

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MÉXICO
UNIDAD ACADÉMICA PROFESIONAL CUAUTITLÁN IZCALLI



**“MÉXICO – SINGAPUR: PUERTO DE MANZANILLO - PUERTO DE SINGAPUR. LA
CLAVE DE LA COMPETITIVIDAD”**

TESINA

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN NEGOCIOS
INTERNACIONALES**

PRESENTA:

ELSA MARTÍNEZ SOSA

ASESOR:

MTRA. JUDITH GONZÁLEZ CERVANTES

CUAUTITLÁN IZCALLI, ESTADO DE MÉXICO. MARZO DE 2019

RESUMEN.

Vivimos en un mundo globalizado donde los países se han vuelto competitivos y se han especializado en diversos sectores, por ello han ido buscando la forma de volverse competitivos al conectarse con el resto de las naciones. Algunos países se encuentran mayormente conectados con otros por su ubicación geográfica, acuerdos comerciales, proyectos en conjunto y debido a la comercialización de mercancías.

México y Singapur tienen en común una ubicación geográfica privilegiada que en el caso de Singapur le ha permitido especializarse en el sector portuario y a fines, mientras que en el caso de México ha ido creciendo año con año en dicho sector. Dicha ventaja les da competitividad. Sin embargo, Singapur es un país desarrollado y México está en vías de desarrollo.

Ambos países hace 20 años eran considerados economías emergentes, pero las variables que han influido para su desarrollo económico en materia portuaria tienen que ser analizadas.

La comparación que será analizada entre estas dos naciones es en materia portuaria, enfocando la investigación en la historia que han sufrido México y Singapur, las políticas gubernamentales que han implementado para el desarrollo del comercio marítimo, nivel de infraestructura y maquinaria con la que cuentan ambos países y competitividad que tienen los puertos de Manzanillo, México y Singapur, Singapur.

ABSTRACT.

We live in a globalized world, where a lot of countries have become competitive and they have specialized in many sectors, that is why nations have been looking for being more competitive by connecting with the rest of the world. Some countries are mostly connected to others because of their geographical location, trade agreements, joint projects and due to the merchandising of goods.

Mexico and Singapore have in common a privileged geographical location that in the case of Singapore has allowed them to specialize in the port sector and to end, while in the case of Mexico it has been growing year after year in that sector. This advantage gives them competitiveness. However, Singapore is a developed country and Mexico is developing.

Both countries 20 years ago were considered emerging economies, but the variables that have influenced their economic development in port matters have to be analyzed.

The comparison that will be analyzed between these two nations is in port matters, focusing on the research on the history suffered by Mexico and Singapore, the government policies that have been implemented for the development of maritime trade, level of infrastructure and machinery, to conclude in competitiveness of the ports of Manzanillo, Mexico and Singapore, Singapore.

ÍNDICE.

DEDICATORIA.....	
AGRADECIMIENTOS.....	
RESUMEN.....	
ABSTRACT	
ÍNDICE	
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I. LA HISTORIA DE LAS ECONOMÍAS EMERGENTES.....	7
1.1 México ante los nuevos retos de la globalización.....	14
1.1.1 Ventaja Competitiva de la mano de obra en México	17
1.2 Singapur como potencia económica emergente.....	19
1.3. México y Singapur su lugar en la geografía económica	21
1.4. México y Singapur a través del comercio	24
CAPÍTULO II. DESARROLLO ENTRE NACIONES DE UN EXTREMO A OTRO.....	31
2.1- Políticas gubernamentales para el desarrollo de Singapur	35
2.1.1- El puerto de Singapur.....	38
2.1.1.1 La Historia del puerto de Singapur	40
2.1.2 Numeralia del puerto	43
2.2.3- Políticas gubernamentales para el desarrollo de México	48
2.2 El puerto de Manzanillo	51
2.2.2 La Historia del puerto de Manzanillo	54
2.2.1 Numeralia del puerto	59
CAPÍTULO III. MANEJO Y COMPETITIVIDAD GLOBAL EN MATERIA PORTUARIA.	
ELEMENTOS SEGÚN PORTER.....	63
3.1. Elementos que permiten medir la competitividad marítima	70
3.2 Resultados en cuanto a productividad de los puertos Manzanillo-Singapur.....	74
CONCLUSIONES.....	79
RECOMENDACIONES.....	82
REFERENCIAS.....	84
ANEXO.....	93

ÍNDICE DE ESQUEMAS, TABLAS Y FIGURAS.

Esquemas

<i>Esquema 1 Países desarrollados y subdesarrollados</i>	8
<i>Esquema 2 Política Portuaria México</i>	50
<i>Esquema 3 El Diamante de Porter</i>	63
<i>Esquema 4 Características de un puerto competitivo</i>	72
<i>Esquema 5 Resultados de la eficiencia portuaria</i>	73

Figuras

<i>Figura 1 Mapa con división política de México</i>	15
<i>Figura 2 Mapa con división política de Singapur</i>	20
<i>Figura 3 Puerto de Singapur</i>	38
<i>Figura 4 PSA Corporation Limited</i>	46
<i>Figura 5 Puerto Jurong</i>	48
<i>Figura 6 Fotografía aérea Puerto de Manzanillo</i>	51
<i>Figura 7 Caracterización del puerto</i>	60
<i>Figura 8 Los puertos más transitados</i>	67

Tablas

<i>Tabla 1 Elementos del diamante de Porter</i>	69
<i>Tabla 2 Elementos en materia de infraestructura</i>	78

INTRODUCCIÓN.

Las mercancías que se encuentran en el mercado nacional de origen extranjero tienen una procedencia, en la cual deben cumplir con requisitos administrativos, financieros, fiscales, logísticos, etcétera, por ejemplo; la ropa que se usa, la computadora que se adquiere a través de algún establecimiento o incluso por internet, hasta los alimentos provienen de distintas partes del mundo.

Lo cierto es que los negocios internacionales juegan un papel importante, ya que se evalúan y analizan alternativas económicas relacionadas con el consumo y la producción, para el mejoramiento de la productividad de los puertos. “a diario se mueven millones de contenedores vía marítima alrededor del mundo” (Sector Marítimo, 2016), ante el fenómeno de la división internacional del trabajo, donde lo que hoy es construido en Japón y ensamblado en la India será vendido en América, al tener ese producto terminado deberá llevarse ahora el proceso de venta internacional, para ello se debe hacer uso de las rutas comerciales que tiene cada país ya que hoy en día los países que no invierten en infraestructura están destinados a no desarrollarse y por consiguiente a no ser competitivos frente a las demás naciones.

Esta tesina se enfoca en una comparación de infraestructura portuaria entre el puerto de Singapur y el puerto de Manzanillo lo que permite analizar los diferentes procedimientos internacionales y nacionales para favorecer el adecuado y óptimo intercambio comercial entre países y regiones comerciales. Singapur, de acuerdo a la Agencia Central de Inteligencia (CIA) un país que se encuentra entre las islas de Malasia e Indonesia cuyo territorio tiene tan sólo 719.2 kilómetros y México que tiene 1,964,375 kilómetros (Central Intelligence Agency, 2017). Cabe mencionar que Singapur es 2,700 veces más pequeño que México.

“La Infraestructura portuaria de Singapur inicia cuando los británicos la fundaron como una colonia comercial en 1819. Se unió a la Federación de Malasia en 1963, pero fue derrocado dos años más tarde y se independizó. Posteriormente, Singapur se convirtió en uno de los países más prósperos del mundo con un PIB

per cápita igual al de los principales países de Europa occidental". (Central Intelligence Agency, 2017).

Desde entonces ha ido desarrollando fuertes vínculos comerciales internacionales. Singapur en la actualidad cuenta con una ventaja competitiva, el país dentro de su estructura física portuaria presenta su puerto como uno de los más activos del mundo en términos de tonelaje manejado.

Bajo el mismo elemento de análisis, Singapur tiene el segundo puerto más importante a nivel mundial este mueve 30,922,000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit, Unidad Equivalente a Veinte Pies) al año, conecta a más de 600 puertos marítimos, repartidos en más de 100 países (Sector Marítimo, 2016).

Mientras que México en su puerto más importante, declarado por segundo año consecutivo ubicado en Manzanillo logra mover al año 2.500.00 TEU, conecta con 26 líneas navieras y con más de 74 destinos en el mundo" (Transporte MX, 2017). México lo tiene todo para estar al nivel de Singapur en materia portuaria; su localización es privilegiada y lo que se realizará en esta tesina es explicar qué factores intervienen para que México sea menos eficiente que Singapur.

Hace 50 años Singapur como México eran economías emergentes, ambas tenían potencial para convertirse en potencias, tanto para México y Singapur, presentaban problemáticas similares, "en 1960 Singapur tenía los índices más altos de criminalidad y tráfico de drogas a nivel global" (Gómez y Jiménez, 2014). En la actualidad Singapur es considerado uno de los países más seguros del mundo, así que su puerto de carga no sólo trae prosperidad, sino también seguridad. Por el otro lado México ha ido creciendo la inseguridad, y la criminalidad asociada con las drogas, en esta época moderna.

Por otro extremo tenemos a México que ha avanzado gradualmente hacia la modernidad con la ayuda de la globalización la cual se define "como al cambio hacia una economía mundial más integrada e interdependiente" (Hill, 2011).

México pasó de ser una colonia española que exportaba plata, a ser un país independiente con acuerdos comerciales con más de 40 países alrededor del

mundo y con una diversificada oferta exportable de 230 mil millones dólares al inicio del Siglo XXI. (Misión de México Ante la UE, 2010)

Como planteamiento del problema se encuentra esta investigación que se centrará en explicar las preguntas que son de vital importancia; ¿Qué hizo Singapur para potenciar su condición de economía emergente y en qué medida aprovecho a la globalización para lograr el éxito en materia portuaria? ¿La infraestructura es determinante para el éxito portuario? ¿En qué medida las políticas gubernamentales influyen para el desarrollo en materia portuaria? y finalmente ¿Cómo la ubicación geográfica es un determinante en la competitividad de ambas naciones?

El punto de partida es que a pesar de su ubicación geográfica “México no está el ranking de países cuyos puertos son considerados los más importantes a nivel global” (Sector Marítimo, 2016). “Tampoco destaca en la materia a pesar de su ventaja de la ubicación geográfica” (Transporte MX, 2017). Hablando territorialmente y para generar una idea más concreta en cuanto al territorio de los países a estudiar, México tiene costas por ambos lados las cuales dan al Océano Pacífico, Golfo de México y al mar Caribe que corresponde al océano Atlántico.

México es un país que tiene una gran ventaja comparativa por la ubicación geográfica que posee. "El país cuenta con una extensión territorial como cifra oficial de 1.9 millones de kilómetros cuadrados de superficie continental, 5 127 kilómetros cuadrados de superficie insular y 3.1 millones de kilómetros cuadrados de Zona Económica Exclusiva". (Reyes Posadas, 2003). Por lo que la superficie total de México supera los cinco millones de kilómetros cuadrados. A pesar de esto no estamos dentro de los 10 primeros puertos con mayor impacto mundial.

Además de que México tiene derechos económicos sobre la Zona Económica Exclusiva, la faja marítima está situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, de una anchura máxima de 300 millas náuticas (684.5 kilómetros) y en la cual, tanto los estados ribereños como los sin litoral tienen derechos de exploración y explotación, gozan de libertades de navegación y sobrevuelo y

otros como: investigación científica marina, tendido de cables y tuberías submarinas, entre otros. (Reyes Posadas, 2003, p.5)

Otro factor importante con el que cuenta México gracias a su ubicación geográfica es una relación importante frente al resto del mundo, "tiene 12 tratados de libre comercio con 46 países, 32 acuerdos para la promoción y protección de las inversiones con 33 países, es parte de la Asociación Latinoamericana de Integración y es miembro del Tratado de Asociación Transpacífico" (PROMEXICO, 2016).

Por otro lado, Singapur como se mencionaba anteriormente tiene una superficie de 707,1 kilómetros cuadrados. La isla de Singapur se encuentra a 137 Kilómetros al norte de Ecuador; más del 60% del terreno está urbanizado, dedicado a residencia, comercio y, en menor medida, industria, con el resto dedicado a parques naturales, pantanos y zonas verdes. (Oficina de Información Diplomática Singapur, 2018, p.3)

Mientras que Singapur además de su localización idónea en el centro del Sudeste Asiático que le permite expandirse en la región de Asia-Pacífico. teniendo tres principales rutas marítimas; Una a China la otra a Indonesia y la ruta entre Europa y el Índico. Tiene apertura comercial ya que el 99% de las importaciones están exentas de aranceles y es un miembro activo de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN) y firmante de 20 tratados libre comercio regionales y bilaterales. Asimismo, posee acuerdos de doble imposición firmados con 71 países y 41 acuerdos de garantías de inversiones. (ICEX: España Exportación e inversiones, p.6)

Esta investigación tiene como objetivo general analizar comparativamente al puerto de Manzanillo en México con el de Singapur, mediante el estudio de la infraestructura portuaria, la conectividad de ambos puertos y comprender lo que ha influenciado en México y en Singapur para ser eficientes, así identificar posibles áreas de oportunidad en México.

Además, busca objetivos específicos tales como comprender en qué medida la historia de ambos países ha determinado el contexto económico y político de estas dos naciones, ver la manera en que han evolucionado por la globalización y su lugar en la geografía económica.

Así como también estudiar las capacidades de ambos puertos y explicar en qué medida las políticas gubernamentales han influido para el desarrollo de México y Singapur, lo que permite evaluar políticas y estrategias de comercio internacional e inversión extranjera, así como sus repercusiones en negocios nacionales en el extranjero.

Por último, analizar la competitividad del puerto de Manzanillo, México y Singapur, Singapur a través de una serie de elementos comparativos con el mejor puerto del mundo, Shanghai, China. Además de determinar las características necesita un puerto para ser eficiente.

Por lo cual la metodología para esta investigación será documental con el fin de crear capacidad para que de esta manera se puedan sustentar conocimientos a través de la información obtenida que será citada, clasificada y comprendida con el fin de crear una obra que contribuya a la generación de nuevos conocimientos en temas portuarios y que además sea fácil de entender para las personas interesadas.

Usando el método comparativo o el análisis comparativo el cual es un procedimiento que se ubica entre los métodos científicos más utilizados por los investigadores. Junto con el método experimental y el estadístico, el método comparativo es un recurso ampliamente utilizado en las ciencias sociales. Incluso algunos han llegado a considerar la comparación como un procedimiento inherente a la investigación científica (Grosser 1973; Laswell 1968; Almond 1966, citados por Nohlen, 2003). El objetivo fundamental del método comparativo consiste en la generalización empírica y la verificación de hipótesis. Los autores arriba mencionados coinciden en afirmar que entre las ventajas que ofrece el método comparativo se cuentan el comprender cosas desconocidas a partir de las conocidas, la posibilidad de explicarlas e interpretarlas, perfilar nuevos conocimientos, destacar lo peculiar de fenómenos conocidos, sistematizar la

información distinguiendo las diferencias con fenómenos o casos similares.
(Gómez Díaz de León y De León de la Garza, 2014, p.28)

Es necesaria este tipo de investigación ya que se hará una comparación entre Singapur y México para que este trabajo pueda apoyarse en la metodología comparativa y de esta manera sustentar la información estudiada y analizada a partir de lo que se sabe para poder explicar aquello que desconoce.

La técnica de investigación empleada es la recolección de datos en diversas fuentes, como lo son las bibliográficas, hemerográficas, mesográficas, entre otras.

CAPÍTULO I. LA HISTORIA DE LAS ECONOMÍAS EMERGENTES.

Los antecedentes de la globalización, es la revolución industrial, este acontecimiento en la historia detonó el desarrollo comercial, trajo transformación al mundo con técnicas de producción, transformación de materiales y por su puesto de transporte, con esto de creó una demanda de productos y gente emprendedora que buscaban saciar las necesidades de los consumidores.

Antes de la Segunda Guerra Mundial, la primera manifestación de internacionalización se presentó concretamente con los flujos comerciales, es decir, con las exportaciones e importaciones de bienes y servicios. Después de la Segunda Guerra Mundial los flujos comerciales crecieron debido a los acuerdos de GATT y se da la segunda manifestación de la internacionalización de la empresa con los flujos de inversión directa de un país a otro. (Canals, 1994)

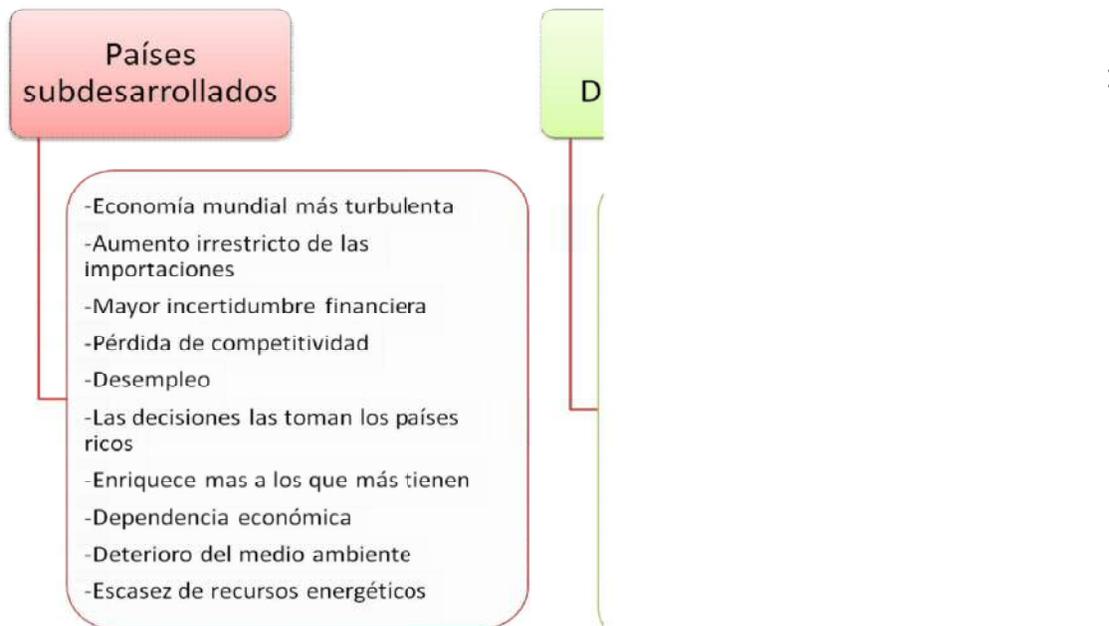
Con estas expresiones el comercio internacional se formalizó y a través de mecanismos de control se consiguió delimitar la actividad comercial, se fijaron las reglas de juego y se establecieron restricciones proteccionistas con la intervención de los Gobiernos y los bloques económicos. (Pensamiento y Gestión, 2010, p.173-174)

Los países al enfrentarse al proceso económico, social y político, es donde se encaran a esas nuevas formas de comercializar las mercancías, hacerlas llegar a los clientes y búsqueda de nuevos mercados han tenido que desarrollar diversas estrategias para el desarrollo de sus países.

Los países que se han desarrollado en las áreas económico, social y político han destacado como los países más desarrollados y son aquellos que tienen una mayor conectividad con el resto del mundo la cual ha surgido a raíz de la globalización. Pero en sí ¿qué es la globalización? La globalización es un fenómeno que se caracteriza por abrir fronteras al promover la circulación de bienes, productos y hasta capitales, para la obtención de un beneficio económico y cultural entre países.

Aunque la globalización ha traído cosas buenas para los países en el ámbito económico, social y político se deben analizar los efectos de estos cambios para los países desarrollados y subdesarrollados. El termino de países desarrollados y subdesarrollados hacen referencia a la distancia marcada entre los niveles de vida elevados que alcanzan los desarrollados y los bajos niveles de vida que tienen los subdesarrollados.

Estos son los efectos que la globalización ha causado en las economías subdesarrolladas y desarrolladas:



Esquema 1 Países desarrollados y subdesarrollados

Fuente: Composición propia con ayuda de (Villagrasa, 2003, p.17)

Para José (2017) la globalización " Se puede definir globalización como el proceso de expansión del liberalismo económico y el capitalismo con el objetivo de crear un gran mercado, de dimensiones mundiales, donde las economías nacionales se van integrando en una economía única de carácter mundial". (p.3)

El surgimiento del término globalización se remonta a la historia, al paso del tiempo surgen nuevas necesidades y situaciones que hacen ampliar horizontes y sobre todo mejorar aquello que tenga áreas de oportunidad.

Es así como las fronteras empezaron a abrirse y al mismo tiempo empezaron a crecer las economías mundiales que, aunque algunas ya eran fuertes se hicieron más sólidas.

Ante estos efectos positivos y negativos las naciones deben enfrentarse a diario para ser mejores que las demás naciones, las empresas por ejemplo tienen que idear nuevas estrategias para estar en los mercados extranjeros con el objetivo de ser mejor que la competencia o bien con el mercado local lo mismo pasa a nivel gobierno. "Las fuerzas que conducen o frenan la globalización de los mercados son: el mercado, la economía, las empresas y el Gobierno" (Canals, 1994). Por ello los elementos clave que mueven el mercado global son las necesidades que tenga dicho país, consumidores internacionales, canales de distribución, infraestructura, transporte, tecnología, eliminación de barreras arancelarias, todo perfectamente organizado crea un país competitivo.

Retomando este fenómeno llamado globalización surgieron "las economías emergentes las cuales se definen como aquel país que siendo una economía en vías de desarrollo comienza a crecer con su propio nivel de producción industrial y sus ventas al exterior" (Estay, Girón, y Martínez, 1999 p.38-45). De esta manera, aparece como competidor de otras economías más desarrolladas y estas también pueden aprovechar para crear alianzas y convertirse en socios comerciales

Las economías emergentes tienen hoy en día un gran auge ya que se han beneficiado de la globalización, esta les ha permitido aprovechar en mayor medida sus recursos naturales, así como también han sabido aprovechar la deslocalización industrial para abrir sus fronteras a empresas que tienen como objetivo aprovechar la mano de obra de los otros países. "Por ejemplo países como Alemania, Japón y Estados Unidos son líderes la industria automotriz generan la tecnología invirtiendo en la misma y en innovación" (Meza Orozco, 2014). Evidentemente no les cuesta lo mismo pagar la mano de obra calificada donde generan la tecnología por ensamblar los automóviles, a pagar

una mano de obra que pueden calificar, pero pagarle menos debido a que con la mano de obra barata no están generando tecnología e innovación si no simplemente están ensamblando lo que ellos previamente ya desarrollaron.

