

MEKSYK.

SEKTOR STOCZNIOWY



Meksyk posiada 102 porty i 15 terminali rozmieszczonych na 11 500 km terytorium krajowego. Łącznie Meksyk obejmuje 117 punktów, w których codziennie i zgodnie z danymi Ministerstwa Komunikacji i Transportu (Secretaría de Comunicaciones y Transportes lub SCT) odbywają się ruchy krajowe i międzynarodowe. Według Światowej Organizacji Handlu ponad 80% towarów sprzedawanych na całym świecie jest transportowanych drogą morską, a porty umożliwiają wymianę handlową. 117 obiektów portowych w Meksyku prowadzi działalność handlową, przemysłową, naftową, rybacką i turystyczną i są wykorzystywane do celów wojskowych i bezpieczeństwa narodowego. Dzięki dynamice rozwoju rynków usług portowych i morskich, w ostatniej dekadzie w portach Meksyku zainwestowano 51.376 mln peso z publicznych i prywatnych zasobów. W państwie tym porty i terminale są klasyfikowane na dwie kategorie: międzynarodowe, które uczestniczą w krajowych i międzynarodowych przepływach morskich i krajowe, które uczestniczą w ruchach morskich tylko między portami krajowymi.

Porty Meksyku

Porty są ważnym sektorem w Meksyku i dane z Centrum Innowacji Logistyki i Handlu Meksyku (Centro de Innovación en Logística y Comercio en México lub Ciltec) pokazują, że tylko w 2015 r. ruch portowy wyniósł prawie 135 mln ton w 39 portach. Obciążenie wysokości stanowiło 71%, a pozostałe 29% to kabotaż. Podobnie oczekuje się, że do końca 2018 r. produkcja osiągnie 500 mln ton wprowadzanych do obrotu.

Porty międzynarodowe, które wyróżniają się na Oceanie Spokojnym to Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Acapulco, Ensenada i Guaymas i w Zatoce Meksykańskiej Veracruz, Ciudad del Carmen, Altamira, Tampico i Progreso. Najbardziej reprezentatywne porty krajowe na Oceanie Spokojnym to San José del Cabo, La Paz, Puerto Escondido, Puerto Angel i Santa Rosalia, natomiast w Zatoce Meksykańskiej Puerto Juárez, Chetumal, Matamoros, Celestun i Alvarado. Port Lázaro Cárdenas i Port Veracruz są uważane za główne porty Meksyku, dzięki swoim liniom żegludowym i produktywności. Port Lázaro Cárdenas znajdujący się w stanie Michoacán, z 35-letnią tradycją, rozpoczął działalność jako port przemysłowy, jednak z biegiem czasu jego działalność zmieniła się przez opłaty komercyjne. Zarząd Portu Integral Lázaro Cárdenas informuje, że port obsługuje 18% całkowitej ilości towarów obsługiwanych przez Narodowy System Portowy. Lázaro Cárdenas ma głębokość 18 000 metrów i jest chroniony, aby przyjąć statki o pojemności do 165 000 ton. Ma dostęp do dróg i kolei, energię elektryczną o wysokim, średnim i niskim napięciu, telefonię i wystarczającą ilość paliwa, aby sprostać zapotrzebowaniu przemysłowemu. Z kolei Port Veracruz został zintegrowany po utworzeniu w 1991 roku Integralnej Administracji Portowej Veracruz (Administración Portuaria Integral de Veracruz lub Apiver). Apiver został włączony jako spółka o zmiennym kapitale, dzięki 50-letniej koncesji udzielonej przez rząd federalny. Spółka ta nabyła wydziały do zarządzania obiektami portowymi, a także do obsługi terminali, urzędzeń i usług za pośrednictwem stron trzecich w celu częściowej cesji umów i praw.

Światowej klasy platforma logistyczna

Pod koniec kadencji Prezydenta Enrique Peña Nieto - sektor morski i portowy osiągnęły szczyt sukcesu w Meksyku. Taką opinię wyraził Minister Gerardo Ruiz Esparza z Meksykańskiego Ministerstwa Komunikacji i Transportu. Świat zwraca się ku Meksykowi dzięki stworzonej infrastrukturze. Od początku swojego mandatu, meksykański prezydent i Minister Ruiz Esparza dążyli do tego, aby uczynić z Meksyku światowej klasy platformę logistyczną. Ponieważ nasycenie portów miało wpływ na logistykę i łańcuchy dostaw, konieczne było zbudowanie większej i lepszej infrastruktury portowej, która łączyłaby Meksyk z rynkami światowymi. Obecny rząd meksykański rozpoczął pracę nad tym celem i dokonano następujących osiągnięć: w ciągu zaledwie 6 lat podwojono pojemność portów; zbudowano nowe porty, które będą ikonami infrastruktury portowej: Altamira, Veracruz, Tuxpan, Manzanillo, Lázaro Cárdenas. Od 2018 r. wraz ze zmianą struktury wspieraną przez Ministerstwo Finansów (Secretaría de Hacienda y Crédito Público lub SHCP), porty nie będą już wymagać zasobów fiskalnych, będą nadal działać zgodnie z przepisami SHCP, ale z własnymi zasobami. Dzięki Centrom Integralnie Planowanym (Centros Integralmente Planeados lub CIP) i Instytutowi Marketingu i Opinii (Instituto de Mercadotecnia y Opinión lub IMO) Meksyk jest kontynentalnym decydem w kwestiach portowych. Również została zmodernizowana Marynarka Handlowa i nastąpiło wzmocnienie Meksykańskiego Funduszu ds. Szkoleniowych dla Personelu Marynarki Handlowej (Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional lub FIDENA). W tej administracji zainwestowano ponad 80 000 mln peso, aby osiągnąć prezydencki cel podwojenia zdolności operacyjnej Krajowego Systemu Portowego (Sistema Portuario Nacional - SPN). Modernizacja portu Altamira (10 500 mld peso) obejmowała rekonfigurację terminali, a także budowę dwóch terminali hydraulicznych. W Nowym Porcie Tuxpan (12 000 mld peso) wybudowano Terminal Kontenerowy i



