

## VIII. COMPETITIVIDAD DE LOS PUERTOS



### VIII.1 Factores genéricos

- **De los factores determinantes de la competitividad global, los relevantes desde la perspectiva de los puertos son:**
  - ❑ **La eficiencia del gobierno que, en este caso, corresponde a la participación de las diversas autoridades en los puertos.**
  - ❑ **La eficiencia de las empresas, que se refiere a aquéllas que operan en los puertos (API, operadores y prestadores de servicios en y hacia los puertos).**
  - ❑ **La infraestructura disponible tanto al interior del puerto como la de sus conexiones terrestres.**

- 
- **En cuanto a la eficiencia gubernamental, se identifican los siguientes aspectos:**

### **Gestión y regulación**

- ❑ **Demoras en los trámites administrativos e inspecciones con autoridades.**
- ❑ **Restricciones de la Comisión Federal de Competencia que inhiben la inversión.**
- ❑ **Se favorece al transporte terrestre (frontera Norte) con mayor simplificación de trámites administrativos.**
- ❑ **Coordinación insuficiente entre autoridades para revisión de mercancías.**
- ❑ **Complejidad de la regulación aduanera.**

---

## Logística

- ❑ **Bloqueos carreteros que impiden flujos constantes de/hacia los puertos.**
- ❑ **Falta de regulación en enlaces ferroviarios.**

## Competencia

- ❑ **Monopolio en servicio de pilotaje.**

- En lo que respecta a la eficiencia de las empresas, destacan:

**Situación financiero-operativa de las APIs.**

- Con excepción de Madero y Salina Cruz, todas las APIs tienen una situación financiera sana a nivel operativo.

**INDICADORES OPERATIVOS DEL ESTADO DE RESULTADOS**

	Ingresos/ Egresos	Utilidad operativa/ Ingresos
Mazatlán	2.10	0.52
Guaymas	1.02	0.02
Topolobampo	1.41	0.29
Ensenada	1.00	0.00
Altamira	1.70	0.41
Coatzacoalcos	1.09	0.08
Dos Bocas	1.06	0.05
Tampico	1.09	0.08
Lazaro Cárdenas	1.80	0.44
Progreso	1.05	0.05
Puerto Madero	0.35	-1.84
Salina Cruz	0.87	-0.15
Tuxpan	1.80	0.44
Puerto Vallarta	1.16	0.14
Veracruz	1.81	0.45
Manzanillo	2.96	0.66

- 
- **Sin embargo, al considerar los indicadores de rentabilidad, también Progreso mostró cifras negativas.**
  - **Si de la rentabilidad se excluye el “costo integral de financiamiento” –que fundamentalmente es un ingreso derivado de los productos financieros– 7 de las 16 APIs federales muestran resultados negativos.**
  - **En los casos de Salina Cruz y Lázaro Cárdenas, el peso financiero del pago de la contraprestación al Gobierno Federal es elevado.**

## INDICADORES DE RENTABILIDAD DEL ESTADO DE RESULTADOS

	Utilidad neta/ Ingresos	Utilidad neta/Gastos de Admon	Sin ingresos financieros		Sin ingresos financieros ni pago de contraprestación	
			Utilidad neta/ Ingreso	Utilidad neta/Gastos de Admon	Utilidad neta/ Ingreso	Utilidad neta/Gastos de Admon
<b>Mazatlán</b>	0.11	0.92	0.13	1.01	0.19	1.56
<b>Guaymas</b>	0.03	0.16	-0.01	-0.08	-0.01	-0.08
<b>Topolobampo</b>	0.06	0.30	0.05	0.24	0.16	0.82
<b>Ensenada</b>	0.00	0.01	-0.02	-0.07	-0.02	-0.07
<b>Altamira</b>	0.27	2.18	0.25	1.99	0.25	1.99
<b>Coatzacoalcos</b>	0.06	0.45	0.04	0.32	0.11	0.84
<b>Dos Bocas</b>	0.04	0.27	0.02	0.11	0.02	0.11
<b>Tampico</b>	0.04	0.08	0.05	0.10	0.05	0.10
<b>Lazaro Cárdenas</b>	0.11	1.16	-0.03	-0.30	0.03	0.27
<b>Progreso</b>	-0.02	-0.06	-0.05	-0.13	-0.01	-0.03
<b>Puerto Madero</b>	-0.81	-0.28	-0.79	-0.28	-0.79	-0.28
<b>Salina Cruz</b>	-0.06	-0.17	-0.08	-0.23	0.12	0.37
<b>Tuxpan</b>	0.01	0.06	0.01	0.04	0.03	0.14
<b>Puerto Vallarta</b>	0.01	0.04	-0.02	-0.07	0.03	0.13
<b>Veracruz</b>	0.27	2.05	0.25	1.89	0.25	1.89
<b>Manzanillo</b>	0.13	1.08	0.08	0.63	0.13	1.04

---

## Política tarifaria

- ❑ **Se ha reconocido la necesidad de un nuevo esquema tarifario por productividad.**
- ❑ **Tarifas deficitarias: costos más elevados respecto a los originalmente planteados o menores tráficos; disminución en el número de embarcaciones; cambios tecnológicos; costos de operación y administración elevados.**
- ❑ **Tarifas superavitarias: esquema de costos inferior al estándar; incrementos en el movimiento operacional; y subsidios cruzados con otros ingresos.**

- ❑ **La mayoría de las tarifas presenta rezagos importantes, ya que algunas no se han actualizado debidamente.**
- ❑ **Algunos puertos que han incrementado sus tarifas tienen desventajas competitivas frente a los que las mantienen inalteradas, ya que las cargas no cautivas se desvían hacia estos últimos puertos.**
- ❑ **La falta de actualización de tarifas, junto con bajos tráficos, implican carencia de recursos para inversión en obras nuevas.**
- ❑ **Pilotaje, remolque y en servicios donde no existe más de un oferente, la autoridad reguladora determina las tarifas aplicables.**



- ❑ **En la actualización de las tarifas se ha aplicado sólo el índice nacional de precios al consumidor.**
- ❑ **La política tarifaria ha permitido la autosuficiencia financiera de los prestadores de servicios portuarios, pero no ha alcanzado estándares de competitividad, eficiencia y productividad a nivel nacional e internacional, ni tampoco ha erradicado las prácticas desleales y de monopolio de los prestadores de servicios portuarios, los cobros extratarifarios, la negociación del servicio y el desinterés en invertir en equipos modernos con nuevas tecnologías.**
- ❑ **Difícil justificar los diferenciales tarifarios entre puertos.**

**TARIFA POR USO DE INFRAESTRUCTURA PORTUARIA A EMBARCACIONES COMERCIALES  
EN TRAFICO DE ALTURA Y CABOTAJE  
( Índice en relación con las tarifas de Veracruz )  
2003**

Puerto	API	Puerto para embarcaciones comerciales			Atrake para embarcaciones en muelles			Muellaje
		Fijo	Variable	Diaria	Por Metro de Eslora por Hora			
		Por buque	Por U.A.B.	Por buque	No Especializada	Especializada en Contenedores	Abarloadas, Arrejeradas o Acoderadas	Por Tonelada
Ensenada	Federal	45.3	67.7	80.9	84.8	-	100.0	100.8
Guaymas	Federal	98.2	116.6	98.8	70.1	-	100.0	101.4
Topolobampo	Federal	31.3	78.9	99.4	162.7	-	100.0	117.8
Mazatlán	Federal	25.6	51.7	99.4	64.4	-	100.0	182.6
Manzanillo	Federal	115.9	44.0	99.4	93.7	131.7	100.0	100.8
Lázaro Cárdenas	Federal	113.0	143.1	99.4	92.8	146.6	100.0	199.8
Salina Cruz	Federal	46.1	55.1	99.4	76.6	129.3	100.0	49.6
Puerto Madero	Federal	123.9	294.0	99.4	97.5	-	100.0	107.2
Tampico	Federal	85.0	102.3	99.4	77.9	-	100.0	146.2
Altamira	Federal	89.0	162.3	99.4	104.8	86.3	100.0	170.0
Tuxpan	Federal	67.3	192.6	104.6	123.8	-	100.0	101.2
Veracruz	Federal	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Coatzacoalcos	Federal	46.3	70.6	104.8	98.1	-	100.0	161.0
Dos Bocas	Federal	60.4	117.7	104.8	11.6	-	100.0	99.2
Progreso	Federal	121.1	55.7	104.8	64.6	-	100.0	124.4

