



VERACRUZ

COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE

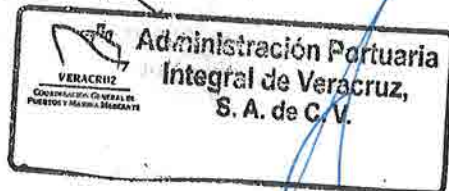


SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO DEL PUERTO DE VERACRUZ 2016-2021



Autorización



PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO DEL PUERTO DE VERACRUZ 2016-2021

Contenido

1.	Recursos y competitividad del Puerto de Veracruz	1
1.1	Alcance legal del PMDP	1
1.2	Instalaciones portuarias	3
1.3	Comunidad portuaria	8
	Cesionarios.	
	Autoridades.	
	Prestadores de servicios.	
1.4	Vocación del puerto, área de influencia y conectividad	17
2.	Diagnóstico y retos de desarrollo del Puerto de Veracruz	28
2.1	Diagnóstico de la competitividad del puerto	28
2.2	Retos para el desarrollo del puerto	50
3.	Estrategia para el desarrollo portuario del Puerto de Veracruz	54
3.1	Visión y misión del Puerto de Veracruz	54
3.2	Objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción del puerto	55
3.3	Metas e indicadores	56
3.4	Zonificación maestra para el desarrollo portuario	65



1. Recursos y competitividad del Puerto de Veracruz

Este Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) del Puerto de Veracruz 2016-2021 tiene como principal objetivo definir la planeación estratégica del puerto, identificando las acciones a realizar que garanticen un adecuado, eficiente y oportuno desarrollo de la infraestructura y los servicios portuarios, de su Zona de Desarrollo Portuario y su zona de influencia, faciliten la operación óptima del mismo e impulsen la vinculación del puerto con la ciudad, en coordinación con la comunidad portuaria.

Para ello, se describen en este primer capítulo los recursos con los que cuenta el Puerto de Veracruz a la fecha de autorización de este PMDP, tales como sus áreas e instalaciones que dispone actualmente para las operaciones portuarias y logísticas.

Puerto de Veracruz, municipio de Veracruz, estado de Veracruz de Ignacio de la Llave, México

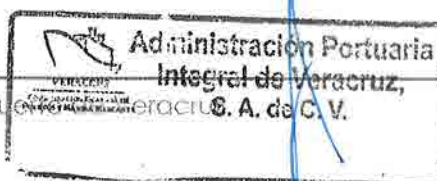


1.1 Alcance legal del PMDP

Los contratos celebrados de cesión parcial de derechos y de prestación de servicios portuarios en el puerto previstos en este PMDP, así como los cesionarios o prestadores de servicios potenciales, no confieren derechos de exclusividad ni privilegios o condiciones especiales de explotación y se podrán otorgar uno u otros a favor de terceras personas para que exploten en igualdad de circunstancias, número y características técnicas, áreas o servicios idénticos o similares.

Cualquier disposición o medida que incluya este PMDP contraria a los principios de competencia, calidad y eficiencia que restrinja el desarrollo del puerto y/o que contravenga el interés público, se entenderá no válida y no surtirá efectos.

De acuerdo a la autorización emitida por la autoridad competente, este PMDP del Puerto de Veracruz estará vigente a partir del año 2016. Asimismo, la perspectiva adoptada en este



documento corresponde a una visión de 20 años, como horizonte de planeación para la definición de objetivos y estrategias de desarrollo.

El concesionario del Puerto de Veracruz es la sociedad mercantil mexicana denominada Administración Portuaria Integral de Veracruz, SA de CV (APIVER), empresa paraestatal de la Administración Pública Federal, cuyo objeto social es la administración portuaria integral del Puerto de Veracruz, mediante el ejercicio de los derechos y obligaciones derivados de la concesión que el Gobierno Federal le otorga para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes del dominio público federal, la construcción de obras e instalaciones portuarias y la prestación de los servicios portuarios, así como la administración de los bienes que integren su zona de desarrollo.

Esta concesión del Puerto de Veracruz otorgada por el Gobierno Federal a partir del 1° de febrero de 1994, le confiere a la APIVER, en su carácter de concesionario integral, la responsabilidad de: planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad, así como elaborar el PMDP y someterlo a la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Con base en ello, en cumplimiento a los artículos 41 de la Ley de Puertos y 39 de su Reglamento, así como a la Cláusula Décima del *Título de Concesión* otorgado a la APIVER, se elabora el presente PMDP para identificar y justificar los destinos, usos y formas de operación de las diferentes zonas del puerto, por lo que incluye: diagnóstico de la situación del puerto; vinculación con la economía regional y nacional; descripción de las áreas para operaciones portuarias; metas de construcción, expansión y modernización de infraestructura y equipamiento; servicios portuarios y áreas en los que se prestan; medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro, la conexión de los diferentes modos de transporte y el compromiso de satisfacer la demanda prevista; así como, compromisos de mantenimiento, metas de productividad e indicadores para el aprovechamiento de los bienes objeto de la concesión.

El Puerto de Veracruz se localiza en la parte central del litoral del Golfo de México, en el municipio de Veracruz, perteneciente al estado de Veracruz de Ignacio de la Llave.

La demarcación territorial de este PMDP se sustenta en el referido *Título de Concesión* del 1° de febrero de 1994, así como en el *Acuerdo de delimitación y determinación del recinto portuario de Veracruz* publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de abril de 2014, en donde se modifica la delimitación y determinación del recinto portuario del Puerto de Veracruz, conforme a los planos oficiales que se identifican en el último Considerando de dicho Acuerdo, los cuales confieren al puerto las siguientes áreas:

Recinto portuario del
Puerto de Veracruz

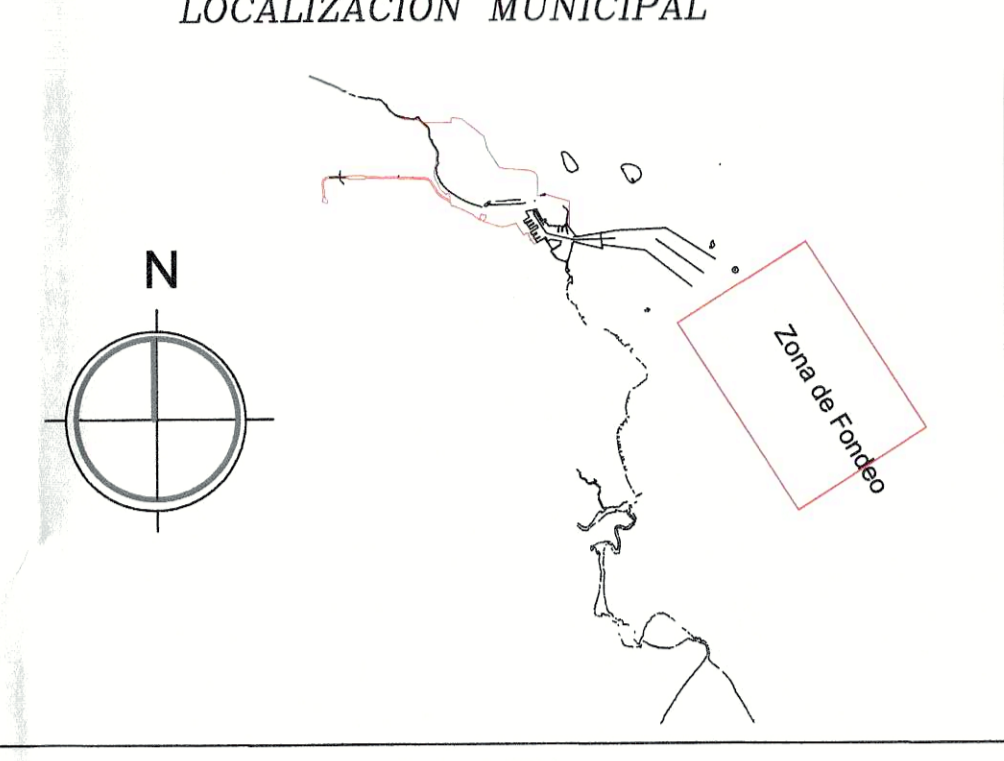
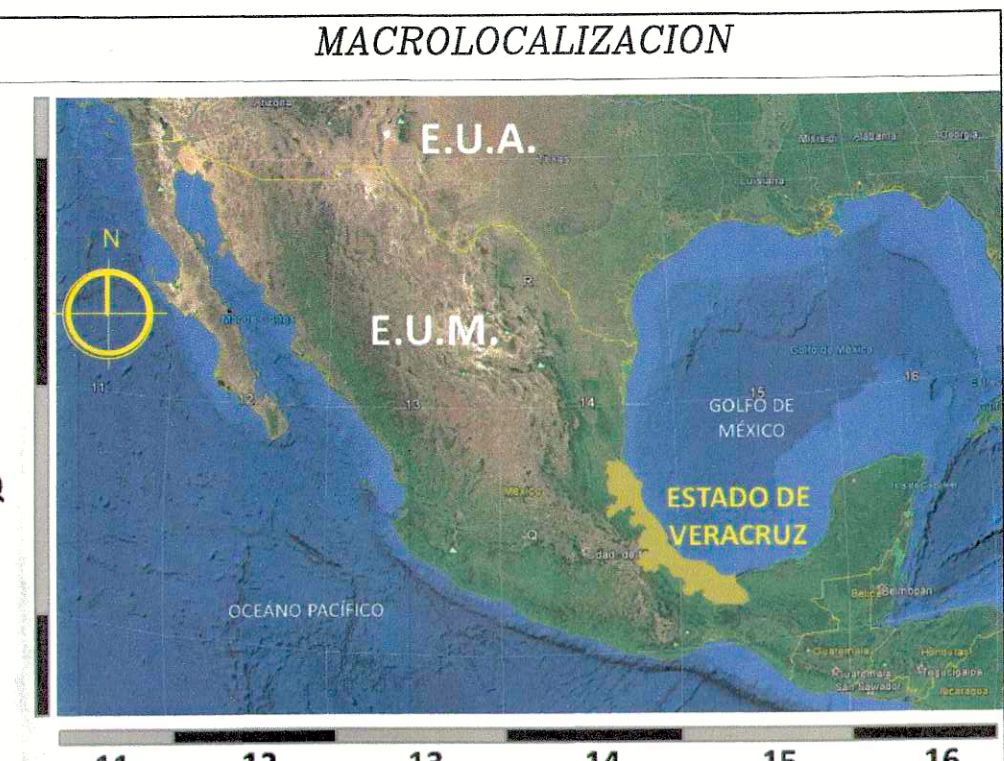
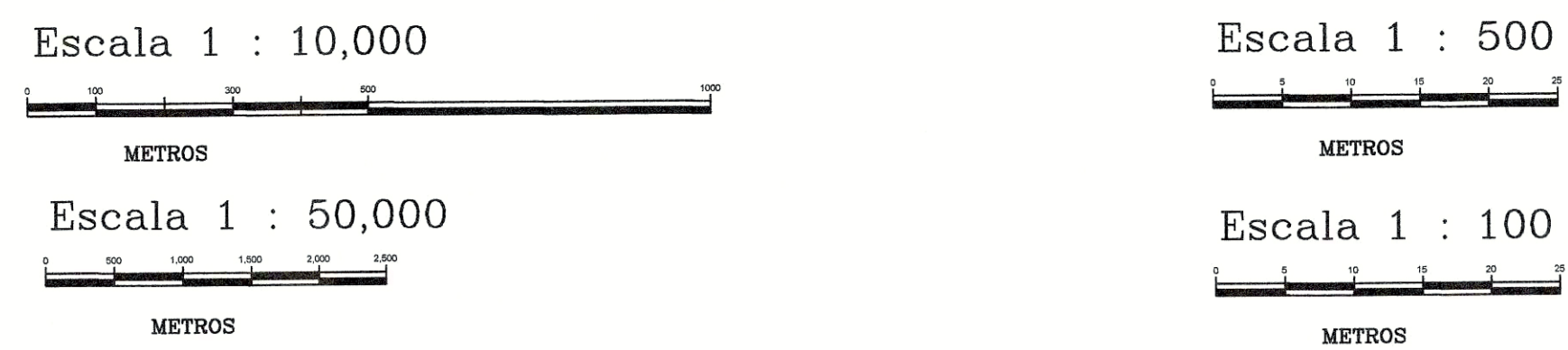
Área	Superficie (ha)
Tierra	441.16
Agua	7,281.70
Total	7,722.86

