



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

**FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES
LICENCIATURA EN RELACIONES INTERNACIONALES**

*La consolidación de puertos HUB en México y
Panamá en el comercio regional de mercancía
contenerizada*

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADO EN RELACIONES INTERNACIONALES

PRESENTA:

MARISOL ANAYA RANGEL

Director:

José Ignacio Martínez Cortés

México D. F. 2014





Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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.

Dedicatoria

A mis padres que son mi motor en la vida,
mi inspiración a ser mejor cada día.

A David Islas Ocampo
gran fuente de motivación
quién me enseñó que la carrera es solo una guía
nosotros somos quienes la hacemos,
no la carrera a nosotros.

Seguiré apuntando a la Luna... siempre.

Agradecimientos

A mis padres,
máximo ejemplo de integridad, perseverancia, esfuerzo y sacrificio,
a ustedes todo mi respeto, cariño y mi más infinita gratitud,
por su apoyo incondicional y comprensión,
este logro es más suyo que mío.

A mis tíos Naty, Linda y Mario Rangel
quienes me han brindado su cariño y confianza sin restricciones,
a quienes espero retribuir de la misma forma,
por su apoyo en tiempos difíciles y compañía en los momentos de alegría

A mis tíos Blanca, Luis Anaya e Hilda Rosas
por brindarme grandes momentos de felicidad
y por ser mis cómplices en muchas aventuras

A la Universidad Nacional Autónoma de México
mi alma mater, que me brindó el honor de formarme desde la Preparatoria en sus
aulas, soy afortunada por pertenecer a las filas de nuestra máxima casa de
estudios

A las Facultades de Ciencias Políticas y Sociales, Derecho y Economía,
donde sus profesores con compromiso y entrega se ocuparon de inculcarme
bases sólidas para la vida profesional y personal

“Por mi raza hablará el espíritu”

Índice

Dedicatoria	II
Agradecimientos	III
Índice	IV
Índice de ilustraciones	VI
Índice de tablas	VI
INTRODUCCIÓN	VII
Presentación capitular	XIII
CAPÍTULO I Comercio marítimo de mercancía contenerizada y su papel en la logística internacional	15
1.1. La estructura del sistema global de puertos y las tendencias marítimas actuales en el transporte de mercancía contenerizada	15
1.2. Alianzas navieras y principales rutas marítimas	24
1.3. Logística de la cadena internacional de suplementos y las mercancías contenerizadas	32
1.3.1. Retos logísticos al modelo de producción <i>just in time</i> y el transporte en América Latina	36
1.4. La importancia del contenedor en la logística internacional de mercancías	39
1.5. Panorama actual de la mercancía contenerizada en el mercado marítimo mundial	47
CAPÍTULO II Condición de la infraestructura portuaria México y Panamá, como base para la consolidación de puertos hub regionales para américa latina	52
2.1. Condiciones y capacidad portuaria en América Latina, <i>hinterland</i> para México y Panamá	52
2.2. Conectividad de los principales puertos de México y Panamá como base para los puertos hub regionales	59
2.3. Los principales puertos y navieras que operan en México y Panamá, su papel en las rutas mundiales de carga contenerizada	61

2.3.1. APM-Maersk, Dubai Port World, Hutchinson Port Holdings y Port Singapur Authority su presencia en el mundo	66
2.4. Características generales de los servicios portuarios y el transporte multimodal de carga contenerizada en América Latina,	70
CAPÍTULO III Proyectos emprendidos en México y Panamá orientados a impulsar la infraestructura portuaria y comercio marítimo de mercancía contenerizada	75
3.1. El impacto de la privatización portuaria, en proyectos marítimo- portuarios	75
3.2. Fortalecimiento del sector marítimo en México y Panamá	84
3.2.1. Ampliación del Canal de Panamá	86
3.2.2. Programa de ampliación del puerto de Manzanillo, Colima e inversión en vías carreteras	89
3.2.3. Iniciativas regionales de fomento al transporte marítimo, proyecto de integración y desarrollo de Mesoamérica	91
3.3. Análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA) de los puertos mexicanos y panameños para figurar como HUB regionales	93
CONCLUSIONES	100
BIBLIOGRAFÍA	104
CIBERGRAFÍA	106

Índice de ilustraciones

Ilustración 1 Conceptos <i>hinterland</i> y <i>foreland</i>	19
Ilustración 2 Capacidad de carga de las principales navieras	26
Ilustración 3 Alianzas marítimas	28
Ilustración 4 Principales puertos HUB y ruta <i>all around</i>	30
Ilustración 5 Logística internacional de suplementos	35
Ilustración 6 Año de introducción del contenedor por país	42
Ilustración 7 Generaciones de buques	46
Ilustración 8 Crecimiento anual de mercancía contenerizada	47
Ilustración 9 Tráfico marítimo por tipo de carga	51
Ilustración 10 Sistema de transporte	67
Ilustración 11 Niveles de participación privada en los puertos	82
Ilustración 12 Hinterland	94

Índice de tablas

Tabla 1 Ranking top 100 de navieras 2013	25
Tabla 2 Índice de conectividad de líneas marítimas 2013	54
Tabla 3 Principales puertos de México y Panamá	58
Tabla 4 Navieras en principales puertos de México y Panamá	65
Tabla 5 Tráfico de contenedores en puertos de América Latina	73

INTRODUCCIÓN

El siglo XXI se ha caracterizado por el constante incremento en los flujos de comercio mundial, que para aquellos mercados que se desenvuelven bajo el contexto de libre comercio implica que las mercancías deban distribuirse de manera rápida, eficaz y confiable, considerando que al menos el 90 por ciento del volumen de comercio mundial se traslada por vía marítima del cual las mercancías contenerizadas representan 60 por ciento del valor del comercio mundial.¹ En este contexto el transporte marítimo de mercancía contenerizada cobra gran importancia para el comercio internacional dado que se requiere de optimizar al máximo la operación entre los actores involucrados en la distribución de mercancías, en este sentido el papel de los puertos, terminales de contenedores y líneas navieras fungen como protagonistas en la cadena internacional de suministros ya que mucho depende de su eficiencia que la mercancía llegue a su destino final.

En este sentido el puerto se concibe como un conjunto de obras, instalaciones y organizaciones que permiten realizar operaciones de intercambio entre los tráficos terrestre marítimo y aéreo, posibilitando numerosas actividades auxiliares de carga, descarga de mercancías así como su canalización a otros medios de transporte para su destino final² Con la finalidad de hacer más eficientes las instalaciones y recursos las navieras han formado un sistema global de puertos constituida por aquellos que destacan por el volumen de mercancías contenerizadas que concentran en su zona de influencia, dentro de este sistema existen categorías como puertos HUB o pivotes, puertos *HUB* regionales o *gateways* y puertos alimentadores o *feeders*, los primeros tienen el objetivo de alimentar a grandes buques celulares también llamados portacontenedores que circulan en las llamadas *all around* o rutas mundiales, es decir, dan la vuelta al mundo, haciendo

1 .- José Eusebio Salgado y Salgado. *Panorama de la Marina Mercante Mexicana*; dirección URL: <http://www.logistica.enfasis.com/notas/9849-Mexico,-de-Espaldas-al-Mar> (Página consultada 2-09-2012)

2.- Sebastián Truyols Mateu; *Economía, Ingeniería y logística portuaria*; Publicaciones Delta, 2a edición; España 2010

escala en los puertos HUB más importantes, generalmente situados en el hemisferio norte del planeta, región en la cual se concentra la actividad industrial dichos puertos se enfocan en el trasbordo de mercancía contenerizada con lo que los puertos situados fuera de la red principal pueden incluirse mediante HUB's regionales, es decir, puertos que se encuentran fuera de la red principal que se encargan de reunir las mercancías de su zona de influencia mediante transporte carretero y ferroviario y transbordarlos a los *hub* mundiales para alimentar a los buques con rutas *all around* o en su caso mediante puertos *feeder* o alimentadores que cumple con la función como un nombre lo indica de alimentar ya sea un puerto *hub* regional o *hub* mundial.

En este sentido se identifica que América Latina presenta un crecimiento constante en el flujo de mercancías contenerizadas además de contar con puertos situados estratégicamente, sin embargo, se encuentran fuera de la red principal de puertos aunado a que no cuenta con puertos HUB regionales que logren consolidarse e incluirse en las rutas mundiales, esto debido a que los niveles de conectividad y competitividad de los puertos en la región se encuentra rezagado, lo que por el momento los hace poco viables para ser incluidos en el sistema global de puertos ya que actualmente las líneas navieras buscan reducir escalas y tiempos de tránsito. El tráfico de mercancía contenerizada en la región se orienta principalmente a la demanda de servicios de transporte generados por cada puerto en su zona de influencia tierra adentro, contando con un limitado desempeño en el manejo de carga contenerizada para trasbordo, salvo casos excepcionales como Kingston, Jamaica o Freeport en las Bahamas que por su ubicación en el Caribe se dedican exclusivamente al transbordo, siendo entonces la mejora de los niveles de conectividad y competitividad en los servicios relacionados, primordial para lograr cubrir las exigencias de los principales socios comerciales de la región como son Estados Unidos (EEUU), la Unión Europea (UE) y Asia con los que la movilización se lleva a cabo generalmente por vía marítima.

Los sistemas de transporte multimodal de mercancía contenerizada son muy socorridos en EEUU, la Unión Europea o Asia ya que al integrar los diferentes medios de transporte reducen tanto costo logístico, como el número de movimientos en el manejo de la mercancía esto debido a que cuentan con importantes redes carreteras y ferroviarias que conectan a los principales puertos con las zonas industriales y de comercio, a diferencia de América Latina donde las redes de transporte terrestre son deficientes y las redes férreas insuficientes por lo que posicionar puertos HUB en la región por un lado, abre la oportunidad de incluirse la red global del puertos mediante el uso de rutas alimentadoras con los demás puertos que quedan fuera de la red global y así poder reducir costos en el transporte de mercancías lo cual representaría mayores niveles de competitividad y por otro, al incrementar los flujos de mercancía contenerizada se hará necesario ampliar las redes carreteras y férreas lo que impulsará al comercio de la región.³

Existen oportunidades tanto en México como en Panamá para consolidar puertos HUB regionales con la capacidad de reunir volúmenes considerables de carga contenerizada además de contar con las condiciones de infraestructura para ofrecer servicios de transbordo e interconexión terrestre que les permitan incluirse en el sistema jerárquico de puertos donde atracan los buques que cubren las rutas más importantes, dado que cuentan con posiciones geoestratégicas y con la infraestructura para lograrlo. Por un lado, México es un país marítimo por naturaleza dada la privilegiada ubicación geográfica se encuentra en medio de los océanos, Atlántico y Pacífico,⁴ que se encuentra en pleno desarrollo de puertos con el potencial suficiente para reunir un gran volumen de mercancías contenerizadas, apostando a la conectividad por vía carretera y férrea con los centros productivos y de consumo al interior del país, cuenta con al menos en cuatro puertos importantes. Y por otro lado se encuentra Panamá, que desde la

3.- El proceso, *Tiro de gracia a la marina mercante: asesores del senado*;[en línea] México; 1998; dirección URL: http://hemeroteca.proceso.com.mx/?page_id=278958&a51dc26366d99bb5fa29cea4747565fec=179349&rl=wh (Página consultada 1-09-2012)

4.- Ídem.

apertura del Canal en 1914 ha visto crecer exponencialmente los flujos comerciales de mercancía contenerizada, principalmente en trasbordo⁵ gracias a su posición geográfica que le permite agilizar los tiempos de tránsito entre la zona oeste de América Latina con Europa y la zona este con Asia, sin embargo, a pesar de su ventaja geográfica el paso interoceánico se ha visto limitado en los últimos años ante la tendencia al gigantismo de los buques situación que se busca paliar mediante la construcción de dos juegos nuevos de esclusas de mayor amplitud y profundidad, con las que se planea atraer mayores volúmenes de carga y posicionar a sus puertos como principales opciones de trasbordo en la región y para introducirse en las rutas mundiales además de erigirse como un centro logístico para América Latina.

Gracias a grandes inversiones en los puertos de México y de Panamá es que se han logrado posicionar a los puertos de Manzanillo, Colima y la Terminal Internacional de Manzanillo, Panamá, entre los mejores de la región tanto en volúmenes de tráfico de mercancía contenerizada como en niveles de conectividad con respecto al número de líneas navieras que dan servicio en ellos y sobre todo por su ubicación geográfica, por lo que los considero como las mejores opciones para consolidarse como HUB regionales, el tema cobra gran importancia debido a que la industria ha experimentado cambios sustanciales en la logística de la cadena de suplementos lo que ha impactado directamente en los flujos de comercio internacional de mercancía contenerizada en América Latina, dado que los puertos de la región han sido desplazados de las principales rutas mundiales ha tenido como consecuencia una baja en el nivel de competitividad e incremento en el costo logístico, por lo cual la consolidación de puertos HUB en la región resultaría favorable para los pequeños exportadores. Este trabajo expone las directrices más recientes en el comercio marítimo de contenedores y resalta el efecto que ha tenido en los flujos comerciales de mercancía contenerizada en la

5.- Omar España Arrieta. *El canal de Panamá, su importancia en el comercio marítimo mundial actual* [en línea]; dirección URL: <http://www.protocolo.com.mx/comercio-y-negocios/el-canal-de-panama-su-importancia-en-el-comercio-maritimo-mundial-actual/> [Consultado 01-09-2012]

región de América Latina así como el potencial de contar con puertos HUB regionales en México y Panamá y no en otros países como son Brasil o Chile.

El objetivo de la presente investigación es analizar al comercio marítimo de mercancía contenerizada a nivel mundial y sus tendencias recientes de la industria, identificar el papel que juegan tanto México como Panamá en la región e identificar los pilares sobre los cuales se puedan proyectar los puertos de estas naciones:

- a) Identificar la situación actual, es decir, analizar bajo qué sistemas y normas se articula el tráfico de contenedores a nivel mundial mediante datos estadísticos que ilustren la importancia de la actividad marítima.
- b) Evaluar la importancia que guarda la actividad del tráfico de mercancía contenerizada a nivel regional para determinar cuál es a nivel nacional con respecto al comercio exterior y su desarrollo durante un periodo definido.
- c) Exponer los programas que se han implementado en la materia para fomentar su desarrollo así como tratar de interpretar los resultados obtenidos en la última década.
- d) Comprender el impacto que tiene el uso de las redes de transporte multimodal en la región de América Latina para evaluar los nichos de mercado a los cuales es posible orientar.
- e) Proponer a partir del análisis comparativo de los casos mexicano y panameño las posibilidades con las que cuentan para posicionar puertos HUB regionales que logren beneficiar su competitividad en el transporte marítimo de contenedores.

Bajo la hipótesis de que tanto México como Panamá cuentan con las condiciones y características necesarias para posicionar puertos HUB regionales capaces de insertarse en la dinámica del comercio marítimo de contenedores integrándose al sistema global de puertos ya que cumplirían con la función de conectar a la región de América Latina con las principales rutas comerciales. La ubicación geográfica de la que gozan los puertos de Manzanillo, México y la Terminal Internacional de

Manzanillo, Panamá es un factor determinante dada la cercanía con las rutas *all around* y con uno de los rectores de la economía mundial como Estados Unidos de América, país con el que se concentran grandes relaciones comerciales además de que pueden llegar a fungir como trampolín para países de Asia y Europa, de manera que la Terminal Internacional de Manzanillo, Panamá tendría la facultad de concentrar la carga contenerizada proveniente de Centro y Sudamérica para trasbordar a las rutas *all around* y viceversa, mientras que el puerto de Manzanillo, México tendría la misión de ampliar su zona de influencia tierra adentro beneficiando a los productores y maquiladores que se encuentran lejanos a la frontera, así como, apoyo a los puertos de Long Beach y los Ángeles, en Estados Unidos cuando estos llegasen a saturarse.

En el comercio marítimo de mercancía contenerizada se aprecia que interactúan diversos elementos tanto políticos como económicos en distintas proporciones pero finalmente inseparables, que intervienen dentro de la arena nacional y se proyectan a la arena internacional. Se concluye mediante la identificación de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA) método de análisis que nos presta las herramientas para evaluar posibilidades con las cuentan tanto México como Panamá para incluirse en la red de rutas mundiales sobre otras opciones en la región de América Latina y así poder disminuir los costos logísticos que contribuyan al crecimiento del comercio de la región.⁶

6 .- Secretaria de Salud, *Análisis FODA*, [en línea], dirección URL: <http://www.cca.org.mx/funcionarios/cursos/ap089/apoyos/m3/analisis.pdf> [Consulta: :20 de junio 2013]

Presentación capitular

CAPÍTULO I. El comercio marítimo internacional de mercancía contenerizada y su papel en la logística internacional

El primer capítulo muestra un panorama general sobre la estructura del sistema global de puertos, cuáles son sus principales características, la importancia de uno de los actores más importantes así como su organización para poder incursionar en la mayoría de puertos del mundo mediante alianzas estratégicas que circulan a través de una serie de rutas que cubren los principales puertos del mundo. Cómo es que la logística de transporte impacta en la nueva dinámica de producción y el papel que ha jugado el contenedor para optimizar el manejo de mercancía y el contexto en el cual se encuentra el mercado de mercancía contenerizada.

CAPITULO II. Condición de la infraestructura portuaria México y Panamá, como base para la consolidación de puertos hub regionales para América Latina

El capítulo versa sobre la situación de la infraestructura de los principales puertos en México y Panamá como propuesta para puertos HUB regionales con la capacidad de integrarse a las principales rutas, presenta el grado de conectividad con el que cuentan de acuerdo al número de navieras que prestan servicios de línea en estos puertos, así como, las características de los servicios de manejo de mercancía contenerizada en puerto y de transferencia a otros medios de transporte.

CAPITULO III. Proyectos emprendidos en México y Panamá orientados a impulsar la infraestructura portuaria y comercio marítimo de mercancía contenerizada

Finalmente se analiza el impacto que la privatización tiene en el sistema portuario en los proyectos emprendidos tanto en México como Panamá, los aspectos que implican abrir este rubro a la iniciativa privada en proyectos tales como la ampliación del Canal de Panamá, la creación de nuevas zonas de actividades logísticas y la construcción o ampliación de redes carreteras o ferroviarias encaminadas a fortalecer el tráfico de mercancía contenerizada y concluye con un análisis FODA para concentrar los aspectos a considerar en la consolidación de puertos HUB regionales en América Latina.

CAPÍTULO I Comercio marítimo de mercancía contenerizada y su papel en la logística internacional

1.1. La estructura del sistema global de puertos y las tendencias marítimas actuales en el transporte de mercancía contenerizada

La estructura de la logística de transporte ha cambiado estrepitosamente en los últimos cincuenta años, hoy día se siguen trasladando vía marítima más del 80% del volumen del comercio mundial razón por la cual este medio de transporte se erige como pionero en el comercio internacional ya que desde tiempos inmemoriales ha jugado un papel trascendental en las actividades mercantiles, por un lado los productores pueden mover mediante el transporte marítimo grandes volúmenes de materias primas, manufacturadas o procesadas para su transformación y posteriormente los productos terminados se trasladan a los puntos de venta ubicados alrededor del mundo, siendo hoy día el transporte marítimo el más socorrido por ser seguro, confiable y de bajo costo.

En este sentido al hacer alusión al comercio marítimo internacional sugiere un vínculo con el concepto de comercio y en específico al comercio exterior que de acuerdo a palabras de Ricardo Torres Gaytán se explica como: la rama de la actividad económica que se refiere al intercambio de mercancías y de servicios mediante trueque o dinero, con fines de reventa o para satisfacer necesidades mientras que el comercio internacional constituye una ampliación del comercio interior que sufre de modificaciones causadas por los fenómenos que genera como el tipo de cambio, por obstáculos artificiales como los aranceles y que integra dificultades naturales como son el costo del transporte.⁷

7.- Ricardo Torres Gaytán, *Teoría del comercio internacional*. México, Siglo XXI, pp.11-12

El transporte marítimo se enmarca entonces como núcleo de actividades económicas y políticas en un espacio geográficamente determinado como es el mar y en gran medida los puertos que forman parte ineludible dentro de este esquema, ya que es el espacio donde se llevan cabo las maniobras y operaciones que dan vida al comercio marítimo internacional y por ende al comercio internacional.⁸ Por medio del transporte marítimo es posible trasladar a largas distancias cualquier tipo de carga y en diversos volúmenes, es de acuerdo a estas características que las navieras ofrecen servicios *ad doc* para cubrir los requerimientos de la mercancía, los servicios marítimos que se ofrecen son:

- a) *Line shipping Market* (Servicio de línea): Los cuales se caracterizan por tener un itinerario fijo el cual se publica con anterioridad con salidas frecuentes, cuenta con espacios regulares y tiene numerosos embarcadores y consignatarios, inicialmente utilizado para la carga general y adaptada a la mercancía contenerizada.
- b) *Tramp shipping Market* (Servicio ambulante o de fletamento): tiene como principales características que los cargamentos son de un solo consignatario, el itinerario se define en cada viaje, no hay una tarifa establecida, se trata de mercancías de bajo costo este tipo de servicio es utilizado en su mayoría para el traslado de materias primas en grandes volúmenes como son granos, minerales, químicos, derivados del petróleo⁹ y la mercancía se traslada en su totalidad de un punto a otro.

Ambos servicios tienen finalmente objetivo de trasladar mercancías de un lugar a otro aunque el servicio de línea se enfoca a la carga contenerizada ya que gracias a la versatilidad que ofrece el contenedor que permite hacer escalas y optimizar las operaciones de carga y descarga en los puertos que marca el itinerario, anteriormente todo el servicio de transporte de mercancía vía marítima era puerto

8.- Rosa Romero, *El transporte marítimo: introducción a la gestión del transporte marítimo*, España, Legis Book, 2002, pp.15-16

9.- Noemí Archibold, *Tesis Economía y comercialización de las principales cargas del comercio marítimo internacional*, Panamá, Universidad de Panamá, 2005, 16 p.

a puerto, es decir, las mercancías eran embarcadas en el puerto de origen y descargadas directamente en el puerto de destino sin trasbordos, es a partir de la introducción del contenedor en el transporte marítimo de mercancía que arranca el crecimiento en el tamaño de los buques portacontenedores y la búsqueda de mayor eficiencia que surge un esquema de transporte el cual opera con diferentes niveles de puertos de acuerdo con su volumen de carga y de conectividad, en el que se consideran operaciones de transbordo de mercancías para optimizar el espacio y el tiempo de tránsito. En este parangón es que el sistema portuario actual en pro de un manejo eficiente de operaciones navieras pertenecientes a los países centrales de la economía mundo capitalista, que ha llevado a la jerarquización de los puertos partiendo de la idea de la concentración de la carga desde diferentes procedencias y destinos ya sean nacionales o extranjeros para su redistribución conformando una red global jerárquica de un sistema escalonado de puertos.¹⁰

Los niveles de este sistema global de puertos están constituido por una red de puertos en diferentes niveles que se determina en función de las características generales y servicios que ofrecen de la siguiente manera:

1° Constituido por los "*HUB's*" globales, que son los grandes puertos mundiales, ubicados básicamente en el hemisferio norte, en los que se realizan principalmente operaciones de transbordo de contenedores utilizado por aquellas rutas que cubren largas distancias con pocas escalas.

2° Se encuentran los "*HUB's*" regionales o Gateway que tienen también un papel de concentración y redistribución de flujos, pero en menor escala, pero que a diferencia de un puerto *hub* global estos disponen de un *hinterland* económicamente potente que genera asimismo grandes volúmenes de carga cubriendo rutas con distancias medianas.

10.- Carlos Martner Peyrelongue; *Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de Hubs en México*; [en línea], *Convergencia*, 17(52), 319-360; dirección URL: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-14352010000100013&lng=es&tlng=es. [Consultado diciembre 2013]

3° Son los puertos “alimentadores” o también conocidos como *feeders*, que cumplen la función de alimentar a los HUB globales o regionales con cargas contenerizadas desde regiones con volúmenes pequeños, en rutas que cubren distancias cortas o intrarregionales.

Cabe señalar que a pesar de la constitución de esta red global una gran cantidad de puertos parecen quedar excluidos de la red principal de puertos, esto debido a que las líneas navieras de transporte de contenedores utilizan buques de gran capacidad que realizan pocas escalas a lo largo de su itinerario enfocándose en aquellos puertos con grandes volúmenes de carga contenerizada, en los que se descarga parte de la mercancía para su posterior trasbordo a otro buque de menor capacidad que la llevará a su destino final. Siendo los puertos HUB, aquellos que se encuentran situados estratégicamente a lo largo de las principales rutas de navegación en los que realizan operaciones de trasbordo, concentración y distribución de carga cuyo origen y destino queda fuera de la zona de influencia del puerto.¹¹

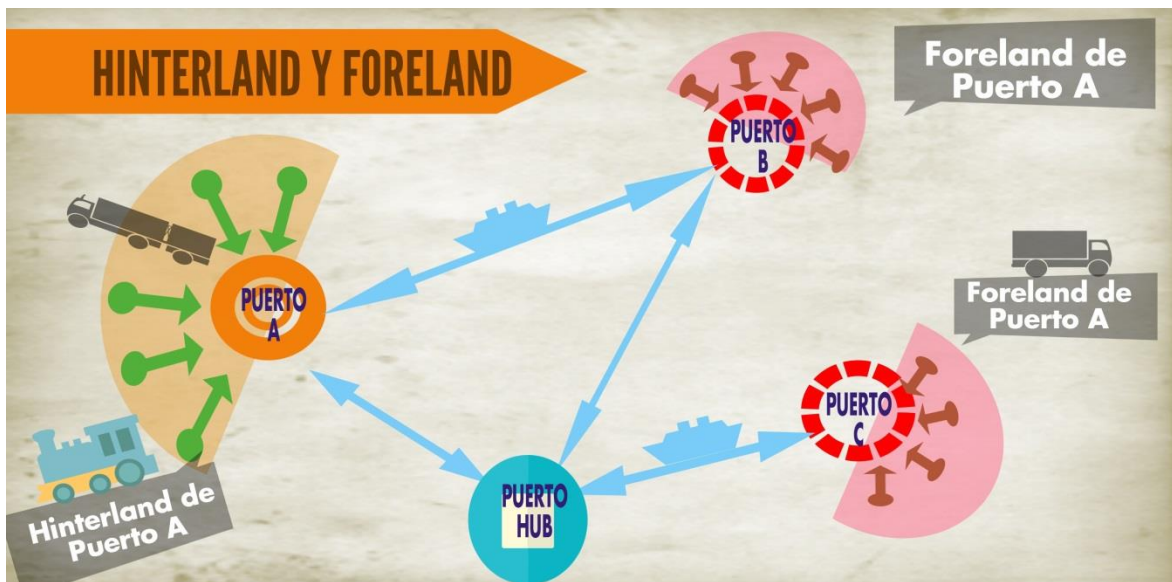
Entre principales características de los puertos HUB destacan que la mayoría de las operaciones corresponden a trasbordo de mercancía entre buques, quedando en segundo término aquella mercancía que proviene de las conexiones terrestres del puerto.¹² Existen conceptos clave que definen las zonas de influencia de un puerto a partir del lugar de donde parten las mercancías embarcadas y a donde deben llegar, se denomina *hinterland* a la zona terrestres de utilización del puerto como camino de entrada y salida de productos, el poder económico y la capacidad de consumo del *hinterland* de un puerto determinan, en gran medida su capacidad para captar cargas y tráficos; *foreland*: es el área marítima cuyo comercio con la

11.- Carles Rúa Costa, Los puertos en el transporte marítimo [en línea], Universitat Politècnica de Catalunya, Cataluña, enero 2006, 4-6 pp. , dirección URL: <http://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/2117/289/1/8.%20Rua.pdf> [Consultado octubre 2013]

12.- Carlos Martner Peyrelongue; *Puertos pivote en México: límites y posibilidades*, Revista de la CEPAL No76, Abril 2002, 123-141 pp.

nación esta canalizado por este puerto,¹³ es decir, la región nacional o internacional que es origen de las mercancías desembarcadas en el puerto y destino de las mercancías embarcadas en el mismo.¹⁴ (Ilustración 1), es partir de la identificación de estas zonas de influencia que se determinan ventanas de oportunidad.