- 
- ❑ **Una situación similar se presenta en los servicios de amarre, pilotaje, lanchaje y remolque.**
  - ❑ **Es previsible que el nuevo esquema se instrumente a principios de 2005.**
  - **Otros aspectos vinculados con la eficiencia de las empresas, tales como capacidad, rendimiento operativo, asignación de áreas, etc. para cada puerto, se presentan en la Fase 2 del PRODELI. Asimismo, los factores de competitividad relativos a la infraestructura en los puertos (inversiones) se analiza en dicha Fase 2.**
  - **En lo que se refiere a la infraestructura vinculada con otros medios de transporte, la situación actual es la siguiente:**

## ENLACES CARRETEROS Y FERROVIARIOS CON LOS PUERTOS

Puerto	Carreteros			Ferroviarios	
	Destino	Kms.	Estado*/	Destino	Kms.
Altamira	Monterrey	540	B	Monterrey	500
	Querétaro	820	R-D	Torreón	870
	México	542	D	Querétaro	950
Coatzacoalcos	Villahermosa	124	ND	Salina Cruz	303
	Salina Cruz	302	ND	Veracruz	405
	Veracruz	324	ND	Puebla	625
	México	629	ND	México	716
Dos Bocas	Cárdenas	70	B	-	
Ensenada	Tijuana	110	E	-	
	Tecate	117	B		
	Mexicali	240	B		
Guaymas	Nogales	420	E	Nogales	420
	(Ensenada, C. Juárez y Chihuahua)			Los Mochis	340
Lázaro Cárdenas	México	591	B	Morelia,	4,251
	México (Acap.)	613	B	Querétaro, D.F., N. Laredo	

Puerto	Carreteros			Ferroviarios	
	Destino	Kms.	Estado*/	Destino	Kms.
Manzanillo	México	791	B	México	978
	Guadalajara	300	B	Guadalajara	353
	Querétaro	660	B	Querétaro	715
	N. Laredo	1,310	B	Monterrey	1,380
Mazatlán	Culiacán	207	B	Nogales	625
				Ojinaga	200
Puerto Madero	Arriaga	240	B	Cd. Hidalgo	42
				I. de Tehuantepec	500
Puerto Vallarta	Guadalajara	340	ND		
	México	919	ND		
	Manzanillo	267	ND		
Progreso	Mérida	36	E	-	
	Cancún	320	E		
	Campeche	210	E		
Salina Cruz	Tehuantepec	613	ND	Coatzacoalcos	303
	Panamericana)		ND		

Puerto	Carreteros			Ferrovianos	
	Destino	Kms.	Estado*/	Destino	Kms.
Tampico	Monterrey	524	R	Monterrey	524
	Valle-SLP	437	R	San Luis P.	449
	Veracruz	501	R		
	Matamoros	500	R		
	México	550	D		
Topolobampo	Nogales-Guad.	625	R	Nogales-Guad.	625
	Ojinaga-Topol.	200	R	Ojinaga-Topol.	200
Tuxpan	México	333	E-D	-	
	Veracruz	330	R		
	Tampico	200	R		
Veracruz	México	480	E	Puebla	292
	México (Jalapa)	434	B	México	564

\*/ E=Excelente; B=Bueno; R=Regular; D=Deficiente (a 2002)

---

## VIII.1.1 Factores genéricos por puerto

- La aplicación de los factores genéricos de competitividad para cada puerto objeto del análisis se presenta a continuación.
- La clasificación implica la siguiente escala cualitativa de valores, en materia de competitividad:

- Malo 1
- Regular 2
- Bueno 3
- Muy bueno 4

## FACTORES DE COMPETITIVIDAD POR PUERTO PARA COMPETIR POR LOS EMBARQUES

	Trámites administrativos e inspecciones	Monopolios de prestadores de servicios	Coordinación entre autoridades	Logística interna del puerto	Vinculación con otros medios de transporte	Situación financiero-operativa de las APIs	Situación tarifaria	Competencia frente a puertos nacionales	Competencia frente a puertos internacionales
Acapulco	3	3	2	1	3	N.D.	N.D.	2	2
Altamira	4	2	3	3	3	4	3	4	3
Coatzacoalcos	3	2	2	2	2	3	3	2	2
Dos Bocas	3	2	2	3	2	2	3	2	2
Ensenada	3	3	3	3	2	1	2	3	1
Guaymas	3	3	2	2	3	1	2	2	2
Lázaro Cárdenas	3	3	3	3	3	3	3	4	3
Manzanillo	3	3	3	3	4	4	3	4	3
Mazatlán	3	3	2	2	3	4	3	2	2
Puerto Madero	3	1	3	2	1	1	2	1	1
Puerto Vallarta	3	3	3	3	3	2	3	2	2
Progreso	3	2	3	2	4	1	2	3	3
Salina Cruz	3	2	2	2	2	1	2	2	2
Tampico	2	1	4	2	4	2	2	1	2
Topolobampo	3	3	2	2	3	1	2	2	2
Tuxpan	3	2	2	2	2	3	3	2	2
Veracruz	3	4	3	3	4	4	3	4	3



---

## VIII.2 Posicionamiento estratégico de los puertos

- **La competitividad global de cada puerto en particular y del Sistema Portuario, en lo general, depende de cinco factores interrelacionados:**
  - ❑ **La ubicación geográfica del puerto**
  - ❑ **La relación con la ciudad en la que se ubica**
  - ❑ **La conectividad con los enlaces terrestres**
  - ❑ **El mercado en el entorno del puerto (“hinterland”)**
  - ❑ **El impacto urbano y ambiental**
- **A continuación se presenta una clasificación de cada rubro por niveles de competitividad**

---

## VIII.2.1 Ubicación geográfica

- ❑ Nivel 0 **Nulo. No aplica**
- ❑ Nivel 1 **Malo. Posee una posición geográfica que no genera ventaja al puerto**
- ❑ Nivel 2 **Regular, su posición geográfica le da ventaja relativa respecto a los mercados actuales y potenciales**
- ❑ Nivel 3 **Bueno su posición geográfica le permite tener buen nivel de ventaja estratégica**
- ❑ Nivel 4 **Excelente su posición geográfica le da una excelente ventaja estratégica en relación a su mercado actual y potencial**

## VIII.2.2 Relación ciudad-puerto

- ❑ Nivel 0 **Nulo.** No existe un vínculo entre el puerto y la ciudad; no hay derrama económica por generación de industria o por generación de empleos
- ❑ Nivel 1 **malo.** El efecto del vínculo existente entre el puerto y la comunidad es negativo, para alguno de los dos o para ambos
- ❑ Nivel 2 **regular.** La relación entre la ciudad y el puerto es apenas perceptible y no existe efecto cuantificable de dicha relación
- ❑ Nivel 3 **bueno.** El vínculo entre la ciudad y el puerto representa gran importancia en la derrama económica, principalmente en la generación de empleos, con base en el número y tipo de prestadores de servicios portuarios
- ❑ Nivel 4 **excelente.** Existe gran derrama económica derivada de las actividades que se realizan en el puerto, lo que estrecha la relación entre la ciudad y el puerto; asimismo, la comunidad tiene conocimiento del desarrollo del puerto y del grado de impacto que tienen el puerto en su propio desarrollo

