

I. Contribución de los puertos y las obras marítimas

I.1. Desarrollo del Comercio Exterior

Características del comercio exterior mexicano

- ❖ El comercio exterior mexicano es de alrededor de 341 mil millones de dólares, **55% del PIB**. Poco más del 80% del total del comercio exterior mexicano se hace con los Estados Unidos, 6.4% con Europa, 4% con Asia y Oceanía, 3 % con América Latina, 2 % con Canadá.
- ❖ En términos de valor, el comercio exterior con Estados Unidos fue de alrededor de **275 mil millones** de dólares, 20 mil millones con Europa, 15 mil millones con Asia y Oceanía y el resto con América Latina y el resto del mundo.

I.1. Desarrollo del Comercio Exterior

- ❖ El **94%** del total de exportaciones e importaciones de bienes manufacturados del país se concentran en la frontera Norte. El manejo de estos productos transportados por agua a ese país es de un **6%** del total.
- ❖ Cerca del **80%** del comercio entre los dos países, incluido el **40%** de las importaciones de productos agrícolas se produce por la frontera con Texas, en especial por Nuevo Laredo.
- ❖ Los flujos principales de comercio corren principalmente de las regiones vecinas a las ciudades de México y Guadalajara a través de Texas hacia el Noreste de los Estados Unidos y viceversa

I.1. Conclusiones

- ❑ La mayor parte de la carga marítima, manejada en terminales especializadas y boyas mar afuera, responden a las condiciones particulares de sus mercados, en este sentido, dichas instalaciones no están asociadas con una política de sistema portuario.

La contribución de los puertos comerciales, por donde se maneja el 25% de la carga marítima, ha sido:

- ❑ La construcciones de muelles e instalaciones especializadas para el manejo de contenedores y su correspondiente equipamiento, ha permitido una acelerada incorporación del país al manejo de cargas de alto valor agregado en contenedores
- ❑ Las adecuaciones de bodegas y patios para la exportación e importación de vehículos ha favorecido el desarrollo de la cadena productiva asociada con este mercado específico

I.1. Conclusiones

- ✓ Mejora en las condiciones físicas de la infraestructura y del equipamiento, así como en los sistemas operativos
- ✓ Incremento de los índices de rendimiento portuario
- ✓ Reducción de los tiempos de permanencia de los barcos en puerto.
- ✓ Mayor seguridad y reducción de las primas de seguro aplicables a la carga.
- ✓ Atracción de un mayor número de líneas navieras

En resumen, la contribución de los puertos y las obras marítimas al comercio exterior, se refiere exclusivamente a la función de transferencia eficiente entre los dos modos de transporte, pero no en la generación de nueva riqueza, derivada de actividades de valor agregado

I.1. Conclusiones

- La poca importante participación de los puertos en el comercio exterior e interior del país, deriva del carácter estructural de la economía mexicana y constituyen restricciones para incrementar la competitividad
- La contribución los puertos y obras marítimas al desarrollo litoral ha sido marginal, por falta de una visión y una estrategia de generación de actividad económica a nivel regional e, incluso, local.

I.1. Conclusiones

- Los procesos de descentralización hacia las costas han carecido de una estrategia coherente.
- En los procesos de descentralización, se han transferido recursos, mas no poder de decisión.
- Falta de definición de la exclusividad de las facultades de la federación y de los estados y de los municipios y de la primacía y alcances en el ejercicio de facultades en las que coincidan dos o tres niveles de gobierno.
- No se le ha dado a los litorales el mismo tratamiento en materia de libertad fiscal y de descentralización de políticas, que a la frontera norte.

I.1. Recomendaciones

De acuerdo con las características estructurales del comercio exterior mexicano, se desprende que cualquier estrategia que quisiera delinearse para el desarrollo del sistema portuario mexicano, tiene que plantearse desde el punto de vista de **dos vertientes**:

- La que corresponde a los puertos que en mayor o menor grado podrían participar, de y en los flujos del comercio internacional, independientemente si la carga tuviera origen o destino en nuestro país, y
- La de aquellos que por su ubicación geográfica, las características de su zona de influencia, los esquemas de distribución del comercio interior y la competencia del transporte terrestre en el manejo de exportaciones e importaciones, su crecimiento está restringido y deba asociarse más al impulso del desarrollo costero regional.

I.2. Desarrollo industrial

De los 338 parques industriales del país, sólo nueve son parques industriales marítimos:



I.2. Conclusiones

- ❑ De los nueve parques industriales marítimos, sólo Altamira y en menor grado Lázaro Cárdenas, que fueron planeados como puertos industriales, han contribuido eficazmente al desarrollo industrial.
- ❑ Respecto del resto de la actividad industrial realizada en este tipo de parques, que se localiza en los 327 ubicados en el interior del país, su abasto y producción se maneja por transporte terrestre. En este proceso, los puertos participan en las exportaciones o importaciones requeridas por tales instalaciones, en procesos simples de transferencia.
- ❑ Por lo que toca a dicho proceso de transferencia, debe destacarse sin embargo, que el hecho de que prácticamente la totalidad de los suministros o el manejo de productos terminados, se manejen en contenedores, la mayor eficiencia lograda en los puertos ha permitido una mejor situación competitiva para las industrias

I.2. Conclusiones

- ❑ En cuanto a las terminales de manejo de sal, yeso y roca caliza, no se estima que el tratamiento dado a tales materias primas, previo a su embarque, pueda considerarse como un proceso industrial portuario, sino como un simple proceso de embarque de materias primas .
- ❑ La parte relativa a los siete parques industriales pesqueros, se trata en el apartado correspondiente.

