

Importancia de los puertos en el desarrollo de los Estados

Carlos Alejandro Sans Aguilar*, Mario Alberto Góngora Villareal, Rodolfo Álvarez Zárate, Luis Alberto González Severino, Mario Martínez Martínez, Jesús López Contreras, Jesús A. Nieves Maldonado, Manuel Alberto Osorno Escamilla

Resumen

Actualmente, los puertos representan el medio de interfaz con el transporte marítimo facilitando el comercio exterior entre los Estados. *La competitividad comercial implica la sinergia y la necesidad de mantenerse a la vanguardia con la finalidad de brindar mejores servicios a los buques con puertos seguros y eficientes. Los puertos son centros neurálgicos en el desarrollo de los países y al contar con una infraestructura administrada eficientemente, logrará un transporte marítimo sostenible que recaerá en el desarrollo, fuentes de trabajo y reducción de la pobreza en la región. Este crecimiento tiene que ser planeado y organizado con la simbiosis de autoridades del Estado y la iniciativa privada con una estrecha colaboración y en apego a las legislaciones nacionales y convenios internacionales emanados por la Organización Marítima Internacional.*

Palabras clave: autoridades portuarias, puertos, transporte sostenible, competitividad, sistemas portuarios, servicios portuarios.

Recibido: 20 de abril de 2020

Abstract

Currently, ports represent the main means of interface for maritime transport that facilitates foreign trade among states. *Commercial competitiveness creates a demand for synergy and the need to remain at the forefront in order to provide better services to ships through safe and efficient ports. They are essential centers for the development of countries, and by having an efficiently managed infrastructure, sustainable maritime transport will be achieved, which will positively affect development, employment opportunities and poverty reduction in the region. This growth has to be planned and organized through the symbiosis of state authorities, as well as private initiatives in close collaboration and in compliance with national laws and international conventions issued by the International Maritime Organization.*

Key words: port authorities, ports, sustainable transport, competitiveness, port systems, port services.

Aceptado: 05 de junio de 2020

Introducción

Los Puertos marítimos son espacios en las costas de los Estados Ribereños que permiten la interacción entre los distintos modos de transporte de mercancías y/o servicios; a lo largo de la historia han representado una ventana de oportunidades para que los Estados puedan realizar comercio exterior con otros Estados que se encuentran geolocalizados en regiones distintas dentro de un mismo

continente o en otros; lo anterior, ha exigido que se analice la importancia que representan citados espacios para el comercio marítimo internacional, los aspectos específicos que los Estados deben optimizar y la infraestructura que deben actualizar día a día para ofrecer mejores servicios a los usuarios para continuar con las actividades comerciales internacionales.

Centro de Estudios Superiores Navales. Calzada de la Virgen 1800, Coapa, Ex-Ejido de San Pablo Tepetlapa, Coyoacán, 04800 Ciudad de México México.

***Autor de correspondencia:** carlossans@semar.gob.mx (CASA)

En el presente artículo, elaborado por discentes del Diplomado de Autoridad Marítima Nacional y Capitanías de Puerto del Centro de Estudios Superiores Navales, se expondrá de forma general lo que representan los puertos marítimos para un Estado, se puntualizará acerca de los elementos primordiales y los sujetos que convergen en las actividades portuarias y la coadyuvancia que debe haber en sus actividades para que de manera coordinada puedan cumplir de manera eficiente, eficaz, óptima y con seguridad los servicios prestados a los buques en los Puertos de México, para evidenciar esa importancia en pro del desarrollo del país.

El transporte marítimo y la competitividad de los puertos

Nuestro país cuenta con una gran fortaleza, la de ser un país bioceánico con más de 11,000 kilómetros de litoral ocupando el tercer lugar a nivel mundial en longitud de litorales, siendo los puertos marítimos una gran puerta donde se reciben y salen mercaderías procedentes de diversos rincones del mundo, llamándose a esta acción el comercio marítimo internacional, el cual se realiza a través del transporte marítimo.

La importancia del transporte marítimo para el estado radica en que para todos los países es necesario vender los productos que produce y comprar las mercaderías de las que carece y esto se hace a través del transporte marítimo internacional el cual mueve aproximadamente el 90% de los bienes a nivel mundial y para un Estado es una fuente importante de ingresos y es un factor clave para su desarrollo económico.

