

**SÉPTIMA REUNIÓN ORDINARIA
DEL COMITÉ DE OPERACIÓN
DEL PUERTO DE TOPOLOBAMPO, SINALOA 2018.**

En el Puerto de Topolobampo, Sinaloa, siendo las 10:00 horas del día 27 de julio de 2018, en la sala de juntas de la Administración Portuaria Integral de Topolobampo, se reunieron los C.C. integrantes del comité:

LIC. HELIODORO ROBLES GÁMEZ	DIRECTOR GENERAL, API TOPOLOBAMPO
CAP. JESÚS LÓPEZ CONTRERAS	CAPITANIA DE PUERTO
C. CLAUDIA MEJÍA CONTRERAS	SECCIÓN ADUANERA TOPOLOBAMPO
LIC. TOMÁS GARÍA DOMÍNGUEZ	SAGARPA, TOPOLOBAMPO
LIC. ANDRES RAMAGNOLI BOUE	GERENTE GENERAL DE TERMINAL TRANSOCEÁNICA DE TOPOLOBAMPO
ING. JAIME FRANCISCO TREJO ANGULO	TERMINAL MARITIMA DE TOPOLOBAMPO
C. JULIO EDI ESPINOZA FÉLIX	SERVICIOS DE EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN S.A. DE C.V.
C. LUIS GONZALEZ	TERMINAL FERROVIARIA
ING. JUAN CARLOS CHAVEZ BRECEDA	INTERTUG MÉXICO, S.A DE C.V.
ING. JESÚS QUINTERO RODRÍGUEZ	NAVECOPA S. DE R.L. DE CV.

Fungen como invitados en la sesión:

ING. JOSÉ MANUEL LUGO GALAVIZ	SUBGERENTE DE OPERACIONES, API TOPOLOBAMPO
LRI. CARLOS ALFONSO SOLÍS GINTHER	GERENTE DE COMERCIALIZACIÓN, API TOPOLOBAMPO
LRI. SOFÍA YARELI CAMACHO MARTÍNEZ	ASUNTOS ESTRATEGICOS, API TOPOLOBAMPO
CTE. MARCO ANTONIO IBARRA OLAJE	COMANDANTE DE SEMAR NAVTOP
CAP. JORGE ALCAZAR	SECTOR NAVAL TOPOLOBAMPO
C. EDGAR ROMERO ELENES	COMUNICADOR, PEMEX
C. CRISTHIAN LÓPEZ GONZÁLEZ	OPERADOR, AGENCIA ZAMORANO

I. Apertura de la reunión.

El Lic. Heliodoro Robles Gámez, Director General de esta Entidad, agradece la asistencia y da la bienvenida a los presentes.

II. Lista de asistencia y verificación del quórum.

Toda vez que se encontraban presentes la mayoría de los miembros permanentes y suplentes, se procede a declarar y se pone a consideración de los miembros del comité el orden del día siguiente:

- I. Apertura de reunión.
- II. Lista de asistencia y verificación del quórum.
- III. Situación operativa a junio 2018.
- IV. Asuntos generales.
- V. Clausura.

III. Situación operativa a junio de 2018.

Movimiento de carga:

Se informó que se movilizó un total de 610.781 toneladas (se incluye movimiento de petróleo y derivados), del movimiento total generado, en petróleos y derivados representa 31.04%, carga general 35.31%, granel mineral 10.12% y granel agrícola 23.52%.

Evolución por tipo de carga:

En **granel agrícola** se movilizó un total de 143.69 toneladas, con un decremento del 41.4% respecto a las 245.17 toneladas movilizadas en junio del 2017.

En **granel mineral** se registró un total de 61.82 toneladas, obteniendo un incremento del 20% respecto a las 51.54 toneladas movilizadas en el mismo periodo del 2017.

En **carga general**, se movilizó un total de 215.69 toneladas, con un incremento del 38.7% de las 155.51 toneladas movilizadas con respecto a junio de 2017.

En cuanto a **petróleo y derivados** se operaron 189.58 toneladas, registrando un incremento del 21.7% de las 155.76 toneladas movilizadas en el mismo periodo del año anterior.

En la movilización total de junio 2018 contra 2017 se tuvo un incremento del 0.5%.

