



México necesita una mayor infraestructura portuaria para “dar abasto a los nuevos capitales”

Posted on Diciembre 2, 2024

El puerto de Manzanillo, en el estado de Colima (occidente), es la principal entrada marítima de México para el comercio exterior. Por ello, el Gobierno de Claudia Sheinbaum anunció un megaproyecto para modernizarlo, en momentos en que Donald Trump intensifica sus amenazas arancelarias contra el país latinoamericano.

El pasado 23 de noviembre, las autoridades mexicanas anunciaron una inversión pública y privada de 63.000 millones de pesos (3.079 millones de dólares) para la construcción del Puerto Nuevo Manzanillo Cuyutlán, que también incluye recursos por 15.000 millones de pesos (736 millones de dólares) para modernizar las vías carreteras, según informó el Gobierno del estado de Colima y la Administración del Sistema Portuario Nacional (ASPIONA) de Manzanillo.

El principal objetivo de esta modernización es incrementar la capacidad operativa del puerto de Manzanillo, que entre enero y octubre de 2014 movió más de 3,2 millones de TEU'S (acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que se refiere la capacidad de carga de un contenedor de 20 pies). Con ello, se espera que ese puerto pase de contar con 450 hectáreas a más de 1.800 hectáreas para 2030 y sea capaz de movilizar 10 millones de TEU'S al año.

De alcanzar el movimiento de 10 millones de contenedores al año, el puerto de Manzanillo se convertiría en el principal de América Latina —actualmente es el tercero, después de Colón (Panama) y Santos (Brasil)— y pasaría de la posición 53 en el ranking mundial de puertos de Lloyd's List, a estar alrededor de la posición 20, con lo que superaría al puerto de Los Ángeles, que tiene una capacidad de 8,6 millones de TEU'S.

"[Como parte de la modernización], estaríamos hablando de cuatro terminales especializadas de contenedores, que tienen que ver con productos de la industria automotriz y con el comercio de granos y de acero", explica en entrevista con Sputnik Óscar León Islas, experto en comercio exterior y académico la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

Manzanillo se ubica como el principal puerto de México, con una amplia zona de influencia hacia la costa oeste del continente americano y la cuenca del Pacífico, en donde se destaca el intercambio comercial con países como Estados Unidos, Canadá, Guatemala, Colombia, Ecuador, Chile, Japón, China, Taiwán, Corea del Sur, Indonesia, Malasia, Singapur y Filipinas.

Manzanillo también tiene un importante intercambio comercial con varios países de la Unión Europea (UE), con Rusia, con Australia, con Nueva Zelanda y con Sudáfrica. De igual forma, es para México la principal entrada de contenedores, con una participación del 68% en el Pacífico mexicano y el 46% en todo el país, de acuerdo con cifras de la ASIPONA Manzanillo.

Preparación para el 'nearshoring'

Una de las principales razones para aumentar la capacidad y tecnología del puerto de Manzanillo es que se espera que llegue un mayor número de inversiones a México y haya un mayor movimiento de mercancías gracias al fenómeno del nearshoring o relocalización de empresas, del que México ha comenzado a beneficiarse y espera hacerlo más en un futuro.

De hecho, según informó la Asociación de Terminales y Operadores de Manzanillo (ASTOM), el nearshoring ya impulsa el crecimiento del puerto de Manzanillo, con un alza del 18% en movilización de contenedores en el primer semestre de 2024, superando 1,8 millones de TEU's.

"Los nuevos capitales que llegarán a México no solamente buscan mejores condiciones económicas, sino también mejores condiciones de infraestructura y de seguridad. Algo muy importante para seguir tantos flujos y poder darle abasto a las necesidades de los nuevos capitales, es precisamente esto: contar con una infraestructura portuaria con mayor capacidad instalada y que sea capaz de responder ante estas situaciones. Actualmente, el puerto de Manzanillo es un puerto importante, pero con una capacidad media", comparte a Sputnik Leobardo Vázquez, integrante del Centro de Estudios del Orden Global (CESOG) y profesor de la Universidad Tecnológica de Manzanillo.

Sin embargo, Vázquez explica que, con el proyecto de modernización, para el año 2030 ese puerto cuando menos duplique su capacidad. “Estamos hablando de que prácticamente este puerto va a incrementar la capacidad de México entre un 25 y 50% para la entrada de contenedores”, acota.

El experto también recuerda que el proyecto de Manzanillo no es aislado, pues forma parte de un esfuerzo del Gobierno de México por incrementar y mejorar su infraestructura portuaria en al menos una decena de estas zonas de llegada y salida de mercancía por transporte marítimo.

“La ampliación del puerto de Manzanillo no es un esfuerzo aislado en cuanto a el incremento de la infraestructura portuaria, sino que obedece a un plan de crecimiento portuario integral de toda la República Mexicana. Es una serie de inversiones que se van a dar, no solamente a Manzanillo sino a varios puertos del país. Estamos hablando que son más 10 proyectos puertos en el territorio mexicano”, agrega.

Viabilidad del proyecto, ¿en vilo?

La viabilidad o el éxito de este proyecto podría estar en vilo si se ve afectado el comercio entre México y Estados Unidos con las posibles política proteccionista del eventual Gobierno de Donald Trump.

El pasado 26 de noviembre, Trump anunció que, tan pronto asuma el cargo el 20 de enero, podría imponer aranceles del 25% a los productos de México y Canadá hasta que estos países no asuman su responsabilidad en temas como la migración ilegal, la crisis de opioides o el aumento de inversiones chicas.

“La presión que está poniendo Donald Trump plantea la interrogante de si este puerto puede quedar rebasado o que sea una obra que resulte sobredimensionada, en un entorno en el que México deba recibir menos importaciones desde China o que no puedan ser usado para enviar mercancías hacia Estados Unidos,”, explica León Islas.

El experto en comercio internacional indica que la modernización del puerto de Manzanillo se enfrenta al reto de su funcionalidad y viabilidad, en un momento en el que la geopolítica cruzada de Estados Unidos y China tiene un gran peso comercial. “El puerto podría ser subutilizado y ese es un escenario pesimista”, considera.

Finalmente, Islas prevé que, en un escenario más optimista en el que las relaciones comerciales entre México y Estados Unidos sigan de forma normal, Manzanillo podría situarse como un puerto complementario para Estados Unidos, donde varios puertos, como el de Long Beach, California, se saturan en algunas épocas del año.