



Los Puertos Marítimos y su Papel en México

DR. LUIS JAVIER CENDEJAS MENESES





DR. LUIS JAVIER CENDEJAS MENESES

Licenciado en Negocios Internacionales titulado con Honores por la UPAEP. Maestro en Administración y Alta Dirección por la Universidad Iberoamericana. Doctor en Logística y Supply Chain Management por la UPAEP. Cuenta con los diplomados en: Tráfico y Aduanas Región NAFTA, y en TLC con la Unión Europea. Tiene 20 años de experiencia en comercio internacional con enfoque en aduanas y logística de la cadena de suministro, incluida la investigación/ análisis + desarrollo del mercado en negociación; implementación de estrategias de logística, con énfasis y alcance de modelos para la importación y exportación por vía aérea, terrestre, ferroviaria y marítima, desde y hacia México para el mundo a través de aduanas, incluyendo prototipos para administrar, predecir y simular proyectos. Ha participado en más de 1,500 proyectos de cadena de suministro en la región NAFTA. Docente en la maestría de Logística en las cátedras de logística internacional, aduanas y cadena de suministro. Miembro del comité académico de CENEVAL nacional (evaluación nacional) para la finalización de la revisión aplicable a la carrera de Comercio Internacional. En DICEX formó parte del grupo ganador del Premio Nacional de Exportación presentado por el Presidente de la República en 2016; y del Premio Noreste de Exportación COMCE Noreste. Actualmente es el Responsable de Relaciones Institucionales de DICEX Integral Trade.

Bachelors degree in International Business with honors from UPAEP. Master degree in Administration and Senior Management from the Universidad Iberoamericana. PHD in Logistics and Supply Chain Management by UPAEP. He has diplomas for studies in: Traffic and Customs NAFTA Region, and FTA with the European Union. He has 20 years of experience in international trade with a focus on customs and supply chain logistics, including research / analysis + market development in negotiation; implementation of logistics strategies, with emphasis and scope of models for import and export by air, land, rail and sea, to and from Mexico for the world through customs, including prototypes to manage, predict and simulate projects. He has participated in more than 1,500 supply chain projects in the NAFTA region. Logistics Professor with a chair in international logistics, customs and supply chain. Member of the academic committee of national CENEVAL (national evaluation) for the completion of the revision applicable to the International Trade career. At DICEX he was part of the winning group of the National Export Award presented by the President of the Republic in 2016; and the COMCE Northeast Export Award. He is currently Responsible of Institutional Relations of DICEX Integral Trade.

Seaports and their Function in Mexico



Cerca del **90% de las mercancías** que se comercializan a nivel mundial se transportan por vía marítima y en una década se duplicó la capacidad promedio de los barcos de carga, de acuerdo al Foro Internacional del Transporte, siendo los puertos quienes permiten realizar los intercambios.

Los puertos marítimos facilitan el comercio y ayudan a que los costos logísticos sean competitivos. Permiten que la mercancía se mueva sin tantos puntos de toque, generando que el proceso y la cadena de suministro sea más eficiente.

La ubicación geográfica de nuestro país, aunado a la cantidad de puertos activos otorga ventajas significativas en esta industria. México cuenta con 102 puertos y 15 terminales fuera de puerto, y estos están distribuidos en los 11,500 kilómetros de territorio nacional que nos conectan con más de 145 países, lo anterior acorde al Sistema Portuario Mexicano. En dichos puertos se realizan actividades comerciales, industriales, petroleras, pesqueras, turísticas, y además son utilizadas con fines militares (marina nacional).

Los puertos son localidades geográficas y unidades económicas de una localidad donde se ubican las terminales, las terminales son unidades operativas de un puerto, habilitadas para proporcionar intercambio modal y servicios portuarios.

Los puertos se clasifican en 2:

- 1. De altura.**
Atienden flujos marítimos nacionales e internacionales.
- 2. De cabotaje.**
Atienden movimientos marítimos únicamente entre puertos nacionales.



Approximately, the 90% of the products that are globally commercialized are transported by sea, and in one decade, the average capacity of the cargo ships was doubled, according to the International Transport Forum, the ports are the ones that allow the execution of the exchanges. The seaports facilitate trading and make the logistic costs more competitive. They allow the transportation of the products without several checkpoints, making the process and the supply chain more efficient.

The geographic location of Mexico, combined with the quantity of active ports, provides significant advantages in this industry. Mexico has 102 ports and 15 out-of-port terminals, and all of them are allocated within 11,500 national territory kilometers, which enable us to be connected with more than 145 countries, according to the Mexican Port System. At these ports, commercial, industrial, oil, fishing, touristic activities are performed, and they are used for military purposes (national navy).

The ports are geographical areas and economic units of a specific place where the terminals may be found, the terminals are operating units of a port, which are actively able to provide modal interchange and port services.

The ports are classified in 2:

- 1. High Ports.**
They handle national and international maritime flows.
- 2. Cabotage Port.**
They handle maritime movements only between national ports.



En México contamos con una muy buena infraestructura en las terminales portuarias de primer mundo como Lázaro Cárdenas en el Pacífico y Veracruz en el Golfo de México/Atlántico"



De enero a agosto de 2018, la gestión de carga por puertos mexicanos llegó a 240,188,924 millones de toneladas, la de embarcaciones de carga a 25,807 unidades y, la de cruceros a 1,933 buques con 5,652,013 pasajeros. Las principales líneas navieras que prestan servicios regulares de contenedores desde y hacia México en los puertos especializados de contenedores son: MSC, Hapag-Lloyd, Hapag-Lloyd, Hamburg Süd Line, CMA CGM, ZIM Container Service y Seaboard Marine.

En México contamos con una muy buena infraestructura en las terminales portuarias de primer mundo como Lázaro Cárdenas en el Pacífico y Veracruz en el Golfo de México/Atlántico, un punto más para reiterar que los puertos en el país son una gran ventaja para ejecutar de manera eficaz y eficiente las cadenas de suministro del comercio exterior. Ahora la tarea es fomentar el crecimiento de esta industria año con año, cuidando que las entradas y salidas de mercancía sean funcionales y seguras.

La conectividad entre puertos es algo que debe estar en constante mejora para facilitar el movimiento de la mercancía tanto en el mar como en la tierra, y dentro de ello definir esquemas intermodales para establecer si la mercancía se mueve en tren o autotransporte por ejemplo.



In Mexico, we have a very efficient infrastructure at the first-world port terminals, as Lázaro Cárdenas at the pacific and Veracruz in the Gulf/Atlantic of Mexico"

From January to August 2018, the freight management conducted by Mexican ports reached the 240,188,924 million tons, the cargo vessel management reached the 25,807 units and, the cruising management reached the 1,933 ships with 5,652,013 passengers. The main shipping lines that provide regular container services from/to Mexico at the specialized container ports are: MSC, Hapag-Lloyd, Hapag-Lloyd, Hamburg Süd Line, CMA CGM, ZIM Container Service and Seaboard Marine.

