



UNIVERSIDAD MICHOACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO

**INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS
Y EMPRESARIALES**

MAESTRÍA EN CIENCIAS EN COMERCIO EXTERIOR

**“Competitividad Portuaria: Cd. Lázaro Cárdenas,
Michoacán y Shanghai, China”**

TESIS

**QUE PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRO EN CIENCIAS EN
COMERCIO EXTERIOR PRESENTA:**

Juan Pablo Barbosa Rodríguez

Director de Tesis:
Dr. Zoé Tamar Infante Jiménez

MORELIA, MICHOACÁN, FEBRERO DE 2010



UNIVERSIDAD MICHOACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES
MAESTRÍA EN CIENCIAS EN COMERCIO EXTERIOR

Carta de Cesión de Derechos

En la ciudad de Morelia, Michoacán de Ocampo, el día 6 de febrero de 2010, el que suscribe JUAN PABLO BARBOSA RODRÍGUEZ, alumno de la Maestría en Ciencias en Comercio Exterior, adscrita al Instituto de Investigaciones Económicas y Empresariales, manifiesta ser el autor intelectual del presente trabajo de tesis, bajo la dirección del Dr. Zoé Tamar Infante Jiménez, y cede los derechos del trabajo titulado “**Competitividad Portuaria: Cd. Lázaro Cárdenas, Michoacán y Shanghai, China**” a la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo para su difusión con fines académicos.

Los usuarios de la información no deben reproducir el contenido textual, gráficas o datos sin el permiso del autor, otorgados por escrito. Si el permiso se otorga, el usuario deberá dar agradecimientos correspondientes y citar la fuente del mismo.

A T E N T A M E N T E:

JUAN PABLO BARBOSA RODRÍGUEZ

Dedico mi tesis:

A mi madre y a mi abuelo, de quienes aprendí las bases para vivir, y que hoy, después de todos estos años, siguen presentes en espíritu, en mi corazón.

A mi abuela. A mis primos Farid, Carlos y a toda mi familia que ha estado siempre en todos los momentos importantes de mi vida.

A Mariana Sdeineb, mi novia, quien apareció sin esperarla y que me ha acompañado en gran parte de esta aventura y con quien he de compartir muchas más.

A mis amigas y amigos, Yadi, Erik, Hugo, Toño, Za, Neza, Luipe y a todos los demás cuyo nombre no he escrito, pero que siempre están ahí.

Agradezco de manera especial a mi asesor, Zoé Infante, por su disponibilidad y apoyo incondicional más allá de la docencia; a los profesores investigadores del INJNEE, en particular a quienes me guiaron en esta investigación, mis asesores: Joel, Plinio, Odón y Carlos Francisco, para todos ellos mi más profundo agradecimiento.

Índice

Contenido	Ubicación
Índice de Figuras	IX
Índice de Tablas	X
Índice de Cuadros	XI
Resumen	XII
Abstract	XIII
Glosario	XIV
Introducción	XV
Capítulo I. Caracterización de la Investigación	17
1.1 El Problema de la Investigación	17
1.1.1 Contexto Situacional	19
1.2 Preguntas de la Investigación	22
1.2.1 Pregunta General de Investigación	22
1.2.2 Preguntas Específicas de Investigación	22
1.3 Objetivos de la Investigación	22
1.3.1 Objetivo General de la Investigación	22
1.3.2 Objetivos Específicos de la Investigación	22
1.4 Hipótesis de la Investigación	23
1.4.1 Hipótesis General de la Investigación	23
1.4.2 Hipótesis Específicas de la Investigación	23
1.5 Justificación	23
1.5.1 Magnitud	23
1.5.2 Trascendencia	23
1.5.3 Viabilidad	25
1.5.4 Vulnerabilidad	25
1.6 Horizonte Temporal y Espacial	25
1.7 Paradigma de Investigación	26
1.8 Método de la Investigación	27
1.9 Identificación de Variables	28
1.10 Instrumentos de la Medición	29

1.11	Estructura de la Tesis	29
	Capítulo II. Fundamentos Teóricos de la Competitividad Portuaria	30
2.1	Antecedentes de la Competitividad	30
2.1.1	Orígenes	30
2.1.2	Definición de Competitividad	31
2.2	Evolución Conceptual	35
2.2.1	Teorías Clásicas	37
2.2.2	Teoría de la Ventaja Absoluta	37
2.2.3	Teoría de la Ventaja Comparativa	38
2.2.4	Teorías sobre Ventaja Competitiva	39
2.2.5.	Modelo del Diamante de la Ventaja Competitiva Nacional	41
2.2.6	Modelo del Doble Diamante Generalizado	48
2.2.7	Modelo de los Nueve Factores	49
2.3	Competitividad Sistémica	53
2.4	Competitividad Portuaria	57
	Capítulo III. Análisis de la Competitividad Portuaria Ante las Experiencias de Lázaro Cárdenas y de Shanghai	65
3.1	Definición de Competitividad Portuaria	65
3.2	Funcionamiento del Puerto de Lázaro Cárdenas	65
3.2.1	Breve Historia	65
3.2.2	Nacimiento del Puerto de Lázaro Cárdenas	65
3.2.3	Marco Jurídico	66
3.2.3.1	Ley de Puertos	66
3.2.3.2	Ley de Navegación y Comercio Marítimo	67
3.2.4	Infraestructura	67
3.2.4.1	Terminales Públicas	68
3.2.4.2	Terminales Privadas	68
3.2.4.3	Lista de Terminales	68
3.2.4.4	Vías de Comunicación Terrestre	68
3.2.4.5	Ferrocarril	68

3.2.4.6	Aeropuerto	69
3.2.4.7	Inversión	69
3.2.4.8	Esquema Administrativo y Operativo	71
3.2.4.9	Sociedad y Gobierno	74
3.2.4.10	Capacitación	74
3.3	Funcionamiento del Puerto de Shanghai	75
3.3.1	Breve Historia	75
3.3.2	Marco Jurídico	76
3.3.3	Infraestructura	77
3.3.4	Inversión	78
3.3.5	Esquema Administrativo y Operativo	79
3.3.6	Operativo	79
3.3.7	Procedimiento	79
3.3.8	Administrativo	83
3.3.9	Principales Funciones	84
3.3.10	Gobierno	85
3.3.11	Capacitación	87
	Capítulo IV. Fundamentos Metodológicos del Análisis de la Competitividad Portuaria de Lázaro Cárdenas y Shanghai	88
4.1	Operacionalización de Variables	88
4.2	Escala de Medición	91
4.3	Sujetos de Estudio	92
4.4	Método para la Medición de la Competitividad Portuaria	92
	Capítulo V. Recolección de Información y Análisis de Resultados.	93
5.1	Resultados para Marco Jurídico Vigente (MJV)	94
5.2	Resultados para Infraestructura (INF)	95
5.3	Resultados para Ambiente propicio para Inversión (AI)	96
5.4	Resultados para Esquema administrativo y Operativo (EAO)	97
5.5	Resultados para Políticas por parte de Autoridades (PA)	98
5.6	Resultados para Capacitación (CAP)	99

5.7	Resultados para Competitividad Portuaria	100
5.8	Resultados para Marco Jurídico Vigente (MJV) en Shanghai	101
5.9	Resultados para Infraestructura (INF) en Shanghai	102
5.10	Resultados para Ambiente propicio para Inversión (AI) en Shanghai	103
5.11	Resultados para Esquema administrativo y Operativo (EAO) en Shanghai	104
5.12	Resultados para Políticas por parte de Autoridades (PA) en Shanghai	105
5.13	Resultados para Capacitación (CAP) en Shanghai	106
5.14	Resultados para Competitividad Portuaria en Shanghai	107
5.15	Evaluación de la Competitividad Portuaria de Cd. Lázaro Cárdenas respecto a la de Shanghai, China	108
	Conclusiones	110
	Anexos	
	Anexo I. Mercancías Importadas de China en el Puerto de Lázaro Cárdenas	111
	Anexo II. Lista Detallada de Terminales Portuarias	118
	Anexo III. Mapas de Transporte en los Estados Unidos Mexicanos	124
	Anexo IV. Organigramas del Puerto de Lázaro Cárdenas	127
	Anexo V. Cuestionario Aplicado.	128
	Anexo VI. Relación de Funcionarios de la Terminal Portuaria de Shanghai	132
	Bibliografía.	133

Índice de Figuras

	Contenido	Ubicación
Figura 1	Diagrama de Estudio Transeccional Correlacional Causal	28
Figura 2	Teoría Económica de la Competitividad Internacional	36
Figura 3	Diamante de la ventaja competitiva nacional	42
Figura 4	El diamante como sistema	47
Figura 5	Modelo de doble diamante generalizado	49
Figura 6	Modelo de los nueve factores	51
Figura 7	Niveles de competitividad sistémica	55
Figura 8	Diez capitales de la competitividad sistémica	56
Figura 9	Factores de la competitividad portuaria	59
Figura 10	Factores determinantes del éxito portuario	61
Figura 11	Factores determinantes del éxito portuario latinoamericano	63
Figura 12	Variables que inciden ‘en la competitividad de los puertos mexicanos	64
Figura 13	Comparación entre medias por Item; Cd. Lázaro Cárdenas –Shanghai	108
Figura 14	Comparación entre medias de variables independientes	109

Índice de Tablas

	Contenido	Ubicación
Tabla 1	Resumen anual de carga operada en toneladas métricas en Lázaro Cárdenas	21
Tabla 2	Servicios Ferroviarios del Puerto de Lázaro Cárdenas	69
Tabla 3	Porcentaje de participación de las Líneas navieras que operan en el puerto de Lázaro Cárdenas	70
Tabla 4	Alfabetismo en la población	75
Tabla 5	Operacionalización de las variables	89
Tabla 6	Cd. Lázaro Cárdenas, Marco Jurídico	94
Tabla 7	Cd. Lázaro Cárdenas, Infraestructura	95
Tabla 8	Cd. Lázaro Cárdenas, Ambiente Propicio para la Inversión	96
Tabla 9	Cd. Lázaro Cárdenas, Esquema Administrativo y Operativo del Puerto	97
Tabla 10	Cd. Lázaro Cárdenas, Políticas Adecuadas y Coordinadas por parte de las diversas autoridades	98
Tabla 11	Cd. Lázaro Cárdenas, Capacitación	99
Tabla 12	Cd. Lázaro Cárdenas, Competitividad Portuaria	100
Tabla 13	Shanghai, Marco Jurídico	101
Tabla 14	Shanghai, Infraestructura	102
Tabla 15	Shanghai, Ambiente Propicio para la Inversión	103
Tabla 16	Shanghai, Esquema Administrativo y Operativo del Puerto	104
Tabla 17	Shanghai, Políticas Adecuadas y Coordinadas por parte de las diversas autoridades	105
Tabla 18	Shanghai, Capacitación	106
Tabla 19	Shanghai, Competitividad Portuaria	107
Tabla 20	Análisis de Correlación de Pearson	108

Índice de Cuadros

	Contenido	Ubicación
Cuadro 1	Principios de Competitividad Mundial	34
Cuadro 2	Teorías sobre ventaja competitiva de las naciones	52

Resumen

En este trabajo de tesis se analiza el tema de la competitividad portuaria, comenzándose por un recuento de las principales teorías de la competitividad, estableciendo una definición y se prosigue haciéndose un comparativo entre los puertos de Cd. Lázaro Cárdenas, Michoacán y Shanghai, China. En el estudio de campo se observó que la competitividad de Shanghai, China es alta, mientras que la de Cd. Lázaro Cárdenas es media, de acuerdo con la escala establecida en esta investigación.

El poder comparar la posición competitiva del puerto más relevante de nuestra entidad, Cd. Lázaro Cárdenas, con un puerto de gran magnitud como es Shanghai, China, permitirá conocer qué se requiere para lograr ser mejores, en cuáles indicadores somos competitivos y en cuáles estamos siendo superados, para poder definir la estrategia de desarrollo del puerto, hacia la catalización del comercio exterior.

Abstract.

This thesis examines the issue of port competitiveness, starting with a review of the principal theories of competitiveness, establishing a definition and continues making a comparison between the ports of Ciudad Lázaro Cárdenas, Michoacan and Shanghai, China. In the field study is showed that the competitiveness of Shanghai, China is high, while that of Cd Lázaro Cárdenas is average, according to the scale proposed in this research.

The competitive position to compare the most important port of Michoacan, Cd Lázaro Cárdenas, versus a major port such as Shanghai, China, provide insight about which conditions are required to improve it, in which indicators Lazaro Cardenas is competitive and in which are being overcome in order to define the development strategy of the port, towards the catalyzing foreign trade.

Glosario.

COMERCIO.- Actividad socioeconómica que consiste en la compra y venta de bienes, ya sea para su uso, para su venta o bien para su transformación, a través del cambio o transacción de algo a cambio de otra cosa de igual valor.

FEU.- Unidad de medida de capacidad de transporte marítimo en contenedores. Originalmente es un acrónimo de la expresión inglesa “Forty-feet Equivalent Unit”. tiene el tamaño y capacidad de carga dos veces más grande que un TEU

PUERTO.- Dentro de la cadena del transporte, el puerto es el eslabón que permite el intercambio comercial entre el mar y la tierra. Se define como el conjunto de obras, instalaciones y servicios que proporcionan el espacio de aguas tranquilas necesarias para la estancia segura de los buques, mientras se realizan las operaciones de carga, descarga y almacenaje de las mercancías y el tránsito de viajeros. En general, las funciones de un puerto son: comercial, intercambio modal del transporte marítimo y terrestre, base del barco y fuente de desarrollo regional. Entre las funciones de índole específica tenemos: actividad pesquera, de recreo y de defensa.

TEU.- Unidad de medida de capacidad de transporte marítimo en contenedores. Originalmente es un acrónimo de la expresión inglesa “Twenty-feet Equivalent Unit”. Es el tamaño que se ha establecido como base, tomando como unidad la capacidad de un contenedor de 20 pies. Sus dimensiones son: 20 pies de largo x 8 pies de ancho x 8,5 pies de altura, equivalentes a 6,096 metros de largo x 2,438 metros de ancho x 2,591 metros de alto. Su volumen exterior es de 1360 pies cúbicos equivalentes a 38,51 metros cúbicos. Su capacidad es de 1165,4 pies cúbicos equivalentes a 33 metros cúbicos. El peso máximo de la carga en su interior es de 28.230 Kilogramos.

TRANSPORTE MULTIMODAL.- El transporte multimodal es la articulación entre diferentes modos de transporte, a fin de realizar más rápida y eficazmente las operaciones de trasbordo de materiales y mercancías (incluyendo contenedores, palets o artículos similares utilizados para consolidación de cargas). El transporte multimodal es aquel en el que son necesarios más de un tipo de vehículo para transportar la mercancía desde su lugar de origen hasta su destino final.

Introducción

En esta tesis se analiza la competitividad de los puertos de Shanghai, China y Ciudad Lázaro Cárdenas, Michoacán, comparando entre sí los valores obtenidos de las variables que enuncian las principales posturas teóricas de la competitividad de los puertos en general y del modelo empleado para cuantificarlas en este trabajo en particular.

La competitividad de nuestra nación es un tema que dado el creciente auge de los estudios relativos a la misma, ha ido cobrando cada vez mayor interés, siendo que gradualmente se difunden en los medios de comunicación más profusamente los resultados de los mismos, en donde sitúan a México en escalas como el 57° lugar mundial¹. Estos estudios resultan de una densa batería de ítems que mensuran más de 200 indicadores nacionales, siendo de acuerdo con la metodología empleada por los diferentes organismos, muestra de que a nuestra nación le falta mucho camino por recorrer hacia lograr ser una economía global de primer mundo.

¿Pero en dónde reside la competitividad? Parece ser la sumatoria de una serie de elementos sistémicos, que a su vez generan sinergías casi imperceptiblemente, deviniendo el resultado final, mayor que la adición de las contribuciones aisladas de los elementos que la conforman.

Cabe hacer notar que la teoría ha definido diferentes escalas de análisis para la competitividad, siendo la competitividad portuaria el eje del presente estudio y basamento para la delimitación conceptual del mismo.

El poder comparar la posición competitiva del puerto más relevante de nuestra entidad, Cd. Lázaro Cárdenas, con un puerto de gran magnitud como es Shanghai, China, permitirá conocer qué se requiere para lograr ser mejores, en cuáles indicadores somos competitivos y en cuáles estamos siendo superados, para poder definir la estrategia de desarrollo del puerto, hacia la catalización del comercio exterior.

¹ Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, 2007

En el Capítulo I se define la caracterización metodológica a utilizar durante el resto del documento, en donde se parte de la problematización del fenómeno de los puertos de Shanghai y Lázaro Cárdenas, que incrementan la relación entre sí desde el marco de APEC. Tal razón lleva a abordarlos desde una de las categorías de análisis de la competitividad que marca la teoría de la misma: la competitividad de los puertos.

En el Capítulo II se analiza la competitividad desde el inicio de la comparación del desarrollo y crecimiento de las naciones hasta nuestros días, pasando por las teorías clásicas de Adam Smith y David Ricardo, pasando por la teoría de Porter y las adaptaciones de Moon, Rugman y Verbeke, además del modelo para países en vías de desarrollo de Cho, el concepto y modelo de Competitividad Sistémica del Instituto Alemán del Desarrollo y su adecuación para Latinoamérica de René Villareal, hasta arribar a los modelos de Competitividad Portuaria de la Comisión Interamericano de Puertos y de la CEPAL, entre otros.

Las teorías en materia de competitividad son la base para poder definir en el Capítulo III un concepto de Competitividad Portuaria para esta investigación; además en este apartado se aborda la explicación del funcionamiento de cada uno de los puertos a estudiar, así como se realiza un comparativo del rendimiento de Lázaro Cárdenas y Shanghai.

El contraste de los conocimientos existentes sobre los puertos con lo que dice la teoría, es presentado en el Capítulo IV, al igual que el diseño del cuestionario a través de la definición del modelo a seguir, así como las variables al darles tanto una dimensión conceptual como operacional a fin de definir indicadores, items, redes y sistemas a utilizar.

La aplicación de cuestionarios, así como la obtención de resultados se muestra en el Capítulo V, utilizando frecuencias, tablas de correlaciones, prueba de hipótesis y demás instrumentos para medir los resultados referidos para llegar a la interpretación de resultados.

Al final de este documento, se presentan conclusiones, recomendaciones y posibles líneas de investigación futuras.

CAPÍTULO I.

CARACTERIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.

El incremento de las relaciones entre los diferentes países, ha llevado ofrecer bienes y servicios de mayor calidad para satisfacer a la cada vez mayor cantidad de clientes y usuarios en todos los ámbitos existentes. Los puertos no son la excepción; en este sentido, la comparación de los mismos se realiza con la finalidad de conocer la posición competitiva de Ciudad Lázaro Cárdenas, Michoacán, dado que en los medios de comunicación masiva tanto nacionales como estatales se ha hecho difusión reiterada de que con las inversiones públicas y privadas realizadas, dicha localidad será uno de los puertos más importantes del país, siendo pilar futuro de su crecimiento económico, como parte de la estrategia de comunicación social legitimadora de los órdenes de gobierno anteriormente citados.

A la par se han realizado ingentes inversiones públicas y privadas en dicha localidad. Sin embargo, las lecciones y experiencias de intercambio desigual en el marco del comercio internacional que ha obtenido nuestra nación, merecen conocer si el principal puerto de China tiene mayores capacidades, flujo, volumen, logística, etc que el de Cd. Lázaro Cárdenas. Y con ello, aprender de tal situación para prever el escenario que vendrá en el corto, mediano mayor, en el marco de APEC? Esto lo podemos conocer si podemos conocer cuál es la posición competitiva y largo plazo, y encarar la realidad futura de manera estratégica.

Ante ello, surgen preguntas como: ¿la inversión de recursos en propulsar el puerto de Lázaro Cárdenas es una buena apuesta estratégica, o el costo de oportunidad es de Ciudad Lázaro Cárdenas, Michoacán respecto a Shanghai, China.

1.1 EL PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN.

Dentro de las actividades comerciales observamos el intercambio de bienes o de servicios que se afectan a través de un mercader o comerciante. Empero, el fenómeno del comercio internacional ha sufrido durante el transcurso del tiempo. Se puede apreciar que ha evolucionado a través de los siglos, y que las cuestiones que eran completamente válidas y ciertas para esta actividad hace 50, 100 o 200 años han cambiado de forma considerable.

Si observamos el flujo de intercambio de bienes actual, se remarca la característica de que el comercio mundial se mueve preponderantemente en cuanto a volumen de mercancías por medio del transporte marítimo, ya que actualmente los puertos son la principal entrada de bienes a una nación dada.

En México no ha ocurrido la excepción. Se cuenta con puertos que permiten el intercambio de mercancías, siendo en fechas recientes, el de Lázaro Cárdenas, particularmente favorecido con inversión pública y privada.

De acuerdo con Gonzalez Riascos², las principales razones que justifican el desarrollo portuario o la ampliación de un puerto en general son las siguientes:

1.El Crecimiento del Tráfico. El incremento de la cantidad de mercancías a manipular, ya sea en su conjunto o de determinado tipo, o el aumento del número de naves a operar, que se traduce en saturación de las instalaciones, con pérdida de productividad, problemas de seguridad, obliga a disponer de mayor longitud de línea de atraque, de mayor superficie de terminales. En el caso de Ciudad Lázaro Cárdenas, el incremento de mercancías, dada la infraestructura terrestre, las vías ferroviarias, los tratados de libre comercio y el simple crecimiento del tamaño de la economía, han propiciado que se incremente el volumen de mercancías y de arribo de naves al mismo.

2.La Evolución y el Cambio Tecnológico de los Usuarios del Puerto. Considerando los usuarios directos: buque, mercancías, transporte interior, al igual que los indirectos: zonas industriales y zonas logísticas, el más exigente de todos ellos es el Buque. Este con su tamaño, desplazamiento, dimensiones, impone en forma definitiva las dimensiones del puerto. En cuanto a las mercancías, sus características y su cambio en su forma de presentación, imponen nuevos métodos de manipulación, así como de las condiciones de almacenamiento. En Lázaro Cárdenas se ha ido paulatinamente automatizando la carga y descarga de contenedores dado el arribo cada vez más cotidiano de barcos de gran calado, aunque ha sufrido experiencias negativas como la del Betula, barco que transportaba 2,000 toneladas de ácido sulfúrico, hundido el 29 de junio de 1993 frente a Playa Azul, tenencia de

² GONZALEZ RIASCOS. J. V. Director del puerto Buenaventura, Colombia (1996-2008). Publicación oficial del mismo puerto. Editorial "Buenas Venturas". 2007

Lázaro Cárdenas. la cual pudo resolverse de manera diferente, de haber existido logística que permitiera una respuesta más eficiente a una contingencia como la señalada.

3.La Especialización de los Puertos y de los Terminales Portuarios. Hoy en día los puertos multipropósitos han desaparecido y es más significativo hablar de puertos especializados. Tal especialización de puertos o terminales es una consecuencia directa de la especialización del transporte marítimo y del buque que se destina a un determinado tipo de mercancía, dada la búsqueda natural de mayores rendimientos y menores costos, esto es, de mayor eficiencia. Lo anterior, en virtud de la proximidad con las empresas acereras, es manifiesto, ya que están instaladas ex profeso por tal razón.

4.Las Exigencias Medio-Ambientales y de Seguridad. Inciden de forma significativa en el modelo de desarrollo y en la operación de los puertos, afectando aspectos tan trascendentales como su propia implantación. Los aspectos medio-ambientales están en buena parte vinculados a la proximidad urbana. El impacto en la población (transporte de mercancías peligrosas, ruidos, polvo, etc., justifican el traslado de la actividad a otras partes del puerto y a veces la realización de nuevos desarrollos físicos. A nivel local, a la par de la vertiginosa reconfiguración urbanística que ha sufrido Lázaro Cárdenas, se percibe incertidumbre entre la población respecto a la sostenibilidad de dicha ciudad, dada su complejidad y las diferentes manifestaciones de inconformidad social que han ocasionado huelgas, tomas, etc.

5.Las Presiones Urbanas de las Ciudades. Son los problemas que suele ocasionar la actividad portuaria a los núcleos urbanos próximos: dificultades de accesibilidad terrestre, problemas con el transporte de mercancías peligrosas, tráfico pesado, ruido, impacto visual, etc. La consecuencia inmediata de esta situación es la presión de la ciudad sobre el puerto para que se reduzcan, o se eliminen este tipo de impactos negativos, obligando con frecuencia al puerto a nuevos desarrollos en otras zonas y al consiguiente traslado de la actividad.

1.1.1 Contexto Situacional.

Según información de la Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas, al cierre del 2007, el puerto de Lázaro Cárdenas registró un crecimiento del 68 % en sus volúmenes de carga de contenedores, al finalizar con un total de 270 mil en 2007 respecto a 2006 el cual fue de 160 mil TEUS. Este crecimiento refrenda la importancia que ha tenido el puerto de Lázaro Cárdenas para el

movimiento de contenedores. Cabe señalar que en 2004, siendo el primer año de operación de este tipo de carga, el movimiento de TEUS fue de 45 mil. A principios de 2008 inició operaciones la primera etapa de la nueva terminal de contenedores con capacidad para recibir buques más grandes que actualmente están navegando en el mundo. Con esta infraestructura adicional el puerto incrementará su capacidad de 500 mil TEUS, la Administración Portuaria espera que en el mes de abril arribe al puerto una nueva grúa que se sumará a las tres actuales lo que incrementará su capacidad de descarga. Además, la carga vehicular se incrementó en 29% respecto al año 2006 al pasar de 89 mil unidades a 114 mil en 2007. Para el 2008 se prevé la licitación de un área para la construcción y operación especializada de una Terminal de vehículos con capacidad para operar más de medio millón de unidades. Lázaro Cárdenas es actualmente el puerto número uno en la operación de vehículos del Pacífico y se mantiene como segundo lugar a nivel nacional.

Según datos de la Secretaría de Comunicaciones y transportes (2007), en el puerto de Lázaro Cárdenas importó de La República Popular China (sin contar Hong Kong ni Taiwán) los volúmenes de mercancías detallados en el anexo 1.

La misma Secretaría de Comunicaciones y Transportes nos presenta datos, donde el total de carga operada durante el año 2007 en el puerto de Lázaro Cárdenas fue el que se lista en la Tabla 1.

Tabla 1.

Resumen Anual de Carga Operada en Toneladas Métricas en Lázaro Cárdenas.

RESUMEN ANUAL DE CARGA OPERADA (TONELADAS)						
TIPO DE CARGA	GENERAL SUELTA	GENERAL CONTENERIZADA	GRANEL AGRICOLA	GRANEL MINERAL	PETROLEO Y DERIVADOS	OTROS FLUIDOS
IMPORTACIONES	113.636	498.373	577.052	11.288.541	48.285	68.419
EXPORTACIONES	2.415.649	349.651	-	-	41.796	-
TOTAL	2.529.285	848.024	577.052	11.288.541	90.081	68.419
BUQUES	144	197	14	128	6	10
ENTRADA	-	-	-	2.029.872	651.8	-
SALIDA	58.252	-	-	-	539.613	-
TOTAL	58.252	-	-	2.029.872	1.191.413	-
BUQUES	4	-	-	33	107	-
CARGA	2.587.537	848.024	577.052	13.318.413	1.281.494	68.419
BUQUES	148	197	14	161	113	10
	La carga general contenerizada no incluye la tara de los contenedores, es decir, el peso propio del contenedor.					
	La carga general contenerizada incluye el transbordo de 22,542 toneladas de importación y 22,240 toneladas de exportación.					

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2007) www.sct.gob.mx.

De las tablas anteriores, se desprende la importancia que han cobrado los productos importados de China en el comercio con el Puerto de Lázaro Cárdenas, deviniendo en una puerta de entrada de gran volumen de productos a nuestro país, ya sea para consumo interno o para transportarlos a los Estados Unidos de Norte América.

Sin embargo, a pesar del volumen de importaciones provenientes de China, que en el marco de APEC se pretenden propulsar, no existe evidencia de la prospección de la relación México-China en términos portuarios; es decir, no hay una idea del tipo de estrategias competitivas que se requieran implementar en el puerto de Lázaro Cárdenas para la situación contextual reseñada.

Por ello surge una interrogante a resolver: ¿Cómo se pueden aprovechar las experiencias en materia de competitividad del puerto de Shanghai China en Lázaro Cárdenas?

Respuesta a tal pregunta arribará cuando se pueda responder a la pregunta general de investigación.

1.2 PREGUNTAS DE LA INVESTIGACIÓN

En este apartado se enuncian los cuestionamientos que surgen de la situación que se origina en el contexto del crecimiento del puerto de Cd. Lázaro Cárdenas.

1.2.1 PREGUNTA GENERAL DE LA INVESTIGACION.

¿Cuál es la posición competitiva del puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán, respecto a Shanghai, China?

1.2.2 PREGUNTAS ESPECÍFICAS.

- ❖ ¿En qué medida incide el marco jurídico vigente en la posición competitiva de Lázaro Cárdenas?
- ❖ ¿Cómo influye la infraestructura en la posición competitiva de Lázaro Cárdenas?
- ❖ ¿En qué magnitud incide el ambiente para la inversión en la posición competitiva de Lázaro Cárdenas?
- ❖ ¿En qué magnitud incide el esquema administrativo y operativo que tiene el puerto de Lázaro Cárdenas en su posición competitiva?
- ❖ ¿En qué magnitud inciden las políticas por parte de las autoridades en la posición competitiva del puerto de Lázaro Cárdenas?
- ❖ ¿En qué medida la capacitación del personal que labora directamente el puerto de Lázaro Cárdenas determina su posición competitiva?

1.3 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1 OBJETIVO GENERAL DE LA INVESTIGACION.

Determinar la posición competitiva del puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán, respecto a Shanghai, China.

1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- ☒ Establecer en qué medida incide el marco jurídico vigente en la posición competitiva de Lázaro Cárdenas.
- ☒ Conocer la influencia de la infraestructura en la posición competitiva de Lázaro Cárdenas.
- ☒ Determinar la influencia del ambiente para invertir en la posición competitiva de Lázaro Cárdenas.

- ☑ Determinar la influencia del esquema administrativo del puerto de Lázaro Cárdenas en su la posición competitiva.
- ☑ Determinar la influencia de las políticas por parte de las autoridades en la posición competitiva de Lázaro Cárdenas.
- ☑ Establecer en qué medida influye la capacitación del personal que labora en el puerto de Lázaro Cárdenas en su posición competitiva.

1.4 HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN.

1.4.1 HIPÓTESIS GENERAL DE LA INVESTIGACIÓN.

“El marco jurídico vigente, la infraestructura, el ambiente para realizar inversiones, el esquema administrativo y operativo, las políticas por parte de las autoridades y el nivel de capacitación en el personal del puerto de Lázaro Cárdenas, le permiten competir exitosamente respecto de Shanghai, China”.

1.4.2 HIPÓTESIS ESPECÍFICAS.

- ☼ El marco jurídico vigente del Puerto de Lázaro Cárdenas le permite competir exitosamente respecto del Puerto de Shanghai.
- ☼ La infraestructura del Puerto de Lázaro Cárdenas le permite competir exitosamente respecto del Puerto de Shanghai.
- ☼ El ambiente para invertir en el Puerto de Lázaro Cárdenas le permite competir exitosamente respecto del Puerto de Shanghai.
- ☼ El esquema administrativo y operativo del Puerto de Lázaro Cárdenas le permite competir exitosamente respecto del Puerto de Shanghai.
- ☼ Las políticas adecuadas de las autoridades del Puerto de Lázaro Cárdenas le permite competir exitosamente respecto del Puerto de Shanghai.
- ☼ La capacitación del personal del Puerto de Lázaro Cárdenas le permite competir exitosamente respecto del Puerto de Shanghai.

1.5 JUSTIFICACIÓN.

En esta etapa de la investigación, se debe aclarar el conocimiento que se obtendrá y su relevancia científica y trascendencia social. Asimismo mencionará el posible impacto social de los

resultados de la investigación y a quienes beneficiaría. De acuerdo con Hernández (1999), consta de cuatro factores: trascendencia, magnitud, vulnerabilidad y factibilidad.

1.5.1 Trascendencia.

El desarrollo económico de un país depende en parte de la capacidad de comercializar productos a través de sus puertos; esta investigación es importante dado que permitirá conocer la posición competitiva de los puertos de Lázaro Cárdenas en México y Shanghai en China, concretamente en el marco de APEC.

Los beneficiados directos de la investigación son el gobierno y empresarios mexicanos, quienes tendrán un estudio a su alcance para normar su criterio de inversión y el rumbo de la gestión portuaria a realizar en Lázaro Cárdenas.

La relevancia social del mismo corresponde a evaluar el posible costo de oportunidad y beneficios que se obtendrán de la inversión en el mismo.

1.5.2 Magnitud.

La magnitud de la investigación, nos permitirá conocer la posición competitiva en el mismo marco de los puertos a que esta investigación se refiere; considerando a la iniciativa privada, sociedad y gobierno de cada uno de ellos. A la par el estudio completo servirá de referencia para la toma de decisiones de inversión en el puerto de Lázaro Cárdenas, por parte del sector público.

La importancia de establecer un modelo de competitividad portuaria entre los puertos propuestos, radica en el tamaño y posición actual de Shanghai y respecto del potencial atribuido a Lázaro Cárdenas.

A la par, comparar en diferentes aspectos a Lázaro Cárdenas con Shanghai permite conocer con mayor precisión y exactitud la dirección y sentido de la inyección de capitales público y privado, la conformación de una estructura organizacional y de una adecuada gestión del conocimiento.

1.5.3 Viabilidad.

De acuerdo con el marco temporal que ofrece a la presente investigación la Maestría en Ciencias en Comercio exterior y la disponibilidad de tiempo completo –posibilitado por el apoyo económico de CONACYT- de quien la realiza, en dichos aspectos es plausible de ser llevada a cabo en el periodo que delimita la duración de la maestría. En este sentido, se considera viable realizar esta investigación, dado que se cuenta tanto con fuentes de información ya existentes, así como con estudios de campo previos

La viabilidad en esta investigación esta está dada por la capacidad de medir los factores que permiten la competitividad portuaria, en el marco de la Maestría en Ciencias en Comercio Exterior. En el análisis de la posibilidad de realizar el presente proyecto, considerando la necesidad de contar con los recursos materiales, como equipamiento científico y reactivos, se considera que es plausible realizarla..

