

II. PERSPECTIVAS DE CRECIMIENTO

II.1 Evolución del PIB

El entorno internacional de los últimos años está caracterizado por una trayectoria de crecimiento sostenido a largo plazo y por fluctuaciones en la actividad económica en el corto plazo; un profundo proceso de reorganización de la economía mundial impulsada por la globalización, los profundos procesos de innovación y el desarrollo de los sistemas de información, logística y transporte; una mayor integración entre economías nacionales; y agudos procesos de concentración y competencia en la producción, el comercio y las finanzas.

Como referente fundamental de las políticas y estrategias para el sistema portuario nacional, se estimó la evolución probable de la economía mundial para el periodo 2004-2030, en la cual sobresale el incremento de la producción mundial en el periodo 2006-2030 en torno a una tasa media anual del 4%.

CRECIMIENTO DEL PIB POR REGIONES (Tasas de crecimiento anual promedio)					
Regiones \ Periodos	1980's	1990's	2001-05	2006-15	2016-30
Total Mundial	3.1	3.0	2.8	4.0	3.9
Países desarrollados					
OCDE	3.5	2.8	2.4	3.5	3.4
Estados Unidos	3.5	2.8	2.4	3.4	3.3
Japón	3.2	3.2	2.5	3.5	3.4
Unión Europea	4.5	2.2	1.7	2.9	2.8
Países no OCDE	3.1	2.7	2.5	3.3	3.2
Países no desarrollados	4.1	4.8	2.1	5.2	5.1
Asia Pacífico	3.2	4.2	5.3	6.0	5.9
China	8.2	9.1	8.0	8.0	7.9
Europa y Asia Central	8.9	10.4	9.7	10.2	9.6
Latinoamérica	3.1	0.7	6.4	5.9	5.8
Medio Oeste y Norte de	1.6	4.2	2.8	5.1	5.0
África	1.9	3.7	3.9	5.1	5.0
Asia del Sur	6.2	5.9	6.0	6.7	6.6
África del Sur	1.4	2.3	3.5	4.1	4.0

Fuente: SCT, DGP, PRODELI

Durante el periodo 2001-2006, la economía mexicana ha registrado un desempeño caracterizado por la estabilidad macroeconómica, un crecimiento de la producción a tasas promedio anual del 2.2% y un incremento de las exportaciones a un ritmo del 8% promedio anual.

Para el lapso 2006-2030, el escenario esperado para la economía mexicana presenta un crecimiento de la producción a un ritmo ligeramente superior al observado en el periodo previo: 4.2% para 2006-2010, 4.8% para 2010-2015, 4.2% para el lapso 2016-2020 y 4.1% para los años 2021-2030.

El escenario anterior asume que se realizarán un conjunto de reformas estructurales, como la del sector energético, entre otras.

En los últimos años, México se ha convertido en la octava potencia comercial mundial y la primera en América Latina, con una participación de 44% en las exportaciones y 49% en las importaciones totales de la región. En el periodo 1990-2006, México cuadruplicó sus exportaciones (de 40.7 a 209 mil millones de dólares) e incrementó sus importaciones en aproximadamente 400% (de 41.6 a 203 mil millones de dólares)⁷.

II.2 Evolución del Comercio al 2030⁸

El principal mercado para las exportaciones mexicanas es EE.UU., país que participó con 88.7% del valor de las mismas seguido de la Unión Europea (3.4%) y Canadá (1.7%).

Los principales países proveedores de México son: EE.UU. (61.8%), la Unión Europea (10.6%), China (5.5%), Japón (4.4%) y Canadá (2.4%). En los últimos años, China desplazó a Japón como tercer vendedor de productos a México.

Los sectores con el comportamiento más dinámico y las mayores tasas de crecimiento promedio anual en las exportaciones mexicanas fueron:

- Textil y confección 16.4%
- Eléctrico y electrónico 17.0%
- Equipo de transporte y auto partes 13.0%

En las importaciones, las mayores tasas de crecimiento promedio anual se observan en los siguientes sectores:

- Eléctrico y electrónico 10.1%
- Metal básico 11.6%

A partir de los escenarios macroeconómicos para México y el resto del mundo, la evolución de las importaciones y exportaciones al 2030 estará determinada por diversos factores.