Es importante resaltar el termino infraestructura debido a que los puntos más importantes para la competitividad y según el diccionario de la real academia española expone el vocablo como "aquel grupo de elementos o servicios que son necesario o considerados necesarios para la invención o producción y marcha de una dada organización".

Por ejemplo, la infraestructura en el transporte marítimo determina la eficiencia de los puertos, la calidad de la infraestructura portuaria y la estructura de mercado de los servicios portuarios determina una mejor calidad en la distribución, comercialización y competencia a nivel mundial.

Además, la infraestructura facilita las operaciones portuarias, como la manipulación de la carga, el almacenamiento, el abastecimiento de combustible de agua y los servicios de reparación de emergencia. Esto reduce el tiempo necesario para realizar esas operaciones y mejora la calidad de los servicios prestados. Por ejemplo, las inversiones de más de 1.000 millones de dólares hechas desde 1996 para mejorar el sistema existente de esclusas en el Canal de Panamá han reducido el tiempo total de tránsito en un 20% desde 2000. Actualmente, las embarcaciones que reservan por adelantado y pagan una prima pueden atravesar el Canal en 16 horas, en comparación con un mínimo de dos días anteriormente. (Informe Sobre el Comercio Mundial, 2014, p.268)

Es decir que las economías emergentes son aquellas que tienen oportunidad de convertirse en potencias aprovechando los recursos que poseen y que hacen atractivo el deseo de querer invertir en estas naciones o mercados.

Concretamente las economías emergentes son aquellas en donde su crecimiento y desarrollo prevé una tendencia positiva para permitirles pasar del subdesarrollo a la industrialización. Las economías emergentes se destacan por su crecimiento,

paulatina industrialización, innovación, capacidad productiva, y una evolución en su importancia, al pasar de ser centros destacados en recursos y materias primas, a polos de desarrollo y generación de valor agregado. (Estay, Girón, y Martínez, 1999, p.52)

De acuerdo con un artículo llamado "Los EAGLEs": las economías emergentes que serán las protagonistas del crecimiento mundial; Las últimas dos décadas han sido testigos del proceso de transformación del orden mundial donde las economías conocidas tradicionalmente como ricas e industrializadas (G7) han cedido el liderazgo y protagonismo a las Economías Emergentes (EE). Estas últimas han acelerado su tasa de crecimiento lo que ha desencadenado un proceso de convergencia para el cual se anticipa que, en el año 2012, las EE tendrán una participación del PIB mundial similar al de las economías del G7, 46% respectivamente, y que en el año 2020 ya concentrarían más de la mitad del PIB mundial.

La transformación que está viviendo el mundo tendrá implicaciones en diferentes áreas. De la mano del mayor poder económico necesariamente habrá también una nueva definición del orden mundial donde las EE expandirán considerablemente su influencia política. A nivel local, para cada una de las EE se anticipa que se acelerará el proceso de urbanización al tiempo que habrá un aumento significativo en el número de hogares de clase media. Lo anterior sumado al hecho que en su mayoría se trata de países con poblaciones jóvenes que termina produciendo lo que se conoce como «bono demográfico», lo cual es un impulso adicional al crecimiento potencial de la economía teniendo en cuenta la mayor disponibilidad de mano de obra. (García Herrero y Nigrinis Ospina, 2011, p.4-6)

Uno de los retos de mayor importancia para dichas economías es generar su propio valor, es decir, empezar a generar conocimiento y desarrollar tecnologías para que no sean tan dependientes de países con mayor liderazgo, como se menciona con anterioridad, invirtiendo en educación ya que una población educada será sin lugar a

duda una inversión para el futuro. Además de ser capaces de generar empleo reduciendo o eliminando las tasas de desempleo.

Para que un país emergente sea rentable es necesario 3 puntos clave según expertos de Pioneer Investments.

1. El crecimiento económico y legislación adecuada: para comprometer capital, los inversores exigen una protección legal de sus intereses, es decir, el concepto de exigencias de la propiedad debe ser coherente con la definición occidental. Dado que el progreso puede ser difícil de cuantificar y, con frecuencia, los cambios son inescrutables, los inversores tienden a reaccionar negativamente ante todo indicio claro de tratamiento inadecuado. (Expansion, 2017)

Un país que no regula y no tiene un control sobre la ley difícilmente será atractivo para la inversión extranjera.

2. La profundidad del mercado: la relativa debilidad de las monedas nacionales de los países emergentes ha generado un debate en torno a la competitividad y las monedas locales. Dadas las abundantes entradas de capital que han registrado estos países, estas monedas deberían estar revalorizándose, pero no ocurre así. Teóricamente, conforme una economía se hace más amplia y profunda, es de esperar que la cotización de su moneda suba. Esto sí que puede observarse en los tipos de cambio cruzados de los mercados emergentes: los países mejor gestionados y con economías más diversas tienden a experimentar menos volatilidad en sus monedas.

3. Reformas en la gobernanza: sobre las reformas políticas, los gobiernos habrían de facilitar una mayor prosperidad para paliar aquellas situaciones que puedan desembocar en agitación social. No es un reto sencillo ya que, en muchos casos, los países emergentes no disponen de los recursos necesarios para afrontarlo. La forma en que un país responde diariamente a la presión política depende de la fortaleza de sus recursos, de la elaboración de políticas y de sus infraestructuras legales. (Expansion, 2017)

Como se puede interpretar para que una economía emergente sea exitosa es necesaria la ayuda del gobierno para regular la economía, buenas políticas públicas y leyes coherentes para una competencia sana.

Para los países emergentes es de vital interés atraer a la inversión extranjera por ello la clave de hacerlos rentables a la vista de países interesados en invertir en economías que han ido creciendo a pasos enormes y que además se prevé que en 30 años sean los países en liderar el crecimiento económico mundial.

La ventaja competitiva es aquella que hace mejor a un país sobre otro, diferenciándose en ciertos aspectos como en calidad, costo, diferenciación en fin todo aquello que haga que las personas o los países prefieran invertir en un país sobre otro de acuerdo a la especialización y las ventajas que posean sobre la actividad que se busca realizar en cada territorio.

Por ello la ventaja competitiva de las economías emergentes es la inversión a largo plazo y es que, frente a las operaciones inmediatas y de rápida rentabilidad, estos países juegan con el factor del largo plazo a su favor, ya que su economía crecerá de manera estable y significativa durante las próximas décadas.

De hecho, "*muchas multinacionales ya han reconocido esta tendencia y se han movilizado para adquirir activos en los países en desarrollo*". Y es que "para una organización que pretenda adquirir el control, la capacidad de los mercados emergentes puede parecer una ganga y ofrecer crecimiento barato. Hoy en día, los mercados emergentes aportan casi un tercio del crecimiento de los beneficios del S&P (Standard and Poor's), lo que refleja la enorme diferencia entre la inversión extranjera directa y la inversión de las carteras observada en los últimos años". (El Confidencial, 2017)

Al definir dos planos que van de la mano como la globalización y las economías emergentes, se usará a México y Singapur como muestra de que ambas economías empezaron como economías emergentes y de acuerdo a las situaciones que han

pasado a lo largo de la historia cómo han llegado al lugar donde se encuentran hoy en día.

1.1 México ante los nuevos retos de la globalización.

Los elementos que distingue al territorio nacional que le permite ser competitivo en el mercado mundial es compartir frontera terrestre con el mercado más grande del mundo, la ubicación geográfica en el globo terráqueo, la extensión territorial y su diversidad natural.

La frontera terrestre con Estados Unidos es una ventaja para México recíprocamente, México, "es el segundo importador más grande de bienes de EU, además cerca de 30 estados de la unión americana tienen como primer destino de sus exportaciones a México. Por ejemplo; los estados de Texas y California tienen como primer destino de exportaciones a México; el primero envía 94,000 millones de dólares (mdd) y el segundo 26,000 mdd" (Expansion, 2017).

Otro ejemplo es el caso de Baja California debido a la ubicación, es la frontera más transitada. según un estudio realizado por Desarrollo Económico e Industrial de Tijuana, entre las ciudades de Baja California y San Diego cruzan diariamente 150,000 visitantes.

Por otro lado, las empresas pueden tener el beneficio de la binacionalidad para desarrollarse en México y Estados Unidos. La ventaja radica en que se acelera el crecimiento y las ganancias. Los traslados entre las fronteras son muy fluidos para los habitantes que pueden llegar a San Diego o San Francisco en cuestión de horas. Permite la inversión de Estados Unidos, se concentra en distintos sectores; de vivienda, manufactura o maquila, comercio y turismo, con presencia de inversión estadounidense y surcoreana. (Expansion, 2017)

Acerca de las ventajas competitivas de México está la variable geográfica que lo pueden hacer un país competitivo en el mercado mundial de acuerdo a su ubicación tiene grandes oportunidades que hacen que muchos países quieran invertir por su ubicación privilegiada y su extensión territorial.

La extensión territorial junto con la ubicación geográfica de México, le brinda una ventaja ante otros países, la superficie de México es de cerca de dos millones de kilómetros cuadrados (un millón 967 mil 183 kilómetros cuadrados), que lo ubica en el lugar número 13 a nivel mundial. (Casillas, El Financiero)

Cabe destacar que en México la superficie promedio por estado es de poco menos de 62 mil km², con una gran dispersión entre las áreas que comprenden los límites de cada estado, su ubicación dentro del hemisferio norte le otorga otro beneficio, es decir, parte de su territorio se encuentra en América del Norte y el resto de América Central.



Figura 1 Mapa con división política de México

Fuente: OpenStreetMap, 2015

México se extiende entre los paralelos 14° 32' 27" en la desembocadura del río Suchiate y el paralelo 32° 43' 06" que pasa por la confluencia del río Gila con el

Colorado; así mismo está comprendido entre las longitudes oeste de Greenwich de 118° 22'00" y 86° 42'36" respectivamente. (Coordenadas extremas) (Tamayo, 1987, p.4)

Con base a los datos territoriales puede observarse que la ventaja de México es que posee una gran extensión territorial - marítima, tiene 3.1 millones km cuadrados de faja marítima en su zona económica.

Además, México tiene derechos económicos sobre la Zona Económica Exclusiva faja marítima situada fuera del mar territorial y adyacente a este, de una anchura máxima de 300 millas náuticas (684.5 kilómetros) y en la cual, tanto los estados ribereños como los sin litoral tienen derechos de exploración y explotación, gozan de libertades de navegación, sobrevuelo y otros como: investigación científica marina, tendido de cables y tuberías submarinas, entre otros. (Reyes Posadas, 2003, p.6)

El área que ocupan el mar territorial y la ZEE se define por medio de tratados internacionales (con Estados Unidos de América, Guatemala, Belice, Honduras y Cuba) y está custodiada por la Secretaría de Marina. (INEGI, 2018)

Gracias a los tratados y a las leyes que los rigen México puede gozar de beneficios que si bien están dentro de sus límites y tiene derecho, es necesario concordar con los países colindantes para que no haya problemas al momento de explorar o explotar los recursos que ofrece el mar.

Entre otras de las ventajas con las que cuenta México es que es un país con excelentes recursos naturales.

En México se encuentra el 12% de la diversidad terrestre, esto lo hace pertenecer al grupo selecto de países megadiversos, gracias a su variedad de ecosistemas, México produce una amplia variedad de productos agrícolas. Las mayores extensiones de superficie se dedican a la siembra de cultivos para el ciclo primavera-verano. La agricultura de riego se practica principalmente en las zonas áridas y semiáridas, con el uso de tecnología moderna y orientada al monocultivo.

México destaca a nivel mundial en la producción de minerales como plata, cobre, bismuto, arsénico, plomo y zinc. Entre sus fortalezas se puede mencionar las siguientes: Primer productor mundial de plata, décimo productor de petróleo a nivel mundial, uno de los primeros países productores de cobre en el mundo. (PROMEXICO, 2016)

1.1.1 Ventaja Competitiva de la mano de obra en México.

México tiene esas ventajas comparativas, como la ubicación geográfica, extensión territorial y la distribución de recursos naturales, sin embargo, la mano de obra calificada y a bajo costo se convierte en una ventaja competitiva, lo cual significa que tiene aquellos trabajadores que desempeñan actividades cuya ejecución requiere estudios previos o mucha experiencia, por ejemplo: profesionales, técnicos, obreros especializados. También se pueden considerar en general los mecánicos, electricistas, albañiles, pintores, carpinteros u otros.

México se caracteriza por ser de los mejores armadores y “más importantes a nivel mundial de pantallas planas, electrónicos, electrodomésticos, automóviles, y confecciones a Estados Unidos, el contenido nacional de las exportaciones en promedio es del 40%, aunque hay casos donde solo representa el 1%”. (Saldaña, 2017)

Esto quiere decir que los países que exportan a México hacen que sea un país ensamblador, a pesar de que dicho país cuenta con una red de doce tratados de libre comercio con cuarenta y seis países, treinta y dos acuerdos para la promoción y protección recíproca de las inversiones con treinta y tres países, nueve acuerdos de alcance limitado (Acuerdos de Complementación Económica y Acuerdos de Alcance Parcial) en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y es miembro del Tratado de Asociación Transpacífico (TPP por sus siglas en inglés) (Pro México, 2018)

México ha crecido gracias a sus ventajas comparativas como; ubicación geográfica, cercanía con Estados Unidos y a sus recursos naturales, mientras que gracias a la

mano de obra calificada y sobre todo que es relativamente barato, como ventajas competitivas.

Ante todos estos elementos, México es un país atractivo frente al resto del mundo y resumiendo sus fortalezas se pueden destacar en estas;

- Un clima atractivo de negocios.
- Ubicación privilegiada
- La seguridad y certeza jurídica.
- Mano de obra barata y calificada
- Cuenta con 12 tratados de libre comercio
- La cualidad de ser la segunda economía más grande de toda América Latina.

Es por ello que México es cada vez más competitivo debido a las reformas estructurales en sectores como energía y educación, por lo que sus costos de producción son más favorables respecto de la mano de obra asiática.

Se cree que México tiene posibilidades de posicionarse como la séptima economía mundial dentro de 8 años, siempre y cuando el resto de los países tales como Rusia, India, Brasil, Inglaterra o España no presenten avances o incluso retrocedan. La idea de que México pueda llegar a ser la séptima economía mundial radica en la afirmación que hizo Jim O'Neill, director de Fondos de Inversión de Goldman Sachs que el 12 de marzo del 2010, estima que la nación podría llegar a lo mencionado para el 2020 y aportaría el 7.8 por ciento del *Producto Interno Bruto Global*, incluso más que Rusia e India. (Navarrete, 2011, p.63)

"Durante casi toda la década del 2000, el desempeño de los mercados emergentes se impulsó por varios factores comunes, lo que incluyó los niveles de

crecimiento, fortalecimiento de sus divisas locales y el aumento de las exportaciones" (Román, 2015).

1.2 Singapur como potencia económica emergente.

Singapur al igual que México tiene ciertas ventajas que la naturaleza le ha otorgado, tiene ventajas comparativas como ubicación geográfica y posee las rutas de navegación más viejas del mundo.

El estrecho de Singapur es un largo estrecho marino del sudeste de Asia localizado en el extremo meridional de la península malaya, entre la isla de Singapur, al norte, y varias de las islas del archipiélago de Riau, pertenecientes a Indonesia, al sur.

Singapur se caracteriza por poseer las rutas de navegación más importantes del mundo, empezó ante el aumento de la influencia holandesa en la región (Holanda pasó a controlar gran parte de los puertos locales) el gobierno británico designó a Sir Stamford Raffles para dar una respuesta y garantizar las rutas comerciales entre China e India de la Compañía de las Indias Orientales.

Sir Raffles vio que Singapur reunía las condiciones ideales para la creación de un enclave comercial que pudiese recibir a los barcos mercantes, hacer su mantenimiento y al mismo tiempo contrarrestar la presencia holandesa.

Aprovechando las disputas internas por el poder en el Sultanato de Johor (que controlaba la isla) y los beneficios que pudiera traer una relación con Gran Bretaña, Raffles consiguió que el Sultanato de Johor concediese a los británicos el establecimiento de un enclave comercial en 1819, fecha que se considera como el nacimiento del Singapur moderno. (Guía de Singapur, 2017)

La extensión territorial de Singapur "es de alrededor 3.5 veces mayor que Washington DC o 7 veces mayor que el tamaño de París. Singapur no tiene ningún río o lago natural, pero si tiene embalses para mantener el agua". (Guardado, 2016, p.7)

Este pequeño país fue fundado en 1819 como puerto comercial británico precisamente por su ubicación y por su estructura la cual está formado por 64 islas incluyendo la isla principal conocida como la isla de Singapur o Pulau Ujong. Esta isla está unida a la península malaya por dos puentes. Muchos depósitos de agua potable están dispersos por toda la isla para permitir la autonomía al estado de suministro en caso de guerra con la vecina Malasia.

La isla de Sentosa es a veces llamada el punto más meridional del continente asiático. Esto es algo controvertido, ya que tanto Singapur como la isla de Sentosa están conectados con represas y puentes al continente. La isla es bastante plana, con pequeñas colinas, siendo la más alta Bukit Timah, que tiene 163 metros de altura. En el noreste de la isla se ha ganado más espacio y se ha despejado una gran superficie de pantanos y selva. (Oficina de Información Diplomática Singapur, 2018, p.1)

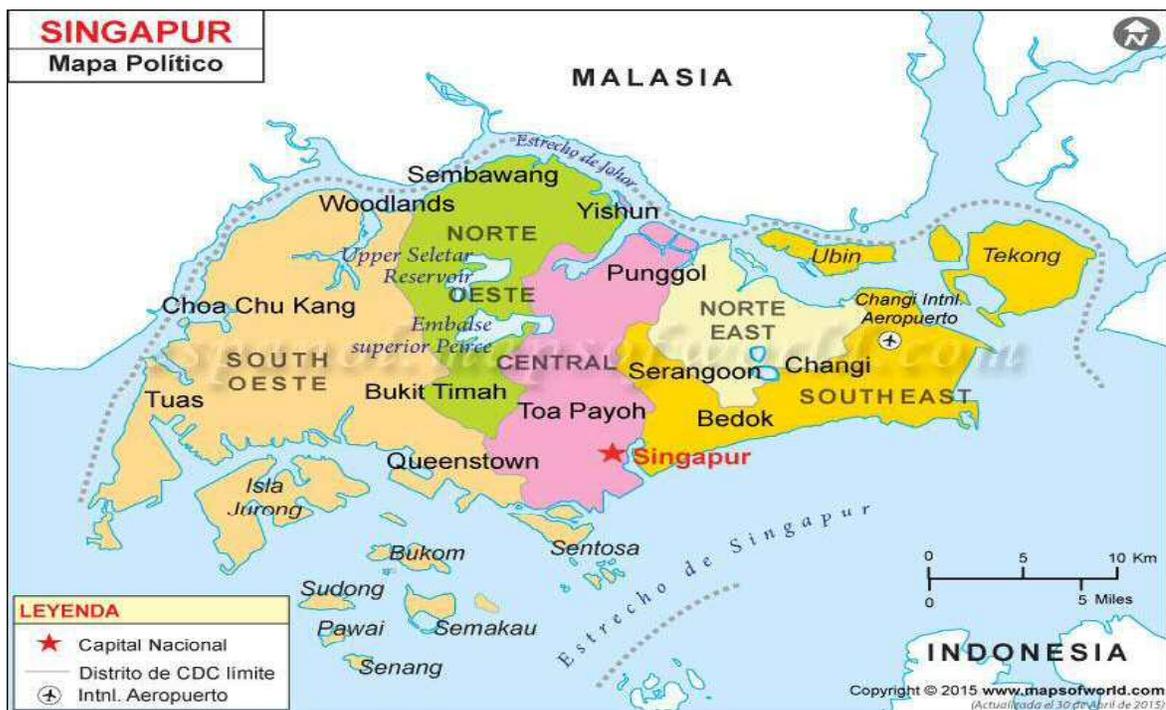


Figura 2 Mapa con división política de Singapur

Fuente: Mapas del mundo, 2015.

Singapur "limita al norte con el estrecho de Johor que la separa de Malasia. Al suroeste limita con el estrecho de Malaca, que le separa de Indonesia. Las costas más cercanas por el sur son las de Sumatra y Java (Indonesia)".

Singapur tiene una ubicación privilegiada, mide apenas 707,1 km², "más del 60% del terreno está urbanizado, dedicado a residencia, comercio y, en menor medida, industria, con el resto dedicado a parques naturales, pantanos y zonas verdes". (Oficina de Información Diplomática Singapur, 2018, p.1)

La ubicación geográfica le ha valido tener países inversores como; "Estados Unidos, Japón, Holanda, Suiza y el Reino Unido quienes utilizan a Singapur como centro de control y distribución de la zona, además de centro de ensamblaje para productos electrónicos" (Carrión Jara y Sáez Ruiz, 2007, p.9).

Entre las ventajas que tiene Singapur no se encuentran los recursos naturales ya que son limitados, la agricultura es un sector con poca actividad; se cultivan plantas y vegetales, pero la mayor parte de los productos alimenticios y de materias primas se importan del extranjero.

Sin embargo, este factor lo compensa con el dinamismo económico que ha desarrollado, Singapur está en constante búsqueda de inversión extranjera para fortalecer sus principales sectores los que son relevantes en la economía por orden de importancia son el sector industrial, los servicios empresariales, el sector de transporte y telecomunicaciones y el comercio.

1.3. México y Singapur su lugar en la geografía económica.

Tanto para México como para Singapur su ubicación geográfica es privilegiada, ambos países han logrado aprovechar esta ventaja para la comercialización de productos específicamente en materia portuaria ya que estas dos naciones tienen salidas al mar y a lo largo del tiempo han desarrollado rutas de navegación que fortalezcan la ventaja que tienen, siendo esta la ubicación territorial que poseen.