Ilustración 1
Conceptos *hinterland* y *foreland*



Elaboración propia en base a información de Los puertos en el transporte marítimo, *Op. Cit.*

La existencia de estos tres niveles no implica que la mercancía deba pasar necesariamente por todos los puertos que esto dependerá directamente del origen y destino de ella, es decir, del volumen de mercancías reunidas en el *hinterland* y del *foreland* de los puertos que se utilicen para su traslado, pues esto determina qué rutas y que navieras lo utilicen. En este sentido como usuario de los servicios de fletes internacionales y de los puertos, se exige en primera instancia eficacia,

13.- Sebastián Truyols Mateu; Economía, *Ingeniería y logística portuaria*; Publicaciones Delta, 2a edición; España 2010, 63pp.

14.- Carles Rúa Costa, *Los puertos en el transporte marítimo [en línea]*, Universitat Politècnica de Catalunya, Cataluña enero 2006, 14 pp. , dirección URL: <http://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/2117/289/1/8.%20Rua.pdf> [Consultado octubre 2013]

seguridad, calidad y puntualidad en los tiempos de las operaciones de los servicios que se ofrecen, dado que “el tiempo es dinero”. Además de los riesgos inherentes al trasbordo de mercancías, es decir, implica mayor manipulación de la mercancía, maniobras de carga y descarga, que incrementan los costos, mayor tiempo de tránsito, ya que la mercancía deberá permanecer en los puertos de trasbordo a la espera del buque que lo lleve a su destino final, lo cual puede también causar daño a la mercancía por distintos factores que van desde el manejo inadecuado de las mercancías hasta la temperatura del clima en los puertos, aunado a lo que implica llevar las mercancías de un país a otro en cuestión de trámites aduanales y posteriormente embarcarlo en un buque,

Este esquema operativo de puertos HUB se aplica a la mercancía contenerizada, no es aplicable con otros tipos de tráfico, como el de gráneles líquidos o sólidos, visto que normalmente utilizan un esquema de transporte directo puerto a puerto en servicio *tramp* o de fletamento, mientras que la mercancía contenerizada puede ser trasbordada en un puerto HUB antes de llegar a su destino final, para ello los puertos HUB necesitan disponer de grandes terminales y explanadas para el depósito y almacenaje de contenedores en tránsito o para trasbordo, requiere también de eficiencia en los movimientos de carga, descarga y almacenamiento, así como, de la disposición de un gran número de líneas alimentadoras o *feeder* sobre las cuales se lleve a cabo la transferencia para llevar la mercancía hasta su destino final.

Una vez que llega el buque a un puerto, este debe cumplir con algunas funciones básicas como son:

- a) Marítimas, es decir servicios básicos como el muellaje, carga, descarga, avituallamiento, mantenimiento, tratamiento de desechos, surtido de combustible entre otros.
- b) De tráfico, entiéndase dentro de esta también al tránsito y distribución porque es el sitio en el cual comienza o termina la logística marítima

internacional de las mercancías, distribución porque es desde este punto donde se concentra y se encarga de dosificar las mercancías en diferentes direcciones.

- c) Otros, como almacenaje de los contenedores que llegan al puerto y que se destinarán a otra región o se procesaran dentro de estos almacenes para su venta al público, consolidación y des consolidación de contenedores, fiscales, ya que es también considerado el punto donde se ingresan las mercancías al territorio nacional y en el cual se calculan los impuestos de acuerdo al régimen que se asigne mediante el despacho aduanero, para definir su legal estancia.

Ahora bien debe considerarse que los servicios que debe prestar un puerto de contenedores, se diferencian cualitativamente de los demás puertos, inicialmente por las condiciones en infraestructura con las que necesariamente debe contar para recibir buques portacontenedores y para el manejo de contenedores, por lo que como mínimo deben contar con:

- a) Muelles de gran calado, es decir, la profundidad requerida para recibir buques de gran capacidad debe ser de más de 15 metros.
- b) Patios suficientes para la carga y descarga de contenedores;
- c) Grúas con capacidad de carga, descarga y estiba simultanea de varios buques;
- d) Zonas de transferencia, conectividad con medios de transporte carreteros o ferroviarios para destinar las mercancías a su destino final;
- e) Astilleros para prestar los servicios de reparación, avituallamiento y mantenimiento de buques

La infraestructura de las terminales especializadas depende del tipo de mercancía que reciban pueden ser gráneles líquidos, gráneles secos o químicos, que se

diferencian de las terminales de contenedores, dado que estas llevan a cabo operaciones complementarias y deben contar con infraestructura de apoyo como son:

- a) Terminales Interiores de Carga o puertos secos: Estas son instalaciones fijas ubicadas estratégicamente en diferentes lugares de origen y destino de la carga donde se prestan una serie de servicios que facilitan la manipulación, consolidación, des consolidación de mercancías y su control, el transporte ferroviario funge como un enlace entre el puerto seco y el puerto húmedo.
- b) Centros de Transferencia Intermodal: Son instalaciones que facilitan la combinación de los diferentes modos de transporte utilizados en el comercio internacional, con el fin de aprovechar las ventajas que cada uno ofrece.
- c) Zonas de Actividad Logística: son áreas preparadas para acoger los flujos de transporte de mercancías tanto nacionales como internacionales, para realizar todas las funciones físico-administrativas requeridas.¹⁵

De manera que el sistema portuario mundial requiere que todos y cada uno de los factores que confluyen en esta actividad funcionen a la perfección en cada puerto que integra a las tendencias marítimas mundiales. Los puertos deben cumplir con las funciones básicas necesarias, funciones que en la operatividad del puerto dan vida a los procesos de comercio internacional ya sea para el embarque, desembarque o transbordo de mercancía contenerizada, el desarrollo de los puertos HUB regionales y su integración a la red global o sistema global de puertos se ve influida por las tendencias en el transporte marítimo que se

15.- Julio Juan Anaya Tejero; *El transporte de mercancías, enfoque logístico de la distribución* ; ESIC Editorial, 1ª edición, España, 2009, pág. 68-69

presentan, ya que deben adaptarse a las necesidades que dictan las nuevas paradigmas en materia de transporte de mercancía contenerizada.

Las tendencias recientes en el comercio marítimo apuntan hacia el gigantismo de los buques portacontenedores por ejemplo, en el mes de Junio de 2013 se bautizó el primer buque de la serie triple E con el nombre de Maersk Mc-Kinney Møller, con capacidad para 18 mil TEU's,¹⁶ es el más grande portacontenedor del mundo, creado por el astillero Sur Coreano, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering (DSME) tiene proyectada la producción de veinte buques de este tipo para ser introducidos en la ruta entre Asia y Europa en un periodo de dos años,¹⁷ con lo que se espera traiga como resultado el aislamiento de varios puertos debido en gran medida a que no todos cuentan con la infraestructura necesaria para recibir en sus muelles buques de semejantes dimensiones y mucho menos contarán con las grúas necesarias para poder maniobrar mayores cantidades de contenedores en el mismo tiempo o en su caso, no podrán reunir el volumen necesario para alimentar dichas embarcaciones.

Hoy día el panorama no es claro sobre si esta tendencia continuará siendo rentable, hasta qué punto lo será o si se quedará estancada en poco tiempo debido a las crisis económicas que atraviesan los países la Unión Europea y la desaceleración en China, que han arrastrado a todo el mundo a la incertidumbre económica, sin embargo, la necesidad de importar y exportar sigue siendo patente en todos los rincones del mundo con o sin crisis económica.

16.-TEU: Twenty Equivalent Unit, es la unidad de equivalencia que corresponde a un contenedor de 20 pies de largo. Es aceptada universalmente tanto para conocer la capacidad de carga de los buques y demás medios de transporte como para medir los volúmenes de carga en contenedores que se manejan en puertos y terminales intermodales

17.- Mundo Marítimo, Primer nave triple E ya se encuentra operativa, [en línea], Mundo marítimo, 1 de julio de 2013, dirección URL: <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/primer-nave-triple-e-de-maersk-ya-se-encuentra-operativa> [Consultado 3 de julio 2013]

1.2. Alianzas navieras y principales rutas marítimas

La importancia de las empresas navieras dentro del modelo de mercancía contenerizada recae en que son estas las encargadas de operar servicios de línea, establecer itinerarios, decidir qué servicios o rutas operar, que buques utilizar, si se compra una flota para ello o si se fleta el espacio dentro de otro servicio de línea.¹⁸ Inmersos en el Sistema Global de Puertos una tendencia que se encuentra presente es la de formar alianzas estratégicas entre empresas navieras que ofrecen servicios de línea, con lo que se busca reducir costos y maximizar beneficios de compartir espacios en sus buques y el uso de terminales, además de cubrir una mayor área, entendiéndose a las navieras como aquella persona moral que avitualla y aprovecha una embarcación o una flota mercante, las navieras se encargan de posicionar las rutas en los distintos puertos del mundo basándose en los volúmenes que entran y salen de un puerto u otro.

El alcance que llegan a tener las navieras depende de las rutas marítimas que manejan, frecuencia y capacidad de los buques en una ruta, sobre todo de la manera en que estos factores se administran en las distintas rutas para cubrir las necesidades de los clientes, así como mantener márgenes de ganancia en la operación marítima. Entre las principales navieras destacan de acuerdo con datos de la consultora francesa Alphaliner, especializada en la industria marítima en el ranking de las 100 principales compañías del sector, veinte líneas navieras que dominan el 88.59% de la capacidad de carga de contenedores y son propietarias del 68.62% de los buques portacontenedores del mundo, es decir, controlan 3,311 buques de los 4825 registrados en total, lo que se traduce en 14, 283,587 TEU's de capacidad(Tabla 1).¹⁹ De estas veinte principales navieras, cabe mencionar que en su mayoría se trata de líneas de origen Asiático, lo que resalta la importancia que cobra este medio de transporte en la cadena logística de esta

18.- Martin Stopford, *Maritime economics*, 3ra Edición, 2009, Londres, Routledge

19.- Alphaliner, *Top 100*, [en línea], Francia 2013, dirección URL: <http://www.alphaliner.com/top100/> (consultado: 28-10-2013)

región asimismo destaca el hecho de que solo sea la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) de origen chileno, la que aparezca en la posición número veinte de este ranking lo que indica también la gran dependencia que se tiene con respecto a las navieras extranjeras para el transporte de mercancía contenerizada en la región.

Tabla 1
Ranking top 100 de navieras 2013

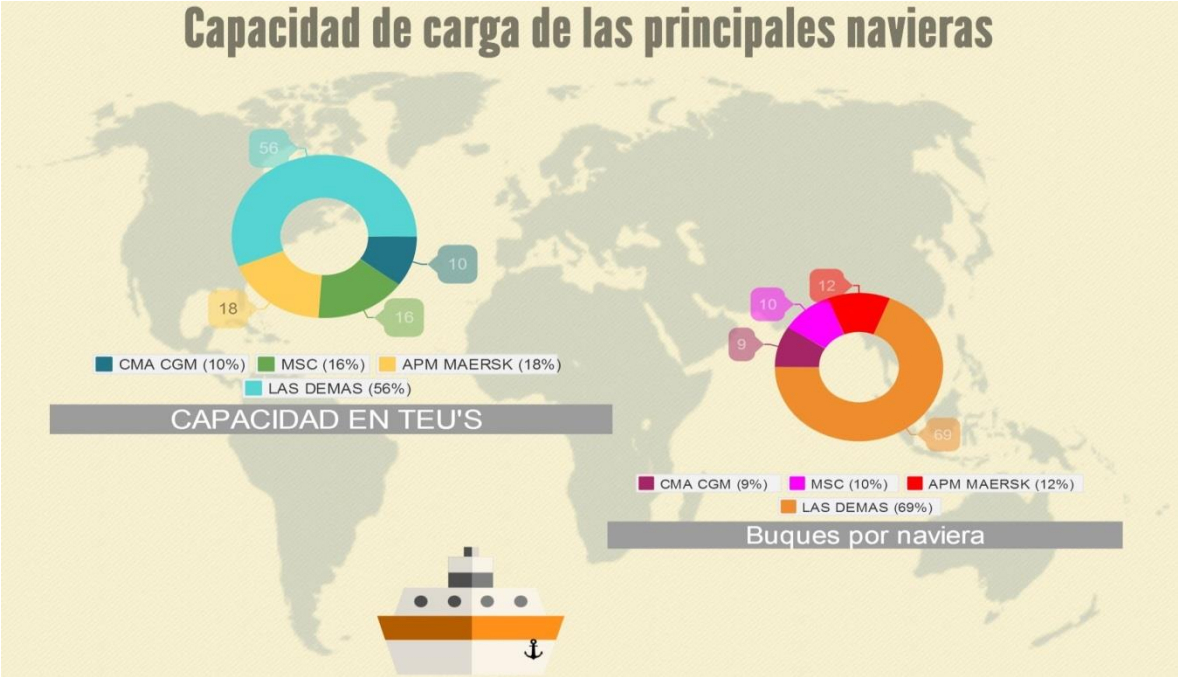
	NAVIERA	TEU's	% TEU's	# BUQUES	% BUQUES
1	APM-Maersk	2,596,114	18.18%	596	18.00%
2	MediterraneanShg Co	2,303,891	16.13%	475	14.35%
3	CMA CGM Group	1,420,043	9.94%	416	12.56%
4	COSCO Container L.	739,736	5.18%	161	4.86%
5	Evergreen Line	718,238	5.03%	183	5.53%
6	Hapag-Lloyd	678,073	4.75%	147	4.44%
7	Hanjin Shipping	611,614	4.28%	114	3.44%
8	APL	605,164	4.24%	126	3.81%
9	CSCCL	577,690	4.04%	141	4.26%
10	MOL	502,719	3.52%	109	3.29%
11	OOCL	482,341	3.38%	98	2.96%
12	NYK Line	412,431	2.89%	97	2.93%
13	HamburgSüd Group	409,413	2.87%	100	3.02%
14	Yang Ming Marine Transport Corp.	359,084	2.51%	84	2.54%
15	K Line	358,424	2.51%	71	2.14%
16	Hyundai M.M.	346,520	2.43%	58	1.75%
17	Zim	335,906	2.35%	88	2.66%
18	PIL (Pacific Int. Line)	306,177	2.14%	149	4.50%
19	UASC	271,495	1.90%	45	1.36%
20	CSAV Group	248,514	1.74%	53	1.60%
	TOTAL TOP 20	14,283,587	% 88.59	3311	% 68.62
	TOTAL MUNDIAL	16,122,709	% 100	4,825	100%

Elaboración propia con datos de *Top 100, 2013 Alphaliner* óp. Cit.

Es importante mencionar que tan solo las tres primeras líneas en el ranking, Maersk Line (Dinamarca), MSC (Suecia) y CMA CGM (Francia), controlan el 30% de la carga contenerizada global,²⁰ de acuerdo al informe de la UNCTAD y todas

estas forman parte de alguna alianza estratégica.(Ilustración 2) La importancia de estas alianzas recae en que es a partir de ellas que se logran captar grandes volúmenes de mercancías contenerizadas volviendo a este sector más dinámico, puesto que las navieras comparten espacios en sus buques, puertos, terminales e infraestructura lo que para el comercio se traduce en menor tiempo y por lo tanto menores costos de operación, cabe destacar que para el año 2012 estas alianzas controlaban 86% del total de mercancía contenerizada del mundo, ya que al menos las veinte principales líneas navieras del mundo pertenecen a alguna alianza .

Ilustración 2
Capacidad de carga de las principales navieras



Elaboración propia con datos de *Top 100, 2013 Alphaliner*

Si bien, a partir de 1995 se ha observado una tendencia creciente en la creación y fortalecimiento de alianzas estratégicas dentro del sector marítimo que responde a las exigencias logísticas del comercio mundial, hoy día estas tienen alcance mundial, pues cuentan con la capacidad de abarcar los principales ejes de

comercio mundial,²¹ es desde 1975 en la Conferencia de plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un código de conducta de las conferencias marítimas que se plantea la integración de dos o más navieras para la prestación de servicios regulares de transporte internacional en las rutas acordadas, se encargaban de fijar tarifas y condiciones para el funcionamiento de la conferencia en la región²², aunque en un esquema de operación diferente se sentaron las bases para las Alianzas que existen actualmente.

Actualmente existen cuatro importantes alianzas en las que participan 12 de las 20 principales navieras del mundo configurándose de la siguiente manera:

1.- G6 Alliance, creada en 2011 por los miembros de la Grand Alliance: Hapag Lloyd (HL) de Alemania, Nipon Yusen Kaisha (NYK) y la naviera de origen malayo Malasia International Shipping Corporation (MISC). Y los miembros de la New World Alliance, compuesta por Mitsui Osaka Line (MOL) de origen japonés, la taiwanesa Orient Overseas Container Line (OOCL) y la sudcoreana Hyundai Merchant Marine Co.(HMM)²³

2.-"Unique Global Alliance" formada por las navieras danesa Maersk Line y la estadounidense Sea Land, que se han unido, estas navieras más tarde compraron las empresas navieras P&O Nedlloyd, con lo que se convirtieron en la empresa más grande en el ramo del transporte de contenedores, ya que controlan alrededor del 22.4% del comercio mundial a través de esas cajas.

21.- Carlos Martner Peyrelongue y María Aurora Moreno Martínez, *Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos* [en línea], México, Instituto Mexicano del Transporte, 2001, 14 pp. Dirección URL: <http://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt162.pdf>

22.- UNCTAD, Código de conducta de las conferencias marítimas, [en línea], la Haya, dirección URL: http://unctad.org/es/PublicationsLibrary/tdcode13add.1_es.pdf

23 .- World cargo news, G6 Alliance formed, [en línea], dirección URL: <http://www.worldcargonews.com/htm/w20111220.286200.htm> [consultado diciembre 2013]

3.- "United Alliance" que conforman la coreana Hanjin Shipping Co., DRS Senator que pertenece en un 80% a la anterior desde 1997 y la sudcoreana Cho Yang Shipping Co., a las que se unió más tarde United Arabian Shipping.

4.- "CKYH Alliance", llamada así por las letras iniciales de las empresas navieras que la integran, la china COSCO Container Line, la japonesa K Line, Yang Ming Line de origen chino y la sudcoreana Hanjin Shipping Co., con la DRS Senator Line. Estas dos últimas empresas navieras forman parte también de la alianza anterior en ciertas regiones,²⁴ además de la naviera Evergreen que se unió en febrero de 2014²⁵. (Ilustración 3)

Ilustración 3
Alianzas marítimas



24.- José Eusebio Salgado y Salgado, *Apuntes clase derecho marítimo internacional*, 2011/2

25 .- Amy Su, Evergreen marine joins CKYH alliance, [en línea], Taipei times, dirección URL: <http://www.taipeitimes.com/News/biz/archives/2014/02/21/2003583975> [consultado marzo 2014]

La importancia de las alianzas se debe a que se forman entre las principales líneas navieras y otras de menor importancia que en conjunto logran manejar un volumen mayor de mercancía contenerizada con el uso compartido de sus recursos, cubriendo puertos con pequeños volúmenes sin que se integre a la ruta principal, es decir, las navieras pequeñas sirven como alimentadores a puertos HUB regionales o globales. Vale resaltar que en dichas alianzas participan principalmente navieras de origen asiático, europeo y norteamericanas, además de la importancia que ha cobrado Asia en la última década se ilustra por el hecho de que nueve de los diez principales puertos se encuentran en esta región del mundo captando un volumen de carga, por lo general los mayores flujos de comercio se concentran en las regiones más industrializadas que corresponden geográficamente al hemisferio norte donde se asientan las economías más desarrolladas lo cual coincide con la estructura de las principales rutas de comercio marítimo del mundo que cubren los principales puertos concentradores de contenedores en el mundo como son:

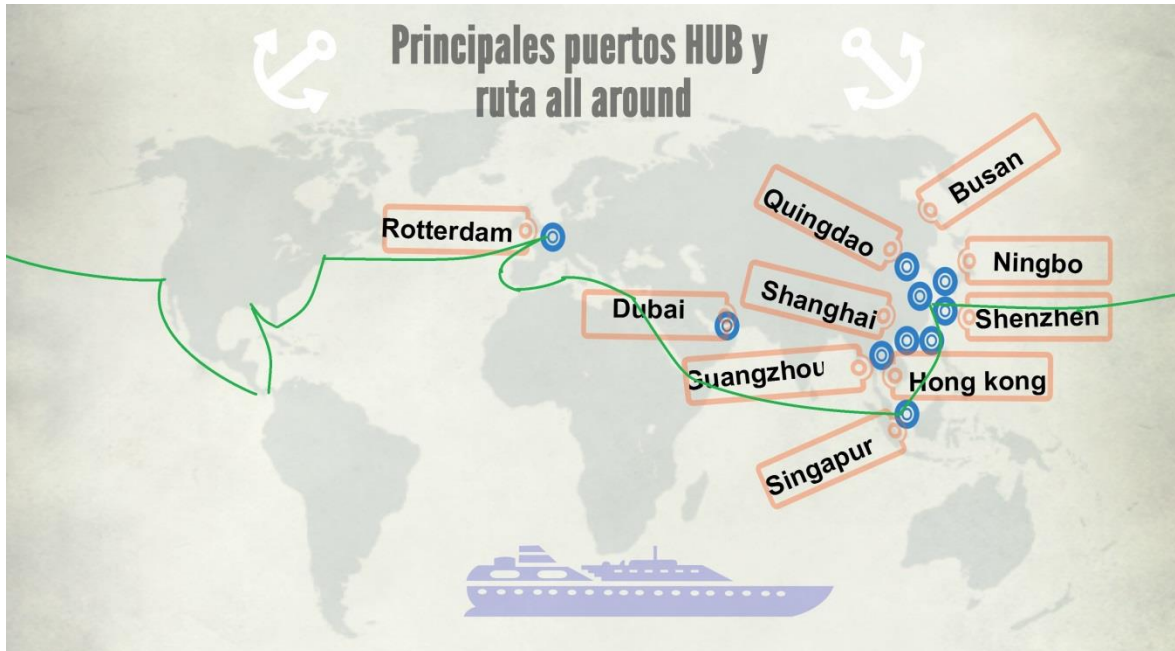
1. Hong Kong, China
2. Singapur, Singapur
3. Shanghái, China
4. Guangzhou, China
5. Qingdao, China
6. Ningbo, China
7. Shenzhen, China
8. Busan, Corea del Sur
9. Rotterdam, Holanda y
10. Dubái, Emiratos Árabes Unidos²⁶

Cabe mencionar que existen dentro de las rutas *all around* otros puertos Hub importantes como son: Los Ángeles, Long Beach, New York o Houston, en

26.- Rosa Romero, *El transporte marítimo: introducción a la gestión del transporte marítimo*, España, Legis Book, 2002, p. 34

Estados Unidos o Londres, Reino Unido, Barcelona, España, Gioia Tauro, Italia entre otros que concentran un volumen considerable de mercancía contenerizada pero no alcanzan a entrar dentro de los Diez primeros. (Ilustración 4)

Ilustración 4
Principales puertos HUB y ruta *all around*



Elaboración propia con datos de: *El transporte marítimo: introducción a la gestión del transporte marítimo*, Rosa Romero, Óp. Cit.