In Mexico, we have a very efficient infrastructure at the first-world port terminals, as Lázaro Cárdenas at the pacific and Veracruz in the Gulf/Atlantic of Mexico. This is an additional point to emphasize that the Mexican ports represent a significant advantage to implement foreign trade supply chains in a more efficient and successful manner. Now, our task is to encourage the growth of this industry every single year, making sure that the goods receipt and the goods issue are safe and functional.

The connectivity among ports must be constantly improved to facilitate the movement of products by sea or land, and, within this connectivity, intermodal schemes must be defined to establish, for example, the transportation of the products by rail or carrier.

“

Nuestro Sistema Portuario Nacional (SPN) se ha modernizado constantemente con una visión logística y de conectividad multimodal,

donde las obras de infraestructura portuaria, carretera y ferroviaria se integran más para responder a la creciente demanda del comercio nacional e internacional. Al día de hoy se ha incrementado la capacidad del SPN de 260 a más de 500 millones de toneladas”



De acuerdo al Sistema de Indicadores del Sistema Portuario Mexicano, el tiempo promedio de estadía de la carga contenerizada en puerto es de: **9 días en Altamira y Lázaro Cárdenas, 8 días en Manzanillo y Ensenada, y de 5 días en Veracruz.**

Nuestro Sistema Portuario Nacional (SPN) se ha modernizado constantemente con una visión logística y de conectividad multimodal, donde las obras de infraestructura portuaria, carretera y ferroviaria se integran más para responder a la creciente demanda del comercio nacional e internacional. Al día de hoy se ha incrementado la capacidad del SPN de 260 a más de 500 millones de toneladas.

Se utilizó una inversión de 80,000 millones de pesos y con ello la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) trabaja en 25 proyectos portuarios y la construcción de 5 nuevos puertos en el Golfo de México: Matamoros, Seybaplaya, Tuxpan, Nuevo Puerto de Veracruz y de Ciudad del Carmen.



According to the Indicator System of the Mexican Port System, the average residence time of the cargo containerized at the port corresponds to: **9 days in Altamira and Lázaro Cárdenas, 8 days in Manzanillo and Ensenada, and 5 days in Veracruz.**

Our National Port System (NPS) has been constantly modernized with a vision towards logistics and multimodal connectivity, where the projects regarding port, road and rail infrastructures are more integrated in order to respond to the increasing demand of national and international trade. Currently, the capacity of the NPS has been increased from 260 to more than 500 million tons.

An investment of 80,000 million pesos was used by the Secretariat of Communications and Transports (SCT) to implement 25 port projects and the development of 5 new ports in the Gulf of Mexico: Matamoros, Seybaplaya, Tuxpan, New Port of Veracruz and Ciudad del Carmen.

“

Our National Port System (NPS) has been constantly modernized with a vision towards logistics and multimodal connectivity, where the projects regarding port, road and rail infrastructures are more integrated in order to respond to the increasing demand of national and international trade. Currently, the capacity of the NPS has been increased from 260 to more than 500 million tons”



SISTEMA PORTUARIO NACIONAL



117 PUERTOS Y TERMINALES HABILITADOS

- 102 Puertos
- ✳ 15 Terminales fuera de puerto

SIMBOLOGÍA

- ★ Administración Portuaria Integral (Federal-SCT)
- ★ Administración Portuaria Integral (FONATUR)
- ★ Administración Portuaria Integral (Privada)
- ★ Administración Portuaria Integral (Estatad)



PACÍFICO:
58 Puertos y Terminales

PACIFIC:
58 Ports and Terminals

GOLFO DE MÉXICO:
59 Puertos y Terminales

GULF OF MEXICO:
59 Ports and Terminals

Fuente: SCT.



NATIONAL PORT SYSTEM



The Port of Tuxpan is a strategic port for transporting containers and commercial cargo, since it is the nearest port to Mexico City and the automobile clusters from the Central region of the country. Nowadays, this port is able to receive ships with a capacity of 9,000 containers, which corresponds to more than 50,000 tons. The Port has been developed from an installed capacity of 13 to more than 24 million tons.

El Puerto de Tuxpan es un puerto estratégico para el transporte de contenedores y carga comercial por ser el más cercano a la Ciudad de México y a los clústeres automotrices de la región Centro del país. Hoy el puerto puede recibir buques con capacidad de hasta 9,000 contenedores y de más de 50,000 toneladas. El Puerto ha pasado de una capacidad instalada de 13 a más de 24 millones de toneladas.

NOTAS:

- ★ El símbolo de las APIs Estatales no indica un puerto.
 - ✳ Puertos y terminales concesionados a las APIs Estatales.
 - Otros puertos concesionados a las APIs Federales.
 - ✳ Puertos y terminales no concesionados a una API.
 - ★ ★ ★ Los símbolos de las APIs Federales, APIs FONATUR la API Privada si indican un puerto.
- No incluye las concesiones de APIs otorgadas a empresas constituidas por gobiernos municipales.

117 ACTIVE PORTS AND TERMINALS

- 102 Ports
- ✳ 15 Out-of-port Terminals

SYMBOLGY

- ★ Comprehensive Port Administration. (Federal-SCT)
- ★ Comprehensive Port Administration. (FONATUR)
- ★ Comprehensive Port Administration. (Private)
- ★ Comprehensive Port Administration. (State)

NOTES:

- ★ The symbol of the state CPAs (Comprehensive Port Administrations) does not establish a port.
 - ✳ Ports and terminals licensed to the state CPAs.
 - Other Ports licensed to the state CPAs.
 - ✳ Ports and terminals unlicensed to a CPA.
 - ★ ★ ★ The symbols of the federal CPAs, private FONATUR CPAs if they establish a
- The achievements of the CPAs granted to companies made of municipal governments are not included.

Source: SCT.

De acuerdo a El Financiero, nuestro país asumió la presidencia de la Comisión Interamericana de Puertos de la Organización de los Estados Americanos (OEA) para el periodo 2016-2018. En 2017, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) ubicó a Manzanillo como el 4° puerto más importante de América Latina, en movimiento de contenedores, y a los de Lázaro Cárdenas y Veracruz dentro de los primeros 15. En el Índice de Competitividad Global del Foro Económico Mundial, México avanzó 18 posiciones en infraestructura portuaria, del lugar 75 en 2012 al 57 en 2017.