Para fines organizativos de la información que se presenta en este PMDP, en adelante se denominará Bahía Sur a las áreas e instalaciones que dispone actualmente el puerto para las operaciones portuarias y logísticas, así como Bahía Norte a las que dispondrá en el mediano plazo para realizar estas operaciones y que se están conformando derivado de la construcción de la primera etapa del proyecto denominado Ampliación natural del Puerto de Veracruz en la zona norte (en adelante, ampliación del puerto).

CUADRO DE CONSTRUCCION DE LA POLIGONAL ENVOLVENTE DEL RECENTO PORTUARIO DE VERACRUZ

ID	COORDENADA	ENCUADRE	PROYECTOS	AREA	PERIMETRO	ESTADO
1	2000000.00	1000000.00	...	...	...	...
2	2000000.00	1000000.00	...	...	...	...
...
2000	2000000.00	1000000.00	...	...	...	...

ESCALAS GRAFICAS



SIMBOLOGIA

POLIGONO ENVOLVENTE	1
POLIGONOS EXCLUIDOS	2
FONDEADERO	3
CUERPO DE AGUA APICER	4
MAR	5

NOTAS:

LOS CUADROS DE COORDENADAS QUE FORMAN PARTE DE ESTE PLANO SE ENCUENTRAN COORDENADOS DE ACUERDO A LO SEÑALADO EN LA NORMA NOM-146-SEMARNA-2005. LAS COORDENADAS PUBLICADAS EN EL "ACUERDO POR EL QUE SE APRUEBA LA DELIMITACION Y DETERMINACION DEL RECENTO PORTUARIO DEL PUERTO DE VERACRUZ" DE FECHA 24 DE ABRIL DE 2004, COORDENADAS DATUM WGS84.

CUADRO RESUMEN DE AREAS DEL DECRETO

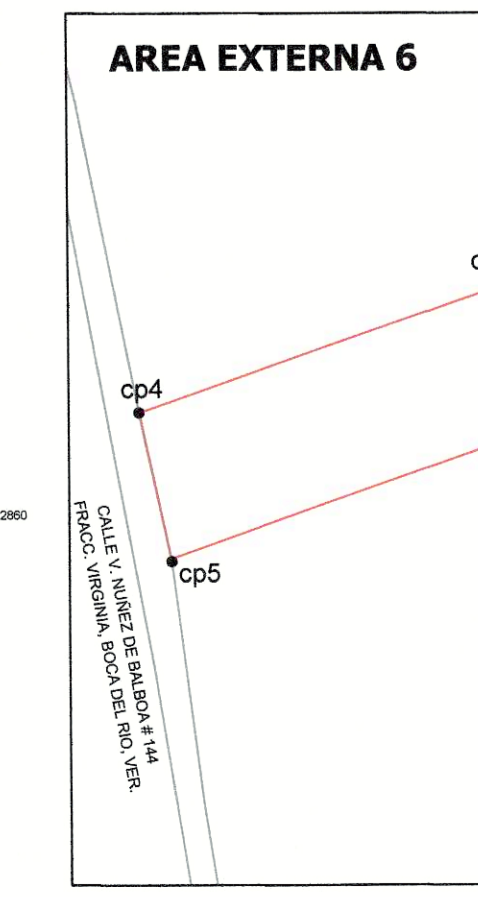
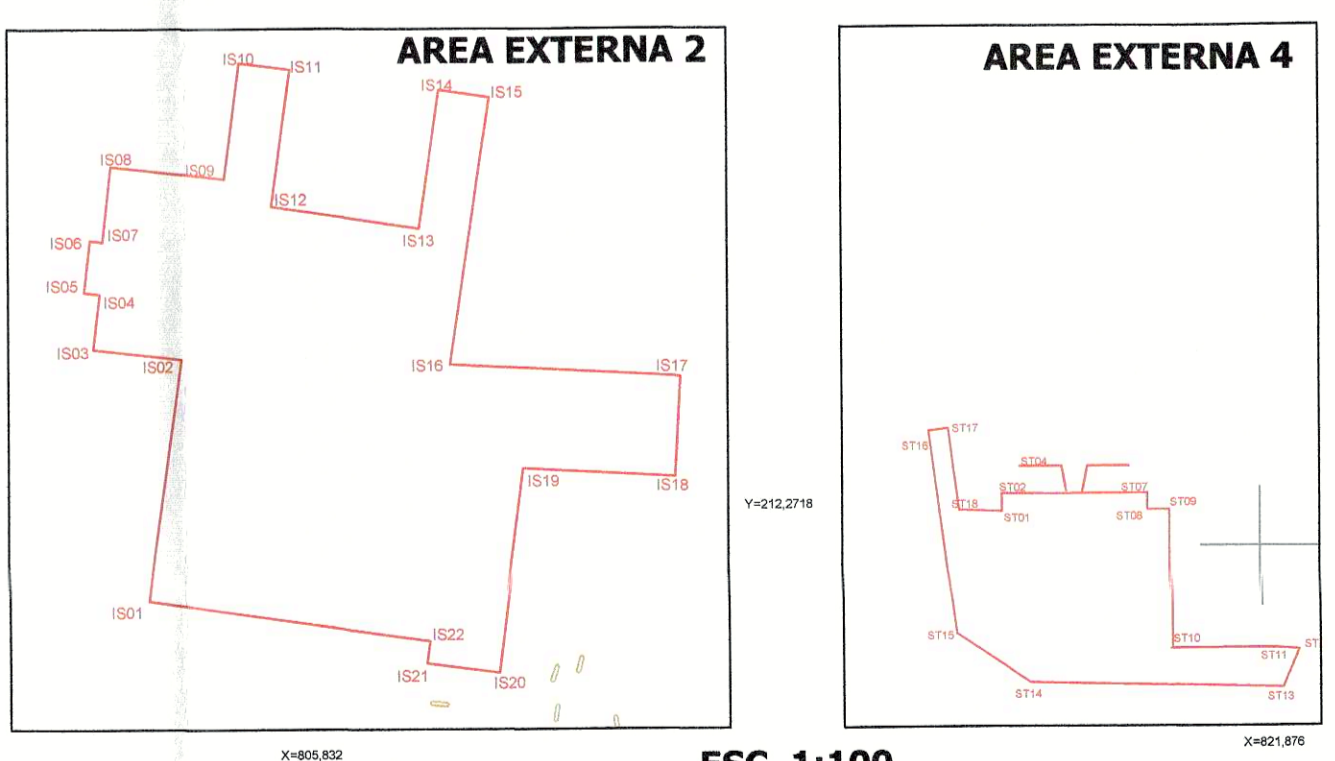
POLIGONAL ENVOLVENTE DEL RECENTO PORTUARIO	1,744-70-78.83 Ha.
POLIGONALES EXTERNAS (ZONA DE FONDEO, BALIZAS DE SEÑALAMIENTO, ISLA DE SACRIFICIOS, PARGO DE ISLA DE ENEMIGO, PARGO DE SANTOAGUILO, CAGA DE CAPITANES DE INMIGRACION Y PUEBLO, CAGA DEL JEFE DE SEÑALAMIENTO MARITIMO)	6,001-29-91.00 Ha.
AREAS EXCLUIDAS (21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28)	23-13-87.39 Ha.
SUPERFICIE TIERRA	441-15-65.34 Ha.
SUPERFICIE AGUA	7,281-71-17.20 Ha.
TOTAL RECENTO PORTUARIO	7,722-86-82.54 Ha.