Para cubrir la demanda de servicios de los principales centros de consumo y producción la industria del comercio marítimo de mercancía contenerizada generalmente divide las rutas comerciales de tres tipos primero las Este- Oeste, que incluyen las rutas de largo trayecto también llamadas "*longhaul*", utilizan los buques de mayor capacidad para transportar casi la mitad de la mercancía contenerizada, ya que conecta los centros industriales de Norteamérica, Europa Occidental y Asia; en segundo lugar se encuentran una gran cantidad de servicios que conectan la región Norte-Sur, que se encargan de llenar las brechas en las regiones donde los volúmenes de carga contenerizada son menores, utilizan

buques de mediana capacidad y finalmente se encuentran las rutas intrarregionales en las cuales los trayectos son cortos además de alimentar a las rutas de mayor trayecto.²⁷

Aunque son pocas las rutas llamadas “*all water o around the world*”, es decir aquellas que dan la vuelta al mundo, cobran gran importancia al conectar a todo el mundo en los principales puertos, brinda la oportunidad de utilizar la infraestructura de puertos alimentadores que distribuyan o concentren la carga para llevar la mercancía a cualquier parte del mundo, con costos relativamente menores debido a la economía de escalas de estos viajes, las principales rutas se constituyen en las siguientes direcciones:

I. Este-Oeste:

- a. Transpacífico: Lejano Oriente- Norteamérica costa oeste
- b. Atlántico del Norte: Norteamérica costa este-Europa
- c. Round the world: vuelta al mundo cruzando por el Canal de Panamá

II. Norte- Sur:

- a. Asia- Sudamérica
- b. Asia-África
- c. Asia- Medio Oriente
- d. Europa-África
- e. Europa- Sudamérica
- f. Europa-Medio Oriente
- g. Norteamérica-África
- h. Norteamérica- Australia

III. Intrarregional:²⁸

- a. América

27.- Martin Stopford, *Maritime economics*, 3ra Edición, 2009, Londres, Routledge, 564pp

28.- CEPAL, *Puertos y transporte marítimo en América Latina y el Caribe: un análisis reciente*, [en línea] pág. 22, dirección URL: http://www.eclac.cl/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/7/20607/P20607.xml&xsl=/publicaciones/ficha.xsl&base=/publicaciones/top_publicaciones.xsl [Consultado noviembre 2013]

- b. Asia
- c. Australia
- d. África
- e. Europa

Cabe destacar que ninguna de las rutas principales cubre América Latina más al sur del Canal de Panamá y que cuando se acercan lo suficiente a las costas del Pacífico mexicano no se consideran en las rutas *longhaul* u *all water*, que utilizan buques más grandes que la generación postpanamax, aun cuando esta escala no plantea una desviación significativa en la ruta así también de acuerdo con los flujos comerciales el intercambio entre regiones es mucho mayor en el hemisferio norte, mientras que la relación norte sur es todavía menor y casi inexistente entre sur-sur. La forma en que se crean las rutas es de acuerdo al volumen que los puertos logran reunir en su *hinterland* lo cual se consigue en gran medida gracias a la infraestructura con la que cuenta, así como por los niveles de competitividad que presente para el manejo de mercancía contenerizada.

1.3. Logística de la cadena internacional de suplementos y las mercancías contenerizadas

La dinámica de crecimiento en los volúmenes de carga contenerizada obedece a que en la actualidad la mayoría de las materias primas son procesadas antes de ser exportadas lo cual explica el crecimiento en el valor de las exportaciones y la disminución en el volumen y en este sentido también el aumento en el uso del contenedor. Respecto al aumento en los volúmenes y en el valor de la mercancía contenerizada, se debe a que la industria ha transformado la forma en que se conocía la logística internacional, que de acuerdo al Consejo de Administración Logística (CLM por sus siglas en inglés), parte de la cadena de abastecimiento la cual se encarga de planear, implementar y controlar eficiente y efectivamente el flujo y almacenamiento de bienes, servicios e información, relacionada desde el punto de origen hasta el punto de consumo, para satisfacer las necesidades del

cliente ²⁹, el concepto logístico actual se rige bajo el modelo “*just in time*” bajo el cual, no hay cabida para grandes almacenes ni para stock, por lo que Jacques Collins considera constituyen tres subsistemas importantes de este modelo:

- a) Aprovisionamiento de materias primas, insumos de proveedores y subcontratistas
- b) Producción: plantas de fabricación y depósitos de productos intermedios y terminados
- c) Distribución física: depósitos centrales y regionales de distribución de productos finales³⁰

Puesto que la división internacional del trabajo es un modelo que hoy día utilizan las industrias para producir muchos de los productos que consumimos, ya que contienen materias primas de un lugar del mundo, se transforman en otro lugar o país, también hay artículos que se integran por partes que fueron maquiladas en diferentes lugares del mundo, se arman finalmente en otro país y posteriormente son enviados a puntos de distribución alrededor del mundo, que en combinación con el sistema *just in time* o justo a tiempo, que parte de una filosofía empresarial que se enfocada en eliminar el derroche en las actividades internas de la organización así como en las actividades de intercambio externas y exige eliminar todos los insumos de recursos que no añaden valor al producto o servicio lo que implica trabajar con el nivel mínimo necesario de inventarios tanto de insumos como de stock de producto terminado ³¹

29.- Douglas Long, *Logística internacional: administración de la cadena de abastecimiento global*, México, Editorial Limusa, 2010, 4p.

30.- Carlos Martner Peyrelongue, *Transporte multimodal y globalización en México*, México, Editorial Trillas, 2008, pp. 15-16

31.- Mauricio Lefcovich Utin, *Just in time: el camino hacia la excelencia [en línea]*, Tu obra UNAM, dirección URL: <http://www.tuobra.unam.mx/publicadas/050912100407-JUST> [consultado enero 2013]

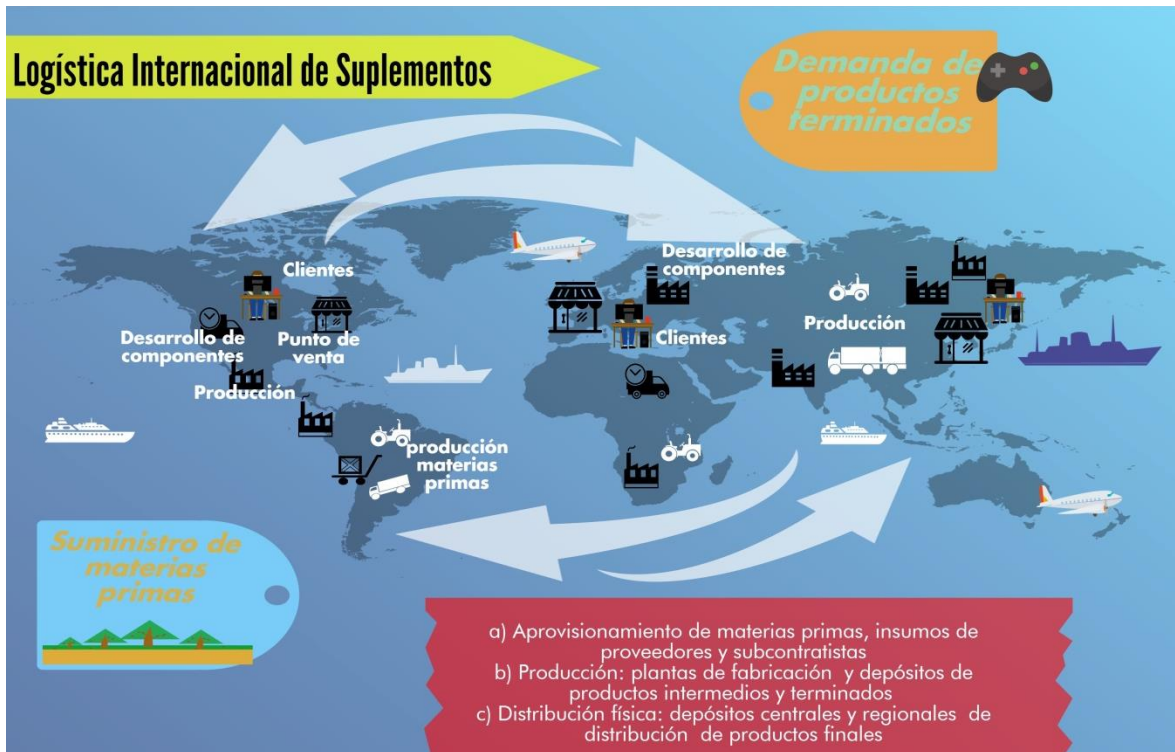
Echar mano de la internacionalización de los procesos productivos tuvo un gran impulso al término de la segunda guerra mundial tras la recuperación de las economías occidentales, de manera que a partir de la década de los 60's se vivió una considerable expansión y comenzó a tomar lugar en la escena la zona de Medio Oriente y el sureste asiático con la introducción de la telecomunicaciones y la informática, lo que abrió más el abanico de los bienes y servicios exportables³² y posteriormente se integró el modelo *just in time*, que ha catapultado la importancia de los procesos productivos e impactado enormemente la logística del transporte,³³ especialmente en el caso de la carga contenerizada, la evolución que ha sufrido el transporte es resultado de los cambios en el comercio internacional que exige acortar lo más posible los tiempos y hacer lo más eficientemente posible los servicios de maniobras.

En este sentido la logística internacional de suplementos depende de varios actores que intervienen en la cadena de plementos que va desde, las órdenes de compra que solicitan los clientes en los puntos de venta, a partir de ello, solicitar la producción con los fabricantes que se encuentran en otra región del mundo que a su vez solicitan las materias primas de otro punto del globo terráqueo, y finalmente se cierra el círculo de la cadena logística una vez que se entrega el producto terminado al cliente (Ilustración 5)

32.- Julian Arkell, *Origen y desarrollo de la internacionalización de los servicios a la producción* [en línea], España, Revistas ICE, septiembre- octubre 2008, Dirección URL: http://www.revistasice.com/cachepdf/ICE_844_11-27_0D9E110E030171BCDF233B2266837A33.pdf [consultado enero 2013]

33.- Carlos Matner 2001, pág. 30, Óp. Cit.

Ilustración 5
Logística internacional de suplementos



Fuente: Elaboración propia

La multiplicidad de los centros de comercio mundial, exige la expansión de la red de transporte como una maniobra logística, en cuanto a los productos semi acabados, el modelo *just in time* demanda eficacia en la velocidad y seguridad del transporte dado que se le considera como una maniobra logística. Dentro de las actividades de comercio exterior el transporte de las mercancías forma parte del sistema de producción, por lo cual la flexibilidad y eficacia que el contenedor proporciona a las mercancías ha sido crucial para alcanzar lugares más recónditos, es por ello que la logística internacional juega un papel fundamental para el comercio internacional, puesto que depende de factores externos que pueden llegar a afectar tanto la producción como la distribución, de igual forma, parte de la logística es buscar alternativas tanto en rutas como en formas de transporte que resulten efectivos a cada caso, efectivos entendiéndose en tiempo, fiabilidad y

costo por lo que resulta de gran importancia el grado de conectividad de un puerto y eficacia operacional. Aunque la cadena internacional de suplementos existe desde mucho tiempo atrás es con la introducción de avances tecnológicos en la materia que la cadena amplía la oferta de nuevos productos y logra llegar a los lugares más lejanos

1.3.1. Retos logísticos al modelo de producción *just in time* y el transporte en América Latina

La filosofía empresarial *just in time* se concentra en la eliminación del despilfarro de todas las actividades internas de la organización y en todas las actividades de intercambio externa, lo que implica eliminar todos los insumos de recursos que no añaden valor al producto, con el objetivo de proporcionar satisfacción total al cliente al tiempo que el costo total se minimiza, lo que implica un gran reto logístico dentro del esquema de cadena de suministros que plantean hoy en día las industrias, ya que requiere la entrega de materias primas justo a tiempo, ya sea para transformación o para comercialización, donde el retraso de uno de los eslabones puede significar pérdidas monetarias al afectar la producción o la entrega de mercancías.³⁴ Este sistema se adapta a la demanda final con base en previsiones solidas de ella, por lo que las empresas deben proporcionar a sus proveedores programas de producción lo que va de la mano con el control total de calidad, con lo que se logra:

- a) Mejorar el sistema de programación.
- b) Reducir incertidumbres en el transporte.
- c) Desarrollar pronósticos más confiables.
- d) Reducir la incertidumbre en la fabricación.
- e) Reducir las demoras en la comunicación entre las plantas y los proveedores.

34.- Carlos Martner Peyrelongue; *Puertos, espacio y globalización: el desarrollo de Hubs en México*; [en línea], Convergencia, 17(52), 319-360; dirección URL: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-14352010000100013&lng=es&tlng=es. [Consultado diciembre 2013]

- f) Mejorar la coordinación de las modificaciones de ingeniería.
- g) Reducir la complejidad del producto.³⁵

En América Latina, uno de los mayores retos es la reducción de incertidumbre en los transportes, es decir, llega a suceder que el tiempo de tránsito del servicio marítimo sea exacto pero deben mejorarse los servicios en puerto para carga, descarga, trasbordos y despacho aduanero de la mercancía contenerizada, pues hay casos en los que llega a pasar el mismo tiempo en puerto que en el mar. Y en este sentido, una de las mayores desventajas de este sistema se encuentra el hecho de que el retraso de una parte de la cadena puede llevar al paro en la producción por varios días, generando pérdidas considerables, ya que de igual forma este sistema de producción contempla el mínimo de inventarios por lo que se deben fijar largos plazos de entrega para solicitudes grandes de productos y no es posible cumplir en tiempo y forma con los compromisos de producción lo cual se traduce en poca competitividad y pérdidas monetarias

Gracias a que el esquema de transporte de mercancía contenerizada permite la multimodalidad, es decir, puede transferirse entre distintos medios de transporte el contenedor al integrar dos o más medios de transporte entre el terrestre, ferroviario y/o marítimo se logran conjuntar servicios y en consiguiente reducir los tiempos en la logística, de entrega de los insumos provenientes de distintas regiones del mundo, al fabricante que llevara a cabo la producción total o parcial de los productos y entregar al consumidor final en el menor tiempo posible lo que tiene como principal objetivo optimizar parte del proceso de la cadena de abastecimiento y que para América Latina son un punto de oportunidad, el desarrollo y mejora de estos servicios para poder posicionar mejor sus productos en los principales mercados del mundo aun mejor precio.

35.- Mauricio Lefcovich Utin, *Just in time: el camino hacia la excelencia [en línea]*, Tu obra UNAM, dirección URL: <http://www.tuobra.unam.mx/publicadas/050912100407-JUST> [consultado enero 2013]

Es mediante operadores logísticos que se encargan de complementar servicios especializados para la cadena de abastecimiento como son: almacenamiento, gestión de inventarios, transporte y distribución,³⁶ que se completa la cadena internacional de suplementos en América Latina, estos son todavía escalados en diferentes operadores, hecho que resta confiabilidad, eficacia y competitividad a la región, sin embargo, el mayor reto es que toda la cadena logística tenga la capacidad de armonizarse de tal forma que se cumplan los tiempos de entrega establecidos para poder cubrir el requerimiento de calidad total que compone parte fundamental del modelo *just in time*.

Mientras que también es preponderante el nivel de conectividad de cada puerto, pues de ello depende que la cadena de abastecimiento se eslabone de la manera más eficiente, por lo cual los retos logísticos para los puertos de la región no son pequeños, sobre todo si estimamos que el desarrollo de infraestructura ferroviaria es todavía insuficiente y la carretera es de alto costo, además de que en los puertos se presentan problemas de congestionamientos constantes, sobre todo en países donde los trámites administrativos para maniobras logísticas entorpecen de manera importante las operaciones de transferencia lo que implica que los tiempos de la logística estimados varíen, dado que existen retrasos en cada etapa de la operación y debido a que la cadena logística comprende desde la salida de la mercancía hasta la entrega con el cliente se pierde competitividad.

Por ello la planeación y programación del transporte de los insumos es fundamental, pues debe tomarse en cuenta que estos no estarán disponibles una vez que el contenedor sea desembarcado, dado que se deben cumplir con ciertas formalidades para poder ingresar al país lo que significan retos que deben atacarse mediante mecanismos que permitan la optimización de maniobras y trámites administrativos para alcanzar niveles más competitivos en la región. Por lo que resulta apremiante la modernización de la infraestructura portuaria y

36.- Revista logistec, *Operadores logísticos: un mercado en crecimiento y especialización* [en línea], Chile, Noviembre 2013, dirección URL: <http://revistalogistec.com/index.php/logistica/143-mercado-logistico/1145-operadores-logisticos-un-mercado-en-crecimiento-y-especializacion> [consultado noviembre 2013]

aduanera en la región de América Latina, puesto que estos factores suman confiabilidad a la cadena internacional de suplementos, entre otros, las trabas administrativas se encuentran entre los más importantes factores que hacen que los puertos de la región queden excluidos de los principales corredores mundiales de comercio. De acuerdo con cifras del ranking de movimiento de contenedores publicado por la CEPAL los puertos más dinámicos en 2012 fueron Callao en Perú, Cartagena y Buenaventura en Colombia, Lázaro Cárdenas, Veracruz y Manzanillo en México, Limón Moin en Costa Rica, Cabello en Venezuela, y Caucedo en República Dominicana pero todos juntos representan apenas un pequeño porcentaje del comercio mundial de mercancía contenerizada.³⁷

En países como Estados Unidos o China el éxito que han obtenido mediante el transporte de mercancía contenerizada se debe a la existencia de redes carreteras y ferroviarias que conectan a los principales centros productivos y de consumo con los puertos, sin embargo, en América Latina la infraestructura férrea es limitada, ya que cubre poco territorio y la infraestructura carretera resulta ser la opción más eficiente aunque a un costo más elevado, dándose el caso de que el transporte del puerto al cliente sea más caro que el del transporte marítimo.

1.4. La importancia del contenedor en la logística internacional de mercancías

En los últimos cincuenta años, el comercio mundial ha crecido más aprisa que la producción,³⁸ la necesidad de comerciar se expandió a todas las regiones del mundo, las rutas de comercio se han diversificado en gran medida por la aceleración de la actividad industrial de la cuenca del pacífico, área en la cual se

37.- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), *Anuario Estadístico de América Latina y el Caribe, 2012 (LC/G.2554-P)* [en línea], Santiago de Chile, 2012. Publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: E/S.13.II.G.1; Dirección URL: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/2/48862/AnuarioEstadistico2012.pdf>, pág. 23

38.- UNCTAD, *La comercialización del puerto y las perspectivas del puerto de tercera generación* [en línea], 8 de enero de 1992, dirección URL: <http://r0.unctad.org/tl/docs-un/td-b-c4-ac7-14/sp/TDBC4AC714s.pdf>, [consultado: enero 2013]

han concentrado los procesos de transformación de materias primas debido en gran medida a los bajos costos de la mano de obra y las formas de transporte han evolucionado en esta región, como la introducción de avances tecnológicos tanto en el transporte terrestre, aéreo y marítimo, traducido en infraestructura, maquinaria, formas de manejo y ahorro de energía que nos facilitan cada vez más el manejo de mercancías.

La introducción del contenedor fue una revolución para el transporte de mercancías a partir del cual, el valor de los flujos de mercancía aumentó debido a que las mercancías se transforman antes de ser enviadas, la idea surgió de la necesidad de realizar menos maniobras y se consolidó al término de la Segunda Guerra Mundial cuando Malcom Mc Lean en 1954 utilizó una caja metálica capaz de ser transportada vía terrestre y marítima con menos maniobras, lo que permitió que la mercancía viajara en el contenedor hasta su destino final evitando que sufriera desperfectos durante el trayecto, esta innovación fue acogida con beneplácito tanto por los comerciantes, como por transportistas, puesto que el contenedor sirvió como embalaje extra, que permite mejor manipulación sin dañar la mercancía durante las maniobras de carga, descarga y estiba, además de maximizar la ocupación del espacio en los buques y por otro lado supone:

- a) Menor tiempo para la manipulación de traspaso del camión al buque y viceversa, dado que tiene la capacidad de adaptarse a diversos medios de transporte.
- b) Ahorro en las maniobras de la estiba, carga y descarga, antes del contenedor debía estibarse cada producto, bulto o caja según el caso de cada mercancía suponía un grado de dificultad distinto y requería de mayor o menor mano de obra.
- c) Disminución del riesgo de robo dado que por un lado ahora el contenedor funge como embalaje extra y por otro los contenedores se identifican mediante una serie alfanumérica lo que lo hace aún más confiable, ya que es un reducido número de personas la que conoce su contenido.

- d) Reducción en la documentación, en el sentido de que el proceso se lleva a cabo mediante la consignación de la clave asignada al contenedor como una sola unidad, aun cuando en el conocimiento de embarque se enumere el contenido exacto del contenedor, lo cual reduce significativamente los trámites administrativos.
- e) La utilización del contenedor puede ser múltiple, es decir, mediante carga consolidada, cuando la carga de un consignatario no llena el contenedor se puede agregar la carga de otro consignatario, lo que abarata el costo, dado que varios consignatarios cubren parte proporcional del flete del contenedor, es por ello que el servicio de línea se concentra en el transporte de mercancías contenerizadas..³⁹

A pesar de que el contenedor se introdujo en la segunda mitad del Siglo XX, su definición existía desde el Convenio Aduanero de Gibraltar de 1936: “Instrumento de transporte portátil o móvil de carácter permanente, apto para el uso reiterado y para el transporte de mercancías a granel o ligeramente embaladas, especialmente con el propósito de transporte sin manipulaciones intermedias por medio de un transporte cualquiera o combinación de varios de ellos”.

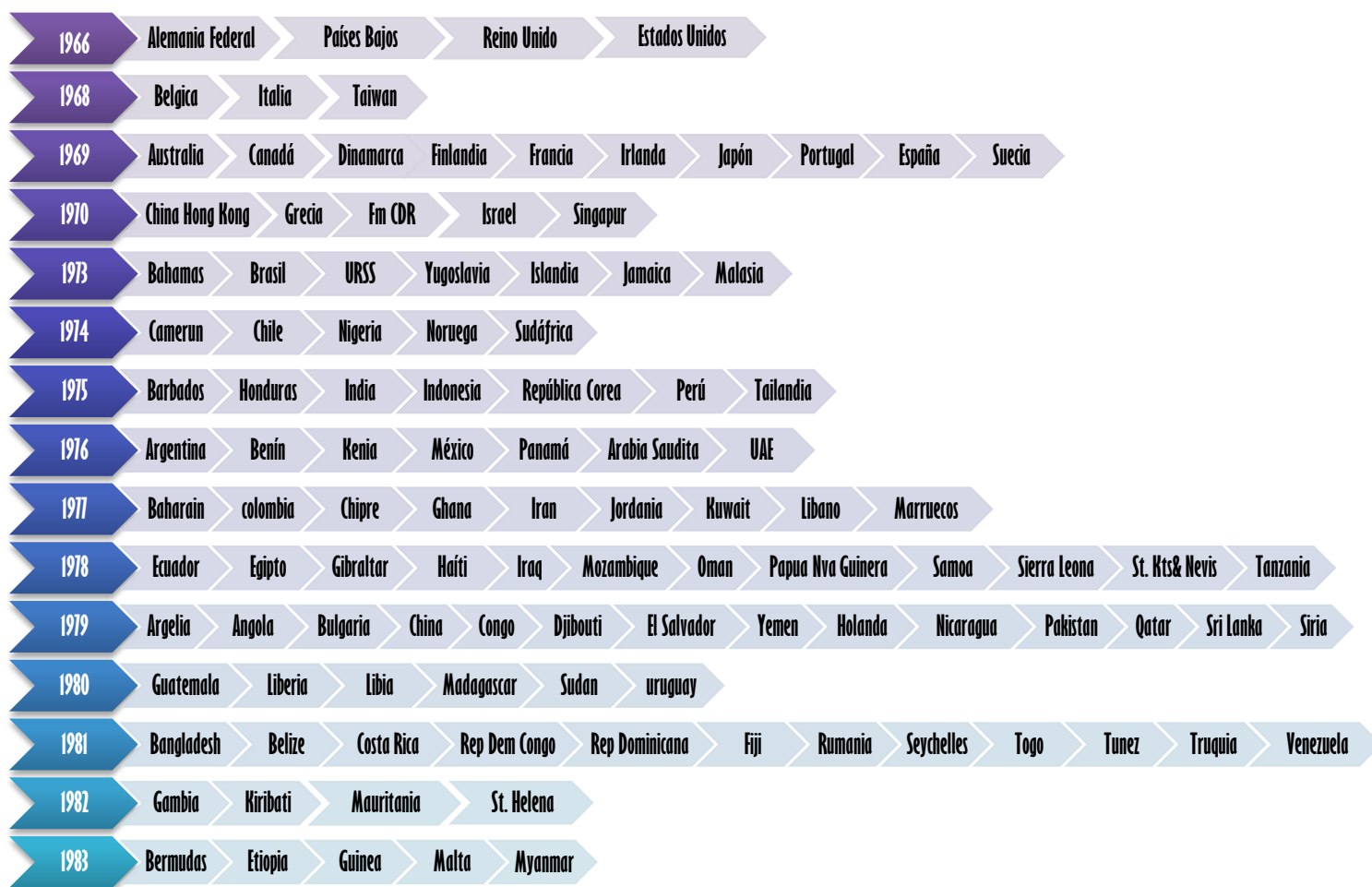
La integración del contenedor al sistema logístico inicio en la región en EEUU en los años 50's pero es en los 60's cuando el Reino Unido, los Países Bajos y Alemania Federal se integran con gran éxito, mientras que las regiones de América, África y Medio Oriente se integran hasta los años 70's⁴⁰, entre los primeros países Latinoamericanos en integrar el contenedor en su sistema de transporte en 1973 se encuentran Brasil y Jamaica y es hasta tres años después cuando México y Panamá acogen este sistema. (Ilustración 6)

39.- Romero Rosa, *El transporte marítimo: introducción a la gestión del transporte marítimo*, España, Legis Book, 2002, 73 p.

40.- Perfecto Palacio López, *Transporte marítimo de contenedores: organización y gestión*, Fundación del Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la comunidad Valenciana; España 2001, 23 p.

Ilustración 6
Año de introducción del contenedor por país

Año de introducción del contenedor por país



Elaboración propia con datos de Bernhofen. Óp. Cit.

La excelente recepción del contenedor por parte de embarcadores y navieras llevó pronto a la estandarización en el tamaño, comenzando con la caja de 20 pies y posteriormente del contenedor de 40 pies, debido al crecimiento del volumen del comercio mundial, así también la introducción de contenedores especializados adaptados a las necesidades de cada mercancía lo que amplió enormemente el alcance del contenedor, se pueden considerar principalmente los siguientes tipos:

1. Cerrados: habituales;
2. Open top: desprovistos de techo;
3. Open side: puertas en los costados;
4. Flat rack: sin techo ni costados;
5. Jaula;
6. Especiales;
 - a. Térmicos
 - i. Aislamiento térmico
 - ii. Calorífugas: reciben calor mediante electricidad o vapor
 - b. Refrigerados (refeers) disponen de instalación de refrigerado
 - i. Instalación de refrigeración
 - ii. Con alimentación eléctrica
 - iii. Generador o gasóleo
 - iv. Instalación conair mediante mangueras de entrada y salida se conecta a una red del buque
 - c. Ventilados: con aberturas en el contenedor
7. Cisterna (isotank):
 - a. Gráneles líquidos
 - b. Gases a presión
 - c. Mercancías pulverizadas
8. Media altura y
9. Plataforma ⁴¹

41.- Arturo Monfort Molinas, et. Al; *Terminales marítimas de contenedores: el desarrollo de la automatización*, España, Fundación Instituto Portuario de Estudios y cooperación de la Comunidad Valenciana; 2001, 19 p.