Entre los 5 principales puertos del país destacan: Veracruz, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira y Ensenada. Estos 5 puertos están considerados en el presupuesto federal del año en curso. Del presupuesto de poco más de 6,850 millones de pesos (mdp) el 80.4% fue otorgado a la API Veracruz, con aproximadamente 5,512 millones de pesos, destinados a obras como el desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas, el Libramiento Ferroviario Santa Fe, la nueva aduana y la continuación de la ampliación hacia su zona norte.

El siguiente puerto etiquetado es Lázaro Cárdenas, con 385 millones de pesos, para la construcción, instalación y puesta en funcionamiento de sistemas fotovoltaicos para energía eléctrica; la construcción del muelle y patio de uso público; y la construcción de plantas potabilizadoras.

Altamira con 261 millones de pesos para llevar a cabo las subestaciones eléctricas y líneas de transmisión. El Puerto de Manzanillo con el objetivo de hacer el Proyecto Correctivo y Protección de Subestructuras de Muelles de la Banda C, obtuvo 144 millones de pesos. Y Ensenada 83 millones de pesos para la ampliación del rompeolas del puerto en 400 metros y el mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura portuaria de Ensenada y El Sauzal.



According to El Financiero, Mexico assumed the presidency of the Inter-American Committee on Ports of the Organization of American States (OAS) from 2016 to 2018. In 2017, the United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC) ranked Manzanillo as the 4° most important port in Latin America regarding displacement of containers, and the ports of Lázaro Cárdenas and Veracruz were ranked within the first 15 positions. Regarding the Global Competitiveness Index of the World Economic Forum, Mexico progressed 18 positions concerning port infrastructure, from the 75 position in 2012 to the 57 position in 2017.

Among the 5 main Mexican ports, Veracruz, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira and Ensenada are emphasized. These 5 ports are taken into consideration within the federal budget of this current year. From the budget of approximately 6,850 million pesos, the 80.4% was granted to the CPA Veracruz (Comprehensive Port Administration), with approximately 5,512 million pesos for certain projects, such as the development of the Logistic Activity Area, the Santa Fe Rail Beltway, the New Customs Office and the continuation of the extension towards its Northern zone.

The following marked port is the Port of Lázaro Cárdenas, with 385 million pesos for constructing, installing and establishing photovoltaic systems for electrical energy; constructing a public dock and yard; and constructing water treatment plants.

Altamira with 261 million pesos for implementing the electrical substations and drivelines. The Port of Manzanillo is intended to perform the Corrective Project and Protecting Substructures of Docks of Group C, and in obtained 144 million pesos. Finally, Ensenada with 83 million pesos for developing the breakwater of the port by 400 meters, and providing maintenance and reconstruction to the port infrastructure of Ensenada and El Sauzal.

“

En 2017, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) ubicó a Manzanillo como el 4° puerto más importante de América Latina, en movimiento de contenedores, y a los de Lázaro Cárdenas y Veracruz dentro de los primeros 15"

“

In 2017, the United Nations Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC) ranked Manzanillo as the 4° most important port in Latin America regarding displacement of containers, and the ports of Lázaro Cárdenas and Veracruz were ranked within the first 15 positions"

PUERTO DE MANZANILLO

PORT OF MANZANILLO

A continuación les platicamos un poco de cada uno de ellos:

PUERTO DE ENSENADA

Es un puerto de aguas profundas situado en la costa oeste de la región de Baja California, tan sólo a 110 kilómetros del estado de California. Dispone de terminales de carga y de pasajeros. Gestiona en promedio 191,000 TEUS (acrónimo del término en inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que significa Unidad Equivalente a Veinte Pies). Dispone de conexiones directas con 64 puertos en 28 países. La mayor parte de los buques que pasan por este puerto proceden de Asia, Norteamérica y Sudamérica.

En los últimos años las inversiones en el Puerto de Ensenada rondaron en los 2,000 millones de pesos y el movimiento de carga contenerizada creció en más de 100%, así como un 50% más de cruceros y 85% más en carga general.



We will be explaining some information about them hereunder:

PORT OF ENSENADA

It is a deep-water port located at the west coast of Baja California, only 110 kilometers away from California. It has cargo and passenger terminals. It manages approximately 191,000 TEUS (Twenty-foot Equivalent Unit). It has direct connections with 64 ports in 28 countries. The majority of ships that arrive at this port come from Asia, North America and South America.

In recent years, the investments in the Port of Ensenada were worth around 2,000 million pesos and the movement of containerized cargo increased more than 100%, as well an additional 50% regarding ships and an additional 85% regarding general cargo.



“

Está dotado de infraestructura y servicios para atender cargas que demandan economías de escala y altos rendimientos, es el centro logístico para la construcción del gasoducto Texas-Tuxpan, un negocio que por su magnitud alcanza a diferentes participantes en el puerto”



PUERTO DE ALTAMIRA

Se encuentra en las costas del Golfo de México. Está conectado con 125 puertos, la mayoría a lo largo de la costa Atlántica. Sus conexiones con transporte terrestre y ferroviario enlazan el puerto con todo el norte y el interior del país, incluyendo ciudades tan importantes como Monterrey, Reynosa, Guadalajara y Ciudad de México.

Gestiona en promedio 684,930 TEUS, incluyendo carga seca y líquida, granel seco y líquido, petroquímicos, LNG, contenedores y carga rodada. La mitad de la carga tiene origen o destino en las zonas del norte como Tamaulipas, Nuevo León y Coahuila, mientras que el 28% procede o tiene como destino las regiones centrales de San Luis Potosí, Zacatecas, Jalisco, Guanajuato y Querétaro. Está dotado de infraestructura y servicios para atender cargas que demandan economías de escala y altos rendimientos, es el centro logístico para la construcción del gasoducto Texas-Tuxpan, un negocio que por su magnitud alcanza a diferentes participantes en el puerto.



Imágenes recuperadas de: <https://www.puertoaltamira.com.mx/espi/0000001/inicio>



Images found in: <https://www.puertoaltamira.com.mx/espi/0000001/inicio>

“

It is given with infrastructure and services to deal with cargoes that demands scale economies and high performances, it is the logistic center for constructing the Texas-Tuxpan gas pipeline, which is a business that involves several contributors in the port due to its magnitud”

PORT OF ALTAMIRA

It is located at the coasts of the Gulf of Mexico. It is connected with 125 ports, and most of them may be found throughout the Atlantic coast. Its connections with the land and rail transport connect the port with the entire Northern and Internal region of the country, including significant cities as Monterrey, Reynosa, Guadalajara and Mexico City.