Existen para las exportaciones e importaciones elementos comunes que explican su evolución y comportamiento:

⁷ CGPMM, Sistema Portuario Nacional, México Puertos: Espacio Propicio para la Economía y los Negocios. 2008

⁸ INEGI, Indicadores económicos de coyuntura.

- La trayectoria del tipo de cambio real
- La evolución de los costos de transporte
- La evolución de los aranceles por bloque de comercio

Las exportaciones tienen un comportamiento diferenciado según:

- El crecimiento de la economía mundial, en especial de los países con los que se tienen tratados de libre comercio

Por el lado de las importaciones su evolución se explica por:

El crecimiento de la economía de México
El crecimiento de las exportaciones de bienes intermedios
El crecimiento de la inversión, en especial de la de maquinaria y equipo

Para el 2030, se proyecta un crecimiento⁹ de 5.3% promedio anual del volumen de las exportaciones mexicanas; mientras que para las importaciones se pronostica un crecimiento promedio anual de 5.4%. Las exportaciones no petroleras aumentarían 5.4% en promedio por año, mientras que las petroleras lo harían en 1.4% a tasa anual.

Por su parte, la evolución de las exportaciones de México por región en el horizonte considerado (2030) sería la siguiente:

- América del Norte un crecimiento de 5.2% en promedio por año para ubicarse en 567 mil millones de dólares en 2030.
- Unión Europea un crecimiento de 7.1% en promedio por año, para ubicarse en 36 mil millones de dólares para 2030.
- Asia-Pacífico un crecimiento de 9.2% en promedio por año, para ubicarse en 21 mil millones de dólares en 2030.
- América Latina un crecimiento de 6.5% en promedio por año, para ubicarse en 26 mil millones de dólares para 2030

Por el lado de las importaciones por región se tiene:

- La estructura de las importaciones de México por país de origen es sustancialmente más diversificada que el correspondiente a las exportaciones.
- En la última década las importaciones de México evolucionaron de manera diferenciada por cada región del mundo: mientras que las provenientes de América del Norte aumentaron 8.9% en promedio por año, las de la Unión Europea lo hicieron en 13.3%, de los países de Asia Pacífico 18.3% y de los países de América Latina 20.9%. A pesar de esa dinámica la estructura de nuestras exportaciones permaneció excesivamente concentrada: 64.2% en América del Norte, 10.8% en Europa, 14.5% en Asia-Pacífico y 4.6% en América Latina.

⁹ DGP, PRODELI.

Según reportes sobre la evolución de la economía, del comercio y transporte marítimo mundial de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo¹⁰ (UNCTAD), la producción mundial en el periodo 1995 - 2004 creció a una tasa media anual del 2.75%.

En el mismo periodo la carga mundial transportada por vía marítima aumentó a una tasa media anual de 4.20%, dicho crecimiento se debe fundamentalmente al crecimiento de la carga seca con un 6.10% de aumento anual, mientras que el petróleo y derivados mostraron un incremento anual del 1.40%.

Con respecto a la evolución de la economía mundial, México en este periodo tuvo un desempeño superior con una tasa media anual de crecimiento de la producción nacional del 3.7%. El aumento de la carga transportada por vía marítima para este mismo horizonte de análisis fue del 4.0%, y por tipo de carga el desempeño refleja una tasa media de crecimiento anual del 4.85% para la carga seca no contenerizada, y para el petróleo el incremento fue del 3.60%.

El crecimiento sostenido del comercio internacional por vía marítima a tasas elevadas, un 50% superior a las de aumento de la economía mundial, destaca la importancia de los puertos como nodos de enlace estratégico entre los orígenes y destinos de las cargas.

En el transporte marítimo internacional se observa la evolución acelerada de la contenerización de la carga general. La flota de los buques portacontenedores presenta tasas medias anuales de crecimiento superiores al 9%.