Samochodowy, które sprawiają, że jest to port najbliższym centrum przemysłowego i motoryzacyjnego ulokowanego w centrum kraju. W Manzanillo (9 500 mld peso) powierzchnia portu była czterokrotnie powiększona o Cuyutlan (1 899 ha). Wspecjalizowany terminal kontenerowy (TEC) został wyposażony i został zbudowany TEC II. Obecnie jest budowany tunel towarowy i kolejowy (postęp w 88%), który nadal będzie wiodącym portem kontenerowym w Meksyku i piątym w Ameryce Łacińskiej.

Modernizacja Lázaro Cárdenas składa się z 15 projektów: 14 zrealizowanych (12 000 mld). Tak więc ten port będzie jednym z najważniejszych centrów logistycznych w Ameryce Łacińskiej. Wraz z budową nowego Portu Veracruz (publiczno-prywatne inwestycje o wartości ponad 31 mld peso), obecne moce wzrosną czterokrotnie. Realizacja tego projektu trwała ponad 14 lat i obecnie ma ogólny 60% postęp: 96% falochronu doprowadziło do budowy 5 terminali. Ponadto budowane są drogi łączące je z Tuxpan, Manzanillo i Lázaro Cárdenas, tworząc Centrum Korytarza. Obecnie został zbudowany port na następne 100 lat, który zaczął działać w listopadzie wraz z przybyciem pierwszego statku. Ten port będzie przyjmował największe statki na świecie, które nie mogą przekroczyć Kanału Panamskiego. Prace te mają fundamentalne znaczenie dla uczynienia z Meksyku platformy logistycznej. Veracruz jest jednym z 5 nowych portów zbudowanych w Zatoce wraz z Matamoros, Tuxpan, Seybaplaya i Ciudad Del Carmen. Port Altamira planuje zainwestować ponad 150 mln dolarów, aby rozbudować swoje terminale i poprawić możliwości przeładunkowe kontenerów.

Według gazety El Mañana, Altamira Port Authority Integral (API) jest inwestycją o planach infrastrukturalnych i ma na celu dalsze zwiększanie ruchu kontenerów wewnątrz obudowy, ponieważ od stycznia do września zmobilizował 15 886 000 ładunków. Dlatego Altamira API planuje rozszerzyć terminal wielofunkcyjny do 2018 roku, aż do osiągnięcia 700 metrów bieżących w frontach wodnych, które zostaną dodane do 1200 metrów doków, już działających w porcie. Dyrektor generalny Altamira API - José Carlos Rodríguez, wspominał, że "rozwój tych nowych obiektów portowych umożliwi konsolidację portu jako platformy logistycznej dla centrum i północno-wschodniego Meksyku".

Komentarz Kierownika ZBH Meksyk – Patrycji Staszewskiej

Sektor turystyki rozwija się w Meksyku bardzo szybko. Myślę, że możemy rozszerzyć nasze relacje, ponieważ Meksyk ma rozległą linię brzegową, a Polska ma znakomicie rozwinięty przemysł stoczniowy. Sektor turystyki morskiej nie jest obsługiwany przez gospodarkę z innego kraju. Z mojego punktu widzenia Polska może zająć tę pustą przestrzeń. Firmy produkujące jachty w Polsce mogą z jednej strony sprzedawać je do Meksyku i z drugiej strony bardzo ważni dla Meksyku mogą stać się producenci łodzi, promów i dużych statków ładunkowych. Przede wszystkim Meksyk potrzebuje statków ładunkowych, aby przetransportować towary na rynki Ameryki Południowej, Ameryki Środkowej, Karaibów i północnego wybrzeża Stanów Zjednoczonych. Właśnie w tych częściach Meksyk ma duży zbyt swoich towarów. Wierzę, że przemysł stoczniowy to wielka szansa dla Polski w Meksyku i rozwinięcie współpracy w tym sektorze byłoby wielkim sukcesem gospodarczym dla obu krajów. W związku z tym uważam, że teraz nadszedł czas, aby polskie firmy z tego sektora przybywały do Meksyku i poprzez wsparcie Zagranicznego Biura Handlowego w Meksyku rozwijały współpracę na tym rynku. Zachęcam firmy polskie do otwarcia własnych przedstawicielstw handlowych. Rynek meksykański jest bardzo atrakcyjny i jest potęgą gospodarczą na kontynencie Ameryki Łacińskiej.

Najważniejsze targi z branży stoczniowej:

Expo Carga Mexico City <https://www.expo-carga.com/en.html>

Logistics Summit & Expo Mexico City <http://logisticsummit.com/>

Expo Intertraffic Mexico City <https://www.intertraffic.com/en/mexico/>

Zagraniczne Biuro Handlowe PAIH w Meksyku,

Dane kontaktowe:

Torre Mayor, 32nd floor

Av. Paseo de la Reforma #505

Col. Cuauhtémoc

06500 Ciudad de México

Patrycja Staszewska – Kierownik Biura

e-mail: patrycja.staszewska@paih.gov.pl

tel.: +52 55 5211 7470

mob.: +52 1 55 48 88 40 24

Patrycja Augustyniak - Business Development Manager

e-mail: patrycja.augustyniak@paih.gov.pl

tel.: +52 55 5211 5076

mob.: +52 1 55 6166 8265

mexico.trade.gov.pl