

# Operaciones Portuarias

En la revista especializada llamada México y la política económica portuaria internacional que es realizada por la institución del Banco de comercio exterior de México hace el siguiente análisis de la situación portuaria de México, sus logros y sus retos con cara a la globalización.

Los últimos tres gobiernos, México ha contado con una infraestructura portuaria moderada. Sin embargo, el ritmo de crecimiento económico del país, al igual que el de las inversiones públicas y privadas en materia de puertos, ha sido escaso para compensar las necesidades de transporte y comunicaciones de la población, así como para lograr estándares competitivos en el ámbito internacional.

En el ambiente económico de la mundialización, los puertos mexicanos constituyen un elemento fundamental de la política comercial mundial y desempeñan un cargo preponderante en la dinámica de la economía, no sólo local, regional o nacional, sino también en América del Norte, la Cuenca de Asia y el Pacífico. La inversión pública y privada en puertos mexicanos durante 2007 logró un total de 7 000 millones de pesos. En la actualidad, los especialistas están de acuerdo que los puertos mexicanos son más eficientes y seguros que en anteriores gobiernos, pero aún no se pueden comparar con los puertos de Ámsterdam, Nueva York, Los Ángeles, Long Beach, Hong Kong y Singapur. Las estadísticas de los puertos muestran de manera clara la posición internacional de México, que no cuenta con un puerto entre los 50 principales del mundo en materia de tráfico de contenedores (véase el cuadro).

# Operaciones Portuarias

## PRINCIPALES PUERTOS DEL MUNDO EN TRÁFICO DE CONTENEDORES, 2005 (TEU)

Posición	Puerto	País	TEU	Posición	Puerto	País	TEU
1	Singapur	Singapur	23 192	26	Gioia Tauro	Italia	3 161
2	Hong Kong	China	22 427	27	Yokohama	Japón	2 873
3	Shanghai	China	18 084	28	Yida	Arabia Saudita	2 836
4	Censen	China	16 197	29	Felixstowe	Reino Unido	2 700
5	Busan	Corea del Sur	11 843	30	Jawaharlal Nehru	Arabia Saudita	2 667
6	Kaohsiung	Taiwan	9 471	31	Manila	Filipinas	2 665
7	Rotterdam	Países Bajos	9 287	32	Dalian	China	2 665
8	Hamburgo	Alemania	8 088	33	Salalah	Omán	2 492
9	Dubai	Emiratos Árabes Unidos	7 619	34	Nagoya	Japón	2 491
10	Los Ángeles	Estados Unidos	7 485	35	Colombo	Sri Lanka	2 455
11	Long Beach	Estados Unidos	6 710	36	Valencia	España	2 410
12	Amberes	Bélgica	6 482	37	Oakland	Estados Unidos	2 273
13	Qingdao	China	6 307	38	Santos	Brasil	2 268
14	Port Klang	Malasia	5 544	39	Kobe	Japón	2 262
15	Ningbo	China	5 208	40	Le Havre	Francia	2 119
16	Tianjin	China	4 801	41	Keelung	Taiwan	2 091
17	Nueva York/Nueva Jersey	Estados Unidos	4 785	42	Seattle	Estados Unidos	2 088
18	Cantón	China	4 685	43	Barcelona	España	2 071
19	Tanjung Pelepas	Indonesia	4 177	44	Tacoma	Estados Unidos	2 066
20	Laem Chabang	Tailandia	3 834	45	Charleston	Estados Unidos	1 987
21	Bremen/Bremerhaven	Alemania	3 736	46	Hampton Roads	Estados Unidos	1 982
22	Tokio	Japón	3 593	47	Khor Fakkan	Emiratos Árabes Unidos	1 930
23	Xiamen	China	3 342	48	Ho Chi Minh	Vietnam	1 911
24	Tanjung Priok	Indonesia	3 282	49	Savannah	Estados Unidos	1 902
25	Algeciras	España	3 180	50	Melbourne	Australia	1 863

Fuente: elaboración propia basada en *Shipping Statistics Yearbook, 2007*; *Containerisation International Yearbook, 2007*, y Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Primera Conferencia de Puertos Mexicanos y de los Puertos de Los Ángeles y Long Beach, Los Ángeles, 14 al 16 de noviembre de 2007.