Por ello la geografía económica tiene un papel fundamental para los países, ya que es un determinante clave hacia la competitividad de estos dos países para el éxito en materia portuaria. La geografía económica tiene como objeto de estudio el espacio geográfico o sea una superficie donde se puedan realizar actividades económicas. Para Bassols (2008) la geografía económica "es una ciencia social, rama de la geografía que estudia aspectos económicos en relación con los factores del medio natural y social, las causas de su formación, su distribución espacial y desarrollo en el tiempo, subrayando la diversidad de los fenómenos productivos regionales" (p .124).

La geografía económica se puede dividir en actividades como lo son la primaria, secundaria, terciarias. Todas estas juegan un papel importante en cada nación ya que dependerá de la especialización del país para el desarrollo de cada actividad.

Las actividades primarias son aquellas que no transforman nada de la naturaleza. También se conocen como actividades extractivas, dedicadas a la obtención de recursos naturales, principalmente del suelo y del subsuelo, así como del mar, que incluyen desde la agricultura y de la ganadería, a la pesca, la explotación forestal, las minas y canteras, la producción de energía y la captación de agua. (Sandoval Morales, 2012, p.35)

Las actividades secundarias, son aquellas que transforman alguna materia prima. También son conocidas como actividades industriales, dedicadas a la transformación con un incremento en el valor en el proceso. (Sandoval Morales, 2012, p.36)

Por último el terciario también es conocido como de servicios. También conocidas como actividades de servicios, que incluyen tanto los servicios a las empresas, las actividades financieras y las de transporte/ comunicación, que movilizan los flujos que permiten el desarrollo de la economía. (Sandoval Morales, 2012, p.36)

Las actividades económicas de México se nota que la concentración de éstas se encuentran en las regiones Centro-Este, Centro-occidente y Norte ya que se

encargan de la mayor producción de energía, industria moderna y gran parte de la agrícola. En la región del noroeste también cuentan con el 50% de las tierras de riego. La ganadería por ejemplo se desarrolla en el norte, Centro-Occidente y regiones del Golfo. (Reyes Posadas, 2003, p.52)

Otra actividad importante de la República Mexicana es la minería ya que concentra el 60%, así como en el Golfo que es la región petrolera y azufrera. (Reyes Posadas, 2003, p.52)

Además en zonas como el Noroeste y Golfo se localiza un fuerte dominio en cuanto la industria pesquera debido a que cuentan con una gran cantidad de especies exportables como lo son; el camarón, atún, langosta etc. (Sandoval Morales, 2012, p.53)

La economía de Singapur está basada en el comercio, la construcción naval, el refinado de crudo, los productos electrónicos, la banca, las finanzas y en menor proporción en el turismo. Desde finales de los años 70, el gobierno se propuso promover las exportaciones y el desarrollo de las industrias de servicios con el objetivo de convertir a Singapur en el principal actor económico de la región. La alta tecnología, sobre todo en el sector electrónico, informático y de telecomunicaciones además de los servicios financieros, de banca y seguros permiten que la economía de Singapur sea bastante próspera.

Las actividades económicas de Singapur, que es un centro comercial en la región y su puerto es uno de los más importantes del mundo, siendo el segundo en tráfico de contenedores por detrás de Hong Kong. El sector servicios representa casi 74% del PIB y emplea a casi 83,5% de la población activa. Está dominado por el comercio, los servicios empresariales, los transportes, las comunicaciones y los servicios financieros. (Santander, 2018, párr.2)

La economía de Singapur está muy industrializada. El sector industrial representa 26% del PIB y emplea a 15,5% de la población. La electrónica y la petroquímica dominan la industria. (Santander, 2018, párr.3)

El sector primario es prácticamente inexistente (excepto por el cultivo de orquídeas, legumbres y peces de acuario). Su aporte al PIB y el empleo es casi inexistente. Singapur no dispone de recursos minerales. (Santander, 2018, párr.4)

México y Singapur son países que usan su ubicación geográfica como ventaja competitiva frente al resto del mundo, en el caso de México se puede observar que gran parte de sus actividades están concentradas en el norte y en el Centro. La actividad económica se concentra solo en estas dos regiones, así que debería haber un cambio ya que la persistencia de tales diferencias es sin duda uno de los aspectos más intrigantes del proceso de desarrollo económico en México y convoca a un análisis más detallado de sus posibles explicaciones. Entre otros factores, es posible que las distintas características geográficas de las regiones de México provean una explicación plausible tanto del desigual desarrollo regional como de su persistencia temporal.

Mientras que Singapur en el tránsito, almacenamiento y redistribución de mercancías constituyen los pilares económicos de Singapur, cuyo puerto, el más importante del sureste (SE) asiático, está privilegiadamente situado entre Europa y los países del Pacífico. Se ha convertido asimismo en un importante centro financiero internacional (asiadólar) y de servicios del SE asiático, ofreciendo grandes facilidades para las inversiones extranjeras, importante fuente de divisas. Es el centro mundial del comercio del caucho, del estaño (debido a que por su puerto pasa toda la producción de Malaysia) y de la pimienta, así como un importante centro maderero.

1.4. México y Singapur a través del comercio.

El comercio internacional mexicano ha sido exitoso debido a los 12 tratados internacionales que posee. A su vez México ha ido abriendo puertas a las empresas extranjeras que han visto potencial en el territorio mexicano que por supuesto ha generado empleo.

El comercio exterior de México ha sido, por décadas, uno de los principales motores del crecimiento económico y el desarrollo nacionales. Este representa

hoy cerca de 65% del PIB nacional y las exportaciones, alrededor de 30% (el doble de los niveles de 1986). Esta presencia de México en el comercio mundial se inició cuando se dio la apertura de la economía y se adoptó un modelo de desarrollo orientado a la exportación, que ha llevado a que la producción mexicana se incorpore a las cadenas de producción global. (De la Mora, 2018, párr.5)

México se ubica entre los primeros 10 jugadores en el comercio internacional; en 2013 fue el décimo exportador y noveno importador a nivel mundial, y el primero en ambas categorías entre los países de América Latina y el Caribe. En ese año, México contribuyó con 2.02% de las exportaciones y con 2.07% de las importaciones mundiales, equivalente a su contribución al PIB mundial (alrededor de 2%). Asimismo, en 2014, el comercio de México con el mundo sumó casi 800 mil millones de dólares, 397 mil mdd por exportaciones y 399 mil mdd por importaciones y captó inversión extranjera directa por 22 mil 800 mdd, lo que lo mantuvo como el segundo receptor entre los países de América Latina y el 13° a nivel mundial. En las tres últimas décadas, las exportaciones mexicanas se han multiplicado más de 18 veces al pasar de 21 mil 800 mdd a casi 397 mil mdd entre 1986 y 2014, y se han diversificado de manera significativa. A principios de los años ochenta el petróleo y sus derivados representaban 70% del valor exportado; hoy el sector manufacturero contribuye con más de 86% de las exportaciones totales. Igualmente, las importaciones mexicanas se multiplicaron 33 veces al pasar de 12 mil mdd a más de 399 mil mdd en los mismos años. De las importaciones totales que realiza nuestro país, 75% son insumos y 11.5% equivale a la maquinaria y equipo que se utilizan para mantener una plataforma de exportación competitiva. (De la Mora, 2018, párr.6)

Estas cifras reflejan no solo el lugar que México ocupa en el comercio mundial, sino la relevancia del comercio exterior como un motor para el crecimiento de la economía mexicana. El comercio exterior ha sido un factor de crecimiento y desarrollo, sobre todo para aquellas regiones, sectores y empresas del país que se han podido integrar de manera directa o indirecta a esta actividad. A través del comercio internacional, la

planta productiva ha podido integrarse a las cadenas de producción global donde se dan la mayor parte de los intercambios. De hecho, el comercio de bienes intermedios generado por las cadenas globales de valor ya supera al de bienes finales y representa más de 60% de los flujos mundiales de comercio

En cuanto al comercio marítimo en México es una industria llena de historia y tradición, pero a su vez es una empresa moderna en constantes cambios ya que la globalización ha obligado a cambiar continuamente debido a la demanda, por lo que todo el mundo es consciente de la importante función que desempeñan para ser más eficientes día con día. Dependen de este tipo de transporte pues alrededor del 90% del comercio mundial se transporta por vía marítima.

La industria marítima internacional cuenta con que México le brinde acceso estratégico a las principales rutas de navegación marítima de los Océanos Pacífico y Atlántico, así como a las del Golfo de México y el Mar Caribe, todo esto para el tránsito de embarcaciones que tienen conexión a los principales centros de producción del mundo con sus respectivos mercados de consumo. Como se ha mencionado antes geográficamente México es atractivo ya que cuenta con 2,926,252 kilómetros cuadrados de superficie marítima que es utilizada para la extracción de diversos recursos naturales; entre estos, se destaca por ser un país petrolero marino por medio de la industria costa afuera en el Golfo de México, y la captura de especies vivas en el Océano Pacífico por medio de las más importantes flotas atuneras del mundo.

Aunque en los últimos años México ha avanzado significativamente en el actual modelo portuario, en términos de productividad, calidad de los servicios, capacidad instalada, inversiones y certeza jurídica; también es necesario mencionar que ya que no le va mal a los puertos mexicanos ha sido de suma importancia aumentar la dinámica que se maneja con ellos por la alta demanda que tienen en cuanto a infraestructura. "Lo anterior se combina con la demanda creciente de nuevos puertos, mejor conectados a sus zonas de influencia para atender las embarcaciones de nueva generación, con mayor oferta de servicios logísticos integrados y a costos menores" (Riveros García, 2017).

A raíz de la Convención de Manila en el año 2010 (que tuvo por objeto revisar y mejorar el convenio internacional sobre normas de formación y titulación para la gente de mar), la formación de la gente de mar, ha sido mejorada substancialmente, especialmente en los países en desarrollo, desde donde cerca de dos tercios de la gente de mar del mundo está actualmente empleada; el enfoque de la formación basado en la competencia, es decir, el logro de la capacidad profesional necesaria para realizar las tareas bordo, en lugar de simplemente adquirir conocimientos para pasar un examen, es ahora de aplicación universal.

Atendiendo la preocupación por proteger el ambiente en el mar Caribe, la industria marítima ha contribuido con los Gobiernos de México, Guatemala, Belice y Honduras, para designar el Sistema Arrecifal Mesoamericano, como un área marina especialmente sensible para la navegación, de conformidad con las disposiciones establecidas en el convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78). En este mismo sentido también se adoptó en México el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques que entró en vigor recientemente.

A pesar de todos estos avances, para la industria del transporte marítimo en México, todavía es necesario impulsar el desarrollo de un transporte marítimo competitivo propio, fortalecer las rutas de cabotaje y establecer rutas de transporte marítimo de corta distancia, para incrementar la oferta de transporte limpio y competitivo. Complementariamente se requiere aumentar la participación de embarcaciones mexicanas en los tráficos de altura y cabotaje, así como impulsar el desarrollo de la industria naval por medio de la que se puedan brindar servicios de mantenimiento, reparación, construcción y reciclaje de buques.

También es necesario dar un mayor impulso a los sistemas de educación náutica para continuar generando los profesionales del mar que requiere el comercio marítimo nacional e internacional, transformando el actual fideicomiso de educación náutica en un centro de educación superior con recursos y

organización suficiente que le permita adquirir y operar el tan necesario buque escuela ya previsto por la legislación nacional desde el 2006, para que sus alumnos puedan adquirir apropiada experiencia en el mar antes de titularse. (Riveros García, 2017)

Del otro extremo del mundo tenemos a Singapur, la historia del comercio de Singapur (Ciudad de los Leones) estuvo siempre vinculada a la de Malaysia, formando parte de varios reinos y conocida como Tumasik durante la época del reino de Sirijava.

En 1819 Sir Stanford Raffles compró la isla al sultanato para la Compañía de las Indias Orientales. Singapur obtuvo importancia en esa época como centro comercial gracias a su puerto franco a la vez que adquirió importancia estratégica y militar. En 1867 pasó a depender de la corona británica como colonia, tras el cese de la Compañía de las Indias Orientales. A principios de 1942 los japoneses ocuparon la isla, que fue recuperada por los británicos en 1945, convirtiéndose en colonia separada dotada con un Consejo Legislativo. En las elecciones de 1955 el Frente Laborista obtuvo la victoria. (Embassy of Singapore in Washington D.C, 1994, p.4)

En 1958 se estableció el sufragio universal, consiguiendo un estatuto de autonomía que entró en vigor en 1959, celebrándose elecciones ese mismo año en las que venció el Partido de Acción Popular (PAP), cuyo líder Lee Kuan Yew fue nombrado primer ministro. En 1963, tras un referéndum (1962), Singapur consiguió la independencia y entró en la Federación de Malaysia que fracasaría poco después debido a tensiones internas y a la confrontación de Indonesia, proclamándose como República independiente el 9 de agosto de 1965. Se integró en la Commonwealth, la ONU y la ASEAN. El PAP venció en las elecciones de 1963, 1968, 1972, 1976, 1980, 1984 y 1988, ocupando desde 1972 todos los escaños del Parlamento y convirtiéndose de hecho en partido único. (Embassy of Singapore in Washington D.C, 1994, p.4)

En 1981 C. V. Devan Nair (PAP) fue elegido presidente de la República, cargo que ocupó hasta su renuncia en 1985, siendo sustituido por Wee Kim Wee quien

fue reelegido en 1989. El 28 de noviembre de 1990 Goh Chok Tong sustituyó a Lee Kuan Yew como primer ministro, cargo que ocupaba desde 1959. En las elecciones de agosto de 1991 el PAP consiguió 77 escaños manteniendo la mayoría absoluta. La preocupación por mantener en el país un equilibrio étnico y religioso --entre chinos, indios y malayos-- ha obligado a limitar una inmigración de carácter masivo (prácticamente no hay desocupación). (Embassy of Singapore in Washington D.C, 1994, p.4)

Desde su independencia Singapur se ha convertido en uno de los países más industrializados de Asia y en el principal centro financiero del SE asiático, dispone de una importante reserva de divisas y disfruta de prosperidad económica. En política exterior, se ha ido acercando a Malaysia e Indonesia.

Hoy en día el puerto de Singapur es uno de los centros logísticos, comerciales más importantes del mundo por su ubicación geográfica estratégica orientada a facilitar los embarques y desembarques de aproximadamente el 50% del crudo mundial.

Quien se encarga de administrar esta mega estructura es la Autoridad Marítima y Portuaria de Singapur, teniendo en su jurisdicción a más de 5 mil centros de negocios que representan el 6% de la producción doméstica, y que representan más de 150.000 puestos de empleo. (Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, 2013, párr.5)

Considerado el segundo puerto con mayor tráfico del mundo, durante 2012 estableció una marca anual de tráfico de 31,26 millones de contenedores y 537 millones de toneladas. (Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, 2013, párr.6)

La creación de este centro de negocios marítimos forma parte de una política estratégica en beneficio de los negocios a través de un ambiente fiscal favorable que le permita establecer el liderazgo internacional. Parte de ello, se ve reflejado en la facilidad de registro de las empresas que desean operar en el centro: el costo de registro y aprobación de identidad es de US\$65 y se demora 15 minutos. (Biblioteca del Congreso Nacional de Chile, 2013, párr.7)

En la historia de Singapur este fue fundado como puerto, tuvieron tiempo para planificar y enfocar toda la actividad en dicha zona porque era el principal propósito del lugar, hacer un puerto y aprovechar la ubicación para que de esta manera las rutas de navegación fueran más sencillas desde Singapur.

No es de sorprenderse que si se enfocaron en hacer el puerto para que fuera la principal actividad económica del país hoy en día sea un puerto efectivo ya que ha tenido toda la historia a su favor para convertirse en un puerto eficiente que se encuentre entre los mejores del mundo.

CAPÍTULO II. DESARROLLO ENTRE NACIONES DE UN EXTREMO A OTRO.

El desarrollo tiene variables que le permiten a todos los países desarrollarse para ser competitivos, para que haya desarrollo es indispensable que exista un balance tanto en materia económica, política y social, es por ello que no puede existir un desarrollo si estos términos no evolucionan de manera conjunta.

El medir o evaluar el desarrollo es complejo, uno de los parámetros de medición es el índice del desarrollo humano (IDH) el cual es un sistema que la ONU además de haberlo creado tiene como objetivo medir cuan desarrollados están los países en distintas áreas, fue ideado para conocer la situación de los países no solo económicos si no también sociales, tales son la esperanza de vida al nacer, educación y el que es relevante para esta investigación; el PIB per cápita el cual es el encargado de evaluar el acceso a los recursos económicos necesarios para que las personas puedan tener un nivel de vida decente.

Por ello, el etiquetar a un país como desarrollado o subdesarrollado, se evalúa a partir de su potencial económico y el nivel de vida de sus pobladores, es decir, IDH. Al estratificar las naciones en estos dos ámbitos, se les evalúa como países que han adoptado y desarrollado progresos tecnológicos y sociales, que se manifiestan en una mayor conectividad con el resto del mundo.

De acuerdo con el Foro Económico Mundial, el México ocupa el lugar 45 de inclusión y desarrollo económico, mientras que Singapur ocupa el segundo lugar entre 140 economías del planeta las cuales fueron consideradas en el Reporte de Crecimiento y Desarrollo Inclusivo (IDI) 2016.

A finales del siglo XIX y principios del siglo XX la economía mundial tuvo un cambio significativo ya que entró a un modelo liberal mejor conocido como Fordismo y Taylorismo, el primero estaba basado en la producción en serie, promovía la especialización, la transformación del esquema industrial y la reducción de costos. La diferencia que tiene con el taylorismo es que esta innovación no se logró principalmente a costa del trabajador, sino a través de una estrategia de expansión del mercado. Estos

modelos les permitieron a las naciones a entrar a distintos mercados y a la comercialización de productos en los que se especializaban.

Los inicios del siglo XIX se vieron etiquetados por estar en dos procesos bélicos en el mundo la Primera Guerra mundial (1a GM) y la Segunda Guerra mundial (2a GM) por lo que no hubo producción, así que al terminar la segunda guerra mundial se reestructuraron los modelos económicos y esto dio paso a la edad de oro del capitalismo (1945-1973) para después dar pie al neoliberalismo del cual se desprende la globalización.

México se considera capitalista a partir de este periodo, durante El Porfiriato (1876-1910) ocurrieron varios fenómenos que dieron origen a un avance y desarrollo de la acumulación de capital tanto nacional como extranjero. Se destaca el proceso de expansión económica con la construcción de ferrocarriles financiados por inversiones extranjeras, acondicionamiento de puertos, explotación de minas, operaciones bancarias, transportes y grandes casas de comercio, aunada a la política proteccionista dieron como resultado el crecimiento en las ramas industriales. (Aparicio Cabrera, 2010, p. 3-39)

Durante el Porfiriato, el crecimiento económico se basó en la explotación de productos agrícolas y de la industria extractiva, es decir, una economía agroexportadora y se incentivó la inversión extranjera para construir medios de transporte como el ferrocarril. La idea central del presidente Porfirio Díaz, era proyectar a un México hacia afuera, ya que privilegiaba la producción para exportación. Cabe destacar que en este periodo hubo un crecimiento económico junto con un bajo desarrollo económico, donde uno de los principales elementos fueron que los beneficios no se repartieron entre toda la población.

A partir de 1910 hasta 1935, se habla de un periodo sin crecimiento económico sostenido, debido a los problemas derivados del conflicto armado y a la reorganización de la economía nacional. No existió crecimiento económico y por tanto tampoco desarrollo económico.

De 1935 a 1970 se caracterizó en un crecimiento sin desarrollo y sin una distribución adecuada del ingreso.

Desde 1970 a la fecha, se ha trabajado con el desarrollo estabilizador. La política de sustitución de importaciones fortaleció la industria pero trajo consigo una serie de desequilibrios que obligaron a crear una política diferente, para seguir su crecimiento se requería de tecnología pero los países extranjeros no colaboraban sino se les dejaba invertir, además las medidas antes tomadas para impulsar el sector industrial generaron alzas de precios y terminaron por encarecer la vida, para detener el aumento constante de precios y saltar el obstáculo de la transferencia tecnológica que ponía al desarrollo industrial, se puso en marcha el desarrollo estabilizador que limitaba los gastos del gobierno, frenaba los aumentos salariales y abría las puertas a la inversión extranjera. El plan alcanzó sus propósitos que algunos autores denominan como el milagro económico mexicano (1952-1970). Los beneficios recayeron en los grandes industriales y en menor medida en la población, quienes mantenían bajos ingresos y se hacían cada vez más pobres. (Aparicio Cabrera, 2010, p.5-39)

Los antecedentes sobre el desarrollo económico de Singapur datan de 1911 cuando la población inmigrante china de Singapur contribuyó generosamente con Tongmenghui, quien fue el organizador de la Revolución de Xinhai, la cual dio lugar más tarde a la República de China.

Singapur no se vio afectada por la (1a GM) (1914-1918), ya que el conflicto no se extendió por el Sudeste Asiático. El único hecho realmente significativo durante la guerra fue un motín acontecido en 1915 por los indios musulmanes, al finalizar la (1a GM), el gobierno británico envió recursos para la creación de una base naval en Singapur, con el fin de disuadir la creciente ambición del Imperio Japonés, terminado en 1939, y con un coste de 500 millones de dólares. La base naval podía presumir de ser el dique seco más grande del mundo y el tercer muelle flotante, contaba con una reserva de combustible suficiente como para abastecer a la marina británica al completo durante seis meses.

Durante la Segunda Guerra Mundial lo controló los japoneses, hasta que los británicos volvieron a hacerse con el control del país dejando a Singapur la libertad de crear un autogobierno. En esa época el gobierno fue fuertemente criticado por Occidente por anteponer el desarrollo económico por encima de los derechos y libertades de sus ciudadanos. (National Geographic, 2016)

En 1959 Lee Kuan Yew se convirtió en primer ministro, y su renta per cápita del país apenas alcanzaba los \$500. Poco tiempo después se creó la Junta de Desarrollo Económico de Singapur para diseñar e implementar una serie de medidas económicas, por aquel entonces, Lee Kuan Yew decidió apostar por el sector secundario, iniciando una próspera etapa de industrialización.