1.5.4 Vulnerabilidad.

La vulnerabilidad de una investigación Radica en cuestiones estadísticas, en el error y validez de los instrumentos utilizados para medir la competitividad portuaria, así como diferencias culturales, capacidad de conseguir estancia y/o información real de los puertos de Yokohama y Shangahi. Del mismo modo, se hace referencia a que la evaluación cualitativa, así como su interpretación, queda sujeta a la formación académica, discernimiento y criterio del investigador. A la vez, en el punto del estudio de campo, se puede ver amenazada por la dificultad temporal y espacial de aplicar cuestionarios o de recabar información documental.

1. 6 Horizonte Temporal y Espacial.

Dado que investigación se realizará en el marco de la Maestría en Ciencias en Comercio Exterior en el Instituto de Investigaciones Económicas y Empresariales de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, periodo 2007-2009, la temporalidad de la misma está acotada por dicho periodo.

La primer parte de esta investigación, se realizará con datos existentes y revisión de bibliografía, posteriormente con una estancia y estudio de campo en el puerto de Lázaro Cárdenas complementado con un estudio de campo en el puerto de Shanghai, China.

1.7 Paradigma de Investigación.

Si bien el concepto de paradigma (Kuhn, 1971) admite una pluralidad de significados y diferentes usos, en cuestiones metodológicas se puede conceptualizar como una visión del mundo compartida por un grupo de científicos que implica una metodología determinada.

Visto así, un paradigma es un esquema teórico, o una vía de percepción y comprensión del mundo, que un grupo de científicos ha adoptado.

Cabe señalar que para la presente investigación, se ha adoptado el paradigma cuantitativo, que también es denominado empírico-analítico, positivista o racionalista. La presente investigación se considera que es predominantemente cuantitativa porque en los aspectos concernientes a los indicadores de desarrollo humano, crecimiento económico y tasas de crecimiento empresariales predomina el aspecto cuantitativo, aunque en cuestiones del cuestionario, en ítems donde se hará referencia a aspectos subjetivos que involucran la confianza, el deseo y la disposición para entablar y sostener una relación de intercambio recíproco, puede realizarse interpretación cualitativa simultáneamente, aunque esto trasciende el diseño de la presente investigación. Lo anteriormente dicho está enmarcado en el hecho de que el positivismo es una escuela filosófica que defiende la concepción del mundo y del modo de conocerlo, bajo los siguientes postulados:

- a) El mundo natural tiene existencia propia, independientemente de quien estudia.
- b) Está gobernado por leyes que permiten explicar, predecir y controlar los fenómenos del mundo natural y pueden ser descubiertas y descritas de manera objetiva y libre de valor por los investigadores con métodos adecuados.
- c) El objetivo que se obtiene se considera objetivo y factual, se basa en la experiencia y es válido para todos los tiempos y lugares, con independencia de quien lo descubre.
- d) Utiliza la vía hipotético-deductiva como lógica metodológica válida para todas las ciencias.
- e) Defiende la existencia de cierto grado de uniformidad y orden en la naturaleza.

De acuerdo con Popkewitz (1988), este enfoque se puede configurar a partir de cinco supuestos interrelacionados:

- a) La teoría ha de ser universal, no vinculada a un contexto específico ni a circunstancias en las que se formulan las generalizaciones.
- b) Los enunciados científicos son independientes de los fines y valores de los individuos. La función de la ciencia se limita a descubrir las relaciones entre los hechos.
- c) El mundo social existe como un sistema de variables. Éstas son elementos distintos y analíticamente separables en un sistema de interacciones.
- d) La importancia de definir operativamente las variables y de que las medidas sean fiables.

Finalmente, cabe hacer notar que los conceptos y generalizaciones sólo deben basarse en unidades de análisis que sean operativizables.

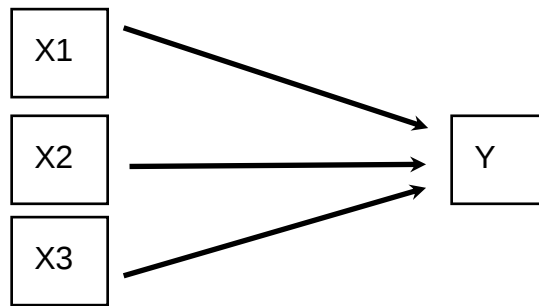
1.8 METODO DE LA INVESTIGACIÓN.

En este apartado se explican los procedimientos que se utilizarán para lograr los objetivos del estudio. Debe incluir la identificación, definición y operacionalización de las variables, así como la forma de medirlas. Asimismo se detallan los procedimientos para recabar los datos, las técnicas utilizadas para obtenerlos y en su caso los instrumentos de medición apropiados.

La presente tesis se aborda desde un enfoque cuantitativo, dada la necesidad de estar en condiciones de valorar el entorno dado en su conjunto; de forma transeccional correlacional-causal. A fin de mostrar un modelo de competitividad portuaria en el marco de APEC.

Según los datos que plantean obtener en la presente investigación, el diseño adecuado para este estudio es transeccional correlacional-causal, debido a que los datos serán obtenidos en un momento determinado; este diseño tiene como propósito describir variables y analizar su incidencia e interrelación; así mismo puede abarcar varios grupos o subgrupos de personas, objetos o indicadores (para cada uno de los puertos a estudio) de la siguiente manera:

Figura 1.
Diagrama de estudio transeccional correlacional - causal.



Fuente: Hernández Sampieri, Roberto. “Metodología de la Investigación” -1997.

En este rubro se debe describir la población estudiada y los criterios utilizados en la selección de la muestra; establecer la unidad de análisis y los procedimientos utilizados para evitar sesgos en la muestra que pudiesen afectar la validez del estudio.

1.9 IDENTIFICACIÓN DE VARIABLES.

Las variables que en determinado momento servirán para medir la posición competitiva de los puertos mencionados, en el marco de APEC, se enuncian a continuación:

Variable dependiente: Competitividad (C).

Variables Independientes:

- 6.Marco Jurídico Vigente (MJV).
- 7.Infraestructura (INF).
- 8.Ambiente propicio para inversión (AI).
- 9.Eschema administrativo y Operativo (EAO).
- 10.Políticas por parte de autoridades (PA).
- 11.Capacitación (CAP).

1.10 INSTRUMENTOS DE MEDICIÓN.

Son todas aquellas herramientas que permitirán determinar la relación existente entre las variables y las hipótesis planteadas, los cuales son aplicables a los dos puertos y que se describen a continuación:

(MJV, CAP) Elaboración y aplicación de cuestionarios y entrevistas a usuarios de cada uno de los puertos a fin de medir la competitividad del puerto del año 1998 al 2008.

(AI, EAO, PA) Recopilación de base de datos para determinar las tarifas de cada uno de los puertos, además de cuestionarios a los usuarios del puerto a fin de medir la incidencia de las tarifas en la competitividad del mismo.

(INF) Investigación de campo (cuestionario) a fin de establecer la competitividad del puerto.

1.11 ESTRUCTURA DE LA TESIS.

El contenido del presente documento se ha desglosado en cinco capítulos, a saber:

- I. Caracterización de la Investigación.
- II. Fundamentos Teóricos de la Competitividad Portuaria.
- III. Análisis de la Competitividad Portuaria ante las experiencias de Lázaro Cárdenas y Shanghai.
- IV. Fundamentos Metodológicos de la Competitividad Portuaria de Lázaro Cárdenas y Shanghai.
- V. Análisis de Resultados.

Conclusiones

Anexos

Bibliografía

CAPÍTULO 2.

FUNDAMENTOS TEORICOS DE LA COMPETITIVIDAD PORTUARIA.

En la actualidad el tema de la competitividad ha tomado mucha importancia, ya que por medio de sus evaluaciones, es posible conocer el estado que las empresas y organizaciones tienen respecto a las demás; así como sus fortalezas y debilidades para poder tomar decisiones estratégicas que proporcionen ventajas competitivas.

Para esto, es necesario hacer una conceptualización sobre el término competitividad, en donde se abordan una serie de postulados como las teorías clásicas de la economía de Adam Smith y David Ricardo, evolucionando a la “teoría de la ventaja competitiva” de Porter; además de las aportaciones realizadas por Krugman; conceptos de “competitividad” de la OECD; para llegar a la “teoría de la competitividad sistémica”, en donde autores como René Villarreal, Esser Klaus, Messner, Hillerbrand y otros han desarrollado diferentes aportaciones, para concretar las aportaciones teóricas de la CEPAL, OCDE, y la Comisión Interamericana de Puertos en cuanto a la competitividad y éxito portuario.

2.1 ANTECEDENTES DE LA COMPETITIVIDAD.

2.1.1 Orígenes.

Para hablar del concepto competitividad, debemos remontarnos al mercantilismo y a las primeras teorías sobre el comercio; sin embargo, no se ha logrado un consenso de lo que implica realmente el concepto de “competitividad”; varios autores a través del tiempo han intentado explicarlo desde varios ángulos, tomando en consideración que las naciones poseen diferentes ventajas comparativas como recursos naturales y costos de producción, pero esto no logra explicar la riqueza de países con pocos factores productivos.

Académicamente, el origen de este término se da acorde con la dinámica capitalista, que da al factor objetivo de la producción (instrumentos de trabajo) un papel dominante, y hace que el factor subjetivo (los trabajadores y sus salarios) quede en segundo plano.

2.1.2 Definición.

La primera definición que observamos de competitividad³, nos dice que es la capacidad para competir en los mercados por bienes o servicios.

Podemos advertir que el término competitividad, representa un factor muy importante en el establecimiento de políticas económicas de una nación por lo que es necesario llegar a un concepto en términos concretos que nos permita observar su significado; de este modo, Porter⁴ nos dice que además de adoptar cualquier definición propuesta sobre competitividad, es necesario el desarrollo de una teoría que sea aceptada para explicar que tan competitiva es una nación, haciendo un análisis detallado de las diversas explicaciones que se proponen para definir este concepto.

La competitividad de las naciones ha sido relacionada con variables como el tipo de cambio de moneda, el tipo de interés y el déficit presupuestario (factores netamente económicos), pero hay países que tienen elevados estándares de vida aún cuando tienen un déficit presupuestario, una apreciación constante de su moneda y elevadas tasas de interés. Por otro lado, también se relaciona con la disponibilidad de abundante mano de obra a bajo costo, pero existen naciones que se han desarrollado con salarios muy altos y periodos donde no existe disponibilidad de mano de obra, tales como Alemania y Suiza. Ahora bien, si asociamos el término a la eficiencia de las políticas gubernamentales en una nación, establecida por los objetivos de promoción, protección del comercio y a determinados sectores, tampoco se ha definido como la clave del desarrollo de las naciones. Ahora bien, la cantidad de recursos naturales disponibles tampoco explica este concepto, ya que existen naciones con pocos recursos naturales, a pesar de los cuales son desarrollados, pero tienen que importar la mayoría de sus materias primas para procesarlas en ellos, como es el caso de Europa central.

De esta manera, todos estos factores, no explican por si mismos a la competitividad como proceso para llegar al desarrollo de una nación; aunque cabe mencionar que cada uno de ellos tiene cierta incidencia en el desarrollo de cualquier nación.

³ "Diccionario Oxford de Economía." Oxford University Press. 1998.

⁴ PORTER, M. "La Cadena de Valor y la Ventaja Competitiva". pgs. 51-78 CECSA. México 1998.

Cohen⁵ define la competitividad como “La capacidad del sector para que en condiciones de libre competencia, aumente su participación en los mercados interior y exterior mientras mantiene mientras mantiene un crecimiento satisfactorios de las rentas reales generadas por su actividad”.

Krugman⁶ nos dice que el análisis de la competitividad de una nación deberá considerar los diversos determinantes del nivel de vida de la población como el crecimiento, empleo y distribución de ingresos. En el mismo orden de ideas encontramos que otros autores consideran que la competitividad de una nación se puede definir como el grado en el que un país en condiciones de libre mercado, es capaz de producir bienes y servicios que satisfagan los requerimientos y necesidades que imponen los mercados internacionales, mientras amplía la renta de sus habitantes. Por su parte el grupo Asesor de Competitividad GAC de la Unión Europea⁷ señala en su informe de 1997 que la competitividad de una región o nación se da por su capacidad de desarrollar factores que permitan el crecimiento económico a largo plazo: productividad, eficiencia, especialización o rentabilidad.

La perspectiva de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico –OCDE–, define la competitividad como “la capacidad de las empresas, industrias, regiones y naciones para generar ingresos y niveles de empleo altos de una manera sostenible, estando expuesta a la competencia internacional”⁸.

Estas posturas nos indican que no existe una definición única sobre competitividad; pero podemos decir que esta debe contar con factores de productividad, eficiencia y rentabilidad, con la idea de elevar el nivel de vida y bienestar de una sociedad.

Algunos autores definen este concepto, como Porter⁹, quién nos dice que la competitividad de una nación depende principalmente de la capacidad de sus industrias para innovar y mejorar; Ezeala-

⁵ COHEN, G.A. “Respuesta a ‘Marxismo, funcionalismo y teoría de juegos’ de Elster” en la publicación Zona Abierta, nº 33; Madrid, España. 1984.

⁶ KRUGMAN, P. “Competitiveness: a Dangerous Obsession” en Foreign Affairs. vol. 73 No. 2 1994 pgs 28-44

⁷ El Grupo Asesor de Competitividad GAC de la Unión Europea fue creado como una organización independiente en 1995 a fin de producir informes sobre la competitividad de los países integrantes de la Unión Europea, además de asesorar sobre líneas de actuación para fomentar el crecimiento económico.

⁸ OCDE, Industrial Competitiveness. Paris. 1997

⁹ PORTER, M. “The Competitive Advantage of Nations”. Free Press. N.Y. 1990

Harrison¹⁰ indica que la competitividad de las naciones puede expresarse como la capacidad relativa de las empresas de un país para producir y comercializar productos de una calidad superior a precios bajos; Baldwin¹¹ y Krugman, sostienen que la competitividad en el ámbito nacional, no es un concepto relevante, ya que los países más desarrollados no se encuentran compitiendo entre ellos, por lo que se trata más de un asunto interno de la nación que de un aspecto externo.

De esta forma, tenemos que este concepto, ha evolucionado hacia una definición relacionada con el entorno local, teniendo como determinantes a los factores propios de la economía nacional a estudio. Debido a esto podemos observar a la competitividad en dos niveles: a través de los criterios que están relacionados con la empresa o el sector de que se trata, que permiten describirla en el nivel micro, mientras que los que están relacionados con el entorno nacional, hacen referencia a su nivel macro. Podemos decir entonces que la competitividad de una nación, está determinada por los cambios esenciales que se realicen en el nivel micro con la influencia de los factores de nivel macro.

Es importante señalar que las condiciones geográficas de una nación pueden facilitar o en su caso dificultar la actividad económica que realiza, afectando tanto los factores micro o macro de la competitividad.

En el cuadro 1 se presentan los principios de competitividad mundial que establece el estudio del “International Institute for Management Development”, donde aparecen factores micro y macro de competitividad. Resulta difícil analizar la competitividad de un país o de una región sin hacer referencia a otros países u otras partes del mundo.

La competitividad es un término comparativo con el comportamiento de los competidores¹². Por lo que las comparaciones internacionales sobre la base de indicadores de competitividad, son utilizadas para ofrecer comparativas que podrían destacar las mejores prácticas.

¹⁰ EZEALA-HARRISON, F. Theory & Policy of International Competitiveness. Praeger. Westport, Connecticut London, 1999.

¹¹ BALDWIN, R.E. “The Problem with Competitiveness” EFTA’s 35th Anniversary Workshop. Geneva 1995.

¹² AVILÉS MARTÍNEZ, H.E. “Impacto de la Competitividad del Sector Turístico en el Desarrollo Local de Morelia, Michoacán de Ocampo”. Tesis Doctoral ININEE-UMSNH. Morelia, México 2009.

Cuadro 1.

Principios de Competitividad Mundial.

1.Actividad Económica.

- 1.La prosperidad de un país refleja su actividad económica pasada.
- 2.La competencia gobernada por las fuerzas del mercado mejora la actividad económica
- 3.Cuanta más competencia exista en la economía doméstica, más competitivas serán las empresas domésticas en el exterior.
- 4.El éxito de un país en el comercio internacional refleja la competitividad de su economía doméstica, siempre y cuando no existan barreras comerciales.
- 5.La apertura hacia actividades económicas internacionales incrementa la actividad económica del país.
- 6.La inversión internacional asigna de forma eficiente los recursos económicos a nivel mundial.
- 7.La competitividad de las exportaciones a menudo está asociada con la orientación al crecimiento en la economía doméstica.

2.Eficiencia del Gobierno.

- 1.La intervención estatal en las actividades empresariales debería ser minimizada, aparte de crear las condiciones competitivas para las empresas.
- 2.El gobierno debería, sin embargo proporcionar las condiciones microeconómicas y sociales que hagan previsible y de esta forma minimizar los riesgos para las empresas.
- 3.El gobierno debería ser flexible en adaptar sus políticas económicas a un entorno internacional cambiante.

3.Eficiencia de la empresa.

- 1.La eficiencia en la actividad económica y la capacidad para adaptarse a los cambios en un entorno competitivo son atributos directivos cruciales para la competitividad de las empresas.
- 2.Las finanzas facilitan las actividades de valor añadido.
- 3.En un país, un sector financiero bien desarrollado e integrado internacionalmente apoya su competitividad internacional.
- 4.Mantener un elevado estándar de vida requiere integración con la economía internacional.
- 5.La capacidad emprendedora es crucial para la actividad económica en sus etapas iniciales.
- 6.Una mano de obra capacitada incrementa la competitividad de un país.
- 7.La productividad refleja el valor añadido a corto plazo.
- 8.La actitud de la mano de obra afecta la competitividad de un país.

4.Infraestructura.

- 1.Una infraestructura bien desarrollada que incluya sistemas empresariales funcionales apoya la actividad económica.
- 2.Una infraestructura bien desarrollada también incluye desarrollos en tecnología de información y una eficiente protección del entorno.
- 3.La ventaja competitiva se puede construir sobre la aplicación eficiente e innovadora de tecnologías existentes.
- 4.La inversión en investigación es básica y la actividad innovadora que crea nuevo conocimiento es crucial para un país en una etapa más madura de desarrollo económico.

Fuente: IMD 1999

La competitividad internacional es considerada como un área natural de acción para evaluar comparativamente a las regiones, a través de algunas prácticas usadas para ayudar a las empresas a competir con otras del mismo sector, como el benchmarking, según afirman Lloy-Reason y Wall¹³.

¹³ LLOYD-REASON, L y WALL, S. "Dimensions of Competitiveness, Theory and Policies". Edward Elgar Publishing Limited 2000.

Es importante apuntar que a pesar de que la experiencia de un país con sus experiencias históricas y culturales no pueden ser transferidas con facilidad a otros, por lo que las comparaciones se han convertido en una buena herramienta para diseñar políticas macroeconómicas, microeconómicas y estructurales de una nación.

Actualmente, la competitividad es un factor primordial en el desarrollo de cualquier estado, por lo que su concepción y concepto siempre se encuentran renovándose al mismo ritmo que los eventos internacionales.

2.2 Evolución conceptual.

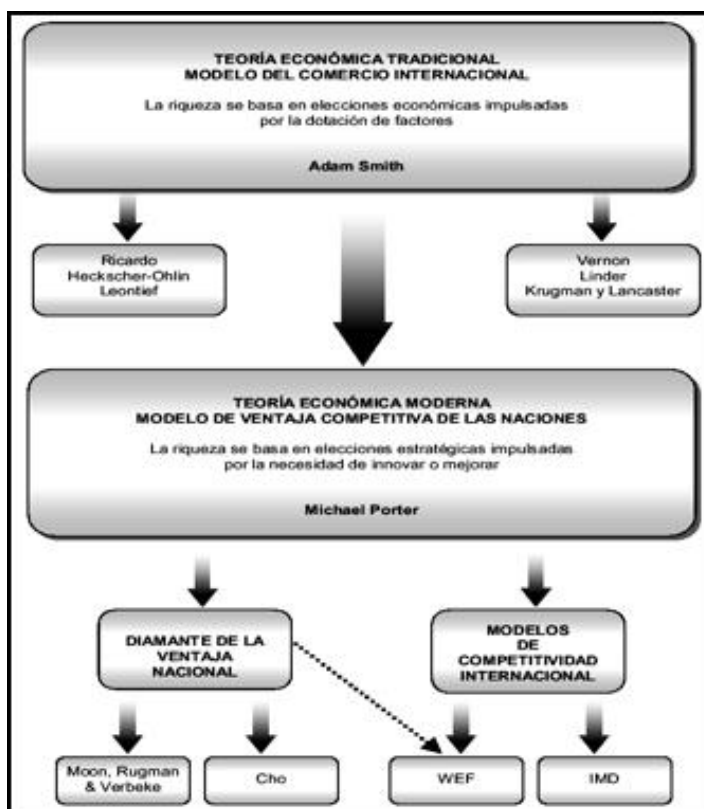
En el pensamiento económico ha evolucionado en sus postulados sobre competitividad, en dos sentidos fundamentales: la teoría económica tradicional y la moderna. La primera corresponde a una escuela de pensamiento económico cuyos principales exponentes son Adam Smith, David Ricardo, Thomas Malthus y John Stuart Mill; históricamente inicia con la publicación del libro de Adam Smith titulado “Una investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones” en 1776; misma que estuvo activa hasta mediados del siglo XIX y fue sucedida por la escuela neoclásica, que comenzó en el Reino Unido alrededor de 1870.

Es importante señalar que los economistas clásicos intentaron explicar el crecimiento y el desarrollo económico, a través de "dinámicas de crecimiento" en una época en la que el capitalismo se encontraba en pleno auge, luego de salir de una sociedad feudal y en la que la revolución industrial provocaba enormes cambios sociales que provocaron la cuestión de si se podría organizar una sociedad alrededor de un sistema en la que cada individuo buscara simplemente su propia ganancia; identificaron la riqueza de la nación con el producto nacional bruto; Smith ve a este producto nacional como el trabajo aplicado a la tierra y al capital. Una vez que la tierra y el capital son apropiados por los individuos, el producto nacional se divide entre trabajadores, terratenientes y capitalistas, en la forma de salario, renta e interés, mientras enfatizaba los beneficios del libre comercio, un análisis organizado alrededor del precio natural de los bienes, y la teoría del valor como costo de producción o la teoría del valor del trabajo.

Por su parte, una de las teorías modernas del pensamiento económico enfocado sobre la competitividad, es el modelo propuesto por Michael Porter, definido como el diamante de la ventaja nacional, caben también en este orden de ideas los modelos propuestos por Cho, o Moon, Rugman y Verbekey, así como los modelos del Foro Económico Mundial (WEF por sus siglas en inglés) y el modelo del Instituto Internacional de desarrollo gerencial (IMD por sus siglas en inglés).

La Figura 2 nos muestra la evolución de las teorías económicas sobre la competitividad, como se relata en los párrafos anteriores.

Figura 2.
Teoría Económica de la Competitividad Internacional.



Fuente: <http://www.eumed.net> 2004

Gracias al análisis histórico de las teorías que refieren a la competitividad, podemos observar que trata de explicar en un principio los beneficios y estructura del comercio; donde el éxito o fracaso de una nación estaba siempre determinado por las ventajas comparativas y a las cantidades variables de recursos y factores entre los socios comerciales. Posteriormente, las teorías tratan de

acercarse al estudio de los factores que determinan la competitividad de una nación, donde su entorno y capacidad de innovación de las empresas (nivel micro) juega un papel fundamental en la determinación de la competitividad nacional (nivel macro).

Es importante caracterizar la evolución histórica referente al concepto de competitividad, ya que nos permitirá comprender mejor como es que se desarrolla la idea, a fin de asentarla en el concepto de “competitividad portuaria”:

2.2.1 Teorías Clásicas.

En este apartado se reseñan las principales teorías de la competitividad, abordadas desde una perspectiva clásica o tradicional.

2.2.2 Teoría de la Ventaja Absoluta.

Esta teoría fue desarrollada por Adam Smith, quién ha sido considerado durante mucho tiempo como el “Padre de la economía política”, y su libro principal, “Investigación sobre la Naturaleza y Causas de la Riqueza de las Naciones”, como punto de referencia para todos los economistas.

Esta teoría, refuta la visión mercantilista del comercio, y en cambio, presenta al libre comercio como la mejor política para los países del mundo. Smith¹⁴ sostenía que con el libre comercio cada país podría especializarse en la producción de aquellos bienes en los cuales tuviera una ventaja absoluta, es decir, que pudiera producir de manera mas eficiente que los demás países, e importar aquellos otros en los que tuviera una desventaja absoluta o que pudiera producir de manera menos eficiente; esta especialización intencional de los factores productivos debería conducir a un incremento de la producción mundial, la cual sería compartida por todos los países involucrados.

Sin embargo, el principio de la ventaja absoluta, implica que un país desarrollado podría producir a un precio menor todo tipo de artículos y por lo tanto, estaría en condiciones de exportar de todo y no le convendría importar cosa alguna; además no considera el a las industrias nacientes, ni a los desequilibrios y distorsiones vigentes en las economías en desarrollo.

¹⁴ SMITH, A. “Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones” Free Press. 1776.

2.2.3 Teoría de la ventaja Comparativa.

La ventaja comparativa es aquella que tiene un país en comparación con otro en la elaboración de un producto, siempre y cuando éste se pueda producir a un menor costo en términos de otros bienes y en comparación con su costo en el otro país.

Krugman y Obstfeld¹⁵ comentan que “Un país tiene una ventaja comparativa en la producción de un bien si el costo de oportunidad de producir ese bien en términos de otros bienes es menor en ese país que en otros países.”

Esta teoría es un argumento favorable al libre comercio; fue elaborada por el economista inglés David Ricardo¹⁶, expuso que una nación debe especializarse en la producción y exportación de la mercancía en que resulte menor su desventaja absoluta e importar la mercancía en la que su desventaja absoluta sea mayor, ya que lo decisivo en el comercio internacional no serían los costes absolutos de producción en cada país, sino los costes relativos.

Ahora bien, Amilcar Orlian Fernández Domínguez¹⁷, explica los supuestos básicos que subyacen en el modelo de esta teoría desde el punto de vista de la producción, implican que cada país produce dos bienes mediante el empleo de un solo factor de producción que es totalmente homogéneo del que hay una dotación fija: el trabajo; además la tecnología se representa mediante una función de producción de coeficientes fijos, lo que tiene como consecuencia que las productividades marginales y medias del trabajo van a ser iguales entre si. es importante mencionar que el capital es muy relevante. desde el punto de vista de la demanda implica que se cumple la ley de Walras, donde todo lo que se produce es vendido y no se puede gastar más de lo que se produce. Los supuestos respecto al comercio internacional implican que el mundo sólo tiene dos países, que el comercio es libre, que no existen restricciones al comercio, no hay costes de transporte y que el trabajo es inmóvil internacionalmente. Los supuestos institucionales implican que existe competencia perfecta en todos los mercados y en todos los países, el valor de un bien se determina por el número de horas que incorpora el trabajador, además de que los gustos están dados, y que la estructura y distribución de la renta está dada y es conocida.

¹⁵ KRUGMAN, P.R. y OBSTFELD, M. “International Economics: Theory and Policy,” Ed. Pearson 2000.

¹⁶ RICARDO, D. “Principios de Economía y Tributación”. 1817.

¹⁷ FERNANDEZ DOMINGUEZ, A.O. “Teorías del Comercio Internacional” Publicación Electrónica. Escuela de Economía Internacional. Universidad Autónoma de Chihuahua, México. 2004.

Por ejemplo, si el país A produce un bien a un menor costo que el país B, conviene a este último comprarlo que producirlo. Se dice entonces que el país A tiene una ventaja comparativa respecto al B. En consecuencia, los aranceles tienen un efecto negativo sobre la economía, ya que privan al consumidor de productos a un menor costo, y a los que producen el bien más barato de mayores ventas. Cabe mencionar que David Ricardo sostenía que el valor de los bienes se establece a partir del trabajo, y por eso se interesó en analizar los precios individuales.

Como se mencionó, esta teoría constituye un argumento a favor del libre comercio, actualmente estos supuestos han sido criticados, ya que consideraba costos constantes a cualquier nivel de producción y no considera la ley de rendimientos decrecientes; sin embargo la teoría a estudio sigue teniendo vigencia y es defendida por gran número de economistas.

Un error en que se ha incurrido en el tema del comercio internacional, ha sido confundir la ventaja absoluta (Adam Smith) con el modelo de ventaja comparativa (David Ricardo); para la primera teoría, una nación exporta un producto siempre y cuando sea el fabricante de menor costo del mundo; mientras que el paradigma de la segunda, permite que un país importe un producto del que puede ser el productor de menor costo si es incluso más productivo en la producción de otros bienes, de esta forma, el país en cuestión se especializará más en la producción de un bien que ofrece, con relación a otros bienes, con un menor costo de oportunidad, es decir, una ventaja comparativa.

2.2.4 Teorías sobre ventaja Competitiva.

El modelo de ventaja Competitiva pretende dar respuesta a teorías más complejas que las asumidas por los teóricos clásicos, ya que la teoría de la ventaja comparativa ya no explicaba convincentemente la competitividad de las naciones; recordemos que el proceso de globalización que vivimos hoy en día, ha llevado a las diferentes naciones a intensificar su competencia (independientemente del su grado de desarrollo), a fin de obtener la mayor cantidad de beneficios posibles; históricamente, es importante recordar que entre los siglos XVIII y XIX, el comercio reflejaba las diferencias en las dotaciones de factores en cada nación; actualmente, podemos apreciar que las diferencias económicas entre países desarrollados y no desarrollados son cada vez más grandes, a nivel micro, las personas tratan de tener una mejor calidad de vida, lo que se refleja a nivel macro en gran interés por ser realmente competitivo a nivel internacional, pero para ello es necesario

conocer los factores que rigen la competitividad entre las naciones. Las diversas teorías sobre ventaja competitiva nacen a partir de la necesidad de explicar la diferencia cada vez mayor entre países desarrollados y no desarrollados.

Existe una confusión entre ventaja comparativa de la teoría económica tradicional y ventaja competitiva de la teoría económica moderna. En este orden de ideas, Porter¹⁸ explica cómo las industrias de las naciones son las que determinan el éxito de la misma nación; por tanto, las ventajas de una nación con respecto a otra no se basan en las dotaciones de factores y en los costos comparativos, sino en la elección de estrategias adecuadas y en la capacidad de innovación de las empresas.

Es importante mencionar que las empresas generalmente se desarrollan en un contexto doméstico antes de expandirse internacionalmente; la nación en la que se ubican juega un papel vital en la información de la identidad de la empresa; Porter¹⁹ explica que: “La base doméstica es la nación en la que las ventajas competitivas esenciales de la empresa son creadas y mantenidas. Es donde la estrategia de una empresa se establece y el producto principal y la tecnología de proceso son creados y mantenidos. Normalmente, aunque no siempre, gran parte de la producción sofisticada tiene lugar allí. La base doméstica será la localización de la mayoría de los trabajos productivos, tecnologías puntas y las más avanzadas capacidades”.

Por otro lado, Kogut²⁰ indica que la competitividad internacional se encuentra impulsada por las diferencias en la capacidad de transformar insumos en bienes y servicios para obtener la máxima utilidad.

Grant²¹ plantea la idea de que una nación es un conjunto de variables contextuales que influyen en la ventaja competitiva de las empresas e industrias, que tiene diversas ventajas desde una perspectiva analítica; ya que primeramente recurre a las contribuciones teóricas de la teoría de la ventaja competitiva de las empresas; en segunda instancia, facilita el análisis de la actuación

¹⁸ PORTER, M. “¿Dónde Radica la Ventaja Competitiva de las Naciones?”. Harvard Deusto Business Review. Especial 100. Lo mejor en Gestión HDBR. IV Trimestre 1990

¹⁹ PORTER, M. The Competitive Advantage of Nations. Free Press. 1990. p. 19.

²⁰ KOGUT, B. Designing Global Strategies: Comparative and Competitive Value-Added Chains, Sloan Management Review, 26(4), Ed. Summer, pp. 15-28.

²¹ GRANT, R. “Porter’s Competitive Advantage of Nations, An Assessment”. Strategic Management Journal. Vol. 12. 1991. pp 533-548.

competitiva en el ámbito nacional, considerando el rol de la innovación en la creación de una ventaja competitiva y el de la imitación en lo que respecta a la estandarización del medio y largo plazo; abarcando al comercio y a la inversión directa. la ventaja competitiva nacional se mide por las exportaciones abundantes y continuas a otro país; la ventaja competitiva internacional se idea por las exportaciones abundantes y continuas hacia una serie de naciones, o en su defecto por la inversión directa en el extranjero basada en activos y capacidades creados en papel doméstico.

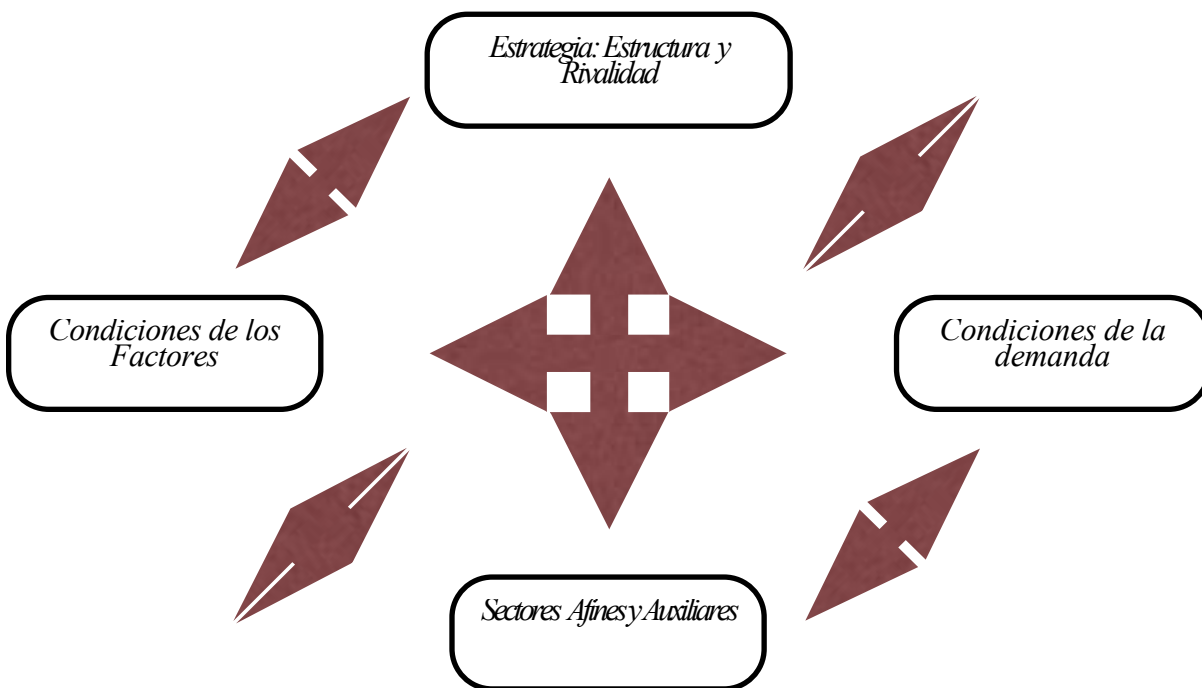
2.2.5 Modelo de Diamante de la Ventaja Competitiva Nacional.