Gracias a la flexibilidad de modalidades de contenedores, es posible trasladar en ellos casi cualquier tipo de mercancía, lo cual contribuyó en gran medida a la disminución del tiempo de permanencia de los buques en los puertos debido principalmente a que la carga y descarga de contenedores agiliza las maniobras, en el ámbito industrial obligó a las empresas manufactureras a reducir las dimensiones de los productos en pro de un traslado más eficiente y menos accidentado, por consiguiente se necesitó de equipo especializado en puerto para las maniobras y finalmente el contenedor trajo consigo la ampliación de las zonas de influencia de los puertos gracias a la adaptabilidad de los contenedores a diversos vehículos.⁴²

En este sentido, los puertos con mayores volúmenes de mercancías se vieron en la necesidad de implementar maquinaria y sistemas para la estiba eficaz de los contenedores, por lo cual integraron grúas especiales tanto en los buques como en los puertos, lo cual significó de igual forma un reto para la ingeniería y la administración portuaria ya que debieron acoplarse a las necesidades de la carga contenerizada efectuando una gran inversión para lograr la intermodalidad o multimodalidad del contenedor que interactúa con otros medios de transporte como el carretero, ferroviario o en casos especiales con el aéreo. El intermodalismo como se llama a la integración de funciones y optimización de sistemas de los diversos medios de transporte en una red de distribución hecho obligó a que las navieras ampliaran sus funciones tradicionales hacía estas redes integradas de transporte como lo hizo inicialmente la empresa naviera SEALAND propiedad de Malcom Mc Lean creador del contenedor que incursionó tanto en el ámbito marítimo como terrestre.

El éxito obtenido mediante la integración del contenedor y la multimodalidad o intermodalidad de transportes, trajo consigo mayor demanda del servicio lo que impulso a la industria marítima en primer momento a la adaptación de buques y

⁴²42.- Carlos Martner Peyrelongue, *Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos*[en línea], México, 2001, 99-100 pp., Instituto Mexicano del Transporte, dirección URL : <http://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt162.pdf> [consultado 2 de noviembre 2012]

posteriormente a la construcción de buques portacontenedores que respondiendo a la demanda fueron aumentando el tamaño y capacidad de carga en los buques, creando una tendencia hacia el gigantismo⁴³ y de acuerdo con los datos arrojados por parte de las navieras sobre los buques que se han construido ahí pueden identificarse diversas generaciones con respecto a su capacidad de carga en TEU's⁴⁴:

1ª Generación: en los años 60's con la adaptación de buques de carga general en portacontenedores con una capacidad de 500 a 1,000 TEU's;

2ª Generación: se dio en los 70's con el surgimiento de buques especializados en contenedores con capacidad de 1,500 a 2,000 TEU's;

3ª Generación: se da a partir de 1983 con el surgimiento del buque Panamax, buque de mayor tamaño capaz de pasar por el canal de Panamá, con capacidad de 2,500 a 3,500 TEU's;

4ª Generación: corresponde a los buques postpanamax, es decir aquellos que ya no son capaces de pasar por el canal de Panamá pueden cargar entre 3,500 y 5,000 TEU's;

5ª Generación: en el año 2000 entraron a navegar buques con capacidad de 7,000 TEU's;

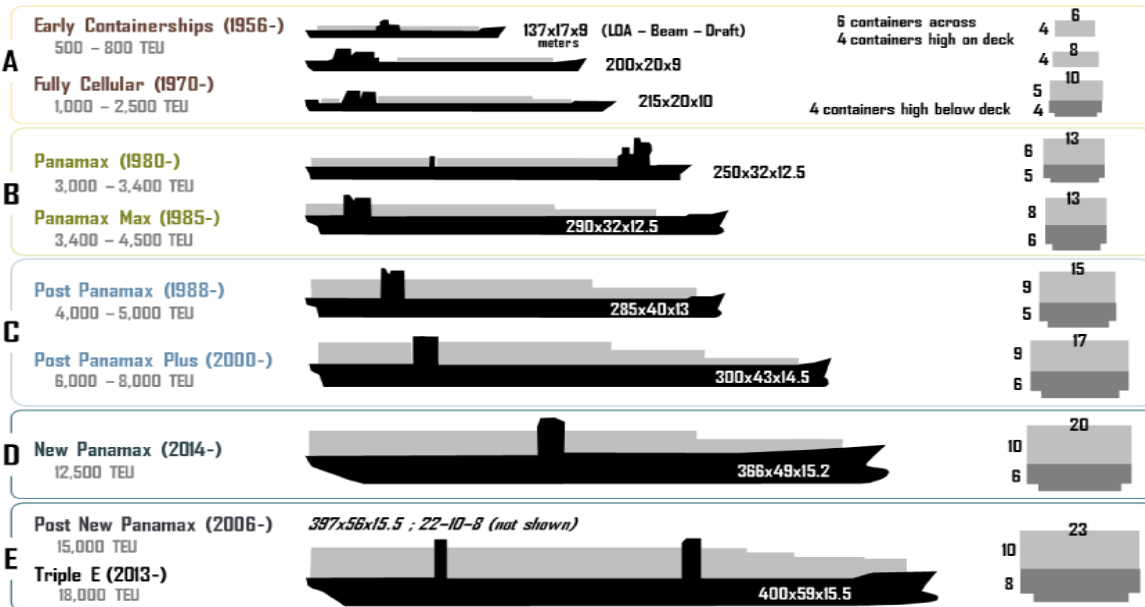
6ª Generación: en 2006 con los buques Suez Max capaces de cargar 11,000 TEU's o más, como los nuevos buques triple E que tienen la capacidad de cargar hasta 18 mil TEU's.⁴⁵ (Ilustración 7)

43.- Carlos Martner Peyrelongue, *Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos*[en línea], México, 2001, 73pp, Instituto Mexicano del Transporte, dirección URL : <http://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt162.pdf> [consultado 2 de noviembre 2012]

44.- Jan Paul Rodrigue, *The geography of transport systems*, [en línea], Hofstra University, New York, USA, dirección URL: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/conc4en/largestportoperators.html>

45.- Gerardo Polo Sánchez, et. Al, *Economía del sector marítimo*, Fondo editorial de Ingeniería Naval, España 2009, 59p

Ilustración 7 Generaciones de buques



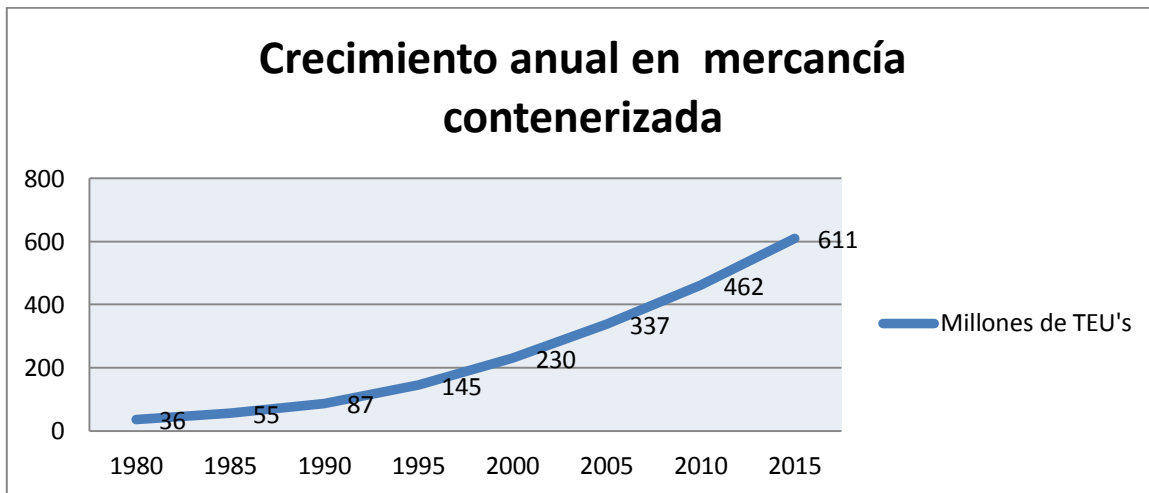
Fuente: The geography of transports systems, Óp. Cit.

La tendencia al gigantismo de los buques responde a las estimaciones de crecimiento para este sector que muestran que el movimiento de carga contenerizada entre 1980 y 2010 incrementó exponencialmente, alcanzado los 462 millones de TEU's,⁴⁶ lo que demuestra el dinamismo de este dispositivo, se espera que para el año 2015 llegue hasta los 600 Millones de TEU's,⁴⁷ es decir, se espera un crecimiento del 32 por ciento en cinco años lo que ilustra la importancia en la logística actual de mercancías, después de la dramática recesión de 2009 en la que el sector se contrajo de manera significativa y por ende se encarecieron los servicios de transporte y se vio una importante disminución en los volúmenes de mercancía. (Ilustración 8)

46.- Monfort, *Op. Cit.* p.15

47.- TEU: Twenty Equivalent Unit, es la unidad de equivalencia que corresponde a un contenedor de 20 pies de largo. Es aceptada universalmente tanto para conocer la capacidad de carga de los buques y demás medios de transporte como para medir los volúmenes de carga en contenedores que se manejan en puertos y terminales intermodales.

Ilustración 8
Crecimiento anual de mercancía contenerizada



Elaboración propia con datos de Terminales marítimas de contenedores: el desarrollo de la automatización, *Op. Cit.*

1.5. Panorama actual de la mercancía contenerizada en el mercado marítimo mundial

De acuerdo con los datos de la Organización Mundial de Comercio (OMC), se apunta a que el comercio mundial de mercancías que para el 2012 ascendió a 22 billones 580 mil millones de dólares, cifra que representa el 31.7% del PIB global y de este valor el 60% fue transportado en contenedor por vía marítima, lo cual ilustra importancia que esta actividad económica representa para el comercio, a lo largo de la década de los ochentas y noventas el crecimiento aunque constante no es tan significativo como lo es en la primer década del siglo XXI, aun cuando en 2009 el comercio mundial sufre un gran traspíe debido a la crisis económica que derivó en un fenómeno recesivo importante que rompió con el ritmo de crecimiento y que aún no ha podido alcanzar nuevamente.⁴⁸

48 .- WTO, Comercio Exterior Modulo I [en línea], Datos, dirección URL: <http://stat.wto.org/StatisticalProgram/W/SDBViewData.aspx?Language=E>, [consultado 3-09-2013]

Sobre ello resalta el hecho de que durante el año 2012 figuraban como principales exportadores países como China, EEUU, Alemania, Japón, Países Bajos en los primeros cinco lugares, situando a México en el puesto número dieciséis, mientras que en la lista de mayores importadores se encontraron EEUU, China, Alemania, Japón, Francia.⁴⁹ Es importante destacar que es en la primera década del siglo XXI, que los niveles de comercio se elevan rápidamente a partir de la consolidación de los mercados asiáticos, que cobran presencia a nivel mundial, para el año 2011 significaron un crecimiento en el movimiento de carga de 4% con respecto al 2010, que se traduce en 8.7 miles de millones de toneladas de carga de diferentes tipos de acuerdo a reportes de la UNCTAD.⁵⁰

El crecimiento del comercio repercute directamente en el transporte marítimo de mercancía contenerizada, ya que aproximadamente el 90% del volumen de mercancías se traslada por este medio, el transporte marítimo figura como un factor fundamental en el comercio mundial, si bien contamos con diversos medios de transporte que cumplen con el objetivo de trasladar las mercancías de un lugar a otro, el transporte marítimo ha sido desde tiempos remotos el más socorrido tanto que la mayoría de las mercancías se trasportan por vía marítima, por diversas razones como son su eficiencia, seguridad y costos accesibles,⁵¹ sin embargo, esta se ve profundamente influida por diversos factores como son:

- a. Naturales: Como ciclones, huracanes, cambios estacionales, que afectan directamente la frecuencia es decir tiempo de tránsito, arribos, zarpes y hasta las rutas en casos extremos.
- b. Políticos: Bloqueos económicos, guerras, huelgas en puertos, barreras de entrada, discriminación de banderas, conflictos concernientes a la política

49.- Hubert Scalth et. Al., *Estadísticas del comercio internacional 2013*, Banco Mundial [en línea], dirección URL: http://www.wto.org/spanish/res_s/statis_s/its2013_s/its2013_s.pdf [Consultado 6-09-2013]

50 .- UNCTAD, *Maritime Review 2012* [en línea], 15-27 pp. dirección URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf [consultado 09 -09-2013]

51.- Romero Rosa, *El transporte marítimo: introducción a la gestión del transporte marítimo*, España, Legis Book, 2002, 23 p.

ya sea interna o internacional que impactan directa o indirectamente en las operaciones de comercio marítimo.

- c. Económicos: Aumentos o disminuciones en consumos industriales, fluctuación en el precio de los combustibles, crisis económicas son factores de gran importancia que mellan al comercio y este a su vez al transporte marítimo.
- d. Sociales: Huelgas de transportistas, estibadores que en este contexto a pesar de ser servicios en tierra son vitales para la logística en puertos y terminales además de significar cuantiosas pérdidas monetarias para el sector.

Dichos factores toman gran relevancia al impactar directamente en la logística y el volumen de los flujos de comercio internacional que dentro del contexto de la globalización se distinguen para ello cuatro grupos de mercancías, los cuales cada uno se ve influido en mayor o menor medida debido a su oferta y demanda:

- a. Petróleo crudo y derivados: este grupo es uno de los más dinámicos, ya que para el año 2010, 45 % de la producción mundial de crudo fue transportado vía marítima siguiéndole de cerca el Gas Natural Licuado que al ser el tercer energético más utilizado representa el 24 % del consumo energético del mundo y cobra gran importancia en los embarques marítimos.
- b. Gráneles secos: representan el 28% de las mercancías cargadas, considerando como gráneles secos principales al carbón de coque, mineral de hierro, bauxita/alúmina y cereales, mientras que se consideran gráneles secos secundarios al arroz, azúcar, fertilizantes, minerales como cemento o manganeso de uso industrial.
- c. Otra carga seca: carga general, que se mantiene en crecimiento aun cuando se ha desacelerado por la introducción y flexibilidad que brindan los contenedores.

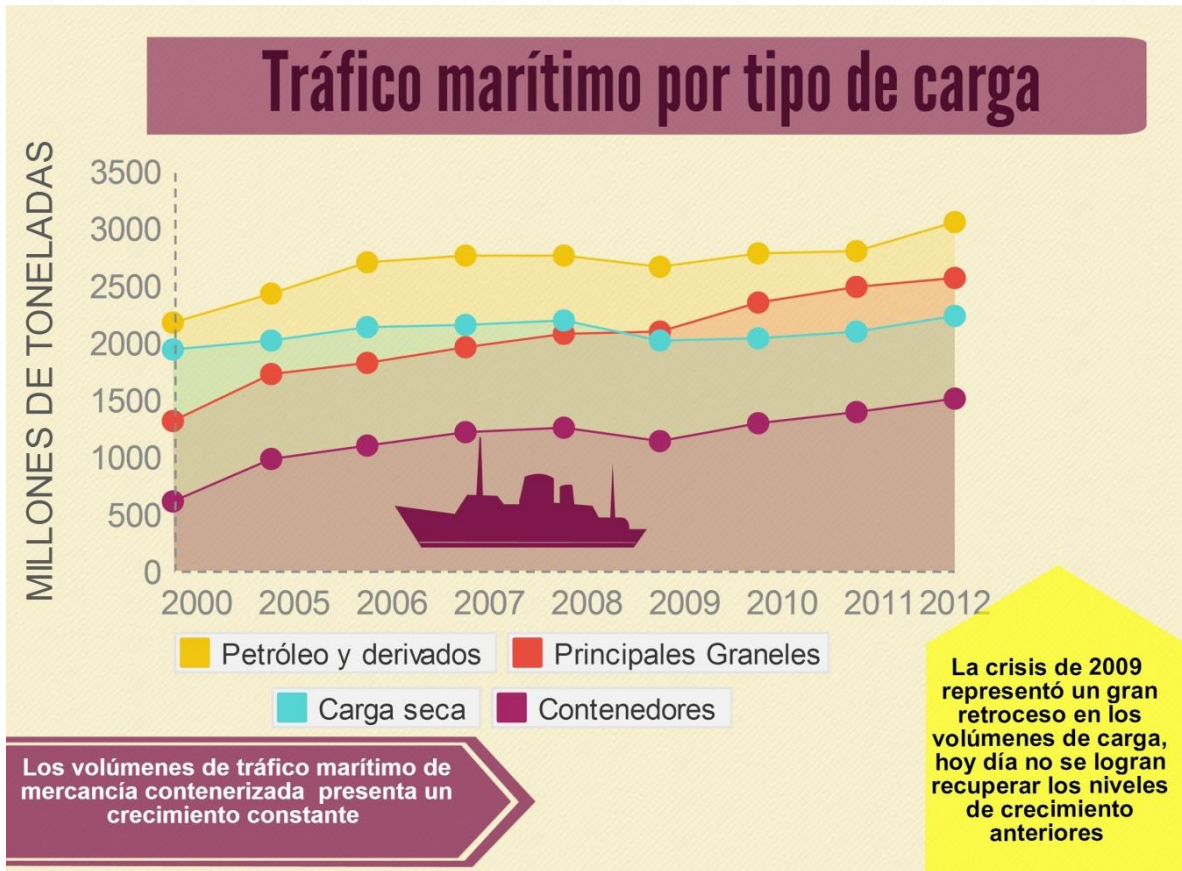
- d. Contenedores: que en los últimos años ha tenido un repunte en este tipo de servicios a pesar de la crisis económica de 2009.⁵²

De acuerdo a datos arrojados por informes de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD por sus siglas en ingles) y a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) los volúmenes de las mercaderías que se mueven mediante el servicio de fletamento o *tramp* duplican al de aquellas que se mueven mediante servicio de línea, lo que se debe en gran medida a que el primero es mucho más barato que el servicio de línea (*line service*) en el cual se contempla principalmente el movimiento de contenedores, los cuales transportan menores volúmenes pero de alto valor agregado. Sin embargo, estas cifras no deben ser subestimadas dado que cada vez más se tiende a procesar las materias primas antes de ser exportadas, entre el año 2000 y 2012 el tráfico de mercancía contenerizada ha ido ganando terreno frente a los demás rubros ya que presenta un crecimiento constante. (Ilustración 9)⁵³

52 .- UNCTAD, *Maritime Review 2012* [en línea], 15-27 pp. dirección URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf [consultado 09 -09-2013]

53.- *Ibidem*

Ilustración 9
Tráfico marítimo por tipo de carga



Elaboración propia con datos de la UNCTAD, Maritime review 2012

Cabría destacarse el hecho de que la carga contenerizada creció entre el año 2000 y 2011 a más del doble, gran indicador del éxito y amplias oportunidades con las que cuenta el esquema de carga contenerizada en el ámbito de la logística internacional. Sin embargo, a pesar de que los indicadores de crecimiento de tráfico marítimo apuntan a la alza esta situación se refleja de distinta forma en cada puerto debido a los niveles específicos de infraestructura y conectividad, a nivel regional el crecimiento aunque constante no alcanza los niveles del este asiático.

CAPÍTULO II Condición de la infraestructura portuaria México y Panamá, como base para la consolidación de puertos hub regionales para américa latina

2.1. Condiciones y capacidad portuaria en América Latina, *hinterland* para México y Panamá

Las tendencias del comercio apuntan a que éste seguirá expandiéndose más rápidamente que la economía mundial, por lo cual, al aumentar los volúmenes se intensificará también el uso de buques portacontenedores de mayor capacidad, siempre que el tamaño no dificulte las maniobras e incremente tiempos y costos en la travesía, aplicando economías de escala que incrementen su rendimiento, para ello se seleccionan rutas en las que sea posible captar volúmenes importantes y tocando solo los puertos suficientes para distribuir la carga en líneas feeder o mediante redes de transporte multimodal hasta su destino final.

Debido a los volúmenes de carga de los países Latinoamericanos, el modelo de puertos HUB globales pareciera ser poco aplicable para la región, ya que por un lado son muy pocos los puertos considerados en las rutas mundiales, tomando en cuenta que dentro de estas rutas se encuentran solamente puertos con grandes volúmenes de carga, por lo que las posibilidades de éxito o inclusión en estas rutas dependen de fuertes inversiones de capitales lo cual está fuera de los esquemas de los países de América Latina, pero de llevarse a cabo resultaría muy viable para el desarrollo de la industria en la región.

Así también, las condiciones portuarias y de conectividad son escasas o casi nulas en gran parte de la región, dado que complican, reunir grandes volúmenes de carga en el entorno lejano de los puertos o *foreland* para poder ser considerados dentro de las rutas mundiales. De acuerdo con el Índice de

Conectividad de Líneas Marítimas (LSCI por sus siglas en inglés) publicado por la UNCTAD para el año 2013, Panamá se posiciona en el puesto número veinticinco mientras que México se encuentra en el puesto número treinta y dos, para llegar a esta calificación se consideran factores como:

- a. Número de buques por cada empresa de transporte que utiliza el puerto para sus operaciones.
- b. Capacidad de carga: es el número de contenedores que cada barco lleva semanalmente a los puertos de un país.
- c. Compañías marítimas de entrega: es el número total de empresas que ofrecen servicios de transporte marítimo en el puerto.
- d. Tamaño de la embarcación máxima: es la capacidad TEU de la nave más grande a disposición de una empresa de transporte dada en el puerto analizado.
- e. Servicios de soporte: es el número de servicios regulares entre dos puertos.⁵⁴

Dentro de dicho índice podemos encontrar en los primeros puestos a China, Hong Kong, Singapur, República de Corea, Malasia, Estados Unidos, Alemania, Reino Unido, Países Bajos y Bélgica, con base en los datos arrojados por el LSCI, constatamos que los puertos HUB mundiales se encuentran en los países mejor interconectados, lo que nos lleva a evaluar las posiciones en las que se colocan los países latinoamericanos. (Tabla 2)

54.-Asociación de navieros españoles, *La UNCTAD publica su informe anual sobre el Transporte Marítimo[en línea]*, dirección URL: <http://www.anave.es/ultimas-noticias/717--la-unctad-publica-su-informe-anual-sobre-el-transporte-maritimo>

Tabla 2
Índice de conectividad de líneas marítimas 2013

Índice de Conectividad de Líneas marítimas 2013, UNCTAD											
	Año	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
1	China	100	108.29	113.1	127.85	137.38	132.47	143.57	152.06	156.19	157.51
2	Hong Kong (China)	94.42	96.78	99.31	106.2	108.78	104.47	113.6	115.27	117.18	116.63
3	Singapur	81.87	83.87	86.11	87.53	94.47	99.47	103.76	105.02	113.16	106.91
4	Rep. de Corea	68.68	73.03	71.92	77.19	76.4	86.67	82.61	92.02	101.73	100.42
5	Malasia	62.83	64.97	69.2	81.58	77.6	81.21	88.14	90.96	99.69	98.18
6	Estados Unidos	83.3	87.62	85.8	83.68	82.45	82.43	83.8	81.63	91.7	92.8
7	Alemania	76.59	78.41	80.66	88.95	89.26	84.3	90.88	93.32	90.63	88.61
8	Reino Unido	81.69	79.58	81.53	76.77	77.99	84.82	87.53	87.46	84	87.72
9	Países Bajos	78.81	79.95	80.97	84.79	87.57	88.66	89.96	92.1	88.93	87.46
10	Bélgica	73.16	74.17	76.15	73.93	77.98	82.8	84	88.47	78.85	82.21
25	Panamá	32.05	29.12	27.61	30.53	30.45	32.66	41.09	37.51	42.38	44.88
32	México	25.29	25.49	29.78	30.98	31.17	31.89	36.35	36.09	38.81	41.8
38	Colombia	18.61	19.2	20.49	21.07	21.64	23.18	26.13	27.25	37.25	37.49
39	Brasil	25.83	31.49	31.61	31.64	30.87	31.08	31.65	34.62	38.53	36.88
40	Argentina	20.09	24.95	25.58	25.63	25.7	25.99	27.61	30.62	34.21	33.51
41	Chile	15.48	15.53	16.1	17.49	17.42	18.84	22.05	22.76	32.98	32.98
42	Perú	14.79	14.95	16.33	16.9	17.38	16.96	21.79	21.18	32.8	32.84
44	Uruguay	16.44	16.58	16.81	21.28	22.88	22.28	24.46	24.38	32	31.37
49	Bahamas	17.49	15.7	16.19	16.45	16.35	19.26	25.71	25.18	27.06	26.41
51	Rep. Dominicana	12.45	13.95	15.19	19.87	20.09	21.61	22.25	22.87	23.72	25.57
52	Jamaica	21.32	21.99	23.02	25.5	18.23	19.56	33.09	28.16	21.57	25.32
55	Ecuador	11.84	12.92	14.17	14.3	13.16	17.09	18.73	22.48	23.05	21.74

Fuente: Elaboración Propia con datos UNCTAD 2012

Los datos estadísticos apoyan la hipótesis de que los países con mayores posibilidades de constituir puertos HUB regionales son México y Panamá, considerando la falta de conectividad de los demás países en América Latina, deben sumarse factores que aunque no influyen directamente en el fortalecimiento del sector del transporte si repercuten en el tráfico de la mercancía contenerizada ya que restan confiabilidad y competitividad, como son las condiciones de inseguridad, inestabilidad política o niveles desarrollo en el capital humano, que

impactan en el óptimo funcionamiento de esta actividad que involucra más allá de navieras y puertos, puesto que las mercancías que se mueven en este medio de transporte se encuentran ligadas a importadores, exportadores, operadores logísticos y finalmente a los consumidores finales quienes esperan tener los productos día a día en los centros de distribución, por lo cual la fiabilidad de las operaciones es fundamental para cumplir con las entregas en el menor tiempo posible.