La Organización Marítima Internacional (OMI) considera que el transporte marítimo es el “Vehículo del comercio mundial” pues permite enviar grandes volúmenes de carga a menor costo.

Considerando la anterior ventaja geográfica de nuestro país, cabe preguntar... ¿Es competitivo el Estado mexicano en sus puertos para llevar a cabo un eficiente comercio

internacional a través del transporte marítimo?

Para responder a esa interrogante es necesario analizar diversos factores que a continuación se desarrollarán; primeramente, se definirá el concepto de competitividad, el cual es la capacidad que tiene una persona o empresa para lograr ventajas respecto a sus competidores y lograr una posición sobresaliente, ahora bien, la competitividad en el ámbito internacional se considera a la capacidad de un país para participar en los mercados internacionales.

De acuerdo con Durán (2017) la competitividad es el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad de un país.

Según el Reporte de Competitividad Global 2017-2018, nuestro país ocupó el lugar número 51 considerando que Chile estuvo en el peldaño 33 y Colombia el lugar 66 de 137 economías consideradas.

Asimismo, el Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés) publicó el 16 de octubre de 2019 el reporte global de competitividad 2018-2019 haciéndose una comparación de 140 países a nivel mundial con respecto a los principales pilares que sustentan su posicionamiento para la generación de desarrollo económico y la atracción de inversiones, de acuerdo con el WEF, Chile ocupa el lugar 33 de 140 economías y se mantiene como líder de la región, seguido por México (46/140) y Panamá se destaca como el país con los mejores puertos de América Latina.

Cabe mencionar que con respecto a este reporte se integraron nuevos componentes para la metodología como son: Infraestructura del transporte, conectividad de la red vial, eficiencia e integración de las redes logísticas internacionales y el sistema ferroviario.

La Organización Marítima Internacional (OMI) precisa el término “transporte sostenible”, el cual, consiste en proveer a los puertos de servicios e infraestructura para la movilidad de la gente y de los bienes; también, el fomento del desarrollo económico y social para beneficio de las personas con seguridad,

accesibilidad y eficiencia. Por otro lado, el transporte sostenible promueve el crecimiento y fuentes de trabajo, colaborando con la reducción de la pobreza y el desarrollo de la región.

Si el transporte marítimo y las actividades portuarias son más eficaces, teniendo el apoyo de los gobiernos, se conseguirá un desarrollo sostenible y los más beneficiados serán las personas (Sans 2019).

Para conocer más detalles respecto a la competitividad de los puertos mexicanos la Secretaría de Comunicaciones y Transportes llevó a cabo un estudio en el cual clasificó a los puertos mexicanos en una escala cualitativa de valores en donde 1 es malo; 2 es regular, 3 es bueno y 4 es muy bueno.

Con respecto a la competencia de los puertos mexicanos frente a puertos internacionales, fueron: Altamira, Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Progreso y Veracruz, los cuales obtuvieron una puntuación de 3 de la tabla I, que los califica como buenos sin embargo ningún puerto nacional obtuvo calificación de 4 (muy bueno).

Luego entonces, ¿Cuáles son las razones por la que nuestros puertos no destacan en el ranking mundial como puertos verdaderamente competitivos con el fin de incrementar el transporte marítimo y con ellos obtener beneficios para el Estado mexicano?

Al respecto, el presidente de la Asociación Mexicana de Agentes Navieros (AMANAC), Francisco Orozco Mendoza, señaló que, aunque los puertos mexicanos cuentan con una ubicación privilegiada por su cercanía con las grandes economías, los incrementos en tarifas portuarias los han colocado en desventaja frente a otros recintos portuarios en Latinoamérica los cuales han mejorado su competitividad en los costos. También, el Doctor Alejandro Díaz Bautista comenta algunas deficiencias que afectan la competitividad de los puertos mexicanos: “México a pesar de contar con 20 grandes puertos de altura que movilizan grandes volúmenes de productos petroleros, agrícolas, minerales; los puertos nacionales padecen burocracia, tramitología, falta de inversiones, descoordinación, insuficientes inversiones públicas y privadas para