---

## VIII.2.3 Conectividad

- ❑ Nivel 0 nulo el puerto se encuentra aislado por vía terrestre de los centros con los que comercia
- ❑ Nivel 1 malas características de los accesos terrestres con los que cuenta el puerto poseen deficiencias, ya sea por: congestionamiento o interferencia con la zona urbana, por encontrarse muy limitados de acuerdo a la capacidad requerida, o por encontrarse en condiciones físicas poco favorables para servicios logísticos competitivos
- ❑ Nivel 2 regular la conexión con el transporte terrestre se considera como de apoyo para el traslado de la carga tierra adentro, sin embargo, no se trata de la conexión óptima requerida en términos de costos, frecuencia y tiempo; existe acceso ferroviario o para el autotransporte, pero no ambos
- ❑ Nivel 3 bueno la conectividad con el transporte terrestre es buena; sí existe un eficiente acceso ferroviario y de autotransporte al recinto portuario, se aprovechan las economías de escala, generando beneficios en tiempo, oportunidad y costo
- ❑ Nivel 4 excelente se cuenta con una conexión óptima con el transporte terrestre, tanto con el autotransporte como con el ferrocarril

---

## VIII.2.4 Mercado en el entorno del puerto

- Nivel 0 nulo el puerto no tiene tendencias de crecimiento en el manejo de carga
- Nivel 1 malo las tendencias de evolución en el tipo y cantidad de carga demandada es negativa o decrece
- Nivel 2 regular la evolución del tipo de carga que se trafica en el puerto tiene un crecimiento relativamente bajo, sin embargo, es uniforme
- Nivel 3 bueno existe una tendencia positiva en el tipo y cantidad de carga manejada en el puerto, pudiendo abrirse a mercados con los que potencialmente puede comerciar; sin embargo, puede existir restricción física para expansión para aumentar la capacidad instalada
- Nivel 4 excelente mismo que en el nivel precedente, pero a diferencia de aquél no existe restricción por espacio físico para ampliación en caso de requerirlo

---

## VIII.2.5 Impacto urbano y ambiental

- **Nivel 0 nulo no aplica**
- **Nivel 1 malo** existe un impacto negativo, provocando daños a la zona urbana y a la ecología; así también, no existe observancia de la regulación ambiental, en caso de que exista; o se puede tener carencia de la misma
- **Nivel 2 regular** el impacto del puerto sobre la ecología es relativamente bajo, tanto por el buen seguimiento de la legislación ambiental o porque las actividades del puerto no generan un daño en el ambiente, a falta de actividad industrial
- **Nivel 3 bueno** no existe impacto dañino del puerto sobre el ambiente o la comunidad por el correcto seguimiento de la normatividad ambiental aun si es que el puerto tiene actividades industriales que son las que mayor perjuicio pueden tener en la ecología
- **Nivel 4 excelente** igual que el nivel anterior, pero se diferencia en que se generan prácticas de desarrollo sustentable, propiciando equilibrio entre la ecología, el puerto y la comunidad

ENSENADA, B.C.	Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4
Ubicación geográfica			X		
Relación ciudad-puerto			X		
Conectividad		X			
Mercado en el entorno del Puerto			X		
Impacto urbano y ambiental				X	
GUAYMAS, SON.	Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4
Ubicación geográfica			X		
Relación ciudad-puerto			X		
Conectividad				X	
Mercado en el entorno del Puerto			X		
Impacto urbano y ambiental				X	
TOPOLOBAMBO, SIN.	Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4
Ubicación geográfica		X			
Relación ciudad-puerto			X		
Conectividad					X
Mercado en el entorno del Puerto				X	
Impacto urbano y ambiental				X	

MAZATLÁN, SIN.	Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4
Ubicación geográfica			X		
Relación ciudad-puerto			X		
Conectividad				X	
Mercado en el entorno del Puerto				X	
Impacto urbano y ambiental					X

PUERTO VALLARTA, JAL.	Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4
Ubicación geográfica					X
Relación ciudad-puerto					X
Conectividad			X		
Mercado en el entorno del Puerto					X
Impacto urbano y ambiental				X	

MANZANILLO, COL.	Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4
Ubicación geográfica					X
Relación ciudad-puerto			X		
Conectividad		X			
Mercado en el entorno del Puerto				X	
Impacto urbano y ambiental				X	



LÁZARO CÁRDENAS, MICH.	Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4
Ubicación geográfica					X
Relación ciudad-puerto					X
Conectividad					X
Mercado en el entorno del Puerto					X
Impacto urbano y ambiental				X	

PUERTO MADERO, CHIS.	Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4
Ubicación geográfica		X			
Relación ciudad-puerto		X			
Conectividad		X			
Mercado en el entorno del Puerto			X		
Impacto urbano y ambiental		X			

SALINA CRUZ, OAX.	Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4
Ubicación geográfica				X	
Relación ciudad-puerto			X		
Conectividad		X			
Mercado en el entorno del Puerto			X		
Impacto urbano y ambiental			X		

ALTAMIRA, TAMS.	Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4
Ubicación geográfica					X
Relación ciudad-puerto					X
Conectividad					X
Mercado en el entorno del Puerto					X
Impacto urbano y ambiental					X

TAMPICO, TAMS.	Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4
Ubicación geográfica				X	
Relación ciudad-puerto			X		
Conectividad				X	
Mercado en el entorno del Puerto			X		
Impacto urbano y ambiental		X			

TUXPAN, VER.	Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4
Ubicación geográfica				X	
Relación ciudad-puerto	X				
Conectividad		X			
Mercado en el entorno del Puerto			X		
Impacto urbano y ambiental				X	

# Matriz de restricciones



VERACRUZ, VER.	Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4
Ubicación geográfica					X
Relación ciudad-puerto				X	
Conectividad				X	
Mercado en el entorno del Puerto				X	
Impacto urbano y ambiental				X	

COATZACOALCOS, VER.	Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4
Ubicación geográfica					X
Relación ciudad-puerto			X		
Conectividad			X		
Mercado en el entorno del Puerto				X	
Impacto urbano y ambiental				X	

DOS BOCAS, TAB.	Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4
Ubicación geográfica				X	
Relación ciudad-puerto			X		
Conectividad		X			
Mercado en el entorno del Puerto			X		
Impacto urbano y ambiental				X	