(continuación)

AREA	SUPERFICIE
AREA EXTERNA 3 PARO DE ISLA DE ENEMIGO	317,263 m ²
AREA EXTERNA 4 PARO DE SANTOAGUILO	762,068 m ²
AREA EXTERNA 6	552,414 m ²
AREA EXTERNA 7	216,216 m ²
AREA 71 EXCLUIDA DEL POLIGONO	17,277,542 m ²
AREA 72 EXCLUIDA DEL POLIGONO	821,702 m ²
AREA 73 EXCLUIDA DEL POLIGONO	582,212 m ²
AREA 74 EXCLUIDA DEL POLIGONO	48,027,692.800 m ²
AREA 75 EXCLUIDA DEL POLIGONO	65,093,832 m ²
AREA 76 EXCLUIDA DEL POLIGONO	20,277,972 m ²
AREA 78 EXCLUIDA DEL POLIGONO	15,408,452 m ²
AREA 79 EXCLUIDA DEL POLIGONO	329,693 m ²
AREA 80 EXCLUIDA DEL POLIGONO	3,205,372 m ²

CUADROS DE CONSTRUCCION DE AREAS EXCLUIDAS

AREA EXCLUIDA	COORDENADAS
AREA EXCLUIDA 1	S001
AREA EXCLUIDA 2	S002
AREA EXCLUIDA 3	S003
AREA EXCLUIDA 4	S004
AREA EXCLUIDA 5	S005
AREA EXCLUIDA 6	S006
AREA EXCLUIDA 7	S007
AREA EXCLUIDA 8	S008



<p>ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL DE VERACRUZ</p>	<p>SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES CORPORACION FEDERAL DE PUERTOS Y VIALIDAD VERTICANTE DIRECCION GENERAL DE PUERTOS</p> <p>SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO</p>	<p>ESTADO DE VERACRUZ</p> <p>GOBIERNO DEL ESTADO DE VERACRUZ</p> <p>SECRETARIA DEL ESTADO DE VERACRUZ</p> <p>COMISION DE PUERTO VERACRUZ</p>	<table border="1"><tr><td>PLANO</td><td>1</td><td>10,000</td></tr><tr><td>TITULO</td><td colspan="2">PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO</td></tr><tr><td>FECHA</td><td colspan="2">SEPTIEMBRE 2014</td></tr><tr><td>ESTADO</td><td colspan="2">VERACRUZ</td></tr><tr><td>CIUDAD</td><td colspan="2">PUERTO DE VERACRUZ, VERACRUZ</td></tr><tr><td>PROYECTO</td><td colspan="2">RECENTO PORTUARIO</td></tr><tr><td>ESCALA</td><td colspan="2">1:10,000</td></tr></table>	PLANO	1	10,000	TITULO	PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO		FECHA	SEPTIEMBRE 2014		ESTADO	VERACRUZ		CIUDAD	PUERTO DE VERACRUZ, VERACRUZ		PROYECTO	RECENTO PORTUARIO		ESCALA	1:10,000	
PLANO	1	10,000																						
TITULO	PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO																							
FECHA	SEPTIEMBRE 2014																							
ESTADO	VERACRUZ																							
CIUDAD	PUERTO DE VERACRUZ, VERACRUZ																							
PROYECTO	RECENTO PORTUARIO																							
ESCALA	1:10,000																							

1.2 Instalaciones portuarias

En este apartado se describen las principales instalaciones de uso común para las operaciones portuarias y logísticas que dispone el Puerto de Veracruz a la fecha de elaboración de este PMDP. Estas descripciones se complementan con el *Plano de instalaciones portuarias del Puerto de Veracruz*.

Obras de protección

Para la navegación segura de las embarcaciones, la seguridad de la carga y de las terminales e instalaciones, el Puerto de Veracruz cuenta a la fecha de elaboración de este PMDP con cuatro rompeolas. Sus denominaciones y longitudes son las siguientes:

- Norte, de 2,758 m.
- Noroeste, de 632 m.
- Sureste, de 850 m.
- Poniente, de aproximadamente 2,600 m terrestres construidos actualmente, siendo su longitud total proyectada de 4,250 m.

Señalamiento marítimo

A la fecha de elaboración de este PMDP el señalamiento marítimo del Puerto de Veracruz se integra básicamente por los siguientes elementos:

2 faros, cada uno equipado con baliza de radar.

8 boyas

1 Boya de amarre.

7 balizas interiores.

- 15 balizas exteriores.
- 7 balizas en el área de Antón Lizardo.
- 8 balizas de enfilación.

Cabe señalar que este señalamiento marítimo está basado en las normas y recomendaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI), así como de la *International Association of Lighthouse Authorities* (IALA).

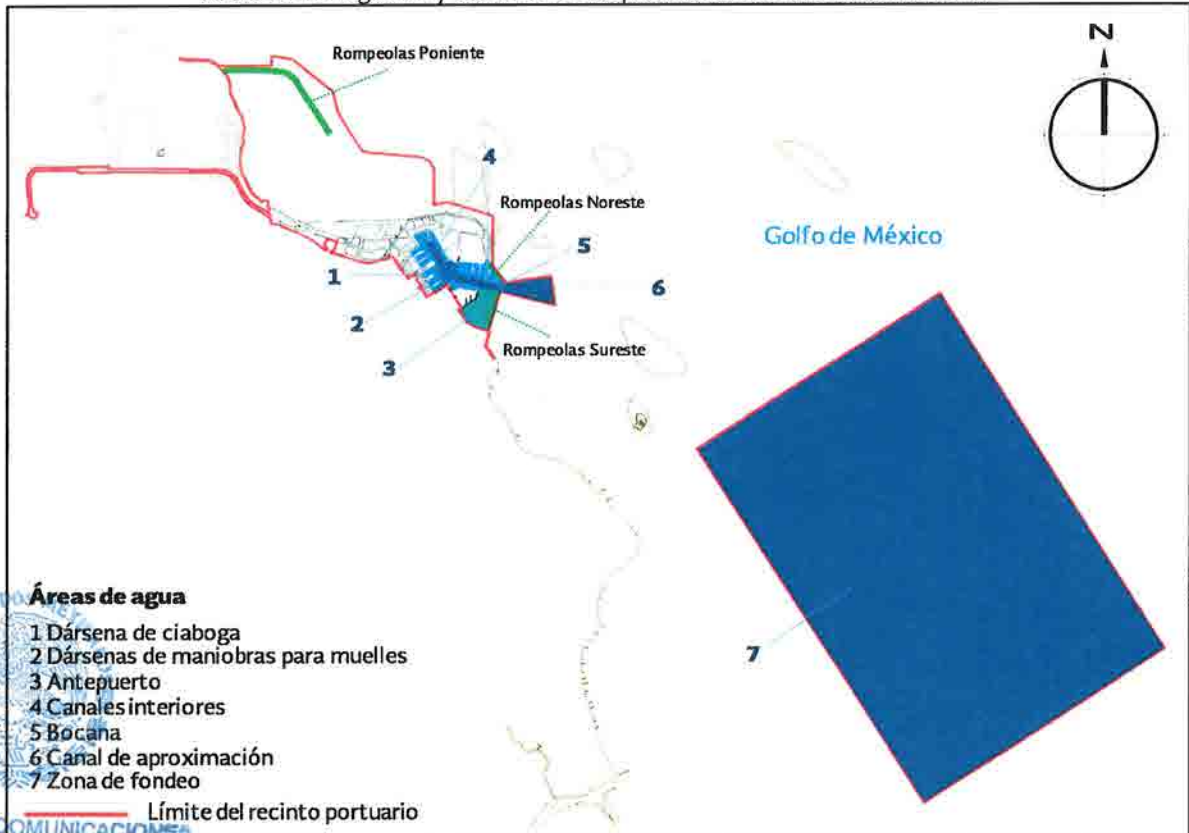
Áreas de agua

La profundidad del canal de aproximación, bocana, canales interiores y dársena de ciaboga del Puerto de Veracruz a la fecha de elaboración de este PMDP es de 16 m.

El canal de aproximación cuenta con una longitud de 1,108 m, la bocana de 122 m y los canales interiores suman una longitud total de 1,479 m; todas estas infraestructuras cuentan con un ancho de plantilla de 200 m. La dársena de ciaboga posee un diámetro de 500 m.

Esta infraestructura para la navegación de las embarcaciones abarca una superficie de 102.96 ha; asimismo el puerto cuenta con 6,000.75 ha de fondeadero.

Áreas de navegación y estructuras de protección del Puerto de Veracruz



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Obras de atraque

A la fecha de elaboración de este PMDP el Puerto de Veracruz cuenta con 21 posiciones de atraque destinadas a manejos de carga, en las cuales operan 18 terminales e instalaciones. La longitud total de estas posiciones de atraque es de 5,249 m.

Vías férreas

El Puerto de Veracruz dispone a la fecha de elaboración de este PMDP de aproximadamente 42.31 km de vías férreas de uso común.

Ferrocarril del Sureste, SA de CV (FERROSUR) es la empresa privada concesionaria que presta actualmente el servicio de transporte ferroviario a lo largo de las vías de uso público localizadas en el interior del recinto portuario.

Vialidades vehiculares

Las vialidades de uso común localizadas en el interior del recinto portuario abarcan a la fecha de elaboración de este PMDP una longitud aproximada de 28.68 km

Andadores peatonales

Para el tránsito de personas entre las diversas áreas comunes del interior del recinto portuario, el Puerto de Veracruz cuenta a la fecha de elaboración de este PMDP con 17,032.50 m² de andadores peatonales de concreto.