Tabla I. Factores de competitividad por puerto para competir por los embarques.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Acapulco	3	3	2	1	3	N.D.	N.D.	2	2
Altamira	4	2	3	3	3	4	3	4	3
Coatzacoalcos	3	2	2	2	2	3	3	2	2
Dos Bocas	3	2	2	3	2	2	3	2	2
Ensenada	3	3	3	3	2	1	2	3	1
Guaymas	3	3	2	2	3	1	2	2	2
Lázaro Cárdenas	3	3	3	3	3	3	3	4	3
Manzanillo	3	3	3	3	4	4	3	4	3
Mazatlán	3	3	2	2	3	4	3	2	2
Puerto Madero	3	1	3	2	1	1	2	1	1
Puerto Vallarta	3	3	3	3	3	2	3	2	2
Progreso	3	2	3	2	4	1	2	3	3
Salina Cruz	3	2	2	2	2	1	2	2	2
Tampico	2	1	4	2	4	2	2	1	2
Topolobampo	3	3	2	2	3	1	2	2	2
Tuxpan	3	2	2	2	2	3	3	2	2
Veracruz	3	4	3	3	4	4	3	4	3

1= Trámites administrativos e inspecciones, 2= Monopolios de prestadores de servicios, 3= Coordinación entre autoridades, 4= Logística interna del puerto, 5= Vinculación con otros medios de transporte, 6= Situación financiero-operativa de las APIs, 7= Situación tarifarias, 8= Competencia frente a puertos nacionales, 9= Competencia frente a puerto internacionales. (Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes.)

satisfacer necesidades de transporte y alcanzar estándares competitivos a nivel internacional”

Con seguridad se puede afirmar que los puertos en México en 30 años han mejorado considerablemente en muchos aspectos tales como infraestructura, logística, equipamiento, seguridad, protección, vías de comunicación, etc.; sin embargo, aún no se pueden comparar con los puertos más importantes de Norteamérica, Europa y Asia. Tan es así, que nuestro país no cuenta con ningún puerto entre los 50 principales del mundo en carga contenerizada.

Aunado a las anteriores opiniones, según Norma Becerra Pocoroba, representante de la Naviera Hamburg Sud México, las altas tarifas y las revisiones excesivas de las autoridades en los puertos mexicanos han originado un proceso descendente de carga de trasbordo, la diferencia de tarifas de puertos mexicanos como Manzanillo y Lázaro Cárdenas que pueden representar hasta \$9, 000 USD por concepto de “uso de puerto” mientras que en el puerto colombiano de Cartagena existe un menor costo, por lo que, la carga sin lugar a duda se irá hacia ese puerto.

Con respecto al remolque de buques de altura existe una diferencia de hasta \$ 1, 500 USD en Veracruz comparado con Cartagena que es de apenas \$ 200 USD, de acuerdo a un comparativo realizado por citada empresa, además menciona otros factores que afectan la competitividad tales como: el servicio de pilotaje el cual está monopolizado, revisiones de carga a pie de buque que genera retrasos en las operaciones, ineficiente conectividad carretera y ferroviaria y trámites aduanales engorrosos.

La globalización obliga a contar con puertos modernos, eficientes, seguros y competitivos con respecto a servicios de calidad y costos para que contribuyan en el desarrollo económico de la nación, es por ello que después de analizar diversos factores que afectan la competitividad de los puertos mexicanos, nace la pregunta obligada... ¿En qué rubros nuestro país debe considerar acciones para incrementar la competitividad de nuestros

puertos y por ende el transporte marítimo internacional?

- Mejoramiento de la calidad y tiempo de los servicios portuarios.
- Fomentar la participación de inversionistas nacionales e internacionales para mejorar la infraestructura portuaria, instalación de terminales de contenedores, granos, mineral, refrigerados, así como brindar un servicio de calidad a precios competitivos en el servicio de remolque.
- Mejorar el servicio de pilotaje con embarcaciones adecuadas y a precios competitivos.
- Terminales con capacidad operativa y de almacenamiento.
- Mejorar costos de transporte y trasbordo.
- Incrementar la inversión en infraestructura portuaria.
- Mejorar los accesos terrestres, rutas férreas y carreteras.
- Sistemas de revisión de mayor agilidad que permita reducir tiempos y costos.
- Mejorar las coordinaciones entre autoridades que confluyen en el puerto para reducir tiempos de revisión de mercancías y costos.
- Mejoramiento en la tecnificación para carga y descarga de mercancías.
- Aplicar el Estado de Derecho a fin de evitar bloqueos carreteros que retrasen la entrada o salida de mercancías.
- Mejoramiento de la gestión y regulación de los trámites aduaneros para evitar demora en trámites administrativos.
- Adecuar la infraestructura portuaria para recibir y almacenar aguas grises, oleosas y basuras procedentes de los buques y dar cumplimiento a los tratados internacionales en materia de contaminación marítima (Tratados MARPOL en sus diferentes anexos).
- Reducir costos logísticos para fomentar la competitividad con precios acordes con estándares internacionales.

