

AGENDA TEMÁTICA DE LA COMISIÓN DE PUERTOS Y LITORALES DE LA CONAGO

Una de las mayores fortalezas de la logística mexicana, lo representa la infraestructura portuaria, ya que nuestro país cuenta con más de 11 mil kilómetros de costas. En efecto, la red portuaria mexicana consta de 117 puertos y terminales habilitadas 59 en el Golfo de México y el Caribe y 58 en las costas del Pacífico, por lo cual México está destinado a ser una plataforma logística de talla mundial. Si bien 4 puertos concentran el mayor porcentaje de movimientos de carga comercial, exceptuando al petróleo: Manzanillo, Veracruz, Lázaro Cárdenas y Altamira, existen otros puertos denominados emergentes, que empiezan a figurar entre los de mayor crecimiento.



Conferencia Nacional de Gobernadores



Siendo el transporte marítimo responsable del 90% del comercio mundial, es importante conocer los principales puertos mexicanos para comprender el funcionamiento del país y las oportunidades que ofrece para el comercio exterior, ya que a través de nuestros puertos se transporta más del 80% del volumen total de nuestras exportaciones y es primordial para las industrias petrolera, química, petroquímica, automotriz, siderúrgica y pesquera.

Los puertos nacionales constituyen la mejor opción para manejar grandes volúmenes de carga, ya que a través de ellos se manejan exportaciones de cemento, acero, azufre, productos químicos, azúcares, productos derivados del petróleo, productos agrícolas, minerales entre otros.



La infraestructura portuaria es un sistema que debe involucrar la participación de los tres niveles de gobierno tanto en su planeación para desarrollarla, como es su operación y organización, a fin de garantizar la inversión pública y dar certeza a la inversión privada con la finalidad de contar con servicios confiables, eficientes y sumamente competitivos a nivel internacional, con una visión de crecimiento y desarrollo a largo plazo.

En un país con tan privilegiada posición, con conexión a los dos mayores océanos del mundo, es de suma importancia detonar el desarrollo de nuestras costas el cual otorgara beneficios tanto en lo económico como en lo social. Ya que esto puede genera actividades económicas no solo de gran escala sino permear en la población la cual al momento menos del 5% se dedica a actividades relacionadas con la explotación de los litorales. Mientras que, en otros países de Europa, asia y América del Norte más del 50% de su población vive de actividades relacionadas con la explotación costera.

En los últimos años se reconoce el avance en materia portuaria, en lo comercial durante el sexenio anterior se creció considerablemente la cantidad TEU's que se movieron a través de los puertos nacionales, y también es de reconocer los proyectos de modernización que a través de la SCT se planean llevar a cabo en los puertos mexicanos.

En cuanto a los “nuevos” proyectos de ampliación o mejoramiento, se tienen a Manzanillo, Veracruz, Altamira y Tuxpan, los cuales encabezan la lista y han modificado el entorno portuario nacional.

Manzanillo se significa por ser el puerto del país que maneja el mayor volumen de carga, encabeza los movimientos de contenedores y es uno de los que, en el pasado, ha recibido las más fuertes inversiones. Entre ellas destacan las destinadas a dos libramientos carreteros, la ampliación a 4 carriles de la autopista Colima-Guadalajara, ampliación de su zona norte, el libramiento ferroviario sobre el vaso II de la Laguna de Cuyutlán, la construcción de una terminal de Almacenamiento y



Regasificación (también en la laguna), un gasoducto de 310 km. Manzanillo (Cuyutlán)-El Salto, Jal., y la habilitación del vaso II de la Laguna como recinto portuario. Con ello ha mejorado también su acceso ferroviario y circuito interior, le ha ganado terreno al mar y ha agregado una terminal de contenedores a las existentes.

Por su parte en **Veracruz** se ha realizado la obra de conectividad ferroviaria hacia la zona denominada Santa Fe, así como se encuentra en proceso la construcción de la denominada escollera norte y se culmina el desarrollo la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), en la confluencia entre el recinto portuario actual y su proyectada ampliación.