El modelo del diamante de Michael Porter está basado en un análisis de las características del entorno nacional; con este modelo pretendía dar respuesta a por qué ciertas empresas ubicadas en determinados países eran capaces de innovar y otras no, así como a por qué las empresas de estas naciones persiguen implacablemente mejoras: buscando nuevas fuentes cada vez más perfeccionadas de ventajas competitivas. La respuesta de este modelo a estas preguntas se halla en cuatro grupos de variables que influyen en la habilidad de una empresa para establecer y mantener la ventaja competitiva en los mercados internacionales: condiciones de los factores, condiciones de la demanda, sectores afines y auxiliares, estrategia, estructura y rivalidad en las empresas. Existen otros dos factores que, conjuntamente con los anteriores, forman “el diamante nacional” y se corresponden con el azar y el Gobierno; estos factores determinantes interactúan entre sí formando lo que Porter denomina el diamante de la ventaja nacional.

En la Figura 1 se muestran los determinantes de de la ventaja competitiva nacional, donde cada vértice del diamante, así como el diamante como sistema afecta a los demás factores esenciales para lograr el éxito competitivo a nivel internacional: la disponibilidad de recursos y destrezas necesarias para tener ventaja competitiva en un sector; la información que da forma a las oportunidades que las empresas perciben y las direcciones en que despliegan sus recursos y destrezas; los objetivos de los propietarios, directivos y personal de las empresas; y lo que es más importante, las presiones sobre las empresas para invertir e innovar; al igual que la interacción de los factores como la casualidad y el gobierno; el diamante es un sistema que se refuerza mutuamente, de forma que el efecto de un determinante es dependiente del estado de otros.

Figura 3

Diamante de la Ventaja Competitiva nacional.



Fuente: PORTER, M. The Competitive Advantage of Nations. Free Press 1990. p.72

Los vértices del diamante los podemos expresar como la existencia de recursos (por ejemplo, recursos humanos e infraestructuras de investigación e información); el sector empresarial que haga inversiones en innovación; el mercado local exigente, y la presencia de industrias de apoyo. donde es importante mencionar que cada nación tiene su propia “combinación específica” de los seis determinantes adaptados a sus empresas. En determinado momento, con la participación adecuada del estado, las empresas obtienen ventaja competitiva. Los factores más importantes son aquellos que se encuentran especializados; no solamente contar con una gran cantidad de recursos naturales, de capital y de mano de obra es necesarios, sino la especialización de los mismos a través de alta tecnología o capacitación.

En este sentido, la ventaja competitiva en un solo factor no sería sostenible, debido a que estaría expuesta a la imitación por parte de competidores globales; sin embargo, para que una empresa tenga éxito a nivel internacional, no es necesario que exista ventaja en cada uno de los vértices del diamante.

Porter contribuye a la teoría clásica con respecto a los factores de producción al hacer un análisis detallado de los mismos, identificando sus características, procesos sobre los que fueron creados, así como su relación con la competitividad de las empresas. Distingue en el primer vértice, dos tipos de factores: los básicos referentes a los recursos naturales, clima, localización, demografía y los avanzados que tienen que ver con la infraestructura de comunicación o la investigación, es decir las capacidades avanzadas de una organización; el mismo autor comenta que los factores avanzados (especializados) son los más importantes para la ventaja competitiva, ya que son difíciles de copiar, mismos que surgen de las inversiones realizadas por los diversos actores de la economía; del mismo modo, expone que los factores básicos son importantes en la etapa inicial, pero, con el paso del tiempo es necesario el apoyo en los factores especializados o avanzados. A este respecto, Grant²² explica cómo los factores avanzados que constituyen la base de la ventaja competitiva, tienden a ser especializados, pero no generalizados, lo que quiere decir que debe de existir un nexo más estrecho entre el éxito de la industria y la creación de factores de producción especializados.

Los factores de producción del diamante propuesto por Michael Porter, pueden agruparse en las siguientes categorías:

- ❖ Recursos Humanos.- representan la cantidad, capacidad y costo del personal; hay que tener en cuenta las horas normales de trabajo y la ética del personal al realizar el mismo.
- ❖ Recursos Físicos.- son la abundancia, calidad, accesibilidad y costo de los recursos físicos como la tierra y el agua; entra también en esta línea la localización, y el clima.
- ❖ Recursos de capital.- representa la cantidad y costo de capital disponible para realizar inversiones.
- ❖ Recursos del Conocimiento.- está compuesto por el conocimiento científico, técnico y e mercado sobre los bienes y servicios disponibles en una nación.
- ❖ Infraestructura.- se refiere al tipo, calidad y costo de la infraestructura con que dispone la competencia, incluye al sistema de transportes, de comunicaciones, correo, pagos y transferencias.

Otro de los vértices, muestra las condiciones de la demanda, que surgen como consecuencia de la necesidad de basar la ventaja competitiva en factores avanzados como las nuevas tecnologías y la investigación especializada, entre otros, es importante entender las características del entorno nacional que conducen a tales inversiones. La demanda interior presiona a las empresas para que innoven y

²² GRANT, R. "Porter's Competitive Advantage of Nations, An Assessment". Strategic Management Journal. Vol. 12. 1991. pp 533-548.

mejoren. En general, las naciones logran ventajas competitivas en aquellos sectores cuya demanda interior informa anticipadamente a las empresas de nuevas necesidades que es necesario cubrir, presionando para que éstas innoven con mayor rapidez y obteniendo así ventajas competitivas y más desarrolladas que las de sus rivales extranjeros. Al igual que sucede con los factores de producción, la magnitud de la demanda interior es mucho menos importante que el carácter de dicha demanda.²³

Por lo que la competitividad está determinada en gran medida por la demanda interior, siempre y cuando esta demanda exija el mejoramiento constante de sus bienes y servicios. Porter describe la demanda local a través de tres atributos:

a) La composición de la demanda. En la mayor parte de las industrias, la demanda se encuentra segmentada; lo que nos indica que los segmentos más significativos y visibles de la demanda influirían más en la creación de ventajas competitivas. El autor comenta que las empresas que pertenecen a naciones pequeñas centran su estrategia en ofertar sus productos a segmentos de demanda significativos en el mercado mundial; pueden crearse oportunidades para desarrollar actividades conjuntas, debido a la presión y exigencias de la demanda internacional sobre un sector en un determinado país; además, las empresas de una nación obtienen ventajas competitivas si las necesidades de los compradores locales anticipan a las necesidades del entorno internacional.

b) El tamaño de la demanda y el patrón de crecimiento. El tamaño del mercado local puede originar ventajas competitivas en aquellas industrias donde existan economías de escala o de aprendizaje, motivando a las empresas locales para que inviertan en productos a gran escala; estas empresas cuentan generalmente con algunas ventajas naturales por proveer al local en comparación con las empresas extranjera, encontramos la proximidad, el idioma y las afinidades culturales. En consecuencia, la demanda local puede ser percibida como “más cierta” y más fácil de predecir; por su parte, la demanda extranjera se consideraría más “incierta” y más difícil de predecir. En el momento que las empresas de una nación comienzan a adoptar nuevas tecnologías, le da seguridad a los inversionistas en cuanto a la seguridad de sus inversiones.

²³ AVILÉS MARTÍNEZ, H.E. “Impacto de la Competitividad del Sector Turístico en el Desarrollo Local de Morelia, Michoacán de Ocampo”. Tesis Doctoral ININEE-UMSNH. Morelia, México 2008.

c) La internacionalización de la demanda. Entre mayor sea el grado de internacionalización de la demanda, aportará más ventajas a las empresas locales, convirtiendo así a la demanda extranjera como demanda local. Del mismo modo, la movilidad de la demanda respecto a pasar por periodos determinados de estudio en el extranjero, implica conocer la cultura empresarial extranjera e importar tendencias extranjeras a su regreso. Al mezclar las características de las demandas locales y extranjeras resulta esencial como fuente de ventaja competitiva para las empresas de una nación.

Además, sin la presencia de industrias proveedoras competitivas a escala internacional, las empresas no serían capaces de responder de forma rápida y anticipada a la demanda de los compradores locales; sin embargo, no resulta factible pensar sólo en uno de los atributos de la demanda, ni tampoco en centrarse únicamente en este factor para conseguir ventajas competitivas a nivel internacional.

El tercer vértice de los determinantes de la ventaja nacional, consiste en la presencia en la nación de sectores afines que ofrezcan productos y servicios complementarios, y auxiliares que permitirá contar con proveedores internacionalmente competitivos. La presencia de sectores afines cuyas empresas coordinan y/o comparten sus actividades de marketing, distribución, servicios o tecnología en la cadena de valor, o de sectores de productos complementarios, trae consigo la aparición de nuevos sectores competitivos. Por otro lado, Porter argumenta que resulta contraproducente para una empresa o un país crear proveedores “cautivos”, es decir, totalmente dependientes de la industria nacional e imposibilitados para acceder a satisfacer una posible demanda exterior; por este motivo, para que las empresas de una nación sean exitosas, el país no necesita ser competitivo en todas las industrias proveedoras; pero la localización próxima de proveedores y consumidores, permite a ambos tener una comunicación directa, un flujo de información más rápido y constante, además de intercambio permanente de ideas y posibles innovaciones.

Porter comenta que este vértice del diamante crea un efecto de cadena, debido a que ofrece a otras industrias proveedoras locales productos y tecnologías que pueden ser utilizados en sus procesos de producción; destaca el beneficio de las empresas locales a través de los procesos de innovación y mejora de los proveedores locales, al permitirles la identificación de nuevos métodos y oportunidades para sus empresas, lo que permite que a su vez, las empresas locales tengan la oportunidad de ofrecer retroalimentación a sus proveedores, además de cooperar en el diseño de nuevos productos. Además,

el proveedor local es más fácilmente accesible que los proveedores extranjeros, ya que en la nación los suministradores locales son más visibles, su cultura empresarial es similar, suponen que los costos del transporte sean menores y ofrecen a las empresas información anticipada sobre el desarrollo de nuevos productos; pero el beneficio máximo se alcanza cuando los proveedores de las empresas locales son proveedores globales: donde los flujos de información domésticos generados cuando una industria proveedora local es internacionalmente competitiva incrementan la ventaja con que cuentan.

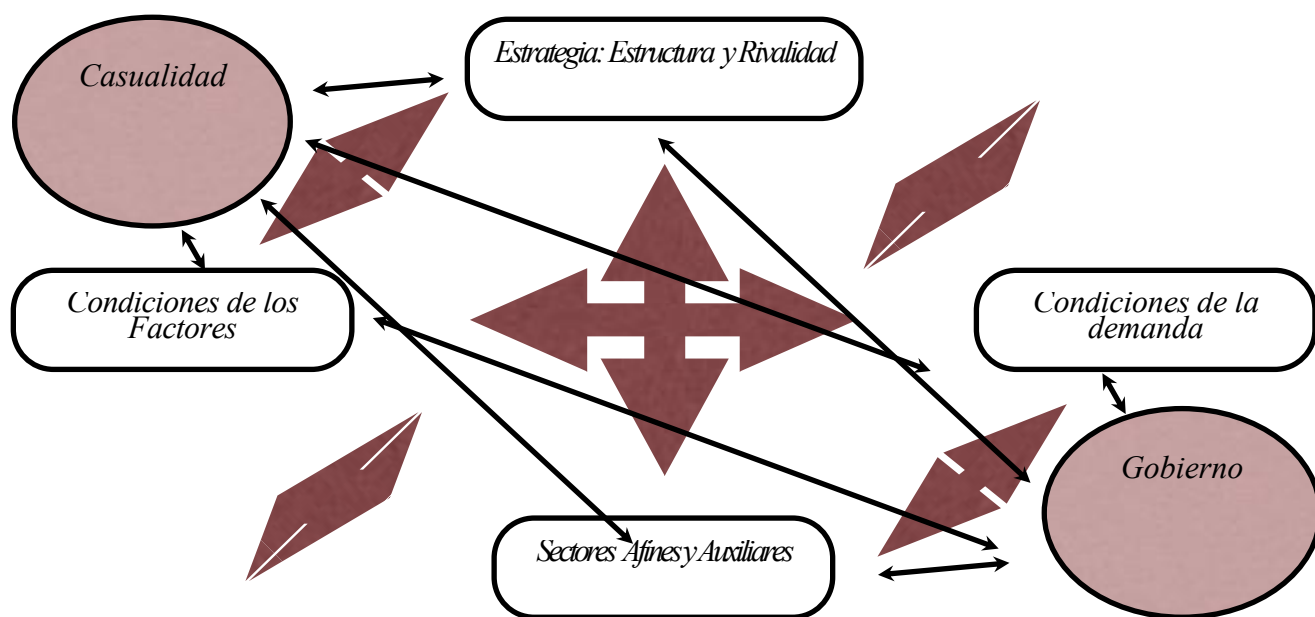
El vértice del modelo que predice que las circunstancias nacionales y el contexto donde se originan fuertes tendencias en el modo en que se crean, es el que se refiere a la estructura y rivalidad como estrategia, ya que implica la organización y la gestión de las empresas, así como en la definición de la naturaleza de la competencia interna; en general, ningún sistema de gestión es universalmente apropiado; la competitividad de un determinado sector es consecuencia de la unión de los modos de dirección y de organización que prevalecen en cada nación, así como de las fuentes de ventaja competitiva existentes en cada sector; por lo que las estrategias de las empresas deben responder y estar basadas en los intereses de la demanda.

Las estrategias de las empresas deben enfocarse a los sectores locales que son líderes en el ámbito internacional. La presencia de rivales nacionales fuertes debe ser un importante estímulo para la ventaja competitiva, pues impulsa a las empresas a innovar y mejorar constantemente; no dejemos de lado que las empresas que son líderes nacionales y producen grandes volúmenes y reducen sus costos por unidad de producción no son por ello automáticamente competitivos, sino que en realidad crean una eficacia estática, ya que el volumen de producción en este caso lleva consigo poca flexibilidad y dinamismo; la ventaja competitiva en este sentido se crea a través de la rivalidad interior porque crea presión en las empresas para que innoven en productos y procesos, inviertan, reduzcan costos, mejoren la calidad y los servicios que ofrecen; todo esto presiona a las empresas para abordar mercados mundiales y las fortalece para tener éxito en los mismos. La rivalidad extranjera tiende a ser analítica y distante, mientras que por su parte, la rivalidad nacional suele ser más personal, por lo que la competencia no sólo se basa en la cuota de mercado, sino que las empresas compiten del mismo modo por atraer recursos humanos de la competencia a fin de llegar a la excelencia técnica, la calidad superior del servicio y captación de la clientela. La concentración geográfica potencializa la rivalidad interior, que será más intensa y beneficiosa para las empresas que se ven en la necesidad a innovar y reciben una presión orientada a la mejora constante de las fuentes de ventaja competitiva entre más localizada se encuentre la referida rivalidad. La estrategia, estructura, metas, función de dirección,

motivaciones y actitudes individuales, además de la rivalidad del sector, son aspectos que constituyen determinantes de la ventaja competitiva internacional.

Al observar el modelo del diamante de Porter como un sistema, implica que los factores son interdependientes, es decir que cada vértice se interrelaciona con los demás; esto en parte porque las naciones no disponen generalmente de un solo sector competitivo, y que generalmente no se encuentran dispersos geográficamente, sino concentrados en áreas determinadas e interrelacionándose de manera vertical u horizontal. en la Figura 2 podemos observar que junto a los cuatro determinantes básicos de la competitividad, se encuentran los factores del gobierno y el azar.

Figura 4
El diamante como sistema.



Fuente: Porter M. "The Competitive Advantage of Nations. Free Press. 1991.

Respecto de los factores externos que afectan al modelo de diamante, tenemos al gobierno y al azar. por un lado, el papel correcto del gobierno en este modelo va enfocado a que debe estimular a las empresas a que eleven sus aspiraciones y nivel de competitividad. Debe de participar de forma indirecta y parcial alentando el crecimiento en cada uno de los vértices del diamante. La política ideal es aquella en que se crea un marco para que el empresario pueda lograr ventajas competitivas y no la que hace al gobierno invertir directamente en el proceso, salvo cuando las empresas están al inicio de su desarrollo. Sin embargo existe el problema de que el gobierno requiere establecer políticas y

observar resultados a corto plazo, lo que retrasa la innovación, mientras las empresas requieren posicionarse competitivamente en el mediano o largo plazo. El gobierno tiene la capacidad de influir en la ventaja competitiva de sus industrias de forma directa o indirecta a través de leyes, impuestos y ayudas financieras directas.

Por otro lado, el papel de azar tiene un rol importante en la ventaja competitiva internacional, está caracterizado por eventos que están fuera del dominio de las empresas o gobierno, como las guerras, variaciones del tipo de cambio, terrorismo, cambios en los mercados mundiales, decisiones políticas de gobiernos extranjeros, incremento inesperado de bienes como el petróleo, ya que estos eventos generan alteraciones en las ventajas competitivas. El azar permite la generación de oportunidades y amenazas no planificadas que afecten una ventaja competitiva.

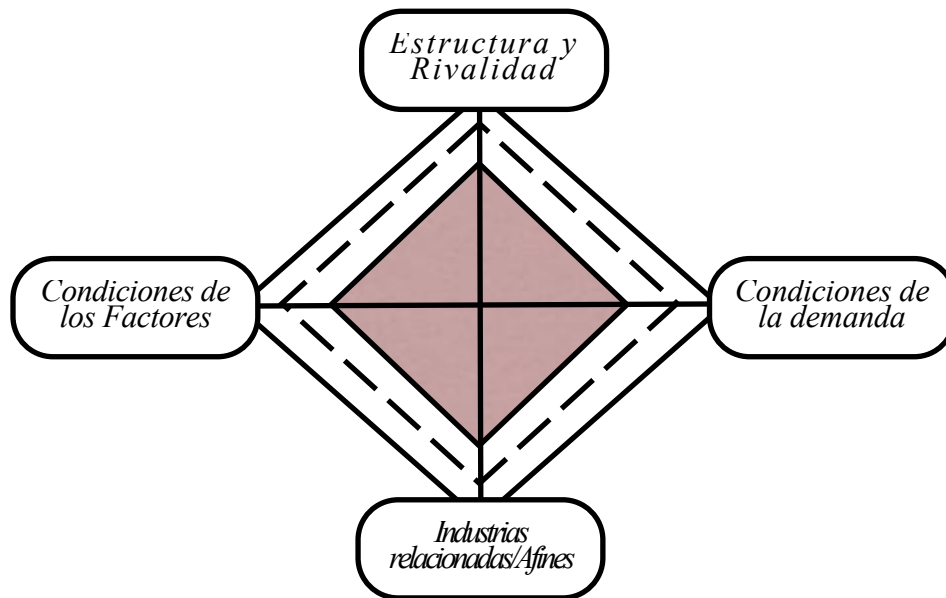
2.2.6 Modelo del Doble Diamante Generalizado.

Este modelo es propuesto por Moon, Rugman y Verbeke²⁴; quienes consideran que la competitividad de una nación depende en parte de un diamante local y de un diamante extranjero, con el que se relacionan sus empresas; tratan de incluir dentro del propio modelo la actividad multinacional y el gobierno, y no solo como factores exógenos. Plantean que en una nación, el valor agregado sostenible resulta de las empresas locales como de las extranjeras en propiedad; además la actividad multinacional (incluida la Inversión Nacional y Extranjera Directa) es importante para la competitividad de la nación o región, ya que afecta a todos los determinantes del diamante; donde este factor es la principal diferencia con el modelo propuesto por Porter.

La parte exterior se refiere al diamante global y el interior al diamante local; el tamaño del diamante exterior es fijo, mientras el del interior varía de acuerdo al país del que se trate; el diamante en medio de los dos diamantes, representa la competitividad “real” de la nación, determinado por la combinación de los parámetros internacionales y locales; la Figura 3 muestra el modelo descrito.

²⁴ MOON, H.C., RUGMAN, A.M. Y VERBEKE, A. “The generalized double diamond approach to international competitiveness” Research in Global Strategic Management: A Research Annual. 5. 1995.

Figura 5.
Modelo de Doble Diamante Generalizado



Fuente: MOON, H.C., RUGMAN, A.M. y VERBEKE, A. "The generalized double diamond approach to international competitiveness." En *Research in Global Strategic Management: A Research Annual*, 5. 1995. p.113

Este modelo define la competitividad nacional como la capacidad de una empresa para mantener su valor a pesar de la competencia internacional.

2.2.7 Modelo de Los Nueve Factores.

Este modelo fue desarrollado por Cho²⁵, como extensión del modelo realizado por Porter. En esta propuesta se agrega el parámetro "oportunidad" al modelo como un factor interno, además de realizar una división entre los factores humanos y factores físicos. Incluye por un lado a los trabajadores, políticos, empresarios y profesionales. y por otro a los recursos heredados, demanda local, industrias relacionadas y afines, además del entorno empresarial; del mismo modo, este modelo añade un elemento importante para observar la competitividad internacional: la posición competitiva relativa entre países similares en una etapa determinada del desarrollo económico, y no entre todos los países del mundo.

²⁵ CHO, D.S. "A Dynamic Approach to International Competitiveness: The Case of Korea". *Journal Far Eastern* 1994. pp. 17-35

El modelo a estudio trata de sostener que un país no puede ser competitivo en el ámbito internacional simplemente porque tiene un par de industrias exitosas, sino que debe de contar con una multitud de industrias con fuerte competitividad; además, permite su aplicación en países con economías menos desarrolladas.

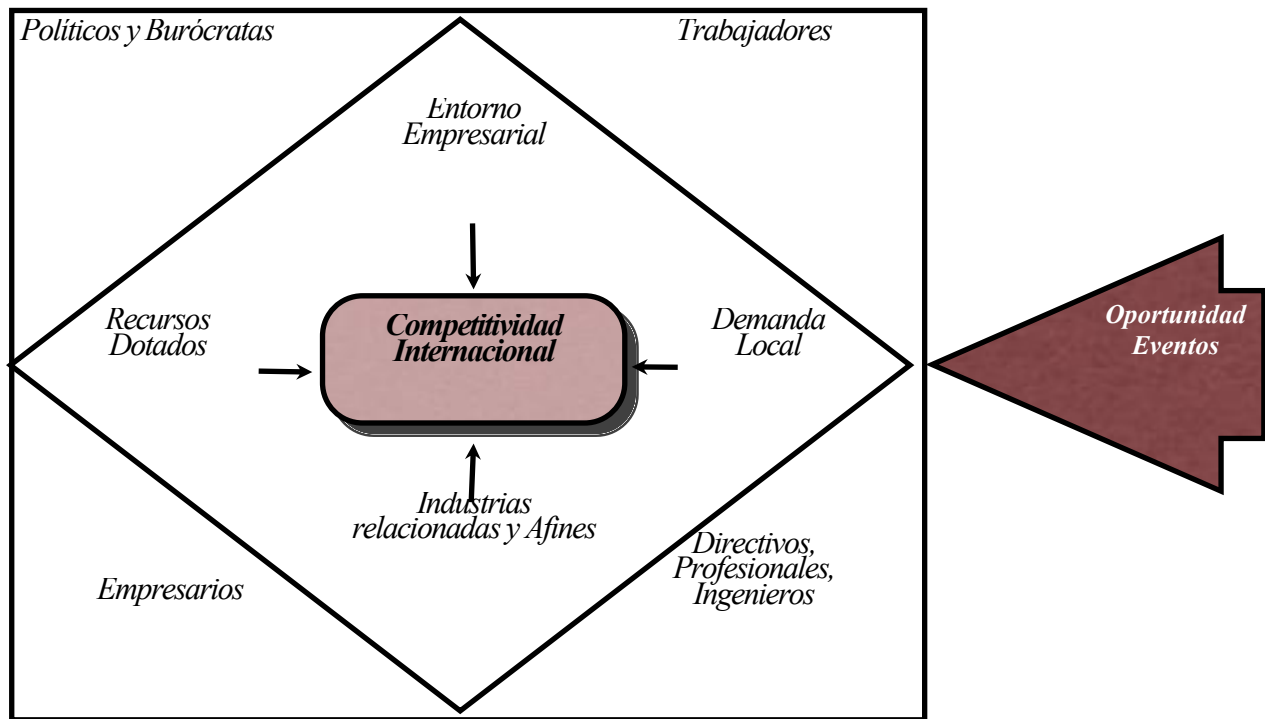
Los factores externos no son los únicos que determinan a una nación como competitiva a nivel internacional, ya que una nación será competitiva a nivel internacional cuando tiene muchas industrias con ventaja competitiva basada en las fuentes de competitividad locales comunes²⁶.

Las diferencias principales entre el modelo de Cho y el modelo de Porter son la división de factores y la adición de otros nuevos; ya que el modelo de los nueve factores incluyó los recursos naturales y el trabajo en las condiciones de factores, englobando los recursos naturales dentro de los recursos heredados, mientras que inserta el trabajo en la categoría de trabajadores, dando importancia al fortalecimiento de factores humanos. Por lo anteriormente expuesto, la competitividad internacional de una nación esta considerada en gran parte en los cambios en el entorno empresarial internacional, incluyendo el tipo de cambio y los precios en las materias primas; la mayoría de las industrias en esta etapa son monopolizadas por una o varias empresas, donde el gobierno distribuye los recursos escasos a una o dos empresas de cada industria.

En la Figura 6 se muestra un análisis de los nueve factores de la competitividad internacional, donde se pueden ver gráficamente los cuatro determinantes físicos de la competitividad internacional: dotación de recursos, entorno empresarial, industrias relacionadas y afines, demanda local; además de otros cuatro que hace referencia a los factores humanos: trabajadores, políticos, burócratas, empresarios y directivos profesionales; el noveno factor corresponde a los eventos oportunos.

²⁶ AVILÉS MARTÍNEZ, H.E. "Impacto de la Competitividad del Sector Turístico en el Desarrollo Local de Morelia, Michoacán de Ocampo". Tesis Doctoral. ININEE-UMSNH. Morelia, México. 2008.

Figura 6
Los Nueve Factores de la Competitividad Internacional.



Fuente: CHO, D.S. "A dynamic approach to international competitiveness: The case of Korea". Journal of Far Eastern Business.1994. p. 18

La competitividad internacional de una nación o región está dada por el nivel de desarrollo del país, pasando por las etapas de bajo, medio y gran desarrollo: en la primera de estas etapas las naciones tienen una dotación limitada de recursos y empleados, tienen falta de directivos calificados y tecnologías que permitan dar valor agregado a los productos; situaciones que empiezan a ser corregidas en el nivel medio de desarrollo, aunado a la aparición de políticas económicas estables; alcanzando la creación de mercados financieros e infraestructuras sociales con la movilización de políticos y políticas industriales, además de la optimizar el capital humano.

Cho indica que los nueve factores varían en importancia dependiendo de la etapa de desarrollo en que se encuentre la nación o región. Por ejemplo, a mayor nivel de desarrollo los empresarios empiezan a depender menos del gobierno y a invertir por su cuenta en busca de economías a escala; esto se convierte en el principal componente de la competitividad internacional: el recurso humano.

Además, los productos se especializan con mayor grado de valor agregado, llega presión por mejores salarios, aumenta la renta de la población y los consumidores demandarán bienes de más calidad y servicio.

Ahora bien, el concepto de competitividad evoluciona a partir de Michael Porter, quién argumentó que las claves del éxito nacional se debían a la capacidad de las industrias de la nación para innovar y mejorar; luego, Moon, Rugman y Verbeke indican que la base del éxito se encuentra en la capacidad para seguir creando valor a pesar de la competitividad internacional. Cho, propone que el éxito depende de la actuación de regiones y naciones similares en un periodo de tiempo, y de que se consiga una posición comparativamente superior a largo plazo.

Los modelos del Foro Económico Mundial (WEF) y del Instituto internacional para desarrollo gerencial (IMD) explican que el éxito competitivo internacional consiste en crear una serie de condiciones microeconómicas y un entorno macroeconómico donde las empresas puedan competir con éxito, sus variables varían dependiendo de quienes entran en la competencia²⁷; así, mientras que en la teoría económica tradicional la riqueza de las naciones se basaba en la dotación de factores, en la teoría económica moderna son las elecciones estratégicas las que conforman el entorno competitivo de una nación; como lo observamos en el Cuadro 2.

Cuadro 2.
Teorías sobre ventaja competitiva de las naciones.

Modelo	Autor	Clave del Éxito Nacional
El Diamante de la Ventaja Nacional	Michael Porter	La capacidad de las industrias de la nación para innovar y mejorar.
El Doble Diamante Generalizado	Moon, Krugman y Verbeke	La capacidad de las empresas para mantener el valor añadido a largo plazo a pesar de la competitividad internacional

²⁷ VILLARREAL R. Y RAMOS R. "La apertura de México y la paradoja de la competitividad hacia un modelo de competitividad sistémica" Comercio Exterior, Septiembre. México 2001. citado por INFANTE JIMENEZ, Z.T: "Competitividad Regional Frutícola, el caso de Apatzingán, México y Changsa, China (1978-2004), Tesis Doctoral, ININEE-UMSNH, 2008.

Modelo	Autor	Clave del Éxito Nacional
El Modelo de Nueve Factores	Cho	Compararse con competidores similares y tener una posición de mercado superior a través de grandes beneficios y un crecimiento constante
The Global Competitiveness Report	WEF	Crear las condiciones macroeconómicas adecuadas que permitan alcanzar un crecimiento económico rápido y sostenible
The World Competitiveness Yearbook	IMD	Ofrecer un entorno en el que las empresas puedan competir con éxito
Teoría Moderna	---	La riqueza se establece por elecciones estratégicas

Fuente: www.eumed.net 2004

Ahora bien, podemos identificar dos tipos de competitividad a nivel nacional: la de orden productivo y la de orden financiero; la primera refleja la capacidad del país para competir efectivamente con su producción local de bienes y servicios contra la oferta externa; sus determinantes a este nivel se refieren primeramente a las diversas expresiones de la política gubernamental en cuanto a la naturaleza y consistencia de la política macroeconómica, la política salarial, así como las políticas de libre competencia, y en segunda instancia a la existencia, reproducción y mejoramiento de los recursos existentes²⁸.

2.3 Competitividad Sistémica.

Partimos de que que las ventajas comparativas se heredan y las ventajas competitivas se hacen; los trabajos de Porter han sido decisivos para comprender el funcionamiento de los factores vinculantes de la competitividad, el énfasis que él le da a los factores determinantes de la competencia y la poca importancia que otorga a los factores de cooperación continúa siendo hasta la fecha un tema de amplio debate.

Por otro lado, la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), a partir de 1992, realizó estudios para sistematizar los conceptos mencionados, y los ha resumido en un concepto

²⁸ INFANTE JIMENEZ, Z.T. "Competitividad Regional Frutícola el caso de Apatzinga, México y Changsa, China (1978-2004)", Tesis Doctoral. ININEE-UMSNH. 2008.

integral de “competitividad estructural” en el que se distinguen tres factores: la innovación como elemento que constituye el centro del desarrollo; la capacidad de innovación de una organización industrial, es decir, desarrollar capacidades propias de aprendizaje, y el papel de las redes de colaboración orientadas a la innovación, apoyadas instituciones. Este concepto aplica sin mayores problemas en países desarrollados, y ha sido útil para ellos, sin embargo tiene ciertas limitaciones para ser aplicado en los países en desarrollo; para el caso de América Latina, encontramos la necesidad de formular e implementar estrategias locales y regionales de desarrollo económico, donde no existe el entorno empresarial suficiente que refiere el concepto de competitividad estructural.

Encontramos que en América Latina, desde mediados de los años ochenta y principios de los noventa, destacan los aportes distintivos de Fernando Fajnzylber,²⁹ de la CEPAL, así como autores posteriores, orientados a definir los factores explicativos de la reestructuración productiva de esta región. Indica que con un enfoque integral y de largo plazo, el ritmo de crecimiento de la productividad es el factor determinante en la evolución de la competitividad a largo plazo y cualquier avance en materia de competitividad no es reconocido cuando se da en presencia de una caída del ingreso por habitante, un déficit de los coeficientes de inversión, disminución del gasto en investigación y desarrollo tecnológico y en el sistema educativo, y caída de los salarios reales.

El concepto “competitividad sistémica”³⁰, se caracteriza por establecer que un desarrollo exitoso, no se logra solo a través de producción en el nivel micro, o solo de condiciones macroeconómicas estables, este requiere medidas específicas del gobierno y de organizaciones privadas de desarrollo dedicadas a subir el nivel de las empresas, es decir, a nivel meso; a fin de lograr la integración de estructuras políticas y económicas, además de respetar los factores socioculturales y patrones básicos de organización a un nivel meta.

La Figura 7 muestra los cuatro niveles analíticos de la competitividad sistémica:

a) Nivel meta: incluye la gobernabilidad y competitividad industrial, está constituido por los patrones de organización política y económica orientados al desarrollo, así como por la estructura competitiva de la economía en su conjunto.

²⁹ Fajnzylber, Fernando, “Competitividad internacional: evolución y lecciones”, Revista de la CEPAL No. 36,1988. pp. 1-24.