Esa visión se vio recompensada en los años 70, al lograr atraer capital extranjero de compañías petroleras y convertirse en uno de los mayores centros de refinado de petróleo del mundo. En la actualidad, Singapur es uno de los líderes mundiales en multitud de industrias con un alto valor añadido, como es el caso de la industria petroquímica.

La visión de Lee Kuan Yew creó estrategias que intentasen aprovechar a su favorable localización geográfica, entre China y Europa, y enfocando su estructura portuaria para convertirse en una de las grandes referencias del comercio de mercancías en los mercados asiáticos. (Martínez Bernal, 2015)

Entre 1976 y 2014, Singapur presentó un crecimiento del 6,81% anualizado, ya que su tendencia para el 2050 es ocupar el primer lugar con una renta de \$137,710 (ajustado a poder adquisitivo de 2010).

El presidente Lee con sus diferentes políticas aumento el desarrollo de la industria manufacturera, su mandato duró como Primer Ministro hasta el año 1990, durante ese tiempo se preocupó por hacer de Singapur un país de primer mundo contra todas las predicciones de su tiempo que lo vaticinaban como una tarea, tal vez un sueño, imposible de realizar, se le conoce como "fundador de Singapur" (Hathcock, 2013, p.14).

Otro de los elementos clave que ha contribuido al desarrollo económico de Singapur es su política de tolerancia cero contra la corrupción; Singapur es uno de los países con menores tasas de corrupción del mundo. "La reducida discrecionalidad del gasto que tienen los burócratas singapurenses, el reducido tamaño del Estado y sus estrictas leyes en esta materia han hecho que Singapur sea también un país de referencia en este ámbito a nivel mundial". (Martínez Bernal, 2015)

Los siglos XIX y XX marcaron el desarrollo económico de todo el mundo, para México y Singapur los modelos económicos fueron importantes, para el caso de México la inversión extranjera y la industria extractiva tuvieron un impulso positivo para el país.

Por otro lado, para Singapur en este periodo también apostó a la industrialización, además de lograr atraer capital extranjero de compañías petroleras y hoy en día este león asiático es uno de los mayores centros de refinado de petróleo del mundo.

2.1- Políticas gubernamentales para el desarrollo de Singapur.

Desde la Independencia en 1963 y 1965 las políticas económicas para el desarrollo de Singapur y de acuerdos comerciales han llevado a este pequeño estado a un continuo crecimiento demográfico, comercial y financiero.

Ante este crecimiento se le ha obligado a expandirse en sus aguas territoriales provocando enfrentamientos diplomáticos con los países vecinos, gracias a los cambios climáticos nueve islas han surgido del mar y este se las ha apropiado, el propio Aeropuerto Changi se construyó sobre terreno ganado al mar, por lo que se le denomina "la isla creciente" a Singapur.

Otra política que tomó el gobierno de Singapur para el desarrollo, desde que el gobierno decidió que la forma más efectiva para promover la industrialización y generar empleos era atraer inversión extranjera. Se inició una fase que buscó la creación de una economía abierta, orientada a las exportaciones y a la atracción de inversiones extranjeras.

En 1967 se introdujeron incentivos a las inversiones, una legislación laboral restrictiva y medidas educativas que buscaban producir un mayor número de trabajadores entrenados técnicamente. Durante los 1960's y 1970's, las empresas transnacionales (ETs) crecieron aceleradamente en Singapur debido a sus ventajas de localización, estabilidad macroeconómica y a la política abierta relativa a Inversión Extranjera Directa (IED).

Hacia 1990, la isla se convirtió en uno de los más populares centros de localización de grandes y pequeñas ETs, muchas de las cuales invirtieron en actividades de alta tecnología.

La Política de Inversiones Extranjeras con un pasado como centro de distribución y comercialización, Singapur no había formado la clase de empresariado local que liderara los esfuerzos de industrialización, o que presionará al gobierno para instaurar una política proteccionista. Se promueve la IED de manera irrestricta. No hay limitaciones sobre la propiedad de acciones, ni requisitos de desempeño tales como reglas de contenido local, no hay control de cambios o límites en la repatriación de utilidades, ni regulaciones sobre transferencia de tecnología. Las empresas de inversión extranjera y las empresas locales funcionan bajo el mismo marco legal. Desde 1959, el EDB (Economic Development Board) creó una serie de incentivos fiscales que se fueron adecuando a nuevos objetivos de desarrollo, tales como : Alivio fiscal para empresas exportadoras de 32 a 4% sobre utilidades de exportación hasta por 15 años.

Las políticas de educación y entrenamiento técnico para el trabajo han tenido un papel básico en el proceso de la industrialización de Singapur. Durante los 1970s, se organizaron esquemas de aprendizaje y centros de entrenamiento conjuntos entre el gobierno y las firmas. Se crean centros de entrenamiento con Japón, Francia y Alemania. En 1991 existían cinco centros con 2500 estudiantes. La disponibilidad a bajo costo de ingenieros, técnicos y trabajadores preparados fue un factor importante para la localización de las ETs en ese país. Estos centros proporcionaron cursos en áreas como maquinado de precisión, tecnología de plásticos, automatización, mecatrónica y electrónica industrial.

Otro instrumento utilizado en el entrenamiento técnico fue el Fondo de Desarrollo de Habilidades, a través del cual un buen número de firmas financió programas de entrenamiento. Las políticas en esta área buscaron proveer con ingeniería, tecnología y educación para el trabajo a la industria manufacturera.

Otras medidas como la promoción de condiciones para el control de la fuerza de trabajo, la adecuación constante de la infraestructura a las necesidades de los negocios, y un rápido desarrollo de mano de obra calificada, son otros de los factores de atracción de la inversión extranjera hacia este país. El papel del gobierno ha sido el de proveer incentivos y apoyar a las compañías privadas, especialmente transnacionales, para liderar el desarrollo exportador del país. (Torres, 2007, p.17-44)

Aunado a las políticas económicas, también la infraestructura que el gobierno desarrollo, en la creación de los centros logísticos comerciales más importantes, estos centros de negocios marítimos forman parte de una política estratégica en beneficio de los negocios a través de un ambiente fiscal favorable que le permita establecer el liderazgo internacional. Parte de ello, se ve reflejado en la facilidad de registro de las empresas que desean operar en dichos centros.

Otro elemento que ayuda a la creciente capacidad portuaria es la participación operativa de la empresa china Jurong Port que trabaja en estrecho vínculo con la Junta de Desarrollo Económico de Singapur, encargada de crear y ejecutar las estrategias de fortalecimiento y posicionamiento global de la economía singapurense.

Así, el entonces Ministro de Relaciones Exteriores, S.Rajaratnam en un discurso en 1972 afirmó que una “ciudad global” no depende de su espacio interior inmediato para su sobrevivencia y visualizó a Singapur “como una ciudad global unida por la vía de líneas marítimas, rutas aéreas y telecomunicaciones a otras ciudades globales”.

2.1.1- El puerto de Singapur.

El Puerto de Singapur está situado al sur del estado de Johor en la península de Malasia y al norte de las islas Riau de Indonesia, separada de estas por el estrecho de Singapur, el puerto de Singapur tiene una Longitud de Muelle de 12.800 m y un área de 436 hectáreas para la terminal PSA. (Oficina de Información Diplomática Singapur, 2018, p. 3)



Figura 3 Puerto de Singapur

Fuente: Mega construcciones, 2015.

En el puerto de Singapur se encuentran instalaciones colectivas y terminales marítimas que llevan a cabo las funciones de gestión del comercio en los puertos que manejan las cargas y descargas de los barcos que atracan allí.

El puerto de recibe unos 300 barcos diarios; en promedio, cada barco se descarga en 40 minutos y los terminales portuarios trabajan 24 horas al día. (Arboleda, 2014)

El Puerto desde el punto de vista de infraestructura debe ser acompañado de la buena administración portuaria y de servicios ejemplares en cuestión de calidad, eficacia, competitividad y confianza. Estos aspectos son apoyados por la terminal internacional de manejo de carga y contenedores, refinadoras de aceite y petroquímicos. Siempre se garantiza el nivel de calidad estándares; SSCP60 y SSCP70, internacionalmente reconocidos.

Siempre se busca incentivar nuevos negocios y fortalecer los actuales para que realicen operaciones comerciales por medio del Puerto de Singapur.

Actualmente es el puerto más activo del mundo en términos de tonelaje total, también se encarga de la quinta parte de transbordos de contenedores, así como el puerto de contenedores más activo, tanto como del abastecimiento de la mitad de la demanda de crudo del mundo. También fue el puerto más activo en cuanto a contenedores de mercancías hasta el 2005 cuando fue superado por el Puerto de Shanghái. Miles de barcos pasan por el puerto, conectándolo con más de 600 puertos en 123 países del mundo.

El puerto de Singapur no es debido a un boom económico puntual, también se trata de una necesidad ya que Singapur está falto de Tierra y recursos naturales. El puerto es esencial para la importación de materias primas, y para exportar los productos manufacturados obtenidos de estas materias, por ejemplo, con el refinamiento de petróleo para conseguir beneficios. Solo después las industrias del sector servicios como el abastecimiento de enseres, por ejemplo, el avituallamiento de comida y agua son permitidos. El estrecho de Johor se mantiene como ruta obligada para cualquier barco debido a su estratégica situación entre Singapur y Malasia. (National geographic, 2014)

La administración del puerto es público-privada ya que busca promover y gestionar la infraestructura portuaria en países en expansión, dicha administración la tiene a

empresa china Jorong Port la cual trabaja en conjunto con el gobierno para fortalecer las estrategias del puerto.

2.1.1.1 La Historia del puerto de Singapur.

A finales del siglo XIII, se creó el asentamiento de Singapur en la rivera norte del río Singapur. Era conocido como el puerto antiguo. Fue el único puerto en el sur del Estrecho de Malaca y servía a los barcos y mercaderes en la región, competía con otros puertos a través de la costa de Malacca tales como Jambi, Kota Cina, Lambri, Semudra, Palembang, Kedah y Tamiang. El puerto tenía dos funciones. La primera era tener acceso a productos que se demandaban por los mercados internacionales; de acuerdo con el Daoyu Zhilüe (Brief Annals of Foreign Islands, 1349)² del mercader chino Wang Dayuan (nacido en 1311) estos productos incluían elementos ornamentales de armaduras de alta calidad,³ y algodón. Aunque estos bienes eran disponibles a través de otros puertos del sudeste asiático los de Singapur eran reconocidos por su calidad. La segunda función era que Singapur actuaba como una vía de acceso al mercado regional e internacional de sus regiones colindantes. Johor y el Archipiélago de Riau suministraban productos para exportar donde fuera mientras que Singapur era la principal fuente de suministros extranjeros de la región. Objetos arqueológicos de cerámica y jarrones en el archipiélago Riau evidencian esta afirmación. Además, el algodón se transbordaba de Java o India a través de el puerto de Singapur.

Hacia el siglo XV, aunque el puerto de Singapur rechazó el comercio internacional debido al ascenso del Sultanato de Malaca, el comercio continuó con la isla. Un mapa de Singapur del matemático portugués Manuel Godinho d'Eredia muestra la localización de un oficial shabandar, los malayos era oficialmente los responsables del comercio internacional, cascotes del siglo XV cerámicas de Siam de finales del siglo XVI o porcelana China blanca y azul de principios del siglo XVII han sido encontrados en el puerto de Singapur y en el Rio Kallang. Singapur también ofertaba productos locales con demanda internacional. La madera local de Singapur era exportada a Malacca y más tarde era adquirida por comerciantes chinos para fabricar muebles. A principios del

siglo XVII el asentamiento principal de Singapur y de su puerto fueron destruidos por un batallón proveniente de Aceh. Después de esto no hubo un puerto significativo en Singapur hasta que en 1819 Sir Stamford Raffles, sorprendido por las aguas profundas y calmadas del Puerto Keppel estableció para el Reino Unido un nuevo asentamiento y un puerto internacional en la isla.

En el periodo de 1819 a 1963 interesados en atraer a los comerciantes asiáticos y europeos al nuevo puerto, Raffles ordenó que la tierra a lo largo de las orillas del río Singapur, en particular, el banco del sur, podían ser reclamados en caso necesario. Se animó a los comerciantes chinos e ingleses a asentarse en las inmediaciones. A los comerciantes chinos, debido a su frecuente interacción comercial con los comerciantes del sudeste asiático durante todo el año, se les ordenó establecer sus casas de comercio en el curso inferior del río, mientras que, a los comerciantes ingleses, que dependían de la llegada anual del comercio de la India se les ofreció que crearan los almacenes aguas arriba del río. El puerto se basó en tres principales rutas de comercio que existían en el sudeste asiático en ese momento: la ruta china, que unía el sudeste de Asia con los puertos del sur de China de Fujian y Guangdong, la ruta del sudeste asiático, que unía las islas del archipiélago de Indonesia; y la ruta entre Europa y el Índico, que unía Singapur con los mercados de Europa y el litoral del Océano Índico. Estas rutas eran complementarias, situó a Singapur como punto de trasbordo del comercio regional e internacional.

Durante la década de 1830, Singapur se había superado a Batavia (hoy Yakarta) como el centro del comercio de junco chino, y también se convirtió en el centro de comercio de los ingleses en el sudeste de Asia. Esto se debió a los comerciantes asiáticos del sudeste preferían el puerto libre de Singapur a otros importantes puertos regionales que tenían restricciones. Singapur había adelantado también a Tanjung Pinang como la puerta de exportación de la industria de uncaria y la pimienta del archipiélago de Riau-Lingga en la década de 1830, y Johor del Sur en la década de 1840. También se había convertido el centro del comercio de Chaozhou los productos marinos y el arroz.

Mientras el volumen de su comercio marítimo aumentaba en el siglo XIX, Singapur se convirtió en un puerto de escala clave para los buques de vela y de vapor en su paso a lo largo de las rutas marítimas de Asia. Desde la década de 1840, Singapur se convirtió en una importante estación carbonera para las redes de transporte de vapor que estaban empezando a formarse. Hacia finales del siglo XIX, Singapur se convirtió en un puerto de servicios de primera necesidad para el interior geográfico de la Península Malaya. Después del establecimiento del 'British Forward Movement', Singapur se convirtió en la capital administrativa de la Malasia británica. Carreteras y ferrocarriles se construyeron para el transporte de materias primas como el petróleo, el caucho y el estaño de la península de Malacca a Singapur para ser procesada en productos de primera necesidad, y luego embarcarlos a Gran Bretaña y otros mercados internacionales. Durante el período colonial, esta fue la función más importante del puerto de Singapur.

Singapur dejó formar parte del Imperio Británico cuando se unió con Malasia en 1963. Singapur perdió su posición estratégica ya que ya no era la capital administrativa o económica de la península de Malacca. El procesamiento de Singapur de materias primas extraídas de la península se redujo drásticamente debido a la ausencia de un mercado común entre Singapur y los estados peninsulares.

Desde la independencia completa de Singapur en 1965, ha tenido que competir con otros puertos de la región para atraer al sector naval y el comercio en su puerto. Lo ha hecho mediante el desarrollo de una economía orientada a la exportación, basada en el valor agregado manufacturero. Obtiene productos en bruto o parcialmente manufacturados de los mercados regionales y mundiales, y exporta productos con valor agregado de nuevo a estos mercados a través de acuerdos de acceso a los mercados mediante las directivas de la Organización Mundial del Comercio o acuerdos de libre comercio.

Durante la década de 1980, la actividad de comercio marítimo había acabado en las inmediaciones del río Singapur, excepto en la forma de transporte de

pasajeros, mientras terminales de otros puertos y se hicieron cargo de esta función. El puerto de Keppel es ahora el espacio de tres terminales de contenedores. Otras terminales fueron construidas en Jurong y Pasir Panjang, así como en Sembawang, en el norte. Hoy en día, las operaciones del puerto de Singapur están a cargo de dos consorcios: PSA International (anteriormente la autoridad portuaria de Singapur, de ahí sus siglas en inglés PSA) y el puerto de Jurong, que en conjunto operan seis terminales de contenedores y tres terminales de uso general en todo Singapur.

En la década de 1990 el Puerto se hizo más conocido y superó a Yokohama, y con el tiempo se convirtió en el puerto más activo en términos de tonelaje. (Mega construcciones, 2014)

El creciente tráfico regional lo consolida en el Sudeste asiático, y el tráfico de transbordo en la ruta Europa-Este asiático a través de Singapur ha ayudado al puerto a encabezar las listas, un título que no conseguía desde que adelantó a Hong Kong una vez en 1998.

2.1.2 Numeralia del puerto.

La numeralia del puerto de Singapur es amplia por lo que es el principal puerto del país asiático, este puerto se caracteriza por su ubicación estratégica, ya que permite tener conectividad con el mundo, así como estar en el corazón de una de las regiones de mejor crecimiento en los últimos años. Este puerto es conocido a nivel global gracias a su calidad, eficiencia, competitividad y fiabilidad de los servicios portuarios que ofrece, además que se caracteriza por su rápido y eficaz transbordo de contenedores de un buque a otro

Se trata del puerto de mayor tráfico del mundo en términos de manejo de cargas por tonelaje, con 1.150 millones de Toneladas manejadas en 2005. En cuanto al tonelaje de mercancías, Singapur está detrás de Shanghai con 423 millones de toneladas de carga manejados. El puerto mantiene la posición como mayor puerto mundial de tráfico de transbordo en 2005, y también como el mayor puerto

de abastecimiento de combustible, con 25 millones de toneladas vendidas en un mismo año.

Singapur fue situada en 2005 mundialmente en términos de tráfico de Contenedores, con 23,2 millones de (TEU)s manejados. El alto tráfico de contenedores ha hecho que supere a Hong Kong desde el primer cuatrimestre de 2005 y lidera la lista desde entonces, con una estimación de 19.335 TEUs manejados hasta octubre, comparados con los 18.640 TEUs manejados por Hong Kong en el mismo periodo. (Logística Portuaria, 2016).

Según (iContainers , 2018) "Más de 120.000 buques cargueros atracan en sus muelles con cargamento general, contenedores, granel, etcétera. Todo ello gestionado por dos macro-operadores de terminales: PSD Corporation y Jurong Port Pte. Ltd."

Singapur tiene dos principales operadores de terminales portuarias comerciales: PSA Corporation Limited y Puerto Jurong.

Ambos puertos pueden acoger todo tipo de embarcaciones, incluidos los buques portacontenedores, lleva a granel, buques ro-ro, buques de carga de carga, las montañas y los encendedores.

En PSA operan cuatro terminales de contenedores: Tanjong Pagar, Keppel, Brani y Pasir Panjang, con un total de 52 muelles de contenedores. Funcionan como una instalación integrada e ininterrumpida.

Pasir Panjang Terminal es la terminal más avanzada de PSA. Está equipada con amarres de hasta 16 metros de profundidad y con grúas de muelle capaces de manejar 22 filas de contenedores para dar cabida a los buques portacontenedores más grandes del mundo. El sistema de grúa puente del terminal permite que cada operador pueda manejar hasta seis grúas. (Ingeniería por el Mundo , 2014).

Este puerto es conocido a nivel global gracias a su calidad, eficiencia, competitividad y fiabilidad de los servicios portuarios que ofrece, además que se

caracteriza por su rápido y eficaz transbordo de contenedores de un buque a otro; es operado por la Autoridad Portuaria de Singapur (PSA) quien se encarga de las siguientes terminales:

- Terminal de contenedores Tanjong Pagar: su longitud de 2.100 metros que están divididos en siete muelles de contenedores que tienen una profundidad de 14,8 metros, además cuenta con 27 grúas.
- Terminal de contenedores Keppel: su muelle es de 3.200 metros, cuenta con 14 atracaderos, la profundidad es de 15,5 metros, además tiene 40 grúas para el manejo de las mercancías.
- Terminal de contenedores de Brani: su profundidad es de 15 metros y tiene una longitud de 2.400 metros, en esta terminal que cuenta con 8 muelles de contenedores y 33 grúas.
- Terminal de Pasir Panjang: Esta terminal está dividida en cinco atracaderos, cada una cuentan con características distintas: o Pasir Panjang Terminal 1: su muelle es de 2.500 metros, cuenta con siete muelles de contenedores, la profundidad es de 15 metros, además tiene 28 grúas para el manejo de las mercancías. o Pasir Panjang Terminal 2: su profundidad es de 16 metros y tiene una longitud de 2.300 metros, en esta terminal que cuenta con siete muelles de contenedores y 28 grúas. o Pasir Panjang Terminal 3: su muelle es de 3.000 metros, cuenta con nueve atracaderos, la profundidad es de 16 metros, además tiene 34 grúas para el manejo de las mercancías. o Pasir Panjang Terminal 5: su longitud de 1.850 metros que están divididos en cinco muelles de contenedores que tienen una profundidad de 18 metros, además cuenta con 22 grúas. o Pasir Panjang Terminal de automóviles: esta terminal es donde se cargan y descargan los vehículos que llegan al puerto de Singapur, tiene tres atracaderos de características Ro-Ro. El muelle tiene una longitud total de 1.010 metros con una profundidad de 15 metros. Esta plataforma marítima se construyó en el 2009 y es la primera terminal que se creó con el objetivo de manejar una mercancía

determinada. Adicional a las tres plazas cuenta con un patio de almacenamiento de varios pisos, en total se pueden parquear 20.000 vehículos.

El puerto de Singapur también cuenta con el muelle Sembawang, el cual se compone de cuatro atracaderos que tienen una longitud total de 660 metros y una profundidad de 11,6 Distribución Física Internacional – Ficha logística de Singapur Octubre del 2016 Página 3 de 9 metros. Este muelle maneja la mercancía a granel y la carga especializada en donde se destacan productos como equipos pesados, acerías, y cables. Por otro lado, el puerto tiene unas terminales que tienen un formato de Joint Venture, entre estas se encuentran: Cosco-PSA Terminal (CPT), MSC-PSA Terminal de Asia (MPAT), PIL-PSA de Singapur Terminal Pte Ltd (PPST) y Terminal de Automóviles Asia (Singapur)



Figura 4 PSA Corporation Limited

Fuente: Ingeniería por el Mundo, 2014.