- Contar con Astilleros Navales modernos para la construcción y reparación naval.
- Incentivar la industria del desguace de buques.

Aunado a estas acciones, los gobiernos deben considerar en sus planes nacionales de desarrollo políticas portuarias y del transporte marítimo para lograr ese desarrollo “sostenible” regional y por ende de las personas, bajo los siguientes rubros:

- Adecuar la legislación nacional con los convenios de la OMI y las normas internacionales aplicables.
- Ejercer una Autoridad Marítima precisando los roles que otorga la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Estado del Pabellón, Estado Rector del puerto y Estado Ribereño).
- Contribuir con las Organizaciones no gubernamentales, asociaciones civiles e instituciones internacionales que armonizan con el ámbito marítimo.
- Incentivar la flota de buques en sus Estados a través de estímulos fiscales para que las navieras abandonen sus buques y artefactos navales contribuyendo al desarrollo de la flota mercante.
- Participar en la educación náutica de la gente de mar alineada al modelo educativo de la Organización Marítima Internacional.
- A través de los roles como Estado Rector del Puerto y del Pabellón, mantener el estricto seguimiento en la certificación de los buques garantizando que se cumplan con los estándares internacionales.
- Por la parte de seguridad marítima, se obliguen a la aplicación cabal de lo estipulado en el Convenio SOLAS y anexos, así como, a la certificación de los estándares de casas clasificadoras.
- La protección de los derechos humanos y obligaciones con los trabajadores portuarios y la gente de mar conforme a los Convenios Internacionales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

Con base a lo anterior expuesto, vemos la importancia de los puertos y el transporte marítimo para un Estado, una interacción eficaz entre el transporte marítimo y los puertos detonará el desarrollo de los Estados y de las personas, creará empleos, prosperidad y estabilidad regional. Al ejecutar las acciones y políticas mencionadas de forma conjunta Iniciativa Privada - Estado, se tendrá ese desarrollo sostenible que promueve la Organización Marítima Internacional. La facilitación para el comercio marítimo en los puertos mexicanos y la estandarización de normas, hará más eficientes los puertos y se volverán competitivos.

Para tal fin, es importante partir de los elementos primordiales que son determinantes en las actividades que se ejecutan en un puerto; tal es el caso de: “Los Sistemas Portuarios, en donde deben interactuar de forma coordinada las Autoridades Portuarias y los Actores en los puertos”.

Los Sistemas Portuarios

“Un sistema portuario es un conjunto de elementos interrelacionados, cada uno con una o varias funciones y cuyos objetivos son participar, en alguna forma, en el desarrollo y aprovechamiento del litoral de una región o de un país y en vinculación entre los transportes marítimo y terrestre” (López 1986).

El sistema portuario y el puerto son dos términos distintos; el puerto se encuentra inmerso en un sistema portuario, y su importancia con una función principal, determinará el tipo de sistema que se desarrolle dependiendo de la funcionalidad del puerto y sus características propias.

Un sistema portuario está integrado por los siguientes elementos, tal como lo señala López Gutiérrez en su libro “Apuntes de Sistemas Portuarios”:

- Acceso carretero y ferroviario; eventualmente acceso fluvial.
- Áreas de tierra destinadas a industrias que no demandan frente de agua pero que utilizan los servicios del puerto.

- Áreas de tierra para actividades de apoyo a las industrias y cuya existencia se requiere como resultado de las actividades económicas estimuladas por el puerto.
- Áreas de tierra destinadas a industrias, centros de almacenamiento y redistribución regional, que dispone de frentes de agua exclusivas para sus operaciones.
- Áreas de tierra destinadas a almacenamiento y a maniobras diversas en directa relación con la carga y descarga de embarcaciones.
- Muelles de uso público que están íntimamente vinculados con las áreas de tierra mencionadas en el párrafo precedente.
- Frentes de agua destinados a una o varias industrias o actividades que sin disponer de muelles propios requieren de transporte marítimo.
- Áreas de agua destinadas a las maniobras de diversa índole de las embarcaciones que llegan a puerto.
- Canal de acceso al puerto.
- Obras de protección contra el oleaje.
- Obras complementarias como faros, balizas, boyas y en general sistema de ayuda a la navegación.
- Sistema de servicios tales como bomberos, control de contaminación, vigilancia, etc''''.