³⁰ ESSER Klaus, Wolfgang Hillebrand, Dirk Messner y Jörg Meyer-Stamer, Systemic Competitiveness, New Governance Patterns for Industrial Development, Londres, DIE.1996

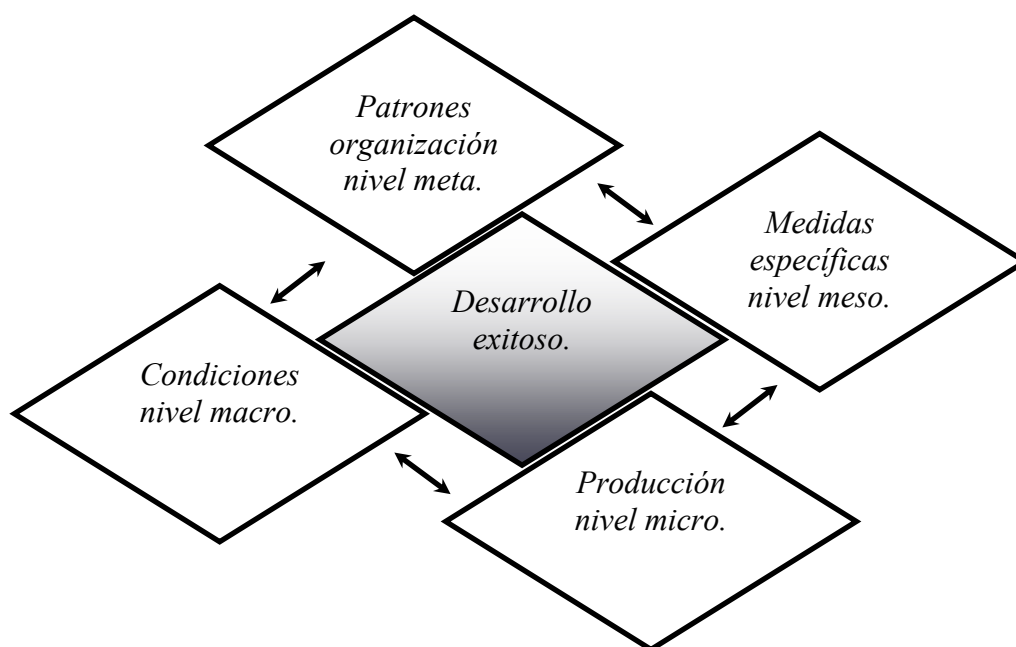
b) Nivel meso: hace referencia al apoyo a los esfuerzos de las empresas, está formado por las políticas específicas para la creación de ventajas competitivas, por el entorno y por las instituciones que interactúan en el ambiente económico, político y social.

c) Nivel macro: se refiere a la vinculación de la estabilización económica y la liberalización con la capacidad de transformación; está integrado por el conjunto de condiciones macroeconómicas estables, particularmente una política cambiaria realista y una política comercial que estimule la industria local para mantener un mercado de bienes y servicios estable.

d) Nivel micro: donde se observan los requerimientos tecnológicos e institucionales, está conformado por la capacidad individual de desarrollar procesos de mejora continua y asociaciones y redes de empresas.

Figura 7.

Niveles de la competitividad sistémica.

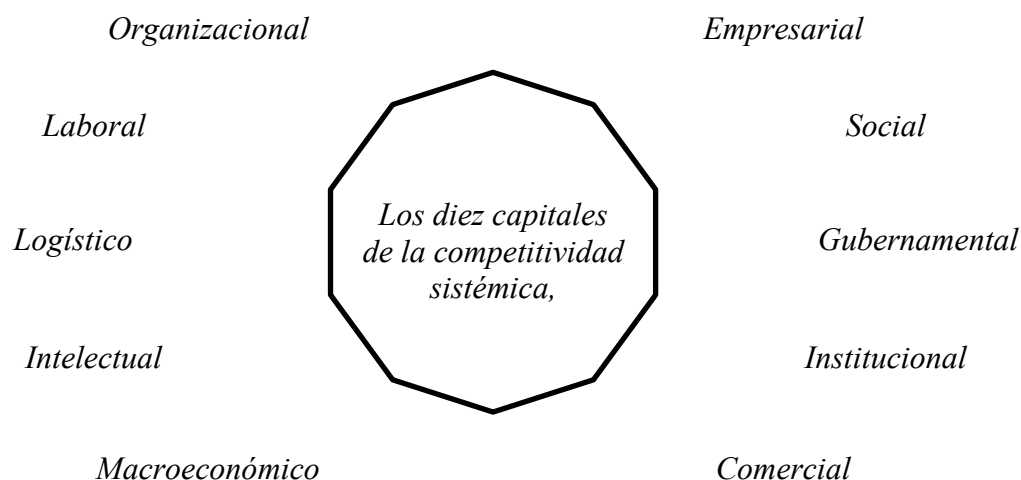


Fuente:CEPAL. Elementos de Competitividad Sistémica de las PyMEs. LC/MEX/L.499. 2001 (adaptado).

El modelo presentado anteriormente, es aplicable a países, regiones, sectores o subsectores industriales, más que a empresas individuales, y plantea la idea de la relación entre diversos actores en la vida cotidiana de una nación, como lo son el gobierno, las empresas, organizaciones privadas y públicas. La competitividad en este sentido está dada por la interacción de todos los actores y todos los factores, por lo que se le denomina “sistémica”.

René Villarreal³¹, propone un modelo de competitividad sistémica hacia el desarrollo, en donde se hace una insistente mención de la trascendencia de la “asociatividad” empresarial, así como de la creación de clusters, la difusión de innovaciones y construcción de infraestructura. En la Figura 6 se muestra su modelo de competitividad sistémica para el desarrollo con un enfoque ICOP, que define los índices de competitividad, analiza los obstáculos para la competitividad empresarial e identifica las políticas públicas necesarias para superarlos; realiza un análisis extenso y detallado que arroja un total de seis niveles concéntricos en dicho orden: Microeconómico, Meso-económico, Macroeconómico, Internacional, Institucionaj, Sistema político y social.

Figura 8.
Diez capitales de la competitividad sistémica.



Fuente: Villarreal, 2000 (adaptado).

³¹ VILLAREAL, R. "México Competitivo 2020, Un Modelo de Competitividad Sistémica para el Desarrollo". Editorial Océano, 2001.

2.4 COMPETITIVIDAD PORTUARIA.

Desprendidos de los conceptos y modelos vertidos con anterioridad, nace el concepto de competitividad portuaria, donde encontramos definiciones como: “Es el desarrollo y aplicación de estrategias alternativas para atraer más clientes o de mayor potencial para alejarse de sus competidores”³².

Actualmente los puertos están cambiando su papel en el comercio internacional, de ser solo el lugar de llegada de mercancía a mucho más, debido a transformaciones en el sector de transporte, innovaciones tecnológicas, contenerización de la carga, armonización internacional de políticas portuarias, incremento en la autonomía local de los puertos; lo que se gestiona una cadena de transporte debido a la competencia entre operadores logísticos por el incremento del tráfico.

Si está cambiando el papel de los puertos a nivel macro, es importante preguntar al usuario final ¿qué buscan conseguir los usuarios del un puerto? José M. Alcántara³³ responde esta cuestión, explicando que las prioridades de los usuarios del puerto, definirían los objetivos de competitividad portuaria en el siguiente orden:

- a) Que los puertos sean estratégicos y seguros.
- b) Que se encuentren bien equipados y con instalaciones adecuadas para el tráfico comercial deseado.
- c) Que sus tarifas y costes relacionados sean bajos y competitivos.
- d) Que los riesgos para el tiempo del buque y para el tiempo de la carga sean asumibles y no elevados
- e) Que la actuación de los diversos servicios portuarios sea eficiente y disponible (es decir, no sujeta a actuaciones laborales frecuentes).
- f) Que la organización portuaria esté bien gestionada y que el marco jurídico de obligaciones y responsabilidades sea razonable.

Ahora bien, podemos identificar la competitividad portuaria en cuatro niveles diferentes: entre empresas de un puerto, entre puertos, entre grupos de puertos y entre rangos portuarios.

³² CERBÁN JIMENEZ; M del M. “Competitividad Económica de los Puertos” Universidad de Cádiz. 2007.

³³ ALCANTARA, J.M. “La Competencia en el Sector Portuario” Asociación Española de Derecho Marítimo 2005.

Ubicamos esta investigación dentro del nivel de competitividad entre puertos, donde encontramos algunos modelos teóricos propuestos para medir su competitividad:

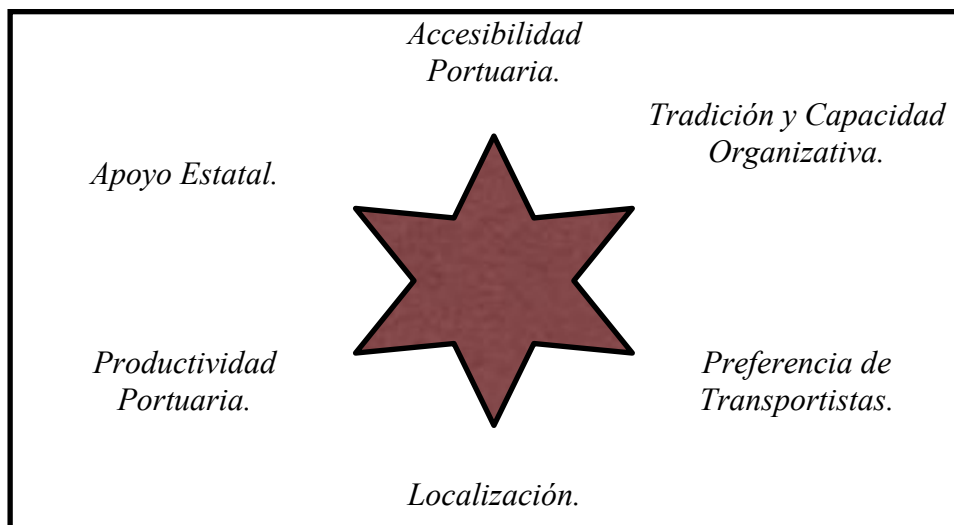
Como se muestra en la Figura 9, María del Mar Cerbán Jiménez³⁴, explica que los factores que afectan la competitividad portuaria son:

- a) Tradición portuaria y capacidad organizativa: el tiempo que un puerto lleva operando y la organización que haya alcanzado es determinante en la competitividad del mismo respecto a otros.
- b) Accesibilidad portuaria: un puerto, al contar con mejores accesos marítimos, terrestres o aéreos, incrementan el área de influencia del puerto y permiten aumentar su competitividad.
- c) Apoyo estatal: mayores apoyos del gobierno no se traducen en todos los casos en menores costes; es necesario que el puerto pueda autofinanciarse para no depender de agentes externos para su funcionamiento, aunque es recomendable una inversión significativa por parte del gobierno en infraestructura del puerto y sus anexos.
- d) Productividad portuaria: dependiente de la tecnología, la experiencia, espacio de almacenamiento, longitud de los atraques y la estandarización de procesos permite la mejora en la calidad de los servicios que ofrece un puerto.
- e) Preferencias de transportistas y cargadores: un puerto ubicado dentro de una ruta que permita una mejor prestación global del servicio tendrá una ventaja respecto de los otros.
- f) Ventaja comparativa de localización: se refiere a la posición del puerto respecto a grandes centros de producción y consumo, así como sus líneas comerciales.

³⁴ CERBÁN JIMENEZ; M del M. "Competitividad Económica de los Puertos" Universidad de Cádiz. 2007.

Figura 9.

Factores que afectan a la competitividad portuaria.



Fuente: Cerbán Jiménez 2007 (Adaptado).

Diego Sepúlveda³⁵, por su parte, indica que para lograr y comprender la competitividad portuaria es necesario observar cinco factores que determinan el éxito de un puerto:

1.- La evolución estratégica de las grandes navieras; entendiendo que los Mega Carriers (grandes transportadoras marítimas del mundo), han desarrollado una estrategia global común dado el alto desarrollo de la competencia. Esta estrategia está basada en los siguientes principios: búsqueda intensiva de economías de escala, agrupamiento o masificación de tráfico, búsqueda sistemática de la utilización óptima de las capacidades de las naves, optimización del tiempo del viaje redondo, aumento de la flexibilidad, aceleración de la incorporación a todo nivel de la informática, desarrollo de la función comercial, acentuación de la integración del mercado, búsqueda de servicios a medida, que incorporen las fases anteriores y posteriores al tramo marítimo.

2.- La evolución geográfica respecto a las rutas de navegación marítima; con la idea de confrontar su ubicación geográfica con los mayores flujos de los tráfico marítimos y las ofertas de servicios que en ellos posean las compañías navieras, en especial los “Mega Carriers”. Por ejemplo, a pesar de los cambios que las economías emergentes del Sudeste Asiático han incorporado al esquema actual, lo cierto es que aún los tráfico Norte-Norte son los que están llevando el protagonismo en los volúmenes

³⁵ SEPULVEDA, D. "Competitividad, Eficiencia y Productividad Portuaria" Comisión Interamericana de Puertos (CIP) 1999

de carga transportada y donde se concentran las mayores ofertas de servicios navieros. Por ello los países ubicados en esas zonas tienen una mayor posibilidad de establecer puertos que atraigan una masa crítica de carga que les permitan una perspectiva de mayor desarrollo; en este orden de ideas, los tráficos Sudeste Asiático-Costa Pacífico de las Américas (Norte, Centro y Sur) se desplazan por el área norte del hemisferio y otorgan a la costa americana desde Alaska a Ecuador una mejor alternativa que los países ubicados al sur de esa latitud; del mismo modo que los tráficos América-Europa, también tienen sus canales de navegación por esas mismas posiciones geográficas.

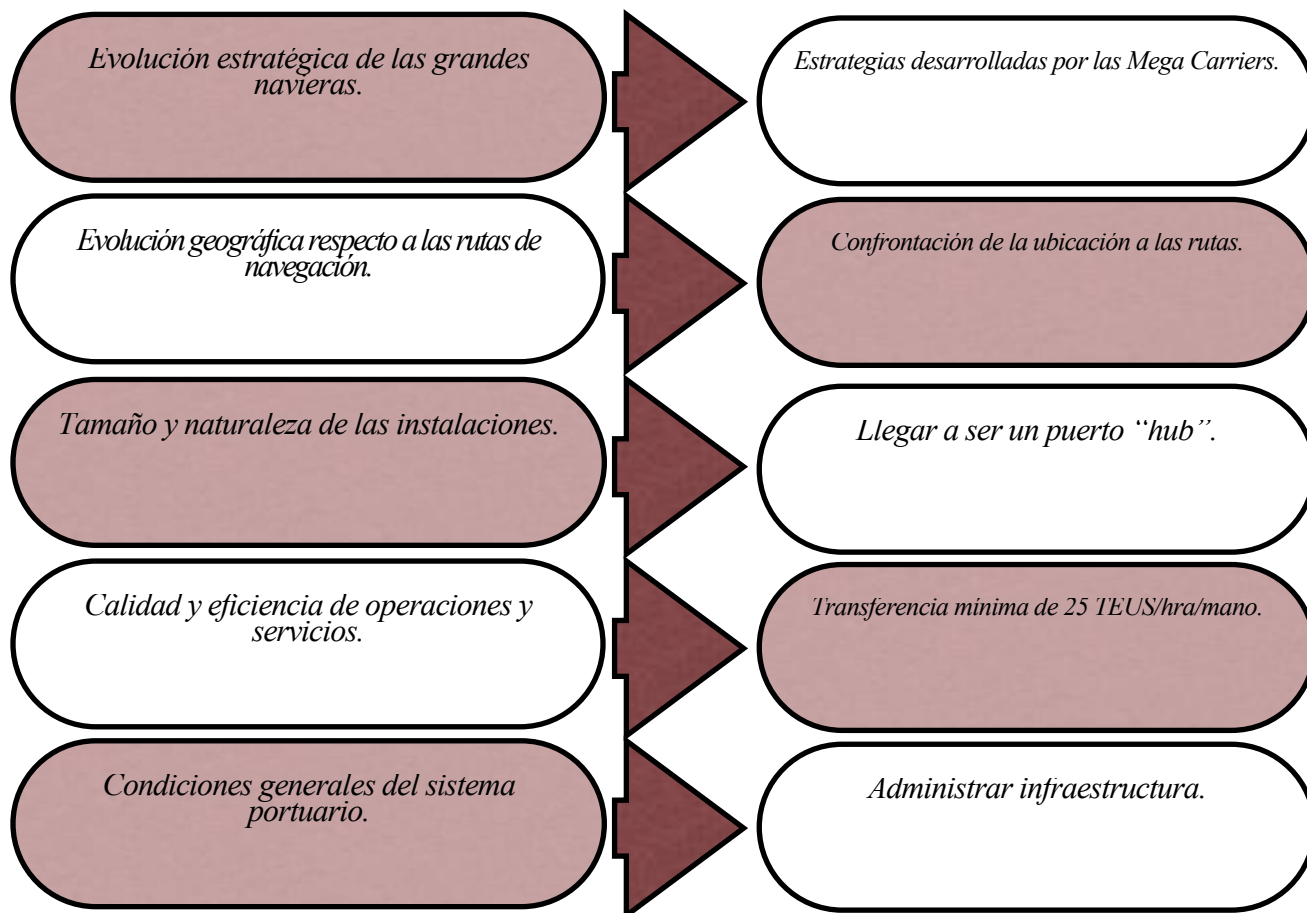
3.- El tamaño y naturaleza de las instalaciones; ya que se considera que existen una serie de factores que inciden en las instalaciones portuarias al momento de analizar la competencia entre puertos. En general podemos citar entre ellos los siguientes: Calado de los canales de acceso, Calado de los sitios de atraque (mínimo 13 a 14 metros), alcance de las grúas aceptables a los "Over Panamax" o "Post Panamax", disponibilidad y tamaño de las zonas de apilamiento de contenedores, almacenes refrigerados, conexiones para contenedores refrigerados y parque adecuado de grúas de muelle y equipos de patio; lo anterior pretende una ausencia de limitaciones en la infra y super estructura y una buena conexión vial o ferroviaria con el mayor "hinterland" que pueda servir al puerto. Estas condiciones son cada vez más exigentes cuando se trata de buscar un puerto "hub", o puerto madre o pivote, donde se concentran las grandes naves portacontenedores de quinta generación y que hoy sobrepasan los 6.000 TEU por nave.

4.- La calidad y eficiencia de las operaciones y servicios; debido a los servicios que se requieren, es claro que una gestión eficiente y eficaz requiere dar cumplimiento al menos de los siguientes parámetros: calidad y disponibilidad de los servicios, estabilidad socio-laboral, mano de obra calificada, habilitación del puerto 24 Hrs y 365 días, velocidad de transferencia de al menos 25 TEU/Hra/mano, seguridad de la carga y de las personas, servicios informáticos adecuados para planificación de las operaciones y ubicación, permanente de cada contenedor; confección de planos de estiba y de manifiestos de carga, servicios comerciales. (Banca, Aduana, Agencias, etc.), cooperación del sistema aduanero, simplificación documental y ausencia de barreras administrativas, derechos portuarios a costos razonables y competitivos, programas de comercialización, y servicios adicionales eficientes (Reparación de TEUS; "Shipchangers"; "Bunker", inspecciones).

5.- Las condiciones generales del sistema portuario; estableciendo que los elementos a tener en consideración están basados en la forma en que se administra la infraestructura y se prestan los servicios y en las políticas para el uso del espacio portuario.

Figura 10.

Factores determinantes del éxito portuario



Fuente: Sepúlveda 1999 (Adaptado).

Ahora bien, Rodrigo García Bernal³⁶ observa los factores que determinan el éxito de un puerto latinoamericano, como se muestra en la Figura 9; dichos factores son:

a) Situación Socio-económica del País Objetivo; como sucede con algunas teorías de competitividad internacional, no considera la situaciones especiales y específicas de los países en desarrollo, como es el caso de Latinoamérica, por lo que el autor rescata este factor para este modelo.

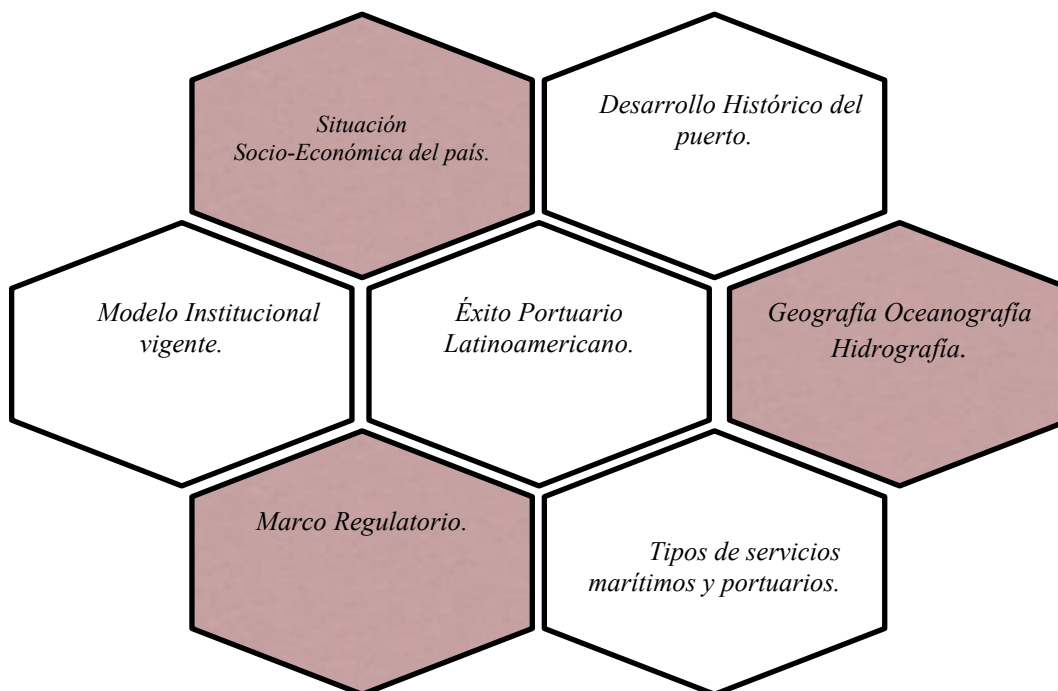
³⁶ GARCIA BERNAL, R. “Reformas Portuarias, Temas Institucionales”. Conferencia. Unidad de Transportes. CEPAL. Valparaíso, España. 2007

- b) Desarrollo Histórico del Estado y Sector; dado que las condiciones de históricas de cada nación y región varían, es importante observar el desarrollo del comercio, en particular del comercio internacional, a fin de valorar la ventaja competitiva que ha generado el mismo puerto a través de su historia.
- c) Geografía, Oceanografía e Hidrografía; la cantidad de agua que rodea a la región del puerto, así como las condiciones climáticas (principalmente en cuanto a los huracanes, tormentas) determinan en buena medida las preferencias de los usuarios por un puerto, lo que representa una ventaja o desventaja por la misma localización.
- d) Tipos de Servicios Marítimo-Portuarios que se prestan; la capacidad de un puerto para ofrecer servicios con valor agregado para los usuarios, determinará una ventaja sobre los demás; estos los observamos generalmente en la velocidad y calidad en los servicios.
- e) Marco Regulatorio; las leyes, normas, reglamentos que rodean a un puerto determinan en gran medida dos cuestiones, por un lado los costos de los servicios e impuestos a que será sujeto el usuario, y por otro las restricciones al embarque de alimentos, bebidas, plantas o animales.
- f) Modelo Institucional Vigente; La forma de organización, como se ha planteado ya en otros modelos, representa del mismo modo un factor determinante en la competitividad portuaria.

Este modelo mide el éxito intra e inter portuario a través de la productividad, costos, precios, tarifas, especialización en los terminales, en la aplicación de los subsidios del estado.

Figura 11

Factores determinantes del éxito portuario latinoamericano.



Fuente: García Bernal 2004 (Adaptado).

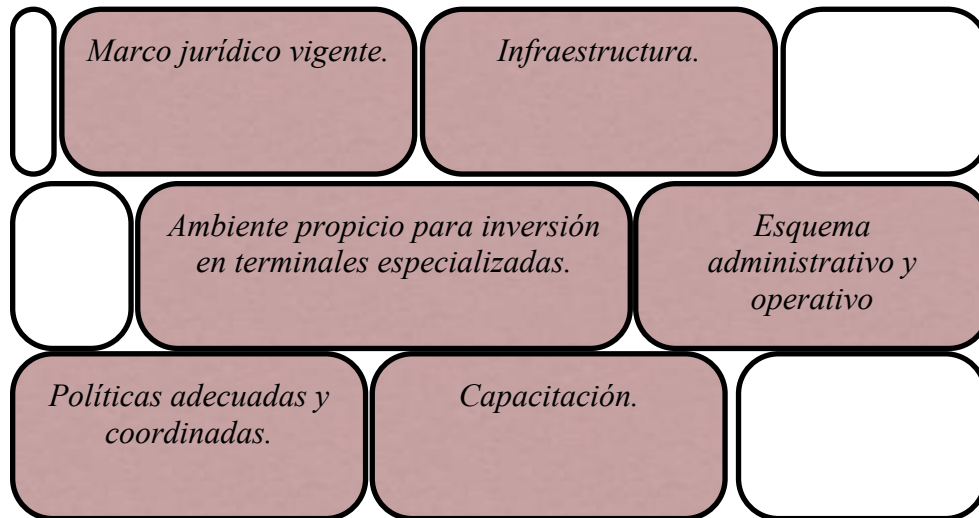
En la Figura 10, encontramos que para el caso de nuestro país, existe el modelo del Dr. Sergio Ruiz Olmedo³⁷, quien manifiesta que las variables que inciden en la competitividad de los puertos mexicanos que son:

- a) El marco jurídico vigente.
- b) La infraestructura.
- c) Ambiente propicio para la inversión en terminales especializadas.
- d) El esquema administrativo y operativo de los puertos.
- e) Las políticas adecuadas y coordinadas por parte de las diversas autoridades.
- f) La capacitación en todas las instancias portuarias y en todos los niveles.

³⁷ RUIZ OLMEDO, SERGIO A. "Competitividad portuaria ¿cuáles son los siguientes pasos?. Publicación: Transporte Siglo XXI Año 5, Volumen 58, Junio 2004.

Figura 12.

Variables que inciden en la competitividad de los puertos mexicanos.



Fuente: Olmedo 2004 (Adaptado).

Del mismo modo, comenta que en un país como el nuestro, donde se apostó a la modernidad de los puertos como factor de mayor competitividad de la industria y el comercio asentados en su territorio, la eficiencia de esta infraestructura sigue siendo fundamental, sobre todo si se toma en cuenta que los servicios marítimos que sirven a nuestro país son navieras de talla planetaria que se ven atraídas por zonas de mayor demanda de sus fletes, como es el caso de China.

CAPÍTULO 3

ANÁLISIS DE LA COMPETITIVIDAD PORTUARIA ANTE LAS EXPERIENCIAS DE LÁZARO CÁRDENAS Y SHANGHAI.

3.1 Definición de Competitividad Portuaria

Para efectos de esta tesis se han tomado en cuenta las definiciones, elementos y conceptos empleados en el marco teórico a fin de definir competitividad portuaria de la siguiente manera:

“Es la capacidad existente en el sector portuario de una localidad determinada, de generar, gestionar y propulsar ventajas competitivas que redundan en la calidad en el servicio brindado a los usuarios, basándose en el marco jurídico vigente, la infraestructura, el ambiente propicio para invertir, los esquemas administrativo y operativo, las políticas adecuadas por parte de las autoridades y la capacitación”.

3.2 Funcionamiento del puerto de Lázaro Cárdenas.

3.2.1 Breve Historia

Para hablar de los antecedentes portuarios de Cd. Lázaro Cárdenas, habrá que remontarnos al arribo de los primeros barcos que anclaron en Lázaro Cárdenas:

En abril de 1973, se abrió el puerto de Lázaro Cárdenas a la navegación con la llegada del barco japonés denominado “Yagani Maru”.

El segundo carguero en llegar, fue el buque tanque petrolero, “Francisco J. Mújica de 21,500 toneladas de la paraestatal Petróleos Mexicanos (PEMEX), el cual fue abanderado el 1 de Junio de 1974, Día de la Marina Nacional, por el Presidente de la República, Luis Echeverría Álvarez, quien también inauguró oficialmente los primeros 200 metros del muelle.

Luego el carguero “El Mexicano”, trajo de Japón la primera grúa de contenedores desarmada y el “Esther Laureen”.

3.2.2 Nacimiento del puerto de Lázaro Cárdenas

En un principio, había entre cuatro y cinco buques fondeados, porque sólo existía un muelle, todos traían equipo para la Siderúrgica Lázaro Cárdenas Las Truchas (SICARTSA), durante 1974 y

parte de 1975, salía uno y entraba otro, teniendo periodos de hasta dos meses en que no llegaba un solo barco.

Sin embargo, fue precisamente a través de barcos que llegó SICARTSA desarmada, es decir, las estructuras, maquinarias, todo esto bajó en el muelle de metales y minerales.

Así, mientras se creaba la Siderúrgica, en la ciudad iniciaba la construcción de la clínica del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), oficinas de la Secretaría de Educación Pública (SEP) para crear escuelas y un centro comercial.

El Fideicomiso Lázaro Cárdenas, (FIDELAC), se encarga directamente de la edificación de la nueva ciudad, expropiando tierras ejidales y haciéndose responsables del área.

La mayor parte de los nuevos habitantes de Lázaro Cárdenas, provenían del estado de Guerrero, otros más de Colima, y los profesionistas de la capital michoacana o del país.

La ubicación de la primera empresa en esta ciudad se edificó en terrenos adyacentes a la desembocadura del río Balsas en el Océano Pacífico, justo en el límite entre Guerrero y Michoacán, resultado de un minucioso análisis económico.

3.2.3 Marco Jurídico.

El marco jurídico que regula al puerto de Lázaro Cárdenas comprende, entre otras Leyes:

- ☐ Ley de puertos.
- ☐ Reglamento de la Ley de puertos.
- ☐ Ley de Navegación y comercio marítimo.
- ☐ Reglamento de la Ley de Navegación.

3.2.3.1 Ley de Puertos

La ley de Puertos vigente establece:

- ☒ La creación de una administración descentralizada en cada puerto o grupo de puertos las cuales promueven la participación de la inversión privada en la construcción, operación y prestación de los servicios portuarios.

- ☑ Fomenta un clima de competencia razonable con la libre entrada de empresas en la operación de terminales y la prestación de los servicios que garanticen las condiciones satisfactorias de calidad, seguridad y permanencia.
- ☑ Establece los casos de excepción en que deben fijarse regulación, evitando prácticas desleales o monopólicas.
- ☑ Establece la simplificación de la regulación portuaria, así como una mejor coordinación entre las diferentes autoridades que interactúan en el puerto.

Reglamento de la ley de puertos.

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

3.2.3.2 Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

- ☑ Tiene por objeto el regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ella se prestan, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo.
- ☑ Marca la autoridad marítima para los Estados Unidos Mexicanos, regula el abanderamiento y matrícula de las embarcaciones de la marina mercante, así como el registro público marítimo nacional.
- ☑ Regula el despacho de embarcaciones desde los puertos nacionales

3.2.4 Infraestructura

Para garantizar el desarrollo del puerto durante los próximos 25 años, la Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas (APILAC), ha adquirido 500 hectáreas en los límites con el estado de Guerrero, además con inversiones superiores a 100 millones de dólares, se propone ser el primer puerto en el país que cuente con una estación especializada en manejo de automóviles roll-on roll-off³⁸.

³⁸ PARATORE, JUAN. Administrador del puerto http://www.univirtual.umich.mx/coedudis_web/act_econ_LC.htm

Además, podemos dividir las terminales del puerto de Lázaro Cárdenas de la siguiente manera:

3.2.4.1 Terminales públicas

Terminal Granelera: 15,064m²

Terminal de Usos Múltiples I: 36,233 m²

Terminal de Usos Múltiples II: 26,656 m²

Terminal de Contenedores (Isla de enmedio): 154,120 m²

Terminal de Contenedores (Isla del cayacal): 480,000 m²

3.2.4.2 Terminales privadas

Terminal de Minerales: 60,328 m²

Terminal de Fluidos: 1,783,413 m²

Terminal de Carbón: 1,163,408 m²

Terminal de Fertilizantes: 1,487,381 m²

3.2.4.3 Lista de terminales

El detallado de esta lista se encuentra en el Anexo 2.

3.2.4.4. Vías de comunicación terrestre

Autopistas y carreteras

Carretera Lázaro Cárdenas - La Orilla.

Carretera Lázaro Cárdenas - Playa Azul.

Carretera Uruapan - Lázaro Cárdenas.

3.2.4.5 Ferrocarril

La línea Ferroviaria Lázaro Cárdenas - Nuevo Laredo es operada por la empresa estadounidense Kansas City Southern de México (KCSM / antes TFM).

Esta empresa opera principalmente los siguientes destinos desde el puerto de Lázaro Cárdenas de la siguiente forma:

Tabla 2. Servicios Ferroviarios del Puerto de Lázaro Cárdenas.

Destino	Distancia	Horas
Laredo	1,520 Km	63
San Luis Potosí	775 Km	30
Salinas Victoria (MTY)	1,286 Km	52.5
Pantaco (Valle de México)	870 Km	33
Veracruz	1,314 Km	74

Fuente: KCSM. “Servicios Eficientes de Transporte Ferroviario. 2008”³⁹

3.2.4.6 Aeropuerto

Aeropuerto de Lázaro Cárdenas (LZC). En el Anexo 3, se muestran los mapas de los Estados Unidos Mexicanos que muestran los sistemas de transporte con que cuenta nuestro país, así como su conexión al puerto de Lázaro Cárdenas.

3.2.4.7 Inversión

Actualmente, por el puerto de Lázaro Cárdenas operan firmas navieras como: Maersk Sealand, Hapag-Lloyd, APL-Meritus, Costco Lines, Evergreen, CSAV, CCNI y Hamburg Sud.

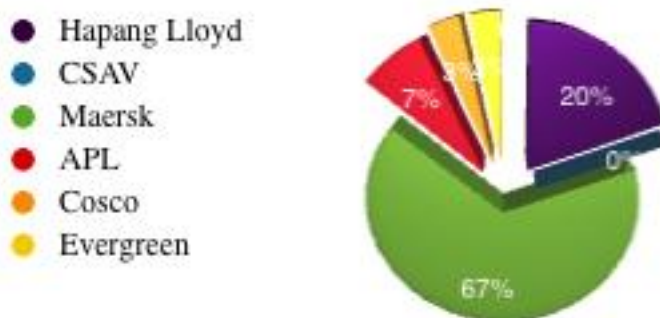
La inversión de las grandes navieras que operan en el puerto, permitió que durante el año 2008, el 17% del comercio entre México y Estados Unidos se mueve por Lázaro Cárdenas con un valor de 70 mil millones de dólares⁴⁰.

La siguiente tabla muestra el porcentaje de participación en el mercado de las navieras que operan en el puerto de Lázaro Cárdenas.

³⁹ Disponible en: http://issuu.com/landmarine/docs/lazaro_cardenas/39

⁴⁰ ESCAMILLA, EDUARDO. Coordinador de transporte multimodal y logística de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Publicado el 29 de diciembre de 2008. www.elinformador.com.mx

Tabla 2. Porcentaje de participación de las Líneas navieras que operan en el puerto de Lázaro Cárdenas.