Debido a las condiciones de los puertos que la región de América Latina estos pueden incluirse en las rutas mundiales como puertos *Gateway o Hub regional*; que reciben este nombre porque tienen importantes volúmenes de trasbordo, pero que a diferencia de los puertos hub, disponen de un *hinterland* económicamente potente que genera también grandes volúmenes de carga, en el caso de México que cuenta con zonas industriales importantes es preponderante ampliar las redes de conexión carreteras y ferroviarias, mientras que Panamá la oportunidad se encuentra en el fortalecimiento de los servicios de trasbordo mediante una mejor y mayor oferta de líneas y rutas, lo que traería consigo ganar terreno sobre otros puertos dedicados al trasbordo en la región como son Kingston o Freeport. En general se trata de puertos ubicados cerca de importantes áreas industriales y de consumo y que disponen de buenas conexiones terrestres que les permiten actuar como centros de concentración y distribución de cargas.⁵⁵

Por otro lado, el hecho de que los puertos HUB regionales existan no implica que la mayoría de los exportadores tomen la decisión de utilizar un servicio directo o con transbordo, pues implica considerar factores tales como:

55.- Carles Rúa Costa, *Los puertos en el transporte marítimo* [en línea], Universitat Politècnica de Catalunya, Cataluña, enero 2006, 4-6 pp. , dirección URL: <http://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/2117/289/1/8.%20Rua.pdf> [Consultado octubre 2013]

- a. Duración del viaje, cuando se utiliza un servicio con trasbordo este implica tiempo y dinero, que puede significar un desvío en la ruta o en puede que el contenedor se trasborde a un buque de menor tamaño y mayor velocidad
- b. Frecuencia y volumen: ambos factores están estrechamente ligados, debido a que si un puerto no cuenta con el volumen necesario para hacer al menos un servicio directo al mes, necesariamente deberán enviarse los contenedores a un puerto de trasbordo el cual si pueda generar mayores volúmenes lo que se traduce en días de esperar para poder tomar un servicio directo versus un servicio a un puerto de trasbordo.
- c. Costo, el que pueda generarse por las maniobras de trasbordo pero que a su vez sean compensadas por el uso de un barco de mayor tamaño que implique menores gastos operativos, al poder llevar un gran número de contenedores, la relación costo- beneficio es de gran consideración en el caso de ciertos productos en los cuales el margen de ganancia es reducido.
- d. Riesgo, ya que cada transbordo implica un riesgo por daños o pérdidas de la mercancía y de atrasos por equivocaciones o huelgas en los puertos de trasbordo, además las primas de seguro tienden a elevar su costo si se usan servicios de transbordo.⁵⁶

Dicho entonces, la capacidad portuaria que albergan México y Panamá dentro del panorama del tráfico de contenedores y las condiciones en que se encuentra actualmente la infraestructura con la que cuentan, es capaz de consolidar el volumen de carga contenerizada suficiente para convertirse en puertos *Gateway o Hub regionales*. Por su parte México, de acuerdo a los datos recabados por el instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), cuenta con: 117 sitios habilitados como puertos (92) y terminales (15). De los cuales sólo 47 cuentan con recinto portuario, de los 107 sitios decretados, 58 son controlados por algún tipo

56.- Jan Hoffman, *Potencial de puertos pivote en la costa del Pacífico Sudamericano*, [en línea], Unidad de Transporte, División de Recursos Naturales e Infraestructura, CEPAL, Santiago de Chile 2000, 126-127 p, dirección URL: <http://socinfo.eclac.org/publicaciones/xml/6/19276/hoffmann.pdf>

de API (Administración Portuaria Integral) y 49 son controlados por el Sector Central. De los 58 controlados por las API's, 16 son administrados por API's federales; 5 por API's estatales, 2 por FONATUR y 1 por una empresa privada.⁵⁷ De estos 117 puertos y terminales habilitados el 67% del movimiento de carga está concentrado en 16 puertos comerciales, de los cuales los más importantes, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira y Veracruz, operan el 96% de la carga contenerizada.

Mientras que Panamá, de acuerdo con información de Autoridad Marítima,⁵⁸ posee un complejo que incluye las tres terminales en el Atlántico y dos en el Pacífico, manejó un total de 6.6 millones de TEU's en el 2011 y 6.8 millones al cierre del 2012. Actualmente posee una capacidad de manejo de 8.9 millones de TEU's con una capacidad ociosa de 2.3 millones, dividido en el conglomerado Atlántico y Pacífico. El conglomerado en el Atlántico lo constituyen la Terminal Internacional de Manzanillo (MIT por sus siglas en ingles), la Terminal de Contenedores de Colon (CCT por sus siglas en ingles) y Cristóbal, los cuales poseen un total de 16 muelles, 40 grúas de pórtico y 107 grúas de patio rodante (Rubber Tyred Gantry Cranes, por sus siglas en ingles RTGs). Mientras que el conglomerado del Pacífico conformado por el puerto de Balboa y la nueva terminal PSA Terminal Internacional de Panamá, que posee 8 muelles, 28 grúas de pórtico y 83 RTGs, con más de 5,000 conectores refrigerados. Estos cinco puertos posicionan a Panamá como el país número uno en América Latina en términos del número de grúas de pórtico contando con 68 en total, los puertos del Pacífico tienen capacidad para atracar hasta 3 buques Post Panamax y 2 buques Panamax simultáneamente, mientras que en el Atlántico se pueden manejar hasta 4 buques Post Panamax y 5 buques Panamax de manera simultáneamente.

57 .- Trade and Logistics innovation center, *Principales puertos en México [en línea]* , dirección URL: <http://www.ciltec.com.mx/es/infraestructura-logistica/puertos/principales> [consultado octubre 2013]

58 .- Trade and Logistics innovation center, *Todos los puertos de Panamá, [en línea]*, dirección URL: <http://logistics.gatech.pa/es/assets/seaports/all> [consultado octubre 2013]

De los puertos con los que cuentan México como Panamá, estas los únicos que figuran con un volumen importante de TEU'S son: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Veracruz y Altamira en México y Manzanillo, Balboa y Colón en Panamá, de ellos, Manzanillo, Colima en México y la Terminal Internacional de Manzanillo en Panamá son lo que destacan por su grado de conectividad e infraestructura. (Tabla 3)

Tabla 3
Principales puertos de Mexico y Panamá

MÉXICO	PANAMÁ
Manzanillo, Colima	Terminal Internacional Manzanillo, Panamá
Lázaro Cárdenas, Michoacán	Balboa
Veracruz, Veracruz	Cristóbal Colón, Colón
Altamira, Tamaulipas	
Elaboración propia con información de la SCT y la Autoridad Marítima de Panamá	

Contemplando que las principales características de los puertos con mayor movilidad de mercancías entre otras son: tener un *hinterland* con gran potencial de expandirse y estar considerados entre las principales rutas de comercio, las posibilidades de consolidar al Manzanillo, Colima y la Terminal Internacional de Manzanillo, Panamá como los principales puertos pivotes de la región son altas, el papel que juega América Latina como proveedor de materias primas, manufactura y un gran mercado potencial debe ser considerado dentro del sistema global de puertos.

Tanto Manzanillo, Panamá como Manzanillo, México cuentan con la infraestructura portuaria necesaria para atender las funciones de puerto *Gateway o Hub regional*, ya que cuentan con muelles de gran calado para recibir buques de grandes dimensiones, grúas de carga, descarga y estiba simultánea, patios de carga y descarga, zonas de transferencia a otros medios de transporte, astilleros para mantenimiento de buques y un importante grado de conectividad con respecto a los demás puertos de la región, cuentan con importantes servicios de línea y el potencial de cubrir mayores territorios así como de ampliar su zona de

influencia gracias a sus vías terrestres y las relaciones comerciales que guardan estas naciones con los países industrializados.

2.2. Conectividad de los principales puertos de México y Panamá como base para los puertos hub regionales

Los altos niveles que presentan los principales puertos de México y Panamá en los factores que evalúa la UNCTAD⁵⁹ para calificar el grado de conectividad de los países sobresalen en comparación con los demás de la región, pues se encuentran mejor posicionados en el ranking, aunque estos datos son un indicador general del potencial que pueden alcanzar los países, no son determinantes para posicionar un puerto *hub*, dado que mucho depende de los volúmenes que pueda llegar a reunir en su zona de influencia. La función de los indicadores de conectividad es medir que tanto un país es capaz de conectar sus vías de comunicación terrestres con el puerto y el puerto con otros puertos, es decir, que alcances tiene su *hinterland* y *foreland*, en base a ello se puede decidir que puertos pueden llegar a obtener el status de puerto HUB regional. El perfil con el que cuentan tanto de los puertos mexicanos como los panameños debe considerar más allá de los servicios en puerto, las posibilidades de extender su *hinterland* y *foreland* mediante vías de comunicación carreteras y ferroviarias eficaces y con precios competitivos, que puedan considerarse una opción viable frente a otras y de qué líneas navieras pueden interesarse en incluir estos puertos, dentro de las rutas más importantes de comercio marítimo de contenedores.

Más allá de la información sobre la conectividad de un país en general, para poder proponer puertos HUB regionales, es necesario analizar la información de los puertos, en este caso las propuestas más viables son: el puerto de Manzanillo,

59.- Jan Hoffman, *Corridors of the sea: an investigation into liner shipping connectivity [en línea]*, España, Universidad de las Palmas de la Gran Canaria 2009, dirección URL:

https://www.ulpgc.es/hege/almacen/download/7099/7099518/hoffman_2_081012.pdf (consultado 22-11-2013)

Colima en México en la Costa del Pacífico y la Terminal Internacional de Manzanillo en Panamá en la Costa del Caribe. Ambos cuentan con la capacidad portuaria para atender grandes embarcaciones, además de contar con la posibilidad de reunir un mayor volumen de carga, para trasbordo y poder así introducirse en las principales rutas mundiales, además de poseer una ubicación geográfica inmejorable, debido a que se encuentran muy cerca de las principales rutas *all around*, sin que la escala en estos puertos signifique una desviación mayor, por lo que uno de los factores que juegan en contra es la competitividad en el manejo de mercancía contenerizada, pero también queda la oportunidad de introducir estos puertos de manera exitosa en el esquema global de puertos como puertos *Gateway o Hub regionales*.

Con ello, la región de América Latina y el Caribe tendría la posibilidad de reducir sus costos en la logística de exportación por un lado, mientras que México tiene la posibilidad de catapultar sus operaciones de trasbordo funcionando como puerto de apoyo al puerto HUB del Long Beach y como apoyo a la industria maquiladora. También, se refuerza el uso del transporte multimodal, entre el ferrocarril y el marítimo, que son más económicos que el servicio carretero, siempre que se agilicen las maniobras y los trámites para la transferencia de los contenedores de un medio a otro.

Si bien la importancia que guarda el comercio marítimo de contenedores en la región de América Latina es sobresaliente, es necesario que esta actividad se complemente con proyectos de inversión tanto en infraestructura como en servicios que logren fortalecer el comercio internacional, para ello, cada región, país o estado debe llevar a cabo programas de fomento a la inversión e infraestructura en sectores estratégicos como son las vías de comunicación internacionales, en la región se hacen esfuerzos por mejorar los servicios carreteros, aéreos y portuarios de acuerdo con las necesidades de cada país o región, esto con la firme intención de estimular el comercio. En el ámbito del transporte y servicios que se prestan en los puertos la inversión privada es fundamental, pues las instituciones gubernamentales en muchos de los casos no

cuentan con los capitales suficientes para financiar los proyectos, entonces optan por compartir las responsabilidades y ganancias con empresas privadas. De manera que los proyectos que a mediano plazo sustentan que la conformación de puertos HUB regionales impulsen el comercio y promuevan la mejoría en los servicios subyacentes a la logística de contenedores, además de que con ello se abrirá la posibilidad de reducir los costos. Asimismo estos proyectos deben cubrir a mediano plazo, la demanda de los servicios logísticos de transporte de contenedores que se busca acrecentar, sin embargo, los esfuerzos deben focalizarse y planearse para alcanzar los objetivos generales y así poder consolidar puertos HUB regionales que ofrezcan servicios de calidad mundial.

2.3. Los principales puertos y navieras que operan en México y Panamá, su papel en las rutas mundiales de carga contenerizada

El desarrollo de infraestructura del servicio de contenedores depende de componentes como: el desarrollo de buques en los cuales se pueda transportar contenedores apilados y sujetos en plataformas abiertas de lo cual se encargan armadoras y navieras, el compromiso internacional sobre la estandarización de las dimensiones de los contenedores y de la infraestructura portuaria especializada, es decir, de terminales de contenedores acondicionado para el atraque de buques portacontenedores, grúas de puerto, almacenes abiertos y zonas de transferencia a transportes terrestres para llevar las mercancías a su destino final, en este sentido el papel que juega el puerto es sustancial dado que es en este donde confluyen distintos servicios que dan vida al transporte de mercancía contenerizada.

Tanto México como Panamá, cuentan con puertos en posiciones geoestratégicas para el comercio marítimo de carga contenerizada a nivel regional, cercanos a las principales rutas mundiales, con volúmenes crecientes y constantes, las

posibilidades de desarrollar puertos importantes, que gracias a estas ventajas naturales en estos dos países son enormes, ya que guardan estrechas relaciones comerciales con EEUU, aunado a que Panamá desde la construcción del canal ha ido evolucionando en sus relaciones con EEUU, dado que el canal funge como un puente en el comercio mundial para occidente y oriente, zona en la que varios países han despuntado su economía desde principios de siglo XXI. América Latina en general cuenta con poca infraestructura todavía en el sector portuario, ferroviario y carretero, en comparación con regiones como América del Norte, Europa y el Este de Asia, sin embargo, el incremento del poder adquisitivo de su población posiciona a la región como un mercado potencial importante y a futuro como un centro de producción desarrollado además de proveedor de materias primas.

En suma, los puertos son áreas multifuncionales comerciales e industriales donde las mercancías no sólo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas, retomando la definición de puerto como “interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado. Los puertos son sistemas multifuncionales, los cuales, para funcionar adecuadamente, deben ser integrados en la cadena logística global. Un puerto eficiente requiere no sólo infraestructura, superestructura y equipamiento adecuado, sino también buenas comunicaciones y especialmente, un equipo de gestión dedicado y calificado con mano de obra motivada y entrenada,⁶⁰ visto como un nodo logístico que presta servicios de valor agregado a las mercancías además de las obvias a desempeñar, como carga y descarga, por lo que de acuerdo a los servicios que prestan se clasifican en tres generaciones:

Primera generación: Enfocados principalmente a la carga general con instalaciones muy básicas, reducidas a muelles y zona contigua al mar

60.- Rosa Romero, 33-34 pp.

Segunda generación: Estos agregan la explotación de gráneles líquidos y secos, además, el puerto amplía sus actividades de transformación de las mercancías y de servicios para los buques.

Tercera generación: Es a partir de los años ochenta que se agrega la contenerización, que posiciona al puerto como centro de transporte multimodal por excelencia y plataforma logística. Esto implica una gran ampliación en las funciones y servicios que presta.

Para poder consolidar a un puerto como HUB regional requiere ser de tercera generación, ya que esta modalidad se enfoca al manejo de mercancía contenerizada donde se desenvuelven también la conectividad con otros medios de transporte donde se involucran actores importantes como navieras, entendiendo como naviero tanto al propietario del buque como al operador de un buque a fletamento a casco desnudo, que lo arma, tripula, avitualla y opera, incluyendo el pago de seguros⁶¹, es decir, se considera naviero o empresario marítimo a la persona que explota por su cuenta o riesgo un buque, con independencia de que sea o no el propietario del mismo.

La importancia de los puertos recae en distintos factores como son: infraestructura, conectividad tierra adentro y en mar, volúmenes de carga y operatividad, que de acuerdo con su efectividad de funcionamiento en conjunto son evaluados por los clientes y que se traducen en el éxito de un puerto, bajo el mismo enfoque es que las líneas navieras evalúan la productividad sobre las escalas en las distintas rutas, es decir, en cuanto reditúa la relación del tiempo requerido para la escala con respecto al volumen que se puede captar.

Si bien, existen puertos importantes en América Latina como: Santos (Brasil), Cartagena (Colombia), Kingston (Jamaica), Buenos Aires (Argentina) que cuentan con volúmenes importantes de manejo de contenedores, su posibilidad de ampliar

61.- Nota del profesor Luis Alberto Amado Castro

su *hinterland* está limitada a diferencia de los puertos de Lázaro Cárdenas (Michoacán, Méx.), Manzanillo (Colima, Méx.), Balboa (Panamá, Pan.), Terminal Internacional de Manzanillo, (Panamá, Pan.) que destacan por su infraestructura, conectividad y capacidad de carga, además de la posibilidad de ampliar su *hinterland* y *foreland*. Cuentan con una amplia oferta de líneas navieras y pueden incluirse en las rutas mundiales, asimismo cuentan con ventajas competitivas absolutas sobre otros como lo es la ubicación geográfica.

De acuerdo a información recabada de los distintos puertos con los que cuenta México y Panamá, en la región del golfo de México y el Caribe, el puerto con mejores condiciones de interconexión es la Terminal Internacional de Manzanillo (Tabla), en Panamá que ofrece servicio de 20 líneas navieras, mientras que en la región Pacífico destaca el puerto de Manzanillo, Colima por ofrecer el servicio de 18 líneas navieras que cubren rutas directas entre el continente americano o rutas con transbordos con Asia y Europa alimentando puertos HUB importantes como son Long Beach o Nueva York. La importancia sobre cuáles navieras atracan en puertos mexicanos y panameños recae en las rutas que cubren, es decir, a mayor número de navieras que atracan en determinado puerto mayor grado de conectividad tendrá, además de contar con mayor disponibilidad de itinerarios, mayor oferta y por ende una mayor competencia, sobre todo sí se trata de navieras importantes, pues gracias a sus alianzas la mercancía tendrá mayores posibilidades de llegar a su destino en menor tiempo y costo. En los puertos de México y Panamá operan importantes navieras en sus distintos puertos que cubren las principales rutas comerciales alrededor del mundo ya sea mediante servicios directos o con trasbordos en algún puerto HUB. (Tabla 4)

Tabla 4
Navieras en principales puertos de México y Panamá

NAVIERAS EN PRINCIPALES PUERTOS DE MÉXICO Y PANAMÁ								
ALTAMIRA	VERACRUZ	CRISTOBAL	Manzanillo International Terminal (MIT)	Colón Port Terminal (CPT)	MANZANILLO	LAZARO CARDENAS	Balboa	PSA Panama International Terminal
CMA CGM	CMA CGM	CCL Shipping	MSC	COSCO	APL	APL	APL	CCNI
CCNI	Compania Libra de Navegacao	CCNI	ANL Australian National Line	APL	COSCO	COSCO	CCNI	China Shipping
CSAV	CCNI	Compania Libra de Navegacao	APL	CCL Shipping	CSCL	CSCL	Compania Libra de Navegacao	CMA CGM
Hamburg Sud	CSAV	CSAV	CCNI	CCNI	CMA CGM	CMA CGM	CP Ships	Ever Green
Hapag Lloyd	H StinnesLinien GMBH	Maersk Line	CHL Container H Lines	Europe West Indies Line	CCNI	CCNI	CSAV	HATSU
Maersk Line	HAMBURG SUD	Seabord Marine	CMA CGM	Ever Green	CSAV	CSAV	Ever Green	Hyundai Merchant Marine
MSC	Hapag Lloyd	Yang Ming Marine	Compania Libra de Navegacao	HATSU	Ever Green	Hamburg Sud	Hyundai Merchant Marine	Italia
Melfi Marine Corporation	K Line		CP Ships	ITALIA	Hamburg Sud	Hanjin Shipping	MAERSK	MAERSK
SC Line	Maersk Line		Crowley Maritime Co	Seabord Marine,	Hanjin Shipping	Hapag Lloyd	MOL Mitsui Osaka Line	Nippon Yusen Kaisha
Seabord Marine	MSC		CSAV	ZIM Israel Navegación Company	Hapag Lloyd	Hyundai Merchant Marine Co LTD	Nipón Yusen Kaisha	OCL
Zim ContainerServices	Melfi Marine Corporation		Ever Green		Hyundai Merchant Marine Co LTD	Maersk Line	Saf Marine	Protos Shipping LTD
	NIPPON YUSEN KAISHA		HAMBURG SUD		K Line	MSC		Saf Marine
	OOCL		Hyundai Merchant Marine Co LTD		Maersk Line	Wan Han Lines LTD		
	Seabord Marine		MAERSK		Mitsui Osaka Line			
	ZIM Israel Navigation Company		MARFRET		MSC			
			MOL Mitsui Osaka Line		Nippon Yusen Kaisha			
			Nippon Yusen Kaisha		Pacific International Line PIL			
			OOCL		Wan Han Lines LTD			
			Saf Marine					
			Seabord Marine					
			ZIM Israel Navigation Company					

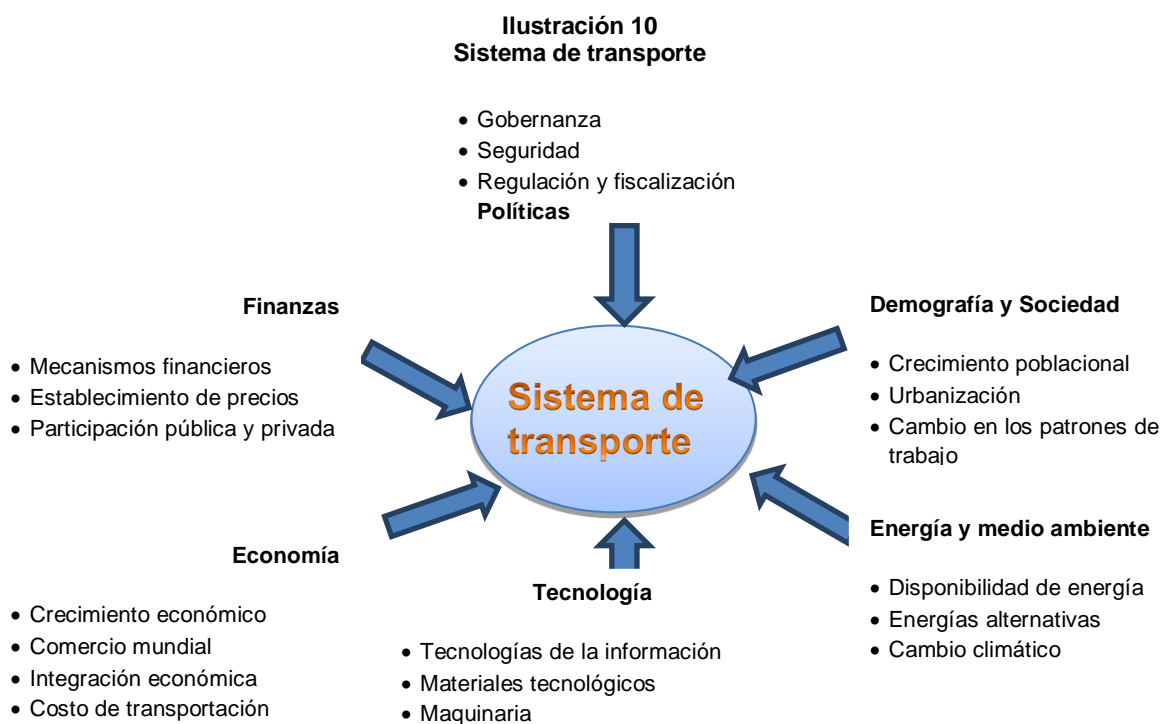
Elaboración propia con datos de Amisnistraciones portuarias

Cabe mencionar que las rutas norte-sur que se cubren en la región de América Latina han logrado incrementar sus volúmenes gracias a las importantes inversiones en infraestructura portuaria y de transferencia, en particular puertos como Manzanillo, Colima, que tienen gran oportunidad de ampliar su *hinterland* se enfocan en la mejora de su infraestructura terrestre, mientras que la terminal Internacional de Manzanillo, Panamá tiene como objetivo atraer un mayor número de trasbordos de su *foreland* en Sudamérica e incrementar sus volúmenes de carga contenerizada, en cuanto a las rutas este-oeste la mayoría de los casos deben ser mediante trasbordo, aunque también hay líneas directas el costo es mayor, puesto que prestan el servicio en buques más pequeños en los cuales no es tangible la economía de escala que se nota en los buques de mayor tamaño, por lo cual la inserción de puertos *HUB* regionales resulta necesaria dadas los requerimientos que plantea la actual logística de la cadena internacional de suplementos la cual requiere de transportes eficaces en los principales centros económicos.

2.3.1. APM-Maersk, Dubai Port World, Hutchinson Port Holdings y Port Singapur Authority su presencia en el mundo

En el contexto del transporte marítimo de contenedores, se conjugan diferentes actores tanto de la iniciativa privada como gubernamental que se encargan de llevar a cabo distintas funciones que en conjunto hacen que las mercancías lleguen a su destino final. Para Jean Paul Rodrigue, en el sistema de transporte cualquiera que sea, se conjugan distintos factores en distintas escalas que influyen como motores de cambio en el sector del transporte, estos factores interactúan algunos de manera sutil y otros más abiertamente pero todos impactan en la operación de los distintos transportes.

En el sector confluyen distintos factores en diferente grado siendo la iniciativa gubernamental y privada las que en el ámbito económico participan en la operación y manejo de áreas operativas del transporte marítimo, la correcta conjunción de factores políticos, financieros, económicos, tecnológicos, energéticos, medio ambientales, y sociales lleva al éxito operativo de los puertos.(Ilustración 10)⁶²



Elaboración propia con base en: *The geography of transport systems*, Jean Paul Rodrigue

La dinámica en la operación de los puertos cambió sustancialmente a partir de la integración del contenedor de ahí el surgimiento de las terminales especializadas de contenedores que se integran al sistema de transporte incursionando en distintos rubros para agilizar su manejo y optimizar el espacio de maniobras, los operadores globales de terminales portuarias son empresas que juegan un papel fundamental en la dinámica de las terminales de contenedores, ya que aportan

62.- Jean Paul Rodrigue,; *The Geography of transport systems*, New York, 2013, tercera edición , Routledge

facilidades para la operación así como la planeación estratégica de la inversión en infraestructura. Abriendo brecha en la dinámica de funcionamiento de las terminales portuarias a dos marcos de funcionamiento gestionados por las Operadoras de Terminales Transnacionales o Estibadores (TTO por sus siglas en inglés Transnational Terminal Operating Companies) o por compañías navieras internacionales, es decir, iniciativa privada.