It manages approximately 684,930 TEUS, including dry and liquid cargo, dry and liquid bulk, petrochemicals, including cargo dry and liquid, dry and liquid bulk, petrochemicals, LNG (Liquefied Natural Gas), containers and rolled cargo. Half of the cargo has an origin or destination to the Northern regions, such as Tamaulipas, Nuevo León and Coahuila, while the 28% of the cargo has an origin or destination to central regions, such as San Luis Potosí, Zacatecas, Jalisco, Guanajuato and Querétaro. It is given with infrastructure and services to deal with cargoes that demands scale economies and high performances, it is the logistic center for constructing the Texas-Tuxpan gas pipeline, which is a business that involves several contributors in the port due to its magnitude.

PUERTO DE VERACRUZ

El Puerto de Veracruz es el puerto del país más antiguo e históricamente más significativo. Y como primer puerto equipado para el transporte de automóviles, se ha convertido en uno de los puertos más importantes para la industria automotriz mexicana. Localizado también en la costa este, con acceso directo al Golfo de México, el Puerto de Veracruz gestiona en promedio 965,290 TEUS.

Posee gran diversidad en el movimiento de carga, ya que maneja contenedores, granel agrícola, granel mineral, carga general, fluidos y vehículos. La Administración Portuaria Integral de Veracruz (APIVER) destaca que en 2012, el puerto movilizó más de 22 millones de toneladas, en comparación con las 17.3 millones de toneladas de 2010. Anualmente opera un promedio de 1,700 buques con importantes líneas navieras, enlazando a Veracruz con los principales puertos de Europa, Estados Unidos, América Latina y con Asia, a través del Canal de Panamá.

Con el Nuevo Puerto en Veracruz se cuadruplicará su capacidad instalada para pasar de 24 a más de 96 millones de toneladas.



El Puerto de Veracruz es el puerto del país más antiguo e históricamente más significativo



"Y como primer puerto equipado para el transporte de automóviles, se ha convertido en uno de los puertos más importantes para la industria automotriz mexicana"



The Port of Veracruz is historically the most ancient and significant port of the country. In addition, as the first port given with the equipment for transporting automobiles, it has become one of the most important ports for the Mexican automotive industry"

PORT OF VERACRUZ

The Port of Veracruz is historically the most ancient and significant port of the country. In addition, as the first port given with the equipment for transporting automobiles, it has become one of the most important ports for the Mexican automotive industry. It is located at the east coast as well, with direct access to the Gulf of Mexico, the Port of Veracruz manages approximately 965,290 TEUS.

It has a great diversity regarding the cargo movement, since it handles containers, agricultural bulk, mineral bulk, general cargo, liquids and vehicles. The Comprehensive Port Administration of Veracruz (CPAV) emphasizes that the port mobilized more than 22 million tons in 2012, compared with the 17.3 million tons in 2010. It operates annually approximately 1,700 ships with significant shipping lines, connecting Veracruz with the main ports in Europe, the United States, Latin America and Asia through the Panama Canal.

In cooperation with the new Port of Veracruz, its installed capacity for containing from 24 to more than 96 million tons shall be quadrupled.

PUERTO LÁZARO CÁRDENAS

El Puerto Lázaro Cárdenas ubicado en el estado de Michoacán y con 35 años de existencia, inició operaciones como un puerto industrial, pero con el paso del tiempo su actividad cambió a cargas comerciales. El puerto opera el 18% del total de la mercancía que se opera en todo el Sistema Portuario Nacional. Cuenta con accesos carreteros y ferroviarios, energía eléctrica de alta, media y baja tensión, telefonía y combustible suficiente para satisfacer la demanda de la industria.

Está equipado y acondicionado para recibir buques post-panamax y gestiona carga en contenedores, carga seca y líquida. Además, se espera que el puerto actúe como una puerta de entrada alternativa al mercado estadounidense, debido a la congestión en puertos de la Costa Oeste de Estados Unidos como Long Beach y Los Ángeles.

Cuenta ya con 3 nuevas terminales: de Contenedores II, de Granel Agrícola y la Especializada de Automóviles; en total se han concretado las 15 obras que correspondían a la modernización del puerto, lo que aumenta su capacidad instalada de 27 a 47 millones de toneladas al año.



Imágenes recuperadas de: <https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/>



LÁZARO CÁRDENAS



PORT OF LÁZARO CÁRDENAS

The Port of Lázaro Cárdenas located in Michoacán, and with more than 35 years of experience, initiated its operations as an industrial port, however, over the years, its activities were focused on commercial cargos. This port operates the 18% of the total products operated in the entire National Port System. It has road and rail accesses, high-voltage/medium-voltage/low-voltage electrical energy, telephony and fuel enough to satisfy the demand of the industry.

It is given with the proper equipment and prepared for receiving post-panamax ships, and it manages dry and liquid cargo in containers. In addition, the port is expected to work as an alternative entry to the US market, due to the traffic at the ports from the American Western Coast, such as Long Beach and Los Angeles.



It has already 3 new terminals: II for Containers, agricultural bulk, and the terminal specialized in vehicles; in total, the 15 projects that used to correspond to the port modernization have been finalized, which increases its installed capacity from 27 to 47 million tons every year.

Images found in: <https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/>

“

La mayor parte de las importaciones destinadas a la zona central de México entran por este puerto, por su localización, funciona como un puerto principal para los importadores y exportadores asiáticos”



PORT OF MANZANILLO

This port is considered as the greatest port of Mexico, it is located in Colima throughout the Pacific coast, and the cargo of the Pacific ocean from Mexico City is managed at this port. Most of the imports allocated to the Mexican central zone are introduced by this port for its location, it works as a main port for the Asian importers and exporters.

At the Port of Manzanillo, the Specialized Container Terminal II was completed, as well as the construction of the Multi-Purposes Terminal, with 13.6 and 2.46 million tons of installed capacity. In addition to the General-Cargo Terminal and the Car-Driving Terminal used for mobilizing 1.4 million tons and 50,000 vehicles every year.

With these projects, Manzanillo reaches more than 44 million tons of installed capacity. Additionally, it finalized the construction of the Railway Tunnel that enables trains to flow right to the port during the 24 hours a day. The main exported products include beer, sugar, copper, steel tubes, coal and resin.

PUERTO DE MANZANILLO

Este es considerado el mayor puerto de México, situado en el estado de Colima a lo largo de la costa pacífica y en él se gestiona la carga del océano Pacífico del área de Ciudad de México. La mayor parte de las importaciones destinadas a la zona central de México entran por este puerto, por su localización, funciona como un puerto principal para los importadores y exportadores asiáticos.

En el Puerto de Manzanillo se concluyó la Terminal Especializada de Contenedores II y la construcción de la Terminal de Usos Múltiples, con 13.6 y 2.46 millones de toneladas de capacidad instalada, respectivamente. Además de la Terminal de Carga General y de Manejo de Automóviles para movilizar 1.4 millones de toneladas y 50,000 vehículos al año.