Naviera	% Participación
Hapang Lloyd	19.48
CSAV	0.01
Maersk	66.45
APL	7.36
Cosco	3.34
Evergreen	3.25

Fuente: SCT. “Nueva terminal especializada de contenedores en Lázaro Cárdenas Michoacán” 2008

La rapidez con que se ha consolidado el manejo de carga a través de contenedores, al pasar de mil 646 en 2003 a unos 450 mil al cierre de 2008, llevó al consorcio asiático Hutchison Port Holding —que en 2004 comenzó a operar la terminal por más de 10 años inactiva— a proyectar la construcción de una megaterminal especializada. En su primera etapa, en el año 2006, se invirtieron poco más de 200 millones de dólares y tiene prevista una inversión superior para una segunda etapa, a fin de lograr manejar dos millones de contenedores al año. A finales de 2008, arribó al puerto un barco de bandera china con tres grúas de pórtico con capacidad para descargar dos megabuques al mismo tiempo.

Se estima que antes de 2015, el Puerto de Lázaro Cárdenas estará operando unos seis millones de contenedores anuales y las navieras usarán el puerto para hacer llegar por ferrocarril mercancías procedentes de Asia hasta la Costa Este de Estados Unidos. En ello juega un papel importante la

empresa ferroviaria Kansas City Southern de México (KCSM), que opera el corredor intermodal Lázaro Cárdenas-Kansas City⁴¹.

3.2.4.8 Esquema administrativo y operativo

Organigrama

La estructura organizacional del puerto de Lázaro Cárdenas se encuentra detallada en organigrama general y por áreas en el anexo 4.

Flete

Origen/Destino	Flete TEU	Flete FEU	Distancia KM	\$/Km
L. Cardenas / Nuevo Laredo	570	650	1500	TEU 0.38 FEU 0.43

Tarifas de Pilotaje

Concepto	Unidad de Medida	Cuota
Factor por unidad arqueado bruto	\$ x TRB	\$0.19

El factor anterior se incrementará con el Índice Nacional de Precios al Consumidor que emita oficialmente el Banco de México.

Tarifas de remolque

Concepto	Unidad de Medida
Rangos de tonelaje bruto	SAAM Remolques
De 2,500 a 8,500	\$14,257
De 8,501 a 15,000	\$30,995

⁴¹ ESCAMILLA, EDUARDO. Coordinador de transporte multimodal y logística de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Publicado el 29 de diciembre de 2008. www.elinformador.com.mx

Concepto	Unidad de Medida
De 15,001 a 25,000	\$31,575
De 25,001 a 35,000	\$32,154
De 35,001 a 50,000	\$32,734
De 50,001 a 75,000	\$33,894
De 75,001 a 100,000	\$67,030
De 100,000.01 en adelante	\$71,498

A los buques que transportan contenedores y automóviles, se les aplicará la siguiente tarifa promocional a fin de incentivar su arribo:

Rango de tonelaje de registro bruto	Cuota
De 2,500 Hasta 8,500	\$12,544
De 8,501 Hasta 15,000	\$27,270
De 15,001 Hasta 25,000	\$27,780
De 25,001 Hasta 35,000	\$28,290
De 35,001 Hasta 50,000	\$28,800
De 50,001 Hasta 75,000	\$29,820
De 75,001 Hasta 100,000	\$58,975
Más de 100,001	\$62,907

* Todas las embarcaciones que ejecuten maniobras con propulsión lateral (Bow Thruster), se les aplicará un 10% de descuento de la cuota correspondiente.

Tarifas de Lanchaje

Concepto	CALOPUS	Ramón Mendoza
Por llevar o traer piloto a la boya de recalada o fondeadero (entrada o salida).	\$1,271.95	\$999

Concepto	CALOPUS	Ramón Mendoza
Viaje a muelle de Pemex, granos o canales industriales.	\$636.10	\$499.50
Viaje entre muelles de metales y minerales y terminal de usos múltiples, fertilizantes o contenedores.	\$424	\$376.95
Por tiempo de espera se cobrará la siguiente cuota: por cada 15 minutos o fracción después de 15 minutos de gracia.	\$57.15	\$183.80

Operación

Entre 2006 y 2007 se movieron de 185 mil a 270 TEUS (unidad de medida de un contenedor de 20 pies de longitud). En 2007, al puerto michoacano arribaron 774 buques cargueros, mientras que del primero enero al 30 de noviembre de 2008 atracaron mil 46 buques, la mayoría de entre 300 y 347 metros de eslora (largo), entre ellos los que la naviera Maerks comenzó a manejar a partir de octubre.

En 2008 el Puerto de Lázaro Cárdenas estableció una nueva marca en el movimiento de carga, al cerrar al 31 de diciembre con 22 millones 128 mil toneladas y ponerse a la cabeza de los 22 puertos que integran el Sistema Portuario Nacional.

El puerto de Lázaro Cárdenas, el 30 de noviembre pasado superó la cifra histórica de 18 millones 992 mil toneladas que había logrado en 2006, luego de poco más de 30 años de operaciones, al cerrar noviembre de 2008 con 19 millones 176 mil 382 toneladas⁴².

Lo anterior a pesar de que durante el año 2008 hubo una caída drástica en la importación de carbón mineral para la Comisión Federal de Electricidad (CFE). La terminal de Carbonser, que maneja seis millones de toneladas, este año sólo manejó un millón debido a problemas de precios.

De acuerdo con el tipo de carga que maneja el puerto, 53% son materias primas para la industria acerera y eléctrica (hierro y carbón mineral) y 19% de carga en contenedores (artículos electrónicos, autopartes, acero inoxidable, perecederos, cerámica, papelería, línea blanca, maquinaria y neumáticos, entre otros). Otro 16% es de combustóleo, gasolina y diesel, y 11% de productos agrícolas a granel,

⁴² APILAC. 2008

principalmente trigo y maíz. Esta variedad comenzó a desarrollarse hace apenas cuatro años, luego de que por más de una década el puerto sólo dependía de la carga para la industria acerera y de la exportación de productos terminados de ese sector.

3.2.4.9 Sociedad y Gobierno

La Ciudad y Puerto de Lázaro Cárdenas, le ha representado a la nación el 25% de su deuda externa. Lázaro Cárdenas, transita de ser una ciudad industrial, a una ciudad Informacional dentro de la Sociedad del Conocimiento. En este sentido, la ciudad actúa como polo de innovación portuaria-industrial, económica.

El desarrollo y potencial económico de Lázaro Cárdenas, es impresionante por sus industrias, el turismo, pequeñas y medianas empresas, la cual a su vez se ven afectada por tomas y paros tanto en la ciudad, empresas y sobre todo el puerto que es el mayor movimiento en derrama económica.

Además, el proyecto para la construcción de cuatro aduanas especializadas se encuentra en marcha actualmente, en el que los próximos dos años se invertirán 40 millones de pesos, que representarán una importante generación de empleos y derrama económica. La primera que se construirá será la de tracto camión, seguirá la de refrigerados y las otras dos serán la del ferrocarril y la de exportaciones. En el proyecto es la APILAC la que invierte, porque de acuerdo con la ley aduanera es quien tiene la obligación de dar toda la infraestructura.

3.2.4.10 Capacitación

El municipio cuenta con centros educativos de preescolar, primaria, secundaria, preparatoria, técnica y profesional y capacitación para el trabajo en su modalidad oficial y particular.

Planteles de nivel educativo:

- ❖ Preescolar: 88
- ❖ Primaria: 185
- ❖ Secundaria: 30
- ❖ Bachillerato: 12
- ❖ Capacitación para el trabajo: 3
- ❖ Profesional media: 3

Tabla 4.
Alfabetismo en la Población

Población de 15 años y mas	Numero	%
Total	105351	100
Alfabeta	94791	89.97
Analfabeta	10457	9.92
No especifica condición de analfabetismo	103	0.09

FUENTE: XII Censo de Población y Vivienda, INEGI, 2000

3.3 Funcionamiento del Puerto de Shanghai

3.3.1 Breve Historia

Shanghai, la octava ciudad más grande del mundo es también la ciudad más grande de China, se encuentra localizada en los bancos del río de Yangtze y se extiende por un área de 2.239 millas cuadradas y tiene además al puerto más grande de China situado en el río de Huangpu.

El puerto de Shanghai ha emergido para ser el puerto más grande de carga del mundo. En los cinco años pasados, la capacidad de carga promedio anual que maneja el puerto de Shanghai se ha duplicado cada año desde 2001.

La gerencia del departamento portuario de Shanghai confirmó que en el año 2005, el puerto de Shanghai manejó un topping procesado del carga de cerca de 443 millones de toneladas; éste manejo es mayor al que realizó el puerto de de Singapur.

Una de las adiciones recientes al puerto de Shanghai es la de las islas de Yangshan, lugar donde se está desarrollando un puerto profundo, el objetivo es acomodar fácilmente naves más grandes.

Las islas de Yangshan son la localización perfecta para la construcción de este tipo de puerto, ya que la profundidad del agua es mayor a 15 metros, esto le permite recibir grandes buques. La primera fase del proyecto que fue iniciado hace algunos años, se terminó en 2005⁴³.

⁴³ FUENTE: www.adnmundo.com 2007

3.3.2 Marco Jurídico

Los reglamentos y normatividad que regula la operación del puerto de Shanghai están enfocadas a que se generen las condiciones necesarias para que promueva y practique invariablemente el "Espíritu de Shanghai" de confianza mutua, beneficio recíproco, igualdad, consulta, respeto a la diversidad de civilizaciones y búsqueda de un desarrollo común.

Esto obedece a una planeación a largo plazo, donde se consideran las siguientes propuestas:

Primera. Intensificar la coordinación estratégica y consolidar las relaciones de buena vecindad y amistad. “Debemos respetar y apoyar de manera mutua los intereses y las preocupaciones de los países miembros, reforzar la coordinación y cooperación en los asuntos internacionales y regionales, consultar a tiempo sobre las medidas comunes para tratar los importantes problemas internacionales y regionales y firmar el Pacto de Buena Vecindad, Amistad y Cooperación Duraderas de la OCS.”

Segunda. Profundizar la cooperación práctica y promover el desarrollo en todos los aspectos. “Debemos perfeccionar el marco jurídico de la cooperación económica regional, dar inicio cuanto antes a un grupo de proyectos de cooperación económica y tecnológica con la participación multilateral y de beneficio para todos, particularmente proyectos de red en los terrenos de energéticos, energía eléctrica, transporte y telecomunicación. “

Tercera. Desarrollar el intercambio de humanidades y consolidar la base social. “Debemos desarrollar activamente todo tipo de intercambio y cooperación en el terreno cultural, llevar a la práctica de manera concienzuda el convenio de cooperación educacional aprobado en esta Cumbre e intensificar la capacitación conjunta de profesionales con el fin de garantizar que la amistad entre los pueblos de países miembros se transmita de generación en generación.”

Cuarta. Persistir en la apertura y cooperación y mantener la paz mundial. “Esperamos que la comunidad internacional respete la libre elección de los países miembros y observadores de esta organización de sistema social y vía de desarrollo, respete la voluntad de los países de aplicar, según la realidad de sus respectivos países, una política interior y exterior de paz, amistad y cooperación y proporcione un ambiente desahogado y armonioso para el desarrollo de los países”⁴⁴.

⁴⁴ HU, JINTAO. Cumbre de Organización de Cooperación de Shanghai, 2006. adnmundo.com

Las leyes que regulan el funcionamiento del puerto de Shanghai son:

- ❖ “Port law of the People’s Republic of China”⁴⁵
- ❖ “Maritime Code of the People's Republic of China”⁴⁶
- ❖ “Provisions of the People’s Republic of China on Marine and Maritime Administrative Punishment”⁴⁷
- ❖ “Implementing Measures for Maritime Administrative Punishments”⁴⁸

3.3.3 Infraestructura

El Puerto de Shanghai es el puerto más grande de la China continental y uno de los más grandes del mundo por tráfico internacional, siendo hoy en día uno de los centros más importantes del transporte marítimo internacional. A finales de 2005, en Shanghai había 28 muelles de contenedores, con 124 muelles de gran calado. El puerto tiene rutas comerciales con más de 500 puertos en cerca de 200 países.

Shanghai también goza de una buena red de transporte interno: puede llegar a casi todas las estaciones de tren chinas desde la estación de ferrocarril de Shanghai. Además, Shanghai construyó 650 kilómetros de autopistas en el año 2005.

“Seis clave” (tecnologías de la información, automoción, petroquímica, química fina, biofarmacéuticos) representan el 58% del total de la producción industrial, mientras que los cuatro principales sectores de la industria terciaria (finanzas, seguros, bienes raíces, transporte, correos y telecomunicaciones, venta al por menor y por mayor) representan el 62% de la producción total.

SIPG controla las instalaciones portuarias de la ciudad, construirá atracaderos para ocuparse en total de hasta 39.000 toneladas de carga a orillas del río Yangtsé; este proyecto se extenderá a lo largo de una franja de 2,3 kilómetros a orillas del río, esto le permitirá aumentar su control del tráfico fluvial como principal vía de acceso de contenedores por barco hasta el centro de China.

⁴⁵ LEHMAN, LEE & XU. <http://www.lehmanlaw.com/> 2008

⁴⁶ LEHMAN, LEE & XU. <http://www.lehmanlaw.com/> 2008

⁴⁷ LEHMAN, LEE & XU. <http://www.lehmanlaw.com/> 2008

⁴⁸ LEHMAN, LEE & XU. <http://www.lehmanlaw.com/> 2008

La operadora portuaria estatal aumentó sus beneficios un 23% durante 2007, hasta los 3.640 millones de yuanes (328 millones de euros, 521 millones de dólares), gracias a que sus servicios de gestión de contenedores se incrementaron un 20,4%, hasta los 26,15 millones de TEUS.

Su volumen de carga gestionada ascendió en 2007 hasta los 353 millones de toneladas, un 16,5 por ciento por encima de la cifra del año anterior.⁴⁹

SIPG alcanzó en 2008 una gestión de tráfico de contenedores de 30 millones de TEUS (unidades de medición estandarizada de contenedores de 6,25 metros) y un volumen de carga de 385 millones de toneladas, a pesar de la ralentización del crecimiento de las exportaciones chinas.

3.3.4 Inversión

Shanghai se ha valorado como la ciudad más adecuada para vivir para los extranjeros, el número de extranjeros que viven y trabajan en esta ciudad es mucho mayor que en cualquier otra ciudad china. Según estadísticas, en 2002 vivían en Shanghai alrededor de 100.000 extranjeros procedentes de 126 países y 250.000 taiwaneses.⁵⁰

Desde 1992, la ciudad ha mantenido un crecimiento del PIB de dos dígitos durante 14 años consecutivos. En 2005, su PIB alcanzó 914,395 millones de yuanes, un 75,3% superior al del 2000, lo que representa un crecimiento medio anual del 11,9%.

Además, Shanghai se ha posicionado como uno de los centros de ferias y exposiciones más importantes de China, solamente en 2005, la ciudad acogió 276 exposiciones, incluida la primera de "Asia Expo Internacional de Deportes" y el "Deporte y la Moda 2005 China".

Cuenta además con una zona industrial muy desarrollado. En los últimos años, el sector terciario se ha desarrollado rápidamente, con un aumento de la tasa anual del 12%, generando el 51% del PIB de Shanghai en 2002; en comparación con otras grandes ciudades, la inversión extranjera en Shanghai está enfocada en los sectores industriales y de servicios.

⁴⁹ EFECOM, 2008.

⁵⁰ "The Economist"

Con casi 6.000 millones de dólares de inversión directa extranjera (IDE) recibidos en 2003, esta ciudad acapara el 10% del total de la inversión extranjera en el país asiático, a pesar de que representa tan sólo el 0,06% del área total del país. Entre los sectores de actividad más fuertes destacan la automatización, el acero, los electrodomésticos, las fibras químicas y el calzado.

El organismo encargado de gestionar la inversión externa es el "Shanghai Foreign Investment Development Board (FID)"

Un ejemplo de la inversión extranjera destinada a Shanghai la tenemos en Siemens, donde hoy en día cuenta con cerca de 13.000 empleados; Siemens Shanghai es el mayor centro de esta empresa fuera de Alemania; se estima que durante 2008 y 2009, esta empresa invertirá aproximadamente 70 millones de euros en la construcción de un centro regional en Shanghai que servirá a toda la región oriental de China.

3.3.5 Esquema administrativo y operativo

3.3.6 Operativo

En 2006 el puerto chino movilizó 537 millones de toneladas. Superó así ampliamente a la terminal de Singapur, líder indiscutido en la década pasada, que ocupó el segundo puesto.

El volumen de ese año fue 21.2% superior al del año anterior y representó 12% del volumen de carga total de China en 2006.

La Administración del Puerto destacó que la capacidad de manejo anual del puerto ascendía a 100 millones de toneladas en 1984, cifra que se elevó a 200 millones de toneladas en el año 2000 y a 300 millones de toneladas en 2003.

Shanghai se convirtió en 2005 en el primer puerto de mercancías del mundo por volumen de carga gestionada, después de superar a Singapur y alcanzar los 443 millones de toneladas, según la Administración Portuaria de Shanghai. En el año 2004, las instalaciones portuarias de la citada ciudad asiática movieron unos 379 millones de toneladas.

3.3.7 Procedimiento

Vista aduanal

1.- Recibe, del encargado del módulo de selección automatizado, el original y todas las copias del pedimento con sus anexos, con la impresión de "reconocimiento aduanero" y la fecha y hora en que se practicó la selección automatizada.

Encargado del módulo de selección automatizado

2.- Supervisa a través de su personal de apoyo, la colocación del vehículo o mercancía sujeta a reconocimiento, en el área destinada para practicar el examen físico de las mercancías.

Agente o apoderado aduanal o su dependiente autorizado

3.- Se presenta en el área a que se refiere la actividad anterior.

Vista aduanal designado

4.- Se traslada con los documentos de la operación al lugar en que se encuentran las mercancías sujetas a reconocimiento. Inicia el llenado del dictamen del reconocimiento debiendo asentar la información correspondiente a cada campo conforme avanza la práctica del mismo.

En caso, de mercancía de difícil identificación se asesorara del personal de la unidad técnica de asesoría y muestreo.

5.- Anota en los espacios respectivos del formato de dictamen del reconocimiento, los "datos generales" conforme al instructivo de llenado correspondiente.

6.- Identifica el contenedor, furgón o medio de transporte en que se encuentren las mercancías. Constata que los medios de seguridad no hayan sido removidos ni violados (salvo reconocimiento previo cuando la mercancía estuviera en depósito ante la aduana), así como que los números que ostenten dichos medios de seguridad coincidan con los que indica el pedimento. Anota las observaciones en el campo número uno del dictamen.

7.- Verifica que los datos de identificación de los bultos correspondan con los que ampara el pedimento y anota las observaciones en el campo número dos del dictamen.

8.- Abre el número de bultos que sea posible revisar dentro del plazo de 3 horas. Si va a reconocer solo parte del embarque, elige los bultos que va a abrir en forma automatizada.

9.- Coteja las marcas, modelo, número de serie y cantidad de las mercancías que contengan los bultos abiertos a fin de cerciorarse de que coincidan con lo manifestado en el pedimento y anota las observaciones en el campo número tres del dictamen.

10.- Revisa por cada clase de mercancía, que la naturaleza, descripción y características técnicas y comerciales correspondan con las declaradas en el pedimento, y anota el resultado en el campo número cuatro del dictamen.

En caso de discrepancias anota el detalle en el cuadro de omisiones del dictamen.

11. - Mide, pesa, cuenta y certifica la toma de muestras para análisis.

Formula el acta de muestreo y efectúa cualquier otro acto de comprobación, si la aplicación de las fracciones arancelarias así lo requiere y, de encontrar irregularidades, las anota en el campo número cinco del dictamen.

12.- Verifica que conforme a las facturas toda la mercancía del embarque este declarada en el pedimento, anota el resultado en el campo número seis del dictamen. De encontrar irregularidades, las señala detalladamente en el cuadro de omisiones.

13.- Cuando la mercancía esté sujeta total o parcialmente a permisos o requisitos especiales, constata si se ha anexado o no la documentación que compruebe su cumplimiento, y que en el pedimento se señalen los datos de identificación. Anota sus observaciones en el campo número siete del dictamen.

En el caso de descubrir irregularidades, las señala en el espacio correspondiente del mismo campo y procede según el resultado.

En este punto el procedimiento presenta dos alternativas: Detecto irregularidades.

13.1. - Informa al administrador de la aduana para que determine y proceda conforme a la normatividad relativa.

13.1.1. - Revisa el resto de la mercancía. Continúa en la actividad No. 14 No detecto irregularidades.

13.2.- Firma y sella las copias del pedimento para el usuario, anotando la leyenda "con esta fecha se inicia la práctica del reconocimiento aduanero", su número de gafete de identificación y su firma, y las entrega al administrador de la aduana para que este resuelva si se libera la mercancía, continuando con la revisión documental.

Administrador de la aduana

14.- Recibe y firma las copias del pedimento; al no existir irregularidades, libera la mercancía y sus medios de transporte. Entrega las copias del pedimento que le correspondan al interesado, conservando el original y una copia para el archivo de la aduana.

Vista aduanal

15.- Inicia la revisión documental verificando que cada uno de los espacios del pedimento, distintos a los que alude el formato del dictamen del reconocimiento aduanero, se encuentren correctamente formulados y, anota en el campo número ocho las observaciones detectadas. Inclusive las encontradas respecto al valor de las mercancías, debiendo requisitar el cuadro estadístico de incidencias del procedimiento "detección y reporte de incidencias de valor".

16.- Verifica en el pedimento, que la cantidad de mercancías se encuentre anotada en la unidad de aplicación que señala la tarifa; anota el resultado en el campo número nueve del dictamen, asentando, en su caso, la unidad de aplicación correcta.

17.- Verifica si los números y fechas de las facturas, anotados en el pedimento, corresponden a los de las facturas anexas al mismo, así como que satisfagan los requisitos que marca el reglamento de la Ley

Aduanera en su artículo 88 (actualmente regla 2.6.1) y que no se ubiquen en alguna hipótesis señalada en el artículo 89 (actualmente regla 2.6.1) del mismo reglamento.

Revisa que aparezcan los siguientes datos en las facturas, o listas de empaque:

Descripción comercial detallada de las mercancías, sin admitir que la factura presente únicamente los nombres y claves propias del fabricante. Especificación de las mercancías en cuanto a clase y cantidad de unidades.

Número de identificación, número de parte, número de serie u otros datos que permitan la identificación individualizada de las mercancías.

Anota sus observaciones en el espacio correspondiente del campo número diez del dictamen.

18.- Revisa que se acompañen al pedimento todos los documentos que acrediten que el importador o la mercancía se encuentran en las hipótesis de excepción jurídica o de hecho que, en su caso, se hubiesen declarado en pedimento, por ejemplo:

El documento que acredite que la empresa cuenta con programa de actividades industriales aprobado por las autoridades competentes, salvo que se trate de maquiladora, en cuyo caso se revisara la documentación correspondiente en los archivos de la aduana.

El certificado de origen o de procedencia de la mercancía.

Que en el caso a que se refieren las normas decimaséptima y trigésimaquinta del capítulo "despacho aduanero", se cumplan los requisitos en ellas establecidos.

Anota las observaciones en el campo número once del dictamen.

19.- Verifica que las contribuciones declaradas se encuentren correctamente liquidadas conforme al contenido del pedimento y los documentos anexos, anota sus observaciones en el campo número doce del dictamen.

En caso necesario calculará que las contribuciones sean correctas y las anotará en el "cuadro de omisiones del dictamen".

20.- Firma y sella el original y las copias del pedimento y las entrega al administrador con los anexos, el dictamen terminado y si es el caso, la copia del acta del muestreo.

Administrador de la aduana

21.- Recibe el original del pedimento, sus copias y sus anexos; verifica en forma selectiva un mínimo de tres campos de cada dictamen del reconocimiento, firma y anota sus observaciones en los espacios reservados exclusivamente para ese uso.

En este punto el procedimiento presenta dos alternativas:

-Existen irregularidades

21.1.- Notifica al Agente Aduanal continua en el procedimiento administrativo. No existen irregularidades

21.2.- Devuelve al vista los documentos para que este cumpla con la norma decimasexta del capítulo denominado "despacho aduanero".

Vista aduanal

22.- Recibe los documentos y los entrega al encargado del módulo de selección automatizado para que este cumpla con lo dispuesto en el último párrafo de la norma decimasexta del capítulo "despacho aduanero" dentro del plazo ahí previsto.

Termina procedimiento

Continúa en su caso en el capítulo "Infracciones y sanciones en comercio exterior en el reconocimiento aduanero" y/o "procedimiento administrativo". (Castilla) La Administración de la Industria y el Comercio de Shanghai (SHAIC) es una organización Municipal de Shanghai con la responsabilidad de visar los mercados y la aplicación de la ley administrativa.

3.3.8 Administrativo

La Administración de la Industria y el Comercio de Shanghai (SHAIC) es una organización Municipal de Shanghai con la responsabilidad de visar los mercados y la aplicación de la ley administrativa.

SHAIC consta de 15 divisiones internas, son, la Oficina Administrativa, la División de Asuntos Jurídicos, División de Registro de Empresa, la Inversión Extranjera División de Registro de Empresa, División de Supervisión de Empresas, División de Supervisión del Mercado, la División de Comercio Justo, la División de Protección de los Derechos del Consumidor, División de Supervisión de Marcas, Publicidad División de Supervisión, Contrato de Supervisión de la División de División de Personal, a nivel de base de la División de Instrucción, y la División de Supervisión Financiera División. Además ha SHAIC veinte sucursales a nivel de distrito y un Equipo de Investigación. (Shanghai Administration of Industry and Commerce, 2004).

3.3.9 Principales funciones

1 Aplicar las directrices y políticas, y hacer cumplir las leyes, normas y reglamentos relacionados con la labor del puerto y el transporte marítimo, a la luz de las circunstancias reales de este Municipio, para estudiar y elaborar el proyecto de las leyes locales, normas y reglamentos y políticas relacionadas con la labor del puerto y el transporte marítimo, elaboración de artículos de puerto de las asociaciones, y organizar la aplicación de las leyes, normas, reglamentos y políticas.

2. Formular la planificación de Shanghai puerto (incluyendo la nueva zona portuaria de Yangshan) en términos de los requisitos estratégicos del país y de este Municipio en este puerto y el desarrollo general del municipio de la ciudad de zonas de planificación; de ejercer la administración del puerto en línea, de superficie de tierra y el agua en la zona de luz de las disposiciones de las leyes, normas y reglamentos.

3. Se encargará de la gestión del comercio internacional del trabajo marítimo, la navegación costera y en la navegación del río Yangtze-que están dentro de los límites del poder administrativo del gobierno local, que se encarga de los trabajos de manipulación de información para el registro de la costeros y línea de transporte marítimo internacional, y para organizar, orientar y supervisar la labor administrativa de la aplicación de la ley del comercio y el transporte marítimo de puerto.

4. encargará de la labor de gestión del comercio en el puerto de Shanghai y los asuntos de transporte marítimo, para ejercer la supervisión y administración sobre la operación de orden, seguridad y producción de Shanghai y el puerto de asuntos de transporte marítimo, y el saneamiento y la lucha contra la epidemia, la protección del medio ambiente, etc, de la zona de agua en el área administrativa de Shanghai, según la ley para ejercer la administración sobre cuestiones tales como el marítimo y el puerto fluvial de Shanghai que se encuentran dentro de los límites del poder administrativo del gobierno local, y para organizar el manejo de los accidentes de emergencia crítica, la crítica y los desastrosos accidentes crítica proveedor de servicios los accidentes que ocurren en el área administrativa de Shanghai.

5. Responsable de la planificación y administración de los trabajos relacionados con la infraestructura de uso público-y por vía fluvial de puerto fluvial de Shanghai, y será responsable de los incluidos-en-autorizados-y plan de gestión de las aguas del río el paso de construcción de conformidad con el Estado

establecer procedimientos de construcción de capital, y los límites del poder, y que se encarga de coordinar y llevar adelante la labor de la ciencia y la tecnología en relación con asuntos de puerto y el transporte marítimo.

6. Será responsable de la supervisión y administración en el orden de mercado de la construcción del puerto de Shanghai y el río interior pasajes, y ejercer la supervisión de la ingeniería de calidad y seguridad del proyecto de construcción del puerto de aguas continentales y los pasajes.

7. Se encargará de coordinar el envío de material fundamental del Estado, de emergencia y materiales especiales, material militar y el riesgo y los desastres materiales de socorro, y se encargará de delimitar y examinar y aprobar el área de las literas, las casas de valores y pila de pisos para la carga, descarga y almacenamiento de las cargas de riesgo en el puerto de Shanghai, y ejercer la supervisión al respecto.

8. Será responsable de exacción y recaudación, y se encargó de imponer y recaudar las tarifas estipuladas y otros gastos relacionados con el puerto marítimo y que son proporcionados por el país y Shanghai, y de cooperar con los departamentos pertinentes para ejercer la supervisión y administración en los operativo de pago y precios de artículos de las empresas en relación con asuntos de Shanghai y el puerto de envío.

9. Se encargará de la labor de supervisar y administrar el pilotaje de los buques nacionales y extranjeros que entran y salen de puerto de Shanghai, y que será responsable de los trabajos de realización de la cooperación y el intercambio tecnológico entre Shanghai y el otro puerto puertos nacionales y puertos extranjeros, y la importancia de las actividades extranjeras.

10. Sé encargará de la labor de la administración de la formación técnica y profesional, el examen y la expedición de certificados de los trabajadores participar en los asuntos de puerto y el transporte marítimo de Shanghai, y de ser responsable de la recogida de información, y la labor de las estadísticas y la administración en relación con el puerto asuntos y el transporte marítimo de Shanghai.

11. Será responsable de la labor relacionada con el manejo administrativo de reconsideración ante el tribunal y la respuesta a la demanda administrativa.

12. Realizará otros asuntos asignados por el Gobierno Municipal Popular. (Shanghai Harbor Administration, 2007)

3.3.10 Gobierno

La República Popular China se subdivide en un primer nivel en 33 entidades administrativas locales: 22 provincias (23 si se incluye Taiwán), cinco regiones autónomas, cuatro municipalidades bajo administración directa del Gobierno central y dos regiones administrativas especiales.

La estructura de poder en la República Popular China se apoya en tres ámbitos fundamentales: el Partido, y, subordinados a éste, el Ejército y el Estado. La jefatura del Estado corresponde al presidente de la República Popular China, mientras que el líder del Partido es su secretario general y el líder del Ejército Popular de Liberación es el Presidente de la Comisión Militar Central. En la actualidad, estos tres cargos están ocupados por un mismo hombre, Hu Jintao, tal como había ocurrido con su antecesor Jiang Zemin. Esta tendencia a nombrar a una misma persona para los tres cargos pretende evitar las luchas por el poder que esta estructura tricéfala ha provocado en el pasado. De hecho, una de las luchas por el poder más intensas de la historia de la República Popular se produjo en los años 1960 cuando Mao Zedong, como líder del Partido, desplazó del poder al jefe de Estado Liu Shaoqi, lo cual dejaría vacante el puesto de presidente de la República Popular hasta los años 1980.

Bajo la autoridad del presidente, se encuentra el Consejo de Estado de la República Popular China, el órgano de Gobierno. A la cabeza de este Gobierno se encuentra el primer ministro, en la actualidad Wen Jiabao, que encabeza un gabinete con un número variable de viceprimeros ministros, cuatro en la actualidad, además de numerosos ministerios. Mientras que la Presidencia y el Consejo de Estado conforman el poder ejecutivo, el máximo órgano legislativo de la República Popular China es la Asamblea Popular Nacional, parlamento formado por más de tres mil delegados, que se reúne una vez al año.

En la República Popular China no existe un poder judicial independiente. La excepción a este sistema se encuentra en los territorios de Hong Kong y Macao, donde se mantienen los sistemas jurídicos de origen británico y portugués, respectivamente.

Administrativamente, Shanghái es una de las cuatro municipalidades de la República Popular China, todas ellas administradas directamente por el gobierno central del país. Shanghai es la capital económica de China y ocupa una superficie de 6.340 km².

Shanghái es administrativamente igual a una provincia y está dividida en 18 distritos y un condado. No hay un único distrito central en la ciudad, ya que el centro urbano se extiende a través de varios distritos. Las zonas económicas y de negocios se incluyen desde el distrito de Lujiazui hasta la orilla este del río Huangpu, el Bund y todo el Hongqiao, en la orilla oeste del Huangpu. La Cámara Municipal y los grandes centros administrativos están situados en el distrito de Huangpu, que también

dispone de área comercial y de la famosa calle Nanjing. Otras importantes zonas comerciales y turísticas son Xintiandi y Huaihai en el distrito de Luwan, y Xujiahui en el distrito de Xuhui. Muchas universidades de Shanghái se encuentran en zonas residenciales como los distritos de Yangpu y Putuo.

3.3.11 Capacitación

Debido a la constante afluencia de personas de otras partes de China, el tamaño de la población en Shanghai sigue creciendo. La población es de cerca de 18 millones de personas. A finales de 2005, trabajaban en Shanghai 9 millones de personas: un 17,2% fueron contratados por empresas estatales e instituciones; un 25,5%, eran empleados de empresas colectivas y el 10% trabajaba en empresas extranjeras. La tasa de desempleo registrada en la ciudad se situó en el 4,4%, 0,1 puntos porcentuales por debajo que el año anterior.

CAPÍTULO 4.

FUNDAMENTOS METODOLÓGICOS DE LA COMPETITIVIDAD PORTUARIA DE LÁZARO CARDENAS Y SHANGHAI.

4.1 OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.

Es el procedimiento por el cual se pasa de variables generales a indicadores, es el proceso de medición en las ciencias sociales y está compuesto por una serie de fases⁵¹

- Búsqueda de las dimensiones de la variable general.
- Construir o elaborar los indicadores los indicadores tienen que estar relacionados con la dimensión de la que pretenden indicador, y tiene que ser expresión numérica cuantitativa (que podamos obtener datos).
- Obtener información cualitativa o cuantitativa por medio de cada uno de los ítemes que conforman el instrumento de recolección de datos.⁵²

Según el modelo de Sergio Ruiz Olmedo⁵³, manifiesta que la competitividad de los puertos mexicanos se expresa a través de una variable dependiente y seis variables independientes, que comprendidas a través de sus dimensiones que nos permiten llegar a sus indicadores:

⁵¹ Lerman, H. "Metodología de la investigación: Propuesta, anteproyecto y proyecto". Tomado de AVILÉS MARTÍNEZ, H.E. "Impacto de la Competitividad del Sector Turístico en el Desarrollo Local de Morelia, Michoacán de Ocampo". Tesis Doctoral ININEE-UMSNH. Morelia, México 2008.