Las tasas de crecimiento de la carga contenerizada sólo son alcanzadas por el crecimiento de Producto Interno Bruto (PIB) en las economías de China e India.

En México, el tipo de carga que refleja una evolución acorde a la reforma portuaria iniciada a principios de los años 90 es el tráfico de contenedores que supera ampliamente la media mundial con una tasa anual de crecimiento del 13.10%.

En el transporte marítimo internacional, para los otros tipos de carga el crecimiento de la flota es menos dinámico. Los buques petroleros y graneleros crecen a tasas medias de 2.90% y 2.70% anual. En la flota de carga general se observa un decremento promedio anual del 1.70%.

II.3 Proyecciones de carga

Durante los últimos 15 años, el transporte marítimo ha aumentado su participación en el total de la carga transportada en 6.8 puntos porcentuales. Dicho aumento se ha

¹⁰ UNCTAD, (2002-2005), Revista del Transporte Marítimo

producido tanto a costa del transporte carretero, que disminuyó su participación en 2.5 puntos porcentuales, como del ferroviario, que cayó en 4.4 puntos.

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

Ante esta composición, la evolución prevista de las exportaciones y de las importaciones, implicaría un aumento de 5.7% en promedio por año de la carga marítima, contra 4.9% de autotransporte y 5.9% de la ferroviaria. 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.

Comercio por tipo de carga

Durante los últimos 12 años la carga total transportada por los puertos del país aumentó 3.8% en promedio por año. Por tipo de carga destacan los siguientes aumentos:

Tipo de Carga	TMCA % 1994-2006
General suelta	6.5
General contenerizada	19.1
Granel agrícola	7.2
Granel mineral	4.8
Petróleo y derivados	2.2
Otros fluidos	4.2

Fuente: SCT, DGP, Anuario Estadístico 1994-2006

Para analizar el entorno sectorial y estimar los volúmenes esperados de carga al 2030, se siguió el enfoque de cadenas productivas, identificando, aquellas que involucran a más de 100 productos genéricos.

A partir de las estimaciones de crecimiento del país, del comportamiento de las variables macroeconómicas, tales como el tipo de cambio, las tasas de interés, entre otras, de la dinámica de la economía mundial, de la evolución de las importaciones y exportaciones, de la composición del comercio por tipo de transporte, y de la composición de la carga marítima por tipo de producto y por litoral, se presentan las siguientes estimaciones de crecimiento por tipo de carga.

PROYECCIONES POR TIPO DE CARGA Y TRÁFICO, 2030* (Millones de Toneladas)

MOVIMIENTO PORTIPO DE CARGA	ESCENARIO BASE		ESCENARIO OPTIMISTA	
	AÑO 2030	TMCA 2005-2030 %	AÑO 2030	TMCA 2005-2030 %
ALTURA	684.0	4.93	710.0	5.09
Importación	246.0	5.77	255.0	5.92
General suelta	19.0	5.26	20.0	5.47
General contenerizada	51.0	6.87	53.0	7.03
Granel agrícola	38.0	5.76	39.0	5.87
Granel mineral	99.0	6.90	103.0	7.07
Petróleo y derivados	14.0	0.26	14.0	0.26
Otros fluidos	25.0	7.18	26.0	7.34
Exportación	438.0	4.53	455.0	4.69
General suelta	21.0	6.58	22.0	6.78
General contenerizada	106.0	12.05	110.0	12.21
Granel agrícola	2.0	5.33	2.0	5.33
Granel mineral	26.0	0.68	27.0	0.83
Petróleo y derivados	281.0	3.83	292.0	3.99
Otros fluidos	2.0	(0.05)	2.0	(0.05)
CABOTAJE	162.0	2.94	168.0	3.09
TOTAL	846.0	4.47	878.0	4.62

Fuente: DGP, PRODELI Fase II.

* A diferencia del escenario base, el escenario optimista supone la realización de medidas de cambio estructural en la economía mexicana.