Edificios

Para la realización de las distintas actividades objeto de su concesión, el Puerto de Veracruz dispone a la fecha de elaboración de este PMDP de las siguientes edificaciones y construcciones:

- Edificio Principal de APIVER
- Edificio de Capitanía
- Centro de Control de Tráfico Marítimo (CCTM)
- Edificio de Operaciones y Mantenimiento, y estacionamiento
- Oficina de APIVER (Migración), bodega y baños
- Centro de Desarrollo de Negocios de Comercio Exterior
- Edificio de Nombramientos
- Edificio colindante a Almacén 19-Anexo
- Edificio para el Acceso Peatonal y Vehicular Particular para el Recinto (Av. Fidel Velázquez)
- Centro de Rescate y Extinción de Incendios
- Instalaciones para el manejo de residuos
- Aduana de Veracruz
- Edificios en Isla de Sacrificios
- Edificios en Isla de Enmedio
- Edificios en Isla de Santiaguillo
- Planta de tratamiento de aguas residuales
- Edificio de oficinas de Supervisión APIVER
- Casas de Capitán de Puerto y de Navegación
- Oficinas y edificios operativos de los cesionarios

El CCTM está ubicado en el noveno piso del Edificio Principal de APIVER y su objetivo es vigilar, controlar y proporcionar asistencia a la navegación e información relevante a las embarcaciones en su área de influencia para mejorar la seguridad y eficacia de la navegación y la seguridad de la vida humana en el mar, así como proteger el medio marino y la zona costera adyacente. El equipamiento con el que cuenta este CCTM es el siguiente:

- Sistema de detección.- conformado por dos radares banda X, un radar banda S y una estación base del Sistema de Identificación Automática (SIA).
- Sistema de comunicaciones.- conformado por radios MF/HF/VHF DSC.
- Sistema de Control de Tráfico Marítimo.- conformado por software y hardware especializado con capacidad de grabación de la información de los sistemas de detección y de comunicaciones VHF.
- Sistema meteorológico.- conformado por sensores de dirección, velocidad y rachas de viento, temperatura del aire, humedad relativa y presión atmosférica.

Áreas de almacenamiento

A la fecha de elaboración de este PMDP el Puerto de Veracruz cuenta con las siguientes áreas de almacenamiento para el adecuado manejo y disposición de las cargas:

Áreas de almacenamiento del Puerto de Veracruz

Denominación	Cantidad	Superficie (m ²)
Patio	37	1,698,574
Almacén	109	104,376
Total		1,802,950

		Capacidad (m ³)
Tanque	115	197,549
Total		197,549

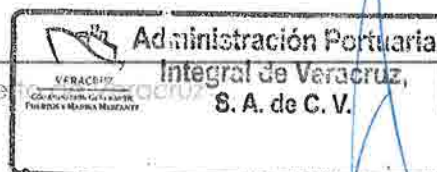
		Capacidad (m ³)
Silo	37	235,125
Total		235,125

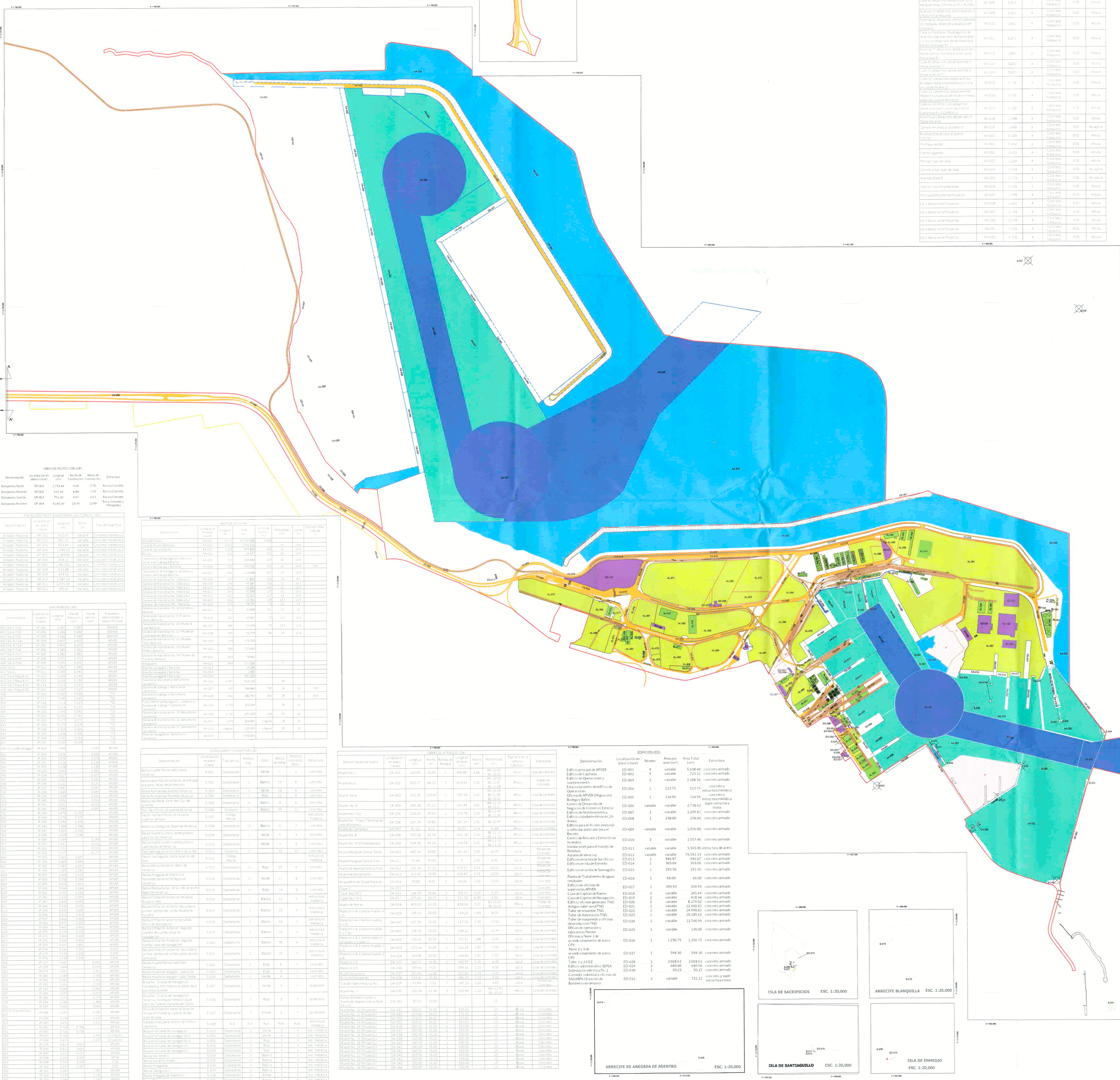
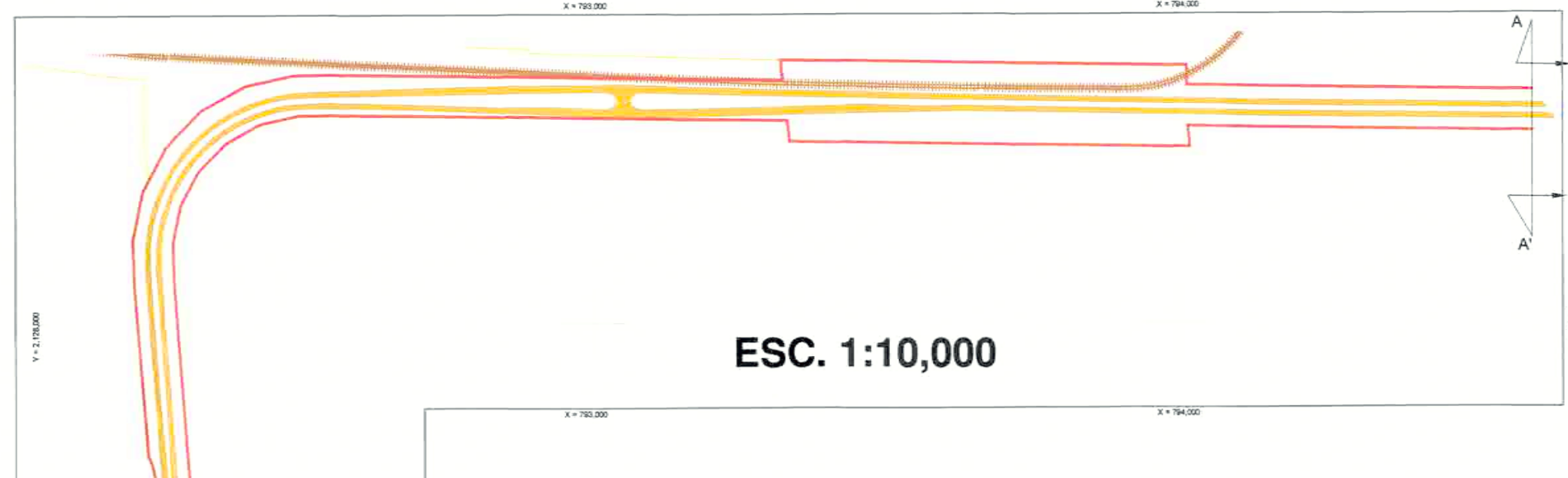
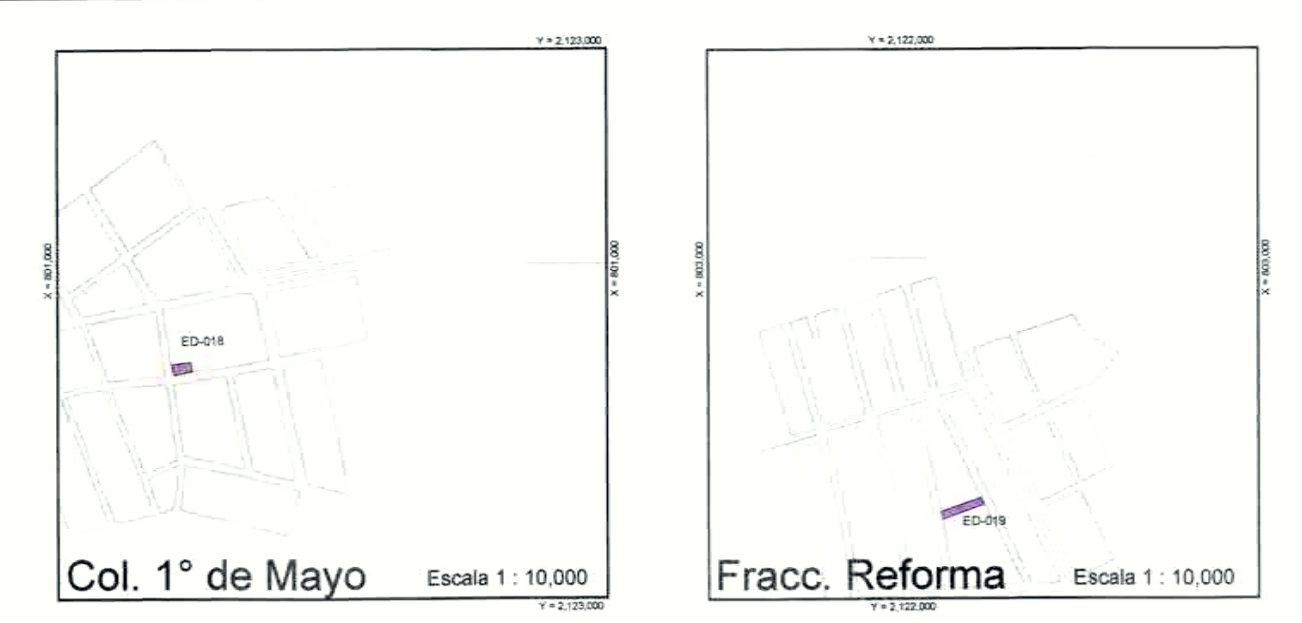


SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTIL
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



En el siguiente *Plano de instalaciones portuarias del Puerto de Veracruz* se detalla la delimitación actual de cada una de las áreas que ocupa la infraestructura portuaria y sus correspondientes tablas descriptivas.





Descripción	Material	Medida	Unidad	Costo Unitario	Costo Total
...

Descripción	Material	Medida	Unidad	Costo Unitario	Costo Total
...

Descripción	Unidad	Cantidad	Costo Unitario	Costo Total
...

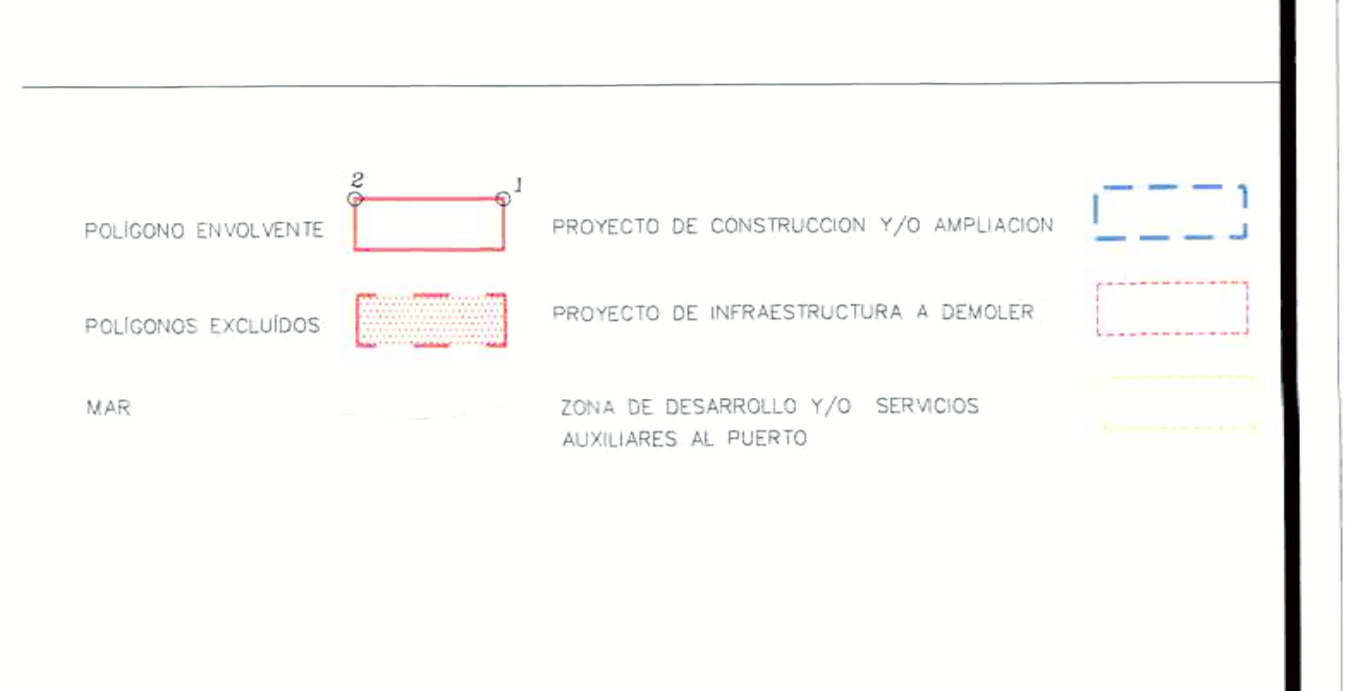
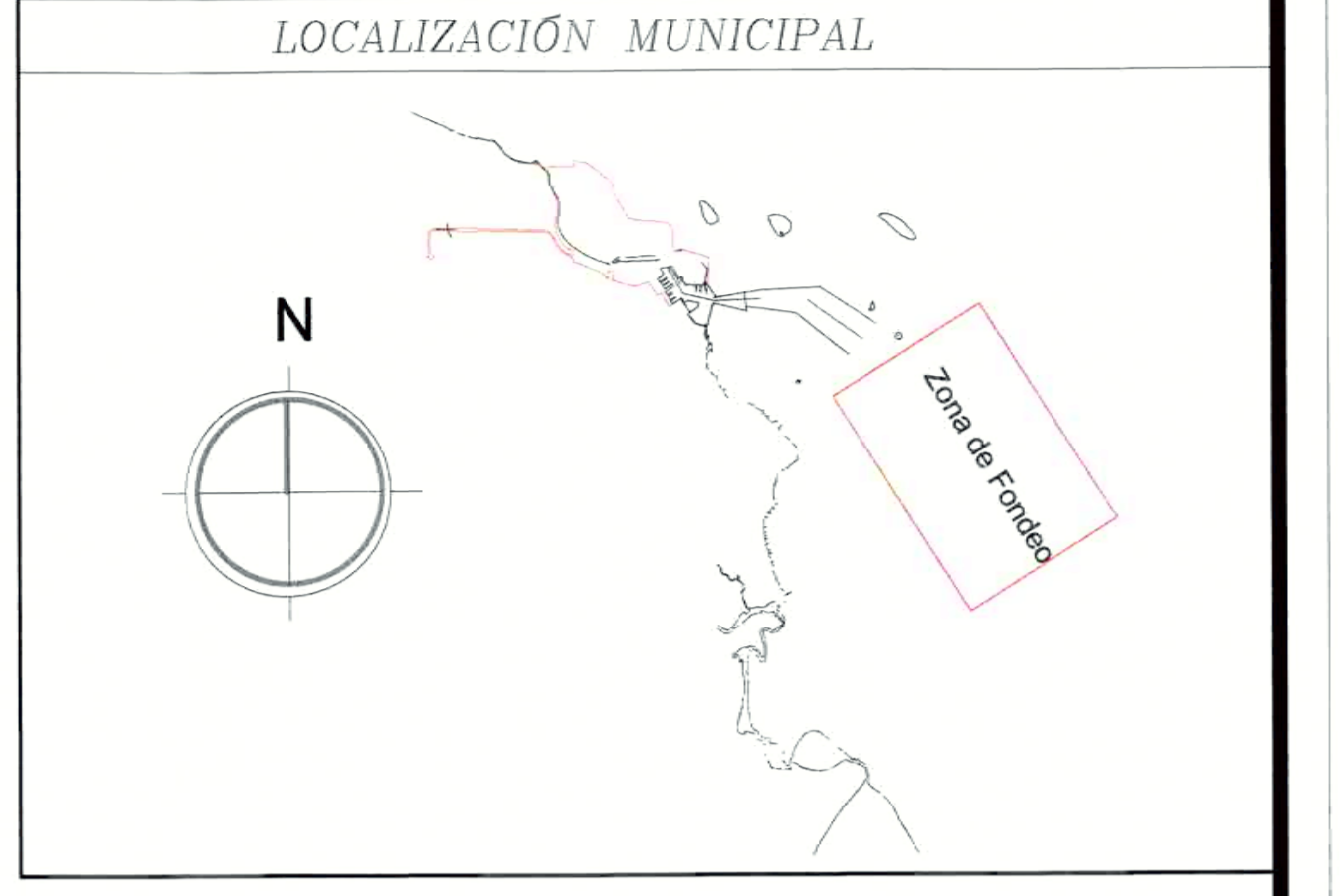
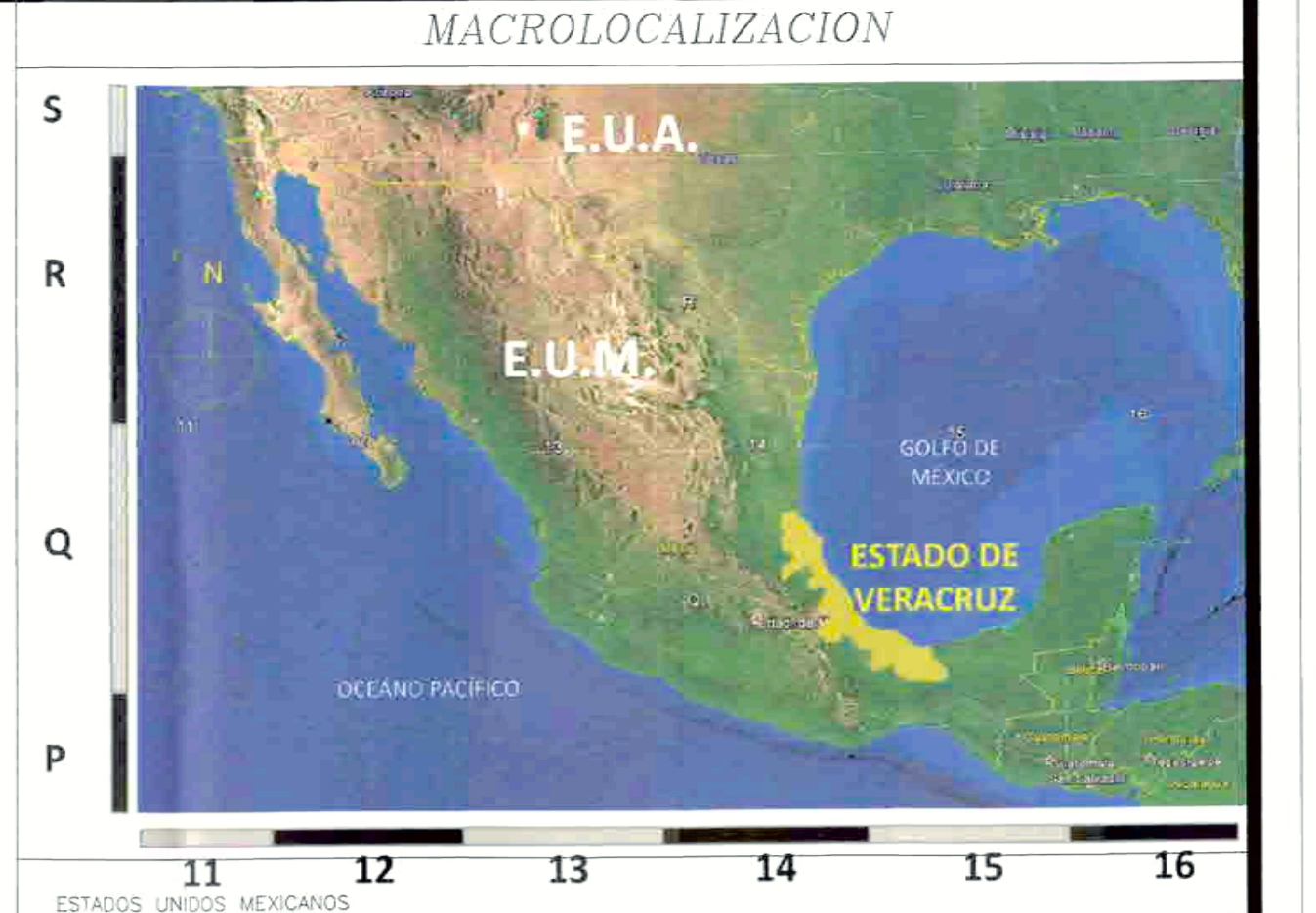
Descripción	Unidad	Cantidad	Costo Unitario	Costo Total
...