Es importante señalar que el sistema portuario es de vital importancia para el desarrollo de la economía mexicana debido a su interacción con mercados extranjeros, lo que conlleva, a crear oportunidades y ventanas de crecimiento en los rubros nacionales, regionales y locales.

A nivel nacional, el sistema Portuario se compone por 114 puertos y terminales habitadas, de las cuales 56 se encuentran ubicadas en el pacífico y 58 en el Golfo de México y Mar Caribe; se dividen en 66 para tráfico de altura y cabotaje y 48 únicamente de cabotaje (SCT 2019).

El papel principal que radica en los Sistemas Portuarios, es el tema de la inversión, lo que

significa que en el país, se han realizado labores en pro a la modernización en los sistemas portuarios, para garantizar un mejor servicio y a su vez, tener argumentos competitivos a nivel mundial y ser un atractivo para inversionistas y proveedores que deseen utilizar los diferentes puertos de nuestra nación; actualmente, estas inversiones se observan en la ampliación y modernización de los puertos como el de Manzanillo en la Laguna Cuyutlán y Veracruz en la bahía de Vergara, ambos puertos de altura y de los más importantes del país.

El gobierno mexicano e inversionistas, se han dado cuenta que para contar con mejores puertos y sistemas portuarios, indudablemente, se deben realizar inversiones en beneficio de la infraestructura y equipo, lo que ayudará a una mayor productividad del puerto, mejor organización en las operaciones, agilización de los procesos de carga y descarga de mercancías, mejor conectividad, eliminación de tiempo de esperas innecesarias, así como una adecuada conexión con los demás medios de transporte que convergen en el puerto (terrestre, ferroviario, etc.).

Cuando se habla del Sistema Portuario, se pueden clasificar en 3 rubros:

- Comerciales
- Especializados
- Desarrollo costero e industriales

Sistema portuario Comercial

En este sistema, los puertos cumplen una función esencial de enlace y regulación, sale o entra la mercancía vía terrestre, el puerto funge como enlace y regulación y luego sale el transporte marítimo a su origen en caso de exportación o importación como arribo. En este tipo de puertos, lo que dictará el tamaño y número de instalaciones, será el volumen y tipo de carga, y a su vez, estará íntimamente relacionada con las características del puerto donde se encuentre, ya que entra en juego el costo de la distribución de la mercancía. A mayor volumen de carga y menor costo de la distribución, se vuelve un sistema portuario

atractivo. Para tener una eficiencia adecuada y aceptable, se deben reducir los tiempos de permanencia de un barco en la descarga o carga de la mercancía, teniendo los medios de transportes disponibles para la atención en el momento requiero.

Sistema portuario especializado

En este tipo de sistemas se concentran cargas específicas, lo que lleva a tener infraestructura adecuada y especializadas para la recepción y despacho de las mismas. En este grupo se incluyen las siguientes mercancías como: minerales, petróleo, pesqueros, turísticos o alguna carga que por su naturaleza sea muy específica.

En relación a las mercancías minerales, petróleos, pesqueros, el puerto toma un carácter de embarque o desembarque, debido a los volúmenes de carga que se manejan.

Otra parte importante de la inversión para infraestructura, es contar con canal de navegación y dársena adecuadas, con canales suficientes para atender los diferentes tipos de embarcaciones, como son los casos de los que transportan mercancías minerales, los cuales tienen un calado mayor a los 13 metros, además de contar con terminales fijas para la carga y descarga de los buques, obligando que los sistemas portuarios cuenten con las características propias para albergar a este tipo de buques.

Con la mercancía líquida (petróleo), se debe contar no solo con terminales fijas y especializadas, inclusive con monoboyas de abastecimiento y plataformas fijas costa afuera (off shore), haciendo un reto importante para el servicio portuario, debiendo adecuarse y modernizarse para brindar seguridad y protección en estas. No obstante, es de considerarse que los calados de estos buques superan los 20 metros de profundidad. Por lo tanto, se debe mantener un adecuado análisis de la infraestructura y servicios con los que se cuenta, para detectar las áreas de posible riesgo y de oportunidad que se debe atender para que el puerto sea competitivo y seguro.