Con estas obras, Manzanillo alcanza más de 44 millones de toneladas de capacidad instalada. De igual manera concluyó la construcción del Túnel Ferroviario que permite un flujo de trenes al puerto las 24 horas al día. Los principales productos exportados incluyen cerveza, azúcar, cobre, tubos de acero, carbón y resina.



MANZANILLO



“

Most of the imports allocated to the Mexican central zone are introduced by this port for its location, it works as a main port for the Asian importers and exporters”



OCUPACIÓN DE LAS TERMINALES DE CONTENEDORES DE ESTOS PUERTOS MENCIONADOS



	TEUS	Capacidad Estática (TEUS)	Ocupación del puerto (%)
Altamira	684,931	34,558	53
Lázaro Cárdenas	1,115,452	55,052	50
Manzanillo	2,218,045	44,344	80
Veracruz	857,709	31,000	42
Ensenada	191,708	7,500	57

Fuente: www.sela.org

* Las siglas TEU representan una unidad de medida de capacidad inexacta del transporte marítimo expresada en contenedores.



ACTIVITY LEVEL OF THE CONTAINER TERMINALS OF THE PORTS AFOREMENTIONED

	TEUS	Static Capacity (TEUS)	Activities of the Port (%)
Altamira	684,931	34,558	53
Lázaro Cárdenas	1,115,452	55,052	50
Manzanillo	2,218,045	44,344	80
Veracruz	857,709	31,000	42
Ensenada	191,708	7,500	57

Source: www.sela.org

* TEU represents the unit of measure of inaccurate capacity of the maritime transport expressed in containers.

PROCESO DE IMPORTACIÓN DE MERCANCÍA A MÉXICO A TRAVÉS DE LA VÍA MARÍTIMA

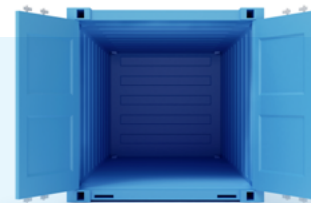


Como todo, el proceso de importación tiene ciertos pasos a seguir para que todo fluya de manera correcta. Nosotros tenemos un procedimiento específico que te compartimos a continuación:

1. El cliente envía a COE (Centro de operaciones especiales) la ficha técnica de la mano con una muestra o fotografía, para realizar la clasificación arancelaria y valoración aduanal en embarque carga suelta LCL, o carga contenerizada FCL.
2. Inicia el traslado al puerto destino, es necesario que 3 días antes del arribo del cargamento sean enviados los documentos de transportación: Factura, Packing list, Bill of lading.
3. COE captura datos, se genera COVE y digitalización de información. Se envía el VoBo del pedimento, se envía la solicitud de gastos, y la programación de pagos.
4. El buque arriba al puerto, en donde inicia operación de descarga en el recinto fiscalizado. A partir de ese momento toma 3 días para ser liberada la carga y salga a destino final.
5. En el día 1 se hace revalidación por parte de la naviera, realizamos la solicitud de previo y GLOSA de expediente.
6. En el día 2 se hace la validación, pago de pedimento y solicitud de transporte.
7. La carga pasa a patio de reconocimiento previo, en donde el representante y el agente aduanal realizan la confrontación del cargamento.
8. El contenedor se cierra y regresa al patio de importación.
9. En el día 3 se realiza la maniobra de carga y se presenta en los 2 semáforos fiscales.
10. **La mercancía sale a su destino con el transportista asignado.**

PROCESS FOR IMPORTING PRODUCTS INTO MEXICO BY SEA

As any process, the import process has certain phases that must be complied in order to avoid any problem. We have a specific procedure described hereunder:



1. The client sends a data sheet of the hand with a sample or photography to the SOC (Special Operations Center) in order to perform a tariff classification and customs valuation in shipment, piece goods LCL, or containerized cargo FCL.
2. The transfer to the destination port begins, it is necessary to send the transport documents three days prior to the cargo arrival: Invoice, Packing list, Bill of lading.
3. The SOC captures the data, the COVE is created, as well as the digitization of information. The VoBo of the Form is sent, as well as the request for expenses and the payment planning.
4. The ship arrives at the port, where the unloading operation in an In-Bond facility begins. From that moment, 3 days are required to release the cargo and send it to the final destination.
5. During day 1, the shipping line performs a revalidation, we perform previously the request and the file GLOSS.
6. During day 2, the validation, form payment and transport request are performed.
7. The cargo is allocated to the preliminary recognition area, where the representative and the customs broker perform the cargo comparison.
8. The container is closed and returned to the import area.
9. During day 3, the loading operation is performed and it is presented in 2 fiscal indicators.
10. The products are sent to their destination with the shipping agent assigned.



Cabe mencionar que un cambio importante dado en la nueva Ley Aduanera referente a los puertos marítimos es el marcado en el artículo 14-A el cual indica lo siguiente:

Los particulares que tengan el uso o goce de un inmueble colindante con un recinto fiscal o de un inmueble ubicado dentro o colindante a un recinto portuario, tratándose de aduanas marítimas, fronteras, interiores de tráfico ferroviario o aéreo, podrán solicitar al Servicio de Administración Tributaria la autorización para prestar los servicios de manejo, almacenaje y custodia de mercancías, en cuyo caso el inmueble donde se presten dichos servicios se denominará recinto fiscalizado.

Con este cambio en la ley se estaría logrando mayor competitividad del país debido a la posible mayor oferta de los recintos fiscalizados.

"Con este cambio en la ley se estaría logrando mayor competitividad del país debido a la posible mayor oferta de los recintos fiscalizados"

"By means of this change within the Law, a greater national competitiveness would be accomplished due to the possible greater offer of In-Bond facilities"

It should be mentioned that a significant change added into the new Customs Law, which concerns the seaports, is the one established in article 14-A, which establishes the following part:

The private individuals benefited with an adjacent property with a fiscal precinct, or a property located near or within a port precinct, regarding maritime customs, border customs or customs for rail/air traffic interiors, may request, to the Tax Administration Service, the authorization to provide driving and storage services, as well as services for custody of merchandise, in the cases where the property where the services are provided shall be recognized as In-Bond facility.

By means of this change within the Law, a greater national competitiveness would be accomplished due to the possible greater offer of In-Bond facilities.



LOS PRINCIPALES PUERTOS EN OTROS CONTINENTES

Si nos vamos a otras partes del mundo, estos son considerados dentro de los principales y más grandes puertos, no solo en tamaño sino también en actividad portuaria.