Descripción	Unidad	Cantidad	Costo Unitario	Costo Total
...

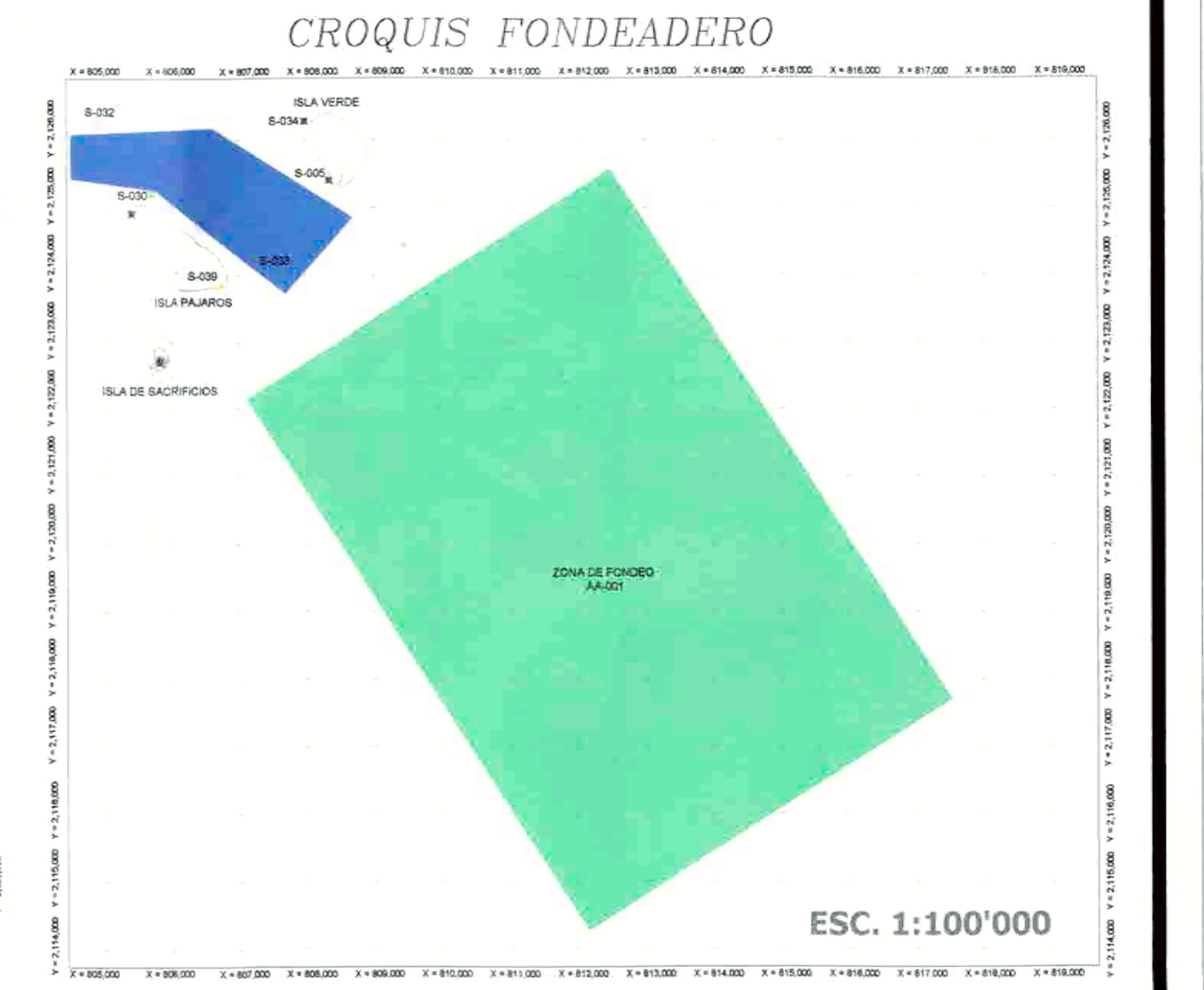
Descripción	Unidad	Cantidad	Costo Unitario	Costo Total
...

Descripción	Unidad	Cantidad	Costo Unitario	Costo Total
...