El puerto mexicano con el mayor movimiento de contenedores es el de Manzanillo, y el primero del país en superar el límite del millón de teu por año: de enero a octubre de 2007 movilizó 1 190 065 teu.

Los puertos en México son uno de los sectores de mayor crecimiento en el presente decenio. Sin embargo, el avance de cada una de las terminales portuarias, desde la infraestructura y los servicios, ha sido moderado y necesita aumentar.

# Operaciones Portuarias

El sistema portuario mexicano cuenta con 107 puertos y terminales: 54 en el litoral del Pacífico y 53 en el del Golfo de México y el Caribe. De acuerdo con el Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 2001-2006, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (sct) considera a 38 puertos como los más importantes, y sólo 20 están concesionados a una administración portuaria integral (api).

la modernización en México del sistema portuario incrementa la eficiencia operativa y supera el atraso acumulado en infraestructura al construirse terminales especializadas de carga.

Lo anterior ha formado un cambio representativo en la geografía portuaria nacional desde los años noventa; subraya el crecimiento de carga en contenedores y la aparición de redes de transporte intermodal como sistema de optimización del flujo de carga, para responder a las exigencias de competitividad en escala mundial.

Para calcular el crecimiento de carga de contenedores en los puertos mexicanos se necesitan modelos econométricos más fuertes que los que se aplican en la actualidad en México. Peralta Sánchez menciona que la definición de un modelo econométrico robusto para el pronóstico de la carga servirá de fundamento para planear el crecimiento de la infraestructura portuaria.

(Peralta Sanchez, 2007; Peralta Sanchez, 2007) Este tipo de modelos constituye un elemento fundamental de política pública para una economía como la mexicana, que tiene un patrón centralizado en el proceso de toma de decisiones. Se debe contar con un modelo estadístico econométrico, con información confiable del análisis económico del comportamiento estructural de la industria portuaria.

# Operaciones Portuarias

La mejora de las instituciones y el comercio determinado por la política comercial son elementos importantes que provocan el crecimiento económico de México. Los cambios estructurales en las instituciones del sector, el comercio internacional y la evolución del transporte marítimo ayudan en un modo directo en el crecimiento y la expansión de los puertos y su movimiento de carga.

Por lo tanto, es preciso analizar esos aspectos y sus características actuales, ya que ofrecen el marco de referencia en el que se producen las reformas portuarias en América Latina, y al mismo tiempo porque forman parte de los factores concluyentes del desarrollo futuro de los puertos.

Al examinar el pronóstico de carga, la demanda y las necesidades de los operadores portuarios, así como las últimas tendencias del sector, se puede decir que el tráfico de contenedores en México y el mundo aumentará como resultado del crecimiento de la economía mundial.

Mientras que la economía crece 3% anual, debido al efecto multiplicador del comercio mundial, el tráfico de contenedores se incrementa 9%. Otra de las tendencias en el sector es el aumento de la capacidad de los buques; si en 2006 el barco tipo que cubría la ruta entre Asia y Europa tenía una capacidad media para 6 000 teu, en 2010 será de 8 000 y en 2015 de 12 000.

En México se deben tener en cuenta estas tendencias, por que en los próximos años se deberán recibir buques de la clase E de Maersk, capaces de cargar hasta 11 000 teu. Por otra parte, el movimiento de pasajeros en cruceros aumentó 96%, sobre todo por la creciente importancia de Puerto Vallarta, Jalisco, y Ensenada, Baja California.

La evolución del tráfico de carga, con tasas de crecimiento superiores a las del producto interno bruto (pib) en la mercancía general transportada en contenedores, refleja una mejor posición competitiva de los puertos mexicanos en el mercado progresivamente liberalizado

# Operaciones Portuarias

de los servicios del transporte, su mayor integración en las redes nacionales y transamericanas del transporte combinado y el incremento del tráfico marítimo de corta distancia (short sea shipping) como alternativa al transporte terrestre en el área de América del Norte.

Referencia

Alejandro Díaz Bautista. (2009). Recuperado de  
[http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/130/1/685\\_DiazBautista.pdf](http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/130/1/685_DiazBautista.pdf)

Peralta Sanchez, J. (2007). Secretaria de Fomento Económico del Estado de Colima.  
*Consideraciones teóricas para el diseño de un modelo de pronóstico de la carga marítima como fundamento para la planeación del desarrollo de la infraestructura portuaria en el Pacífico mexicano.* Colima, Colima, México.