La Segunda terminal es Jurong Port, es un operador de puerto multipropósito líder internacional en el manejo de carga general, a granel y en contenedores. Jurong Puerto inició sus operaciones en 1965 como puerto de carga general y granel, destinado a atender las necesidades de desarrollo de la zona industrial de Jurong de Singapur. Hoy en día, la principal terminal de puerto de enlace en Singapur acoge a más de 17.000 buques cada año, tanto de la región como a nivel internacional. La principal terminal cuenta con 32 amarres con capacidad de servir a las diversas necesidades de la industria marítima. Sus muelles, con calados entre 5 y 16 metros, pueden atender buques de hasta 150.000 toneladas de peso muerto. Dentro de la terminal, hay 174.000 metros cuadrados de instalaciones de almacenamiento y una de las terminales de cemento común más grandes del mundo. (Ingeniería por el Mundo , 2014)

De acuerdo con cifras publicadas por el puerto, en el 2015 movilizó 19,75 millones de toneladas (tons), de las cuales el 45% perteneció a carga general, es decir 8,88 millones de tons. Le siguieron la carga general, con 7,82 millones de tons y la contenedorizada, con 3,05 millones de tons.

El puerto de Jurong cuenta con terminales especializadas para manipular las cargas a granel, el principal ejemplo de ello es la de cemento que la cual tiene la capacidad de tratar un total de 7,5 millones de toneladas. Esta terminal cuenta con 3 atracaderos que a su vez tienen 5 descargadores de tornillo que permiten facilitar el proceso de descargue del producto y un sistema de aire-tobogán que evita la contaminación del aire. Otra terminal es la de azúcar que se caracteriza por la descarga rápida y eficiente de este bien, su principal medido es el tiempo pues en condiciones normales el tiempo de descarga es de 10 y el puerto de Jurong lo hace en 3 días. En cuanto a los gráneles líquidos, el puerto cuenta con tuberías situadas en los atracaderos para mover los productos con estas especificaciones como lo son los aceites lubricantes. Por otro lado, los bienes que se movilizaron durante el 2015 que pertenecen a la carga general se destacaron el acero, con 4,41 millones de tons, es decir un 56,5%, seguido por carga de metales pesados, con 1,81 millones de tons; maquinaria y equipamiento,

con 0,46 millones de tons; caucho, con 0,35 millones de tons y productos comestibles, con 0,22 millones de tons.

En cuanto a las instalaciones para la manipulación de carga general, el puerto de Jurong tiene dos rampas mecánicas Roll-Off Roll-On para que puedan atracar las lanchas de desembarque en todos los niveles de la marea que se presentan dentro del puerto. Adicionalmente, existe un terminal de atraque de embarcaciones para las artesanías de madera. (Lexicomex, 2016, p.3-9)

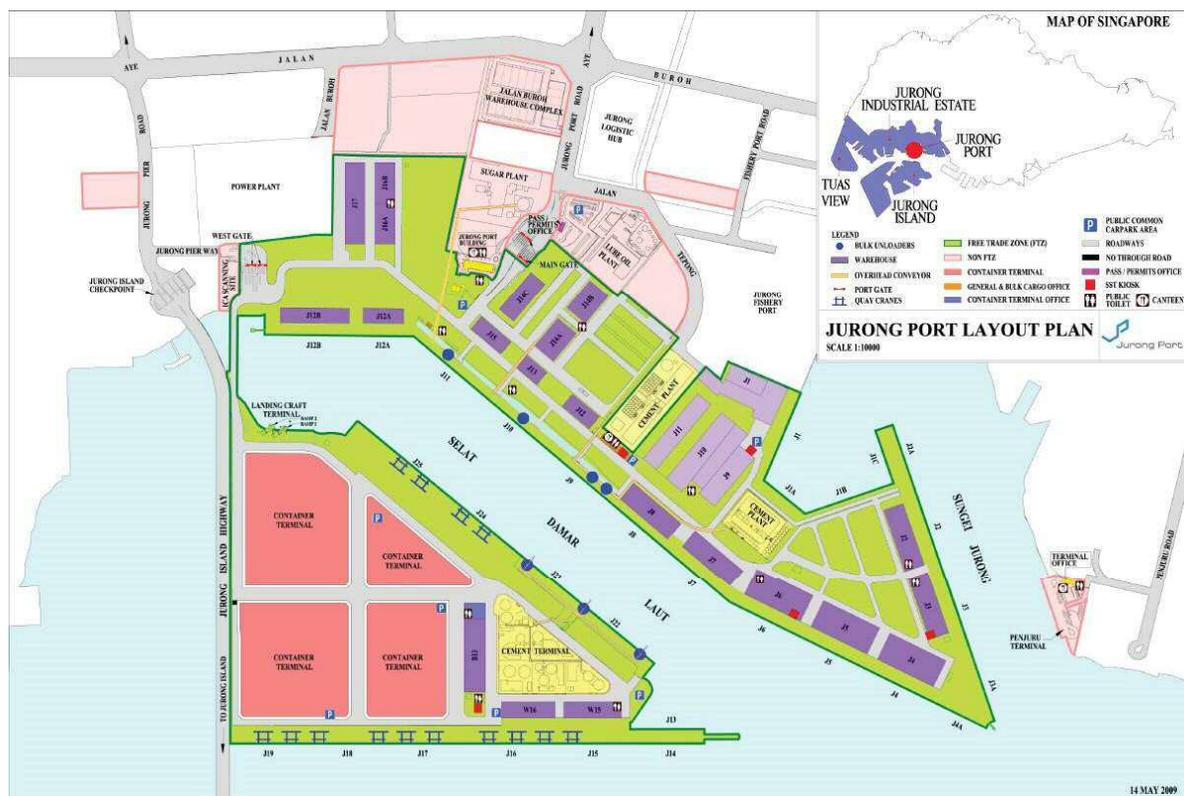


Figura 5 Puerto Jurong

Fuente: Jurong Port, 2015.

2.2.3- Políticas gubernamentales para el desarrollo de México

La economía mexicana como modelo de economía abierta está envuelta por un proceso de estabilización de las variables macroeconómicas como PIB, tasa de

desempleo, inflación, y balanza comercial, inspiradas en la llamada política económica de ajuste estructural.

La economía mexicana ha transitado por significativos cambios estructurales al menos desde finales de los ochenta. Destaca que la atracción de inversión extranjera directa (IED); ha sido funcional a la estrategia seguida y se ha convertido en uno de sus pilares macroeconómicos para solventar el déficit en cuenta corriente. Esta estrategia se concretiza en múltiples acuerdos bilaterales y multilaterales. Desde una perspectiva de estrategia empresarial, la creciente IED refleja la importancia de un segmento de la economía mexicana como parte de las estrategias globales de empresas extranjeras.

Los cambios legislativos en torno a la IED desde los ochenta, los cuales son fundamentales para comprender las opciones de ingreso de la IED a México y sus crecientes flujos desde entonces. Con pocas excepciones, desde finales de los noventa la mayor parte de los sectores de la economía mexicana se encuentran abiertos al ingreso de la IED. (Universidad Nacional Autónoma de México, 2015, p.41-66)

La economía nacional en lo que corresponde al sector portuario, el cual ha tenido una política cambiante ya que México ha contado con una infraestructura portuaria moderada. Sin embargo, el ritmo de crecimiento económico de México, al igual que el crecimiento de las inversiones públicas y privadas en materia de puertos ha sido insuficiente para satisfacer las necesidades de transporte y comunicaciones de la población, así como para alcanzar estándares competitivos a nivel internacional.

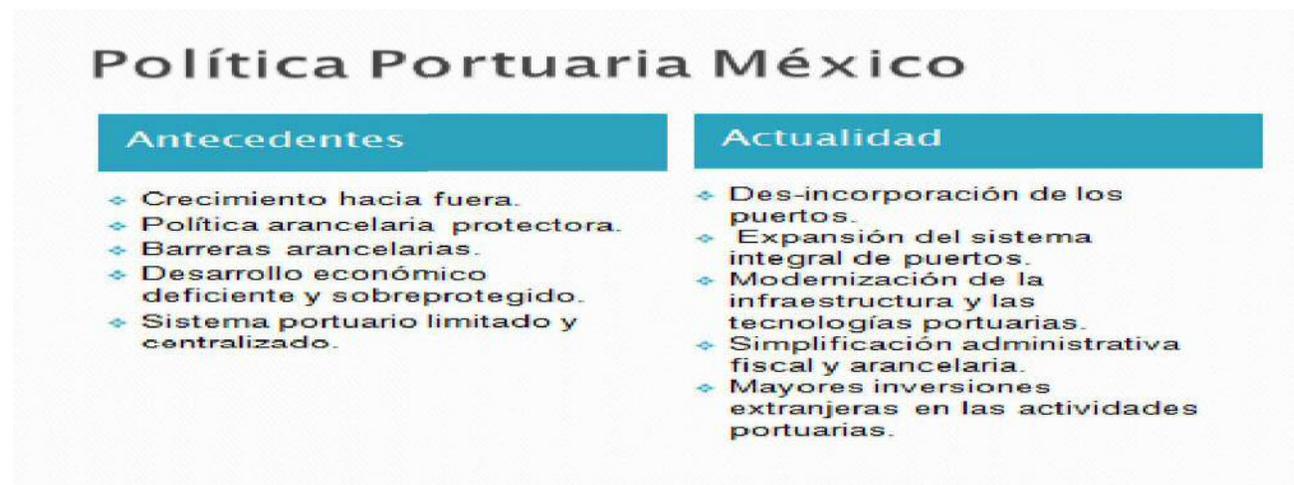
En el actual contexto económico mundial de globalización, los puertos mexicanos constituyen un elemento fundamental de la política comercial internacional y como menciona el secretario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), el Dr. Luis Tellez, "los puertos juegan un papel preponderante en la dinamización de la economía, no solamente local o regional e incluso nacional, sino a nivel de Norteamérica y a nivel de toda la Cuenca de Asia y el Pacífico". La inversión pública y

privada en puertos mexicanos durante 2007 alcanzó un total de 7.000 millones de pesos (unos 642 millones de dólares).

En la actualidad, los puertos mexicanos son más eficientes y seguros, pero todavía no se pueden comparar con los puertos más importantes a nivel mundial como con el de Singapur ya que este conecta con 600 puertos en 123 países, mientras que el de Manzanillo conecta con 24 líneas navieras en 74 países.

Por otro lado, la diferencia entre ambos puertos en cuanto tamaño y capacidad es parecida ya que el puerto de Manzanillo mide alrededor de 437 hectáreas al igual que la operadora PSA de Singapur, aunque a este último le falta agregar a la operadora Jurong Port la cual cuenta con 174000 metros cuadrados.

La capacidad del puerto de Singapur le permite mover 30,922,000 TEU al año y a Manzanillo 1,992,176 TEU por año, los factores que influyen son el tamaño, la conectividad con otras naciones, infraestructura y capacidad.



Esquema 2 Política Portuaria México

Fuente: Composición propia con ayuda de CEPAL (2005), *El Ciclo Marítimo y las Tendencias de América Latina*

2.2 El puerto de Manzanillo.

Manzanillo es un lugar privilegiado por su ubicación geográfica, más de 100 kilómetros de playas, buen clima, infraestructura de primer nivel, excelente conexión terrestre, aérea y marítima tiene el puerto con mayor manejo de mercancías del país.

El Puerto de Manzanillo está situado en el Estado de Colima, dentro de la República Mexicana, en la costa del Océano Pacífico. El Puerto de Manzanillo se distingue por su seguridad y paz social, lo cual les permite atraer mayores inversiones privadas, nacionales y extranjeras, incrementando así su capacidad instalada. (API Manzanillo, 2018)

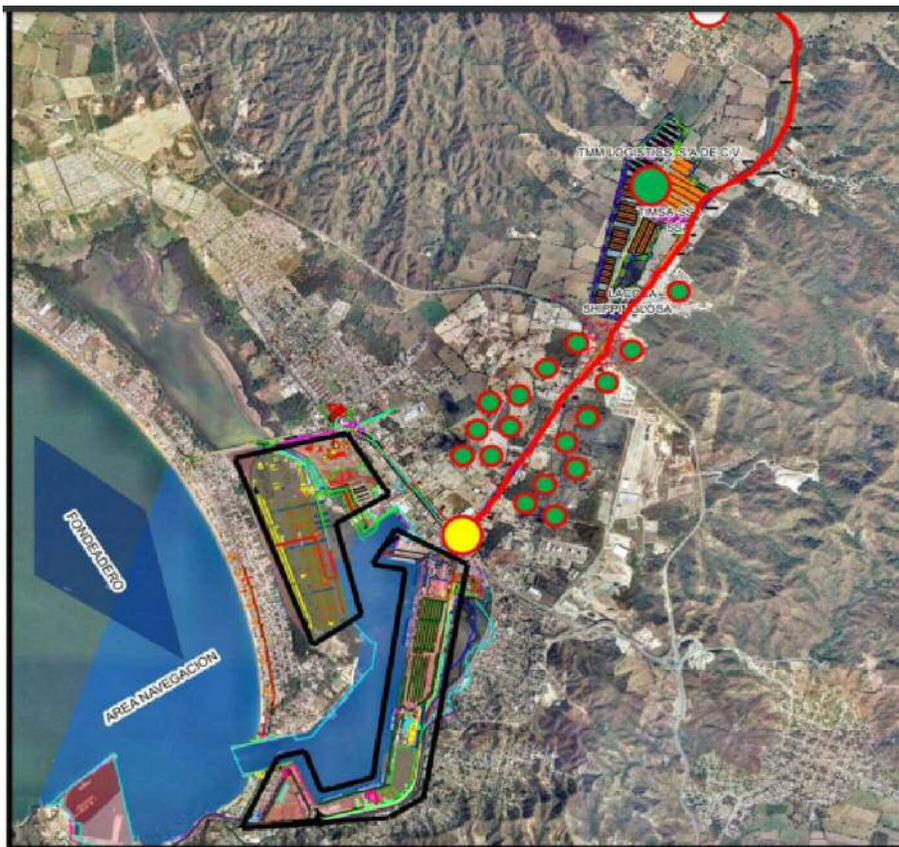


Figura 6 Fotografía aérea Puerto de Manzanillo

Fuente: Administración Portuaria Integral de Manzanillo

Según el API este recinto portuario operado desde 1993 por la Administración Portuaria Integral de Manzanillo, se compone de 437 hectáreas, mismas que incluyen zonas de agua, muelles y almacenamiento.

Además de ser un destino turístico excepcional, Manzanillo es uno de los puertos comerciales más importantes del país debido al volumen de carga importada y exportada que ahí se maneja, en el proceso logístico que se lleva a cabo luego de la llegada de las mercancías la industria del transporte es esencial ya que además de una terminal especializada de contenedores y la conexión ferroviaria con la frontera de los Estados Unidos el puerto de Manzanillo ha ampliado sus flujos de carga en contenedores generados o atraídos por múltiples regiones de producción y consumo, su ampliación están en condiciones de escalar posiciones en la red mundial de puertos y de constituirse en pivote regional e internacional que obtiene carga de la interconexión marítima y las operaciones de transbordo.

Al ser considerado un puerto multipropósito cuenta con una Terminal especializada para contenedores, carga general, gráneles agrícolas y minerales así como vehículos, perecederos y cruceros.

Las mercancías que más se maneja en el puerto son la carga general de fertilizantes, triplay, productos de acero, rollos de papel, autopartes, refacciones, vehículos, ganado. Además de granel agrícola, canola, trigo, semilla de nabo, avena, sorgo y además se maneja cemento, fertilizante mineral, urea, concentrado de zinc, azufre, pellet de hierro, yeso, nitrato de potasio, así como también leche en polvo, perecederos, ropa y calzado, productos químicos, electrodomésticos, electrónicos, partes para automóviles, refacciones y tequila.

El Puerto de Manzanillo se ha posicionado como la principal entrada para el manejo de mercancías en el Comercio Internacional, de las Zonas Centro y Bajío de la República Mexicana, que representan a su vez más del 67% del PIB del país y donde radica el 55% de la población nacional.

Las zonas que interactúan con el puerto de Manzanillo son los Estados de Aguascalientes, Coahuila, Colima, Ciudad de México, Durango, Estado de México, Guanajuato, Hidalgo, Jalisco, Michoacán, Morelos, Nayarit, Nuevo León, Querétaro, San Luis Potosí, Tamaulipas y Zacatecas.

Es para México, la principal entrada de Contenedores, con una participación del 68% en el Pacífico Mexicano y el 46% en todo el país. (API Manzanillo, 2018)

La importancia del Puerto de Manzanillo en la economía nacional se debe a que es la principal entrada marítima de carga contenerizada proveniente del extranjero.

Disponiendo de un Centro Especializado desde el cual se gestiona el despacho de las mercancías y se realizan eficientemente los trámites de almacenaje y buen manejo de muelles con módulos bancarios para el pago de aranceles.

Como quedó establecido en la Conferencia sobre Seguridad Marítima (2002), y para dar certidumbre a las empresas aquí instaladas, el Puerto opera bajo el Código Internacional de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), aspecto que garantiza la disponibilidad de sistemas de control de accesos, cámaras distribuidas en el recinto portuario, monitoreo vehicular y barda perimetral, entre otras medidas de seguridad.

La Administración Portuaria Integral de Manzanillo, ha creado un Padrón de Transportistas con el fin de realizar un registro estimado de los vehículos pesados que ingresan cotidianamente al Puerto Interior. Con este registro vehicular se alimenta un banco de datos confiable que permite monitorear el ingreso de los camiones de carga, así como de los operadores y las empresas transportistas, con el objetivo de automatizar el ingreso de los mismos al Recinto Portuario. Al finalizar 2012, se tenía un conteo de 1,119 empresas transportistas registradas a través de la plataforma Puerto Sin Papeles de las cuales 1,027 habían sido ya validadas. De igual forma, se llevaban 5,401 registros de camiones de carga, de los cuales 3,447 ya habían sido validados de forma electrónica o directamente en los módulos de verificación que se encuentran

instalados en el Patio Regulador y en las casetas de ingreso al Puerto. En cuanto al número de operadores, el Padrón de Transportistas tenía registrados y verificados un total 1,796 choferes. (Coordinación general de Puertos y Marina Mercante , 2016, p.39)

El objetivo de este padrón es utilizar la tecnología para hacer más eficiente la operación del ingreso de los camiones, de manera ordena y evitando congestionamientos.

Entre otras actividades de mayor importancia para Manzanillo es el turismo, para el cual cuenta con instalaciones y servicios de primer nivel, un significativo número de los turistas que recibe, llegan a bordo de cruceros que atracan en la Terminal Especializada; esta se localiza en el centro de la ciudad.

En la construcción de estos muelles se invirtieron más de 67 millones de pesos y tienen la capacidad para recibir a dos de estos colosos simultáneamente.

Cuenta con las certificaciones ISO 9000 e ISO 14001 y el Premio Nacional de Calidad 2013 (API Manzanillo, 2018)

El puerto de Manzanillo es importante para el estado, debido a que se invierte en la infraestructura portuaria por lo que esta no sólo depende de su disponibilidad, sino que es afectada por el uso y aprovechamiento de la misma, la cual es determinada por la demanda de servicios de transporte. La dotación portuaria debe estar vinculada con proyectos y políticas públicas que fomenten la explotación, el uso económico y el beneficio social de las infraestructuras.

2.2.2 La Historia del puerto de Manzanillo.

Es el lugar donde se estableció el primer armador naviero de Latinoamérica, los territorios que se encontraban cercanos a la costa de Colima, estuvieron habitados por culturas tan antiguas como los Olmecas. Eran tribus que se dedicaban a la agricultura.

Hernán Cortés arribó a costas colimenses en 1531 y le dio el nombre de Manzanillo, porque la planta de manzanilla abundaba en la región. Su encuentro con los nativos se dio en las playas que ahora llevan el nombre de Audiencia. En

1531 Cortés decidió fundar el primer armador naviero de Latino América en la desembocadura del Río Santiago.

En el siglo XIX, Manzanillo comenzó un desarrollo más estable, cuando en 1825 el gobierno transfirió el puerto de Salahua a Manzanillo y en 1873 se le dio la categoría de municipio.

En 1948 alcanzó la categoría de ciudad y desde entonces se ha consolidado como un polo turístico importante. (Destinos México, 2018)

La actividad portuaria en México se remonta a la llegada de los conquistadores, a pesar de que los aztecas ya conocían el uso de la canoa, el remo y la vela, para el transporte de personas y mercancías, entre puertos ribereños, fue hasta la llegada de los españoles que se dio inicio a la actividad marítima, de manera importante.

En la época colonial, para la salida de minerales valiosos, fue necesario fundar los primeros puertos del país, Veracruz y Campeche en el Golfo, y muchos años después, Acapulco, San Blas y Salina Cruz, en el Pacífico.

Las primeras formas de Administración de los puertos, a partir del México Independiente, tuvieron su origen en la Marina de Guerra, ya que originalmente, estaban fusionadas estas actividades, con la de la Marina Mercante.

Con el tiempo, los cambios en la forma de administrar los puertos, han sido diversos y variados, correspondiendo en algunos períodos a los Capitanes de Puerto, en otros, a los Administradores de las Aduanas, posteriormente a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, a través de un Departamento de Marina, del que dependían los Capitanes de Puerto, para después volver a ser administrados por la Secretaría de Marina.

Durante estos periodos de administración, los permisos y autorizaciones para la prestación de los servicios públicos de maniobras en los puertos en zonas marítimas bajo jurisdicción federal, habían sido proporcionados de manera

directa por el Ejecutivo Federal a las Organizaciones de Trabajadores, responsables de proporcionar o ejecutar los trabajos portuarios.

Esta forma de proporcionar los servicios portuarios propició, la división de las maniobras, dando origen a la formación de Gremios de Trabajadores, y a los radios de acción; es decir de acuerdo al lugar en donde se ejecutaban los trabajos, lo cual en su momento generó una serie de problemas durante el manejo de la mercancía, volviéndose en maniobras lentas, bajos rendimientos, alta peligrosidad en la realización de los trabajos, escaso uso de maquinaria y equipo, entre otros. Es conveniente comentar, que no en todos los puertos se agudizó este tipo de problemas.