Destaca por sus avances y próxima puesta en operación, la cual se espera coincida con la conmemoración de los 500 años del puerto, la nueva terminal de contenedores, inversión de la empresa china Hutchinson Port Holding (HPH), a fin de mudar sus operaciones de la terminal actual a ésta mucho más moderna y con una capacidad muy superior, que seguramente marcará un nuevo impulso al crecimiento de los volúmenes de contenedores operados por este puerto.

Altamira, por su parte, se ha caracterizado como uno de los Puertos que mayor crecimiento ha presenciado, hoy en día en este Puerto se encuentra la construcción de 7 nuevos frentes de agua lo que significa un crecimiento del 41% en este rubro pasando de 17 a 24. Con estos nuevos frentes se desarrollarán 2 nuevas terminales y la expansión de una existente para la importación de hidrocarburos, lo que le dará al Puerto una capacidad de recepción de 4.2 millones de barriles, de igual manera se tendrá la expansión de sus 2 terminales de usos múltiples, que duplicarán su capacidad de operación y almacenaje, y una nueva terminal para la construcción de plataformas petroleras y proyectos offshore.

Finalmente, **Tuxpan**, con la puesta en operación de su nueva terminal de contenedores, que le permitirá figurar entre los puertos importantes de México, tiene un futuro promisorio de cara a la expansión prevista



del comercio exterior mexicano. El crecimiento de este puerto, se apoya también en la reciente conclusión de su nueva autopista que lo conecta con la Ciudad de México, reduciendo significativamente el tiempo de traslado de las mercancías desde y hasta la Zona Metropolitana del Valle de México, el nodo de consumo más importante del país.

Por otra parte, los resultados para el cierre de 2018 en materia de movimiento de carga contenerizada a través de los puertos de México, muestran un crecimiento importante que los sitúa por encima de los 6 millones de TEU's, cifra sin precedentes en nuestro país. A la cabeza de la estadística anual se encuentra Manzanillo, con una cifra muy cercana a los 3 millones de cajas anuales (+9%), seguido de Lázaro Cárdenas con 1 millón 200 mil TEU's (+12%), Veracruz con 1 millón 100 mil (+5%), lo cual significa que tiene un enorme potencial para situarse muy pronto en el 2º I. Lugar nacional, y Altamira con 820 mil, lo cual refleja un crecimiento anual superior al 2%, comparado contra 2017.

En cuanto al Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación (PPEF 2019), con un monto de 6.9 mil millones de pesos destinados a los puertos, contempla recursos fiscales para 10 de las 16 Administraciones Portuarias Integrales (API) del país, donde destaca la asignación de 5.5 mil millones de pesos para avanzar en la ampliación de Veracruz. Le sigue Lázaro Cárdenas, con apenas 385 millones para la construcción, instalación y puesta en funcionamiento de sistemas fotovoltaicos para la generación de energía eléctrica; Altamira que invertirá 150 millones para subestaciones eléctricas y líneas de transmisión; además de 175 millones para la primera etapa de las obras de protección al litoral costero.

Mazatlán, con 192 millones destinados a la reparación de los rompeolas El Crestón y Chivos, así como en el Programa de Mantenimiento a Infraestructura Portuaria. El puerto de Manzanillo, por su parte, sólo desarrollaría el Proyecto Correctivo y Protección de Subestructuras de Muelles de la Banda C, para lo cual obtendría poco más de 144 millones de pesos. Topolobampo, que le sigue con poco más de 142 millones



continuará la Ampliación del Muelle de Gráneles (Posición No. 3) en el recinto.

Coatzacoalcos tendría por su parte, 103.6 millones de pesos para realizar el dragado de mantenimiento correspondiente al próximo ejercicio, Ensenada contaría con 83 millones para la ampliación del rompeolas del puerto en 400 metros y el mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura portuaria de Ensenada y El Sauzal y, el puerto de Progreso con 23 millones de pesos, que se destinarían a dragado y obras complementarias.

Finalmente, con menores recursos fiscales, Puerto Chiapas obtendría 845 mil pesos para la rehabilitación de áreas dañadas por el sismo del 19 de septiembre de 2017 en dicha API.

Es importante destacar que la continuidad de los proyectos portuarios y su impulso decisivo, dependerán de tres factores relevantes: la expansión del comercio exterior de México, las políticas públicas que se instrumenten desde la Coordinación General de Puertos, magníficamente encabezada por un conocedor de la industria y el apoyo de la inversión privada, el cual ha sido uno de los mayores artífices del crecimiento portuario, desde la apertura del país a esta participación.

