



ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL PROGRESO, S.A. DE C.V.

**ESTUDIO DE MERCADO DEL COMPORTAMIENTO PORTUARIO,
EN LA LOCALIDAD Y MUNICIPIO DE PROGRESO, YUCATÁN.**

Antecedentes

La Administración Portuaria Integral de Progreso, S.A. de C.V. (API Progreso), ahora Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso, S.A. de C.V. (ASIPONA Progreso), recibió el Título de Concesión para la administración del puerto de Progreso el 6 de mayo de 1994, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de noviembre del mismo año. Cabe mencionar que con fecha 15 de febrero de 2006, fue publicado el acuerdo de delimitación y determinación del recinto portuario correspondiente al puerto de Progreso.

Condiciones actuales del puerto

El Puerto de Progreso se encuentra en la costa norte de la península de Yucatán, en el Estado de Yucatán, México. Ubicado en las orillas del Golfo de México, este puerto es el más importante del estado y una puerta de acceso clave para el comercio y el turismo en la región. La ciudad de Progreso, donde se localiza el puerto, se encuentra aproximadamente a 36 kilómetros al norte de Mérida, la capital del estado.

Gracias a su posición estratégica, el Puerto de Progreso conecta a Yucatán con rutas comerciales hacia Estados Unidos, el Caribe, y otros países de América Latina. Además, es un punto crucial para la importación y exportación de bienes hacia el resto del país, sirviendo como una vía eficiente para el transporte de productos industriales, agrícolas y energéticos. Progreso también es conocido por su terminal de cruceros, lo que lo convierte en un destino turístico de relevancia en la región.

Hinterland y Foreland

El puerto de Progreso se encuentra conectando con diversos orígenes y destinos internacionales.

Los principales países de Foreland para carga contenerizada fueron Estados Unidos, con un volumen de 110.16 mil toneladas, seguido de Brasil, con 81.31 mil toneladas, y España, con 60.88 mil toneladas. En cuanto al Hinterland, los estados de Yucatán y Quintana Roo destacaron como los principales puntos de conexión para el movimiento de carga contenerizada hacia y desde el puerto.

Para la carga General Suelta Japón, con un volumen de 130.14 mil toneladas, Turquía, con 93.18 mil toneladas, y Cuba, con 83.9 mil toneladas. En cuanto al Hinterland, el estado de Yucatán fue el principal punto de conexión para el movimiento de carga general hacia y desde el puerto.

Para la Granel Agrícola Estados Unidos, con un volumen de 3.11 millones de toneladas y Brasil, con 1.16 millones de toneladas. En cuanto al Hinterland, el estado de Yucatán fue el principal punto de conexión para el movimiento de esta carga hacia y desde el puerto, seguido por Quintana Roo.

Para la Granel Mineral Estados Unidos, con un volumen de 1.04 millones de toneladas y Holanda, con 589.27 mil toneladas. En cuanto al Hinterland, el estado de Yucatán fue el principal punto de conexión para el movimiento de esta carga hacia y desde el puerto.

Para Petróleo y Derivados, Estados Unidos, con un volumen de 3.29 millones de toneladas y Colombia, con 20.03 mil toneladas. En cuanto al Hinterland, el estado de Yucatán fue el principal punto de conexión para el movimiento de esta carga hacia y desde el puerto, seguido por Campeche.

Estimación de la demanda de Puerto Progreso

Se agruparon los pronósticos de acuerdo con el origen de su volumen:

Tendenciales (Basados en el comportamiento histórico del Puerto).

Carga Derivada (Productos captables de los puertos de Veracruz y Coatzacoalcos).

Carga Proyecto (Volumen proveniente de nuevos proyectos en la zona).