A lo que se refiere a los puertos pesqueros, ellos van ligados al volumen de su captura,

y este tipo de puerto son para recepción. Su desarrollo estará vinculado, con su ubicación, tipo de pesca y cantidad de embarcaciones que predominen en el área. Es importante mencionar que muchos puertos en el país son pesqueros, con poca o nula inversión por parte del gobierno y/o sector privado, derivado que no les ocupa mantener una infraestructura especializada ni de gran calado para la recepción de la carga. Sin embargo, como estrategia nacional, se debería considerar la modernización de los puertos pesqueros que no cuenten con instalaciones portuarias, dotándolos de seguridad, protección e instalaciones adecuadas para un mejor desarrollo de la comunidad y población que de ella dependen. También, en ellas se entrelaza con industrias procesadoras o empacadoras que envían el producto a exportación o distribución nacional.

Los puertos turísticos se pueden distinguir de dos formas: los utilizados para el arribo de cruceros o buques de pasaje, en donde el puerto solo sirve como recepción del turista que estará en la localidad unas horas para luego regresar al barco y continuar su viaje, en donde puede tocar más puertos en su recorrido, como el caso del puerto de Cozumel, y los puertos de recreo, en donde no hay una recepción como tal del turista, si no que en distintas ocasiones se puede arribar a una marina turística y estar en ese lugar por tiempo indefinido.

En ambos casos, es importante mantener un sistema adecuado de atención, infraestructura y medios de comunicación, que cumplan con las expectativas del turista, con el fin de generar un posicionamiento y reconocimiento a nivel mundial en los servicios que se prestan dentro del puerto (López 1986).

Sistemas portuarios de desarrollo costero e Industriales

Este tipo de sistemas, son los que sirven a zonas industriales costeras, tal como lo señala López Gutiérrez "El papel del puerto cambia transformándose en un elemento de apoyo más que de enlace y regulación".

Por lo general reciben productos de

materias primas, algunos semielaborados y otros productos terminados para su distribución final. En estos puertos, se encuentran a sus alrededores industrias maquiladoras para convertir la materia prima que ingresa, procesarla y darle un producto terminado para su distribución o venta final.

Las economías que cuentan con acceso al mar y al transporte marítimo, tienen mayores ventajas competitivas en su comercio exterior y los puertos constituyen importantes fuentes de desarrollo en el mercado nacional.

Es importante citar que para todo sistema portuario se debe planear, organizar, visualizar un constante crecimiento y modernización del comercio exterior, así como su manejo y distribución de las diversas cargas. Cada día se desarrollan nuevas tecnologías para un mejor servicio de las cargas, desde barcos de última generación, con mayor capacidad de carga y especializados, y por ende mayores calados, haciendo que los puertos deban prepararse para este tipo de retos y brindar la infraestructura adecuada para la atención de los barcos a su arribo. Es de señalar que la participación del gobierno y el sector privado, (Autoridades Portuarias y Actores en el Puerto), tienen un rol muy importante en el tema de inversión para el desarrollo sustentable y competitivo de los sistemas portuarios y del mismo puerto.

Las Autoridades Portuarias y los actores en el puerto

Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo, UNCTAD por sus siglas en inglés, los puertos a nivel internacional "son las interfaces entre los distintos modos de transporte y son típicamente centros de transporte combinado; en suma, son áreas multifuncionales, comerciales e industriales donde las mercancías no solo están en tránsito, sino que también son manipuladas, manufacturadas y distribuidas" (Rúa 2006).

La definición de puertos que ofrece la UNCTAD contempla cada uno de los aspectos que forman parte de un sistema portuario,

sin ser únicamente el lugar de la entrada y/o salida del comercio internacional. En ese sentido, se considera cumplir con los principales requerimientos de la comunidad marítima del puerto para que sea atractivo y a su vez, competitivo para hacer negocios en él, lo cual, constituye un gran valor estratégico para el Estado.