# Matriz de restricciones



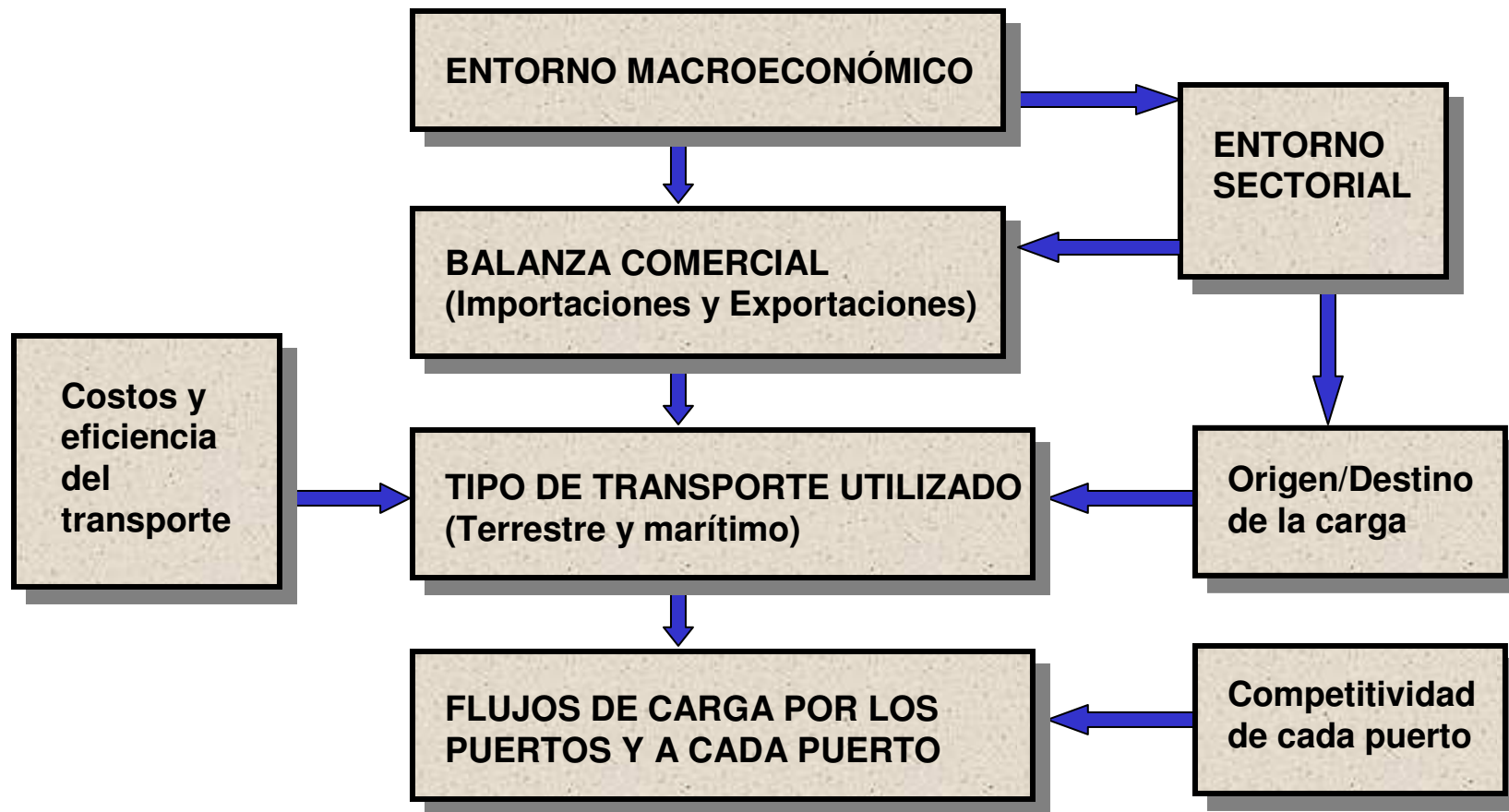
PROGRESO, YUC.	Nivel 0	Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3	Nivel 4
Ubicación geográfica					X
Relación ciudad-puerto			X		
Conectividad				X	
Mercado en el entorno del Puerto				X	
Impacto urbano y ambiental				X	

---

## VIII.3 Situación actual de la competitividad

### VIII.3.1 Aspectos generales

- **Como se definió, para este estudio la competitividad de los puertos se puede aproximar por su penetración o participación de mercado; esto es, por su flujo de carga actual y potencial.**
- **Los flujos de carga de los puertos están determinados por múltiples factores (algunos de los cuales son restrictivos):**



- **Además de esos factores, que se analizan en los apartados anteriores de este estudio, la posición geográfica (áreas de influencia) y la existencia de otros puertos (competencia) también influyen en la competitividad.**
  - **En el país, las áreas de influencia de los puertos están determinadas fundamentalmente por la dinámica productiva nacional y regional. El DF y Nuevo León representan áreas de influencia importantes para las exportaciones, en tanto que esas dos entidades además de Jalisco y el Estado de México son para las exportaciones.**
  - **Asimismo, los estados donde se ubican los puertos –y los circunvecinos– son sus áreas de influencia naturales.**

## AREAS DE TOMA DE DECISION DEL MOVIMIENTO PORTUARIO: Importaciones (% de la carga no petrolera del puerto, 2002)

	AGS	BC	CHIH	COAH	COL	DF	DUR	GUA	GUE	HID	JAL	MEX	MICH	MOR	NL	OAX	PUE	QUE	SLP	SIN	SON	TAM	VER	YUC	ZAC	
Acapulco	-	-	-	-	-	-	-	9.3	3.9	-	-	86.7	-	-	-	-	-	-	-	0.1	-	-	-	-	-	
Altamira	0.2	-	0.3	14.4	0.0	1.7	0.0	5.1	-	5.5	8.9	2.5	0.3	-	10.0	-	4.3	1.9	5.7	0.0	0.0	9.7	1.4	0.9	0.0	
Coatzacoalcos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.3	-	-	
Ensenada	-	25.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Guaymas	-	-	-	20.9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.1	0.6	-	-	-	
Lazaro Cardenas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Manzanillo	3.2	-	-	-	3.7	12.7	-	3.1	-	-	42.4	4.0	0.6	-	1.4	-	-	9.1	-	8.5	5.4	-	-	-	-	
Mazatlan	-	-	-	-	-	30.4	23.3	-	-	-	1.1	27.1	-	3.3	0.2	-	0.2	-	-	14.2	0.2	-	-	-	0.1	
Progreso	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100.0	-	
Salina Cruz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Tampico	-	-	0.3	1.1	-	8.7	-	0.7	-	0.4	5.9	2.0	2.8	-	11.7	-	1.5	-	13.3	-	-	24.7	-	-	-	
Topolobampo	-	0.3	7.5	0.5	-	-	0.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	81.3	10.1	-	-	-	0.1	
Tuxpan	-	0.0	-	0.2	-	71.8	-	3.3	-	1.2	3.0	11.0	-	0.7	1.1	-	2.0	3.8	0.1	-	-	-	1.7	-	-	
Veracruz	No disponible																									

## AREAS DE TOMA DE DECISION DEL MOVIMIENTO PORTUARIO: Exportaciones (% de la carga no petrolera del puerto, 2002)

	AGS	BC	BCS	CHIH	COAH	COL	DF	DUR	GUA	HID	JAL	MEX	MICH	MOR	NAY	NL	PUE	QUE	SLP	SIN	SON	TAM	VER	YUC	ZAC	N.D.
Acapulco	-	-	-	-	-	-	6.4	-	1.3	-	-	0.3	-	74.0	-	-	12.8	5.3	-	-	-	-	-	-	-	-
Altamira	0.0	-	-	-	1.0	-	0.1	-	0.1	-	0.8	2.1	-	0.0	-	8.5	-	-	16.2	-	0.6	27.3	1.7	-	-	32.9
BCS	-	-	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Coatzacoalcos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.4	-	-	-
Ensenada	-	85.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Guaymas	-	-	-	1.3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	98.7	-	-	-	-	-
Lazaro Cardenas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Manzanillo	0.0	-	-	-	16.1	80.5	-	-	-	-	2.9	-	-	-	-	-	-	-	0.5	-	-	-	-	-	-	
Mazatlan	-	-	-	-	-	-	0.1	0.0	-	-	0.0	-	-	-	0.2	1.1	-	0.0	-	59.0	39.4	-	-	-	0.1	
Progreso	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	
Salina Cruz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	-	-	
Tampico	-	-	-	-	0.3	-	15.2	-	-	0.8	-	-	-	-	-	2.1	-	0.0	32.5	-	-	12.1	-	-	13.0	24.1
Tuxpan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	98.8	-	-	1.2	-	-	
Veracruz	No disponible																									



- A nivel internacional, las áreas de influencia predominantes de los puertos son Estados Unidos, Sudamérica y, en menor medida, Europa en las importaciones, mientras que las exportaciones muestran mayor diversificación.**