⁵² MARTINEZ, ALBERTO; "Microcrédito y Pobreza". <http://www.eumed.net/tesis/amc/32.htm>

⁵³ RUIZ OLMEDO, SERGIO A. "Competitividad portuaria ¿cuáles son los siguientes pasos?. Publicación: Transporte Siglo XXI Año 5, Volumen 58, Junio 2004.

Tabla 5.
Operacionalización de las Variables.

Variables Independientes	Dimensión	Indicador	Unidad de Medida	Items
El marco jurídico vigente (MJ)	Trámites y tiempos de tramitación implementados.	Tiempo de tramitación implementado en el puerto.	Horas/proceso que tarda un trámite en realizarse.	1,2
	Reglas, Artículos y cláusulas comerciales.	Grado de satisfacción del usuario.	Porcentaje de usuarios satisfechos/insatisfechos por con las facilidades otorgadas por la normatividad vigente.	3,4
	Procedimientos aduanales.	Eficiencia en la aplicación del proceso normativo en la aduana	Capacidad de aplicación y conocimiento de los procesos del personal que labora en aduanas	5,6
			Satisfacción del usuario de servicios aduanales.	7,8
Infraestructura. (INF)	Satisfactores de infraestructura	Capacidad de transporte carretero.	Cantidad de mercancía que puede ser transportada por carretera por día.	9
			Kilómetros de carreteras construidas	10
		Capacidad Aeroportuaria	Capacidad de carga.	11
			Capacidad del aeropuerto.	12
		Ferroviaria.	Cantidad de mercancía que puede ser transportada por tren por día.	13
			Kilómetros de vías ferreas construidas	14
		Grúas.	Cantidad de grúas que operan en el puerto	15
			Capacidad de manejo TEU/Hora por grua	16

Variables Independientes	Dimensión	Indicador	Unidad de Medida	Items
Ambiente propicio para la inversión. (AI)	Inversión extranjera directa.	Inversión realizada en el puerto de 1998 a 2008 por parte de empresarios extranjeros.	Crecimiento porcentual en la inversión realizada en el puerto de 1998 a 2008 por parte de inversionistas extranjeros.	17,18,19
	Formación Bruta de Capital.	Inversión realizada en el puerto de 1998 a 2008 por parte de empresarios nacionales.	Crecimiento porcentual en la inversión realizada en el puerto de 1998 a 2008 por parte de inversionistas nacionales.	20,21,22
Esquema administrativo y operativo del puerto (EAO)	Tarifas	Tarifa promedio anual por manejo de un TEU, de 1998 a 2008 expresada en USD.	Variación porcentual en la tarifa promedio anual de 1998 a 2008, por TEU expresada en USD.	23,
	Costo/beneficio	Satisfacción del usuario	Porcentaje de usuarios satisfechos/insatisfechos por los servicios obtenidos en relación a su pago	24,
Políticas adecuadas y coordinadas por parte de las diversas autoridades (PAC)	Gasto Gubernamental	Gasto ejercido en el puerto de 1998 a 2008 por parte de los tres niveles de gobierno.	Crecimiento porcentual en el gasto ejercido en el puerto de 1998 a 2008 por parte de los 3 niveles de gobierno.	25,26,
		Inversiones del gobierno con capacidad operativa.	Porcentaje de inversiones gubernamentales operativas actualmente.	27,28
Capacitación (CAP)	Grado Máximo de estudio promedio	Nivel educativo del personal que labora en el puerto.	Promedio de estudios del personal que labora en el puerto	29,30,31,32
	Habilidades Laborales.	Personal certificado en el manejo de los procesos portuarios.	Porcentaje de personal certificado en el manejo de los procesos portuarios	33,34,35,36

4.2 ESCALA DE MEDICIÓN

Existen cuatro niveles de medición ampliamente conocidos:

El nivel de medición nominal indica que hay dos o más categorías de respuesta las cuales no tienen orden ni jerarquía. Las variables nominales pueden ser dicotómicas y politómicas.

El nivel de medición ordinal indica que hay varias categorías, pero además éstas mantienen un orden jerárquico, de mayor a menor.

El nivel de medición por intervalo implica crear escalas de medición donde las distancias entre las diferentes categorías de respuesta son iguales. Algunas escalas de observación y medición de opinión de actitudes suelen tratarse como si fueran mediciones de intervalo. No existe un cero real

En el nivel de medición de razón, además de tener todas las características del nivel de intervalo, implica que parte de un cero real y absoluto donde no existe la propiedad a medir.

En esta investigación se utilizó la escala tipo Likert. La escala presenta un número de enunciados negativos y positivos acerca de un objeto de actitud. Al responder los individuos a los puntos de esta escala, indican su reacción asignándole un número a cada una:

La codificación de los instrumentos se realizó de 5 a 1, siendo el 5 el valor máximo a obtener.

- ☐ Totalmente de acuerdo 5
- ☐ De acuerdo en general 4
- ☐ Ni de acuerdo ni en desacuerdo 3
- ☐ En desacuerdo en general 2
- ☐ Totalmente en desacuerdo 1

De acuerdo con Kerlinger (2001), la escala tipo Likert es un conjunto de elementos de actitudes consideradas aproximadamente de igual “valor de actitud”, y cada una de las cuales, los sujetos responden con diversos grados de acuerdo o desacuerdo.

La escala para la competitividad quedó como sigue:

- 5. Competitividad muy alta
- 4. Competitividad alta
- 3. Competitividad media
- 2. Competitividad baja
- 1. Competitividad muy baja

4.3 SUJETOS DE ESTUDIO

Para efectos de esta tesis, debido a la necesidad de contar con las opiniones de los principales actores portuarios, se encuestaron a los funcionarios de las terminales de ambos puertos, que se enlistan en los anexos II y VI, respectivamente.

4.4 MÉTODO PARA LA MEDICIÓN DE LA COMPETITIVIDAD PORTUARIA.

Para medir la competitividad del puerto de Lázaro Cárdenas respecto de Shanghai, se utilizarán medidas estadísticas, que permiten resumir la información obtenida de la muestra, y de esta manera conocer el comportamiento de una población.

Usando las variables propuestas en el Modelo de competitividad Portuaria de Ruiz Olmedo y sustentado por las estrategias de medición de competitividad sistémica, se medirá el desempeño promedio de ambos puertos.

Las medidas estadísticas usadas para esta medición son las que la estadística descriptiva nos marca como medidas de tendencia central; mismas que corresponden a valores que generalmente se ubican en la parte central de un conjunto de datos, entre éstas están la media aritmética, la moda y la mediana. Línea Media y dispersión.⁵⁴

⁵⁴ HERNÁNDEZ SAMPIERI, R.. "Metodología de la Investigación" -2003.

Capítulo V.

Análisis de Resultados.

La obtención de resultados que se muestra en este capítulo se realizó con base en los datos obtenidos mediante la aplicación del cuestionario que se muestra en el Anexo V.

Se obtuvieron un total de 14 cuestionarios en Cd. Lázaro Cárdenas y 9 en Shanghai, China.

Debido a que el planteamiento de la competitividad portuaria fue de la manera siguiente:

$$CP = (MJ + INF + AI + EAO + PAC + CAP) / 6$$

Se reseñan los valores obtenidos para cada una de las variables independientes, haciendo un análisis por separado y posteriormente un comparativo.

Se empleó una escala tipo Likert, de 1 a 5, donde el 5 es el valor máximo y el 1 el valor mínimo.

Se procesaron las encuestas en SPSS 17.0 y los valores obtenidos fueron:

5.1 Resultados para Marco Jurídico (MJV)

Los resultados obtenidos se analizaron en SPSS para esta variable, cuyos estadísticos se enlistan en la Tabla 6.

Tabla 6. Cd. Lázaro Cárdenas, Marco Jurídico

N	14	14	14	14	14	14	14	14	14
	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mean	2.7143	2.9286	3.0714	2.8571	4.2143	3.5000	3.1429	3.0714	3.1875
Std. Error of Mean	.32189	.28640	.24505	.25370	.18689	.22847	.20588	.19511	.11992
Median	2.5000	3.0000	3.0000	3.0000	4.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.1250
Mode	2.00	3.00	3.00	3.00	4.00	3.00	3.00	3.00	3.13
Std. Deviation	1.20439	1.07161	.91687	.94926	.69929	.85485	.77033	.73005	.44869
Variance	1.451	1.148	.841	.901	.489	.731	.593	.533	.201
Skewness	.333	.161	.542	-.308	-.321	.431	-.264	-.113	1.397
Std. Error of Skewness	.597	.597	.597	.597	.597	.597	.597	.597	.597
Kurtosis	-.695	-.206	-.146	-.694	-.633	-.203	-1.123	-.856	1.805
Std. Error of Kurtosis	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154
Range	4.00	4.00	3.00	3.00	2.00	3.00	2.00	2.00	1.63
Minimum	1.00	1.00	2.00	1.00	3.00	2.00	2.00	2.00	2.63
Maximum	5.00	5.00	5.00	4.00	5.00	5.00	4.00	4.00	4.25
Sum	38.00	41.00	43.00	40.00	59.00	49.00	44.00	43.00	44.63
Percentiles	2.0000	2.0000	2.0000	2.0000	4.0000	3.0000	2.7500	2.7500	2.8750
	2.5000	3.0000	3.0000	3.0000	4.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.1250
	4.0000	4.0000	4.0000	4.0000	5.0000	4.0000	4.0000	4.0000	3.2813

Fuente: Elaboración propia con base en el estudio de campo.

En donde se destaca que la media para esta variable es de 3.18 sobre una escala de 1 a 5, situándose en una evaluación media.

5.2 Resultados para Infraestructura (INF)

Tabla 7. Cd. Lázaro Cárdenas, Infraestructura

N	14	14	14	14	14	14	14	14	14
	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mean	2.7857	2.2143	2.2857	2.3571	3.5714	3.2857	4.0000	4.0714	3.6429
Std. Error of Mean	.28087	.26057	.30434	.30755	.25059	.24424	.23440	.16456	.08711
Median	3.0000	2.0000	2.0000	2.0000	4.0000	3.0000	4.0000	4.0000	3.5833
Mode	2.00 ^a	2.00	2.00	2.00	4.00	3.00	3.00 ^a	4.00	3.33 ^a
Std. Deviation	1.05090	.97496	1.13873	1.15073	.93761	.91387	.87706	.61573	.32593
Variance	1.104	.951	1.297	1.324	.879	.835	.769	.379	.106
Skewness	.492	.670	1.168	.938	-.240	.749	.000	-.024	.592
Std. Error of Skewness	.597	.597	.597	.597	.597	.597	.597	.597	.597
Kurtosis	.220	-.098	1.376	.825	-.491	.249	-1.773	.302	-.125
Std. Error of Kurtosis	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154
Range	4.00	3.00	4.00	4.00	3.00	3.00	2.00	2.00	1.17
Minimum	1.00	1.00	1.00	1.00	2.00	2.00	3.00	3.00	3.17
Maximum	5.00	4.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	4.33
Sum	39.00	31.00	32.00	33.00	50.00	46.00	56.00	57.00	51.00
Percentiles	2.0000	1.7500	1.7500	1.7500	3.0000	3.0000	3.0000	4.0000	3.3333
	3.0000	2.0000	2.0000	2.0000	4.0000	3.0000	4.0000	4.0000	3.5833
	3.2500	3.0000	3.0000	3.0000	4.0000	4.0000	5.0000	4.2500	3.8750

Fuente: Elaboración propia con base en el estudio de campo.

En donde se destaca que la media para esta variable es de 3.18 sobre una escala de 1 a 5, situándose en una evaluación media.

5.3 Resultados para Ambiente Propicio para Inversión (AI)

Tabla 8. Cd. Lázaro Cárdenas, Ambiente Propicio para la Inversión

N	14	14	14	14	14	14	14
	0	0	0	0	0	0	0
Mean	3.5714	4.5000	4.2143	2.9286	3.4286	3.2143	3.5000
Std. Error of Mean	.13725	.13868	.18689	.24505	.20203	.18689	.14194
Median	4.0000	4.5000	4.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.5000
Mode	4.00	4.00 ^a	4.00	3.00	3.00	3.00	3.33 ^a
Std. Deviation	.51355	.51887	.69929	.91687	.75593	.69929	.53109
Variance	.264	.269	.489	.841	.571	.489	.282
Skewness	-.325	.000	-.321	-.542	.280	-.321	-1.581
Std. Error of Skewness	.597	.597	.597	.597	.597	.597	.597
Kurtosis	-2.241	-2.364	-.633	-.146	.294	-.633	4.848
Std. Error of Kurtosis	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154
Range	1.00	1.00	2.00	3.00	3.00	2.00	2.33
Minimum	3.00	4.00	3.00	1.00	2.00	2.00	2.00
Maximum	4.00	5.00	5.00	4.00	5.00	4.00	4.33
Sum	50.00	63.00	59.00	41.00	48.00	45.00	49.00
Percentiles	3.0000	4.0000	4.0000	2.0000	3.0000	3.0000	3.3333
	4.0000	4.5000	4.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.5000
	4.0000	5.0000	5.0000	4.0000	4.0000	4.0000	3.8333

Fuente: Elaboración propia con base en el estudio de campo.

En donde se destaca que la media para esta variable es de 3.18 sobre una escala de 1 a 5, situándose en una evaluación media.

5.4 Resultados para Esquema Administrativo y Operativo (EAO)

Tabla 9. Cd. Lázaro Cárdenas, Esquema Administrativo y Operativo del Puerto

N	14	14	14
	0	0	0
Mean	3.2857	3.2857	3.2857
Std. Error of Mean	.16336	.19410	.13582
Median	3.0000	3.0000	3.2500
Mode	3.00	3.00 ^a	3.00
Std. Deviation	.61125	.72627	.50817
Variance	.374	.527	.258
Skewness	-.192	-.516	.031
Std. Error of Skewness	.597	.597	.597
Kurtosis	-.258	-.732	-.933
Std. Error of Kurtosis	1.154	1.154	1.154
Range	2.00	2.00	1.50
Minimum	2.00	2.00	2.50
Maximum	4.00	4.00	4.00
Sum	46.00	46.00	46.00
Percentiles	3.0000	3.0000	3.0000
	3.0000	3.0000	3.2500
	4.0000	4.0000	3.6250

Fuente: Elaboración propia con base en el estudio de campo.

En donde se destaca que la media para esta variable es de 3.18 sobre una escala de 1 a 5, situándose en una evaluación media.

5.5. Resultados para Políticas por parte de autoridades (PA)

Tabla 10. Cd. Lázaro Cárdenas, Políticas Adecuadas y Coordinadas por parte de las diversas Autoridades.

N	14	14	14	14	14
	0	0	0	0	0
Mean	2.2143	2.3571	2.9286	2.9286	2.6071
Std. Error of Mean	.23855	.22501	.19511	.19511	.14043
Median	2.0000	2.0000	3.0000	3.0000	2.5000
Mode	2.00	2.00	3.00	3.00	2.50
Std. Deviation	.89258	.84190	.73005	.73005	.52545
Variance	.797	.709	.533	.533	.276
Skewness	.278	.074	.113	.113	1.537
Std. Error of Skewness	.597	.597	.597	.597	.597
Kurtosis	-.327	-.182	-.856	-.856	3.004
Std. Error of Kurtosis	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154
Range	3.00	3.00	2.00	2.00	2.00
Minimum	1.00	1.00	2.00	2.00	2.00
Maximum	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00
Sum	31.00	33.00	41.00	41.00	36.50
Percentiles	1.7500	2.0000	2.0000	2.0000	2.2500
	2.0000	2.0000	3.0000	3.0000	2.5000
	3.0000	3.0000	3.2500	3.2500	2.8125

Fuente: Elaboración propia con base en el estudio de campo.

En donde se destaca que la media para esta variable es de 3.18 sobre una escala de 1 a 5, situándose en una evaluación media.

5.6 Resultados para Capacitación (CAP)

Tabla 11. Cd. Lázaro Cárdenas, Capacitación

N	14	14	14	14	14	14	14	14	14
	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mean	3.0714	3.2857	2.1429	3.7857	2.5000	3.3571	2.3571	1.4286	2.7411
Std. Error of Mean	.19511	.26579	.29384	.18689	.25137	.16926	.16926	.13725	.09400
Median	3.0000	3.0000	2.0000	4.0000	2.5000	3.0000	2.0000	1.0000	2.6250
Mode	3.00	3.00	1.00	4.00	2.00 ^a	3.00	2.00	1.00	2.50
Std. Deviation	.73005	.99449	1.09945	.69929	.94054	.63332	.63332	.51355	.35173
Variance	.533	.989	1.209	.489	.885	.401	.401	.264	.124
Skewness	-.113	.425	.488	.321	.000	-.433	-.433	.325	.157
Std. Error of Skewness	.597	.597	.597	.597	.597	.597	.597	.597	.597
Kurtosis	-.856	-.552	-.998	-.633	-.576	-.394	-.394	-2.241	-1.071
Std. Error of Kurtosis	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154
Range	2.00	3.00	3.00	2.00	3.00	2.00	2.00	1.00	1.13
Minimum	2.00	2.00	1.00	3.00	1.00	2.00	1.00	1.00	2.13
Maximum	4.00	5.00	4.00	5.00	4.00	4.00	3.00	2.00	3.25
Sum	43.00	46.00	30.00	53.00	35.00	47.00	33.00	20.00	38.38
Percentiles	2.7500	2.7500	1.0000	3.0000	2.0000	3.0000	2.0000	1.0000	2.5000
	3.0000	3.0000	2.0000	4.0000	2.5000	3.0000	2.0000	1.0000	2.6250
	4.0000	4.0000	3.0000	4.0000	3.0000	4.0000	3.0000	2.0000	3.1250

Fuente: Elaboración propia con base en el estudio de campo.

En donde se destaca que la media para esta variable es de 3.18 sobre una escala de 1 a 5, situándose en una evaluación media.

5.7 Resultados para Competitividad Portuaria

Tabla 12. Cd. Lázaro Cárdenas, Competitividad Portuaria

N	14	14	14	14	14	14	14
	0	0	0	0	0	0	0
Mean	3.1875	3.6429	3.5000	3.2857	2.6071	2.7411	3.1607
Std. Error of Mean	.11992	.08711	.14194	.13582	.14043	.09400	.07021
Median	3.1250	3.5833	3.5000	3.2500	2.5000	2.6250	3.1285
Mode	3.13	3.33 ^a	3.33 ^a	3.00	2.50	2.50	3.16
Std. Deviation	.44869	.32593	.53109	.50817	.52545	.35173	.26269
Variance	.201	.106	.282	.258	.276	.124	.069
Skewness	1.397	.592	-1.581	.031	1.537	.157	1.306
Std. Error of Skewness	.597	.597	.597	.597	.597	.597	.597
Kurtosis	1.805	-.125	4.848	-.933	3.004	-1.071	1.213
Std. Error of Kurtosis	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154	1.154
Range	1.63	1.17	2.33	1.50	2.00	1.13	.91
Minimum	2.63	3.17	2.00	2.50	2.00	2.13	2.87
Maximum	4.25	4.33	4.33	4.00	4.00	3.25	3.78
Sum	44.63	51.00	49.00	46.00	36.50	38.38	44.25
Percentiles	2.8750	3.3333	3.3333	3.0000	2.2500	2.5000	2.9583
	3.1250	3.5833	3.5000	3.2500	2.5000	2.6250	3.1285
	3.2813	3.8750	3.8333	3.6250	2.8125	3.1250	3.2240

Fuente: Elaboración propia con base en el estudio de campo.

En donde se destaca que la media para esta variable es de 3.18 sobre una escala de 1 a 5, situándose en una evaluación media.

5.8 Resultados para Marco Jurídico (MJV) en Shanghai

Tabla 13. Shanghai, Marco Jurídico

	MJTiem poTramite	MJNorm ativa	MJClaus ulas	MJPers onal	MJResp eto	MJCorrup cion	MJServ Aduana s	MJPersona lProcesos	MJ
N	9	9	9	9	9	9	9	9	9
	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Mean	4.4444	4.2222	4.5556	4.5556	4.4444	4.0000	4.4444	3.7778	4.3200
Std. Error of Mean	.17568	.22222	.17568	.17568	.17568	.23570	.17568	.22222	.06604
Median	4.0000	4.0000	5.0000	5.0000	4.0000	4.0000	4.0000	4.0000	4.2500
Mode	4.00	4.00	5.00	5.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.25
Std. Deviation	.52705	.66667	.52705	.52705	.52705	.70711	.52705	.66667	.19813
Variance	.278	.444	.278	.278	.278	.500	.278	.444	.039
Skewness	.271	-.254	-.271	-.271	.271	.000	.271	.254	1.443
Std. Error of Skewness	.717	.717	.717	.717	.717	.717	.717	.717	.717
Kurtosis	-2.571	-.040	-2.571	-2.571	-2.571	-.286	-2.571	-.040	2.050
Std. Error of Kurtosis	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400
Range	1.00	2.00	1.00	1.00	1.00	2.00	1.00	2.00	.63
Minimum	4.00	3.00	4.00	4.00	4.00	3.00	4.00	3.00	4.13
Maximum	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	4.75
Sum	40.00	38.00	41.00	41.00	40.00	36.00	40.00	34.00	38.88
Percentiles	4.0000	4.0000	4.0000	4.0000	4.0000	3.5000	4.0000	3.0000	4.1900
	4.0000	4.0000	5.0000	5.0000	4.0000	4.0000	4.0000	4.0000	4.2500
	5.0000	5.0000	5.0000	5.0000	5.0000	4.5000	5.0000	4.0000	4.4375

Fuente: Elaboración propia con base en el estudio de campo.

En donde se destaca que la media para esta variable es de 3.18 sobre una escala de 1 a 5, situándose en una evaluación media.

5.9 Resultados para Infraestructura (INF) en Shanghai

Tabla 14. Shanghai, Infraestructura

	INFCap MCarr	INFCant Carr	INFCapM Aire	INFTamA erop	INFCapM Tren	INFCant ViasF	INFCant Gruas	INFCap Gruas	INF
N	9	9	9	9	9	9	9	9	9
	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Mean	4.5556	4.1111	4.6667	4.6667	4.5556	4.5556	4.7778	4.5556	4.2741
Std. Error of Mean	.17568	.20031	.16667	.16667	.17568	.17568	.14699	.17568	.05522
Median	5.0000	4.0000	5.0000	5.0000	5.0000	5.0000	5.0000	5.0000	4.3000
Mode	5.00	4.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	4.17
Std. Deviation	.52705	.60093	.50000	.50000	.52705	.52705	.44096	.52705	.16565
Variance	.278	.361	.250	.250	.278	.278	.194	.278	.027
Skewness	-.271	.018	-.857	-.857	-.271	-.271	-1.620	-.271	-.029
Std. Error of Skewness	.717	.717	.717	.717	.717	.717	.717	.717	.717
Kurtosis	-2.571	1.126	-1.714	-1.714	-2.571	-2.571	.735	-2.571	-.559
Std. Error of Kurtosis	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400
Range	1.00	2.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	.50
Minimum	4.00	3.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00
Maximum	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	4.50
Sum	41.00	37.00	42.00	42.00	41.00	41.00	43.00	41.00	38.47
Percentiles	4.0000	4.0000	4.0000	4.0000	4.0000	4.0000	4.5000	4.0000	4.1667
	5.0000	4.0000	5.0000	5.0000	5.0000	5.0000	5.0000	5.0000	4.3000
	5.0000	4.5000	5.0000	5.0000	5.0000	5.0000	5.0000	5.0000	4.4167

Fuente: Elaboración propia con base en el estudio de campo.

En donde se destaca que la media para esta variable es de 3.18 sobre una escala de 1 a 5, situándose en una evaluación media.

5.10 Resultados para Ambiente Propicio para la Inversión (AI) en Shanghai.

Tabla 15. Shanghai, Ambiente Propicio para la Inversión.

	AllvNa cional	AIIED	AIImpP uerto	AIPart ONG	AISitCo mpet	AIAmb Neg	AI
N	9	9	9	9	9	9	9
	2	2	2	2	2	2	2
Mean	4.2222	4.2222	4.6667	4.3333	3.4444	4.4444	4.2663
Std. Error of Mean	.22222	.22222	.16667	.16667	.29397	.17568	.05086
Median	4.0000	4.0000	5.0000	4.0000	3.0000	4.0000	4.3300
Mode	4.00	4.00	5.00	4.00	3.00	4.00	4.17
Std. Deviation	.66667	.66667	.50000	.50000	.88192	.52705	.15257
Variance	.444	.444	.250	.250	.778	.278	.023
Skewness	-.254	-.254	-.857	.857	.214	.271	-.264
Std. Error of Skewness	.717	.717	.717	.717	.717	.717	.717
Kurtosis	-.040	-.040	-1.714	-1.714	.144	-2.571	-.279
Std. Error of Kurtosis	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400
Range	2.00	2.00	1.00	1.00	3.00	1.00	.50
Minimum	3.00	3.00	4.00	4.00	2.00	4.00	4.00
Maximum	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00	4.50
Sum	38.00	38.00	42.00	39.00	31.00	40.00	38.40
Percentiles	4.0000	4.0000	4.0000	4.0000	3.0000	4.0000	4.1667
	4.0000	4.0000	5.0000	4.0000	3.0000	4.0000	4.3300
	5.0000	5.0000	5.0000	5.0000	4.0000	5.0000	4.3667

Fuente: Elaboración propia con base en el estudio de campo.

En donde se destaca que la media para esta variable es de 3.18 sobre una escala de 1 a 5, situándose en una evaluación media.

5.11 Resultados para Esquema Administrativo y Operativo (EAO) en Shanghai

Tabla 16. Shanghai, Esquema Administrativo y Operativo del Puerto

	EAOTarifas	EAOCostoTEU	EAO
N	9	9	9
	2	2	2
Mean	3.5556	3.8889	3.7778
Std. Error of Mean	.17568	.11111	.12108
Median	4.0000	4.0000	4.0000
Mode	4.00	4.00	4.00
Std. Deviation	.52705	.33333	.36324
Variance	.278	.111	.132
Skewness	-.271	-3.000	-1.501
Std. Error of Skewness	.717	.717	.717
Kurtosis	-2.571	9.000	1.467
Std. Error of Kurtosis	1.400	1.400	1.400
Range	1.00	1.00	1.00
Minimum	3.00	3.00	3.00
Maximum	4.00	4.00	4.00
Sum	32.00	35.00	34.00
Percentiles	3.0000	4.0000	3.5000
	4.0000	4.0000	4.0000
	4.0000	4.0000	4.0000

Fuente: Elaboración propia con base en el estudio de campo.

En donde se destaca que la media para esta variable es de 3.18 sobre una escala de 1 a 5, situándose en una evaluación media.

5.12 Resultados para Políticas por parte de autoridades (PA) en Shanghai

Tabla 17. Shanghai, Políticas Adecuadas y Coordinadas por parte de las diversas autoridades

	PACVision	PACConfianza	PACPresup	PACInversion	PAC
N	9	9	9	9	9
	2	2	2	2	2
Mean	3.4444	3.0000	3.2222	4.1111	3.3611
Std. Error of Mean	.24216	.23570	.22222	.20031	.06054
Median	4.0000	3.0000	3.0000	4.0000	3.5000
Mode	4.00	3.00	3.00	4.00	3.50
Std. Deviation	.72648	.70711	.66667	.60093	.18162
Variance	.528	.500	.444	.361	.033
Skewness	-1.014	.000	-.254	.018	-1.014
Std. Error of Skewness	.717	.717	.717	.717	.717
Kurtosis	.185	-.286	-.040	1.126	.185
Std. Error of Kurtosis	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400
Range	2.00	2.00	2.00	2.00	.50
Minimum	2.00	2.00	2.00	3.00	3.00
Maximum	4.00	4.00	4.00	5.00	3.50
Sum	31.00	27.00	29.00	37.00	30.25
Percentiles	3.0000	2.5000	3.0000	4.0000	3.2500
	4.0000	3.0000	3.0000	4.0000	3.5000
	4.0000	3.5000	4.0000	4.5000	3.5000

Fuente: Elaboración propia con base en el estudio de campo.

En donde se destaca que la media para esta variable es de 3.18 sobre una escala de 1 a 5, situándose en una evaluación media.

5.13 Resultados para Capacitación (CAP) en Shanghai

Tabla 18. Shanghai, Capacitación

	CAPProgrEst	CAPCalid Univ	CAPCur sos	CAPsemi narios	CAPHire Loc	CAPTra baLoc	CAPGrM axEst	CAPTra bCert	CAP
N	9	9	9	9	9	9	9	9	9
	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Mean	4.3333	4.6667	2.5556	4.0000	4.8889	4.5556	4.1111	3.3333	4.0000
Std. Error of Mean	.16667	.16667	.33793	.23570	.11111	.17568	.20031	.23570	.08839
Median	4.0000	5.0000	2.0000	4.0000	5.0000	5.0000	4.0000	3.0000	4.0000
Mode	4.00	5.00	2.00	4.00	5.00	5.00	4.00	3.00 ^a	4.00 ^a
Std. Deviation	.50000	.50000	1.01379	.70711	.33333	.52705	.60093	.70711	.26517
Variance	.250	.250	1.028	.500	.111	.278	.361	.500	.070
Skewness	.857	-.857	.270	.000	-3.000	-.271	.018	-.606	-.606
Std. Error of Skewness	.717	.717	.717	.717	.717	.717	.717	.717	.717
Kurtosis	-1.714	-1.714	-.763	-.286	9.000	-2.571	1.126	-.286	.349
Std. Error of Kurtosis	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400
Range	1.00	1.00	3.00	2.00	1.00	1.00	2.00	2.00	.88
Minimum	4.00	4.00	1.00	3.00	4.00	4.00	3.00	2.00	3.50
Maximum	5.00	5.00	4.00	5.00	5.00	5.00	5.00	4.00	4.38
Sum	39.00	42.00	23.00	36.00	44.00	41.00	37.00	30.00	36.00
Percentiles	4.0000	4.0000	2.0000	3.5000	5.0000	4.0000	4.0000	3.0000	3.8125
	4.0000	5.0000	2.0000	4.0000	5.0000	5.0000	4.0000	3.0000	4.0000
	5.0000	5.0000	3.5000	4.5000	5.0000	5.0000	4.5000	4.0000	4.1875

Fuente: Elaboración propia con base en el estudio de campo.

En donde se destaca que la media para esta variable es de 3.18 sobre una escala de 1 a 5, situándose en una evaluación media.

5.14 Resultados para Competitividad Portuaria en Shanghai

Tabla 19. Shanghai, Competitividad Portuaria

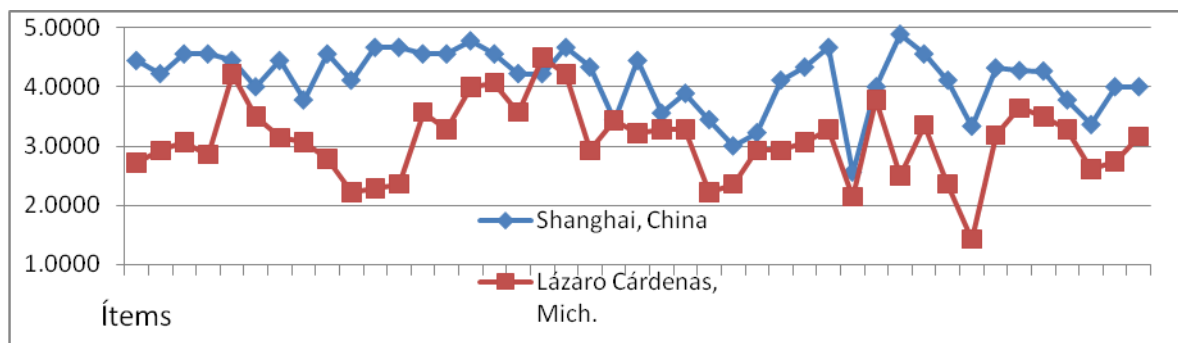
	MJ	INF	AI	EAO	PAC	CAP	CPORT UARIA
N	9	9	9	9	9	9	9
	2	2	2	2	2	2	2
Mean	4.3200	4.2741	4.2663	3.7778	3.3611	4.0000	3.9999
Std. Error of Mean	.06604	.05522	.05086	.12108	.06054	.08839	.02293
Median	4.2500	4.3000	4.3300	4.0000	3.5000	4.0000	4.0069
Mode	4.25	4.17	4.17	4.00	3.50	4.00 ^a	3.90 ^a
Std. Deviation	.19813	.16565	.15257	.36324	.18162	.26517	.06879
Variance	.039	.027	.023	.132	.033	.070	.005
Skewness	1.443	-.029	-.264	-1.501	-1.014	-.606	-.333
Std. Error of Skewness	.717	.717	.717	.717	.717	.717	.717
Kurtosis	2.050	-.559	-.279	1.467	.185	.349	-1.552
Std. Error of Kurtosis	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400	1.400
Range	.63	.50	.50	1.00	.50	.88	.18
Minimum	4.13	4.00	4.00	3.00	3.00	3.50	3.90
Maximum	4.75	4.50	4.50	4.00	3.50	4.38	4.08
Sum	38.88	38.47	38.40	34.00	30.25	36.00	36.00
Percentiles	4.1900	4.1667	4.1667	3.5000	3.2500	3.8125	3.9342
	4.2500	4.3000	4.3300	4.0000	3.5000	4.0000	4.0069
	4.4375	4.4167	4.3667	4.0000	3.5000	4.1875	4.0653

Fuente: Elaboración propia con base en el estudio de campo.

En donde se destaca que la media para esta variable es de 3.18 sobre una escala de 1 a 5, situándose en una evaluación media.

5.15 Evaluación de la Competitividad Portuaria de Cd Lázaro Cárdenas respecto a la de Shanghai, China.

Figura 13. Comparación entre Medias, por ítem, entre Shanghai y Cd. Lázaro Cárdenas



Fuente: Elaboración propia con base en el estudio de campo.

El comportamiento a lo largo de los 36 ítems del cuestionario se muestra en la gráfica superior. Se aprecia que aunque tenemos algunos ítems en los cuales obtenemos valores muy similares, en la gran mayoría de ellos somos rebasados por más de un punto de diferencia.