Movimiento acumulado por maniobrista:

En el movimiento acumulado por maniobrista se tiene que Cemex representó un 0.35%, ISAOSA 5.73%, TMT 18.61%, TRAM. PAC. 0.82%, TTT 8.13%, Baja Ferries 26.79%, TMC 8.53% y Pemex 31.04%.

Movimiento acumulado de carga general:

En cuanto a movimiento acumulado de carga general se movilizaron un total de 215.69 toneladas.

En **cabotaje de entrada** se tuvo 80.23 toneladas en junio de este año, teniendo un incremento del 68% en comparación a las 47.76 toneladas del año pasado.

En **cabotaje de salida** este año se tuvieron 135.47 toneladas, registrando un incremento del 28.7% en comparación a las 105.23 toneladas movilizadas en el mismo periodo del año pasado.

Se tuvo un movimiento de 2.52 toneladas en **importación** en junio de 2017 representando un decremento del 100% debido a que no se movilizó este tipo de carga en el presente mes de 2018.

Movimiento acumulado de granel mineral:

En cuanto a movimiento acumulado de granel mineral se movilizaron un total de 61.82 toneladas.

En **cabotaje de salida** este año se tuvieron 2.2 toneladas, registrando el mismo porcentaje de movilización con respecto a las 2.2 toneladas movilizadas en junio del 2017.

Se tuvo un movimiento de 59.7 toneladas en **importación** representando un incremento del 20.9% en comparación a las 49.4 toneladas movilizadas en el mismo periodo de 2017.

Movimiento acumulado de granel agrícola:

Se tuvo una **exportación** de 120 toneladas representando un decremento del 44.2% en comparación a las 215.2 toneladas movilizadas en junio del 2017.

En **cabotaje de salida** este año se tuvieron 23.7 toneladas, registrando un decremento en comparación a las 30 toneladas movilizadas el mismo periodo del año anterior.

[Handwritten signatures and marks in blue ink, including a large checkmark on the left and several illegible signatures.]

RENDIMIENTOS: Toneladas Horas Buque en Operación
(Mes de junio 2018)

En clasificación de rendimientos por empresa se presenta lo siguiente:

TIPO DE CARGA POR EMPRESA	Real 2018 (Ton)	Reglas de Operación THBO	Variación Porcentual Real vs. ROP's 2018	Toneladas Horas Gancho	ROP's T/Horas Gancho
Carga General suelta y unitizada					
ISAOSA	0.0	200	0%	0.0	50
TTT	0.0	200	0%	0.0	50
Granel Agrícola					
TMT (Mecanizado)	611.9	600	102%	305.9	300
TTT (Semimecanizado)	334.1	0	0%	0.0	0
Granel Mineral Mecanizado					
	0.0	1600	0%	0.0	800
Granel Mineral Semimecanizado					
TTT	134.9	600	22%	67.4	150
ISAOSA	251.1	600	42%	125.5	150
Conc. de Mineral Mecanizado					
	0.0	1100	0%	0.0	550
Carga Ro-Ro					
Baja Ferries	1005.0	1300	77%	1005.0	1300
TMC	490.3	1300	38%	490.3	1300
Cemento (ductos)					
Cemex	66.5	180	37%	66.5	180
Fluidos petroleros (alta densidad)					
Pemex	668.2	1150	58%	668.2	1150
Fluidos petroleros (baja densidad)					
Pemex	737.8	1000	74%	737.8	1000
Gas					
Pemex	152.8	250	61%	152.8	250

Toma el uso de la palabra el Lic. Heliodoro Robles añadiendo que al término del primer semestre se tienen 40,000 toneladas menos que el primer semestre del año pasado, en la carga general se tiene un repunte, el granel agrícola está a casi igual 629,000 contra 632,000 un poco más bajo, disminuyó granel mineral y petróleos y derivados, es muy importante tocar el punto del granel agrícola dado a que el movimiento de granel agrícola es lo que ha permitido que en los últimos dos años el crecimiento haya aumentado en el movimiento de carga total, el hecho de haber pasado por primera vez de los 7 millones el año pasado, se debe básicamente a ese repunte, de casi 2 millones contra 600,000 que se tenía en 2014.