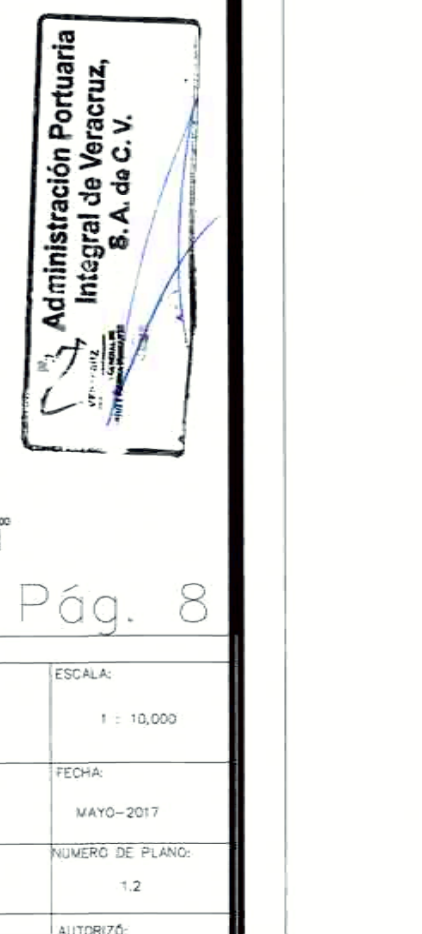
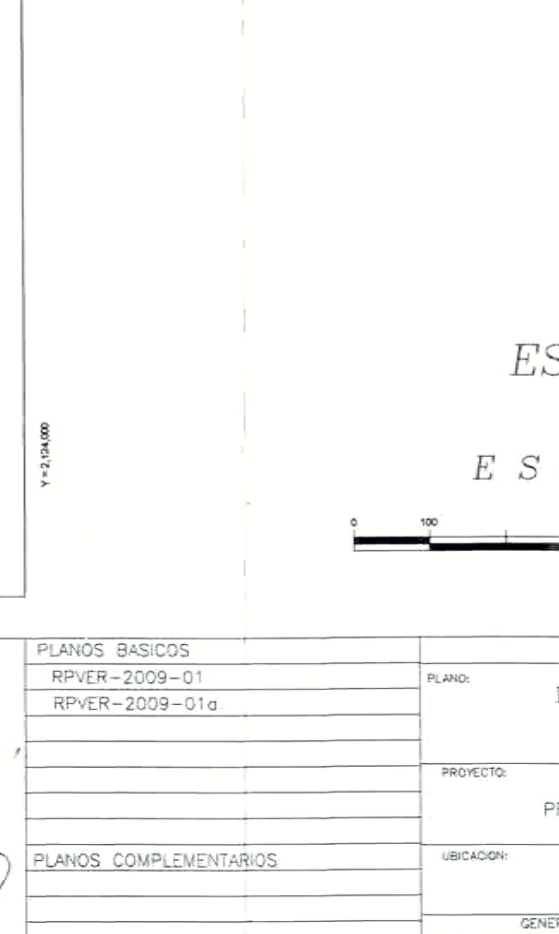
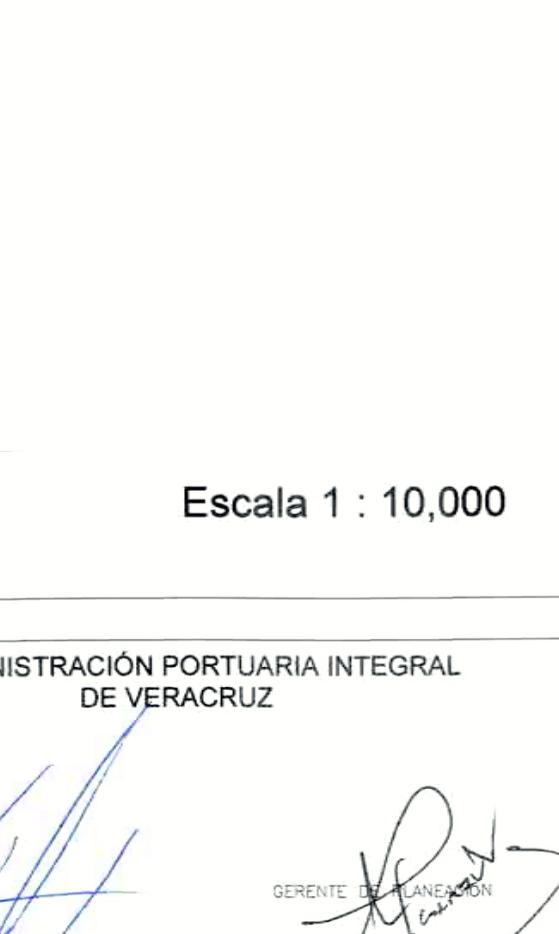
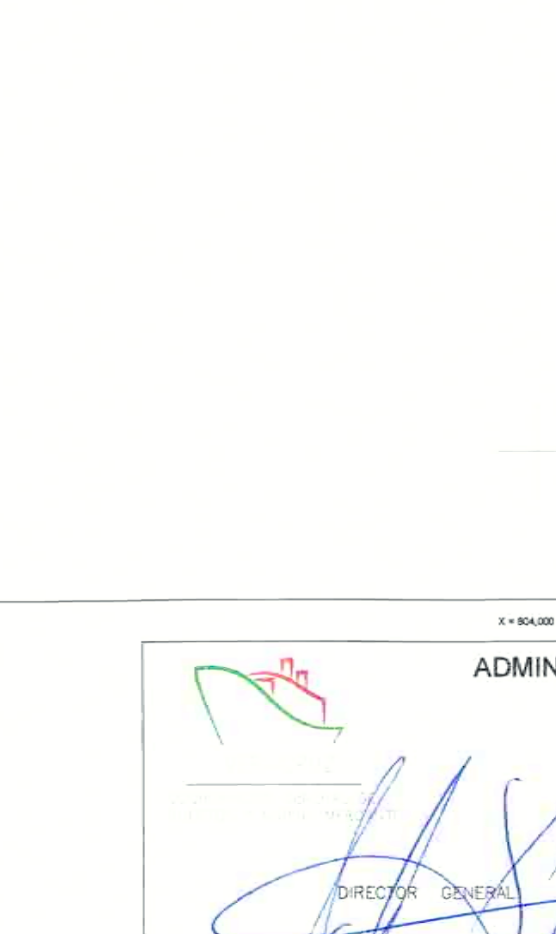
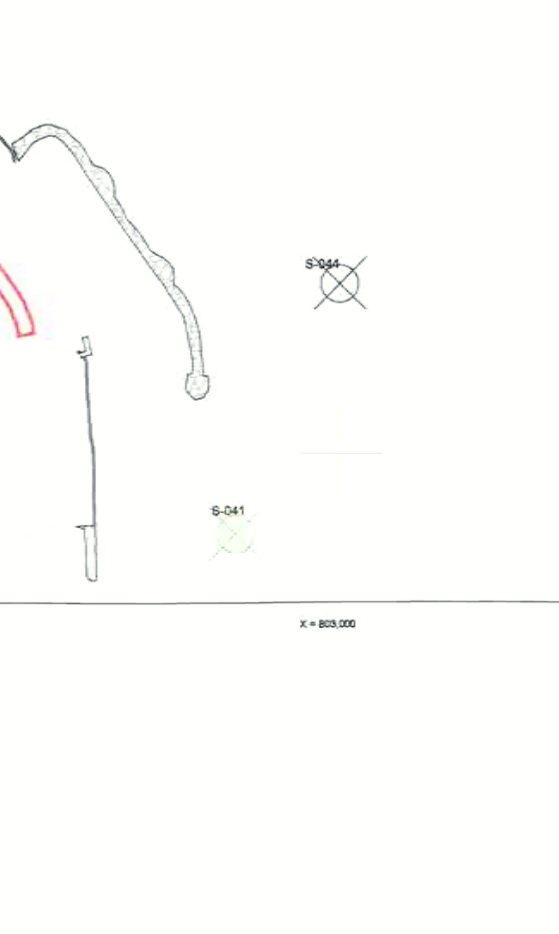
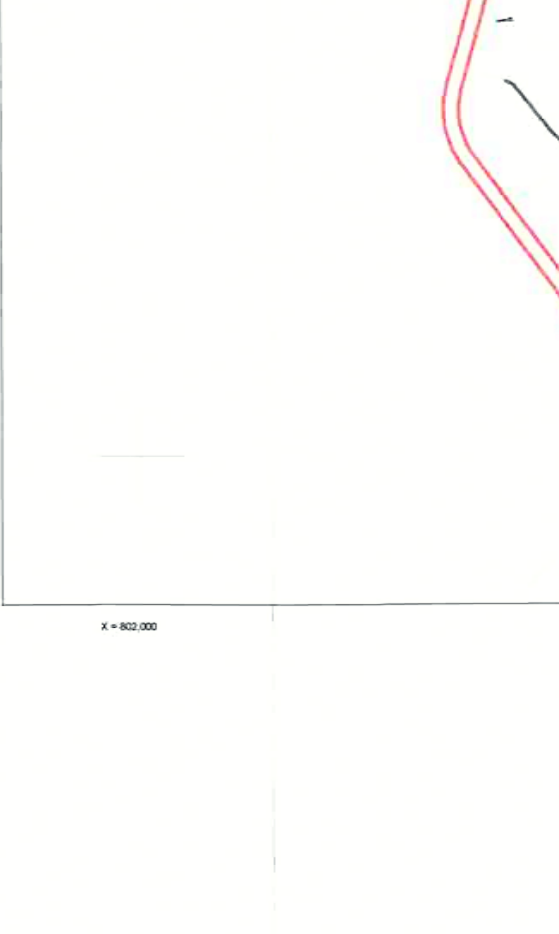
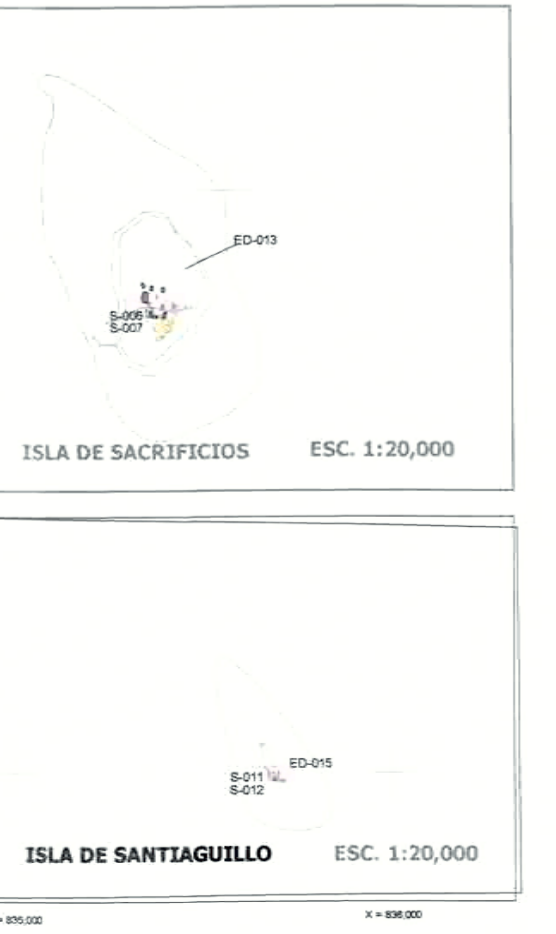
Descripción	Unidad	Cantidad	Costo Unitario	Costo Total
...



TIPOS DE INSTALACIONES	Color
OP	...
AA	...
AA	...
AA	...
AA	...
OA	...
VF	...
VVP	...
AP	...
ED	...
AL	...
AL	...



PLANO	FECHA	ESCALA
...



