



Situación actual y nuevos desafíos

El Sistema Portuario Mexicano, uno de los más dinámicos del mundo, caracterizado en los últimos años por la adaptación a su operativa de las más innovadoras filosofías de gestión como el Cuadro de Mando Integral, afronta con renovado vigor la transformación del negocio portuario internacional con un Programa de Desarrollo muy ambicioso con el que pretende contribuir decisivamente al crecimiento sostenible de la República. **Por Javier Fernández, director de Consultoría Logística de Prointec.**

En el presente artículo se presenta la situación actual de dicho sistema y los retos urgentes a los que se enfrentan sus gestores.

CARACTERÍSTICAS DE LA REFORMA PORTUARIA MUNDIAL. IMPACTO EN MÉXICO

Los puertos han afrontado en la última década una importante transformación que tiene la particularidad de impactar en todos ellos. Como punto de partida señalar que

los directivos portuarios están ajustando su actuación a las políticas públicas de interés nacional, de modo que la administración portuaria ha comenzado a ejecutarse por empresas con tipología mercantil. Es decir, el sector privado se responsabiliza de la operación portuaria y de la prestación de servicios. Con la salvedad de que las tarifas, por imperativo de los clientes, han debido flexibilizarse como clave de mejora de la competitividad portuaria junto con la permanente lucha



Javier Fernández, director de Consultoría Logística de Prointec



los principales actores son los grandes propietarios de la carga (megacarriers como Maersk, Evergreen...) que centran sus decisiones para la elección de un puerto en la calidad de los servicios recibidos en un 75% de los casos y en un 20% en precios y tarifas.

A nivel mundial, en el periodo 1995 - 2005 la producción creció a un promedio anual del 2,75%, siendo especialmente llamativo el incremento anual del 4,20% de la carga transportada por

sagrado la relevancia de los puertos como nodos de enlace estratégico entre los orígenes y destinos de las cargas, esto es, en las rutas este - oeste del comercio internacional.

MEXICO, EN EL PERIODO 1995 - 2005

por la reducción de costes. Finalmente, señalar que los sindicatos han comenzado a hacer suyos los criterios de eficiencia y productividad que las autoridades portuarias internacionales y, por supuesto, las mexicanas persiguen.

Estos aspectos han obligado a los puertos mexicanos a emprender unas actividades consideradas imperativas:

- Implantar procesos de planificación estratégica.
- Orientar la administración hacia la satisfacción del cliente.
- Incorporar sistemas de in-

tercambio de información para todos los agentes de la cadena del negocio portuario.

- Desarrollar nodos logísticos que añadan valor a las mercancías.
- Lanzar al mercado tarifas competitivas.
- Impulsar la inversión privada.
- Disponer de infraestructura y equipo con alto nivel de eficiencia.
- Alcanzar acuerdos y convenios entre puertos para desarrollo de rutas.
- Intensificar la relación Puerto - Ciudad

vía marítima.

En esta transformación del negocio marítimo, los principales actores son los grandes propietarios de la carga (megacarriers como Maersk, Evergreen...) que centran sus decisiones para la elección de un puerto en la calidad de los servicios recibidos en un 75% de los casos y en un 20% en precios y tarifas.

El crecimiento sostenido del comercio internacional por vía marítima a tasas elevadas como las señaladas, un 50% superior al aumento de la economía mundial, ha con-

La tasa media anual de crecimiento de la producción mexicana se situó en el 3,7%, con un aumento de la carga transportada por vía marítima del 4,0%.

La participación de la carga marítima en las exportaciones mexicanas es sustancialmente más elevada que la correspondiente a las importaciones, resultado del elevado peso relativo que tienen las exportaciones de petróleo y derivados.

Durante los últimos 15 años, el transporte marítimo



Moll d'Andalusia, s/n
 PO BOX 1400
 43080 TARRAGONA - SPAIN
 TEL./PHONE +34 977 249 010
 FAX +34 977 553 845
 E-MAIL: contarsa@contarsa.com
www.contarsa.com



No.	Proyecto	Valor estimado en millones de pesos
1.	Punta Colonet (infraestructura y equipamiento portuario)	66,000.0
2.	Corredor Guaymas - Arizona (desarrollo de la terminal portuaria y equipamiento)	1,632.4
3.	Desarrollo de la Zona Norte del puerto de Manzanillo	5,257.3
4.	Ampliación del puerto de Manzanillo en la Laguna de	17,584.5

ha aumentado su participación en el total de la carga transportada en 6.8 puntos porcentuales. Ahora bien, el recorrido de mejora para el transporte marítimo es elevado, ya que es la modalidad carretera la que ostenta un claro liderazgo a pesar de sus elevados costes medioambientales.

