.

The World Bank Group. (2013). *World Development Indicators*. Retrieved 09 12, 2013, from <http://wdi.worldbank.org/table>

Zhan, J. (2013). *World Investment Report 2013, Global Value Chains: Investment and Trade for Development*. New York: United Nations.