Un Puerto es parte fundamental en la gestión de la logística comercial, por lo que, es considerado el motor para el mejoramiento de la economía de un país y de un desarrollo económico sostenible, por tal motivo, le corresponde a los Estados el control de los puertos a través de mecanismos que faciliten el transporte marítimo. Según Carlos Rúa, "La administración responsable de aplicar las directrices gubernamentales en cada puerto acostumbra a recibir el nombre de Autoridad Portuaria o Administración Portuaria".

Para el logro de los objetivos se refiere a que las cosas funcionen como se planean y organizan, es decir, aplicando la legislación vigente que guiará como llevar el control en el puerto, de allí la funcionalidad de las Autoridades Portuarias y/o Administraciones del Puerto, que serán aquellas dependencias del Estado o empresas privadas concesionadas quienes se encarguen de la administración de los espacios dentro del puerto, fortaleciendo las actividades comerciales y optimizándolas para eficientar los servicios que el puerto pueda brindar.

Rúa (2006) establece una clasificación de los puertos con base en sus características físicas, funcionalidad, servicios prestados, su titularidad y en el nivel de gestión que realiza la autoridad portuaria.

En cuanto a la autoridad portuaria, de igual manera Rúa los clasifica de acuerdo a nivel de injerencia que tienen esas autoridades en el control de los puertos.

Landlord Port (Puerto Propietario)

Puertos en los que la autoridad portuaria actúa como ente que verifica y regula las acciones en el puerto a través de ceder los espacios físicos a particulares concesionados; así mismo,

se encargan de desarrollar la superestructura del puerto y de poner los medios de manipulación en el mismo.

Tool Port (Puerto Instrumento)

Aquellos en que la Autoridad portuaria gestionará la infraestructura y superestructura del puerto y las empresas particulares podrán prestar su servicio a través de los medios que la Autoridad le proporcione.

Operating Port (Puerto explotador)

La autoridad portuaria, es una administración pública, además de realizar las actividades de gestión de espacios y del territorio y de ser el propietario de infraestructuras y superestructuras, se encarga de la explotación de las instalaciones. La autoridad portuaria ofrece así todos los servicios requeridos para el funcionamiento del sistema portuario.

A la par del ejercicio de la Autoridad y/o Administración Portuaria, actúan directamente una serie de elementos conocidos como Actores del Puerto y/o prestadores de servicios portuarios. Estos, son particulares que se encargan de gestionar a nombre de los agentes navieros, todos los trámites administrativos, logísticos y operativos, que le darán forma a ese sistema portuario con el fin de cumplir con los tiempos programados para la carga y/o descarga de mercancías, trámites de entrada, estancia y despachos de los buques en los puertos, así como del avituallamiento que requieran, entre otros.

La estrecha relación entre las Autoridades portuarias y los actores del puerto, radica en la colaboración y facilitación en apego a las normas nacionales e internacionales de la Organización Marítima Internacional, ambos ejerciendo su autoridad y/o funciones con un alto sentido de responsabilidad y juicio para beneficio de todas las personas involucradas en el puerto, estas autoridades y actores portuarios son aquellas establecidas en las leyes y reglamentos nacionales, así como en las reglas de operación del puerto y que contempla los siguientes:

Autoridades Portuarias

- La Autoridad Marítima Nacional, la SEMAR a través de las Capitanías de Puerto (LNCM 2016).
- La Autoridad Portuaria, la SCT a través de la Oficina de Servicios a la Marina Mercante (LP 2016).
- El Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria. (Como grupo de coordinación interinstitucional) (LP, 2016).
- Aduana Marítima.
- Oficina del Instituto Nacional de Migración.
- Oficina de Sanidad Internacional.
- Oficina de la Procuraduría Federal de Protección al Medio Ambiente.
- Oficina del Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Agroalimentaria. (SENASICA).

Actores en el Puerto:

- Administración Portuaria integral.
- Agencias Navieras.
- Agencias Aduanales.
- Transportistas.
- Pilotos de Puerto.
- Amarradores y Estibadores.
- Empresas Privadas de servicios logísticos.

Las autoridades portuarias y los Actores del Puerto y/o prestadores de servicios portuarios deben trabajar en coadyuvancia con un fin común, eficientar los trámites del comercio marítimo incrementando el prestigio de los puertos y por consiguiente el desarrollo económico del Estado. En México, actualmente esa sinergia se aprecia más a raíz de la creación de las Comunidades Portuarias que en años anteriores no existían y que hoy en día, son vitales en el crecimiento económico del país mejorando la aceptación de la comunidad marítima internacional.