Las TTO por su parte se orientan al servicio multiusuario, tienen como principal objetivo la operatividad de la terminal, cuentan con una red extendida en puntos estratégicos entre los que se distribuyen los riesgos de inversión, se cuentan entre ellas Hutchinson Port Holdings, PSA Corporation, P&O Ports, Eurogate, Dubai Ports International, SSA Marine, HHLA, Dragados, Grupo TCB, ICTSI. Mientras que las terminales operadas por compañías navieras se caracterizan por enfocarse en la carga de proveniente de los buques de la compañía y de los miembros de la alianza, se considera como parte del servicio, al ser un servicio adicional el riesgo de la inversión se distribuyen a los demás servicios de la compañía, se cuentan compañías como: CMA/CGM, Evergreen, Hanjin, APL, K Line, MSC, MOL, P&O Nedlloyd, Yang-Ming, Hyundai.⁶³

De acuerdo con la forma en que operan las terminales es la participación de estibadores, compañías navieras o inversionistas:

- a. Estibadores: Grupos de operadores de terminales que se expanden hacia nuevos mercados replicando su experiencia y buscan diversificar sus ganancias, un ejemplo de éxito es la Autoridad del Puerto de Singapur (PSA por sus siglas en inglés), que ha logrado posicionarse como un operador global en los principales puertos del mundo.

63.- Fernando González Laxe, *Nuevas tendencias en el transporte marítimo*, [en línea], 2008, España, Revista Galega de Economía, vol. 17, núm. 19-21 pp. Dirección URL : http://www.usc.es/econo/RGE/Vol17_1/castelan/art1c.pdf [consultado 13-01-14]

- b. Compañías navieras: Invierten en infraestructura portuaria para apoyar a sus centros de negocios de comercio marítimo, como lo hace APM-Maersk que el mayor operador global de terminales que proviene de una naviera
- c. Inversionistas: La participación financiera se da mediante inversiones bancarias, fondos de retiro y bonos del tesoro, la mayoría llevan una gestión indirecta, es decir, solo se aporta el capital mientras que una compañía administra.⁶⁴

Una terminal puede contar con la participación de dos operadores de terminales dependiendo de su rendimiento esto, basado en la cantidad de contenedores que se manejan, en el mundo diversas empresas operan terminales portuarias de las cuales destacan APM- Maersk, Hutchinson Port Holdings (HPH), Port Singapur Authority (PSA) y Dubai Ports World (DPW) como las cuatro mayores, aun cuando PSA es el mayor operador portuario en el mundo, son APM y HPH los que cuentan con más terminales portuarias en el mundo, en suma son 177 terminales.⁶⁵ Es importante resaltar que estas cuatro empresas operan las terminales de contenedores más importantes en el mundo que se ubican en los puertos HUB globales, por lo que controlan el movimiento de mercancía contenerizada del mundo.

Los principales operadores de puertos a nivel mundial trabajan bajo la dinámica de libre mercado, por lo cual buscan obtener mayor productividad posible en las terminales de contenedores, optimizando el uso de recursos, por lo que no es coincidencia que en los principales puertos HUB, las terminales de contenedores se encuentran operadas por los operadores globales más importantes en las que cruzan las principales rutas. La importancia de los operadores de terminales en la

64.- Rodrigue, Jean Paul; *Op. Cit.*

65.- Jan Paul Rodrigue, *The geography of transport systems*, [en línea], Hofstra University, New York, USA, dirección URL: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch4en/conc4en/largestportoperators.html>

cadena logística recae en el hecho de que estos son los encargados de manipular la mercancía contenerizada una vez que llega al puerto, ya sea para carga, descarga y trasbordos, de ellos depende en gran medida el tiempo de la estancia de un buque en el puerto.

2.4. Características generales de los servicios portuarios y el transporte multimodal de carga contenerizada en América Latina,

El gran auge que ha tenido el tráfico de carga contenerizada, las alianzas estratégicas entre compañías navieras y la tendencia al gigantismo en las embarcaciones demuestran el gran potencial con el que cuenta el esquema de transporte marítimo mediante puertos HUB, por ello es importante que puertos de la región de América Latina logren insertarse en la red global, debido a que fue en Estados Unidos, Europa y ciertas regiones de Asia, donde se incubaron los bases del transporte multimodal y de la infraestructura portuaria pero también del ferroviario y por carretera, por ello estas regiones se encuentran un paso al frente de América Latina.

En general América Latina ha descuidado el desarrollo de la infraestructura portuaria y multimodal, es decir, no ha invertido en la infraestructura para transferencia de contenedores entre distintos medios de transporte para llevarlos a su destino final, aun cuando la ubicación geográfica es privilegiada para esta actividad económica, falta desarrollar vías de comunicación tierra adentro que logren ampliar el *hinterland* de los puertos, el uso del contenedor para transporte de mercancías en esta región se inició en la década de los 80's época en la que había poca infraestructura en puertos como grúas para manejar adecuadamente estos equipos y tampoco se contaba con camiones adaptados para estas unidades ni carreteras o ferrocarriles capaces de transportar los contenedores puerta a puerta, el notable atraso en infraestructura imposibilitó momentáneamente la agilización de los procesos logísticos, lo cual impactó

directamente a los procesos de comercio internacional tanto en tiempo como en costo.

La situación de infraestructura en la región de América Latina, incluyendo México es difícil de encasillar en una descripción generalizada, ya que en cada país el desarrollo ha sido totalmente diferente, considerando por un lado el arrasador efecto de la globalización y que han pasado por distintas etapas políticas, económicas y sociales, de las que cada uno han intentado sobre llevar de maneras distintas y por otro, las condiciones naturales de la región que caracterizan la estructura en sus redes de transporte y que se adaptan a su topografía.

El tráfico de mercancía contenedores de América Latina se ha concentrado principalmente con EEUU, la interacción con Europa y Asia ha sido limitada por la distancia y por los elevados costos en la logística, la participación porcentual en el valor del comercio de mercancías a nivel mundial, para el año 2013 fue de 18,401,000.00 millones de dólares que por región representó 11% de América del Norte, 6% América Latina (México incluido), 35.5% Europa, 4% África, 7% Medio Oriente, 5% Comunidad de Estados Independientes y 31.5% Asia,⁶⁶ considerando que la región de América Latina comprende 41 países y territorios,⁶⁷ una superficie ⁶⁸ de 2,043,191 km² y una población de: 609,686 millones de

66.- Organización Mundial de Comercio (OMC), *Comunicado de prensa OMC 2013*, [en línea], dirección URL: http://www.wto.org/spanish/news_s/pres13_s/pr688_s.htm

67.- Anguila, Antigua y Barbuda, antiguas Antillas Neerlandesas, Argentina, Aruba, Bahamas, Barbados, Belice, Bermuda, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Dominica, Ecuador, El Salvador, Granada, Guatemala, Guyana, Haití, Honduras, Islas Caimán, Islas Turcas y Caicos, Islas Vírgenes Británicas, Jamaica, México, Monserrat, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Saint Kitts y Nevis, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Surinam, Trinidad y Tobago, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

68.- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), *Statistical Yearbook for Latin America and the Caribbean*, [en línea], Santiago de Chile, 2005, dirección URL: http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/0/26530/LCG2311B_3.pdf, pág. 314

habitantes⁶⁹ de acuerdo a datos de la OMC, el porcentaje que aporta al comercio mundial de mercancías es mínimo.

Respecto a las redes de transporte con las que cuenta la región de América Latina en su mayoría se encuentran apostadas en la zona costera donde se ubican los principales centros industriales, se privilegia al transporte carretero sobre el ferroviario, dado que al existir pocas rutas estas se saturan y se vuelven menos rentables que el servicio carretero. En los últimos años el crecimiento constante de volúmenes de mercancía contenerizada y el incremento en el valor de la mercancía transportada refleja la necesidad de consolidar redes articuladas de transporte carretero, fluvial, ferroviario, marítimo y aéreo para el transporte multimodal de contenedores en América Latina un futuro cercano. El comercio en la región de América latina requiere de servicios de transporte eficientes que cubran sus necesidades, sin embargo, el desarrollo marítimo encuentra dificultades debido a que las políticas públicas no se orientan en dirección al transporte marítimo, aun cuando para el comercio internacional este es fundamental en la cadena internacional de suplementos, dado que deben atenderse situaciones tan apremiantes como son la seguridad, pobreza, salud o educación por lo que se ha dejado en segundo término el área de transporte.

Una de las características que resalta en los servicios portuarios de América Latina es la saturación constante de sus terminales de contenedores además del exceso de trámites administrativos, que incrementan el tiempo de estancia de las mercancías en los puertos, además de las insuficientes zonas de actividades logísticas que elevan los precios debido a la gran demanda, de acuerdo con los datos arrojados por la CEPAL el año 2012, el tráfico de mercancía contenerizada se concentra en nueve puertos como son: el complejo de Colón y Balboa en Panamá, los Santos en Brasil, el complejo de Cartagena en Colombia y Manzanillo en México principalmente, lo que corresponde por un lado a la ubicación

69.- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), *Anuario Estadístico de América Latina y el Caribe*, 2012 (LC/G.2554-P), Santiago de Chile, 2012. Publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: E/S.13.II.G.1; en: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/2/48862/AnuarioEstadistico2012.pdf> , pág. 23

geoestratégica y a la concentración de la población que finalmente se convierte en el consumidor final de los productos que se transportan mediante contenedor. (Tabla 5)

Tabla 5
Tráfico de contenedores en puertos de América Latina

TRÁFICO DE CONTENEDORES EN PUERTOS AMÉRICA LATINA					
RNK 2012	PUERTO/ PORT	PAÍS/ Country	TEU 2010	TEU 2011	TEU 2012
1	Colón (MIT, Evergreen, Panamá Port)	Panamá	2.810.657	3.371.714	3.518.672
2	Balboa	Panamá	2.758.506	3.232.265	3.304.599
3	Santos	Brasil	2.715.568	2.985.922	2.961.426
4	Cartagena (inc. S.P.R, El Bosque, Contecar,ZP)	Colombia	1.581.401	1.853.342	2.205.948
5	Manzanillo	México	1.511.378	1.762.508	1.930.893
6	Callao (inc. DPW/ APM)	Perú	1.346.186	1.616.165	1.817.663
7	Buenos Aires (incluye Exolgan)	Argentina	1.730.831	1.851.687	1.656.428
8	Guayaquil	Ecuador	1.123.098	1.405.762	1.448.687
9	Lázaro Cárdenas	México	796.023	953.497	1.242.777
10	Freeport	Bahamas	1.125.000	1.116.272	1.202.000 ⁷⁰

Fuente: Datos de la CEPAL 2012

La ubicación geoestratégica en la que se encuentran la Terminal Internacional de Manzanillo y de Balboa en Panamá los sitúa en los primeros lugares de movimiento de contenedores por trasbordos, mientras que Manzanillo, Colima se ubica en el quinto sitio por movimiento de mercancía contenerizada que atrae principalmente de su zona influencia tierra adentro, lo que representa una oportunidad y desafío para subir en el ranking, mediante la ampliación de su *hinterland* y *foreland*. El potencial que puede llegarse a desarrollar en cuanto a los volúmenes en tráfico de contenedores es enorme, en el caso de México y Panamá el alcance que pueden alcanzar es aún mayor si se desarrollan los servicios de trasbordo en México apoyado en el servicio ferroviario y se incrementa el

70.- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), *Latin American and the Caribbean Container Port throughput, Ranking 2012*, dirección URL: <http://www.eclac.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/Transporte/noticias/noticias/7/49997/P49997.xml&xsl=/Transporte/tpl/p1f.xsl&base=/perfil/tpl/top-bottom.xsl>

transporte vía terrestre en Panamá.⁷¹ Incluso el hecho de que el crecimiento de la actividad portuaria de contenedores en la región entre los años 2002 y 2007 haya presentado una tasa anual sostenida del 14.4%, apunta las amplias posibilidades que hay para robustecer este sector.⁷² Por ello es que la consolidación de los puertos *Gateway o hub regionales* depende de los proyectos en materia de infraestructura que se implementen a largo plazo que contribuyan optimizar los servicios.

71.- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), *Estudio económico 2013 de la CEPAL* [en línea] Página 189 , dirección URL: <http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/4/50484/EstudioEconomico2013completo.pdf>

72.- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), *La industria del transporte marítimo CEPAL* [en línea]. Óp. Cit.

CAPÍTULO III Proyectos emprendidos en México y Panamá orientados a impulsar la infraestructura portuaria y comercio marítimo de mercancía contenerizada

3.1. El impacto de la privatización portuaria, en proyectos marítimo-portuarios

Geográficamente tanto México como Panamá son territorios privilegiados en el contexto del comercio mundial puesto que ambos cuentan con litorales en el Pacífico y en el Atlántico y en el caso de Panamá se encuentra el Canal, que une ambos Océanos mientras que México cuenta con el puerto de Manzanillo, Colima donde puede concentrarse carga proveniente de varias rutas del interior del país y fungir como pivote regional para desahogar los puertos de Los Ángeles y Long Island en Estados Unidos. Ambos países se encuentran en las cercanías de las principales rutas de comercio marítimo mundial, lo cual otorga grandes facilidades logísticas para el comercio tanto a navieras como a comerciantes si se consolidan como puertos HUB, además, la apertura comercial que han aplicado sus gobiernos los pone en el vórtice del comercio mundial, que para las economías de México y de Panamá, que se encuentran estrechamente ligados a la economía de Estados Unidos, el comercio exterior es vital tanto para comprender su economía pasada y presente, destaca este hecho debido a que las relaciones comerciales con EEUU son parte aguas para el crecimiento y desarrollo del comercio marítimo de estas dos naciones.

Para México la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), en 1994, llegó a reconfigurar desde lo más profundo la estructura comercial que el país conocía, si bien desde mitad de los 80's se venía considerando la apertura comercial, es a partir de 1994 cuando se da el boom de los Tratados de Libre Comercio (TLC) de México con distintos países, teniendo hoy día el mayor

número de Acuerdos comerciales firmados siendo 16 TLC's con 45 países, 28 Acuerdos para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones (APPRIs) y 9 acuerdos de comercio (Acuerdos de Complementación Económica y Acuerdos de Alcance Parcial) en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).⁷³. Con la apertura comercial México demostró ser una economía con grandes oportunidades para la inversión, ya que cuenta con dos factores importantes en la cadena productiva, tierra y trabajo, mostrándose atractivo a las inversiones de los vecinos del Norte al proporcionar grandes facilidades.

Por su parte Panamá tenía su mayor fuente de ingresos, el Canal de Panamá, totalmente bajo el control de EEUU, que en el año 1999 dando cumplimiento del Tratado Torrijos-Carter fue devuelto a Panamá que pudo tomar las riendas de él, lo que además de traerles autonomía en el manejo de los recursos del paso interoceánico también les devolvió la soberanía de los territorios que estaban en manos del ejército y personal Estadounidense. Hoy día la economía de Panamá muestra señales sólidas de crecimiento, cuenta amplias posibilidades de consolidar su economía y despuntar a nivel regional asentado sobre la base de una economía de servicios y de maquila dadas las ubicación geoestratégica para el comercio y aprovechando las facilidades fiscales que otorgan a los inversionistas extranjeros. Aunado al potencial que trae consigo la ampliación del Canal proyectada para iniciar operaciones en 2015.

El hecho de contar con un cruce interoceánico hizo que Panamá asumiera una política de libre comercio para poder sustentar su economía, iniciando por adoptar como moneda oficial el dólar de Estados Unidos, este país cuenta con una Zona Libre en el puerto Colón en el lado del Atlántico y con un régimen fiscal preferente, lo cual trae consigo ventajas como el atraer cuantiosas inversiones”,⁷⁴ pero

73.- Secretaría de Relaciones Exteriores, *México y sus tratados de libre comercio con otros países* [en línea], dirección URL: <http://www.promexico.gob.mx/comercio/mexico-y-sus-tratados-de-libre-comercio-con-otros-paises.html> el último celebrado con Perú en 2012, http://www.sice.oas.org/TPD/MEX_PER/MEX_PER_s.asp [Consultado octubre 2013]

74.- De acuerdo con la Ley del Impuesto Sobre la Renta, Del Artículo 2 Fracción LVI de las Disposiciones Transitorias de la Ley del Impuesto Sobre la Renta publicada en el DOF el 25 de mayo de 2012

también un gran dependencia de EEUU. Panamá cuenta con siete Tratados de Libre Comercio abarcando países como: Estados Unidos, Canadá, Perú, Chile, Singapur, Taiwán, Costa Rica, Guatemala, El Salvador, Honduras y Nicaragua, asimismo posee Acuerdos de Alcance Parcial con: Colombia, México y República Dominicana y finalmente en 2013 entrará en vigor el TLC Unión Europea-Centroamérica.⁷⁵ Los acontecimientos antes descritos han de ser referencia para comprender el desarrollo de la infraestructura portuaria así como del crecimiento en los flujos comerciales de ambas naciones, tema que se abarcará en este capítulo.

Es al amparo de estos acuerdos comerciales que se liberalizan ciertos sectores para la inversión de capitales extranjeros que permiten la inserción de la inversión privada que trae consigo una serie de reformas de tipo laboral e institucional que buscan hacer que los puertos funcionen con mayor eficacia que logren satisfacer las necesidades del mercado y adaptarse para prestar servicios de alto nivel como son: atender a buques de grandes dimensiones, ofrecer equipo óptimo de manipulación de contenedores, facilitar el acceso de servicios de transporte terrestre de larga distancia, ajustarse a los cambios de los reglamentos oficiales en materia de comercio y transporte y utilizar servicios de comunicaciones modernos.

Es al amparo de estos acuerdos comerciales que el marco jurídico internacional acoge la inversión extranjera en los puertos, mientras que a nivel nacional la Ley de puertos de México y la Ley 56, General de Puertos de Panamá regulan la manera en que operaran las concesiones en cada caso particular, por cuanto tiempo y cuál es el proceso de adjudicación.⁷⁶ Mientras que las Leyes de inversión extranjera de México y la Ley número 54 de Estabilidad jurídica de las inversiones

75 .- Sistema de Información Sobre Comercio Exterior, *Información sobre Panamá* [en línea], dirección [URL:http://www.sice.oas.org/ctyindex/PAN/PANAgreements_s.asp](http://www.sice.oas.org/ctyindex/PAN/PANAgreements_s.asp) [consultado octubre 2013]

76.- Ley no. 56 General de puertos de Panamá Artículo 5 inciso 20 define concesión como el acto administrativo por el cual la Autoridad Marítima de Panamá confiere a las personas naturales o jurídicas, de Derecho Público o Privado, el derecho a prestar un servicio público o a explotar temporalmente un bien de propiedad del Estado, a cambio de una contraprestación económica en materias de su competencia.

reglamentan en que actividades y proporción permite la incursión de la participación extranjera.⁷⁷

Bajo este marco normativo se da la implementación de políticas macroeconómicas orientadas hacia el libre comercio los puertos enfrentan el dilema de ser considerados como organismos estatales sujetos a fiscalización, pretendiendo además que cumplan con funciones sociopolíticas pero que a su vez funcionen como empresas comerciales conforme a la tendencia de los servicios de línea que se orientan hacia las economías de escala para captar mayores volúmenes de mercancías e incrementar el número de trasbordos, dicho dilema impacta en la competencia entre los distintos puertos, de manera que los puertos deben integrar ambos esquemas operativos a su funcionamiento sin dejar de ser atractivos para que se consideren en las rutas más importantes de comercio marítimo.

Para América Latina la etapa en que se evidencia la incapacidad de los puertos estatales para incluirse en el sistema global de puertos dada la ineficiencia con la que operan, es después de la crisis del petróleo en la década de los 70's cuando el modelo de libre comercio que da promoción a las exportaciones como motor para el crecimiento económico, se implementa abruptamente en la región, lo que llevo a sus puertos a la libre competencia frente a puertos con mayor desarrollo tecnológico, donde la participación privada en la infraestructura portuaria era importante por lo que para poder incentivar la participación del sector privado en los puertos estatales se requirió de adecuaciones en varios rubros como son:

- a. Aplicación de facultades normativas, es decir, cumplir con un marco normativo orientado al mercado, con el objetivo de que actores predominantes en el sector no distorsionen los mecanismos bajos los que se desenvuelven las relaciones comerciales.

77.- Ley no. 54 de la Estabilidad jurídica de las inversiones, Artículo 1... considera inversión, la disposición de capitales, en dinero o en facilidades crediticias. Bienes de capital o la transferencia de activos destinados a la producción efectiva de bienes y servicios, en concordancia con las actividades establecidas en el artículo 5 de esta Ley.

- b. Establecimiento de directrices claras donde se asienten las bases para la participación del sector privado, lo que requiere de leyes, reglamentos y políticas que coadyuven a la administración de los puertos entre la iniciativa privada, el gobierno y las instituciones locales.
- c. Desregulación: la eliminación o reducción de restricciones, limitaciones o prohibiciones con el propósito de evitar trabas burocráticas que impidan el libre movilidad de las fuerzas del mercado. La idea es procurar que los sectores que interactúan en la actividad portuaria respondan a los mecanismos del mercado, así como, la implementación de regímenes laborales que concuerden con la política de mercado rescatando los derechos laborales lo cual resulta difícil conciliar.⁷⁸
- d. Descentralización con la adopción de políticas orientadas a las exportaciones, la estructura descentralizada de los puertos provoca aumento en los costos que se traduce en el deterioro de las instalaciones y los servicios, la toma de decisiones en este supuesto requiere de muchas personas que no necesariamente están involucradas en las operaciones lo que da como resultado demoras, toma de decisiones inadecuadas y el incrementos en los costos operacionales.
- e. Aplicación de leyes antimonopolio, para la CEPAL, este tipo de regulaciones tienen como objeto alcanzar metas nacionales de crecimiento económico mediante la participación del sector público como regulador de las actividades comerciales, se busca evitar el abuso de los mecanismos del mercado, las políticas de desregulación y descentralización e incentiva la competencia.⁷⁹

78.- Larry Burkhalter, *Privatización portuaria: bases, alternativas y consecuencias* [en línea], Chile, CEPAL, 1999, 130pp, dirección URL: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/0/5040/lc92045e.pdf> [consultado septiembre 2013]

79.- Larry Burkhalter, *Privatización portuaria: bases, alternativas y consecuencias* [en línea], Chile, CEPAL, 1999, 130-138 pp., dirección URL: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/0/5040/lc92045e.pdf> [consultado septiembre 2013]

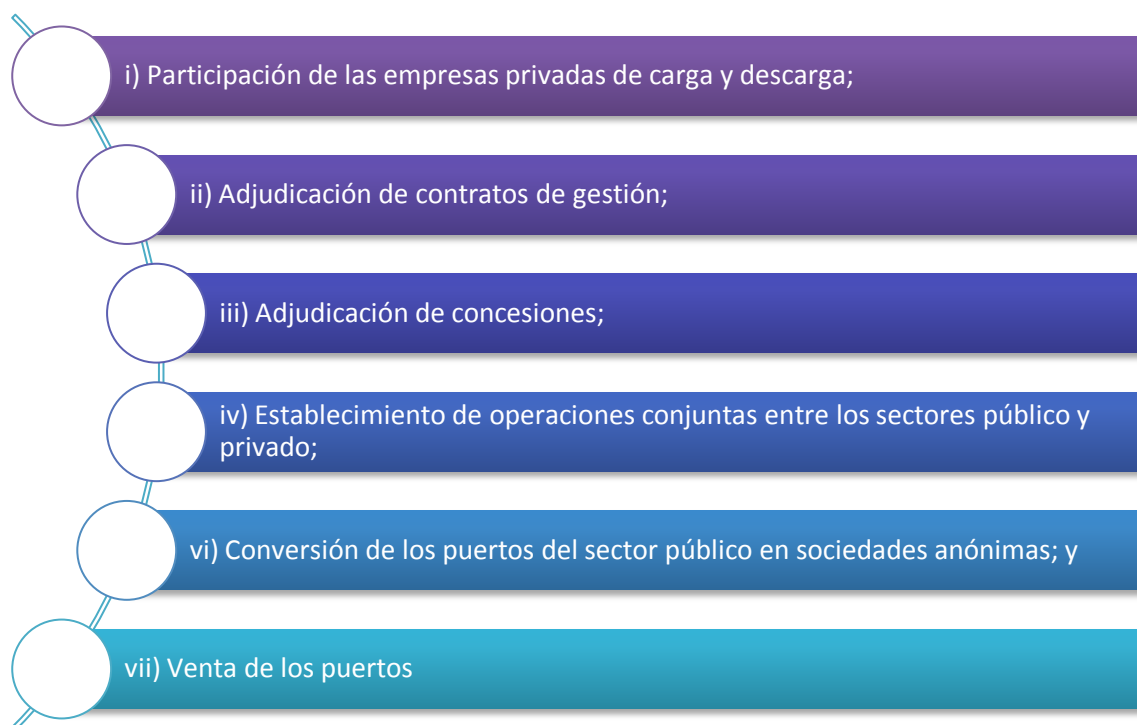
Puntos que de acuerdo con su grado de aplicación definen la forma en que la iniciativa privada se inserta en la operación de los puertos, propone la operación conjunta del sector público y privado en la dotación de instalaciones y servicios portuarios que permitan a los gobiernos aprovechar la experiencia y conocimientos especializados de la empresa privada mediante una serie de alternativas en distintos grados de participación privada respecto a las necesidades de los puertos y de los servicios que el Estado es capaz de brindar y cuáles la iniciativa privada es la más competente:

- I. La participación de las empresas privadas de carga y descarga; En este caso se permite a empresas privadas de carga y descarga prestar el servicio con la finalidad de incentivar la competitividad en el rubro de manipulación de mercancías, sin embargo, el Estado debe preservar los derechos de los trabajadores, lo cual no impide que las instalaciones sigan perteneciendo al Estado este sigue percibiendo ingresos por los impuestos generados de la renta de equipo e instalaciones.
- II. La adjudicación de contratos de gestión; cuando los gobiernos carecen de conocimientos especializados para poder explotar adecuadamente el puerto, se recurre a este tipo de acuerdos con empresas privadas para que ejerzan el control de ciertas funciones por un tiempo y retribución convenida, para los gobiernos tiene el atractivo de supervisar y fiscalizar la prestación de servicios, obteniendo ventajas en la optimización de los recursos.
- III. La adjudicación de concesiones, considerando como concesión, el aprovechamiento de un activo perteneciente al dominio público por parte de un particular o empresa privada que fue adjudicado previamente por el gobierno, bajo este supuesto los responsables de la concesión asumen todos los riesgos inherentes a la operación, por lo que adquieren mayor grado de autonomía mientras que el gobierno sigue obteniendo ingresos por el pago de arrendamiento y por la recaudación fiscal, además de seguir

siendo dueños de los bienes de capital y de poder utilizar los conocimientos del sector.