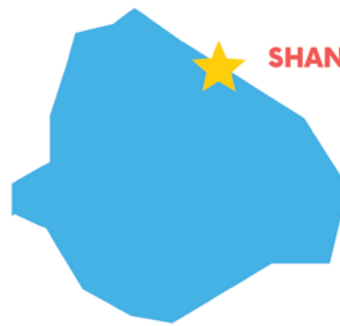


ASIA

SHANGHÁI, CHINA

Mueve en promedio 37.3 millones de TEUS.

El Puerto de Shanghái, situado en la municipalidad del mismo nombre, está compuesto por un puerto marítimo y un puerto fluvial. Se sitúa frente al mar de China, al este, y a la bahía de Hangzhou, al sur, comprendiendo también las desembocaduras de los ríos Yangtze, Huangpu y Qiantang. Es administrado por el grupo Shanghai International Port Group (SIPG, por sus siglas en inglés), que sustituyó a la Autoridad del Puerto de Shanghái en 2003.



SHANGHÁI, CHINA

THE MAIN PORTS IN OTHER CONTINENTS

Considering other parts of the world, the following countries are considered as the main countries with the largest ports, regarding dimension and port activity.



ASIA

SHANGHAI, CHINA

It mobilizes approximately 37.3 million TEUS.

The Port of Shanghai, which is located in the city with the same name, consists of a seaport and a river port. It may be found in front of the China Sea (East), and the Hangzhou Bay (South), including the Yangtze, Huangpu and Qiantang river mouths as well. It is managed by the Shanghai International Port Group (SIPG), who replaced the Port Authority of Shanghai in 2003.

EUROPA
RÓTERDAM, HOLANDA

Mueve en promedio 12.4 millones de TEUS.

El Puerto de Rotterdam es el puerto marítimo más grande de Europa. El puerto debe su posición de liderazgo a su excelente accesibilidad para los buques de alta mar. Y a sus conexiones intermodales y las 180,000 personas que trabajan en y para el área portuaria e industrial de Rotterdam. Un lugar donde ambiciones ilimitadas pueden hacerse realidad.



ESTADOS UNIDOS
LOS ÁNGELES, CALIFORNIA

Mueve en promedio 8.9 millones de TEUS.

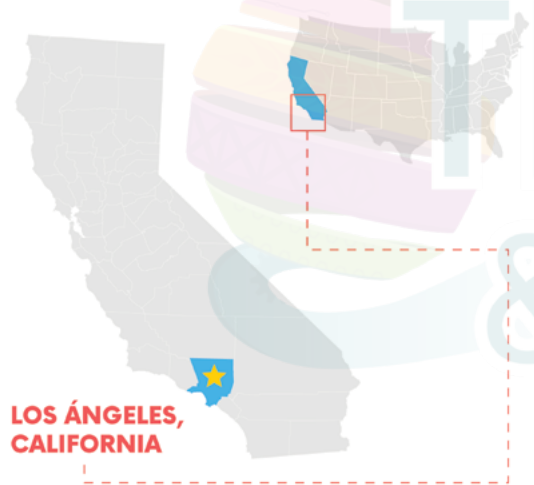
El Puerto de Los Ángeles es la principal puerta de entrada de Estados Unidos para el comercio internacional. Ubicado en la Bahía de San Pedro, a 20 millas al sur del centro de Los Ángeles, este próspero puerto marítimo es reconocido por sus operaciones de carga récord, gestión ambiental, asociación comunitaria, medidas de seguridad progresivas, puntos de referencia históricos y el Litoral de Los Ángeles.



THE UNITED STATES
LOS ANGELES, CALIFORNIA

It mobilizes approximately 8.9 million TEUS.

The Port of Los Angeles is the main access gate of the United States for international trading. It is located at San Pedro Bay, 20 miles away from the downtown of Los Angeles, this profitable seaport is recognized for its operations regarding record burden, environmental management, community partnership, progressive security measures, historical reference points and the Coastline of Los Angeles.



EUROPE
ROTTERDAM, NETHERLANDS

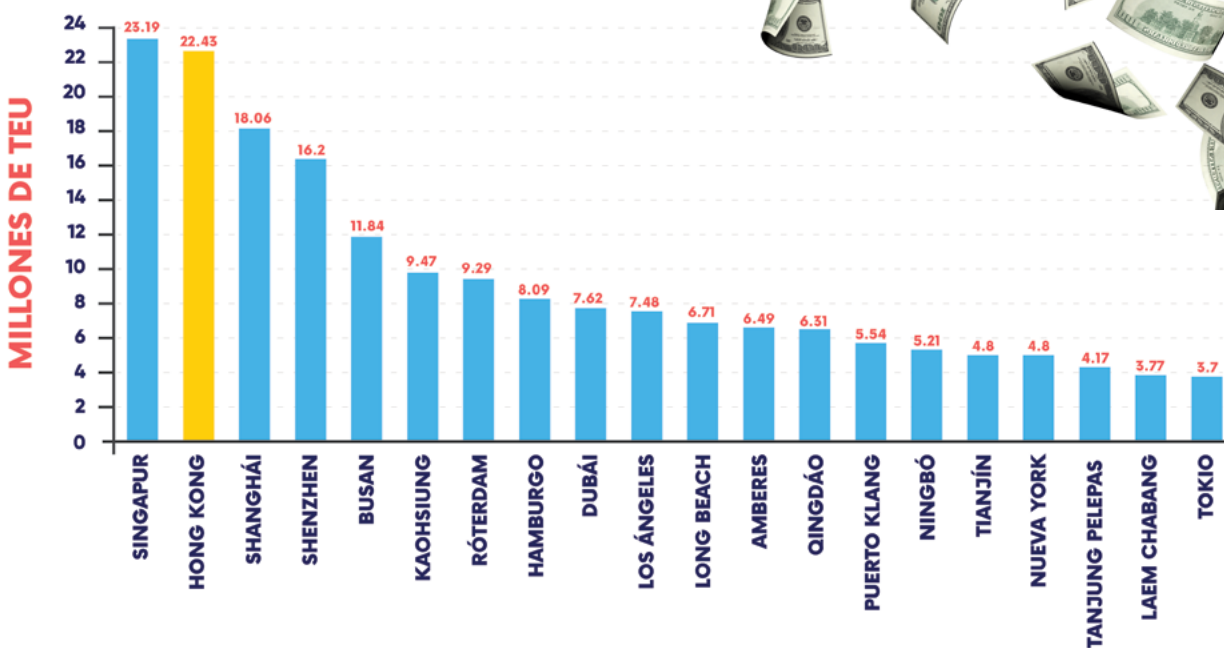
It mobilizes approximately 12.4 million TEUS.

The Port of Rotterdam is the largest seaport in Europe. This port has achieved this position due to its excellent accessibility for the ocean-going ships, as well as to its intermodal connections and the 180,000 individuals who work in the port and industrial area from Rotterdam. This place represents a place where unlimited ambitions may come true.



