

# VIII. Modelo Organizativo del Sistema Portuario

## VIII.1. Modelo organizativo del sistema portuario



El *modelo organizativo*, relacionado directamente con los puertos que dan sustento a la actividad portuaria propiamente dicha, estará orientada a:

- ✓ Lograr una participación más efectiva en el comercio exterior y en los procesos internos de distribución.
- ✓ Apoyar los procesos de descentralización de la actividad industrial y de estímulo al desarrollo del valor agregado en el entorno de los puertos.
- ✓ Disponer de estrategias específicas según la importancia relativa de los puertos del sistema
- ✓ Incrementar la participación del transporte marítimo, como parte efectiva del sistema nacional de transporte, en alivio a los problemas de congestiónamiento del transporte terrestre, en especial, el carretero.

# VIII.1. Modelo general del sistema portuario



**La propuesta parte de considerar la existencia de APIs federales, estatales y privadas.**

- Los principales cambios se darán en la forma de comprender a la función portuaria y, por ende, a la forma de administrarla.
- El elemento fundamental de la nueva estrategia es la adopción de una visión de cadena logística, en la que el puerto deberá conocer a fondo su papel a los ojos de sus clientes, y así podrá responder a las necesidades de los mismos.

## VIII.2. Clasificación de los puertos

La clasificación de los puertos en términos del ámbito de competencia se hará en dos niveles, uno federal y otro estatal.

- Quedarán como responsabilidad del ámbito federal aquellos puertos que participan o tienen posibilidades reales de participar conforme a los resultados del estudio de competencia, en cadenas logísticas de alcance global.
- Al ámbito estatal corresponderá entonces la administración de la actividad portuaria referente al comercio de altura por puertos que manejen un solo producto de origen regional o estatal, al comercio interior (cabotaje) y a la pesca.

## VIII.2.1. Nivel federal

La Coordinación General de Puertos y Marina Mercante continuará con su labor de ente regulador de la actividad portuaria, contando con estrategias específicas que enfaticen:

- La necesidad de mantener vigente el marco jurídico que rige al sistema, en general, y a las APIs en particular
- La búsqueda de mecanismos para dotar a las APIs federales de mayor autonomía
- La promoción al exterior de la posición estratégica y competitiva de nuestros puertos y la participación con las APIs federales en el desarrollo del comercio exterior mexicano por vía marítima y en las grandes cadenas logísticas globales.
- La aportación de apoyos técnicos a las APIs federales para promover y desarrollar actividades y obras fuera del recinto.

## VIII.2.1. Nivel federal

- La constitución de un fondo con recursos de las APIs (se sugiere un 2% de los ingresos brutos) y administrado por el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología, para el financiamiento de proyectos de investigación y desarrollo en materia marítima, portuaria y comercial marítima.
- Las APIs federales harán las adecuaciones necesarias en sus PMDP para estar preparadas para los cambios tecnológicos, operativos y comerciales requeridos.

## VIII.2.2. Nivel estatal

**Analizar las características que deberían adoptar, con base en los resultados de los PRORED, las APIs estatales<sup>1</sup>, con lo que se pretende:**

- ✓ ordenar la totalidad de la actividad portuaria;
- ✓ descentralizar hacia las entidades federativas la función de administración portuaria
- ✓ estimular la participación de los sectores productivos en los estados, a través de estrategias claras de fomento

(1) Se revisaría el caso de las ya existentes

## VIII.2.2. Nivel estatal

Las APIs estatales, tendrán la función de planear, coordinar, asesorar y apoyar a la actividad portuaria estatal, con amplia participación de la iniciativa privada y las comunidades costeras, fijándose para esto estrategias con objetivos específicos y metas claras evaluables, al menos en los rubros de:

- Planeación del desarrollo portuario estatal, con énfasis específico en puertos:
  - Pesqueros
  - Comerciales de cabotaje.
- Obras marítimas y estudios y mediciones oceanográficas
- Promoción del comercio interior por vía marítima y fluvial

## VIII.2.3. Nivel local (APIs)

**Las APIs, en general deben tener varios elementos en consideración al elaborar sus Programas Maestros de Desarrollo Portuario (PMDP) y, en general, para reorientar su filosofía de administración y hacerla más afín a las necesidades del comercio mundial.**

- Las cargas de importación observan mayor volatilidad que las de exportación, las cuales, sin ser necesariamente cautivas, dependen en un mayor grado de la ubicación del puerto y de los canales existentes de distribución interna, incluyendo los servicios ferroviarios y de autotransporte (carreteras).

## VIII.2.3. Nivel local (APIs)

**Cada API necesita resolver, en función de sus usuarios y clientes específicos cuáles son las variables que determinan el valor real que el utilizar cierto puerto aporta a una cadena logística.**

Los tres argumentos que deberán tomarse en cuenta son:

- ✓ la ubicación del puerto en función del origen-destino de la carga,
- ✓ las tarifas (el costo en dinero) de usar ese puerto y
- ✓ la eficiencia operativa (rendimientos) que ofrecen las terminales ubicadas en el puerto.