- IV. El establecimiento de operaciones conjuntas entre los sectores público y privado; involucra emprender un negocio en conjunto con la iniciativa privada, dicha modalidad permite a los gobiernos aprovechar el conocimiento de las empresas privadas referentes a aspectos comerciales, técnicos y administrativos, además de poder fiscalizar dado que la autoridad se encuentra próxima a la operación.
- V. La autorización a los propietarios de terminales, que manipulan la carga de un solo cliente, para que manipulen la carga de terceros, al autorizar el manejo de carga de terceros se incentiva la competitividad que como su nombre lo dice implica la apertura de posibilidades a las terminales privadas.
- VI. La conversión de los puertos del sector público en sociedades anónimas; es decir, se permite al sector privado convertirse en propietario de bienes ya sea parcial o total por medio de la compra de acciones mediante oferta pública o en la bolsa de valores, difiere de la venta, pues el gobierno puede recuperar las acciones y recuperar nuevamente de los bienes.
- VII. La venta de los puertos; es la forma más completa de participación privada y aun cuando pareciera que se separa totalmente del sector gubernamental, los puertos están y permanecen ligados a diferentes convenios internacionales, leyes y códigos nacionales, el sector público adopta el papel de regulador y facilitador sin intervenir en la operación del puerto. (Ilustración 11)

Ilustración 11
Niveles de participación privada en los puertos



Fuente: Privatización portuaria, bases, alternativas y consecuencias, Larry Burkhalter, 1999

La participación del inversionistas privados en la actividad portuaria para la prestación de servicios es fundamental, debido a que contribuye a aumentar la competitividad en los puertos, Burkhalter afirma que es preciso asegurar que el entorno normativo de los puertos no limite su flexibilidad comercial, dadas las condiciones en las cuales se encuentran inmersos como son las exigencias de la economía global en un sistema de bloques comerciales y cadenas de abastecimiento.⁸⁰ En este sentido se logra optimizar el *hinterland* o zona de influencia de ellos y en consecuencia captar mayores volúmenes de carga generando economías de escala por lo tanto reduciendo los costos logísticos y finalmente promoviendo las exportaciones.

80.- Larry Burkhalter, *Privatización portuaria: bases, alternativas y consecuencias* [en línea], Chile, CEPAL, 1999, 221pp, dirección URL: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/0/5040/lcg2045e.pdf> [consultado septiembre 2013]

En Latinoamérica en varios países se implementó la operación conjunta del sector público y privado mediante Administraciones Portuarias Integrales (API's) esquema mediante el cual, el puerto sigue cumpliendo su función de fiscalización y se logra incluir la inversión privada, y operar adecuadamente lo que de acuerdo con los principios básicos de administración de puertos eficientes del especialista Bohdan Nagorski, las API's deben cumplir con:

- a. Autonomía, libre de nombramientos políticos: en ambos casos el personal es seleccionado conforme a su perfil administrativo y operativo de acuerdo con las necesidades comerciales o técnicas.
- b. Autoridad sobre la totalidad del área y funciones portuarias, aunque la concesión otorga derechos sobre la operación de los puerto no necesariamente se considera una autoridad, ya que esta facultad recae en la capitanía de puerto operada por autoridades gubernamentales
- c. Independencia financiera, bajo la figura de concesión la administración recibe las contraprestaciones derivados de las prestación de servicios.
- d. Método de organización comercial, al ser paraestatales las administraciones se constituyen como Sociedades Anónimas de Capital Variable (S.A. de C.V.) por lo que deben funcionar como cualquier empresa privada que elabora Programas Operativos Anuales.⁸¹

En general el impacto de la incorporación de la iniciativa privada en las Administraciones Portuarias han representado beneficios en la optimización de los recursos y eficiencia en los servicios portuarios, tal es así que es a partir de la implantación de las concesiones que han logrado posicionarse entre los mejores a nivel regional amén de las lagunas normativas que existen aún en las legislaciones de México y Panamá, aunque se han concesionado los puertos de

81.- Romero Reyes, Alejandro; *¿Privatización portuaria en México?*; UMAR Revista Ciencia y mar, 2008 HUATULCO MEXICO

manera exitosa, se ha logrado prestar servicios de mejor calidad, manejo eficiente de carga y ahorro en los tiempos, sin embargo, aún hace falta alcanzar los niveles de eficacia con la que trabajan los puertos más grandes como son Hong Kong, Singapur, Rotterdam, etc.

3.2. Fortalecimiento del sector marítimo en México y Panamá

Tanto México como Panamá en su esfuerzo por ofrecer mejores servicios en el ámbito de la logística y transporte de mercancías contenerizadas han emprendido acciones orientadas a mejorar su infraestructura portuaria, carretera y ferroviaria ya sea en un esfuerzo conjunto con la iniciativa privada o sólo gubernamental. En ambos casos, se requiere hacer más eficiente el desplazamiento de las mercancías, generar sinergias entre los distintos medios de transporte y los servicios que se vislumbran con respecto a las tendencias del comercio marítimo de contenedores. El fortalecimiento del sector marítimo requiere del compromiso de instituciones públicas y privadas, que traspasen fronteras a nivel regional y alcancen el objetivo de mejorar la infraestructura de transporte.

Por su lado México se encuentra en pleno proyecto de ampliación de Zonas de Actividades Logísticas en sus principales puertos, terminales portuarias, ampliación de la red ferroviaria y red carretera. Se consideran Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) a los espacios destinados a la realización actividades que ofrecen valor agregado a la operación logística, una ZAL es un área del entorno portuario gestionada por un operador inmobiliario (que puede ser la propia Autoridad Portuaria, una Empresa autorizada por esta o un tercero), acondicionada para su uso por empresas de transporte o industriales que desarrollen actividades logísticas y que añaden valor al transporte intermodal, como pueden ser empresas dedicadas a la consolidación y desconsolidación de cargas, paletización, contenerización, almacenaje, manipulación de mercancías, embalaje y etiquetado, ensamblado final, preparación de envíos, distribución,

gestión de pedidos, servicios de consignación, servicios transitarios, despacho aduanero, transporte de larga distancia o capilar, reexpedición de cargas, servicios auxiliares al transporte, etc.⁸²

Mientras que Panamá, intenta fortalecer su operación portuaria mediante la ampliación al Canal, mediante la asignación del proyecto a la empresa seleccionada consorcio GUPC que deberá concluirse en 2015, más allá del reto de ingeniería que representa, también implica un gran reto logístico en el manejo de contenedores y de infraestructura en sus terminales portuarias, ya que necesitará de instalaciones adecuadas para recibir un mayor número de contenedores así como servicios eficaces para atender a barcos de mayor calado, además de contar con una ZAL con casi el doble de su capacidad y reunir volúmenes importantes de mercancía contenerizada de su *foreland*.

En este sentido también se presentan esfuerzos regionales como el Plan Puebla Panamá, relanzado en 2008 como Proyecto Mesoamérica el cual tiene como objetivo que “la planeación regional se adecue a un nuevo contexto nacional e internacional de democratización, fortalecimiento institucional y participación de la sociedad civil organizada en la formulación de políticas públicas”,⁸³ de acuerdo con la Secretaria de Relaciones Exteriores, que en materia de transporte pretende aumentar la conectividad de la región mediante el Sistema de Transporte Multimodal Mesoamericano (STMM). De manera que este proyecto se alimenta de las políticas públicas y de los programas de fomento a la infraestructura que se aplican en cada país, sin embargo, los resultados aún son marginales.

Para poder impulsar estas iniciativas, los gobiernos se han apoyado en la inversión privada mediante la apertura de licitaciones en puertos y terminales, concesión de vías férreas y servicios complementarios para el transporte de

82.-Carles Rúa Costa, *Los puertos en el transporte marítimo* [en línea], Universitat Politècnica de Catalunya, Cataluña, enero 2006, 4-6 pp. , dirección URL: <http://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/2117/289/1/8.%20Rua.pdf> [Consultado octubre 2013]

83 .- Secretaria de Relaciones Exteriores, *Plan Puebla-Panamá* [en línea], México, dirección URL: <http://participacionsocial.sre.gob.mx/ppp.php> [Consultado octubre 2013]

mercancías, con lo cual se amplía la inversión en el sector de manera importante, pues cubren las brechas en las que la inversión gubernamental no es suficiente para cubrir las exigencias del mercado ya sea en cuanto a infraestructura o a la operación.

3.2.1. Ampliación del Canal de Panamá

El canal de Panamá, obra de ingeniería iniciada por los franceses mediante la Compañía Universal del Canal Interoceánico de Panamá en 1880 y concluida por estadounidenses, fue inaugurado en agosto de 1914. Este canal interoceánico artificial cuenta con 80 km de longitud conectando al Océano Atlántico con el Pacífico, utiliza un sistema de esclusas, que funcionan como elevadores de agua que suben los buques del nivel del mar al nivel del lago Gatún y viceversa a veintiséis metros sobre el nivel del mar. Las medidas de las esclusas son de 33.53 mts., de ancho, 304.8 mts., de largo y 12 mts., de hondo o calado, por lo que el tránsito se limita a los buques con las medidas de los buques de la serie B, con capacidad máxima de 4500 TEU's cuando hoy día se tienen en circulación buques con capacidad de 18 mil TEU's lo que excluye al paso interoceánico de las rutas en las que se utilizan buques de dimensiones mayores a 290X32X12.5 mts. (Medidas buque Panamá Max de la Serie B).

Con el objetivo de recuperar la posición estratégica en las principales rutas comerciales *all around*, en 2006 es mediante un referéndum el pueblo panameño aprobó el proyecto de ampliación del Canal de Panamá con el cual se llevaría a cabo un tercer juego de esclusas que daría lugar al tránsito de buques más amplios y largos como lo son los de la Serie D, con capacidad para transportar hasta 12,500 TEU's lo cual casi triplica la capacidad con respecto a los buques de la serie B, el tamaño de las nuevas esclusas es 60 % mayor que las actuales lo cual se espera duplique la capacidad de esta vía para poder atender la creciente demanda del comercio marítimo internacional. Este proyecto atiende a la

necesidad de recobrar el mercado perdido frente a las tendencias en el sector marítimo hacia el gigantismo de los buques y al constante aumento en los volúmenes de carga contenerizada.⁸⁴

El programa de ampliación del Canal comprende:

- I. La construcción de dos complejos de esclusas uno en el Atlántico y otro en el Pacífico, con tinas de reutilización de agua;
- II. La excavación de causes de acceso a las nuevas esclusas y
- III. La profundización de los cauces de navegación existentes.

El proyecto de construcción del tercer juego de esclusas tendría un costo estimado de aproximadamente 3,690 millones de dólares, que incluye los costos directos e indirectos de:

- a) Diseño;
- b) administración;
- c) construcción;
- d) pruebas;
- e) mitigación ambiental y
- f) puesta en marcha.

Adicionalmente se han considerado en el estimado aproximadamente USD 1.030 millones adicionales como contingencia para cubrir riesgos e imprevistos tales como: eventos fortuitos, cambios en el diseño, alzas de precios, y posibles demoras, entre otros. Lo que totaliza un costo estimado con contingencias de aproximadamente USD 4.720 millones de dólares⁸⁵, con esta inversión el canal sería rentable hasta el año 2025, aunque esta estimación depende directamente de las tendencias al gigantismo en los buques que pueda surgir en los próximos

84.-Véase Ilustración 7, Jean Paul Rodrigue, *The geography of transport system*, [en línea], dirección URL: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/containerships.html>

85.- Rodolfo Sabonge y Ricardo J. Sánchez, *El canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe* [en línea], Santiago de Chile, CEPAL, 2009, dirección URL <http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/5/36295/lcw231e.pdf> [consultado septiembre 2013]

años. Aunque el proyecto estaba planeado para comenzar a dar servicio en 2014, fecha que se ha retrasado por nueve meses, por lo que se han reprogramado la conclusión de las esclusas del Atlántico para marzo de 2015 y la del Pacífico en junio del mismo año, de acuerdo con informes de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) que afirma que el proyecto lleva un avance del 67% hasta su informe en septiembre de 2013.⁸⁶

Una obra de ingeniería de semejante magnitud no había tenido lugar en la región en la rama de logística, desde la construcción misma del Canal de Panamá hace casi cien años, con la cual se espera potenciar el volumen en el transporte de contenedores. Para lo que en 2012 se anunció una inversión de casi 300 MDD en la ampliación de la Terminal Internacional de Manzanillo, Panamá por parte de SSA Marine, 140 MDD en el Puerto de Balboa y 50 MDD en el Puerto de Colón por parte de Panama Port Company,⁸⁷ en conjunto suman 490MDD de inversión en un periodo menor a 10 años.⁸⁸ Mediante esta ampliación se pretende atraer un mayor volumen de carga contenerizada de trasbordo y desplazar el papel de las terminales de Kingston en Jamaica, Freeport en las Bahamas y Callao en Perú, e manera que, la Terminal internacional de Manzanillo (Panamá) tiene gran oportunidad de captar un mayor número de rutas así como incrementar su volumen tanto de trasbordos, como de exportaciones, es decir, reposicionar a América Latina en las rutas principales rutas mundiales.

86.- Europa Press, *El proyecto de ampliación del Canal de Panamá demorará nueve meses hasta junio 2015* [en línea], Panamá, Notiamerica.com, 29 de octubre 2013, dirección URL: <http://www.europapress.es/latam/panama/noticia-panama-proyecto-ampliacion-canal-panama-demorara-nueve-meses-junio-2015-20131029110612.html> [Consultado 30 de octubre 2013]

87.- Diana Díaz, *Puertos locales en expansión* [en línea], Panamá, Periódico Panamá America; 4 de junio 2012, dirección URL: <http://www.panamaamerica.com.pa/notas/1188910-puertos-locales-en-expansion> [Consultado marzo 2013]

88.- Caracteres MX, *Visitan agencias de crédito ampliación del Canal de Panamá* [en línea], México, , dirección URL: <http://caracteres.mx/wp-content/uploads/2013/01/aexclupan.jpg>[consultado mayo 2013]

3.2.2. Programa de ampliación del puerto de Manzanillo, Colima e inversión en vías carreteras

México en su esfuerzo por estar a la altura de la demanda del comercio internacional, ha llevado a cabo inversiones en sus puertos y terminales a través de la iniciativa privada, dado que el tráfico de contenedores requiere del desarrollo de vías carreteras y ferroviarias se han puesto en marcha programas que buscan mejorar la infraestructura. Con el afán de prepararse para el aumento en los volúmenes de mercancía contenerizada que se espera una vez que la ampliación del canal de Panamá inicie operaciones, de igual manera la finalización de este proyecto generará una clara competencia entre los puertos latinoamericanos para incluirlos en las principales rutas comerciales.

Debido a que las tendencias actuales en el comercio marítimo apuntan al gigantismo de los buques y sobre todo a las economías de escala, lo que implica que la ruta sea lo más directa posible haciendo escalas solo en los puertos con mayores volúmenes y eficiente manejo de carga, en este sentido deberán las API's preocuparse por proveerse de la infraestructura necesaria para competir o quedar fuera del mapa de las rutas mundiales de comercio rezagándose a la atención de embarcaciones menores.

En Junio de 2013 el Presidente de México, Enrique Peña Nieto anunció una serie de acciones a fin de modernizar el sector marítimo portuario, “se trata de aprovechar la situación geográfica de México para convertirlo en un moderno centro logístico global, y en un verdadero cruce de mercancías entre regiones”, en este mismo discurso se dieron a conocer los ejes sobre los cuales se pretende llevar a cabo la modernización del sector que son: ⁸⁹

- a. Fomentar el desarrollo de puestos marítimos de clase internacional,

89.- Francisco Reséndiz, *Anuncia EPN modernización al sector marítimo y portuario*[en línea], México, El universal, 1 de junio de 2013, dirección URL: <http://www.eluniversal.com.mx/notas/926900.html>[Consultado 5 de junio 2013]

- b. Mejorar la conectividad ferroviaria y carretera del sistema portuario,
- c. Promover dos sistemas de puertos, el del Golfo y el Pacífico.
- d. Ampliar la capacidad instalada de los puertos;
- e. Reducir los tiempos para el tránsito de carga en las terminales especializadas,
- f. Agilizar la tramitología aduanal y fiscal en los puertos.
- g. Incentivar el relanzamiento de la marina mercante y
- h. Fomentar el cabotaje y el transporte por mar de corta distancia como vía alterna a la terrestre en el tránsito de mercancía.

En este tenor, el día 1° de noviembre de 2013 se inauguró una nueva terminal de contenedores en el puerto de Manzanillo, Colima que representó conjuntamente con obras complementarias, vialidades y compra de grúas automatizadas una inversión de 5,200 millones de pesos, de igual forma, Gerardo Ruiz Esparza titular de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes dio a conocer que ésta, se trata solo de la primera de tres etapas de modernización, ya que se espera invertir 8,000 millones de pesos adicionales en este mismo puerto y una vez concluido el proyecto se espera duplicar la capacidad del puerto a 4 millones de contenedores anuales, lo cual abre un gran potencial, tomando en cuenta que anualmente se mueven en todo el país 4.8 millones de contenedores, es decir, un solo puerto tendría la capacidad de movilizar un poco más del 80% del total,⁹⁰ posicionándose como el proyecto más ambicioso en el ámbito marítimo portuario en al menos 20 años.

90.- El economista, *Puerto de Manzanillo recibe 5200 millones de pesos en inversión* [en línea], México, , 1 de noviembre 2013, dirección URL: <http://eleconomista.com.mx/industrias/2013/11/01/puerto-manzanillo-recibe-5200-mdp-inversion> [Consultado 3 de noviembre 2013]

3.2.3. Iniciativas regionales de fomento al transporte marítimo, proyecto de integración y desarrollo de Mesoamérica

De las iniciativas regionales que se han presentado destaca el Plan Puebla-Panamá (PPP) que nace como una propuesta de alto nivel lanzada por el entonces Presidente de los Estados Unidos Mexicanos Vicente Fox Quezada en junio de 2001, cuando comienza la instrumentación de tal proyecto que se dividió en dos ejes y ocho directrices a ejecutarse de la siguiente manera.

- I. Desarrollo humano y su entorno:
 - a. Desarrollo humano, México;
 - b. Desarrollo sostenible, Nicaragua;
 - c. Prevención y mitigación de desastres, Panamá.
- II. Desarrollo económico y competitividad;
 - a. Turismo, Belice;
 - b. Transporte, Costa Rica;
 - c. Telecomunicaciones, El Salvador;
 - d. Facilitación del intercambio comercial y aumento de la competitividad, Honduras y
 - e. Energética, Guatemala.⁹¹

Sin embargo, la ejecución del proyecto se enfrentó a varias dificultades en la dinámica de trabajo y estructura organizacional, que se debieron reestructurar en 2008 con el fin de revitalizar la plataforma de cooperación regional, es así como se lanza nuevamente bajo el nombre de Proyecto de integración y desarrollo de Mesoamérica, adicionando la participación de Colombia y la República Dominicana. Que se reformula en su parte operativa y propone en materia de transporte el Sistema de Transporte Multimodal Mesoamericano en el cual se contempla: la red Internacional de Carreteras Mesoamericanas: Compuesta por 13,132 kilómetros de carreteras integrada por los corredores troncales Atlántico y

91 .- Secretaría de Relaciones Exteriores, *Plan Puebla-Panamá* [en línea], México, dirección URL: <http://participacionsocial.sre.gob.mx/ppp.php> [Consultado octubre 2013]

Pacífico, el corredor turístico, cinco corredores interoceánicos y una serie de ramales y conexiones complementarias, modernización de puertos fronterizos: Consiste en el estudio y mejoramiento de los pasos y puertos fronterizos entre los países que conforman el proyecto y el fortalecimiento al transporte marítimo de corta distancia: Se inició un Plan de Acción para modernizar los modos de transporte mediante un estudio en las áreas de: a) procedimientos aduaneros, b) facilidades portuarias, c) legislación y d) normatividad marítima y la logística de cargas: tiene como objetivo el desarrollo de un Programa Mesoamericano de Transporte Sostenible y Cambio Climático, el diseño de planes de transporte sostenible en la región, así como promover medidas de mitigación de la motorización ⁹²

En general tanto el Plan Puebla- Panamá (PPP) ahora llamado Proyecto Mesoamérica, tienen como propósito de acuerdo con fuentes oficiales, generar una plataforma de alto nivel para avanzar en la solución de problemas compartidos, con una visión estratégica de largo plazo, mediante proyectos que potencien la cooperación y el desarrollo de la región de Mesoamérica la cual contó inicialmente con la participación de: Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua y Panamá. Del año 2008 a la fecha, se han alcanzado progresos en materia de transporte en todos los países que forman parte del proyecto, sin embargo, falta mucho por avanzar dado que los resultados siguen siendo marginales.

Considerando que el comercio intrarregional es reducido en comparación con el que se tiene con EEUU, UE y China, países con los que se concentra más del 90% de las exportaciones de los países de la región mesoamericana, aun cuando se lleva a cabo tan loable esfuerzo por acrecentar la cooperación intrarregional y los volúmenes de comercio, en su conjunto los ejes principales del proyecto se promocionarían de manera importante, tanto el comercio intrarregional como el

92.- Mariela Zunino, *Integración para el despojo; el proyecto Mesoamérica, o la nueva escalada de apropiación del territorio*, México, Centro de Investigaciones Económicas y Políticas de acción comunitaria, 8 junio 2010, dirección URL:<http://www.ciepac.org/boletines/chiapasaldia.php?id=584> [consultado octubre 2013]

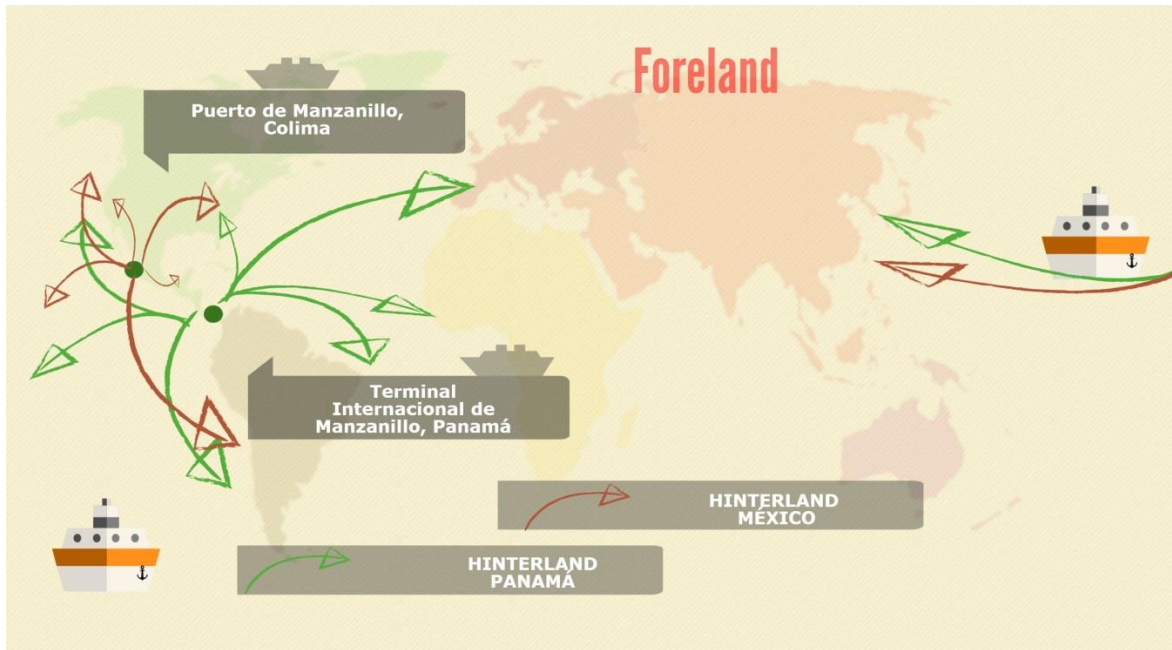
interregional, ya que al mejorarse las carreteras, adaptarse las fronteras y agilizarse los trámites aduaneros, cabe la posibilidad de que los servicios logísticos y de transporte reduzcan sus costos de manera considerable de manera que se abran espacios importantes a los productores para la exportación.

Como plataforma multilateral de cooperación, esta iniciativa ha sido ampliamente criticada debido a que de llevarse a cabo se verían gravemente afectadas áreas protegidas de Selva en varios países, acarreando diversos problemas ambientales y sociales, lo que los habitantes de estas regiones consideran despojo de sus tierras, sin embargo, para el tráfico de mercancías representaría a largo plazo, la oportunidad de incrementar las exportaciones de la región a menor costo, a pesar de los logros obtenidos en materia de infraestructura actualmente, ésta iniciativa está fuera del contexto internacional, frente a otras de mayor alcance, sin embargo, algunos países como México y Panamá tratan de llevar a cabo los proyectos.

3.3. Análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA) de los puertos mexicanos y panameños para figurar como HUB regionales

De acuerdo con los factores involucrados en el sector de transporte marítimo de contenedores, su perspectiva de crecimiento y las posibilidades de los puertos en América Latina respecto a los índices de conectividad, considero que tanto el puerto de Manzanillo, Colima en México como la Terminal Internacional de Manzanillo en Panamá son viables para posicionarse como HUB Regionales, si bien como apunta Jan Hoffman no es necesario que cada nación con litoral cuente con un puerto HUB si hay la necesidad en la región de al menos uno o dos, como se propone dadas las características geográficas y a la extensión territorial de la región. Y en este sentido deben aprovecharse las ventajas geográficas de algunos puertos así como de aquellas ventajas creadas como pueden ser la ampliación del *hinterland* y aprovechar al máximo el amplio *foreland* con el que cuentan estos puertos para introducirse en el sistema global de puertos como puertos HUB regionales.