COMPARATIVAS DE LOS DIFERENTES COSTOS DE PUERTO A NIVEL GLOBAL

"Tráfico de Contenedores del Top 20 de los Puertos de Contenedores"

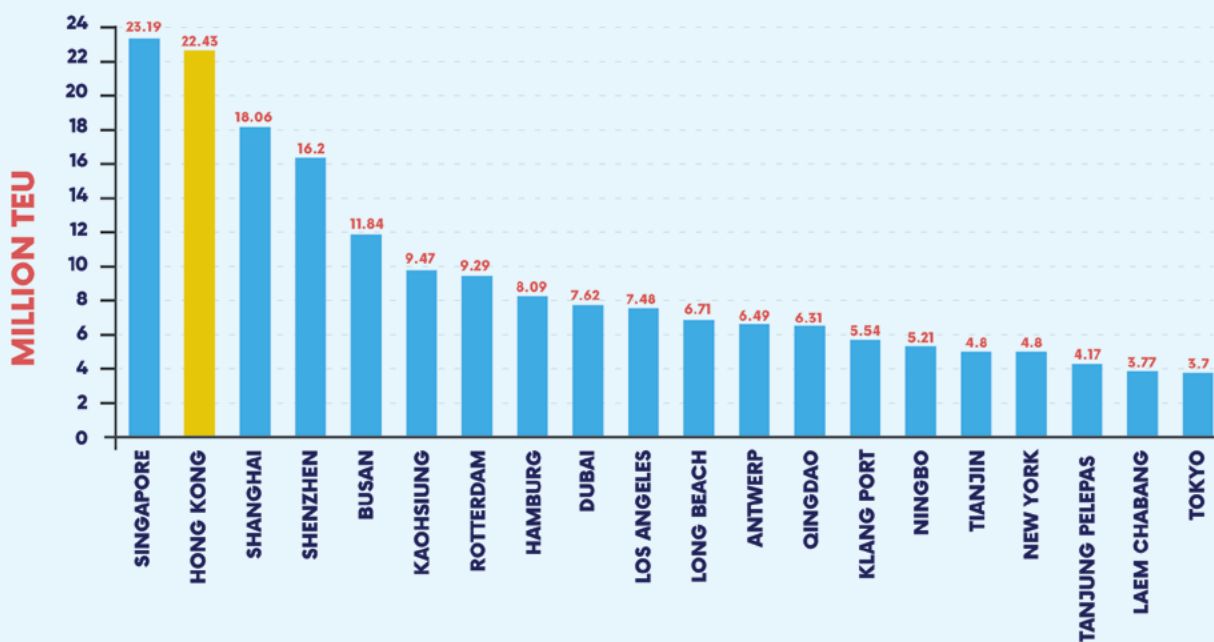


Fuente: Marine department Hong Kong 2006



COMPARISONS OF THE DIFFERENT PORT COSTS AT A GLOBAL LEVEL

"Container Throughput of Top 20 Container Ports"



Source: Marine department Hong Kong 2006

Los puertos, como ya mencionamos, han sido, son y serán una gran puerta de entrada a los diferentes continentes del mundo. México, con la enorme ventaja de tener acceso a 2 océanos tiene un potencial de crecimiento inmenso en el comercio exterior, solo es cuestión de continua mejora en la gestión y apoyo gubernamental.

Como en todo uno de los mayores retos del comercio a través de la vía marítima es la exigencia del mercado internacional, el país ha llegado a usos máximos de sus puertos, hay cada vez mayor demanda de infraestructura y de oferta de servicios logísticos integrados a costos más bajos.

De igual manera se requiere de personal capacitado que ponga en marcha los recursos que se tienen de manera eficiente y segura. Otro reto sumamente importante es la protección del medio ambiente, por ejemplo en el mar Caribe, se designó ya un Sistema Arrecifal Mesoamericano, que es un área sensible para la navegación y prevenir la contaminación de los buques.

México aún tiene camino que recorrer, hay que fortalecer rutas de cabotaje y mejorar rutas de transporte, sin embargo cada año se impulsa más al transporte marítimo, el desarrollo de la industria va creciendo y el gobierno le está dando la importancia que merece.

"México, con la enorme ventaja de tener acceso a 2 océanos tiene un potencial de crecimiento inmenso en el comercio exterior, solo es cuestión de continua mejora en la gestión y apoyo gubernamental"

As it was previously mentioned, ports have been, are and shall be a great entry gate to the different continents of the world. Supported by the great advantage of having access to 2 oceans, Mexico has an extensive growth potential regarding foreign trade, it is only a matter of improving continuously the governmental management and support.

As any challenge, one of the greatest challenges of trading by sea is the existence of the international market, the country has reached the maximum uses of its ports, the demand for infrastructure and comprehensive logistic service offer at lower costs is still increasing.

Additionally, trained staff is required to put into operation the resources acquired in an efficient and safe manner. Another significant challenge is the environment protection, for example, at the Caribbean Sea, a Mesoamerican Reef System was designed, which is a sensitive area for navigating and preventing the pollution from ships.

Mexico still have a long way to go, cabotage routes must be reinforced and transport routes must be developed, however, the maritime transport is encouraged every year, the development of the industry is increasing and the government is considering it as a significant matter.



Los puertos, han sido, son y serán una gran puerta de entrada a los diferentes continentes del mundo



"Supported by the great advantage of having access to 2 oceans, Mexico has an extensive growth potential regarding foreign trade, it is only a matter of improving continuously the governmental management and support"



Ports have been, are and shall be a great entry gate to the different continents of the world.

BIBLIOGRAFÍA

Zanela, A. Administraciones Portuarias reportan incremento de 61,6% en ingresos. (2018). Portal Portuario.
Recuperado de: portalportuario.cl/mexico-administraciones-portuarias-reportan-incremento-de-616-en-ingresos/.

Meza, N. El nuevo rumbo de los puertos en México. (2014) Forbes México.
Recuperado de: www.forbes.com.mx/el-nuevo-rumbo-de-los-puertos-en-mexico/.

Ranking: los 5 puertos más importantes en Mexico. (2018). IContainers.
Recuperado de: www.icontainers.com/es/2018/06/12/ranking-5-puertos-mas-importantes-mexico/.

Carranza, O. Análisis de Puertos. (2018). Secretaría de Economía.
Recuperado de: www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/323755/An_lisis3-5.pdf.

API Ensenada. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
Recuperado de: www.puertoensenada.com.mx/espi/0000001/inicio.

API de Lázaro Cárdenas. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
Recuperado de: <https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/>.

API Manzanillo. Tarifas. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
Recuperado de: www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0000207/tarifas.