AREA DE INFLUENCIA EXTERNA: Importaciones por bloque regional

	EUA	Canadá	Sudamérica	Europa	Japón	Asia Pacífico	China	Centroamérica	Africa	Rusia/Ucrania
Altamira										
Coatzacoalcos										
Dos Bocas										
Ensenada										
Guaymas										
Lázaro Cárdenas										
Manzanillo										
Mazatlán										
Puerto Madero										
Puerto Vallarta										
Progreso										
Salina Cruz										
Tampico										
Topolobampo										
Tuxpan										
Veracruz										

**AREA DE INFLUENCIA EXTERNA: Exportaciones por bloque regional**

	EUA	Canadá	Sudamérica	Europa	Asia Pacífico	China	India	Caribe	Centroamérica	Africa
Altamira										
Coatzacoalcos										
Dos Bocas										
Ensenada										
Guaymas										
Lázaro Cárdenas										
Manzanillo										
Mazatlán										
Puerto Madero										
Puerto Vallarta										
Progreso										
Salina Cruz										
Tampico										
Topolobampo										
Tuxpan										
Veracruz										

- En cuanto a la competencia entre puertos mexicanos, es evidente el predominio de Veracruz, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Altamira; asimismo, se registra competencia entre puertos de menor tamaño.

**COMPETENCIA ENTRE PUERTOS MEXICANOS**  
(Relación de la carga entre los puertos en número de veces)

Carga comercial movilizada en 2002 (Miles de tons)	Altamira	Coatzac.	Dos Bocas	Ensenada	Guaymas	L. Cárdenas	Manzanillo	Mazatlán	P. Madero	P. Vallarta	Progreso	S. Cruz	Tampico	Topolob.	Tuxpan	Veracruz
	7,392.0	2,908.9		1,963.9	955.0	13,101.4	10,040.6	837.2	20.6		2,056.5	57.4	4,099.7	1,995.7	1,582.5	14,588.9
Altamira	7,392.0												0.6		0.2	2.0
Coatzacoalcos	2,908.9															5.0
Dos Bocas																
Ensenada	1,963.9				0.5											
Guaymas	955.0						10.5							2.1		
Lázaro Cárdenas	13,101.4						0.8									
Manzanillo	10,040.6							0.1						0.2		
Mazatlán	837.2													2.4		
Puerto Madero	20.6											2.8				
Puerto Vallarta																
Progreso	2,056.5															7.1
Salina Cruz	57.4															
Tampico	4,099.7														0.4	3.6
Topolobampo	1,995.7															
Tuxpan	1,582.5															9.2
Veracruz	14,588.9															

**❑ No obstante, también existe una competencia intensa con puertos del exterior, en particular de EUA.**

**COMPETENCIA CON PUERTOS DEL EXTERIOR**

(Relación de la carga entre el puerto externo y el nacional en número de veces)

Carga comercial movilizada en 2002 (Miles de tons)	Houston	Galveston	Corpus Christi	San Diego	LA/LB	Iquique	Ilo	Miami	Quetzal	Brownsville
	161,189.6	8,293.5	65,361.9	2,251.2	109,016.4	859.9	ND	8,104.4	5,291.1	4,302.1
Altamira	7,392.0	<b>21.8</b>	<b>1.1</b>	<b>8.8</b>						
Coatzacoalcos	2,908.9									
Dos Bocas										
Ensenada	1,963.9			<b>1.1</b>	<b>55.5</b>					
Guaymas	955.0		<b>68.4</b>	<b>2.4</b>	<b>114.2</b>					
Lázaro Cárdenas	13,101.4				<b>8.3</b>					
Manzanillo	10,040.6				<b>10.9</b>	<b>0.1</b>				
Mazatlán	837.2									
Puerto Madero	20.6								<b>256.8</b>	
Puerto Vallarta										
Progreso	2,056.5							<b>3.9</b>		
Salina Cruz	57.4									
Tampico	4,099.7	<b>39.3</b>								<b>1.0</b>
Topolobampo	1,995.7			<b>1.1</b>	<b>54.6</b>					
Tuxpan	1,582.5									
Veracruz	14,588.9	<b>11.0</b>								

Fuente: Elaborado por GEA con base en el Anuario Estadístico 2003, AAPA ports y Puerto Quetzal.

## VIII.3.2 Competitividad frente a puertos de EUA

- Aun sin incluir a Los Ángeles –el puerto más importante de la costa oeste de EUA\*/\_--, el movimiento total (altura y cabotaje) en el Pacífico de los puertos de ese país en 2003 fue tres veces superior al de todo el sistema portuario de México en esa costa, cuatro veces en carga general y 17 veces en contenerizada.

**CARGA POR TIPO DE PRODUCTO EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL PACIFICO DE EUA Y MEXICO, 2003**  
(Toneladas métricas)

	Vancouver	Long Beach	Tacoma	Portland	Seattle	Total	Total puertos mexicanos
Carga general, seca y vehículos	16,491,000	9,401,448	494,953	1,162,769	164,539	27,714,709	7,012,205
Carga contenerizada		79,924,941	11,147,535	2,207,212	9,790,946	103,070,633	5,799,743
Granel agrícola	7,776,000		4,116,440	2,756,202	3,107,732	17,756,374	1,375,699
Granel mineral	38,398,000			4,099,869		42,497,869	34,305,908
Petrolíferos	3,489,000	31,683,407			909,879	36,082,286	27,422,086
Fluidos	573,000					573,000	243,708
<b>Totales</b>	<b>66,154,000</b>	<b>121,009,796</b>	<b>15,758,928</b>	<b>10,226,052</b>	<b>13,973,096</b>	<b>227,121,871</b>	<b>76,159,350</b>

\*/\_/ La información de los Ángeles para 2003 por tipo de carga no está disponible.

- En cuanto al Golfo, sólo considerando Corpus Christi y Houston<sup>\*/</sup>, las diferencias no son tan elevadas.

**CARGA POR TIPO DE PRODUCTO EN LOS PRINCIPALES PUERTOS DEL GOLFO DE EUA Y MEXICO, 2003**  
(Toneladas métricas)

	Corpus Christi	Houston	Total	Total puertos mexicanos
Carga general, seca y vehículos	8,345,555	10,752,240	19,097,795	7,272,254
Carga contenerizada		10,479,521	10,479,521	7,118,491
Granel agrícola	1,511,920	1,063,332	2,575,252	9,912,775
Granel mineral		4,615,389	4,615,389	13,046,395
Petrolíferos	67,152,908	59,045	67,211,953	106,033,162
Fluidos	220,572		220,572	4,496,168
<b>Totales</b>	<b>77,230,956</b>	<b>26,969,526</b>	<b>104,200,482</b>	<b>147,879,245</b>

<sup>\*/</sup> Sólo se dispuso de información por tipo de carga para estos dos puertos. Está en proceso de obtención el resto de la información.

- 
- ❑ En lo que se refiere a la competencia de los puertos de EUA en el tráfico de altura, destaca que en 2003 los que compiten directamente con los puertos mexicanos, movilizaron 24.1% de las importaciones totales del sistema portuario estadounidense y 45.4% de las exportaciones.
  - ❑ En el comercio exterior, los puertos competidores de EUA movilizaron una carga 2.2 veces mayor que los mexicanos (y 5.5 veces si se excluye al petróleo).
  - ❑ En la carga de altura total del sistema portuario de EUA, las importaciones provenientes de México representaron 11.5% y las exportaciones hacia México 7.2%; sin embargo, si se consideran sólo los puertos que compiten con México, esos porcentajes se elevan a 47.7% y 15.9%, respectivamente.