Hay que estar observando todos los movimientos que se vienen, en este mes de julio ya se observa que hay una disminución en este movimiento de granel agrícola, ese aumento tan significativo fue debido a que entraron dos maíces que no habían entrado a importar este grano de México, que fueron en 2016 Sudáfrica y en el 2017 Kenia, la que se ha mantenido y ha venido soportando la importación que se lleva a cabo con este país ha sido Venezuela, lo comento porque se ha reiterado mucho que la carga es el motor de los puertos y también que las expectativas no siempre son lo que uno augura, en los puertos los factores climatológicos y las condiciones del mercado pueden alterar esa visión que existe.

Al primer semestre seguimos manteniendo el décimo lugar de carga comercial que es un resultado muy satisfactorio porque nos comparamos con cuarenta puertos y continuamos siendo el principal exportador en granel agrícola.

VI.- Asuntos Generales

Solicita el uso de la palabra el C. Julio Edi Espinoza Félix representante de Servicios de Exportación e Importación S.A. de C.V. comentando que se tiene pronosticado traer un generador y un rotor son dos piezas sobredimensionadas solamente las que vienen, estamos hablando que el generador está pesando arriba de 200 toneladas y el rotor cerca de 45 toneladas, prácticamente lo que están viendo es la facilidad de la armada de gantry por considerarse obviamente una carga

sobredimensionada y tienen que poner equipo especializado un gantry y un factor cinco que es para poder armarlo en los patios y una vez que ya esté armado proceder a su traslado. En lo que respecta al fertilizante vamos al ritmo de los años pasados, se tiene un buque los primeros de agosto y fuera de eso el buque que se tiene hoy en TMT de granel agrícola, el mineral de hierro está tocando puertas pero todavía no se definen muchas situaciones para que se puedan dar los embarques pero está muy adelantado con permisos y solo es necesario que se cierren las negociaciones para empezar a recibir el mineral de hierro.

Toma el uso de la palabra el Ing. José Manuel Lugo añadiendo que se pongan de acuerdo con la Tramitadora para ir viendo los armados y con API los espacios.

Al respecto C. Julio Edi Espinoza comenta que ya están en contacto con Tramitadora y ya dieron una cotización previa en base al armado de gantry y el factor cinco, considerando que el personal especializado la empresa que presta el servicio es quien se encarga del armado y el personal de estibadores funge como apoyo nada más a la maniobra, bajo esos términos se está en pláticas.

Solicita el uso de la voz el Ing. Jesús Quintero Rodriguez representante de la empresa Tramitadora del Pacífico agregando que el buque BBC Virginia reportó una ETA para el día 11, la idea es buscar atracarlo en el muelle tres, respecto a Tramitadora se tiene otro barco presupuestado también para mediados de mes de fertilizantes.

Solicita el uso de la palabra el Ing. Juan Carlos Chavez, representante de Intertug preguntando que si cómo va el del seguimiento del proyecto de dragado en el canal principal puesto que ayer pilotos nos habló para ayudarlo a salir por el canal, me vino a la mente que ya se había platicado aquí sobre ese proyecto de darle una rectificadora al canal ¿que se ha gestionado al respecto?

Al respecto toma el uso de la voz el Lic Heliodoro Robles comentando que el canal de principal es el más largo de México 22 kilómetros, nosotros quisiéramos que hubiera un paquete etiquetado especial para darle mantenimiento a ese canal, sin embargo, la historia dice que se tiene que hacer con recursos propios sobre todo a partir de 2013, ahorita ya está en la Unidad de Inversión la propuesta para que se continúe con el dragado de mantenimiento que iniciamos el año pasado, estamos precisamente esperando la respuesta de la Unidad de Inversión para seguir adelante con el proyecto, es una de nuestras prioridades y habíamos señalado como una de nuestras estrategias para llevar a cabo que hubiera estudios

especiales por parte de la empresa más calificada de México para que estuviera haciendo los estudios de corrientes y de batimetrías y que nos dijera con toda puntualidad acerca de los puntos más críticos de esa longitud y continuamos a la espera.

Hace uso de la palabra el Ing. Juan Carlos Chavez agregando que ese día la corriente estaba subiendo, estaba en 0.10 el nivel de la marea pero ahorita escuchando que no se ha descartado el tema de los barcos minerales que son barcos más grandes, creo que hasta se redujo ya oficialmente el calado oficial del puerto, entonces creo que eso también influye en decir cuánto volumen va a llevar un barco de mineral de hierro.