I.3. Crecimiento del sector turístico y pesquero



- ❑ El desarrollo de tres nuevas terminales para cruceros en el Caribe y la mejora de servicios en las instalaciones existentes, han contribuido eficazmente al desarrollo de este importante mercado.
- ❑ En el Pacífico, en cambio salvo los puertos de Ensenada, Vallarta, Acapulco y Huatulco, no hay terminales acordes con la importancia del movimiento de cruceros, como son los casos de Cabo San Lucas, Mazatlán, Manzanillo o Zihuatanejo.
- ❑ Sin embargo, e independientemente de que se disponga o no de terminales especializadas, el apoyo que en general ha dado la infraestructura portuaria existente a este tipo de mercado, ha propiciado una derrama económica importante en los puertos señalados, estimándose que, de acuerdo con datos de la CLIA, el 59% de los pasajeros gasta menos de 300 dólares, el 35% entre 300 y 500 dólares y 2% más de 500. Según las autoridades de SECTUR, la estimación promedio global es de 50 a 75 dólares por pasajero

I.3. Crecimiento del sector turístico y pesquero



- ❑ En el ámbito pesquero, la República Mexicana dispone de 144 sitios con infraestructura marítimo portuaria, en los cuales se efectúan diversas actividades pesqueras, tanto de tipo ribereño como de alta mar, no todos decretados como puertos. En 17 sitios habilitados como puertos, se captura el 77% del total nacional. El mayor volumen de captura en dichos puertos, se obtiene en los puertos del Pacífico, 89%, particularmente en los estados de Baja California, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa
- ❑ La flota pesquera del país se integra por un total de 106,373 embarcaciones, de las cuales 102,807 son embarcaciones menores (96.6%) y 3,566 corresponden a embarcaciones mayores. De lo anterior se desprende lo relativamente poco importante de la infraestructura pesquera para servicio de la flota

I.3. Crecimiento del sector turístico y pesquero



- ❑ La infraestructura, puede dividirse en: 25,730 m de obras de protección en el Pacífico (50.0%) y 25,694 m en el Golfo de México y Mar Caribe (50.0%), para un total de 51,424 m y 38,340 m de muelles con 39,446 m de longitud de atraque (15,726 m en el Pacífico y 23,720 m en el Golfo de México y Mar Caribe, equivalentes al 39.9 y 60.1%, respectivamente)
- ❑ El estado físico general de las obras de protección existentes es bueno y sólo en algunos casos se requiere la recarga o reparación de tramos dañados. En cuanto al estado físico de la infraestructura portuaria existente, en términos generales se requiere de reparaciones y mantenimiento inmediato
- ❑ Entre 1992 y 2002, la tasa media de crecimiento anual en la captura de especies marinas ha sido de tan solo el 0.43%. Es notable que solo 4 de las 13 categorías en que se dividen las pesquerías para fines estadísticos hayan mostrado crecimiento positivo, observándose decrementos en las 9 restantes

I.3. Crecimiento del sector turístico y pesquero



- ❑ La notable declinación de la pesca de altamar, se ha manifestado en un gradual deterioro de la infraestructura portuaria o, en el mejor de los casos, en un cambio de uso, como en Ciudad del Carmen. Sólo Ensenada, Mazatlán y en menor grado Yukalpetén, mantienen un aceptable grado de integración entre la captura y su industrialización
- ❑ En el caso de los puertos del Golfo, no se utilizan adecuadamente instalaciones como las de Alvarado o las de Tuxpan y, en general, por el carácter de pesca litoral en embarcaciones de pequeña envergadura se puede decir que la infraestructura sigue la misma tendencia de declinación que la propia actividad de captura en mar abierto.

I.3. Crecimiento del sector turístico y pesquero

- ❑ Como conclusión, se puede afirmar que existe una necesidad de desarrollar, en el corto plazo, proyectos que generen beneficios relacionados con una mejora en la eficiencia en las labores de carga y descarga, en seguridad y en la higiene con que son tratados los productos, así como establecer un esquema productivo industrial que se ocupe de dar valor agregado a la pesca, con el fin de impulsar el crecimiento de este sector y manteniendo todo dentro de un marco de sustentabilidad del medio ambiente

I.4. Uso sustentado del medio ambiente



- ❑ La participación de las obras marítimas en la apertura de bocas lagunarias con dragados y obras de protección para mejora de las condiciones ecológicas de las mismas, ha favorecido el desarrollo de prácticas de acuicultura extensiva.
- ❑ Por otra parte, la realización de dragados que permiten una mejor circulación de las aguas en los puertos, lagunas costeras y esteros ha contribuido al saneamiento y mejora de las condiciones ambientales y de funcionamiento de actividades pesqueras en pequeña escala
- ❑ Con menor importancia en cuanto a sus dimensiones pero con mucha mayor significación en la producción, se tienen los casos de los desarrollo privados de acuicultura intensiva para producción de camarón.

I.5. Desarrollo de la localidad

El efecto que ha tenido la actividad portuaria del país sobre el desarrollo de las localidades en las que se insertan los puertos:

- ✓ Sólo en los casos de Veracruz y Tampico, como puertos comerciales y Cozumel y Vallarta, en la turística, existe una amplia interacción entre las actividades portuarias y la comunidad urbano, tanto en los servicios de apoyo a las actividades portuarias, como en derrama directa de ellas, a través de la generación de empleos.
- ✓ En menor grado en otros puertos donde se combina con actividades turísticas asociadas con el aspecto de navegación a pequeña escala, existe también derrama por los empleos y servicios que generan las marinas, por ejemplo.
- En el resto de las ciudades portuarias, el impacto de la actividad portuaria en la comunidad sólo se asocia con los beneficios directos que representan los empleos de las personas que laboran en diversos aspectos de la operación y administración del puerto.