Debido a lo anterior, en 1970 se crea la Comisión Nacional Coordinadora de Puertos, integrada de manera tripartita, Gobierno, Trabajadores Portuarios y Usuarios. De las actividades de esta comisión, y para dar una mayor atención a las justas demandas de los trabajadores y de los usuarios; garantizándole a los primeros, condiciones más favorables de vida y trabajo, a los segundos, una estructuración adecuada de tarifas, seguridad y protección a las cargas; se da inició en Manzanillo, en 1971, la creación de la empresa de Servicios Portuarios de Manzanillo, S.A. de C.V. (SEPORMAN).

Dentro de las primeras actividades de la empresa SEPORMAN, fue el de contar con una sola organización de trabajadores, para la ejecución de todas las maniobras, participación de los usuarios en su capital social, la obtención de un adecuado equipamiento portuario, y capacitación al personal para elevar la calidad en la prestación de los servicios, entre otras.

A partir de 1989 se crea el órgano desconcentrado, Puertos Mexicanos, que tenía entre sus objetivos principales; planear, programar y ejecutar acciones para el desarrollo portuario nacional.

Proponer la delimitación de los recintos portuarios para construir, ampliar y conservar las obras marítimas portuarias. Determinar las especificaciones

técnicas del equipo marítimo y portuario buscando promover y contribuir al equipamiento de los puertos.

Puertos Mexicanos se convierte, por primera vez en la historia moderna de los puertos, en un órgano capaz de contar con los recursos que se generaban en los mismos, ya que es quien recauda los derechos por uso de la infraestructura portuaria (puerto, atraque, muellaje y almacenaje), y a su vez agrupa a todas las dependencias que tenían relación con los puertos, facilitando así, todos los trámites que tenían que cumplir los usuarios de los puertos.

Las acciones emprendidas por Puertos Mexicanos dieron pie a la nueva reestructuración de los puertos en nuestro país, la cual es iniciada en junio de 1993, a raíz de la promulgación de la nueva Ley de Puertos. Se crea la coordinación general de puertos y marina mercante.

Se constituyen las primeras 21 Administraciones Portuarias Integrales, entre ellas la de Manzanillo.

Entra en proceso de extinción Puertos Mexicanos, y se crea la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, quien a su vez inicia el proceso de liquidación de las empresas de Servicios Portuarios, entre ellas la de Manzanillo.

A partir de que entran en función las Administraciones Portuarias Integrales, los puertos de nuestro país, se vuelven autosuficientes, ya que los recursos que estos generan se quedan en cada uno de los puertos, convirtiéndose los derechos de puerto, atraque, muellaje y almacenaje, en tarifas por uso de infraestructura. Por lo tanto, dejan de ser subsidiados los puertos, volviéndose más productivos y competitivos.

Esto les permite a los puertos, ser importantes contribuyentes al erario público, vía pago de contraprestaciones (por las concesiones otorgadas a las API'S), impuestos y capitalización de utilidades.

Se inician los procesos de privatización para la operación de las terminales e instalaciones, y para la prestación de los servicios portuarios. Por lo tanto, es el capital privado, el que invierte en la operación y equipamiento de dichas terminales, por lo que, y con base a normas claras, se empieza con la Libre Competencia en la prestación de los servicios, con los beneficios que esto genera para el usuario y el cliente.

Se hace una nueva reforma laboral, se crean nuevos sindicatos, se firman nuevos contratos colectivos de trabajo, ya que son ahora las empresas de la iniciativa privada, las que celebran directamente los convenios con los sindicatos de los trabajadores.

Con motivo de la reestructuración de los puertos, y con en base en el nuevo ordenamiento jurídico (Ley de Puertos), en diciembre de 1993 se constituye la API de Manzanillo, iniciando operaciones a partir del 2 de febrero de 1994, contando con su Título de Concesión, para la Administración Integral del Recinto Portuario de Manzanillo, así como la autorización para administrar el recinto fiscalizado, y la correspondiente autorización de tarifas por el uso de infraestructura.

Entre los aspectos que destacan del Título de Concesión de la API son: La planeación del desarrollo y uso del suelo se determina en el puerto. Los recursos que se generan en el puerto, se destinan íntegramente al desarrollo de instalaciones comunes y nuevos proyectos.

La problemática derivada de la actividad portuaria, se da a conocer a través de un Comité de Operaciones, en el cual intervienen representantes de todas aquellas figuras que de una forma u otra, intervienen en el puerto, y es presidido por la API de Manzanillo.

Se menciona sobre la posibilidad de ceder, mediante licitación pública, instalaciones, terminales, o áreas para el establecimiento de nuevas instalaciones especializadas.

También se contempla, el otorgamiento de contratos para la prestación de servicios portuarios, mediante el establecimiento de reglas claras, que permiten la libre competencia.

Se abre la posibilidad a la inversión extranjera, hasta con un 100% de su capital, sujeto a que la aportación sea realizada en empresas constituidas en nuestro país.

La API de Manzanillo, inicia su proceso de privatización de terminales, instalaciones y de prestación de servicios, a partir de 1995, en donde son cedidas por primera vez a inversionistas privados, la Terminal Especializada de Contenedores, la Instalación de usos Múltiples No. 1, y el Servicio de Remolque, entre otros. (API Manzanillo, 2018)

Actualmente la Administración Portuaria Integral de Manzanillo ha logrado privatizar todos los servicios que actualmente se prestan dentro del recinto portuario, siendo este un beneficio para todos los clientes, ya que se ha logrado una sana competencia, en cuanto a las tarifas. De igual forma, trabajan en la atracción de nuevas inversiones privadas para el puerto de Manzanillo, así como una mayor inversión pública, con recursos propios de la API, para la construcción y mantenimiento de la infraestructura portuaria.

2.2.1 Numeralia del puerto.

Actualmente tiene 19 posiciones de atraque en funcionamiento (14 comerciales, tres para hidrocarburos y dos para cruceros) y está dividido en dos polígonos. Para el manejo y desalojo de la carga en el interior del Puerto, cuenta con 6.20 kilómetros de vialidades y 24.70 más de vías férreas. Además, conecta con el resto del país a través de la red ferroviaria y carretera, permitiendo que el movimiento y distribución de las mercancías se hagan de manera rápida y oportuna a los diferentes destinos, gracias a los diferentes destinos, gracias a las empresas transportistas registradas.

Respecto al Total de Toneladas a febrero del presente año, el Puerto de Manzanillo mostró una ligera variación de - 0.1% al cerrar con 4 millones 567 mil 773 toneladas.

En cuanto al Arribo de Buques Comerciales y Petroleros, hubo un aumento de 2.1%, es decir, de 322 buques comerciales y petroleros a 329 navíos durante los meses de enero y febrero de 2016.

Con respecto al movimiento de TEU's (Twenty-Foot Equivalent Unit) se obtuvo un crecimiento de 1.4% al lograr movilizar 411 mil 674 TEU's, contra los 405 mil 822 del mismo periodo en el año anterior.

Siendo el Puerto de Manzanillo especialista en Carga Contenerizada, al cierre de febrero 2016 se reportó un crecimiento de 0.5%, al alcanzar movilizar 2 millones 955 mil 975 toneladas, mientras que en el 2015 se registraron 2 millones 942 mil 189 toneladas.

En el rubro de Automóviles las cifras mostraron un decremento de 21.6% al movilizar 2 mil 6 unidades, en comparación al mismo periodo del año pasado donde se registró el movimiento de 2 mil 558.

En cuanto al movimiento de Granel Agrícola, éste aumentó un 23.3%, al cerrar el mes de febrero con 225 mil 612 toneladas. De los productos con mayor tráfico fueron la semilla de canola, trigo y frijol de soya.

El Granel Mineral presentó una disminución de 1.2%, movilizándolo en este primer bimestre 687 mil 791 toneladas. De los productos con menor tráfico fueron el pallet de hierro, además del concentrado de cobre y zinc.

En el movimiento de Carga General, el Recinto Portuario registró 234 mil 571 toneladas, lo que representa 6.7% menos que el 2015, periodo en el cual movió 251 mil 532.

En cuanto a la Carga Comercial por tipo de tráfico, se presentó un alza de 36.5% en cabotaje, mientras que las importaciones presentaron un incremento de

14.1%; por otra parte, en el rubro de exportación y transbordos existió una baja de 24.9% y 7.5%, respectivamente.

Si nos enfocamos en la Operación por Terminal durante los primeros dos meses del año, podemos mencionar que SSA México registró una operación de 263 mil 632 TEUs; Contencion movilizó 97 mil 607 TEUs; Ocupa alcanzó los 45 mil 422 y TIMSA 5 mil 15.

Cabe destacar que la Terminal de Cruceros de Manzanillo cerró este primer bimestre de 2016 con un aumento de 8% en arribo de buques, registrando un total de 8 llegadas y 16 mil 267 pasajeros. (API Manzanillo, 2016)

Con estas cifras se refleja el trabajo coordinado entre la Comunidad Portuaria y las autoridades, lo que permite al Puerto de Manzanillo mantener el liderazgo, así como mantener la confianza del mercado nacional e internacional.

El liderazgo de una nación tiene que ver con el buen desarrollo de un todo en general, como lo es el diseño de políticas gubernamentales, para el caso de México y Singapur al darle un mayor impulso a la inversión extranjera directa se creó una confianza en los mercados extranjeros que son los que invierten en la infraestructura de los puertos y que a su vez permite que se vuelvan competitivos debido a que se centran en mejorar el puerto a través de la especialización de los puertos.

CAPÍTULO III. MANEJO Y COMPETITIVIDAD GLOBAL EN MATERIA PORTUARIA. ELEMENTOS SEGÚN PORTER.

La competitividad entre las naciones ha ido creciendo fuertemente dado que les permite ingresar a nuevos mercados comerciales, satisface mejor las necesidades de sus consumidores, pueden ofrecer un mejor precio generando un crecimiento, ya que un país o una empresa que tiene competencia quiere la mejora continua, así como también innovación y técnicas para satisfacer de una manera eficiente al mercado local o extranjero.

Uno de los autores reconocidos en el tema es Michael Porter quien establece un modelo llamado el Diamante de Porter que explica por qué alcanza el éxito una nación, un sector industrial o una empresa en particular, de acuerdo a una combinación de cuatro atributos genéricos y dos variables relacionadas (factores casuales o fortuitos y acción del gobierno), los cuales conforman y determinan el entorno en que se ha de competir y que propicien la capacidad de innovación



Esquema 3 El Diamante de Porter

Fuente: Hosteltur, 2017.

Los elementos clave que analiza el modelo Diamante de Porter, son:

1) *Condiciones de los factores*: Hace referencia al entorno en el que intervienen los factores productivos de las empresas. Es decir, a cosas como la dotación de recursos, la mano de obra, la infraestructura especializada o la base científica que sustenta la idea comercial. También a la eficacia, la capacidad de respuesta y las relaciones que establezca cada empresa con su medio. Porter asegura que los factores que garantizan un alto posicionamiento en el mercado son los creados por las propias compañías, contraviniendo la opinión de quienes consideran que son los factores que se han heredado. Para él, la innovación y la creación están directamente ligadas a la productividad y, por supuesto, a las ventajas competitivas.

2) *Condiciones de la demanda*: Porter asegura que también la demanda tiene una influencia indirecta cuando se trata de generar ventajas competitivas. Si un grupo de compradores es exigente, está bien informado y mantiene una actitud crítica frente a lo que le ofrecen, las empresas de ese sector inexorablemente tendrán que hacer su mejor esfuerzo para satisfacer esa demanda. O mejor dicho, se verán obligadas a innovar en cada nueva oportunidad y buscarán nuevas alternativas de comercialización. De hecho, las empresas pueden ir un poco más allá y tratar de anticiparse a lo que sus clientes podrían necesitar en un corto o medio plazo.

3) *Estrategia, estructura y rivalidad de las empresas*: La presencia de competidores en el mismo espectro comercial es otro factor que promueve la aparición de ventajas competitivas. El solo hecho de saber que otra marca busca lo mismo que nosotros generamos un efecto estimulante que, a medio o largo plazo, ayuda a mejorar la calidad de nuestro producto, crear nuevas estrategias de mercado y emprender un proceso de mejora continua del cual se derivarán nuevas ventajas competitivas. Este estímulo también se genera a nivel interno cuando la estructura de la propia empresa genera competitividad como una forma de aumentar el rendimiento y la productividad.

4) *Sectores afines y auxiliares*: Este elemento es de carácter interno y se parecía mejor en los países que en las empresas. Se refiere a la alta competitividad que existe entre ciertos sectores de la economía, algo que a posterior eleva los estándares de la oferta y beneficia al país frente a otros que intentan competir con él en el mercado internacional. En el caso de las empresas, se puede entender como la competitividad que puede existir entre sus miembros por alcanzar ciertos márgenes de producción; en últimas, es la empresa la que se beneficia de esta circunstancia.

Además de estos cuatro factores, que son los que conforman el Diamante de Porter, el autor de este esquema definió otros dos elementos que, si bien no influyen de forma directa en la creación de una ventaja competitiva, sí que tienen un rol que merece ser valorado y analizado. Esos factores adicionales son:

5) *El Gobierno (la dirección)*: El modelo de gestión de los recursos importa cuando se trata de generar una ventaja competitiva. En el caso de los países, este papel lo asume el Gobierno; en el de las empresas, la dirección, que es la que puede decidir hasta qué punto apoya elementos como la innovación o la investigación.

6) *El azar*. Al hablar de competitividad, Porter también atribuye importancia al azar. En concreto, habla de los eventos imprevistos capaces de generar discontinuidades y que pueden, por ejemplo, anular ventajas competitivas de nuestros rivales en un mercado y relanzar las nuestras, o viceversa. Aunque es un factor que no está reflejado en el diamante, genera efectos súbitos y asimétricos. (Buendía Rice, 2013 p.53)

De acuerdo al diamante de Porter, este señala que puede aplicarse tanto al ámbito empresarial como a cualquier sector o país que busque ser competitivo. Para poder medir la competitividad del puerto de Manzanillo y el puerto de Singapur es fundamental tener un punto de referencia ya que la competitividad se mide con el mejor y en el ranking de puertos más importantes a nivel global se encuentra el puerto de Shanghái el cual es el puerto más grande del mundo basado en movimiento de mercancías.

El puerto de Shanghái, China, extendió su liderazgo como el mayor puerto de contenedores del mundo al movilizar 40.23 millones de TEUs, con un crecimiento 8.3% y superando por 6.6 MTEUs (Millones de TEUs) a su competidor más cercano, Singapur, que transfirió 33.7 MTEUs y que marcó un crecimiento del 8.9%, de acuerdo al ranking anual 2017 generado por Alphaliner.

El puerto, propiedad de Shanghái International Port Group (SIPG), se encuentra en la desembocadura del río Yangtze, cubriendo una superficie de 3,619km². Cuenta con tres principales áreas portuarias de contenedores: Wusongkou, Waigaoqiao y Yangshan.

El puerto dispone de 125 puestos de atraque con una longitud total del muelle de unos 20 kilómetros, que ofrece servicio a más de 2,000 buques portacontenedores mensualmente, representando un cuarto del comercio exterior total de China.

La localización geográfica del puerto marítimo de Shanghái es estratégica, situándose en el centro de la costa China y en el punto de confluencia de los flujos de transporte entre el norte y el sur de China y de Asia oriental. Se sitúa frente al mar de China al este, y a la bahía de Hangzhou al sur. Incluye las desembocaduras del río Yangtze, el río Huangpu (que se adentra en el río Yangtze), y el río Qiantang. Esta zona, además, alberga un gran número de ciudades grandes, lo que provoca que el movimiento del puerto sea todavía mayor. Asimismo es el punto de convergencia del transporte a través del Yangtsé lo que aumenta en mayor medida su afluencia. (Mundo Marítimo, 2018)

De acuerdo a la teoría del Michael Porter, el puerto de Shanghái cuenta con las características que presenta el diamante, debido a que tiene las condiciones en la que se encuentra el puerto han sido dadas por la naturaleza al igual que con México y Singapur.

Condición de los factores; la ubicación geográfica de ambos puertos Manzanillo, México y Singapur, Singapur les genera un ventaja en cuanto a condiciones de movilidad

geográfica mundial. Para Shanghái que es catalogado como el puerto más grande del mundo, su ubicación geográfica estratégica ha sido utilizada para la distribución, manejo y almacenamiento de las corrientes comerciales mundiales.

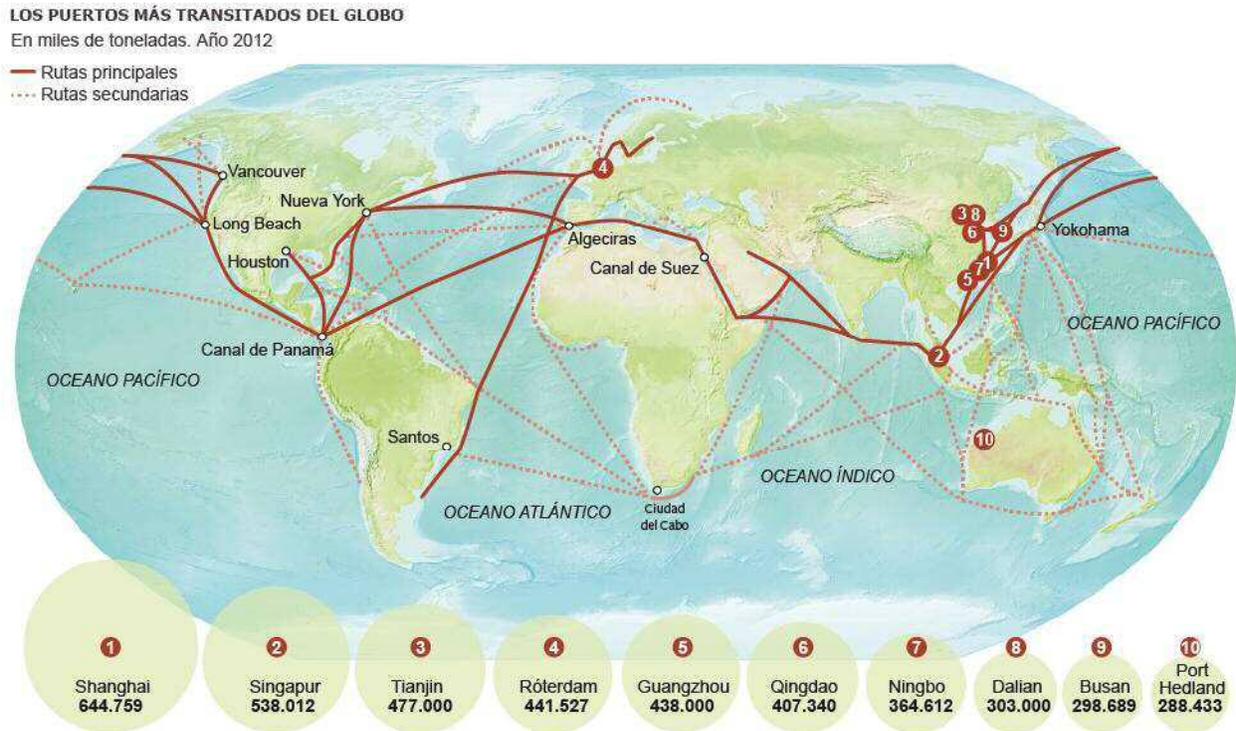


Figura 8 Los puertos más transitados

Fuente: Universidad de Hofstra y Consejo Mundial de Transporte Marítimo, 2012.

En lo que respecta a extensión territorial; Shanghái cuenta con 3619 km², Singapur 4.36km², y Manzanillo 2.32km². Sin embargo, para Singapur su ubicación le da la ventaja de ser un punto de conectividad global.

Condiciones de la demanda; la oferta de almacenaje y capacidad de TEUS para Shanghái es mayor, lo que le permite tener una demanda alta, al año su demanda le pide mover 40.3 MTEUs. Lo que no pasa en el caso de México por el nivel de infraestructura no le permite aumentar la capacidad de recepción de mercancías y esta lo deja con una oferta de 2.5 MTEUS al año. Mientras que Singapur maneja 33.7 MTEUs.

Las estrategias que se encuentran en el diamante de Porter aplican en la competitividad que tiene Shanghái que a pesar que es el puerto más importante del mundo sigue en mejora continua, en Shanghái se instalaron 3 áreas portuarias, lo cual mejora su infraestructura, por el otro lado Singapur que cuenta con un solo puerto pero con 2 terminales las cuales ofrecen una alta capacidad de recepción de mercancías y México que con una sola terminal exporta a Estados Unidos y abastece gran parte de su demanda interna.

En cuanto a sectores afines, por su parte Singapur se especializa y basa su economía en la construcción naval, tecnología e innovación y a la industria de servicios. Mientras que Manzanillo tiene como aliado al sector carretero y ferroviario. Shanghái es el centro económico y financiero de China, además que su puerto Waigaoqiao es la primer zona de libre comercio de China.

Otro factor relevante según Porter es el gobierno, ya que este aprueba y otorga financiamiento a los puertos, en el caso de México, Singapur y Shanghái cuentan con el apoyo del gobierno pero en diferente medida ya que tiene que ver con las ganancias que este genera y el financiamiento que el gobierno destine en infraestructura. Por ejemplo Shanghái invierte miles de millones de dólares en infraestructura portuaria, además que invierte en terminales de transporte de contenedores en otros países para crear alianzas estratégicas. En el caso de Singapur la administración es Público-Privada al igual que en México, la diferencia es que Singapur da autonomía a sus Administradoras portuarias y en México el control lo sigue teniendo el Estado, el cual en el año 2017 invirtió 42,115,122 pesos en infraestructura portuaria en el Pacífico.