Asimismo, se realizó un análisis de correlación bivariada de Pearson, en donde no se encontró una relación estadísticamente significativa entre las respuestas de ambos puertos.

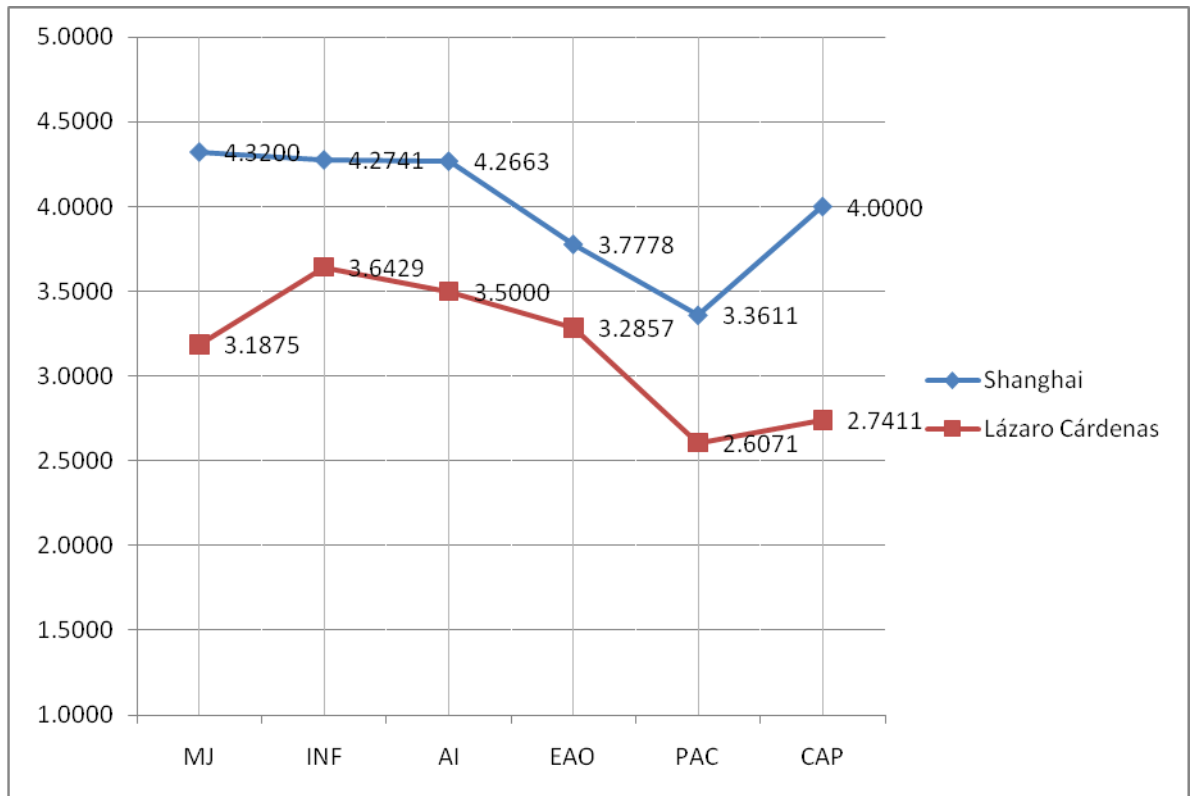
Tabla 20. Análisis de Correlación entre respuestas de Shanghai y de Lázaro Cárdenas

		VAR00001	VAR00002
VAR00001	Pearson Correlation	1	.389**
	Sig. (2-tailed)		.010
	N	43	43
VAR00002	Pearson Correlation	.389**	1
	Sig. (2-tailed)	.010	
	N	43	43

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Fuente: Elaboración propia con base en el estudio de campo.

Figura 14. Comparación entre variables independientes entre Shanghai y Cd. Lázaro Cárdenas.



Fuente: Elaboración propia con base en el estudio de campo.

Conclusiones

De acuerdo con lo mostrado en el estudio de campo se evidencia que la competitividad del puerto de Shanghai -el más grande de China y del mundo por su volumen de carga anual manejada en TEU's- es perceptiblemente más alta que la de Cd. Lázaro Cárdenas. Entre las cuestiones en las que más nos superan los chinos se señala la infraestructura, el marco jurídico

Asimismo, es de notarse un claro descenso de la competitividad en ambos puertos respecto a la percepción de que las políticas públicas dirigidas al sector portuario son las mejores. Los diferentes órdenes de gobierno de ambos puertos deberán de preocuparse por mejorar la percepción de las políticas públicas entre los funcionarios de las terminales y usuarios finales.

En el caso particular de Cd. Lázaro Cárdenas, Michoacán, se evidencia que es el principal factor que limita su competitividad, seguido por la capacitación, ya que aunque hay instituciones de educación superior en la ciudad, no han logrado constituir el capital humano que marque la diferencia entre ser competitivos y ser uno más de los puertos del orbe.

Es de destacarse también que la principal fortaleza que aparece en el estudio comparado de competitividad por parte de Cd. Lázaro Cárdenas es precisamente su infraestructura. Ello es de esperarse, en virtud de las enormes inversiones públicas que se han destinado en los últimos 40 años para convertir a un ejido de huertas de coco en un puerto de gran calado de clase mundial.

Debido a que la naturaleza y destino de las políticas públicas parece ser puesta en entredicho por las autoridades portuarias, es plausible proponer como futura línea de investigación la evaluación de las políticas públicas de fomento a las actividades portuarias en torno a la localidad de Cd. Lázaro Cárdenas, con otro paradigma de investigación, que impliquen el empleo de técnicas tales como un estudio con entrevistas de expertos, con focus groups e incluir preguntas a la sociedad, con una perspectiva sistémica, para contextualizar los resultados que arroja hasta ahora la presente investigación.

ANEXOS.

ANEXO 1.- Mercancías Importadas de China en el Puerto de Lázaro Cárdenas.

PRODUCTO	T O N	PRODUCTO	T O N	PRODUCTO	T O N	PRODUCTO	T O N
TOTAL	234.745	ELECTRODOMESTICOS	1174	ARTICULOS DE VIDRIO	340	ARTICULOS DE JARDINERIA	8
		ARTICULOS DECORATIVOS	1142	TRASTES	306	ARTICULOS RATTAN	8
GENERAL SUELTA	18.585	PARAFINA REFINADA	1125	ALIMENTOS CONGELADOS	302	BOCINAS	8
FERROALEACIONES	17.591	MATERIAL PARA CALZADO	1124	MOTORES	296	CAJAS DE METAL	8
CARBON ADITIVO	420	ARTICULOS PERSONALES	107	ROLLOS DE TELAS	272	CHALECOS	8
PETROCOQUE	294	DISIPADOR DE CALOR	1049	CARNES	265	INSECTICIDAS	8
REFRACTARIOS	280	ARTICULOS DE ACERO INOXIDABLE	1033	PARRILLAS	263	PORTAFOLIOS	8
		FERRO SILICON	1003	MARISCOS	262	TAPETES	8
GENERAL CONTENERIZADA	175.042	CUADROS Y MARCOS	995	ARTICULOS FOTOGRAFICOS	260	ACERO	7
ARTICULOS ELECTRONICOS	22.625	ARTICULOS DE BELLEZA	974	ARTICULOS PARA RESTAURANTE	253	ARTICULOS PARA LABORATORIO	7

COMPUTADORAS Y PARTES	1 3 . 1 1 6	ARTICULOS DE PORCELANA	8 9 9	BOLSAS PARA DAMA	2 5 2	BOLSAS DE GOLF	7
MATERIAL REFRACTARIO	1 1 . 9 2 1	ALTAVOCES	8 7 1	CHICLES	2 5 2	CALENTADOR DE CARBON	7
ADORNOS NAVIDEÑOS	7 . 1 3 9	COCINETAS	8 5 8	CERAMICA	2 4 4	CESTOS DE BASURA	7
BICICLETAS Y PARTES	6 . 7 0 6	ACCESORIOS PARA ILUMINACION	8 1 8	IMPRESORAS	2 4 3	DESPERDICIO DE METAL	7
JUGUETES	6 . 6 8 5	ARTICULOS PARA BEBE	8 1 5	GUARDA ROPA	2 3 9	JOYERIA	7
MUEBLES	6 . 6 6 4	HERRAMIENTAS	7 8 7	TABLA ROCA	2 3 0	PAPEL	7
MATERIAL PARA BOLSAS	4 . 7 2 7	ESTRUCTURAS DE ALUMINIO	7 8 2	LAMINAS DE ACERO	2 2 5	PEGAMENTOS	7
LINEA BLANCA	4 . 2 6 4	ARTICULOS PROMOCIONALES	7 2 3	PRODUCTOS ACRILICOS	2 2 1	POLEAS	7
ARTICULOS PARA EL HOGAR	2 . 9 9 3	MANGANESO ELECTROLITICO	7 2 2	ALAMBRE	2 1 8	SOMBREROS	7
AUTO PARTES	2 . 7 4 6	MALETAS	6 8 7	ARTICULOS DE ENTRETENIMIENTO	2 1 7	CAMPANARIO DE MADERA	6
ARTICULOS DE PLASTICO	2 . 6 7 8	MADERA	6 2 8	TUBOS DE PVC	2 1 7	CORTINA REFLECTORA	6
PESCADO	2 . 6 7 4	MAQUINARIA	6 1 0	NEUMATICOS	2 1 4	ESTRUCTURAS DE PLASTICO	6
ARTICULOS DE PAPELERIA	2 . 6 3 8	ARTICULOS PARA BAÑO	5 9 5	RELOJES	2 1 0	FLOREROS	6

ARTICULOS DEPORTIVOS	2 . 4 6 9	CACAHUATES	5 8 0	CESTAS DE ALMACENAMIENTO	2 0 9	HILANDERO	6
MANGANESO	2 . 4 2 1	MOCHILAS	5 7 6	ESTANTES	2 0 6	MALLAS	6
VENTILADORES	2 . 3 1	ARTICULOS ELECTRICOS	5 7 1	ALAMBRE DE ACERO	2 0 4	TRANSFORMADORES	6
ROPA	2 . 1 7 4	CALZADO	5 6 8	GELATINAS	2 0 2	MALVAVISCOS	6
DISPENSADOR DE AGUA	2 . 0 7 6	VAJILLAS	5 1 9	PARTES ELECTRONICAS	1 9 8	ARTICULOS PERECEDEROS	5
SOMBRILLAS	2 . 0 4 2	PROFINA	5 0 2	ESTRUCTURAS DE MADERA	1 9 6	INCIENSO	5
SILLAS	1 . 9 2 1	CRISTALERIA	4 7 7	FLORES ARTIFICIALES	1 9 5	LIBROS	5
UTENSILIOS DE COCINA	1 . 8 8 8	FIBRA DE POLIESTER	4 7 4	CINTURONES	1 9 1	LUCES	5
MOTOCICLETAS Y PARTES	1 . 6 9 4	ACCESORIOS	4 7 1	CABLEADO	1 8 6	MESAS DE TRABAJO	5
FERROMANGANESO	1 . 4 6 5	RESINAS	4 5 1	EQUIPO PARA TRANSPORTE	1 8 4	MESAS DE VIDRIO	5
ARCHIVEROS	1 . 4 3 8	ARTICULOS DE ALUMINIO	4 4 9	SEMILLAS	1 8 4	PARTES DE AVIONES	5
ESTRUCTURAS METALICAS	1 . 4 1 4	ARTICULOS DE CERAMICA	4 2 4	ANZUELOS	1 8 0	PASTO SINTETICO	5
LAMPARAS	1 . 3 6 7	ARTICULOS DE OFICINA	4 2 2	ACERO INOXIDABLE	1 7 2	TRAJES Y MASCARAS	5

BOLSAS Y CAJAS	1 . 2 1 3	DULCES	4 1 1	ACCESORI OS PARA CABELLO	1 7 0	ACEITE COMESTIBLE	4
ARTICULOS INFLABLES	1 . 1 8 9	POLIESTER	3 8 3	ALUMINIO	1 6 9	AERODESLIZA DOR	4
PRODUCTO	T O N	PRODUCTO	T O N	PRODUCTO	T O N	PRODUCTO	T O N
MATERIAL DE SEGURIDAD	1 6 3	VIDRERIA	8 4	FILETE ALASKA	4 6	ARTICULOS DE LIMPIEZA	4
PANELES	1 6 2	MATERIAL DE LANA	7 9	FIBRA DE VIDRIO	4 4	FIBRAS ARTIFICIALES	4
ARTICULOS DE CROMO	1 6 0	BOLSAS PARA DORMIR	7 8	THERMOS	4 4	JUEGO DE BASTONES	4
ARTICULOS ESCOLARES	1 5 6	MEDICINAS	7 7	FIBRA OPTICA	4 3	LATAS	4
ARTICULOS DE HIGIENE	1 5 4	TEXTILES	7 7	GUIARRA S	4 3	TUBERIA PARA GAS	4
NUEZ	1 5 4	FIGURILLAS	7 6	SISTEMAS DE TRANSMISI ON	4 3	ARTICULOS TERMICOS	3
ESCALERAS	1 5 3	MARIONETAS	7 5	ARTICULO S PARA PINTAR	4 2	MANTEQUILLA	3
ENCENDEDOR ES	1 5 1	MATERIAL PUBLICITARIO	7 5	CHAQUIRA	4 2	PAJA FINA	3
ARTICULOS DE ACERO	1 4 8	AGUA EMBOTELLADA	7 4	GUANTES	4 2	PIPAS	3
INSTRUMENTO S MUSICALES	1 4 6	TORNILLERIA	7 4	MELCOCH A	4 1	ROCIADOR EN SPRAY	3
CALENTADOR ES	1 4 3	CARNE DE CORDERO	7 3	ALMOHAD AS	4 0	GLOBOS	2
REFACCIONES	1 4 3	ROLLOS DE LAMINA	7 3	CEREALES	4 0	MERCANCIA DIVERSA	3 . 3 4 8
COMPRESORES	1 4 1	BOILERS	7 1	FERROALE ACIONES	4 0		
ARTICULOS DE MELAMINA	1 2 9	VINOS	7 1	EQUIPO DE ALUMBRA DO	3 8	<u>GRANEL</u> <u>MINERAL</u>	3 2 . 0 8 2

PIELES	1 2 9	ARTICULOS DE BAMBOO	6 9	AJOS	3 7	COQUE	3 2 . 0 8 2
HILOS	1 2 7	CARNE ALASKA	6 8	CONTROLE S	3 7		
POLIETILENO	1 2 6	PERCHAS	6 5	MONOSODI O	3 7	<u>PETROLEO Y DERIVADOS</u>	9 . 0 3 6
BANDEJAS	1 1 9	PRODUCTOS QUIMICOS	6 5	PINTURAS	3 7	GASOLINA	9 . 0 3 6
MINI BAR	1 1 6	CARTERAS Y BOLSOS	6 3	TRACTO PARTES	3 6		
CEBADA	1 1 3	MENAJE DE CASA	6 2	CHOCOLAT ES	3 5		
FOTO ALBUMS	1 1 3	DESECHABLES DE PLASTICO	6 1	EQUIPO DE SEÑALAMI ENTO	3 5		
MICROFONOS	1 1 2	JALEA	6 0	ACCESORI OS PARA CARRO	3 4		
ARTICULOS DE FERRETERIA	1 1 1	MESAS DE MELAMINA	6 0	BOTELLAS DE PLASTICO	3 4		
FIBRAS SINTETICAS	1 0 7	SEMILLA DE ABETO	5 8	COMPUEST O DE COMIDA	3 4		
MATERIAL VEGETABLE	1 0 7	SABANAS	5 7	ACEITE DE COCO	3 3		
EDREDONES	1 0 6	EQUIPAJE	5 6	REFLECTO R SOLAR	3 3		
DESPERDICIO DE PLASTICO	1 0 4	ACUMULADORES	5 2	CAMAS	3 2		
PAREDES PREFABRICAD AS	1 0 4	ARTICULOS DE ALGODON	5 1	ARTICULO S DE MADERA	3 1		
COQUE	1 0 3	CAUCHO	5 1	EQUIPO DE SEGURIDA D	3 1		
TELAS	1 0 2	LAMINAS DE PLASTICO	5 1	PRODUCTO S SANITARIO S	3 1		
ARTICULOS DE FANTASIA	1 0 0	SISTEMAS ELECTRONICOS	5 1	BANCOS PARA JARDIN	3 0		
CADENAS DE ACERO	1 0 0	ANTENAS	5 0	BROCOLI	3 0		

CONCHA DE ABETO	96	PERAS	50	CALENTADOR DE HALOGENO	30		
ELEVADORES	96	SODIO	50	CARBON	30		
ALAMBRE DE ALUMINIO	93	TIENDAS DE CAMPAÑA	49	HOJA DE PLATANO	30		
GRAFITO	87	VARILLA	49	ALUMBRA DO	29		
ELECTRODOS DE GRAFITO	85	ESPEJOS	47	ARTICULOS MEDICOS	29		
METALES	85	PINTARRONES	47	BLOQUEADOR SOLAR	29		
PRODUCTO	T O N	PRODUCTO	T O N	PRODUCTO	T O N		
TAMBORES	29	MOTORES ELECTRICOS	20	ESCOBAS	13		
BOTELLAS	28	PLASTIFICANTES	20	QUESOS	13		
HAMACAS	28	TAZAS	20	TRANSMISORES	13		
MESAS PARA MASAJE	28	ESTAMPADOS	19	ARTICULOS DE RELAJACION	12		
ORGANIZADORES	28	TARROS	19	CONDENSADORES	12		
ARTICULOS DE METAL	27	TUBERIA	19	COSTURAS	12		
BALONES	27	VAPORERA	19	DESPERDICIO DE ALUMINIO	12		
HIPOCLORITO	27	BOTES DE ALUMINIO	18	MESAS DE CRISTAL	12		
HIPOCLORITO DE CALCIO	26	LEGUMBRES	18	MOLDES	12		
CALAMAR	25	TABURETE DE ACERO	18	MUSGOS	12		
COSMETICOS	25	TRINQUETES	18	BOLSAS REFRIGERADAS	11		
RODAMIENTOS	25	CABESTRILLO	17	DEFENSAS MARINAS	11		
SULFITO	25	LINTERNAS	17	EQUIPO INDUSTRIAL	11		
TELEFONOS	25	SANDWICHES	17	ARNESES	10		
CAJAS DE PLASTICO	24	ADAPTADORES	16	ARTESANIAS	10		
CANGREJO	24	BISULFATO DE SODIO	16	ARTICULOS DE PIEL	10		
GRIFOS	24	CAJAS METALICAS	16	BASE DE NYLON	10		
IMITACION DE CANGREJO	24	CROMO	16	CARGADOR	10		
LONCHERAS	24	ESCULTURAS DE PIEDRA	16	CATALIZADORES	10		

ARTICULOS DE CUERO	2 3	HIDROGENO	1 6	COLADOR DE ACERO	1 0		
BEBIDAS	2 3	ROLLOS DE CADENA	1 6	GORRAS	1 0		
HIDROSULFITO DE SODIO	2 3	ACRILICOS	1 5	JOYERO CON CAJA FUERTE	1 0		
MANGUERAS	2 3	AMOLADORA DE METAL	1 5	SACACORCOS	1 0		
PARTES ELECTRICAS	2 3	IMITACION DE PERLAS	1 5	SEMILLAS DE OSTRA	1 0		
HIDROSULFATO DE SODIO	2 2	TAPAS DE ALUMINIO	1 5	TAPICERIA	1 0		
LISTONES	2 2	ACERO EN AEROSOL	1 4	VELAS AROMATICAS	1 0		
MANZANAS	2 2	ARTICULOS HERMETICOS	1 4	ZAPATERAS	1 0		
MATERIAL ELECTRICO	2 2	CAJAS DE MADERA	1 4	ALEACION DE ZINC	9		
PLANTAS EXOTICAS	2 2	CAJONERAS	1 4	ALGODON	9		
QUIMICO INTERMEDIO	2 2	DESPERDICIO DE PAPEL	1 4	CAJAS MUSICALES	9		
ACEITES	2 1	JABONES	1 4	CAMARAS	9		
GRUAS	2 1	MALLAS DE ACERO	1 4	EQUIPO DE PESCA	9		
LONAS	2 1	MATERIAL DE ENFERMERIA	1 4	HACHUELAS	9		
ALAMBRE GALVANIZADO	2 0	PARTES MECANICAS	1 4	INFLADOR DE NEUMATICOS	9		
ARTICULOS PARA MASCOTA	2 0	TEREFTALATO DIMETILO	1 4	MARGARITAS	9		
CLORURO DE SODIO	2 0	AISLANTE	1 3	PIEL SINTETICA	9		
CONVERTIDORES CATALITICOS	2 0	ALFOMBRAS	1 3	PIGMENTOS	9		

Fuente: Secretaría de Comunicaciones y Transportes (2007) www.sct.gob.mx.

ANEXO 2.- Lista de Terminales y Empresas Encuestadas

Terminal de Granos

Almacenadora Mercader, S.A. de C.V.

Contacto: Ing. Samuel Fonseca Sánchez

Puesto: Gerente

Domicilio:

Blvd. De las Bahías s/n

Interior Isla del Cayacal, C.P. 60950

Lázaro Cárdenas, Michoacán.

Teléfonos: 753-5372522, 753-5372523

Fax: 753-5372522, 753-5372523

email: samuel.fonseca@almer.com.mx

Terminal de Usos Múltiples I

Contacto: Ing. Oscar Vázquez Padua

Puesto: Director General

Domicilio:

Fco. J. Mújica No. 1-B, Centro, C.P. 60950,

Lázaro Cárdenas, Mich.

Teléfonos: 753-5373100 Fax: 753-5373111

email: oscar.vazquez@mittalsteel.com

Contacto: C.P. Gregorio Covarrubias

Puesto: Administrador de la TUM I

Teléfonos: 753-5332674 Fax: 753-5322621

email: gregorio.covarrubias@mittalsteel.com

Terminal de Usos Múltiples II

Contacto: Ing. Alfonso Castillo Abogado

Puesto: Coordinador de Empresas Villacero LC

Domicilio:

Blvd. De las Islas s/n, Isla del Cayacal

Teléfonos: 753-5333318 Fax: 753-5370688

email: acastillo@villacero.com.mx Contacto: Tec. Ramiro Palomares

Puesto: Gerente de Operaciones

Domicilio: Fco. J. Mújica No. 1, Centro, C.P. 60950,
Lázaro Cárdenas, Mich.

Teléfonos: 753-5331000 ext. 1821 y 1824

Fax: 753-5331000 ext. 1821 y 1824

email: rpalomares@villacero.com.mx

Terminal de Metales y Minerales

Contacto: Ing. Oscar Vázquez

Puesto: Director General

Domicilio:

Fco. J. Mújica No. 1-B, Centro, Apdo. Postal 19-A,
C.P. 60950, Lázaro Cárdenas, Mich.

Teléfonos: 753-5332133, 5333119 (Ing. Arnoldo Martínez)

email: oscar.vazquez@mittalsteel.com Contacto: Ing. Arnoldo Martínez

Puesto: Gerente de Operaciones

Domicilio:

Fco. J. Mújica No. 1-B, Centro, Apdo. Postal 19-A,
C.P. 60950, Lázaro Cárdenas, Mich.

Teléfonos: 753-5333119, 045-753-1018780 celular

Terminal de Carbón

Contacto: Ing. Fernando Andrade Delgado

Puesto: Gerente General

Domicilio:

Blvd. De los Ríos km. 8

Interior Isla del Cayacal, C.P. 60950

Lázaro Cárdenas, Michoacán.

Teléfonos: 753-5331700

Fax: 753-5331700

email: fandrade@techint.com.mx

Terminal de Fluídos

PEMEX-Refinación.

Terminal de Almacenamiento y Distribución LC

Contacto: Cap. Miguel Ruiz

Puesto: Superintendente T.A.D.

Domicilio:

Interior Isla del Cayacal s/n, Recinto Portuario/Puerto Industrial, C.P. 60950, Lázaro Cárdenas, Mich.
Apartado postal 292.

Teléfonos: 753-5323079, 753-5322059, 753-5374770

Fax: 753-5323017, 753-5374770

email: mruizg@ref.pemex.com

Terminal de Contenedores

Lázaro Cárdenas Terminal Portuaria de Contenedores, S.A. de C.V.

Contacto: Ing. Gonzalo Ortiz Zamudio

Puesto: Gerente de Terminal

Domicilio:

Av. Heroica Escuela Naval Militar 2623

Colonia Centro, C.P. 60950

Lázaro Cárdenas, Michoacán.

Teléfonos: 753-5330500, 5330507

Fax: 753-5330509

email: ortiz.gonzalo@lctpc.com.mx

Contacto: Lic. Carlos A. Machorro M.

Puesto: Gerente de Comercialización

Domicilio:

Terminal de Contenedores, Interior Isla de Enmedio

Teléfonos: 753-5330500 ext. 8018 Fax: 753-5330507

email: machorro.carlos@lctpc.com.mx

Reciclajes Ecológicos Marítimos, S.A. de C.V. (ECOMAR)

Terminal de desmantelamiento de embarcaciones

Contacto: Sr. Rubén Ruiz García

Puesto: Gerente General

Domicilio: Calle José María Morelos y Pavón No. 353, Int. 3 y 4,

Col. Centro, Lázaro Cárdenas, Mich. C.P. 60950

Teléfonos: 753-5320698, 5377709, 5377778

Fax: 753-5320698, 5377709, 5377778

email: r Ruizg@gen.tv

Sadcom de Occidente

Terminal de productos químicos a granel

Contacto: Ing. Hiram Bolaños Cacho

Puesto: Gerente General

Domicilio: Interior Isla de En medio, Recinto Portuario

Teléfonos: 753-5333600 ext. 2001

Fax: 753-5333600 ext. 2001

email: pendiente

AarhusKarlshamn

Terminal de recepción y almacenamiento de aceites vegetales

Contacto: Ing. José Antonio Álvarez García

Puesto: Jefe de Terminal

Domicilio: Blvd. De las Bahías s/n, Interior Isla del Cayacal,

C.P. 60950, Lázaro Cárdenas, Mich.

Teléfonos: 753-5349270, 753-5323930

Fax: 753-5323930

email: antonio.alvarez@aak.com

aalvarez119@hotmail.com

Gastream México, S.A. de C.V.

(Futura terminal de almacenamiento de gas natural)

Contacto: Ing. Antonio Díaz

Puesto: Director General

Domicilio: Paseo de las Palmas No. 830-504, Piso 5, Col. Lomas de Chapultepec,
C.P. 11000, México, D.F.

Teléfonos: 55-52014532

Fax: 55-52025287

email: lmeyerf@repsolypf.com

Servicio Nacional de Sanidad, Inocuidad y Calidad Agroalimenticia (SENASICA)

Contacto: Ing. Alfredo Camacho Meléndez

Puesto: Responsable de oficina

Domicilio: Prol. Av. Lázaro Cárdenas s/n, Col. Centro, Interior Recinto Portuario,
Frente a la Terminal de Metales y Minerales

Teléfonos: 753-5370930

Fax: 753-5370930

email: oisalcm@hotmail.com

Garbage Service, S.A. de C.V.

(Incinerador de basura)

Contacto: Biol. Marco Antonio Peña Alfaro

Puesto: Gerente General

Domicilio: Av. Melchor Ocampo No. 4 Int. 4, Segundo Sector de Fidelac,
C.P. 60950, Lázaro Cárdenas, Mich.

Teléfonos: 045-753-10433644, 045-753-1038869

Fax: pendiente

email: garser2005@hotmail.com

UTTSA, S.A. de C.V.

(Punto de verificación fitozoosanitaria)

Contacto: C.P. Juan Pérez Covarrubias

Puesto: Gerente

Domicilio: Av. Los Cocos No. 180, Tercer Sector de Fidelac,

C.P. 60950, Lázaro Cárdenas, Mich.

Teléfonos: 753-5377789, 753-5373319

Fax: 753-5377789

email: jpc@uttsa.com.mx

Contacto: C.P. Felipe López

Puesto: Gerente de Administración y Finanzas

Domicilio: Interior del recinto portuario

Teléfonos: 753-1043952

email: flopez@uttsa.com.mx

ANEXO 3.- Transporte en los Estados Unidos Mexicanos. Mapas.

Fuente de todos los mapas en este anexo: Secretaría de Economía, 2005, “Logística en México: Infraestructura y Corredores Multimodales”.



PRINCIPALES EJES CARRETEROS



SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL



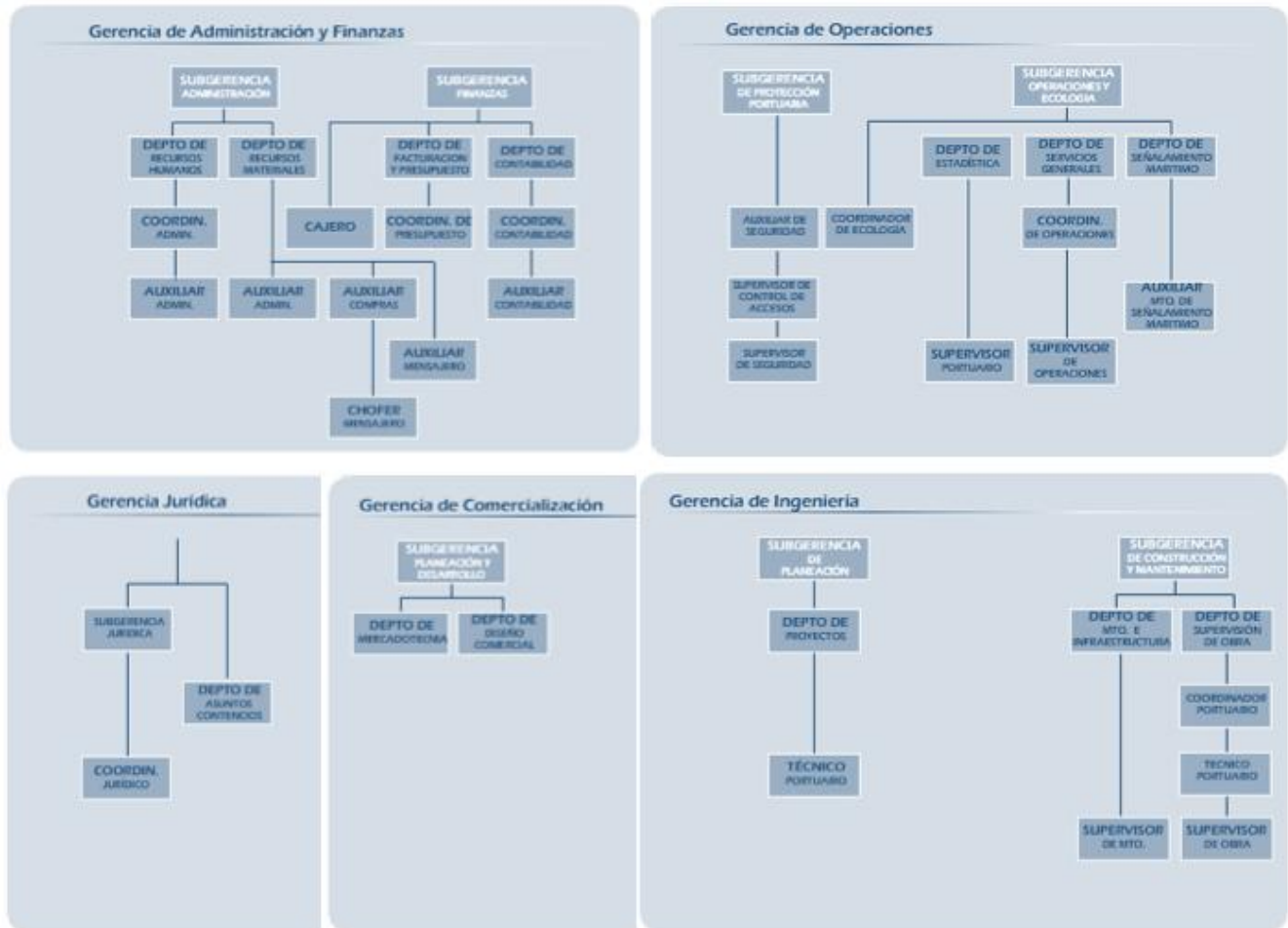
TERMINALES INTERMODALES DE CARGA



CORREDORES MULTIMODALES



ANEXO 4.- Organigramas del Puerto de Lázaro Cárdenas



ANEXO V. Cuestionario Aplicado



UNIVERSIDAD MICHOACANA DE SAN NICOLÁS DE HIDALGO
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS Y EMPRESARIALES
MAESTRÍA EN CIENCIAS EN COMERCIO EXTERIOR



CUESTIONARIO COMPETITIVIDAD PORTUARIA DE CD. LÁZARO CÁRDENAS, MICHOACÁN.

Muchas gracias por su colaboración al responder este cuestionario sobre competitividad del turismo en Morelia, que corresponde al estudio de campo de mi tesis de la Maestría en Ciencias en Comercio Exterior, que curso en el Instituto de Investigaciones Económicas y Empresariales (ININEE) de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo.

El objetivo de la presente encuesta es conocer la opinión de los morelianos respecto al desempeño del puerto de Cd. Lázaro Cárdenas, Michoacán. Al responder la encuesta, el anonimato está completamente garantizado, sus respuestas y la información que se deriven de ellas tendrán solamente utilidad y aplicación académicas, manteniéndose la confidencialidad correspondiente. Si desea conocer los resultados de la investigación comuníquese al encuestador para en su momento proporcionarle la información que desee.

Asimismo, es conveniente aclarar que no hay respuestas correctas o erróneas, lo importante es recabar su opinión.

Instrucciones:

En cada pregunta marque la respuesta que más se aproxime a su opinión en el cuadro de la derecha. Las respuestas están en escala de 1 a 5, siendo el 5 el valor máximo que puede asignar a cada pregunta y el 1 el valor mínimo.