EL SISTEMA PORTUARIO MEXICANO

Cuenta con **113 puertos y terminales**, de las cuales **63** son controlados por algún tipo de API (Autoridad Portuaria Integral), 40 por el Sector Central siendo 4 terminales privadas. De los 63 controlados por APIs, 27 lo son por APIs Federales, 33 por APIs

Estatales, 2 por FONATUR, 1 por una empresa privada y 4 por ACIS (Autoridad Costera Integral).

El número de empresas operadoras y prestadoras de servicios en los puertos mexicanos, que representaban un centenar a principio de los 90's, creció a más de **1,200 empresas, triplicándose el número de terminales especializadas.**

Los puertos mexicanos generan en la actualidad más de 48.000 empleos directos; añadiendo la operación del petróleo en los puertos y plataformas petroleras radicadas en la costa se llega a un total de 148.000 empleos directos. Esta expansión requiere el desarrollo de un programa de in-

La puesta en marcha de las obras de la ampliación del Canal de Panamá y el aumento exponencial de las exportaciones asiáticas han llevado a los operadores portuarios a considerar que los puertos de la costa oeste de EEUU no podrán absorber el crecimiento del tráfico marítimo por lo que México se ha convertido en la primera opción

versión en todos los puertos mexicanos que asciende en el período **2006-2008 a 116 millones de dólares:**

En la actualidad, el Sistema Portuario Mexicano vive un período de crecimiento sostenido y afronta el desafío de la especialización de tráfico. La puesta en marcha de las obras de la ampliación del **Canal de Panamá** y el aumento exponencial de las exportaciones asiáticas han llevado a los operadores portuarios a considerar que **los puertos de la costa oeste de los Estados Unidos no podrán absorber el crecimiento del tráfico marítimo por lo que México se ha convertido en la primera opción.** Por ello, las autoridades mexicanas han lanzado varios proyectos que vienen a cubrir esta creciente demanda de conectividad mundial entre los que cabe destacar **Punta Colonet** como auténtica alternativa al saturado **Long Beach.**

México posee dos frentes costeros bien diferenciados (Pacífico y Atlántico) que requieren actuaciones diferenciadas.

El **puerto de Manzanillo**, en el Estado de Colima, se convirtió en octubre del 2006 en el primero en México en movilizar por sus terminales **un millón de TEU's.** La noticia representó un logro para el Sistema Portuario Nacional, aunque también ha planteado un reto urgente en materia de infraestructuras para la conec-

tividad ferroviaria y terrestre. Manzanillo podría crecer mucho más, recibiendo el creciente tráfico del sudeste asiático, si superase estas dificultades de congestionamiento. Ahora bien, prácticamente un 50% del total de los contenedores movilizados por el puerto colimense son de trasbordo, es decir, permaneciendo in situ para ser reembarcados en buques hacia otros destinos de América a Asia. Esta situación proporciona a este puerto margen de maniobra para incrementar la capacidad de carga y afrontar la falta de equipo ferroviario actual.

En el segundo semestre del 2007 entrará en operaciones la nueva terminal de contenedores del puerto de Lázaro Cárdenas, lo que aliviará Manzanillo al disponer de una capacidad para atender casi 500.000 TEU's y una moderna infraestructura de conexión con el ferrocarril y el auto transporte, dada su disposición de amplios espacios. Sin embargo, en mi opinión este hecho no debe de posponer la urgente necesidad de dotar al puerto colimense de una mejor infraestructura de conectividad con el transporte terrestre y ferroviario.

Hoy es el momento de afrontar estos nuevos desarrollos y realizar las inversiones pertinentes, de manera que se aminoren los costes logísticos para las cadenas productivas que inciden sobre la competitividad del país.

ESTIMACIONES DE CRECIMIENTO EN LOS PUERTOS DE MÉXICO

Tipo de Carga	2006	2007
General suelta	6.5	5.1%
General contenerizada	19.1	9.7%
Granel agrícola	7.2	4.9%
Granel mineral	4.8	4.4%
Petróleo y derivados	2.2	3.2%
Otros fluidos	4.2	5.4%

En el Golfo de México cabe destacar el liderazgo sostenido del Puerto de Veracruz, con una acertadísima combinación de tráfico y el puerto de Altamira, especializado en tráfico petroquímico y progresivamente contenedorizado. Este último ha de mejorar su conectividad terrestre hacia San Luis Potosí y el centro del país tanto vía carretera como ferroviaria. No obstante, sus posibilidades de desarrollo son espectaculares dadas sus condiciones naturales de calado que le permiten recibir los grandes buques post panamax.