Para resumir lo anterior se presenta una tabla por país y por los elementos de Porter para su mejor comprensión:

Criterios	Shanghái	Singapur	México
Condiciones de los factores	Extensión territorial	Conectividad	Cercanía con Estados Unidos
Condiciones de la demanda	Alta Capacidad de Recepción de TEUs	Terminales especializadas	Casi la mitad de las exportaciones va a Estados Unidos
Estrategia	El puerto cuenta con puertos; uno fluvial, otro de profundidad los cuales aprovechan la desembocadura de tres ríos	Punto estratégico para la transformación, distribución y comercialización de mercancías	Vías férreas para la distribución de mercancías en el mercado interno
Sectores afines	Centro económico y financiero de China, su puerto Waigaoqiao es la primera zona de libre comercio de China.	Construcción naval, tecnología e innovación y la industria de servicios	Sector carretero y ferroviario
Gobierno	Invierte miles de millones de Dólares y también fuera de China	Público-Privada	Invierte 42,115,122 millones de pesos. También es Público-Privada

Tabla 1 Elementos del diamante de Porter

Fuente: Composición propia, 2018.

3.1. Elementos que permiten medir la competitividad marítima.

La competitividad de un puerto se mide por distintos factores como lo son; la ubicación geográfica, la capacidad para almacenar mercancía, la distribución y facilidad con la que son capaces de mover y manejar los contenedores, por la conectividad con el exterior, su gestión administrativa, así como también su alcance regional y global ya sea por el medio marítimo o terrestre.

Cuando se habla de competitividad, los puertos tienen que generar estrategias comerciales que beneficien las operaciones no solo marítimas si no también terrestres requiriéndose para ello, una combinación eficiente del transporte ferroviario y carretero para el desplazamiento de las mercancías e insumos.

Uno de los elementos clave en la eficiencia de los puertos es su conectividad a través del intermodalismo marítimo y terrestre, de lo cual también depende la cobertura de servicios que provee en su zona de influencia. Requiriéndose para ello, una combinación eficiente del transporte ferroviario y carretero para el desplazamiento terrestre de la carga que alimenta al puerto o que es distribuida por éste. De allí que los insumos requeridos para la generación de un producto portuario competitivo que puede ser la intensidad de las operaciones de carga, habrán de considerar tanto indicadores tangibles; como es el área disponible, el número de contenedores desplazados por hora, y el tiempo ocioso de atraque, así como las cualidades estratégicas intangibles tales como: la localización geográfica y ámbito de influencia natural, y la capacidad de planeación, gestión y administración, por incidir estas últimas sobre el nivel de ingresos y los costos de operación. (Vázquez León y Ruiz Ochoa, 2014. p3.)

Para que los puertos marítimos sean eficientes la logística es el núcleo fundamental, del cual se desprenden tres áreas que son; la parte no operativa la cual se refiere a las actividades relacionadas con la administración portuaria, la operativa que va enfocada a las navieras los agentes logísticos llamados 3PL y 4PL, es decir, la externalización u outsourcing de la logística a un operador externo o que proporciona servicios logísticos

de consultoría, planificación, integración de nuevas tecnologías, gestión, localización, etcétera y el tercer pilar la parte física que es donde entra la infraestructura del puerto.

Por ello la logística, y la eficiencia con que los países importan y exportan bienes definen la manera en la que las economías mundiales compiten entre si ya que con una logística eficiente los países pueden conectar más fácilmente con los mercados nacionales e internacionales a través de cadenas suministro que son todas las actividades encargadas de llevar a cabo el proceso de venta de un producto en su totalidad, por ejemplo; en la búsqueda de materias primas, su transformación para la fabricación, distribución y entrega al consumidor final.

Cuando la logística es ineficiente enfrentan costos elevados ya sea en tiempo o económicamente, en el comercio internacional y en las cadenas internacionales de suministro esto puede perjudicar gravemente la capacidad de un país de competir con otros.

Otro elemento clave es la infraestructura porque sigue siendo importante para garantizar una conectividad básica y el acceso a vías de salida para la mayoría de los países en desarrollo ya que estos avanzan a un ritmo lento en cuanto a infraestructura ferroviaria debido a que no invierten lo suficiente en instalaciones y maquinaria.

Segun el Banco Mundial (BM) México ocupa el lugar 53 y Singapur el lugar 5 del ranking de las 167 economías analizadas en el índice de desempeño logístico, que forma parte del informe Connecting to Compete 2018, este mide la eficiencia de las cadenas de suministro internacionales tomando en cuenta distintos factores como la infraestructura, los procedimientos, las normas, las características geográficas e incluso los temas relativos a la economía política son factores de peso que definen la solidez de la logística de un país.

Así es como puertos Comerciales representan una parte fundamental en el mecanismo que permite el tráfico de mercancías, estos puertos intentan atraer potenciales clientes con el fin de incrementar el tráfico mercante y maximizar sus beneficios. El catálogo de usuarios con que cuenta un puerto provoca que existan múltiples criterios de

preferencia que pueden determinar la elección en la utilización de éste para la carga y descarga de mercancías, así como las posibles escalas que puedan ser requeridas, en detrimento de otros requeridas

Para Rúa (2006): El criterio del naviero, que basándose en una estrategia global, encauza el tráfico de mercancía por unas determinadas rutas comerciales en detrimento de otras. Los gestores del comercio internacional o transitorios pueden decidir, en base a un criterio de costes, recurrir a un puerto u otro para realizar el tráfico de mercancía. (p.8)

Para que los grandes importadores y exportadores de mercancías pueden elegir cuál de los puertos prefieren que realicen sus intercambios comerciales tienen distintos criterios a considerar.

Características de un puerto competitivo



Esquema 4 Características de un puerto competitivo

Fuente: Composición propia con ayuda de Almazán Palomino. J. L., 2009, Rúa Costa, C., 2006, (Couceiro Martínez, Serrano Pérez, y Magro Andrade, 2013, p.3,4,5.).

Todos estos puntos hacen a un puerto competitivo frente a los demás puertos marítimos, por ello es importante la ubicación geográfica, tamaño y dimensiones,

capacidad del puerto, rutas marítimas, operatividad y buenos sistemas de gestión que permitan medir la eficiencia portuaria.

Existen indicadores para medir la eficiencia portuaria, los indicadores son factores para establecer el logro y el cumplimiento de los objetivos, metas, programas o políticas de un determinado proceso o estrategia portuaria; por esto se puede decir que son ante todo la información que agrega valor y no simplemente un dato, de acuerdo al principio “Lo que no se mide no se puede controlar, lo que no se controla no se puede medir y lo que no se mide no se puede mejorar”. (Deming 2001), señala que los indicadores son necesarios para la mejora continua de toda organización. Todo se puede medir y, por tanto, todo se puede controlar; allí radica el éxito de cualquier operación portuaria.

En la etapa de planificación de la operación portuaria se definen objetivos y metas, así como acciones, actividades y tareas necesarias para alcanzar el cumplimiento de lo planeado en un periodo de tiempo determinado. Aquí la herramienta fundamental, para la toma de decisiones, es la evaluación y seguimiento de los identificadores de eficiencia definidos para monitorear el progreso o avance de los procesos portuarios que ejecutan dichas actividades. (Eslava Sarmiento, 2016).



Esquema 5 Resultados de la eficiencia portuaria

Fuente: Composición propia con ayuda de (Deming, 2001).

3.2 Resultados en cuanto a productividad de los puertos Manzanillo-Singapur.

El puerto de Manzanillo es el más importante de México cuenta con una de las mejores infraestructuras del país, es líder en manejo de mercancías su ubicación permite conectar con Estados Unidos que es uno de los mercados más grandes del mundo, además tiene red ferroviaria y carretera en el interior del país facilitando la distribución de las mercancías de una manera rápida y eficaz en el mercado nacional.

Manzanillo es una ciudad portuaria donde las principales actividades están enfocadas en la materia portuaria, turística, comercial, minera, de transformación, agrícola, pesquera, ganadera, de exportación, construcción y naviera.

El puerto de manzanillo mueve el 42% del total de contenedores del país, este cuenta con 4 muelles por el que pasan 34 contenedores por grúa teniendo un total de 50 grúas las cuales operan las 24 horas del día los 365 días del año, además de que cuenta con dos certificaciones ISO junto con un premio nacional de calidad, que le permite dar operaciones portuarias eficientes.

En el caso de Singapur recibe 300 barcos diarios y su tiempo de descarga es de 40 minutos, trabajando 365 días las 24 horas al día, contando con 52 muelles donde operan 218 gruas.

En la última década el puerto de Manzanillo se ha convertido en el puerto más dinámico del Pacífico mexicano. Por él circulan crecientes flujos de mercancías de diversas cadenas productivas globales que realizan fases intermedias o finales de fabricación en México. El puerto ha mejorado notablemente su operación para atender los ascendentes volúmenes de carga; sin embargo, aún se presentan dificultades en la conexión con los modos de transporte terrestres. Para consolidar su posición competitiva y constituirse en un verdadero nodo de distribución física internacional, los agentes sociales que participan en el desarrollo del puerto tienen que propiciar mayores niveles de integración modal y mejorar las estrategias logísticas de distribución de muchas de las cargas movilizadas. (Ruiz Gámez y Martner Peyrelongue, 2018)

Algunos de los indicadores específicos que permiten comparar los puertos entre Singapur y México son su tamaño del puerto, el número de contenedores que mueven anualmente, los muelles y grúas que tienen, las certificaciones que poseen.

Según Martner y Moreno (2004), la competitividad de los puertos a escala mundial se encuentra ligada a la continuidad entre las operaciones de primera y segunda maniobras. Al respecto, Bustos y colaboradores (2003) señalan que algunos puertos mexicanos han desarrollado infraestructura y recursos humanos para el desarrollo interno de operaciones de primera maniobra, lo cual les ha permitido optimizar la manipulación de la carga. (p.35-38)

México en comercio marítimo cuenta con 49 aduanas, el puerto de Lázaro además se estrenó una ruta marítima directa entre Hamburgo, Alemania, a Veracruz y Altamira, para la transportación de productos frescos y terminados.

Otra ruta llamada “river trade” se canalizan exportaciones latinoamericanas de productos perecederos a Asia, vía Manzanillo-Guadalajara, como una alternativa a los puertos de Los Ángeles y Miami y con una reducción en el tiempo de traslado de entre cinco y ocho días. (Zepeda Ortega, Angeles Castro, y Carrillo Murillo, 2017, p.23)

Una tercera ruta, entre Lázaro Cárdenas y Shanghái, permitió incrementar las exportaciones mexicanas de aguacates a China de 1,260 toneladas, en la primera mitad del 2014, a 5,339 toneladas, en el mismo periodo del 2015. (Zepeda Ortega, Angeles Castro, y Carrillo Murillo, 2017, p23)

Otro dato que permite analizar su resultado de competitividad es la cantidad de TEUs, Singapur mueve al rededor de 33,630,000 TEUs en sus dos terminales Jurong Port y PSA, que estan situados en un solo puerto.

México opera en el puerto de Manzanillo 2.5 millones de TEUs, contando con una terminal especializada en su puerto y que es parte de una red portuaria de 10 puertos nacionales.

Los puertos mexicanos operaron seis millones 375 mil 338 contenedores de 20 pies (TEU) durante 2017, lo cual se traduce en un incremento de 12.2% respecto de cinco millones 680 mil 483 registrados en 2016, informó la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).

Solo en el Pacífico se movieron en 2017 cuatro millones 324 mil 051 unidades que, en proporción a tres millones 936 mil 638 del año anterior, representan un avance de 9.8%, según se desprende del reporte mensual de carga, buques y pasajeros de la dependencia.

Manzanillo se mantiene a la cabeza del Sistema Portuario Nacional con dos millones 830 mil 370 contenedores atendidos, un 9.8% más que dos millones 578 mil 822 del año previo; en tanto que, en dicho litoral, Lázaro Cárdenas logró un alza de 3% con un millón 149 mil 079 TEU, contra un millón 115 mil 452 alcanzados en 2016. (Zaneta, 2018, párr.3)

Ensenada, el tercer puerto con mayor relevancia en el Pacífico, presentó 230 mil 185 contenedores, un 20% más que 191 mil 708 del año anterior; Mazatlán atendió 48 mil 380, 37% más que 35 mil 285 de 2016; Guaymas creció 26% con 16 mil 031 contenedores, contra 12 mil 710 del ciclo anterior; y, Salina Cruz y Chiapas presentaron movimientos récord con dos mil 304 y 47 mil 702, respectivamente, cifras no antes vistas en esos recintos. (Zaneta, 2018, párr.4)

Por otro lado, del reporte elaborado por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la SCT, se extrae que en 2017 los puertos del Golfo de México obtuvieron por primera vez la operación de dos millones 051 mil 287 TEU, lo que significa un avance de 17.6% en función de un millón 743 mil 845 de 2016. (Zaneta, 2018, párr.5)

El tercer puerto de mayor relevancia en el litoral es Progreso, que cerró 2017 con 91 mil 318 contenedores, un 34.6% más que 67 mil 842 del año previo, en tanto que Coatzacoalcos manejó 19 mil 992 TEU el año pasado, 38.1% frente a

14 mil 480 del año anterior. Tuxpan logró operar nueve mil 180, Puertos Morelos nueve mil 345; y, Tampico, 926; registrando alzas significativas contra 2016. (Zanela, 2018, párr.5)

México por su extensión territorial y con su cercanía al Golfo de México, Océano Pacífico y Atlántico, no solo tiene el Puerto de Manzanillo si todos los puertos anteriores que también le brindan competitividad al país; juntos mueven alrededor de 6 millones de TEUs lo cual representa una tercera parte en comparación al puerto de Singapur.

Por otro lado la competitividad del Puerto de Singapur se basa en parte en sus valores agregados como lo son el manejo de carga especializada como productos químicos peligrosos, carga refrigerada y servicios de depósito de contenedores, este puerto además de sus ventajas de carga especializada, también ofrece los siguientes servicios.

- ❖ ReeferCare: es el soporte técnico de 24 horas con el que se garantiza el buen funcionamiento de los contenedores refrigerados.
- ❖ ChemCare: brindan atención profesional sobre el manejo seguro de mercancías peligrosas de acuerdo a lo establecido por las autoridades locales e internacionales.
- ❖ BoxCare: ofrece los servicios de depósito de contenedores. De acuerdo con cifras publicadas por la Autoridad Portuaria de Singapur (PSA), en el 2015, este puerto movilizó 575,8 millones de toneladas, un 0,93% menos que en el mismo periodo del 2014 cuando fueron 581,3 millones de toneladas (Lexicomex, 2016, p.8).

Otra de las ventajas distintiva del puerto de Singapur es la eficiencia del gobierno que corresponde a la Administración portuaria que trabaja en conjunto con el desarrollo económico de Singapur, su conformación es Público-Privada.

A nivel global es el segundo país más competitivo según el Índice de Competitividad Global (ICG) del Foro Económico Mundial. El ICG es medido año a año mediante tres índices: Requerimientos Básicos, Potenciadores de Eficiencia y Factores de innovación. Ellos se componen de variables como instituciones, infraestructura, eficiencia del

mercado laboral, o desarrollo financiero que son construidas a partir de datos otorgados por mediciones de esperanza de vida, asistencia educacional, deuda pública, entre otros datos demográficos.

En 2015 fue Singapur, que se sitúa en el segundo lugar con 5,68 puntos. Esta calificación se explica por la forma cómo el país utiliza sus recursos y por la capacidad de proveer a sus habitantes un alto nivel de prosperidad y bienestar. Sin embargo, su potencial competitivo se justifica a través de los altos estándares de educación de sus trabajadores, considerados los mejores de Asia y los segundos a nivel mundial detrás de Finlandia. Si bien Singapur obtiene el mismo segundo lugar que la medición anterior en competitividad, su puntuación aumentó en tres puntos.

La buena administración público-privada, logística, infraestructura, educación y conectividad que el puerto de Singapur posee lo hace competitivo frente a los demás países.

Es importante mencionar que Singapur tiene al mercado asiático muy cerca y ha creado alianzas con dicho mercado, que si bien México también, este no lo ha hecho tan estrechamente debido a la distancia. Singapur es un punto estratégico y logístico donde son manejadas mercancías tanto para la distribución, transformación y comercialización de los productos, los cuales van por las rutas navieras que ya tiene Singapur y permiten un tráfico marítimo eficaz, así como también la reducción de tiempo en cuanto a entrega y distribución.

País	Operadoras de terminales	Muelles	Grúas	Días Laborales	MTEUs
México	1	4	50	365	2.5
Singapur	2	52	218	365	33.63

Tabla 2 Elementos en materia de infraestructura

Fuente: Composición propia, 2018.

CONCLUSIONES.

De acuerdo a la investigación realizada en cuanto al puerto de Manzanillo y Singapur yo considero que ambos países han sabido aprovechar su ubicación geográfica, siendo esta de vital importancia para su desarrollo, ya que como bien se menciona en distintas partes de la tesina ambos países cuentan con salidas al mar. Para el caso de México es importante saber que además del mar Caribe, Golfo de México y Océano Pacífico tiene cercanía con Estados Unidos y que es uno de los principales socios de México ya que gran parte de lo que se exporta va hacia el país vecino. Mientras que para Singapur su ubicación le permite ser parte socio del mercado más grande del mundo ya que se encuentra en el continente asiático, esto significa que tiene mayor proximidad y rutas navieras privilegiadas.

Por otro lado, tomando en cuenta uno de los factores que a mi parecer fue determinante es el de la historia que sufrieron estos dos países ya que ambos sufrieron una invasión a sus territorios.

México por su parte fue colonizado y descubierto por españoles, quienes dieron inicio a la actividad marítima de forma importante con el propósito de llevar a su país las riquezas que tenía México.

Mientras que Singapur fue colonizado por británicos quienes vieron más allá de saquear como en el caso de México, ellos tenían en mente usar a Singapur como punto estratégico para el comercio marítimo para aprovechar su ubicación geográfica, la cual le da tres rutas; una a China la otra a Indonesia y la ruta entre Europa y el Índico. Desde 1819 lo cual fue crucial en la historia de Singapur ya que a través de los años ha ido mejorando.

Otro de los puntos importantes son las políticas gubernamentales que son parecidas ya que ambas han buscado atraer capital extranjero para invertir en infraestructura. Sin embargo, no puede compararse la inversión extranjera que hay en México a la que hay en Singapur debido a que ambos países están en contextos económicos diferentes lo cual se quiere decir que mientras México está en vías de desarrollo, Singapur ya es un

país desarrollado. Es por lo que mientras que Singapur es un centro de distribución, comercialización y transformación de las mercancías significa que tiene mayor inversión extranjera por parte de los socios comerciales y en el caso de México no tiene la cantidad de demanda que posee Singapur, así que su inversión extranjera es menor.

La infraestructura es muy importante para todos los países debido a que les permite mejorar sus servicios e incrementar la competitividad. Además, que funge como factor determinante para el crecimiento económico de los países y por supuesto mejora la calidad de vida, esta facilita el traslado de las personas, los bienes, las mercancías y permiten que los servicios de educación, salud, lleguen a la población con calidad y oportunidad.

A pesar de que ambas fueron economías emergentes, en el caso de México no solo basta con invertirle a la infraestructura del país sino también en educación ya que esta da pauta al desarrollo e innovación, lo cual no ha ocurrido en México y para Singapur fue una de las principales preocupaciones y que además atendió el gobierno para que los singapurenses estuvieran preparados con un nivel educativo de al menos universidad trunca.

Además, la política de cero corrupciones en Singapur ha sido fundamental para el desarrollo de todo el país, aunque el gobierno es autoritario y restringe a sus ciudadanos en gran medida con castigos que a los ojos de muchos no van con la época en la que vivimos, han sido efectivas para el buen desarrollo, lo cual no podemos decir de México que está entre los países más corruptos del mundo y con alto índice de impunidad.

Principalmente estos son los motivos por los cuales hay una gran diferencia de un puerto y otro, México tiene aspectos positivos además de la ubicación geográfica, está muy bien conectado con el mundo y prueba de ello son los acuerdos y tratados comerciales que lo unen con 40 países alrededor del mundo, por su parte Singapur tiene un alcance de 70 países ya que conecta perfecto con el continente asiático el cual es el más grande de los 5 continentes.

También es importante mencionar que México tiene las tres actividades económicas y en las tres tiene que invertir, mientras que Singapur se especializa en la construcción naval, tecnología e innovación, industria de servicios lo cual corresponde a la tercera actividad económica y por ende toda la inversión se va a esa actividad ya que el sector primario es básicamente inexistente.

Finalmente puedo concluir que ambos países son extraordinarios, han logrado un comercio importante y la razón por la que México está a años de ser igual de eficiente que Singapur es porque no tenemos la suficiente infraestructura y maquinaria que posee Singapur, porque México si es competitivo pero en este análisis comparamos el mejor puerto de México que es Manzanillo y a su vez el mejor puerto del mundo, lo cual es injusto ya que los países a quienes tiene cada nación como socios comerciales son distintos y cada país demanda mercancías diferentes y la rutas navieras abarcan mercados más grandes que otros. A pesar de que no seamos tan competitivos como Singapur no significa que no seamos competitivos.

RECOMENDACIONES.

El sistema portuario nacional desempeña un papel fundamental para el crecimiento económico del país, al ser un área de oportunidad para nuevas inversiones y generador de empleos para los mexicanos.

El puerto de Manzanillo es un punto de transbordo clave en el comercio con Estados Unidos para Centro y Sudamérica y es considerado uno de los puertos más importantes de Latinoamérica por el lado del Pacífico. Es una puerta también entre Asia y Pacífico.

Sin lugar a dudas México tiene que convertirse en un país desarrollado si quiere ser igual de competitivo que Singapur, para lograr este objetivo es necesario evolucionar como país, en materia de infraestructura portuaria lo conveniente sería mejorar las condiciones de las instalaciones portuarias y la inversión para maquinaria y equipo, contar con máquinas de vanguardia y tecnología de punta que permitan operaciones más eficientes, mejores rendimientos y sean más amigables con el medio ambiente de esta manera podría ofertarse una mayor recepción de TEUs y así incrementar la demanda.

El puerto de Manzanillo debe concentrarse en que tanto navieros, transportistas, industriales y todos los que forman parte de la cadena logística, cuenten con una infraestructura portuaria que fortalezca sus cadenas de suministro y comercio en forma ágil, eficiente y experimentada en beneficio de sus operaciones.