Conclusiones

El transporte marítimo al ser globalizado y mover el 90% de las mercancías, detona una gran fuente de ingresos para los Estados, infraestructura para la atención de ese transporte, conectividad con redes viales, eficiencia e integración de las redes logísticas internacionales y sistema ferroviario, entre otros, formando un sistema complejo denominado sistema portuario. Un transporte marítimo sostenible, significa contar con puertos equipados con servicios e infraestructura para la movilidad de la gente y los bienes, que contribuirán en el desarrollo económico y social del Estado.

La competitividad de los puertos es factor fundamental para atraer a los buques con navegación de altura a nuestros puertos, aunado a la infraestructura, calidad de los servicios y costos rentables.

Es importante que los gobiernos implementen en sus planes de desarrollo, políticas de desarrollo portuarias y del transporte marítimo, a través de la armonización de sus legislaciones con los convenios de la Organización Marítima Internacional.

Para contar con un sistema portuario eficiente, es necesaria esa colaboración Estado-Iniciativa privada, en el caso de nuestro país se realiza a través del sistema Landlord Port (Puerto Propietario) donde la autoridad actúa como regulador las acciones en el puerto a través de ceder los espacios físicos a particulares concesionados, quienes desarrollan la infraestructura y los medios para manipular las cargas. Además, es importante que exista un estrecho y buen entendimiento entre autoridades y los actores del puerto, quienes darán ese valor agregado en los servicios que se proporciona a los buques, esto se ha logrado gracias al entendimiento de todos los entes con las Comunidades Portuarias y la facilitación del transporte marítimo en apego a las normas y convenios internacionales de los cuales nuestro país es parte.

Con lo antes expuesto, queremos dejar la respuesta a nuestros lectores si son o no importantes los puertos para el desarrollo de un Estado; en nuestra opinión particular, si lo son.

Referencias

- Deloitte. 2018. Reporte Global de Competitividad 2018-2019. Costa Rica: Foro Económico Mundial. Recuperado de: <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cr/Documents/finance/docs/181017-cr-fas-Reporte-Global-de-Competitividad-WEF.pdf>
- Díaz-Bautista, A. 2008. Los Puertos en México y la Política Económica Portuaria Internacional. Observatorio de la Economía Latinoamericana, N° 92. Recuperado de: <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/mx/2008/adb.htm>
- Durán, J. 2019. Consideraciones sobre competitividad y logística portuaria en América Latina y el Caribe. Comisión Interamericana de Puertos. Consultado el 26 de noviembre de 2019. Disponible en: <http://portalcip.org/wp-content/uploads//2017/09/Cip-jd-cumbre-de-la-innovacion-GTO-rev7pdf>
- Economipedia. (consultado el 26 de noviembre de 2019). Diccionario económico. Recuperado de: <https://economipedia.com/definiciones/competitividad.html>
- Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Última reforma 19-12-2016. Recuperado de: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LNCM_191216.pdf
- Ley de puertos. Última reforma 19-12-2016. Recuperado de: http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/65_191216.pdf
- López G., H. 1986. Apuntes de Sistemas Portuarios. Facultad de Ingeniería. México: UNAM.
- Manufactura. 2014. Puertos Mexicanos son Ineficientes y Caros. México: Revista Manufactura. Consultado el 24 de agosto de 2019. Disponible en: [Recuperado de: https://manufactura.mx/industria/2014/08/27/puertos-mexicanos-son-ineficientes-y-caros](https://manufactura.mx/industria/2014/08/27/puertos-mexicanos-son-ineficientes-y-caros)
- Rúa, C. 2006. Los Puertos en el transporte marítimo. Artículo de la Universidad Politécnica de Cataluña, España. Disponible en: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/289/8.%20Rua.pdf>
- Sans, C. 2019. Importancia de la relación entre Puertos y Transporte Marítimo. Revista Digital Universitaria, Libertadores de las Américas. México: Centro de Estudios Avanzados de las Américas. Disponible en: <http://www.ceaamer.edu.mx/revista/importancia-de-la-relacion-entre-puertos-y-transporte-maritimo-maestro-carlos-sans/>
- SCT. 2019. Competitividad de los puertos. Consultado el 24 de noviembre de 2019. Disponible en: http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/htm/pndp/PRODELI/Fase_1/VIII_Competitividad.pdf