Al respecto C. Julio Edi Espinoza añade que ya se hicieron unos cálculos en base a la reducción del calado y precisamente se dedujo que no van a poderse llevar alrededor de entre seis mil y ocho mil toneladas de lo que regularmente llevaban, llevaban muy cerca de los setenta mil y ahora probablemente lleven arriba de sesenta y dos mil toneladas pero si es un tema bien álgido los calados porque ellos ya hicieron negociaciones para poder obtener buenos precios en los fletes y obviamente eso les encarece de nuevo el flete en la reducción del tonelaje a embarcar y por eso también es muy importante que se obtuviera de nuevo el calado que teníamos como descriptivo anteriormente.


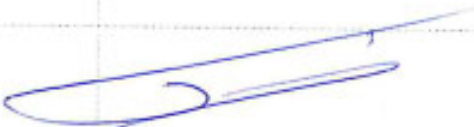
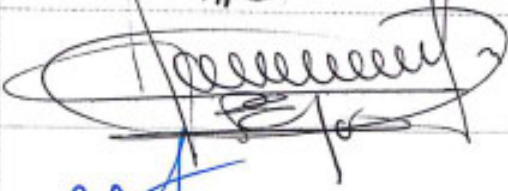
Solicita el uso de la palabra el LRI. Carlos Alfonso Solís, Gerente de Comercialización de la API, comentando que el proyecto eran barcos de setenta mil toneladas si no tenemos el canal van a tener bastantes problemas para cumplir con las cuotas que manifestaron. En dos años más se va a necesitar que el canal tenga bajos de 13.10 por los barcos petroleros que van a empezar a llegar una vez que empiece a operar la Terminal de Petrolíferos, estamos enfocados en canal y vialidades que son unos de los principales objetivos que estamos trabajando.

Pasando a otro tema toma el uso de la voz el Ing. José Manuel Lugo comentando que respecto del tema del puerto pesquero, está muy difícil porque el Sauzal es una extensión de Ensenada por eso se manejan tan finamente porque no son embarcaciones pesqueras como las de este puerto, aquellas son atuneras, son grandes. El puerto de Mazatlán no nos ha resuelto nada y por lo tanto no hemos podido agarrar un ejemplo, está en trámites.

Hace uso de la palabra el LRI. Carlos Alfonso Solís comentando que el día 25 se firmó el contrato con la empresa lenova para la terminal de petrolíferos y están en el proceso de sacar los permisos necesarios para empezar la construcción, aproximadamente en 22 meses tiene estimado empezar a operar que sería en 2020. Esta empresa trae muy buenas expectativas de comercio lo que habían propuesto es muy posible que se vaya a incrementar en volumen proyectado de combustible, todo indica que les está yendo bien en las negociaciones.

VI. Clausura.

No habiendo más que hacer constar, se da por concluida siendo las 11: 15 horas del mismo día de su elaboración; y damos fe:

CONSEJEROS	
NOMBRE	FIRMA
LIC. HELIODORO ROBLES GÁMEZ	
CAP. JESÚS LÓPEZ CONTRERAS	
C. CLAUDIA MEJÍA CONTRERAS	
LIC. TOMÁS GARÍA DOMÍNGUEZ	
LIC. ANDRES RAMAGNOLI BOUE	
ING. JAIME FRANCISCO TREJO ANGULO	
C. JULIO EDI ESPINOZA FÉLIX	

[Handwritten notes and signatures on the right margin]



C. LUIS GONZALEZ	
ING. JUAN CARLOS CHAVEZ BRECEDA	
ING. JESÚS QUINTERO RODRÍGUEZ	

INVITADOS	
NOMBRE	FIRMA
ING. JOSÉ MANUEL LUGO GALAVIZ	
LRI. CARLOS ALFONSO SOLÍS GINTHER	
LRI. SOFÍA YARELI CAMACHO MARTÍNEZ	
CTE. MARCO ANTONIO IBARRA OLAJE	
CAP. JORGE ALCAZAR	
C. EDGAR ROMERO ELENES	
C. CRISTHIAN LÓPEZ GONZÁLEZ	 PA.