## MOVIMIENTO DE ALTURA DE LOS PUERTOS EN EUA COMPETIDORES CON LOS DE MEXICO (Toneladas métricas)

Puertos competidores	Importaciones			Exportaciones		
	1998	2003	Var. %	1998	2003	Var. %
LA-Long Beach	43,329,226	59,559,118	6.6	23,972,481	25,565,668	1.3
Tacoma-Seattle	11,287,949	11,202,450	-0.2	11,754,961	15,077,263	5.1
Vancouver	5,425,000	6,705,000	4.3	62,389,000	56,877,000	-1.8
Portland	3,841,615	4,106,290	1.3	12,257,939	9,363,980	-5.2
Houston-Galveston	72,592,909	89,825,070	4.4	32,608,729	33,201,643	0.4
Brownsville	1,231,015	320,704	-23.6	37,120	61,316	10.6
Corpus Christi	47,714,503	40,624,956	-3.2	6,926,670	7,399,802	1.3
<b>Subtotal</b>	<b>185,422,217</b>	<b>212,343,588</b>	<b>2.7</b>	<b>149,946,901</b>	<b>147,546,672</b>	<b>-0.3</b>
Part. % en el total de EUA	24.3	24.1		40.8	45.4	
<b>Total puertos EUA</b>	<b>762,665,240</b>	<b>881,414,238</b>	<b>2.9</b>	<b>367,150,798</b>	<b>324,760,386</b>	<b>-2.4</b>
<b>De/A México</b>	<b>82,113,738</b>	<b>101,328,419</b>	<b>4.3</b>	<b>19,105,879</b>	<b>23,397,194</b>	<b>4.1</b>
Part. %						
Puertos competidores	44.3	47.7		12.7	15.9	
Total puertos de EUA	10.8	11.5		5.2	7.2	



- 
- En 2003 los puertos de EUA movilizaron un volumen de comercio exterior con México de casi 125 millones de toneladas, mientras que los puertos mexicanos movieron 65 millones de toneladas excluyendo petróleo (y 164 millones de toneladas considerando este producto).
  - Además, mientras que entre 1998 y 2003 la carga de altura de los puertos de EUA aumentó 1.3% en promedio por año y la de los que compiten con México en 1.4%, el comercio exterior entre ambos países por los puertos estadounidenses lo hizo en 4.3%. Esa cifra también se compara con un incremento del comercio exterior total de México de 1% y de 4% de la carga de altura de los puertos mexicanos.

- 
- En conclusión:
    - ❑ La movilización de carga contenerizada es parcialmente mucho mayor en puertos de EUA que de México, en particular con los que compiten en el Pacífico.
    - ❑ Las importaciones y exportaciones de/a México que movilizan los puertos de EUA son elevadas han aumentado en los últimos cinco años, lo que implica que dichos puertos han capturado una proporción creciente del comercio de México.

---

### VIII.3.3 Competitividad frente a puertos de Centroamérica y el Caribe

- De acuerdo con la información estadística de origen (importaciones) de la carga de las principales rutas por tipo de carga para el litoral del Pacífico en 2003 se presentan en el cuadro de la página siguiente\*/.
- Los movimientos de Petróleo y derivados y de granel mineral son los de mayor peso relativo en la región (66.5% del total). Sólo con Colombia y Venezuela se alcanza un mínimo de comercio en carga contenerizada.

\*/ El análisis excluye la información de la carga contenerizada de destino de Manzanillo, ya que no se reporta en las bases de datos proporcionadas por Puertos Mexicanos.

## COMERCIO MARÍTIMO DE IMPORTACIÓN PROVENIENTE DE CENTROAMÉRICA Y EL CARIBE EN EL LITORAL DEL PACIFICO POR TIPO DE CARGA Y PAIS DE ORIGEN, 2003 (Toneladas)

Pais	General Suelta	General Contene-rizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petroleo y Derivados	Otros Fluidos	Total	Part. %
Trinidad y Tobago	6,018	64		286,906			292,988	26.6
Cuba			11,274			180,975	192,249	17.4
Nicaragua	5,358				157,228		162,586	14.8
Panama	2,111	18			135,156		137,285	12.5
El Salvador	1,046	35			105,233		106,314	9.6
Costa Rica	27,084	25				39,976	67,085	6.1
Venezuela		1,624		48,230			49,854	4.5
Colombia	38,712	2,798				2,962	44,472	4.0
Guatemala	23,966	452					24,418	2.2
Puerto Rico	24,348						24,348	2.2
Honduras	116						116	0.0
República Dominicana		20					20	0.0
<b>Total</b>	<b>128,759</b>	<b>5,036</b>	<b>11,274</b>	<b>335,136</b>	<b>397,617</b>	<b>223,913</b>	<b>1,101,735</b>	<b>100.0</b>
Participación %	11.7	0.5	1.0	30.4	36.1	20.3	100.0	

\*/ El análisis excluye la información de la carga contenerizada de destino de Manzanillo, ya que no se reporta en las bases de datos proporcionadas por Puertos Mexicanos.

- En el caso del litoral del Golfo-Caribe, en 2003 los movimientos de carga de importación provenientes de países de Centroamérica y el Caribe fueron los siguientes:

**COMERCIO MARÍTIMO DE IMPORTACIÓN PROVENIENTE DE CENTROAMÉRICA Y EL CARIBE EN EL LITORAL DEL ATLANTICO POR TIPO DE CARGA Y PAIS DE ORIGEN, 2003  
(Toneladas)**

Pais	General Suelta	General Contene-rizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petroleo y Derivados	Otros Fluidos	Total	Part. %
Venezuela	239,413	581,204	1,630	129,161			951,408	35.5
Colombia	114,921	275,346	398	81,205			471,870	17.6
Panama	20,076	187,764	1,670	9,034			218,544	8.2
Trinidad y Tobago	49,350	74,845		33,922		42,032	200,149	7.5
Costa Rica	30,808	137,086				12,262	180,156	6.7
Cuba	4,448	138,826		9,315		5,432	158,021	5.9
Puerto Rico	29,060	73,988			29,432	5,316	137,796	5.1
República Dominicana	5,552	77,019	207	1,965		311	85,054	3.2
Islas Caiman				84,697			84,697	3.2
Honduras	535	67,303	1,988	4,000			73,826	2.8
Antillas Holandesas	1,374	10,368		12,825		16,368	40,935	1.5
Bahamas	906	35,382				3,993	40,281	1.5
Guatemala	2,547	16,508				7,612	26,667	1.0
Haiti		5,813					5,813	0.2
Nicaragua		3,872					3,872	0.1
Islas Granada		465					465	0.0
Barbados		270					270	0.0
St. Lucia		167					167	0.0
Antigua and Barbuda		106					106	0.0
Islas Virgenes	18	2					20	0.0
El Salvador		4					4	0.0
Total	499,008	1,686,338	5,893	366,124	29,432	93,326	2,680,121	100.0
Participación %	18.6	62.9	0.2	13.7	1.1	3.5	100.0	

- ❑ Al contrario del litoral del Pacífico, la carga de importación de mayor peso relativo en el litoral Atlántico es la de carga contenerizada (62.9% del total), siendo las principales rutas las establecidas con los puertos de Colombia y Venezuela (en conjunto representan 32% de la carga de importación de la zona).
- ❑ De acuerdo con la información estadística de **destino** (exportaciones) de la carga de las principales rutas por tipo de carga para el litoral del Pacífico en 2003 se presentan en la siguiente página \*/.
- ❑ En el litoral del Pacífico las principales rutas en materia de exportación por la vía marítima se concentran en petróleo y derivados y otros fluidos que, en conjunto, representan 63.1% de la carga del litoral. Los principales países de destino son Cuba, Panamá y El Salvador.

\*/ El análisis excluye la información de la carga contenerizada de destino de Manzanillo, ya que no se reporta en las bases de datos proporcionadas por Puertos Mexicanos.