API de Veracruz. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
Recuperado de: www.puertodeveracruz.com.mx/wordpress/.

API Altamira. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
Recuperado de: www.puertoaltamira.com.mx/espi/0000001/inicio.

Port of Rotterdam.
Recuperado de: www.portofrotterdam.com/en/see-do-and-experience.

El Puerto de Shanghái: El puerto de mayor tráfico de contenedores en el mundo. (2018) Vector.
Recuperado de: www.revistavector.com.mx/2018/10/09/el-puerto-de-shanghai-el-puerto-de-mayor-trafico-de-contenedores-en-el-mundo/.

Comprendiendo la importancia de los puertos mexicanos. (2016). Transporte.
Recuperado de: www.transporte.mx/comprendiendo-la-importancia-de-los-puertos-mexicanos/.

Peña, N. Puertos mexicanos con capacidad mundial. (2018). El Financiero.
Recuperado de: www.elfinanciero.com.mx/opinion/gerardo-ruiz-esparza1/puertos-mexicanos-con-capacidad-mundial.

Zanela, L. Ensenada entregará buenos resultados a la siguiente administración. (2018). T21.
Recuperado de: t21.com.mx/maritimo/2018/10/17/ensenada-entregara-buenos-resultados-siguiente-administracion.

Zanela, L. 10 puertos figuran en el presupuesto 2019. (2018) T21.
Recuperado de: t21.com.mx/maritimo/2018/12/20/10-puertos-figuran-presupuesto-2019.

Las navieras de portacontenedores navegan hacia México que promete un mercado de 5 millones de TEU en 2018. (2018). Info-Transportes.
Recuperado de: www.info-transportes.com.mx/index.php/buques/item/7459-las-navieras-de-portacontenedores-navegan-hacia-mexico-que-promete-un-mercado-de-5-millones-de-teu-en-2018.

México alcanza una gestión de 240,188,924 millones de toneladas en comercio exterior vía marítima de enero a agosto de 2018. (2018). Mexicoport.
Recuperado de: mexicoport.com/mexico-alcanza-una-gestion-de-240188924-millones-de-toneladas-en-comercio-exterior-via-maritima-de-enero-a-agosto-de-2018/.

Retos del comercio marítimo en México. (2018). Economía hoy.
Recuperado de: economiahoy.net/economia-mexicana/retos-del-comercio-maritimo-en-mexico/.

Martner, C. Sistema de Indicadores del Sistema Portuario Mexicano. (2018). Instituto Mexicano del Transporte. Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
Recuperado de: www.sela.org/media/2758692/sistema-de-indicadores-del-sistema-portuario-mexicano-martner.pdf.

Ley Aduanera. (2018) Justicia. Recuperado de: mexico.justia.com/federales/leyes/ley-aduanera/titulo-segundo/capitulo-i/#articulo-14-a.



BIBLIOGRAPHY

Zanela, A. Port Administrations report an increase of 61,6% regarding revenues. (2018). Port Website.
Consulted in: portalportuario.cl/mexico-administraciones-portuarias-reportan-incremento-de-616-en-ingresos/.

Meza, N. The new direction of the Mexican Ports. (2014) Forbes Mexico.
Consulted in: www.forbes.com.mx/el-nuevo-rumbo-de-los-puertos-en-mexico/.

Ranking: The 5 most important ports in Mexico. (2018). IContainers.
Consulted in: www.icontainers.com/es/2018/06/12/ranking-5-puertos-mas-importantes-mexico/.

Carranza, O. Port Analysis. (2018). Economy Department.
Consulted in: www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/323755/An_lisis3-5.pdf.

CPA of Ensenada. Secretariat of Communications and Transports.
Consulted in: www.puertoensenada.com.mx/espi/0000001/inicio.

CPA of Lázaro Cárdenas. Secretariat of Communications and Transports.
Consulted in: <https://www.puertolazarocardenas.com.mx/plc25/>.

CPA of Manzanillo. Rates. Secretariat of Communications and Transports.
Consulted in: www.puertomanzanillo.com.mx/esps/0000207/tarifas.

CPA of Veracruz. Secretariat of Communications and Transports.
Consulted in: www.puertodeveracruz.com.mx/wordpress/.

CPA of Altamira. Secretariat of Communications and Transports.
Consulted in: www.puertoaltamira.com.mx/espi/0000001/inicio.

Port of Rotterdam.
Consulted in: www.portofrotterdam.com/en/see-do-and-experience.

The Port of Shanghai: The port with the greatest container traffic in the world. (2018) Vector.
Consulted in: www.revistavector.com.mx/2018/10/09/el-puerto-de-shanghai-el-puerto-de-mayor-trafico-de-contenedores-en-el-mundo/.

Learning about the importance of the Mexican ports. (2016). Transport.
Consulted in: www.transporte.mx/comprendiendo-la-importancia-de-los-puertos-mexicanos/.

Peña, N. Mexican Ports with global capacity. (2018). El Financiero.
Consulted in: www.elfinanciero.com.mx/opinion/gerardo-ruiz-esparza1/puertos-mexicanos-con-capacidad-mundial.

Zanela, L. Ensenada shall provide excellent results to the next administration (2018). T21.
Consulted in: t21.com.mx/maritimo/2018/10/17/ensenada-entregara-buenos-resultados-siguiente-administracion.

Zanela, L. 10 ports are included in the budget 2019. (2018) T21.
Consulted in: t21.com.mx/maritimo/2018/12/20/10-puertos-figuran-presupuesto-2019.

The container shipping lines set sail for Mexico, which guarantees a market of 5 million TEUs in 2018. (2018). Info-Transportes.
Consulted in: www.info-transportes.com.mx/index.php/buques/item/7459-las-navieras-de-portacontenedores-navegan-hacia-mexico-que-promete-un-mercado-de-5-millones-de-teu-en-2018.

México reaches a management of 240,188,924 million tons, regarding foreign trade, by sea from January to August 2018. (2018). Mexicoport.
Consulted in: mexicoport.com/mexico-alcanza-una-gestion-de-240188924-millones-de-toneladas-en-comercio-exterior-via-maritima-de-enero-a-agosto-de-2018/.

Maritime trade challenges in Mexico. (2018). Current economy.
Consulted in: economiahoy.net/economia-mexicana/retos-del-comercio-maritimo-en-mexico/.

Martner, C. Indicator System of the Mexican Port System. (2018). Mexican Transport Institute. Secretariat of Communications and Transports.
Consulted in: www.sela.org/media/2758692/sistema-de-indicadores-del-sistema-portuario-mexicano-martner.pdf.

Customs Law. (2018) Justicia. Consulted in: mexico.justia.com/federales/leyes/ley-aduanera/titulo-segundo/capitulo-i/#articulo-14-a.