Ilustración 12
Hinterland



a. Fortalezas

Entre las fortalezas generales de los puertos, se cuenta con la ubicación geográfica, como uno de los factores cruciales para los puertos de Manzanillo, México y la Terminal Internacional de Manzanillo, Panamá, puesto que no significaría una desviación mayor en las rutas comerciales de los servicio de ruta *all around*, la capacidad de concentrar volúmenes importantes de mercancía contenerizada proveniente de la zona de influencia obvia que es América del Sur, lo cual puede reducir costos logísticos y en consiguiente dar la oportunidad a los exportadores de incrementar sus ganancias y la creciente necesidad de conectar a la región de América Latina con las principales rutas de comercio marítimo de contenedores mediante la inclusión de uno o dos puertos HUB regionales al sistema global de puertos.

Los niveles de inversión dentro del rubro portuario han incrementado de manera importante debido en gran medida a la certidumbre que brindan los gobiernos a los inversionistas logrando atraer fuertes capitales, lo que conlleva a la mejora gradual de la infraestructura así como a complementar la red de transporte intermodal, asimismo, se invierte en la inserción de tecnologías de la información en el sistema de logística de carga contenerizada, a fin de mejorar y agilizar los trámites administrativos en materia aduanera y fiscal mediante el pago electrónico de los impuestos correspondientes.

Particularmente México, cuenta en sus principales puertos con la capacidad para recibir y atender buques de gran calado, así como, la capacidad para atraer un gran volumen de mercancía contenerizada del interior del país, en este tenor resaltan los proyectos de infraestructura carretera y ferroviaria que se llevan a cabo para conectar las zonas industriales ubicadas al interior del país con los puertos en el caso concreto de Manzanillo, Colima y con la aplicación del programa Puerto sin Papeles, se espera reducir considerablemente los tiempos de espera en cuanto a validación y revisión de documentos, además de apoyar a la ecología, ya que no será necesario imprimir todos los documentos, lo cual reduce el tiempo que debe pasar un contenedor en puerto.

Panamá por su parte, con la ampliación del canal espera exponenciar su oferta de servicios de paso interoceánico a buques de mayor calado y reducir de manera importante el tiempo de espera. De igual manera, está llevando a cabo grandes inversiones en la infraestructura de puertos y terminales, creando una zona libre en la cuenca del pacífico que supone cubrir la demanda que se generará una vez que inicien operaciones las nuevas esclusas.

b. Oportunidades

Como oportunidades generales encontramos que al no existir un puerto HUB regional, tanto México como Panamá tienen la oportunidad de posicionar alguno de sus puertos en las rutas de comercio marítimo mundial, sin enfrentar competencia alguna, ni siquiera frente los puertos de estos países, además de que representa una desviación mínima para las rutas mundiales, se da también la posibilidad de atraer nuevos Operadores de Terminales para establecerse y así ampliar la red de los servicios.

Al ser pocos los proyectos con miras a puertos HUB con posibilidades de éxito en la región, solo quedan en competencia los puertos de Manzanillo, México y la Terminal Internacional de Manzanillo, Panamá, para integrarse a las rutas mundiales, aprovechar el crecimiento en los niveles de carga contenerizada que se está dando en la región, además de los trasbordos dado que al mejorar la infraestructura y operación de los puertos, serán más las líneas navieras que toquen los puertos y en consiguiente se tendrá una oferta más variada, ante el crecimiento de los flujos de mercancía contenerizada México le ha apostado a grandes proyectos como el puerto de Manzanillo mediante la ampliación en su 2ª y 3ª etapa, para comenzar su posicionamiento como puerto HUB regional antes de que concluya la ampliación del canal de Panamá.

c. Debilidades

Como parte de las debilidades en general para la región de América Latina, se presentan los estragos de la inseguridad, delincuencia organizada y guerrillas, lo que genera gastos extras de logística por concepto de seguridad privada y seguros de mercancías en tránsito, en consiguiente estas situaciones generan un ambiente de desconfianza tanto para los importadores como para los exportadores

que se traduce en mayores gastos y menores posibilidades de comerciar con los mercados asiáticos o europeos.

En este sentido, a pesar del alto grado de conectividad con el que cuentan los puertos sugeridos como puertos HUB regionales no es suficiente para cubrir la demanda de servicios de línea que se requerirían, una vez que estos puertos se consoliden como HUB, puesto que hoy día presentan congestiones importantes y retrasos importantes en cuanto a la operación aduanera. A pesar de los esfuerzos por integrar cada vez más las tecnologías de la información en la operación aduanera, existen grandes rezagos al respecto, pues los sistemas de datos sufren averías constantemente que paralizan y retrasan la cadena logística de manera significativa. En el caso particular de Panamá una debilidad tangible es el incremento constante en la cuota por el paso del canal que aunado al congestionamiento del mismo vulnera de manera importante su competitividad frente a la opción de rodear por el cabo de Hornos, acaso la comparación del gasto en combustible por esta travesía puede llegar a ser más redituable que el pago de peaje por el Canal, si llegan a haber tiempos de espera de hasta 10 días en casos extremos.

Por su parte una de las debilidades México, es la variación en el tiempo estipulado desde que la carga está disponible en patio del puerto de Manzanillo, Colima hasta que se despacha, es decir, hasta que se cumplen los actos y formalidades con la autoridad aduanera y se llevan a cabo las maniobras en la terminal y de transferencia de transporte, que es al menos de una semana sumando a ello el tiempo de tránsito que por carretera puede ser de dos a tres días. Mientras que si se considera abordar el tren, la espera para un espacio puede demorar hasta diez días en puerto, lo que significa gastos extras por almacenaje, ya que se otorgan entre tres y cinco días libres para su extracción, en caso de no ser así se debe trasladar a almacenes fiscalizados hasta que se libera la mercancía contenerizada,

en cuanto a demoras en la entrega del contenedor vacío, las navieras otorgan entre diez y quince días libres a partir de que el contenedor es descargado en el puerto. En el transporte férreo, existen graves problemas de fiabilidad y eficacia, esto debido a la saturación del sistema, incidencias de disponibilidad de espacios previamente reservados y retrasos en los viajes por daños en las vías, exceso de trámites y burocracia en la contratación del servicio, tanto para importación como de exportación, las maniobras de manipulación, almacenamiento entrega/recepción de contenedores en terminal es ineficiente a causa de problemas de saturación en los patios.

d. Amenazas

Como amenazas directas se encuentran el posicionamiento de otros puertos como Callao, Kingston o Free Port, antes de que se dé la consolidación de Manzanillo, México o de la Terminal Internacional de Manzanillo, Panamá en el sistema global de puertos, por ello es importante tomar las debilidades de estos puertos y transformarlos en oportunidades que se conviertan en una ventaja sobre las demás opciones. Sin dejar de lado un factor constante en el comercio marítimo mundial de contenedores como son las crisis económicas que afectan a nivel global y no solo al rubro de flujos comerciales, dado que impacta el precio de los combustibles y servicios que se traduce en estancamiento y recesiones que se reproducen en todo el mundo.

La infraestructura del sistema portuario mundial, así como las tendencias actuales del comercio marítimo de contenedores demandan la existencia de puertos HUB, HUB's regionales y alimentadores, en la región de América Latina los puertos de Manzanillo, México y la Terminal Internacional de Manzanillo, Panamá cuentan con las características para posicionarse como HUB regionales, puesto que cuentan con la conectividad y respaldo de los servicios de ruta que escalan en

ellos, contando con la presencia de navieras importantes, así como con la presencia de terminales de contenedores gestionados por operadores globales que brindan confianza a los usuarios en cuanto al manejo eficiente de la mercancía, lo que obedece a la necesidad de las cadenas internacionales de suplementos que programan sus tiempos de entrega , donde se involucran además de los servicios de línea, estibadores, el servicio de transferencia multimodal que requiere de servicio carretero o férreo para la entrega puerta a puerta.

El papel de la infraestructura portuaria es fundamental para el funcionamiento eficaz de la cadena logística dado que es en el puerto donde se da vida a una serie de actividades del comercio marítimo, una buena infraestructura portuaria contribuye al posicionamiento del puerto en el sistema global de puertos, ya que al atraer un mayor volumen de carga contenerizada las líneas navieras se interesarán en incluir la escala en sus rutas, para ello es necesario invertir en proyectos que potencien la capacidad de los puertos de la región, no solo en infraestructura portuaria, sino también en la infraestructura terrestre que conecte a los puertos con los principales centros económicos e industriales del mundo y de la región latinoamericana.

CONCLUSIONES

A pesar de los cambios que la logística del transporte de mercancías ha experimentado, el transporte marítimo se erige como el principal medio para manejar grandes volúmenes de cargas y alrededor del 60 por ciento del valor, pues ha sido capaz de evolucionar y adaptarse a las nuevas tendencias del comercio internacional para lo que ha formado un sistema *ad hoc* para su adecuado funcionamiento en el ámbito del transporte de mercancía contenerizada, optimizando primero el sistema global de puertos que responde a la necesidad de reducir tiempos y escalas, constituido por tres niveles: puertos HUB globales que se encargan de los mayores volúmenes de trasbordos en rutas *all around*, manejadas por las principales navieras del mundo en itinerarios con escalas reducidas que alcanzan amplios territorios mediante el apoyo de rutas alimentadoras, que recolectan y distribuyen en su *hinterland* pequeños volúmenes de mercancías, estas rutas surgen a partir de las alianzas entre grandes navieras y otras más pequeñas, que comparten espacios en buques e infraestructura en las terminales de contenedores.

Es decir, existen rutas de largo trayecto llamadas *longhaul* donde grandes buques escalan en puertos *hub* globales, en los que cargan y descargan mercancía contenerizada que trasbordan de pequeñas o medianas embarcaciones provenientes de puertos que recolectan esta carga de su zona de influencia en tierra, esta estructura responde a la necesidad de optimización de los recursos planteada por la cadena internacional de suplementos bajo la que se desarrollan hoy día los sistemas productivos; en los que el aprovisionamiento de materias primas, insumos de proveedores y subcontratistas para las plantas de producción y depósitos de productos intermedios y terminados, así como la distribución física a depósitos centrales y regionales de distribución de productos finales, depende de una logística de transporte eficaz.

La introducción del contenedor en la cadena de suministros, vino a revolucionar la forma de transporte, puesto que modernizó los sistemas tradicionales de manejo de mercancías tanto en los puertos como en los buques pues fue necesario el desarrollo de maquinaria especializada en el manejo de mercancía contenerizada, aunado a la adaptación de las embarcaciones, camiones y plataformas ferroviarias para el transporte de las mercancías, esta revolución no ha tenido igual en cuanto al manejo óptimo de carga, ya que bajo este sistema se reduce de manera considerable el tiempo de operaciones de carga, descarga y estiba, el riesgo de daño o robo de la mercancía, además de mostrar versatilidad en los medios de transporte, dado que puede transferirse del buque a una plataforma ferroviaria o a un camión sin la necesidad de que la mercancía sea retirada del contenedor.

Los indicadores de crecimiento de tráfico de mercancía contenerizada ilustran el gran acogimiento que ha tenido el contenedor dentro de la cadena logística en los últimos cuarenta años, debido a que muestra un crecimiento constante en la adaptación al contenedor en los sistemas de producción internacional, aunque aún se encuentra lejos de reemplazar el transporte de gráneles la industria se inclina cada vez más a procesar las materias primas antes de enviarlas a los centros industriales. Por ello la región de América Latina requiere de la consolidación de puertos *hub* regionales que logren introducirse en las principales rutas mundiales, mediante servicios de transporte más eficientes, la industria cobra mayor confianza y prestigio, hoy día la estructura logística de la región cuenta con servicios precarios y con niveles bajos de confianza en cuanto a los tiempos estimados de transporte.

La consolidación de puertos *hub* en la región, depende en gran medida del nivel de conectividad que tengan los puertos, puesto que este es el referente para identificar los posibles volúmenes que se pueden captar en su zona de influencia, es decir, se necesita de puertos con la infraestructura y capacidad de manejo de mercancía, pero también de medios de comunicación terrestre que conecten con los centros industriales y de comercio o en su caso la existencia de puertos cercanos con capacidad de reunir volúmenes considerables de mercancías

contenerizadas pero que su nivel de conectividad dependa de otros puertos para trasbordar su mercancía a buques de mayor capacidad que cubran rutas *longhaul* .

De acuerdo con los niveles de conectividad analizados por la UNCTAD en el Índice de Conectividad de Líneas Marítimas como son: número de buques por cada empresa de transporte que utiliza el puerto para sus operaciones, el número de contenedores que cada barco lleva semanalmente, el número total de empresas que ofrecen servicios de transporte marítimo en el puerto, la capacidad TEU de la nave más grande a disposición de una empresa de transporte dada en el puerto, el número de servicios regulares entre dos puertos. Los países mejor calificados de la región de América Latina son; Panamá en la posición número veinticinco obteniendo 32.05 puntos de 100 y México en el lugar número treinta y dos del ranking con 25.29 puntos, lo que indica que sus puertos cuentan con mayores posibilidades de consolidarse como puertos *hub*, en este sentido los puertos mejor preparados para dar el salto en el sistema global de puertos son: de México el puerto de Manzanillo, Colima y de Panamá la Terminal Internacional de Manzanillo, al contar con una posición geoestratégica, infraestructura adecuada para recibir buques de gran capacidad y demostrar que tienen la posibilidad de reunir volúmenes importantes de mercancía contenerizada.

Sin embargo, para dar el salto a convertirse en puerto *hub* regional, se necesita de la prestación óptima de servicios en puerto para la transferencia de la mercancía a otros medios de transporte, lo cual implica la incursión de la iniciativa privada para la prestación de servicios y por ende de la estructuración de los instrumentos internacionales y nacionales para que se logre concatenar el desarrollo de la gestión privada y pública en los puertos, en este esfuerzo, México y Panamá han sentado bases para el crecimiento de su estructura logística abriendo paso a operadoras internacionales de terminales como APM- MAERSK o HUTCHINSON PORT HOLDINGS para que se encarguen del manejo de mercancía contenerizada en una parte de la cadena logística, además de contar con diversos proyectos encaminados a mejorar el servicio dirigido al tráfico marítimo, como la ampliación del canal de Panamá con lo que se busca atraer

buques de mayor capacidad y mejorar los tiempos de espera para el cruce interoceánico además de estar construyendo más Zonas de Actividades Logísticas para cubrir la demanda que se espera una vez que se inauguren las nuevas esclusas.

México en su esfuerzo por mejorar su infraestructura portuaria, que a últimos días se ha visto saturada por la demanda de servicios, inauguró la primera de tres etapas de ampliación en el Puerto de Manzanillo, Colima, además de anunciar una serie de proyectos de rutas carreteras y férreas que se espera, a mediano plazo, cubran la demanda, además de esfuerzos conjuntos en la región de América Latina para el desarrollo de corredores comerciales tanto en tierra como en mar, esto con el fin de reforzar las rutas intrarregionales, que a pesar de ser propuestas loables, han quedado en proyectos inacabados pues en la región se vive una serie de problemáticas que afectan estos proyectos, como son la inseguridad, la pobreza, educación, inestabilidad política, etc.

Las posibilidades de que los puertos de Manzanillo, México y la Terminal Internacional de Manzanillo, Panamá se consoliden como *hub* regional, son amplias, pues al no haber ninguno consolidado en la región, no existe una competencia real aunado a entre ellos no existiría tampoco, ya que gracias a su ubicación cada uno cubre un área diferenciada de mercado, por lo que se necesita de la planeación no solo de la infraestructura portuaria para que se consoliden sino de la planeación de la infraestructura de conexión con los centros de consumo y de producción en el caso de México para que su desempeño sea óptimo y en el caso de Panamá una mejor programación en los servicios para el cruce por el canal.

BIBLIOGRAFÍA

Anaya Tejero Julio Juan. *El transporte de mercancías, enfoque logístico de la distribución*; ESIC Editorial, 1ª edición, España 2009, pág. 68-69

Angulo, Enrique y Alejo, Javier; *La integración regional del transporte marítimo y el caso de México*, suplemento de Comercio Exterior, Tomo XIV, No. 11 México 1964

Archibold Noemí, *Tesis Economía y comercialización de las principales cargas del comercio marítimo internacional*, Panamá, Universidad de Panamá, 2005, 16 p.

Freire Seoane Ma. Jesús, *Fletes y comercio marítimo*, Netbiblo s. L. España 2007; 267pp

Jan Hoffmann, *Concentración en los servicios de líneas regulares: causas del proceso y sus efectos sobre el funcionamiento de los puertos y de los servicios de transporte marítimo de las regiones en desarrollo*, CEPAL, 1999

Leo Vidaña Arturo Luis, *Tesis transporte marítimo y comercio exterior*, Instituto superior de estudios comerciales 1974, Panamá

León Alex y Romero Rosa; *Logística del transporte marítimo*, Logis Book; Barcelona España 2003;

Long Douglas, *Logística internacional: administración de la cadena de abastecimiento global*, México, Editorial Limusa, 2010, 4p.

Martner Peyrelongue Carlos, *Transporte multimodal y globalización en México*, México, Editorial Trillas, 2008, pp. 15-16

Martner Peyrelongue Carlos, *Puertos pivote en México: límites y posibilidades*, Revista de la CEPAL No76, ABRIL 2002, 123-141 pp.

Monfort Molinas Arturo, et. Al; *Terminales marítimas de contenedores: el desarrollo de la automatización*, España, Fundación Instituto Portuario de Estudios y cooperación de la Comunidad Valenciana; 2001, 19 p.

Palacio López Perfecto, *Transporte marítimo de contenedores: organización y gestión*, Fundación del Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la comunidad Valenciana; España 2001, 23 p

Perfecto Palacio López, *Transporte marítimo de contenedores: organización y gestión*, Fundación del Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la comunidad Valenciana; España 2001; 310pp.

Polo Sánchez, Gerardo; et. Al, *Economía del sector marítimo*, Fondo editorial de Ingeniería Naval, España 2009, 1212pp.

Polo Sánchez, Gerardo; et. Al, *Economía del sector marítimo*, Fondo editorial de Ingeniería Naval, España 2009, 59p

Romero Reyes, Alejandro; *¿Privatización portuaria en México?*; UMAR Revista Ciencia y mar, 2008 Huatulco, México.

Romero Rosa, *El transporte marítimo: introducción a la gestión del transporte marítimo*, España, Legis Book, 2002, pp.15-16.

Salgado y Salgado José Eusebio, Apuntes clase derecho marítimo internacional

Stopford Martin, *Maritime economics*, 3ra Edición, 2009, Londres, Routledge

Torres Gaytán Ricardo, *Teoría del comercio internacional*. México, Siglo XXI, pp.11-12

Truyols Mateu Sebastián; *Economía, Ingeniería y logística portuaria*; Publicaciones Delta, 2a edición; España 2010, 63pp.

Welch D. Eneika, *Tesis impacto del transporte marítimo internacional y sus afectaciones en Latinoamérica y el caribe*, Universidad de Panamá, 2006

CIBERGRAFÍA

Alphaliner, *Alphaliner top 100 operated fleets 2013* [en línea], abril 2013, dirección URL: <http://www.alphaliner.com/top100/>

Arkell Julian, *Origen y desarrollo de la internacionalización de los servicios a la producción* [en línea], España, Revistas ICE, septiembre- octubre 2008, Dirección URL: http://www.revistasice.com/cache/pdf/ICE_844_11-27_0D9E110E030171BCDF233B2266837A33.pdf

Caracteres MX, *Visitan agencias de crédito ampliación del Canal de Panamá* [en línea], México, dirección URL: <http://caracteres.mx/wp-content/uploads/2013/01/aexclupan.jpg>

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), *Anuario Estadístico de América Latina y el Caribe, 2012 (LC/G.2554-P)* [en línea], Santiago de Chile, 2012. Publicación de las Naciones Unidas, N° de venta: E/S.13.II.G.1; Dirección URL: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/2/48862/AnuarioEstadistico2012.pdf>, pág. 23

Diana Díaz, *Puertos locales en expansión* [en línea], Panamá, Periódico Panamá America; 4 de junio 2012, dirección URL: <http://www.panamaamerica.com.pa/notas/1188910-puertos-locales-en-expansion>

Díaz Bautista Alejandro, *México y la política económica portuaria internacional*, [en línea], Revista BANCOMEXT, dirección URL: http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/130/1/685_DiazBautista.pdf

El economista, *Puerto de Manzanillo recibe 5200 millones de pesos en inversión* [en línea], México, 1 de noviembre 2013, dirección URL: <http://eleconomista.com.mx/industrias/2013/11/01/puerto-manzanillo-recibe-5200-mdp-inversion>

España Arrieta, Omar. *El canal de Panamá, su importancia en el comercio marítimo mundial actual* [en línea] <http://www.protocolo.com.mx/comercio-y-negocios/el-canal-de-panama-su-importancia-en-el-comercio-maritimo-mundial-actual/>

Estudio económico 2013 de la CEPAL [en línea] Página 189, dirección URL: <http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/4/50484/EstudioEconomico2013completo.pdf>

Europa Press, *El proyecto de ampliación del Canal de Panamá demorará nueve meses hasta junio 2015* [en línea], Panamá, NotiAmerica.com, 29 de octubre 2013, dirección URL: <http://www.europapress.es/latam/panama/noticia-panama-proyecto-ampliacion-canal-panama-demorara-nueve-meses-junio-2015-20131029110612.html>

Francisco Reséndiz, *Anuncia EPN modernización al sector marítimo y portuario* [en línea], México, El universal, 1 de junio de 2013, dirección URL: <http://www.eluniversal.com.mx/notas/926900.html>

González Laxe Fernando, *Nuevas tendencias en el transporte marítimo*, [en línea], 2008, España, Revista Galega de Economía, vol. 17, núm. 19-21 pp. Dirección URL: http://www.usc.es/econo/RGE/Vol17_1/castelan/art1c.pdf

INEGI, *Extensión de México* [en línea], Dirección URL: <http://cuentame.inegi.org.mx/territorio/extension/default.aspx?tema=TS/autor>, *Maritime Review 2012* [en línea], 40 pp. UNCTAD, dirección URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf

Larry Burkhalter, *Privatización portuaria: bases, alternativas y consecuencias* [en línea], Chile, CEPAL, 1999, 130pp, dirección URL: <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/0/5040/lcg2045e.pdf>

Lefcovich Utin Mauricio, *Just in time: el camino hacia la excelencia* [en línea], Tu obra UNAM, dirección URL: <http://www.tuobra.unam.mx/publicadas/050912100407-JUST>

Mariela Zunino, *Integración para el despojo; el proyecto Mesoamérica, o la nueva escalada de apropiación del territorio*, México, Centro de Investigaciones Económicas y Políticas de acción comunitaria, 8 junio 2010, dirección URL: <http://www.ciepac.org/boletines/chiapasaldia.php?id=584>

Martínez Wolf Luis. *Galardonado Martínez Wolf critica abandono Marina Mercante México*; [en línea]: <http://terranoticias.terra.es/articulo/html/av2601607.htm>

Martner Peyrelongue Carlos y Moreno Martínez María Aurora, *Tendencias recientes en el transporte marítimo internacional y su impacto en los puertos mexicanos* [en línea], México, Instituto Mexicano del Transporte, 2001, 14 pp. Dirección URL:

Mundo marítimo, *Primer nave triple E ya se encuentra operativa* [en línea], 1 de julio de 2013, dirección URL: <http://www.mundomaritimo.cl/noticias/primer-nave-triple-e-de-maersk-ya-se-encuentra-operativa> [Consultado 3 de julio 2013]

Revista logistec, *Operadores logísticos: un mercado en crecimiento y especialización* [en línea], Chile, Noviembre 2013, dirección URL: <http://revistalogistec.com/index.php/logistica/143-mercado-logistico/1145-operadores-logisticos-un-mercado-en-crecimiento-y-especializacion>

Rodolfo Sabonge y Ricardo J. Sánchez, *El canal de Panamá en la economía de América Latina y el Caribe* [en línea], Santiago de Chile, CEPAL, 2009, dirección URL: <http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/5/36295/lcw231e.pdf>

Rúa Costa Carles, *Los puertos en el transporte marítimo* [en línea], Universitat Politècnica de Catalunya, Cataluña, enero 2006, 4-6 pp. , dirección URL: <http://upcommons.upc.edu/e-prints/bitstream/2117/289/1/8.%20Rua.pdf>

Salgado y Salgado José Eusebio, *Panorama de la Marina Mercante Mexicana*; [en línea], dirección URL: <http://www.logistica.enfasis.com/notas/9849-Mexico,-de-Espaldas-al-Mar>

Secretaría de Relaciones Exteriores, *México y sus tratados de libre comercio con*

otros países [en línea], dirección URL: <http://www.promexico.gob.mx/comercio/mexico-y-sus-tratados-de-libre-comercio-con-otros-paises.html> el último celebrado con Perú en 2012, http://www.sice.oas.org/TPD/MEX_PER/MEX_PER_s.asp

Secretaría de Relaciones Exteriores, *Plan Puebla-Panamá* [en línea], México, dirección URL: <http://participacionsocial.sre.gob.mx/ppp.php>

Secretaría de Salud, *Análisis FODA*, [en línea] dirección URL: <http://www.cca.org.mx/funcionarios/cursos/ap089/apoyos/m3/analisis.pdf>

Sistema de Información Sobre Comercio Exterior, *Información sobre Panamá* [en línea], dirección URL: http://www.sice.oas.org/ctyindex/PAN/PANAgreements_s.asp

UNCTAD, *Maritime Review 2012* [en línea], 15-27 pp. Dirección URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf

Urrutia Bunster Pedro, *La economía política y las relaciones internacionales* [en línea], Argentina, Centro de Estudios interdisciplinarios y problemáticas sociales, 2011, Dirección URL: <http://www.ceipil.org.ar/wpcontent/uploads/2011/03/Economia%20politica%20y%20relaciones%20internacionales.pdf>