## COMERCIO MARÍTIMO DE EXPORTACIÓN HACIA CENTROAMÉRICA Y EL CARIBE EN EL LITORAL DEL PACIFICO POR TIPO DE CARGA Y PAIS DE DESTINO, 2003 (Toneladas)

Pais	General Suelta	General Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petroleo y Derivados	Otros Fluidos	Total	Part. %
Cuba			11,274			180,975	192,249	28.8
Panama	2,111	18			135,156		137,285	20.5
Trinidad y Tobago		64		114,163			114,227	17.1
El Salvador	1,046				105,233		106,279	15.9
Colombia	38,608	2,370					40,978	6.1
Costa Rica	27,084						27,084	4.1
Guatemala	23,966	400					24,366	3.6
Puerto Rico	24,348						24,348	3.6
Venezuela		1,624					1,624	0.2
Honduras	116						116	0.0
República Dominicana		20					20	0.0
<b>Total</b>	<b>117,279</b>	<b>4,496</b>	<b>11,274</b>	<b>114,163</b>	<b>240,389</b>	<b>180,975</b>	<b>668,576</b>	<b>100.0</b>
<b>Participación %</b>	<b>17.5</b>	<b>0.7</b>	<b>1.7</b>	<b>17.1</b>	<b>36.0</b>	<b>27.1</b>	<b>100.0</b>	

- En el caso del litoral del Golfo-Caribe, en 2003 los movimientos de carga de exportación hacia países de Centroamérica y el Caribe fueron los siguientes:

### COMERCIO MARÍTIMO DE EXPORTACIÓN HACIA CENTROAMÉRICA Y EL CARIBE EN EL LITORAL DEL ATLANTICO POR TIPO DE CARGA Y PAIS DE DESTINO, 2003 (Toneladas)

Pais	General Suelta	General Contenerizada	Granel Agrícola	Granel Mineral	Petroleo y Derivados	Otros Fluidos	Total	Part. %
Colombia	88,411	133,052	398	9,555			231,416	15.9
Venezuela	55,005	114,482	1,630	26,523			197,640	13.6
Panama	1,626	171023	1670	9034			183353	12.6
Japon	14,549	1,150		156,649			172,348	11.9
Puerto Rico	29,060	71332			29432	5316	135140	9.3
Cuba	3,472	130720		260			134452	9.2
Costa Rica	8,542	119876					128418	8.8
Islas Caiman				84697			84697	5.8
República Dominicana	1,154	59,184	207	1,965		311	62,821	4.3
Jamaica	4,066	38431	1158				43655	3.0
Trinidad y Tobago	1,997	20289					22286	1.5
Guatemala	81	16,475				5,186	21,742	1.5
Honduras	535	17890	1988				20413	1.4
Haiti		5813					5813	0.4
Bahamas	906	4488					5394	0.4
Antillas Holandesas	1,374	2350					3724	0.3
Barbados		270					270	0.0
St. Lucia		167					167	0.0
Nicaragua		31					31	0.0
Islas Virgenes	18	2					20	0.0
Antigua and Barbuda		12					12	0.0
El Salvador		4					4	0.0
Total	210,796	907,041	7,051	288,683	29,432	10,813	1,453,816	100.0
Participación %	14.5	62.4	0.5	19.9	2.0	0.7	100.0	



- ❑ De manera evidente, el volumen de comercio total (y marítimo) con Centroamérica y El Caribe no ha respondido a los acuerdos de libre comercio firmados con la región (tanto con Costa Rica, como con Colombia y Venezuela).
- ❑ El valor total del comercio de México con la región asciende a 1.7% del comercio total del país (2.1% para las exportaciones y 1.3% para las importaciones) y, en el caso del comercio marítimo, el volumen de carga transportado (desde y hacia la región) representa 3.1% de la carga marítima de altura del Sistema Portuario Nacional.
- ❑ De hecho, estas cifras muestran un mejor comportamiento relativo de la carga marítima respecto a otros modos de transporte hacia Centroamérica y el Caribe, derivado del tipo de carga (petróleo y derivados, granel agrícola y granel mineral) y las rutas de mayor importancia relativa entre México y la región.

## VIII.3.4 Competitividad frente a la carga mundial

- Dadas las condiciones anteriores, la “posición competitiva” actual de los puertos mexicanos es la siguiente:

**PARTICIPACION DE LOS PUERTOS EN EL FLUJO DE CARGA DE ALTURA 2003**  
(Excluye petróleo y derivados)

	Carga total 2003 (Toneladas)	Part. % en carga Mundial	Part. % en carga América	Part. % en comercio exterior México	Part. % en carga portuaria México
Acapulco	16,984	0.00	0.00	0.01	0.03
Altamira	7,546,210	0.06	0.31	5.99	11.62
Coatzacoalcos	2,562,201	0.02	0.11	2.03	3.95
Dos Bocas	3,981	0.00	0.00	0.00	0.01
Ensenada	1,705,805	0.01	0.07	1.35	2.63
Guaymas	791,247	0.01	0.03	0.63	1.22
Lazaro Cardenas	13,029,895	0.11	0.54	10.34	20.07
Manzanillo	8,371,353	0.07	0.34	6.64	12.90
Mazatlan	320,341	0.00	0.01	0.25	0.49
Puerto Madero	0	0.00	0.00	0.00	0.00
Progreso	1,919,903	0.02	0.08	1.52	2.96
Salina Cruz	90,744	0.00	0.00	0.07	0.14
Tampico	2,672,395	0.02	0.11	2.12	4.12
Topolobampo	385,080	0.00	0.02	0.31	0.59
Tuxpan	1,161,492	0.01	0.05	0.92	1.79
Veracruz	15,029,671	0.12	0.62	11.92	23.15
Subtotal puertos comerciales	55,607,302	0.46	2.3	44.1	85.7
Total puertos de México	64,915,173	0.54	2.7	51.5	100.0

---

## VIII.4 Elementos para mejorar la competitividad de los puertos

### VIII.4.1 Aspectos generales

- De acuerdo con los pronósticos de comercio exterior y de flujos de carga que se presentan en el apartado anterior, se estima que potencialmente los puertos mexicanos tendrían la siguiente penetración de mercado en 2030:

## PARTICIPACION DE LOS PUERTOS EN EL FLUJO DE CARGA DE ALTURA 2030

(Excluye petróleo y derivados)

	Carga total 2030 (Toneladas)	Part. % en carga Mundial	Part. % en carga América	Part. % en comercio exterior México	Part. % en carga portuaria México
Acapulco	99,167	0.00	0.00	0.02	0.04
Altamira	31,556,217	0.09	0.46	6.96	12.61
Coatzacoalcos	8,011,513	0.02	0.12	1.77	3.20
Dos Bocas	17,922	0.00	0.00	0.00	0.01
Ensenada	3,158,436	0.01	0.05	0.70	1.26
Guaymas	1,943,158	0.01	0.03	0.43	0.78
Lazaro Cardenas	49,166,932	0.15	0.71	10.85	19.65
Manzanillo	49,960,631	0.15	0.72	11.02	19.97
Mazatlan	1,888,901	0.01	0.03	0.42	0.76
Puerto Madero	0	0.00	0.00	0.00	0.00
Progreso	9,368,710	0.03	0.14	2.07	3.75
Salina Cruz	875,100	0.00	0.01	0.19	0.35
Tampico	6,660,084	0.02	0.10	1.47	2.66
Topolobampo	1,698,672	0.01	0.02	0.37	0.68
Tuxpan	4,349,208	0.01	0.06	0.96	1.74
Veracruz	51,246,004	0.15	0.74	11.31	20.49
<b>Subtotal puertos comerciales</b>	<b>220,000,656</b>	<b>0.65</b>	<b>3.2</b>	<b>48.5</b>	<b>87.9</b>
<b>Total puertos de México</b>	<b>250,150,925</b>	<b>0.74</b>	<b>3.6</b>	<b>55.2</b>	<b>100.0</b>