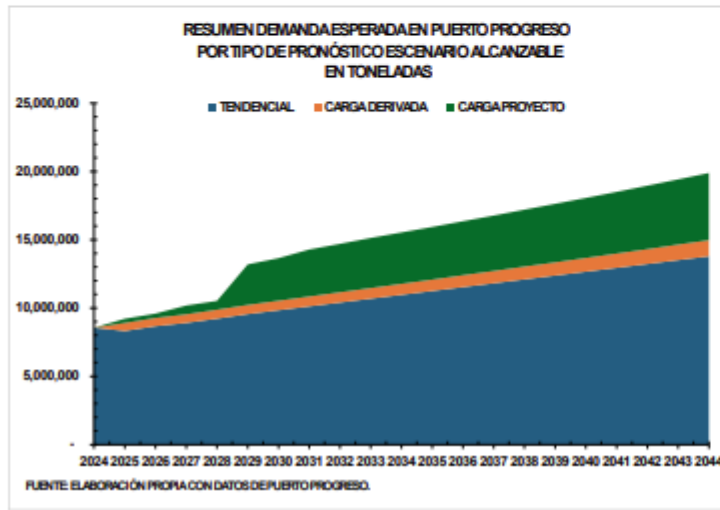




ESCENARIO ALCANZABLE

ESTUDIO DE MERCADO PUERTO PROGRESO													
RESUMEN DE PRONÓSTICOS: SITUACIÓN CON PROYECTO ESCENARIO ALCANZABLE													
TONELADAS													
PRONÓSTICO	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2035	2040	2041	2042	2043	2044
TENDENCIAL	8,552,177	8,310,037	8,658,465	8,911,744	9,221,107	9,552,934	9,835,282	11,242,853	12,655,569	12,936,294	13,218,227	13,503,684	13,786,032
CARGA DERIVADA	-	590,220	610,069	630,790	652,433	675,053	698,708	834,917	1,008,907	1,049,431	1,092,180	1,137,315	1,185,006
CARGA PROYECTO	-	308,871	319,029	635,628	646,696	2,962,265	3,118,719	3,856,756	4,396,201	4,518,439	4,646,043	4,779,296	4,918,499
TOTAL:	8,552,177	9,209,128	9,587,564	10,178,162	10,520,235	13,190,251	13,652,709	15,934,526	18,060,677	18,504,164	18,956,451	19,420,295	19,889,537
TOTAL TEU's:	114,775	133,711	142,806	149,865	155,977	161,078	166,028	190,781	215,533	220,484	225,434	230,385	235,335

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON DATOS DE PUERTO PROGRESO.



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON DATOS DE PUERTO PROGRESO.

Recomendaciones

La ampliación del Puerto de Progreso representa una oportunidad estratégica para fortalecer la competitividad logística de México, en especial en la región del Golfo de México y la Península de Yucatán. La modernización de la infraestructura portuaria, la integración multimodal y la diversificación de operaciones son factores clave para convertir al puerto en un nodo logístico de referencia en el comercio internacional. Tomando en consideración esto, se recomienda atender lo siguiente:

Garantizar y gestionar adecuadamente la inversión pública y privada para la construcción y modernización de instalaciones clave, como muelles con mayor calado, zonas de descarga y áreas operativas. A partir de los análisis realizados, se identificó la necesidad de fomentar y atraer inversión privada para el desarrollo de nuevas unidades de negocio en el puerto, este proceso se llevaría a cabo mediante el otorgamiento de contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones, que incluirían la instalación de patios, bodegas, cobertizos, silos de almacenamiento, tanques para combustibles y oficinas administrativas. Así mismo, se busca maximizar el uso de los muelles públicos mediante la implementación de modelos operativos adecuados para cada segmento de negocio, que permita optimizar los procesos portuarios y atender las necesidades de buques de mayor tamaño, alineándose con las tendencias globales de transporte marítimo.





Conclusiones

Actualmente, el puerto maneja una cantidad significativa de toneladas de carga, pero se proyecta que en el corto plazo será necesario aumentar la capacidad para el manejo de graneles agrícolas, graneles minerales, carga general y fluidos petroleros, dado el interés de diversas empresas y el crecimiento en el dinamismo económico en la región.

Para atender adecuadamente esta demanda creciente, será indispensable fortalecer la capacidad actual mediante inversiones estratégicas en muelles, patios de almacenamiento, sistemas energéticos y procesos aduanales, garantizando operaciones más eficientes y acordes con el aumento gradual de los flujos comerciales. La modernización tecnológica, la optimización de procesos y la ampliación del calado operativo también serán esenciales para recibir embarcaciones de mayor capacidad y reducir los tiempos de estadía portuaria.

Adicionalmente, será fundamental construir con antelación la infraestructura básica y las plataformas necesarias para asentar estas terminales dentro del plazo estimado, evitando retrasos y garantizando la operatividad cuando se alcance el pico de demanda proyectada.

El análisis identifica tres fuentes principales de carga: el crecimiento natural del puerto, la carga derivada factible de atraer de otros puertos y la carga proveniente de nuevos proyectos. En conjunto, estas proyecciones requieren disponer de al menos 80 hectáreas adicionales para aumentar la capacidad operativa, destinando un área de reserva para futuras ampliaciones en la infraestructura. Estos elementos, sumados al avance de infraestructura estratégica como el Tren Maya, refuerzan la necesidad de consolidar un plan de expansión que optimice terrenos, procesos y áreas operativas.

Sisal El Cuyo Telchac Celestún Chahihau Chuburná San Felipe Yucalpetén Río Lagartos Las Coloradas Dzilam de Bravo Progreso