LOS NUEVOS DESAFÍOS PARA LOS PUERTOS

Las Autoridades de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes afrontarán la adaptación del sistema portuario a los nuevos condicionantes del transporte marítimo mundial recogidos en el plan de gobierno correspondiente al nuevo sexenio Presidencial a partir de los siguientes paradigmas:

- Crecimiento sostenido del país en ese periodo.
- Comportamiento positivo de las variables macroeconómicas (tipo de cambio, las tasas de interés, entre otras).
- Dinámica económica mundial favorecedora de las exportaciones de México y de su rol de principal socio de América del Norte.
- Evolución diversificada de las importaciones y exportaciones, éstas últimas hacia productos con mayor valor añadido.
- Movimiento del comercio hacia el modo marítimo, y
- Diversificación de la carga marítima por tipo de producto y por litoral.

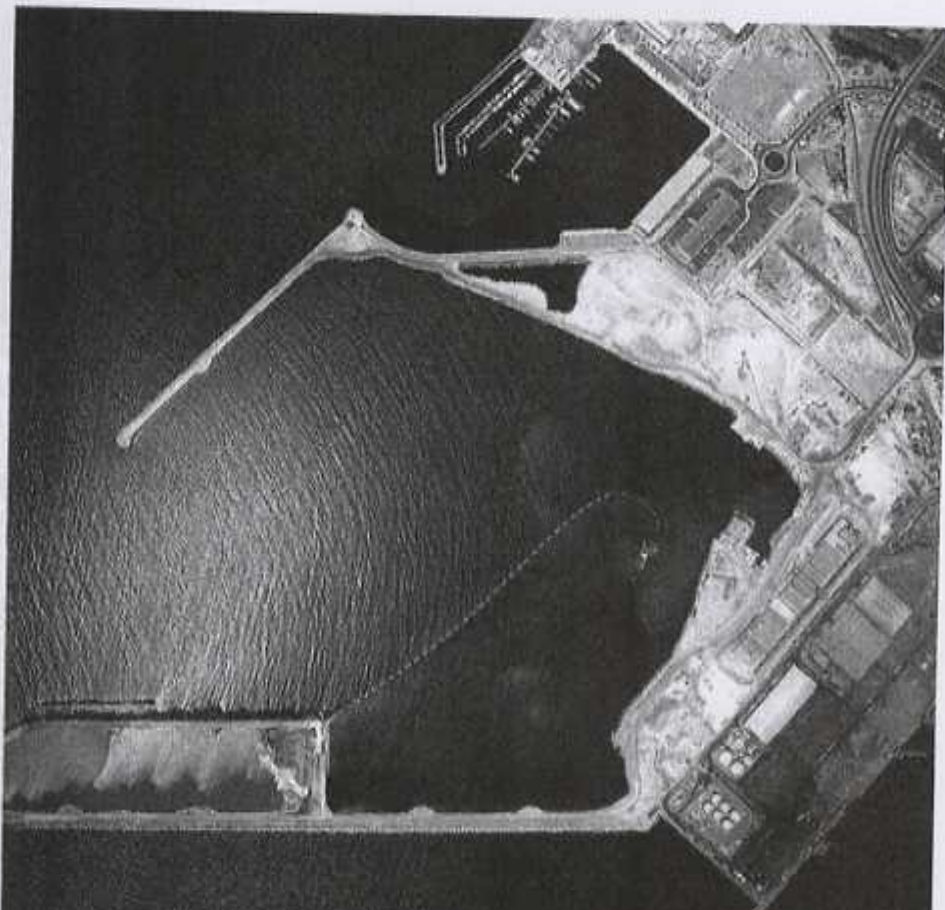
Con todo lo anterior, se han formulado unas espectaculares expectativas ya que las estimaciones de crecimiento en los puertos de México, por tipo de carga, son: General Suelta 5,1%, General contenerizada,

9,7%; Granel agrícola, 4,9%; Granel mineral, 4,4%; Petróleo y derivados, 3,2%; Otros fluidos, 5,4%.

Lo anterior resultaría en una participación del transporte marítimo de 37,7% en el total

de la carga transportada en el país en el año 2030.

En definitiva, todo un reto que los operadores portuarios mexicanos están en condiciones de afrontar. ♦



INNOVACIÓN Y COMPROMISO CON NUESTROS CLIENTES

Liderazgo Institucional. Planificación Estratégica. Definición de Modelos de Negocio. Estudios de Viabilidad y Planes de Negocio. Plataformas Logísticas. Corredores Logísticos. Integración de Plataformas en Corredores Logísticos. Logística Inmobiliaria. Marketing y Promoción de Operaciones. Diseño de la Cadena Logística. Terminales de Carga Especializada: Contenedores y Pasaje.



Oficinas Centrales:
Avda. de Burgos, 12 - 28036 Madrid
Tel. 91 302 52 80 Fax: 91 302 14 37
www.prointec.es