Un ejemplo de lo anterior lo es el proyecto y puesta en operación del puerto de Matamoros, Tamaulipas, mismo que con apoyo del Gobierno Federal en una primera fase podrá dar servicio a las empresas encargadas de la extracción de hidrocarburos en el Cinturón Plegado Perdido, y posteriormente en siguientes etapas, ofrecer servicios a otras industrias de esta zona del país, tal y como lo ha señalado el presente Gobierno de Tamaulipas, resaltando al puerto como el primero de aguas profundas en el país.

Hoy en día los Puertos de México transitan por una transformación donde se busca realizar un cambio en la organización territorial, en que los puertos estén integrados en desarrollos regionales costeros, asignando funciones prioritarias de acuerdo con su ubicación



estratégica respecto de los flujos de comercio internacional y de sus características físicas; todo sobre principios de desarrollo sustentable. Esta transformación se da bajo la visión de crear Sistemas Intermodales Portuarios y Costeros (SIPCOS) que se enfocarán a crear Puertos regionales complementarios donde cada uno de ellos impulse su vocación para buscar convertirse en el motor de desarrollo económico de su región.

NOTA.- Las siglas **TEU** (acrónimo del término en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit*, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies) representa una unidad de medida de capacidad inexacta del transporte marítimo (Buques portacontenedores y terminales portuarios para contenedores) expresada en contenedores.

Una TEU es la capacidad de carga de un contenedor normalizado de 20 pies (6,1 m), una caja metálica de tamaño estandarizado que puede ser transferido fácilmente entre diferentes formas de transporte tales como buques, trenes y camiones.

LOS CINCO PRINCIPALES PUERTOS DE MÉXICO.

1. MANZANILLO - COLIMA

El grueso de las exportaciones que pasan por este puerto está destinado principalmente a Estados Unidos, Canadá, Guatemala y Colombia, pero también a países más lejanos como Japón, China, India, Malasia y Singapur. Entre los principales productos que se exportan destacan la cerveza, el azúcar, el cobre, los tubos de acero, el carbón y la resina.

2. LÁZARO CÁRDENAS - MICHOACAN

Dispone de una nueva terminal semiautomatizada con capacidad para gestionar más de 1,2 millones de contenedores al año. Por su capacidad, sus instalaciones, su localización y conexiones clave en el



mercado estadounidense, el puerto Lázaro Cárdenas es un punto neurálgico para el tráfico mexicano de contenedores. Está equipado y acondicionado para recibir buques Post - Panamax y gestionar carga en contenedores, así como carga seca y líquida.

3. VERACRUZ - VERACRUZ

Veracruz sirve principalmente a todos los puntos del centro y el sur de México a través de redes ferroviarias y autopistas bien conectadas, e incluso al estado de Illinois en Estados Unidos. Dada su estratégica localización en el Golfo, sus conexiones llegan hasta el norte, centro y sur de América, Europa y África.

4. ALTAMIRA - TAMAULIPAS

Gracias a las amplias reservas territoriales y su ubicación geográfica, el Puerto de Altamira ha sido pieza clave en el desarrollo de grandes proyectos, atrayendo con esto importantes inversiones por parte del sector privado que han derivado en su crecimiento para la atención de nuevos mercados. Hoy en día el Puerto mantiene el primer lugar en el movimiento de fluidos petroquímicos del país, el cuarto en el movimiento de contenedores y el tercero en el movimiento de vehículos terminados; teniendo como principales zonas de influencia los estados del Noreste con un 44%, el bajío con un 28% y la zona centro con un 22% del movimiento de su carga.

5. ENSENADA – BAJA CALIFORNIA

Su principal destino y origen es Estados Unidos, ya que tiene conexión con sus principales autopistas, así como con Tijuana, Tecate y Mexicali, lo que facilita la posibilidad de llegar hasta el sudoeste de EE.UU.



De acuerdo con la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM) de la SCT, una de las **mayores fortalezas de los puertos de México es su posición geográfica, al igual que los diversos Tratados de Libre Comercio con otros países.**