II. 4 Cambios tecnológicos

El dinamismo de la economía y el comercio mundial y la globalización de la red de transporte marítimo han impulsado el crecimiento de los volúmenes de mercancías transportados por mar; además, del acelerado crecimiento del comercio marítimo mundial, la industria marítimo-portuaria internacional presenta un conjunto de tendencias que México requiere atender, las cuales pueden resumirse como sigue:

- Fuerte concentración del transporte marítimo en un reducido número de navieras;
- Búsqueda acelerada de mayor eficiencia y menores costos por navieras y puertos;
- Diseño de nuevos sistemas de enlace y logística;
- Proceso acelerado de contenerización de las cargas;
- Crecimiento de la capacidad y dimensión de las embarcaciones y demanda de puertos con mayor capacidad y servicios más sofisticados;

- Especialización de las embarcaciones para cargas particulares; y
- Énfasis creciente en la conectividad de los puertos con los transportes marítimo y terrestre.

Los crecientes cambios tecnológicos en los medios de transporte y la logística es otra tendencia marcada en el ámbito del comercio por mar. El tamaño y la capacidad de las embarcaciones de carga y pasaje es cada vez mayor, lo cual imprime una dinámica particular a la demanda de servicios portuarios: puertos más profundos, terminales especializadas, equipos y operación más complejos, mayor integración de las cadenas de suministro y mayor flexibilidad para atender todo tipo de embarcaciones.

El agudo proceso de concentración del transporte marítimo y la actividad portuaria, impulsado por la búsqueda de mayores rendimientos, la reducción de costos, economías de escala y nuevos mercados es otro de los aspectos sobresalientes en la industria marítima y portuaria, el cual ha sido acompañado de una fuerte competencia entre navieras y puertos para ganar participación en los mercados.

La nueva configuración de los flujos marítimos de comercio en dirección Este-Oeste y Norte-Sur ha estructurado una geografía portuaria conformada por grandes puertos hubs concentradores y puertos alimentadores, internacionales y nacionales, con una importancia cada vez mayor de navieras y operadores portuarios globales. Los avances en los sistemas de información permiten conectar terminales portuarias físicamente separadas, de manera que la productividad se eleva significativamente a través de una mejor coordinación y planeación del embarque, de los viajes y del arribo de buques.

Asimismo, la incursión de las líneas navieras en el negocio multimodal ha impulsado aún más la integración de las cadenas logísticas en el circuito producción-consumo, proceso que avanza crecientemente en todas partes del mundo.

Estos cambios conllevan presiones mayores sobre los puertos para reducir costos, mejorar su eficiencia y para que sean no solo puntos de transferencia entre modos de transporte sino centros logísticos integrados en una cadena de transporte continua. Asimismo, la introducción de los mega barcos porta contenedores y la necesidad de disponer de la infraestructura adecuada y flexible ha intensificado la competencia entre puertos tanto en términos de servicios como de disponibilidad de fondos.

Las administraciones de los puertos requieren atender más activamente sus funciones de la planeación a largo plazo, desarrollo de infraestructura, gestión de activos y la coordinación con el desarrollo de la relación puerto ciudad; la promoción y facilitación de la inversión: la seguridad marítima, la protección del medio ambiente y la promoción de la competencia. El mejor desempeño de estas funciones requiere de relaciones adecuadas entre los sectores público y privado, autoridades, usuarios y puerto.

En comparación a los puertos de las costas Oeste y Sur de los Estados Unidos, dado el tamaño del comercio exterior e interior del país, la distribución de los centros de producción y la estructura de las redes de transporte marítimo y terrestre, los puertos de México movilizan volúmenes considerablemente menores.



Los servicios de línea en el transporte marítimo internacional ofrecen una compleja red de combinaciones de puertos atendidos lo cual determina el grado de conectividad internacional. Actualmente, existen más de 70 servicios de transporte marítimo que conectan a los puertos mexicanos con los principales puertos del mundo. De ese total, 37 líneas navieras ofrecen servicios regulares desde y/o a los puertos mexicanos.