Otro punto importante es la búsqueda de la alta especialización como lo ha hecho el puerto de Manzanillo hasta ahora ya que es importante que a pesar de que ha sabido desenvolverse en la especialización de ciertas mercancías, tiene que buscar la mejora continua y valores agregados, aprovechando la cercanía que tiene con los Estados Unidos y con las carreteras al interior del territorio nacional.

De esta manera se debe mejorar el sistema ferroviario ya que este conecta con el interior del país para la distribución de las mercancías. También es conveniente impulsar la calidad y promover el desarrollo de puertos multimodales que reduzcan los costos logísticos para las empresas.

Otra recomendación es intensificar planes estratégicos de desarrollo para fortalecer el papel de la actividad privada en los puertos que ya cuentan con concesionarios y operadores privados.

Por ello México a pesar de que tenga inversión extranjera, ubicación geográfica privilegiada y una dotación de recursos naturales superior a Singapur, necesita tecnología e innovación la cual va ligada a una educación de calidad. Para que no tengamos que comprar tecnología si no crearla.

Lo que lleva a la capacitación constante del personal del puerto para que sean eficientes, así como evaluaciones mensuales del API Manzanillo.

Además, tiene que combatir la corrupción que hay en el país y que a pesar de que no hay información oficial que compruebe dicha corrupción en puertos es bien sabido que existe y tiene que intentar eliminar esas discrepancias.

Finalmente agilizar el tiempo de cargue y descargue de mercancías, así como el despacho de las mercancías ya que cuando existe un menor volumen de tráfico y operaciones en la terminal, se reduce significativamente el tiempo de espera y, con ello, minimizando los riesgos de generar costos adicionales.

REFERENCIAS.

- Aparicio Cabrera, A. (6 de Abril de 2010). ECOES. Obtenido de Economía Mexicana 1910-2010: Balance de un Siglo:
<http://www.economia.unam.mx/profesores/aaparicio/Econom%C3%ADa.pdf>
- API Manzanillo. (2018). API Manzanillo. Obtenido de Ubicación y Zona de Influencia:
<http://www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0020202/ubicacion-y-zona-de-influencia>
- Arboleda, A. F. (2014). Puerto de Rotterdam y Singapur. Programas Tecnicos y laborales , 3-4.
- Aoki, M., Kim, H.-k., & Fujiwara, M. (2000). El Papel del Gobierno en el Desarrollo Económico del Asia Oriental. México: Lecturas El Trimestre Economic.
- Auditoría Superior de la Federación. (2013). Política Pública de Regulación y Supervisión del Sistema Portuario. México: ASF.
- BBC Mundo. (09 de Agosto de 2005). BBC News . Obtenido de De pantanos a rascacielos: los secretos del fantástico éxito de Singapur:
https://www.bbc.com/mundo/noticias/2015/08/150807_finde_economia_exito_singapur_lv
- Berume, S., & Arriaza, K. (2004). Negocios Internacionales: En un Mundo Globalizado. México: CECSA.
- Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. (20 de Agosto de 2013). Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Obtenido de Singapur y su ejemplo como centro marítimo internacional:
<https://www.bcn.cl/observatorio/asiapacifico/noticias/singapur-centro-maritimo-internacional>
- Carrión Jara, A., y Sáez Ruiz, V. (Agosto de 2007). Singapur: Política comercial y política de desarrollo. Obtenido de Singapur: Política comercial y política de

desarrollo:

http://www.tesis.uchile.cl/tesis/uchile/2007/carrion_a/sources/carrion_a.pdf

Casillas, G. (02 de 06 de 2015). El Financiero. Obtenido de Geografía económica básica de México: <http://www.elfinanciero.com.mx/opinion/gabriel-casillas/geografia-economica-basica-de-mexico>

Central Intelligence Agency. (2017). The World Factbook. Obtenido de Central Intelligence Agency: <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/sn.html>

CEPAL. (diciembre de 1988). Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Obtenido de Comisión Económica para América Latina y el Caribe: http://200.9.3.98/bitstream/handle/11362/11714/036007024_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Christopher, M. (1999). Logística Aspectos Estratégicos. México: Limusa.

Coordinación general de Puertos y Marina Mercante . (Agosto de 2016). Coordinación general de puertos y Marina mercante . Obtenido de El puerto de Manzanillo: <https://www.gob.mx/puertosymarinamercante>

De la Mora, L. M. (18 de Julio de 2018). Comercio Exterior: Bancomext. Obtenido de el Comercio exterior como palanca del crecimiento económico y desarrollo de México: <http://www.revistacomercioexterior.com/articulo.php?id=81&t=el-comercio-exterior-nbspcomo-palanca-del->

Destinos México. (2018). Destinos México. Obtenido de Historia de Manzanillo: <https://programadestinosmexico.com/descubre-mexico/historia/historia-de-manzanillo.html>Díaz, A. (2008). Los Puertos en México y la Política económica Internacional. Obtenido de <http://www.geocities.com/adiazbau/>

DOF. (29 de Enero de 2016). Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos. Obtenido de Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos.

EAE Business School. (2018). EAE Business School. Obtenido de México como economía emergente: <https://www.eaeprogramas.es/internacionalizacion/mexico-como-economia-emergente>

El Confidencial. (26 de Marzo de 2017). El Confidencia. Obtenido de Abran paso a los países emergentes: así va a cambiar el mundo en los próximos 30 años: https://www.elconfidencial.com/empresas/2017-03-26/paises-emergentes-reformas-economicas-clase-media-gobierno-pioneer_1349810/

El Siglo de Torreón. (14 de Febrero de 2017). El Siglo de Torreón. Obtenido de México, una gran 'maquila': <https://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/1312322.mexico-una-gran-maquila.html>

Embassy of Singapore in Washington D.C. (1994). Singapore History. Washington D.C: ASNIC.

Eslava Sarmiento, A. (15 de Enero de 2016). Revista de Logística . Obtenido de Indicadores de eficiencia y nivel de servicio portuario: <https://revistadelogistica.com/actualidad/indicadores-de-eficiencia-y-nivel-de-servicio-portuario/>

Estay, J., Girón, A., & Martínez, O. (1999). La Economía Mundial: Principales Dimensiones en el Umbral Siglo XXI. México: Porrúa.

Expansion. (23 de Mayo de 2017). Expansion. Obtenido de El Potencial de los Mercados Emergentes: <http://www.expansion.com/promociones/native/2017/05/23b/>

Freire, j. G. (2003). Economía del Transporte Marítimo. México: Netbiblo.

García Herrero, A., y Nigrinis Ospina, M. (Enero de 2011). Los EAGLEs: las economías emergentes que serán las protagonistas del crecimiento mundial. Obtenido de Los EAGLEs: las economías emergentes que serán las protagonistas del crecimiento mundial:

https://www.researchgate.net/publication/324168278_Los_EAGLEs_las_economias_emergentes_que_seran_las_protagonistas_del_crecimiento_mundial

García, J., y Fernández, C. (2004). Servicios de Tráfico Marítimo. México: Netbiblo.

Gómez Díaz de León, C., y De León de la Garza, E. A. (2014). Método Comparativo. Obtenido <http://eprints.uanl.mx/9802/1/Estudio%20Comparado.pdf>

Guardado, I. (26 de Agosto de 2016). Geografía del comercio. Obtenido de Geografía http://www.academia.edu/19572617/GEOGRAFIA_DEL_COMERCIO_PRESENTACION

Guía de Singapur. (17 de Febrero de 2017). Guía de Singapur. Obtenido de Un poco de historia: <https://www.guiadesingapur.com/singapur/un-poco-de-historia/>

Hathcock, B. (2013). Singapore. Our World, 5. Obtenido de <https://www.disfrutasingapur.com/historia>

Hill, C. W. (2011). Negocios Internacionales: Competencia en el Mercado Global . Ciudad de México: McGraw Hill.

IEXE. (22 de Septiembre de 2014). Centro de Investigación y Posgrados. Obtenido de Centro de Investigación y Posgrados: <https://www.iexe.edu.mx/blog/que-son-las-politicas-publicas.html>

ICEX: España Exportación e inversiones. (s.f.). España Exportación e inversiones. Obtenido de España Exportación e inversiones: https://www.icex.es/icex/wcm/idc/groups/public/documents/documento_anexo/mde2/njy/~edisp/dax2016622731.pdf

IContainers . (27 de Febrero de 2018). iContainers . Obtenido de Transporte Marítimo a Singapur: <https://www.icontainers.com/es/transporte-maritimo/singapur/>

INEGI. (06 de Septiembre de 2018). Instituto Nacional de Estadística y Geografía.

Obtenido de Extensión de México:

<http://cuentame.inegi.org.mx/territorio/mexico.aspx?tema=T>

Informe Sobre el Comercio Mundial. (2014). La Infraestructura en el Comercio y Desarrollo Económico. México.

Ingeniería por el Mundo . (21 de Octubre de 2014). Ingeniería por el Mundo . Obtenido de Puerto de Singapur:

<http://ingenieriaporelmundo.blogspot.com/2014/10/puerto-de-singapur.html>

Instituto Nacional del Emprendedor. (s.f.). Instituto Nacional del Emprendedor. Obtenido de INADEM: <https://www.inadem.gob.mx/eficiencia-eficacia-y-productividad-en-una-empresa/>

Inversion-es: La Enciclopedia de las Inversiones . (Noviembre de 2014). Inversion-es:

La Enciclopedia de las Inversiones . Obtenido de Economías Emergentes:

<http://www.inversion-es.com/economia/economias-emergentes.html>

Jimenez, M. (18 de Abril de 2016). Logi-News. Obtenido de Logi-News: Noticias Sobre el Sector de la Logística y el Transporte:

<http://noticiaslogisticaytransporte.com/logistica/18/04/2016/puerto-mexicano-de-manzanillo-busca-inversion-extranjera/78023.html>

Lexicomex. (2016). Distribución Física Internacional . Lexicomex, 3-9.

Martínez Bernal, P. (10 de Abril de 2015). Libre Mercado. Obtenido de ¿Cómo se convirtió Singapur en el país más rico del mundo?:

<https://www.libremercado.com/2015-04-10/como-se-convirtio-singapur-en-el-pais-mas-rico-del-mundo-1276544926/>

Melo, I. (1999). Transporte Internacional de Mercancías. México: Porrúa.

Meza Orozco, N. (30 de Mayo de 2014). Forbes México. Obtenido de Los 10 países con mayor producción de autos en el mundo: <https://www.forbes.com.mx/los-10-paises-con-mayor-produccion-de-autos-en-el-mundo/>

Misión de México Ante la UE. (septiembre de 2010). Trade Link: Lazos Comerciales. Obtenido de 200 Años de Comercio Exterior de México: http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/pages/bruselas/trade_links/esp/sepesp2010.pdf

Murphy, P. K. (2015). Logística Contemporánea. Ciudad de México: Pearson.

National Geographic. (29 de Enero de 2016). National Geographic. Obtenido de Singapur, 50 años después de su independencia: https://www.nationalgeographic.com.es/viajes/singapur-50-anos-despues-de-su-independencia_10010

Navarrete, J. E. (2011). Journal of Economic Literature. Obtenido de El BRIC, el BRICS y México: <http://www.economia.unam.mx/publicaciones/nueva/econunam/23/03navarrete.pdf>

Noticieros Televisa. (27 de enero de 2017). Manzanillo, por segundo año el puerto más importante en México. Obtenido de Televisa. News: <https://noticieros.televisa.com/ultimas-noticias/manzanillo-por-segundo-ano-consecutivo-el-puerto-mas-importante-en-mexico/>

Oficina de Información Diplomática Singapur. (Marzo de 2018). Oficina de Información Diplomática Singapur. Obtenido de Oficina de Información Diplomática Singapur: http://www.exteriores.gob.es/Documents/FichasPais/SINGAPUR_FICHA%20PAIS.pdf

Peng, M. (2010). Estrategia Global. México: CENGAGE Learning.

Pensamiento y Gestión. (2010). La globalización y el crecimiento empresarial a través de estrategias de internacionalización. Revista científica Pensamiento y Gestión.

Pioneer Investments . (Junio de 2016). Pioneer Investments . Obtenido de Evolución de los mercados emergentes:

https://www.ecestaticos.com/file/da7984f23d15984b4f7b563e0f2afb52/1490097647-blue-paper-brave-new-world_es.pdf

Presidencia de la República. (16 de abril de 2016). Presidencia de la República.

Obtenido de Presidencia de la República:

<https://www.gob.mx/presidencia/articulos/ventajas-que-ofrece-mexico-para-el-desarrollo-de-negocios-y-actividades-productivas>

PROMÉXICO. (2018). Pro México. Obtenido de Tratados de comercio:

<http://www.promexico.mx/es/mx/tratados-comerciales>

PROMÉXICO. (22 de Febrero de 2016). Pro México. Obtenido de Recursos naturales:

<https://www.gob.mx/promexico/acciones-y-programas/recursos-naturales>

Reyes Posadas, e. a. (2003). Explorando la Geografía de México. México: Nuevo México.

Riveros García, F. d. (16 de Junio de 2017). Forbes. Obtenido de Retos y compromisos del comercio marítimo en México: <https://www.forbes.com.mx/retos-del-comercio-maritimo-en-mexico/>

Román, R. (09 de Abril de 2015). El economista. Obtenido de México, un país emergente con futuro.

Ruiz Gámez, G., y Martner Peyrelongue, C. (17 de Febrero de 2018). integración modal y competitividad en el puerto de Manzanillo, Colima. Obtenido de integración modal y competitividad en el puerto de Manzanillo, Colima:

<https://imt.mx/resumenpublicaciones.html?IdPublicacion=99&IdTipo=Publicaci%C3%B3n%20t%C3%A9cnica%20No.99&LbPalabra=>

- Saldaña, I. (13 de Febrero de 2017). El Universal. Obtenido de México, solo un gran armador :
<http://www.eluniversal.com.mx/articulo/cartera/negocios/2017/02/13/mexico-solo-un-gran-armador>
- Salvá, A. (10 de Agosto de 2015). El país. Obtenido de Las dos caras del éxito de Singapur:
https://elpais.com/internacional/2015/08/09/actualidad/1439155558_848900.html
- Sandoval Morales, H. (2012). Geografía Económica . Estado de México: Red Tercer Milenio .
- Santander . (Julio de 2018). Santander. Obtenido de SINGAPUR: POLÍTICA Y ECONOMÍA: https://es.portal.santandertrade.com/analizar-mercados/singapur/politica-y-economia?&actualiser_id_banque=oui&id_banque=35&memoriser_choix=memoriser
- Sector Marítimo. (2016). Top 10 Puertos de Contenedores del Mundo. Sector Marítimo: ingeniería Naval.
- Sterling Perez, B. E., y Villanueva Herrera, E. (2005). Geografía Económica: Una Visión Integradora del Mundo. México : Esfinge Grupo Editorial .
- Tamayo, J. L. (1987). Geografía de México. Ciudad de México: Trillas.
- Torres, A. (2007). Políticas públicas y desarrollo de proveedores en países del este asiático: los casos de Taiwán,. Economía y Sociedad , 17-44.
- Transporte MX. (23 de septiembre de 2017). Los Puertos Más Importantes del Mundo. Obtenido de <http://www.transporte.mx/los-puertos-mas-importantes-del-mundo/>
- Truyols, S., y Alcubilla, F. (2011). Economía, Ingeniería y Logística Portuaria. México : Delta.

UNAM. (2002). Tutorial para la Asignatura Geografía Económica de México . México:
Fondo Editorial Foca .

Universidad Nacional Autónoma de México. (2015). Política económica Y Política social
en México: Desequilibrio y saldos. Problemas del Desarrollo , 41-66.

Villagrasa, J. (2003). Globalización: ¿Un Mundo Mejor? México: Trillas.

ANEXO.

La presente ley de inversión extranjera permite analizar y comprender el contexto marítimo portuario de la investigación para el caso de México ya que esta ha servido para el crecimiento del puerto de Manzanillo.

LEY DE INVERSIÓN EXTRANJERA

Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 27 de diciembre de 1993 TEXTO VIGENTE Última reforma publicada DOF 15-06-2018

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.-
Presidencia de la República.

CARLOS SALINAS DE GORTARI, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el H. Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"EL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, DECRETA:

LEY DE INVERSION EXTRANJERA

TITULO PRIMERO

DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo I

Del Objeto de la Ley

ARTÍCULO 1o.- La presente Ley es de orden público y de observancia general en toda la República. Su objeto es la determinación de reglas para canalizar la inversión extranjera hacia el país y propiciar que ésta contribuya al desarrollo nacional.

ARTÍCULO 2o.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

I.- Comisión: la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras;

II.- Inversión extranjera:

a) La participación de inversionistas extranjeros, en cualquier proporción, en el capital social de sociedades mexicanas;

b) La realizada por sociedades mexicanas con mayoría de capital extranjero; y

c) La participación de inversionistas extranjeros en las actividades y actos contemplados por esta Ley.

III.- Inversionista extranjero: a la persona física o moral de nacionalidad distinta a la mexicana y las entidades extranjeras sin personalidad jurídica;

IV.- Registro: el Registro Nacional de Inversiones Extranjeras;

V.- Secretaría: la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial;

VI.- Zona Restringida: La faja del territorio nacional de cien kilómetros a lo largo de las fronteras y de cincuenta a lo largo de las playas, a que hace referencia la fracción I del artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y

VII.- Cláusula de Exclusión de Extranjeros: El convenio o pacto expreso que forme parte integrante de los estatutos sociales, por el que se establezca que las sociedades de que se trate no admitirán directa ni indirectamente como socios o accionistas a inversionistas extranjeros, ni a sociedades con cláusula de admisión de extranjeros.

ARTÍCULO 3o.- Para los efectos de esta Ley, se equipara a la inversión mexicana la que efectúen los extranjeros en el país con calidad de inmigrados, salvo aquella realizada en las actividades contempladas en los Títulos Primero y Segundo de esta Ley.

ARTÍCULO 4o.- La inversión extranjera podrá participar en cualquier proporción en el capital social de sociedades mexicanas, adquirir activos fijos, ingresar a nuevos campos de actividad económica o fabricar nuevas líneas de productos, abrir y operar

establecimientos, y ampliar o relocalizar los ya existentes, salvo por lo dispuesto en esta Ley.

Las reglas sobre la participación de la inversión extranjera en las actividades del sector financiero contempladas en esta Ley, se aplicarán sin perjuicio de lo que establezcan las leyes específicas para esas actividades.

Capítulo II

De las Actividades Reservadas

ARTICULO 5o.- Están reservadas de manera exclusiva al Estado las funciones que determinen las leyes en las siguientes áreas estratégicas:

I.- Petróleo y demás hidrocarburos;

II.- Petroquímica básica;

III.- Electricidad;

IV.- Generación de energía nuclear;

V.- Minerales radioactivos;

X.- Ferrocarriles;

XIII.- Control, supervisión y vigilancia de puertos, aeropuertos y helipuertos; y

XIV.- Las demás que expresamente señalen las disposiciones legales aplicables.

ARTICULO 6o.- Las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación, están reservadas de manera exclusiva a mexicanos o a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros:

I.- Transporte terrestre nacional de pasajeros, turismo y carga, sin incluir los servicios de mensajería y paquetería;

II.- Comercio al por menor de gasolina y distribución de gas licuado de petróleo;

La inversión extranjera no podrá participar en las actividades y sociedades mencionadas en el presente artículo directamente, ni a través de fideicomisos, convenios, pactos sociales o estatutarios, esquemas de piramidación, u otro mecanismo que les otorgue control o participación alguna, salvo por lo dispuesto en el Título Quinto de esta Ley.

Capítulo III

De las Actividades y Adquisiciones con Regulación Específica

ARTICULO 7o.- En las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación la inversión extranjera podrá participar en los porcentajes siguientes:

I.- Hasta el 10% en:

Sociedades cooperativas de producción;

II.- Hasta el 25% en:

o) Pesca en agua dulce, costera y en la zona económica exclusiva, sin incluir acuicultura;

p) Administración portuaria integral;

q) Servicios portuarios de pilotaje a las embarcaciones para realizar operaciones de navegación interior, en los términos de la Ley de la materia.

r) Sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje, con excepción de cruceros turísticos y la explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria;

s) Servicios conexos al sector de ferrocarriles, que consisten en servicios a pasajeros, mantenimiento y rehabilitación de vías, libramientos, talleres de reparación de equipo tractivo y de arrastre, organización y comercialización de trenes unitarios, operación de terminales interiores de carga y telecomunicaciones ferroviarias; y

t) Suministro de combustible y lubricantes para embarcaciones, aeronaves y equipo ferroviario.

Los límites para la participación de inversión extranjera señalados en este artículo, no podrán ser rebasados directamente, ni a través de fideicomisos, convenios, pactos sociales o estatutarios, esquemas de piramidación, o cualquier otro mecanismo que otorgue control o una participación mayor a la que se establece, salvo por lo dispuesto en el Título Quinto de esta Ley.

ARTICULO 8o.- Se requiere resolución favorable de la Comisión para que la inversión extranjera participe en un porcentaje mayor al 49% en las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación:

I.- Servicios portuarios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interior, tales como el remolque, amarre de cabos y lanchaje;

II.- Sociedades navieras dedicadas a la explotación de embarcaciones exclusivamente en tráfico de altura;

III.- Administración de terminales aéreas;

ARTICULO 9o.- Se requiere resolución favorable de la Comisión para que en las sociedades mexicanas donde la inversión extranjera pretenda participar, directa o indirectamente, en una proporción mayor al 49% de su capital social, únicamente cuando el valor total de activos de las sociedades de que se trate, al momento de someter la solicitud de adquisición, rebase el monto que determine anualmente la propia Comisión.

México, D.F., a 15 de diciembre de 1993.- Dip. **Fernando Rodríguez Cerna**, Presidente.- Sen. **Eduardo Robledo Rincón**, Presidente.- Dip. **Juan Adrián Ramírez García**, Secretario.- Sen. **Antonio Melgar Aranda**, Secretario.- Rúbricas".

En cumplimiento de lo dispuesto por la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y para su debida publicación y observancia, expido el presente Decreto en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad

de México, Distrito Federal, a los veintitrés días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y tres.- **CARLOS SALINAS DE GORTARI.**- Rúbrica.- El Secretario de Gobernación, **José Patrocinio González Blanco Garrido.**- Rúbrica.