<i>Respondió:</i>	<i>Cargo:</i>
<i>Empresa:</i>	<i>Teléfono:</i>
<i>Dirección de la empresa:</i>	<i>Correo Electrónico:</i>
<i>Número de Trabajadores de la empresa:</i>	<i>Actividad principal de la empresa:</i>
<i>Fecha de Inicio de operaciones de la empresa:</i>	

I. Marco Jurídico Vigente

1. ¿Está usted satisfecho con el tiempo que tarda un trámite en realizarse en el puerto?	2. ¿Qué tan satisfecho se encuentra usted con las facilidades otorgadas por la normatividad vigente en el puerto?
5) Completamente satisfecho	5) Completamente satisfecho
4) Satisfecho	4) Satisfecho
3) Regularmente satisfecho	3) Regularmente satisfecho
2) Poco satisfecho	2) Poco satisfecho
1) Completamente insatisfecho	1) Completamente insatisfecho

3. ¿Qué tan satisfecho está usted con las cláusulas comerciales vigentes en el puerto?	4. ¿Qué tan satisfecho se encuentra usted con la capacidad del personal que labora en las aduanas del puerto?
5) Completamente satisfecho	5) Completamente satisfecho
4) Satisfecho	4) Satisfecho
3) Regularmente satisfecho	3) Regularmente satisfecho
2) Poco satisfecho	2) Poco satisfecho
1) Completamente insatisfecho	1) Completamente insatisfecho

5. ¿Qué tan importante es para usted el respeto de las leyes y normas?	6. ¿Qué tan grave considera al problema de la corrupción?
5) Completamente importante	5) Completamente grave
4) Muy importante	4) muy grave
3) Medianamente importante	3) medianamente grave
2) Poco importante	2) Poco grave
1) De nula importancia	1) Nada grave

7. ¿Qué tan satisfecho está usted con el servicio en general que brindan las aduanas de este puerto?	8. ¿Qué tan satisfecho se encuentra usted con el conocimiento de procesos del personal que labora en las aduanas del puerto?
5) Completamente satisfecho	5) Completamente satisfecho
4) Satisfecho	4) Satisfecho
3) Regularmente satisfecho	3) Regularmente satisfecho
2) Poco satisfecho	2) Poco satisfecho
1) Completamente insatisfecho	1) Completamente insatisfecho

II. Infraestructura

9. ¿Qué tan satisfecho está usted con la capacidad de transporte de mercancías por vía carretera existente en el puerto?	10. ¿Qué tan satisfecho está usted con la cantidad de kilómetros de carreteras que conectan al puerto?
5) Completamente satisfecho	5) Completamente satisfecho
4) Satisfecho	4) Satisfecho
3) Regularmente satisfecho	3) Regularmente satisfecho
2) Poco satisfecho	2) Poco satisfecho
1) Completamente insatisfecho	1) Completamente insatisfecho

11. ¿Qué tan satisfecho está usted con la capacidad de transporte de mercancías por vía aérea existente en el puerto?	12. ¿Qué tan satisfecho está usted con el tamaño del aeropuerto existente en el puerto?
5) Completamente satisfecho	5) Completamente satisfecho
4) Satisfecho	4) Satisfecho
3) Regularmente satisfecho	3) Regularmente satisfecho
2) Poco satisfecho	2) Poco satisfecho
1) Completamente insatisfecho	1) Completamente insatisfecho

13. ¿Qué tan satisfecho está usted con la capacidad de transporte de mercancías por tren existente en el puerto?	14. ¿Qué tan satisfecho está usted con la cantidad de kilómetros de vías férreas que conectan al puerto?
5) Completamente satisfecho	5) Completamente satisfecho
4) Satisfecho	4) Satisfecho
3) Regularmente satisfecho	3) Regularmente satisfecho
2) Poco satisfecho	2) Poco satisfecho
1) Completamente insatisfecho	1) Completamente insatisfecho

15. ¿Qué tan satisfecho está usted con la cantidad de grúas operando existentes en el puerto?	16. ¿Qué tan satisfecho está usted con la capacidad de manejo de TEU/hora por grúa existente en el puerto?
5) Completamente satisfecho	5) Completamente satisfecho
4) Satisfecho	4) Satisfecho
3) Regularmente satisfecho	3) Regularmente satisfecho
2) Poco satisfecho	2) Poco satisfecho
1) Completamente insatisfecho	1) Completamente insatisfecho

III. Ambiente Propicio para la Inversión

17. ¿Qué tan grande considera que ha sido la inversión de empresarios nacionales en el puerto durante la última década?	18. ¿Qué tan grande considera que ha sido la inversión extranjera directa en el puerto durante la última década?
5) Muy grande	5) Muy grande
4) grande	4) grande
3) Regular	3) Regular
2) Pequeña	2) Pequeña
1) Insignificante	1) Insignificante

19. ¿Qué tan importante percibe la actividad portuaria para el desarrollo económico de la localidad?	20. ¿Está usted satisfecho con la participación de asociaciones, cámaras y organizaciones no gubernamentales encargadas de promover al sector portuario?
5) Completamente importante	5) Completamente satisfecho
4) Muy importante	4) Satisfecho
3) Medianamente importante	3) Regularmente satisfecho
2) Poco importante	2) Poco satisfecho
1) De nula importancia	1) Completamente insatisfecho

21. ¿Cómo percibe la situación competitiva del sector portuario de Cd. Lázaro Cárdenas para los próximos cinco años?	22. ¿En general, cómo considera que es el ambiente para hacer negocios en el puerto?
5) Excelente	5) Excelente
4) Buena	4) Es bueno
3) Regular	3) Regular
2) Mala	2) Malo
1) Pésima	1) Pésimo

IV. Esquema Administrativo y Operativo del Puerto

23. ¿Qué tan competitivas considera las tarifas promedio por manejo de TEU que se aplican en el puerto?	24. En general, ¿qué tan competitivo considera el costo por manejo de TEU en relación al beneficio obtenido?
5) Muy competitivos	5) Muy competitivos
4) Competitivos	4) Competitivos
3) Medianamente competitivos	3) Medianamente competitivos
2) Poco competitivos	2) Poco competitivos
1) Nada competitivos	1) Nada competitivos

V. Políticas Adecuadas y Coordinadas por parte de las diversas Autoridades

25. ¿Usted considera que las autoridades del puerto tienen la visión de impulsar el desarrollo del puerto?	26. ¿Confía en los funcionarios de gobierno que trabajan en dependencias relacionadas con las actividades de su institución?
5) Completamente de acuerdo	5) Completamente
4) De acuerdo	4) Confío parcialmente

3) Parcialmente de acuerdo		3) Mínimamente	
2) Mayormente en desacuerdo		2) Desconfío parcialmente	
1) Completamente en desacuerdo		1) Desconfío totalmente	

27. ¿Usted está satisfecho con el presupuesto que las autoridades del puerto han ejercido para su desarrollo en la última década?		28. ¿Qué tan satisfecho se encuentra con las inversiones gubernamentales realizadas en el puerto?	
5) Completamente satisfecho		5) Completamente satisfecho	
4) Satisfecho		4) Satisfecho	
3) Regularmente satisfecho		3) Regularmente satisfecho	
2) Poco satisfecho		2) Poco satisfecho	
1) Completamente insatisfecho		1) Completamente insatisfecho	

VI. Capacitación.

29. ¿Está de acuerdo en la conveniencia para el sector portuario de los programas de estudio de las carreras que se imparten en las escuelas y universidades del puerto?		30. ¿Cómo considera la calidad de las universidades y escuelas del puerto?	
5) Completamente de acuerdo		5) Excelente calidad	
4) Parcialmente de acuerdo		4) Buena calidad	
3) Son indiferentes		3) Regular calidad	
2) Parcialmente en desacuerdo		2) Mala calidad	
1) Completamente en desacuerdo		1) Pésima calidad	

31. ¿Con qué frecuencia participa en cursos de actualización relacionados con el sector portuario?		32. ¿Cómo considera la participación en seminarios, congresos y eventos académicos relacionados con el sector portuario?	
5) Muy frecuentemente		5) Muy importante	
4) Frecuentemente		4) Importante	
3) Con mediana frecuencia		3) Regular importancia	
2) Poco frecuentemente		2) Poco importante	
1) Con nula frecuencia		1) No tiene importancia	

33. ¿Con qué frecuencia contrata usted o su empresa a personal recién egresado de una escuela o universidad local?		34. ¿Qué porcentaje de los trabajadores de su empresa son egresados de escuelas o universidades del puerto?	
5) Muy frecuentemente		5) Entre 80 y 100%	
4) Frecuentemente		4) Entre 60 y 80%	
3) Con mediana frecuencia		3) Entre 40 y 60%	
2) Poco frecuentemente		2) Entre 20 y 40%	
1) Con nula frecuencia		1) Entre 0 y 20%	

35. ¿Cuál considera que es el promedio del grado máximo de estudios entre los trabajadores del puerto?		36. ¿Cuál considera que es el promedio de los trabajadores del puerto que se encuentran certificados en el manejo de los procesos portuarios?	
5) Licenciatura o posgrado		5) Entre 80 y 100%	
4) Licenciatura parcial		4) Entre 60 y 80%	
3) Bachillerato concluido		3) Entre 40 y 60%	
2) Secundaria concluida		2) Entre 20 y 40%	
1) Primaria concluida		1) Entre 0 y 20%	

Gracias por su atención.

ANEXO VI. Funcionarios de la Terminal Portuaria de Shanghai

Nombre	Cargo
Lu Haihu	Chairman
Wang Hong	Vice Chairman
Chen Xuyuan	Director, President
Li Baosheng	Director, Deputy Secretary of CPC
Wang Xiaohua	Director, Chairman of Labor Union
Ni Lulun	Director
Wu Xiaohua	Independent Directors
Chen Weishu	
Cao Huimin	
Xiao Yijia	Chairman of Board of Supervisors
Zhang Youlin	Supervisor
Li Xiaoxiang	Supervisor
Zhou Yuankang	Supervisor
Zhang Rizhong	Supervisor
Chen Xuyuan	President
Bao Qifan	Vice President
Chen Lishen	Vice President
Huang Xin	Vice President
Zhang Jiali	Vice President
Fang Huaijin	Chief Financial Officer
Wang Qingwei	Company Secretary
Wang Lingling	Deputy Chief Financial Officer

BIBLIOGRAFÍA.

- GONZALEZ RIASCOS. J. V. Director del puerto Buenaventura, Colombia (1996-2008). Publicación oficial del mismo puerto “Buenas Venturas” 20073 “Diccionario Oxford de Economía.” Oxford University Press. 1998.
- PORTER, M. La Cadena de Valor y la Ventaja Competitiva. pgs. 51-78 CECSA. México 1998.
- COHEN, G.A. “Respuesta a ‘Marxismo, funcionalismo y teoría de juegos’ de Elster” en la publicación Zona Abierta, nº 33; Madrid, España. 1984.
- KRUGMAN, P. “Competitiveness: a Dangerous Obsession” en Foreign Affairs. vol. 73 No. 2 1994 pgs 28-44.
- SECRETARÍA DE ECONOMIA, 2005, Logística en México: Infraestructura y Corredores Multimodales. Disponible en: <http://www.economia.gob.mx/pics/p/p1776/Dychter.pdf>
- OCDE, Industrial Competitiveness. Paris. 1997
- PORTER, M. The Competitive Advantage of Nations. Free Press. N.Y. 1990
- EZEALA-HARRISON, F. Theory & Policy of International Competitiveness. Praeger. Westport, Connecticut London, 1999.
- BALDWIN, R.E. “The Problem with Competitiveness” EFTA’s 35th Anniversary Workshop. Geneva 1995.
- LLOYD-REASON, L y WALL, S. Dimensions of Competitiveness, Theory and Policies. Edward Elgar Publishing Limited 2000.
- SMITH, A. “Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las naciones” Free Press. 1776.
- KRUGMAN, P.R. y OBSTFELD, M. “International Economics: Theory and Policy,” Ed. Pearson 2000.
- RICARDO, D. “Principios de Economía y Tributación”. 1817.
- FERNANDEZ DOMINGUEZ, A.O. “Teorías del Comercio Internacional” Publicación Electrónica. Escuela de Economía Internacional. Universidad Autónoma de Chihuahua, México. 2004.
- PORTER, M. “¿Dónde Radica la Ventaja Competitiva de las Naciones?”. Harvard Deusto Business Review. Especial 100. Lo mejor en Gestión HDBR. IV Trimestre 1990.
- PORTER, M. The Competitive Advantage of Nations. Free Press. 1990. p. 19.
- KOGUT, B. Designing Global Strategies: Comparative and Competitive Value-Added Chains, Sloan Management Review, 26(4), Ed. Summer, pp. 15-28.

GRANT, R. "Porter's Competitive Advantage of Nations, An Assessment". Strategic Management Journal. Vol. 12. 1991. pp 533-548.

MOON, H.C., RUGMAN, A.M. Y VERBEKE, A. "The generalized double diamond approach to international competitiveness" Research in Global Strategic Management: A Research Annual. 5. 1995.

CHO, D.S. "A Dynamic Approach to International Competitiveness: The Case of Korea". Journal Far Eastern 1994. pp. 17-35

AVILÉS MARTÍNEZ, H.E. "Impacto de la Competitividad del Sector Turístico en el Desarrollo Local de Morelia, Michoacán de Ocampo". Tesis Doctoral. ININEE-UMSNH. Morelia, México. 2008.

VILLARREAL R. Y RAMOS R. "La apertura de México y la paradoja de la competitividad hacia un modelo de competitividad sistémica" Comercio Exterior, Septiembre. México 2001.

INFANTE JIMENEZ, Z.T. "Competitividad Regional Frutícola el caso de Apatzinga, México y Changsa, China (1978-2004)", Tesis Doctoral. ININEE-UMSNH. 2008.29

Fajnzylber, Fernando, "Competitividad internacional: evolución y lecciones", Revista de la CEPAL No. 36,1988. pp. 1-24.

ESSER Klaus, Wolfgang Hillebrand, Dirk Messner y Jörg Meyer-Stamer, Systemic Competitiveness, New Governance Patterns for Industrial Development, Londres, DIE.1996.

VILLAREAL, R. "México Competitivo 2020, Un Modelo de Competitividad Sistémica para el Desarrollo". Editorial Océano, 2001.

CERBÁN JIMENEZ; M del M. "Competitividad Económica de los Puertos" Universidad de Cádiz. 2007.

ALCANTARA, J.M. "La Competencia en el Sector Portuario" Asociación Española de Derecho Marítimo 2005

CERBÁN JIMENEZ; M del M. "Competitividad Económica de los Puertos" Universidad de Cádiz. 2007.

SEPULVEDA, D. "Competitividad, Eficiencia y Productividad Portuaria" Comisión Interamericana de Puertos (CIP) 1999.

GARCIA BERNAL, R. "Reformas Portuarias, Temas Institucionales". Conferencia. Unidad de Transportes. CEPAL. Valparaíso, España. 2007.

RUIZ OLMEDO, SERGIO A."Competitividad portuaria ¿cuáles son los siguientes pasos?. Publicación: Transporte Siglo XXI Año 5, Volumen 58, Junio 2004.

ABOT. (1994), Hybrid Factory :The Japanese Production System in the United States, Nueva York , Oxford University Press.

- ACEVEDO, V.VÍCTOR Digesto de Lecturas. Planificación Regional. . Doctorado en Ciencias del Desarrollo Regional. ININEE-UMSNH. Morelia, 2005
- ALBA VEGA, Carlos Economy, Society and Regional Policy in the Context of NAFTA: The Case of Jalisco. Edición Electrónica Centro de Estudios Internacionales El Colegio de México
- ALLEN, B; & Hamilton. Unbundling the Value Chain: The Internet's Impact on Supply Relationships. Marzo 2, 2004, de [http://www.boozallen.nl/content/downloads/ Unbundling_the_Value_Chain.pdf](http://www.boozallen.nl/content/downloads/Unbundling_the_Value_Chain.pdf)
- BALDWIN, R.E.. "The problem with competitiveness". Proceedings of EFTA's 35th Anniversary Workshop. EFTA, Geneva, 1995.
- BAPTISTA, R. (1998). Clusters, Innovation and Growth: a Survey of the Literature. En Swann, G.M.P., Prevezer, M. y Stout, D. (eds.) The Dynamics of Industrial Clustering. International Comparisons in Computing and Biotechnology (pp. 13-51). Oxford: Oxford University Press.
- BARNES, J.a. (1972) Social Networks. Reading, M.A: Addison-Wesley.
- Carey, J. (1989) Communication as culture: Easy on media and Society. Boston.MA: Unwin Hyman.
- BELL, M. y Albu, M. (1999). Knowledge Systems and Technological Dynamism in Industrial Clusters in Developing Countries. World Development vol 27, No. 9, 1715-1734.
- BLISS, C. "Trade and development". En H. Chenery y T.N. Srinivasan (eds.), Handbook of Development Economics, vol. 2. Amsterdam: North Holland Elsevier Science Publishers. 1989
- BOISIER, Sergio. ¿Y si el desarrollo fuese una emergencia sistémica? Publicado en la Revista del CLAD Reforma y Democracia. No. 27. (Oct. 2003). Caracas. pp. 24.
- BONALES, Joel "Competitividad de las Empresas Exportadoras de Aguacate". UMSNH – Morevallado Editores. 2003.
- BOVET, David y Joseph, Martha (2000). Value Nets. Breaking the Supply Chain to Unlock Hidden Profits. Wiley,
- BRUTON, H. "Import substitution". En H. H. Chenery y T.N. Srinivasan (eds.), Handbook of Development Economics, vol. 2. Amsterdam: North Holland Elsevier Science Publishers.. 1989
- BUESA, M. y Molero, J. (1992). Patrones del cambio tecnológico y política industrial. Un estudio de las empresas innovadoras madrileñas. Madrid: Civitas.
- BUESA, M. y Molero, J. (1996). Patterns of technological change among Spanish innovative firms: the case of Madrid region. Research Policy 25, 647-663.
- BUESA, M. y Zubiaurre, A. (1999). Patrones Tecnológicos y Competitividad: un análisis de las empresas innovadoras en el País Vasco. Ekonomiaz. Revista Vasca de Economía 44, 208-237.

CADET, Gérald Les Accords Regionaux et la Reorganisation Industrielle: L'Alena et l'Evolution de l'Industrie Brassicole Mexicaine. Edición Electrónica.

Groupe de Recherche sur L'Integration Continentale Université du Québec à Montréal Août 2002. pp. 40

CARLSSON, B. (1994). Technological systems and Economic Performance. En Dodgson, M. y Rothwell, R. The handbook of industrial innovation (pp. 13-24). Aldershot: Edward Elgar.

CARLSSON, B. y Jacobsson, S. (1995). Factory Automotion and Government Policy. En Carlsson, B. (ed.) Technological Systems and Economic Performance: The Case of Factory Automotion (pp. 417-440). Dordrecht-Boston-London: Kluwer Academic Publishers.

CARLSSON, B. y Stankiewicz, R. (1995). On the Nature, Function and Composition of Technological Systems. En Carlsson, B. (ed.) Technological Systems and Economic Performance: The Case of Factory Automotion (pp. 21-56). Dordrecht-Boston-London: Kluwer Academic Publishers.

CARRILLO, J. y S. González López (1998), Relación entre cliente-proveedor de empresas automotrices alemanas en México, infome de investigación, Gelsenkirchen, Institut Arbeit und Technik.

CASCIARO, Tiziana (1998) Social Network, N°20, 331-351.

CHAUCA, Pablo. Competitividad de la Micro, Pequeña y Mediana Empresa Manufacturera Moreliana. Primera Edición. Facultad de Economía de la Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo. Morelia, Michoacán, 2003. pp. 192.

CHAUCA, Pablo y Solari, Andres Desarrollo Económico y Empresas Familiares en Michoacán. Primeras aproximaciones e hipótesis de trabajo. Edición Electrónica Facultad de Economía, UMSNH
COOKE, P. (1998). Introduction: origins of the concept. En H.J. Braczyk, P. Cooke y M. Heidenreich (ed.) Regional Innovations Systems. The role of governances in a globalized world (pp. 2-25). London-Pensilvania: UCL Press.

COOKE, P. y Morgan, K. (1994). The Creative Milieu: A Regional Perspective on Innovation. En Dodgson, M. y Rothwell, R. (eds.) The handbook of industrial innovation (pp. 25-32). Aldershot: Edward Elgar.

CORAGGIO, José Luis. "Universidad y Desarrollo Local". Consultado en www.riseu.net/pdf/coraggio.pdf. Argentina, 2005.

CORBO, G., coord. (2000): Informe de Consultoría de Evaluación de Redes Territoriales. Programa Infancia, Adolescencia y Familia en Riesgo, Uruguay.

- DAHL, M.S. (2001). What is the essence of geographic clustering. Paper presented in the DRUID Nelson & Winter Conference, 12-15 June, in Aalborg, Denmark.
- DALUM, B., Johnson, B. y Lundvall, B.-A. (1992). Public policy in the learning society. En Lundvall, B.A. (ed.) National Systems of Innovation. Towards a Theory of Innovation and Interactive Learning (pp 296-317). London-New York: Pinter.
- DE VENANZI, Augusto ¿TIENE SENTIDO EL DESARROLLO? Revista de la Universidad Central de Venezuela Number2-3 Caracas, Venezuela, 1997.
- DEBRESSON, C. (1996). Economic interdependence and innovative activity: an input-output analysis. Cheltenham: Edward Elgar.
- DEBRESSON, C. y Hu, X. (1999). Identifying Clusters or Innovative Activity: A New Approach and a Toolbox. En OECD, Boosting Innovation: The Cluster Approach. Paris: OCDE.
- DOLLAR, D. "Technological differences as a source of comparative advantage". American Economic Review Papers and Proceedings, 1992
- DOSI, G. (1988). Sources, procedures and microeconomics effects of innovation. Journal of Economic Literature, vol 36, 1126-1171.
- ECKARDT , A . , H . D. Köhler y L. Pries (1998), "The internationalization trajectories of the german big three, en Sixth internacional Colloquium of GERPISA, No. 46 , j u n i o , París , GERPISA, pp. 113 - 124 .
- EZEALA-HARRISON, F. Theory and policy of international competitiveness. Praeger. Westport, Connecticut London, 1999.
- FONFRIA, A. (2000). Patrones de innovación y sus manifestaciones hacia la internacionalización: el caso de las empresas innovadoras españolas. En Molero, J. (ed.). Competencia global y cambio tecnológico. Un desafío para la economía española (pp. 289-323). Madrid: Pirámide.
- FREEMAN, C. (1997). The 'national system of innovation' in historical perspective. En Archibugi, D. y Michie, J. (eds.). Technology, Globalisation and Economic Performance (pp. 24- 49). Cambridge: Cambridge University Press.
- GAMBOA, Rafael. Desigualdad Regional y Gasto Público en México. Edición Electrónica. Banco Interamericano de Desarrollo. Departamento de Integración y Programas Regionales. Buenos Aires, Argentina, 2003. pp. 67
- GANDOLFO, G International trade theory and policy. Springer. 1997
- GARCIA MACÍAS, Alejandro (2002) Redes sociales y "clusters" empresariales Redes - Revista Hispana para el análisis de redes sociales. Volumen 1#6

GARTON,, L; Haythornthwaite, C; Wellman, B (2000) What is Social Network Analysis? Studying Online Social Networks, http://huitoto.udea.edu.co/~ceo/fra_direcc.html

GELSING,, L. (1992). Innovation and the Development of Industrial Networks. En Lundvall, B.A. (ed.) National Systems of Innovation. Towards a Theory of Innovation and Interactive Learning (pp. 116-128). London-New York: Pinter.

GRANT, R. “ Porter’s ‘Competitive Advantage of Nations’: An Assessment.”Strategic Management Journal, Vol. 12.1991

HANNEMAN, Robert A. (2001) Introduction to Social Network Methods University of California, Riverside faculty.ucr.edu/~hanneman/SOC157/NETTEXT.PDF

HAUKNES, J. (1999). Norwegian Input-Output Clusters and Innovation Patterns. En OECD, Boosting Innovation: The Cluster Approach. Paris: OCDE.

HECKSCHER, E.F. “The Effect of Foreign Trade on the Distribution of Income”. En Howard. S. E. y Lloyd A. Metzler, editors. Readings in the theory of international trade. Homewood: Irwin. 1949 (1919).

HENDRY, C., Brown, J., DeFillipi, R. y Hassink, R. (1999). Industry clusters as commercial, knowledge and institutional networks. Opto-electronics in six regions in the UK, USA and Germany. En A. Grandori (ed.) Interfirm Networks. Organization and Industrial Competitiveness. London-New York: Routledge.

HERNANDEZ, S. Roberto “Metodología de la Investigación”. Tercera Edición. Mc. Graw-Hill, México, 2002

HIERNAUX NICOLAS, Daniel. Los frutos amargos de la globalización: expansión y reestructuración metropolitana de la ciudad de México. . EURE (Santiago). [online]. dic. 1999, vol.25, no.76 [citado 13 Enero 2006], p.57-78. Disponible en la World Wide Web: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611999007600003&lng=es&nrm=iso>. ISSN 0250-7161.

HOEN, A. (1999). Three variations on identifying clusters. [Documento www]. Dirección en Internet: http://www.oecd.org/dsti/sti/s_t/inte/nis/Clusters/clusters.htm

HYMER, S.H.. The International Operations of National Firms: A Study of Direct Foreign Investment. MIT Press, Cambridge, Massachusetts. 1976 .

KREININ, M.E. “Comparative Labor Effectiveness and the Leontief Scarce Factor Paradox.” American Economic Review 55.1956.

KRUGMAN, P. "Increasing Returns, Monopolistic Competition and international Trade". Journal of International Economics, 9. 1979

KRUGMAN, P. (1992). Geografía y comercio. Barcelona: Antoni Bosch editor.

KRUGMAN, P. (1995). Development, Geography, and Economic Theory. Cambridge-Massachusetts: The MIT Press.

KRUGMAN, P "Ricardo's Difficult Idea".2000. En la página Web de Paul Krugman en el MIT: <http://web.mit.edu/krugman/www/ricardo.htm>.

KRUGMAN, P.: «Competitiveness: A Dangerous Obsession» en Foreign Affairs, vol. 73, N° 2, 1994

LEONTIEF, W.W "Domestic Production and Foreign Trade: The American Position Reexamined." Proceedings of the American Philosophical Society 97. 1966

LEWIS, S.R. "Primary Exporting Countries". En H. H. Chenery y T.N. Srinivasan (eds.), Handbook of Development Economics, Volume 2. Amsterdam: North Holland Elsevier Science Publishers.1989

LEWIS, W. A. "Teoría del Desarrollo Económico". Segunda Edición. Trad. De Roberto Stavenhagen. Fondo de Cultura Económica. 1963.

LINDER, S.B. An Essay on Trade and Transformation. New York. Wiley.1961

LLOYD-REASON, L. y Wall, S. Dimensions of Competitiveness, Theory and Policies. Edward Elgar Publishing Limited. 2000.

LORRAIN, François and White, Harrison, [1971], "Structural Equivalence of Individuals in Social Networks", Journal of Mathematical Sociology, 1971,

LUNDVALL, B-A. (1992). User-Producer Relationships, National Systems of Innovation and Internationalisation. En Lundvall, B.A. (ed.) National Systems of Innovation. Towards a Theory of Innovation and Interactive Learning (pp. 45-67). London-New York: Pinter.

MARCEAU, J. (1994). Clusters, Chains and Complexes: Three Approaches to Innovation with a Public Policy Perspective. En Dodgson, M. y Rothwell, R. (eds.) The handbook of industrial innovation (pp. 3-12). Aldershot: Edward Elgar.

MARSHALL, A. (1963). Principios de economía. Madrid: Aguilar.

MARSIGLIA, J. y Suárez M. (2002): Articulación estado y sociedad civil: reflexiones sobre el diseño y la implementación de políticas sociales en el ámbito local en el Uruguay. Ponencia al Seminario "Gestión Local y Articulación de Actores en Chile y Uruguay". SUR-CLAEH, Santiago de Chile, Mayo 2002.

MASKELL, P. (2001). Growth and the territorial configuration of economic activity. Paper presented to DRUID Conference, Aalborg, June 2001. [Documento www]. Dirección en Internet: <http://www.business.auc.dk/druid/conferences/nw/conf-papers.html>

MC-CORMICK, D. (1999). African Enterprise Clusters and Industrialization. Theory and Reality. World Development Vol. 27, No 9, 1531-1551.

MC-QUAIL, D. (1994) Teoría de la Comunicación de Masas, Londres: Sage Publicaciones.

MOHAN, Matur, Hari , "Desarrollo Centrado en la Gente" en Pobreza: un tema impostergable. Nuevas respuestas a nivel mundial / Kliksberg, Bernardo. Fondo de cultura económica. FCE - Centro latinoamericano de administración para el desarrollo - Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo, 1993 p. 219-239

MONCAYO, Edgar. "Nuevos enfoques teóricos, evolución de las políticas regionales e impacto territorial de la globalización", Serie de Gestión Pública No. 27. ILPES-CEPAL, en Santiago de Chile, 2002.

NAVARRO, Lenin, et al, Planeación y Desarrollo en México y Michoacán. Primera Edición ININEE-UMSNH, Morelia, México, 2002.pp.464

NAVARRO, M. (2001). Los sistemas nacionales de innovación: una revisión de la literatura. Documento de trabajo nº , del IAIF (Instituto de Análisis Industrial y Financiero) de la Universidad Complutense de Madrid.

NONAKA, I. y BYOSIERE, P.. "La Creación de Conocimiento Regional: Un Proceso de Desarrollo Social". Las Sociedades del Conocimiento. Cluster Conocimiento, Agrupación del Conocimiento en Gestión Empresarial:1999

OECD (1997). National Innovation Systems. [Documento www]. Dirección en Internet: <http://www.oecd.org/dsti/sti/OECD> (1999): Managing National Innovation Systems. Paris: OECD.

ORGANIZATION FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT, Industrial Competitiveness. Paris, 1997.

PATEL, P. y PAVITT, K. "Large Firms in the Production of the World's Technology: An Important Case of Non-Globalization". Journal of International Business Studies. 1st quarter.1991. pp. 1-21.

PENEDER, M. (1995). Cluster Techniques as a Method to Analyze Industrial Competitiveness. En IAERInternational Advances in Economic Research 1(3), 295-303.

PENEDER, M. (1997). Creating a Coherent Design for Cluster Analysis and Related Policies. Paper presentado en OECD Workshop on Cluster Analysis and Cluster Based Policies, Amsterdam, 10-11 de octubre.

PNUD. Human Development Index Report. Fall 2004. Consultado en <http://hdr.undp.org/reports/global/2004/>

PORTER, M. “¿Dónde Radica la Ventaja Competitiva de las Naciones?.” Harvard Deusto Business Review. Especial 100, Lo Mejor en Gestión de HDBR. IV Trimestre, 1990.

PORTER, M. E. (1990). The Competitive Advantage of Nations. London y Basingstoke: The Macmillan Press.

PORTER, M., HIROTAKA, T. y SAKAKIBARA, M. (2000) Can Japan Compete. Perseus Publishing.

PORTER, M. Ser Competitivos: Nuevas aportaciones y conclusiones. Ediciones Deusto S.A. 1999.

RAY, D. “Development Economics” Princeton University Press. 1998. Princeton, New Jersey

RICARDO, D. The principles of political economy and taxation. Baltimore: Penguin, 1971 (1817).

ROELANDT, T.J.A., Den Hertog, P., Van Sinderen, J., Van den Hove, N. (1999). Cluster Analysis and Cluster Policy in the Netherlands. En OECD, Boosting Innovation: The Cluster Approach. Paris: OCDE.

ROELANDT, Th.J.A. y Den Hertog, P. (ed.) (1998). Cluster Analysis & Cluster-based Policy in OECD countries. Various approaches, early results & policy implications. Draft synthesis report on phase 1, OECD-Focus Group on industrial clusters, The Hague/Utrecht. [Documento www]. Dirección en Internet: http://www.oecd.org/dsti/sti/s_t/inte/nis/Clusters/clusters.htm

SCHMITZ, H. y Nadvi, K. (1999). Clustering and Industrialization: Introduction. World Development Vol. 27, No 9, 1503-1514.

SCHUMPETER, J.A. “Historia del Análisis Económico”. Primera Edición de la Sexta en Inglés. Fondo de Cultura Económica. 1971

Scott, B. y Lodge., US competitiveness and the world economy, Boston, Harvard Business School Press, 1995.

SMITH, A. An inquiry into the nature and causes of the wealth of nations. En Charles W. Eliot, editor, The Harvard Classics. New York: P. F. Collier & son Corporation, 1937 (1776).

SWANN, G.M.P. (1998). Towards a Model of Clustering in High-Technology Industries. En Swann, G.M.P., Prevezer, M. y Stout, D. (eds.) The Dynamics of Industrial Clustering. International Comparisons in Computing and Biotechnology (pp. 52-76). Oxford: Oxford University Press.

SWANN, G.M.P. y Prevezer, M. (1998). Introduction. En Swann, G.M.P., Prevezer, M. y Stout, D. (eds.) The Dynamics of Industrial Clustering. International Comparisons in Computing and Biotechnology (pp. 1-12). Oxford: Oxford University Press.

- SWEEZY, P.M. "Teoría del Desarrollo Capitalista". Tercera Edición. Fondo de Cultura Económica, 1963.
- TEECE, D. (1988). Technological change and the nature of the firm. En Dosi, G., et al. (eds.). Technical Change and Economic Theory (pp. 256-66). London and New York: Pinter.
- TEMPLE, P. (1998). Clusters and Competitiveness: A Policy Perspective. En Swann, G.M.P., Prevezer, M. y Stout, D. (eds.) The Dynamics of Industrial Clustering. International Comparisons in Computing and Biotechnology (pp. 256-297). Oxford: Oxford University Press.
- THOMPSON, J. (1995) The Media and Modernity Cambridge: Polity.
- Valdés, a. Y Oblitas, e. (1996) Cambio 2, para desarrollar La inteligencia Creativa.
- TOH, M.H. Y TAN, KONG YAM. Competitiveness of the Singapore Economy: A Strategy Perspective. Singapore University Press. 1998.
- VERBEEK, H. (1999). Innovative Clusters. Identification of value-adding production chains and their networks of innovation, an international studies. Tesis de doctorado, Universidad Erasmus de Rotterdam. [Documento www]. Dirección en Internet: http://www.oecd.org/dsti/sti/s_t/inte/nis/Clusters/clusters.htm
- VERNON, R. "The Product Cycle Hypothesis in a New International Environment." Oxford Bulletin of Economics and Statistics 41. 1979
- VERNON, R. "International Investment and International Trade in the Product Cycle." Quarterly Journal of Economics 80. 1966.
- VINER, J "Mercantilism thought". En International Encyclopedia of the Social Sciences. New York: Macmillan and Free Press
- WHITE, Harrison, Scott Boorman y Ronald Breiger (1976) "Social structure from multiple networks I. Blockmodels of roles and positions". American Journal of Sociology 81: 730-780.
- ZUBIAURRE, A. (2000). La innovación en las empresas de la CAPV. Tesis doctoral. ETS, Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad de Deusto, San Sebastián.