- **Para alcanzar esa movilización potencial, tendrían que instrumentarse diversas medidas para incrementar la competitividad de los puertos.**
  - ❑ **De capacidad. Se requerirá identificar las inversiones (nuevas o de adaptación) que permitan atender esas demandas.**
  - ❑ **De productividad, lo que se vincula con una mejoría de los rendimientos operativos.**
- **Las medidas específicas por puerto en estos dos ámbitos se identifican en la Fase 2 del PRODELI.**
- **Vinculado con los temas anteriores, se requerirá definir un nuevo esquema tarifario en los términos del análisis que se encuentra en proceso de elaboración.**

- 
- **Otro aspecto esencial relacionado con la competitividad serán las modificaciones a la disposición y características de la infraestructura y las instalaciones portuarias (layout), que se derivará de la actualización de los Planes Maestros, y, a nivel de movimientos específicos, de los proyectos y estudios estratégicos que se realizarán para cruceros, granos, vehículos e integración de cadenas logísticas. Esos dos aspectos constituyen la Fase 5 del PRODELI.**
  - **En lo que se refiere a los procesos de planeación y administración de los puertos, una vez definida la estrategia del sistema (Fase 2), las medidas asociadas para aumentar la competitividad serán una consecuencia de la implantación del Balance Score Card a nivel del sistema portuario y de las APIs, que resultará de las Fases 7, 9, 10 y 11 del PRODELI.**

- 
- **En el ámbito de decisión externo a los puertos, existen dos factores clave que inciden en la competitividad:**
    - ❑ **La participación de las diversas autoridades regulatorias en el puerto, que afecta su eficiencia operativa y en los costos del movimiento de carga. Si bien la actualización del marco jurídico y regulatorio prevista en la Fase 2 contribuirá a resolver esa problemática, sería necesario integrar reglamentos de coordinación de autoridades.**
    - ❑ **La infraestructura terrestre y carretera que conecta los puertos con los centros de origen y destino de la carga en el país, así como la que se vincula con nuestros vecinos comerciales, para lo cual será fundamental contar con el programa actualizado de la SCT en la materia.**

- 
- **En materia comercial, las estrategias que se deriven de la Fase 2 del PRODELI deben complementarse con la instrumentación de un sistema de seguimiento sistemático de las políticas que se están implantando en puertos competidores del exterior.**



---

## VIII.4.2 Aspectos específicos

- **A partir del análisis realizado, en principio se han detectado las siguientes áreas de oportunidad o de detección de riesgos que, de manera particular pueden impactar la carga marítima en los próximos años:**
  - **Carga contenerizada en transbordo.** En los últimos dos años, se ha registrado un importante influjo de contenedores que ingresan a los puertos mexicanos de la costa del Pacífico (en especial a Manzanillo) que provienen de Asia (fundamentalmente de China), con destino a Centro y Sudamérica. Este influjo de carga podría observar un crecimiento exponencial en los próximos años, mismo que deberá analizarse con detalle para determinar las necesidades de inversión que permitan aprovechar dicha oportunidad de negocio.

- ❑ **Carga de productos perecederos a Japón.** A partir de la firma del acuerdo de libre comercio con Japón, resulta fundamental el análisis de la demanda de productos perecederos de dicho país, con el objeto de definir las necesidades de inversión en los puertos del Pacífico (en especial Manzanillo y Lázaro Cárdenas) redes en frío para la transportación de dicha mercancía.
- ❑ **Cruceros/pasajeros.** El crecimiento explosivo que han observado los arribos de cruceros (y el número de pasajeros promedio de dichos buques) en los últimos años, sugiere un análisis detallado de la prospectiva que se pueda generar en ese nicho de mercado, destacando las inversiones necesarias en los puertos especializados en cruceros para enfrentar la demanda pronosticada.

- ❑ **Carga de petróleo y derivados.** Los nuevos yacimientos petrolíferos detectados en el Golfo de México, implican un análisis detallado de las implicaciones que esto conllevaría para la carga marítima del país. En específico se requiere determinar si la nueva carga de petrolíferos implicaría mayores instalaciones de almacenamiento en los puertos especializados en este tipo de carga, en la medida que la ubicación de los nuevos yacimientos es sustancialmente más cercana a las costas que la sonda de Campeche. Al respecto habría que considerar que esta nueva fuente de reservas petrolíferas implicaría un aumento de la producción nacional de petróleo de 4 a 7 millones de barriles diarios y de la plataforma de exportación de 1.85 a 3 millones de barriles diarios.

- 
- ❑ **Carga de gas natural líquido.** Recientemente se ha detectado la intención de realizar nuevas inversiones en plantas orientadas a la regasificación de gas líquido en puertos, tanto del Pacífico (Ensenada) como del Golfo de México (Altamira). En la medida que México continuará siendo deficitario en materia de Gas natural durante varios lustros, es de vital importancia que este tipo de carga se dimensione correctamente para definir las inversiones necesarias en los puertos mencionados.
  
  - ❑ **Pesca.** De manera consistente, la actividad pesquera nacional se ha subexplotado en relación con su potencial, tanto a nivel nacional, como subregional. Considerando los resultados de la Fase 2 del presente estudio (PRODERS), resulta fundamental la cuantificación específica de dicho potencial para las próximas décadas en diversas regiones costeras del país.

---

❑ **Carga desviada por las nuevas inversiones en ferropuertos.**

La carga marítima de graneles agrícolas debe considerar un análisis del desvío de carga que generarán las inversiones proyectadas en los 9 ferropuertos que se construirán en el país. Dichas inversiones se realizarán en:

- I. Progreso (Yucatán)
- II. Tehuacan (Puebla)
- III. Los Mochis, Culiacán (Sinaloa)
- IV. Ciudad Obregón (Sonora)
- V. Tepatitlán, San Juan de los Lagos (Jalisco)
- VI. Comarca Lagunera (Gómez Palacio o Torreón)
- VII. Tuxtla Gutiérrez (Chiapas)
- VIII. Monterrey (Nuevo León)
- IX. Celaya (Guanajuato)

- 
- ❑ **Fusiones, adquisiciones e inversiones en el autotransporte y en el transporte ferroviario.** Recientemente se han registrado operaciones en medios de transporte alternativos al marítimo que impactarán significativamente a la carga portuaria en los próximos años. Destacan especialmente:
- ✓ La adquisición de TFM por parte de Kansas City Rail. Esta operación considera la generación un sistema de transporte ferroviario especializado en la explotación de los beneficios del TLCAN (Nafta-Rail). Lo anterior implicaría un desplazamiento importante de carga marítima hacia la ferroviaria en los próximos años.
  - ✓ Las inversiones/adquisiciones de empresas de autotransporte norteamericanas en el sector de autotransporte nacional registradas en los últimos años. Aunque este comportamiento está siendo impugnado por los transportistas nacionales, las autoridades no se han manifestado en contra, lo que también tendría consecuencias negativas sobre la carga portuaria.

- 
- ❑ **Evolución de la carga y niveles de saturación de puertos extranjeros.** La planeación estratégica de las inversiones en los puertos del país también debe considerar el movimiento de la carga de puertos extranjeros, cuya vinculación con los puertos mexicanos sea estrecha. Tal es el caso de Los Angeles, Long Beach, Houston o Freeport. En la medida que se detecten (y realicen) cuellos de botella en dichos puertos, se generarán oportunidades de negocio, para las cuales deberán estar preparados los puertos nacionales. En específico se han detectado oportunidades en las cargas de altura de graneles (líquidos y sólidos) y contenedores.