1.3 Comunidad portuaria

La comunidad portuaria del Puerto de Veracruz está integrada por cesionarios, autoridades, prestadores de servicios portuarios y prestadores de servicios conexos. A la fecha de elaboración de este PMDP los integrantes de la comunidad portuaria son los que se enlistan en las cuatro tablas siguientes:

Cesionarios del Puerto de Veracruz

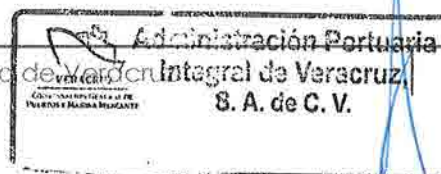
Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	No. de registro	Vigencia del contrato	Objeto	Superficie cedida m ²	
						Agua	Tierra
Talleres Navales del Golfo, SA de CV	C001	2PuE	APIVER01-001/94	Del 18-may-94 al 17-may-24	Astillero (construcción y reparación naval)	-	345,275.77
Fire Late, SA de CV	C002	23PuE	APIVER01-002/94	Del 23-sep-94 al 03-oct-22	Instalación para el pesaje de camiones	-	1,092.00
Fire Late, SA de CV	C003	24PuE	APIVER01-003/94	Del 23-sep-94 al 22-sep-24	Instalación para el pesaje de furgones de ferrocarril	-	888.60
Terminal Marítima de Veracruz, SA de CV	C004	6PaE	APIVER01-004/95	Del 17-feb-95 al 17-ago-24	Instalación especializada de granel agrícola	-	3,940.35
Cementos Apasco, SA de CV	C005	19PaE	APIVER01-005/95	Del 31-mar-95 al 30-abr-32	Terminal especializada de cemento y otras materias primas	-	6,395.71
Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz, SA de CV	C006	3PuE	APIVER01-006/95	Del 30-ago-95 al 25-jun-39	Terminal especializada de contenedores	-	414,115.13
Reparación Integral de Contenedores, SAPI de CV	C009	14PuN	APIVER01-009/95	Del 14-ago-95 al 13-ago-25	Instalación de usos múltiples	-	18,197.70
Cargill de México, SA de CV	C011	4PuE	APIVER01-011/95	Del 15-ago-95 al 15-oct-31	Terminal especializada de granel agrícola	-	37,233.84
Terminales de Cargas Especializadas, SA de CV	C013	5PuE	APIVER01-013/96	Del 30-ene-96 al 30-ene-36	Instalación especializada de granel agrícola	-	40,030.89
SSA México, SA de CV	C014	7PuE	APIVER01-014/96	Del 15-dic-95 al 28-may-37	Instalación especializada de automóviles	-	64,172.83
Corporación Integral de Comercio Exterior, SA de CV	C018	11PuS	APIVER01-018/98	Del 01-ene-98 al 31-dic-17	Instalación de usos múltiples	-	114,000.00
SSA México, SA de CV	C019	13PuS	APIVER01-019/98	Del 01-ene-98 al 31-dic-20	Instalación de usos múltiples	-	95,759.77
SSA México, SA de CV	C020	7PuE	APIVER01-020/98	Del 26-may-98 al 28-may-37	Instalación especializada de automóviles	-	22,241.29
CIF Almacenes y Servicios, SA de CV	C021	10PaE	APIVER01-021/99	Del 07-ene-99 al 16-oct-31	Instalación de manejo, almacenaje, llenado, vaciado y despacho de contenedores y carga general	-	11,822.15
Almacenadora Golmex, SA de CV	C023	15PaE	APIVER01-023/99	Del 10-feb-99 al 18-jul-19	Instalación de usos múltiples	-	37,429.18
Organismo Descentralizado PEMEX- Refinación	C024	1PaE	APIVER01-024/99	Del 08-oct-99 al 07-oct-19	Terminal especializada de petróleo y sus derivados	58,623.22	119,472.84
Corporación Portuaria de Veracruz, SA de CV	C025	12PuS	APIVER01-025/99	Del 08-dic-99 al 09-ene-18	Instalación de usos múltiples	-	49,872.94

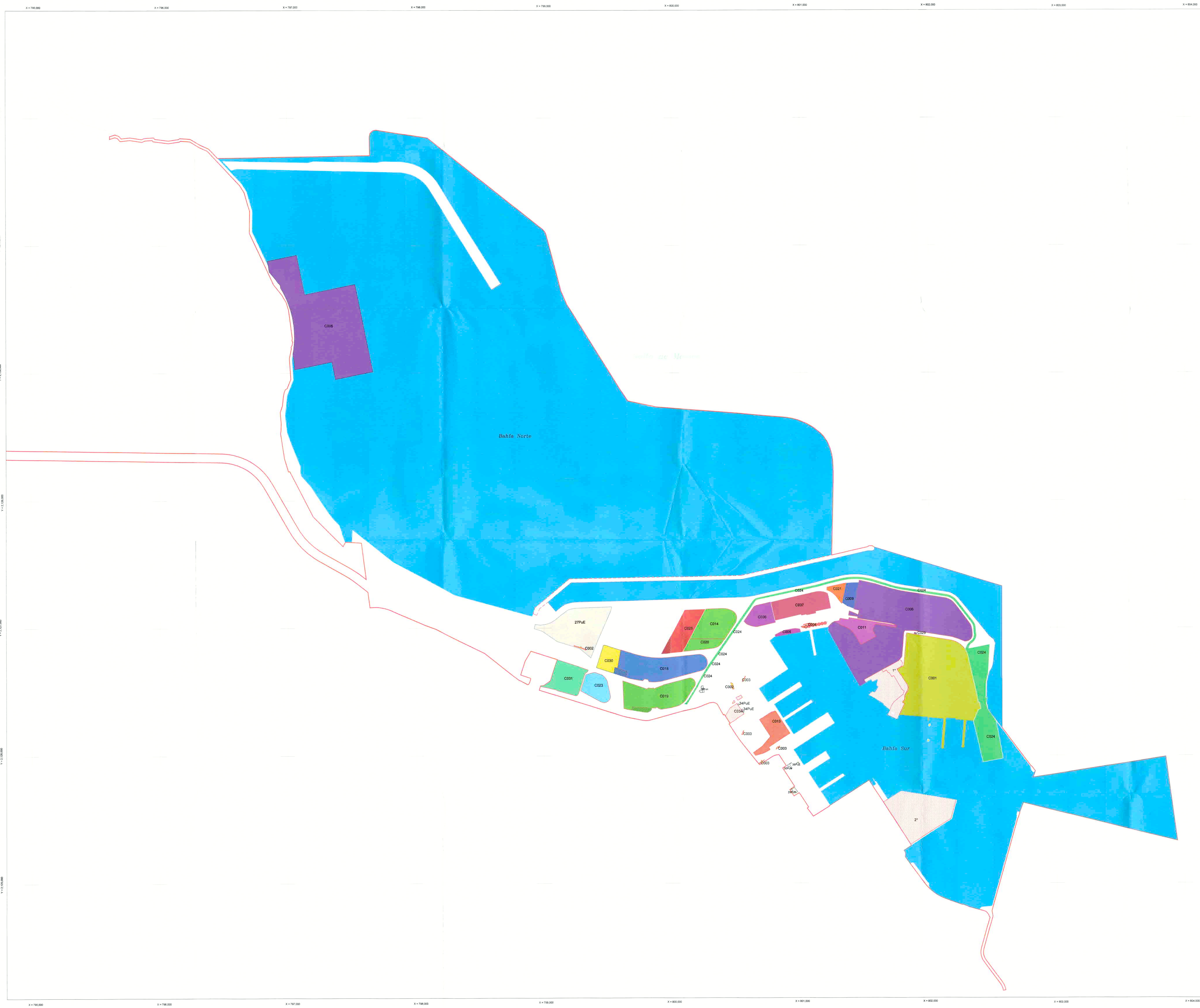
Cesionarios del Puerto de Veracruz (continúa)

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	No. de registro	Vigencia del contrato	Objeto	Superficie cedida m ²	
						Agua	Tierra
Comunicaciones Nextel de México, SA de CV	C029	25PuE	APIVER01-029/05	Del 17-dic-04 al 14-ene-19	Servicios de radiocomunicación	-	200.00
Servicios Maniobras y Almacенamientos de Veracruz, SA de CV	C030	8PuE	APIVER01-030/05	Del 20-sep-06 al 19-sep-21	Instalación especializada en carga contenerizada, carga general y bobinas de acero, excepto mercancías peligrosas	-	23,287.00
Servicios Especiales Portuarios, SA de CV	C031	18PuE	APIVER01-031/05	Del 24-jun-05 al 23-jun-20	Instalación especializada para granel mineral y derivados metálicos en sus diversas presentaciones, excepto carga roll on-roll off	-	56,673.58
Multimodos, SC	C034	26PuN	APIVER01-034/11	Del 29-mar-11 al 04-abr-21	Instalación para la venta de alimentos y bebidas (comedores)	-	18.16
Excellence Sea & Land Logistics, SA de CV	C036	16PaE	APIVER01-036/11	Del 08-dic-11 al 18-ene-20	Instalación especializada para fluidos	-	31,310.16
Vopak México, SA de CV	C037	17PaE	APIVER01-037/16	Del 31-ene-17 al 15-nov-31	Instalación especializada para fluidos, sólidos y químicos	-	68,556.25

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

A continuación se presenta el *Plano de cesionarios del Puerto de Veracruz*, en el cual se delimitan cada una de las zonas portuarias adjudicadas a las empresas privadas que cuentan con un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones (cesionarios).





SIMBOLOGIA

POLIGONO ENVOLVENTE	[Red dashed line]	AREA DE AGUA	[Blue area]
POLIGONOS EXCLUIDOS	[Red dashed line]	MAR	[Blue area]
AREA TERRESTRE DE CONTRATO DE PRESTACION DE SERVICIOS PORTUARIO Y MANIOBRAS	[Hatched area]		

CESIONARIOS

CD001	TALLERES NAVALES DEL GOLFO, SA DE CV
CD002	FIRE LATE, SA DE CV
CD003	FIRE LATE, SA DE CV
CD004	TERMINAL MARITIMA DE VERACRUZ, SA DE CV
CD005	CEMENTOS APASCO, SA DE CV
CD006	INTERNACIONAL DE CONTENEDORES ASOCIADOS DE VERACRUZ, SA DE CV
CD008	REPARACION INTEGRAL DE CONTENEDORES, SAPI DE CV
CD011	CARGILL DE MEXICO, SA DE CV
CD013	TERMINALES DE CARGAS ESPECIALIZADAS, SA DE CV
CD014	SSA MEXICO, SA DE CV
CD017	CORPORACION INTEGRAL DE COMERCIO EXTERIOR, SA DE CV
CD018	SSA MEXICO, SA DE CV
CD020	SSA MEXICO, SA DE CV
CD021	OF ALMACENAJES Y SERVICIOS, SA DE CV
CD023	ALMACENADORA GULMEK, SA DE CV
CD024	ORGANISMO DESCENTRALIZADO PEMEX- REFINACION
CD025	CORPORACION PORTUARIA DE VERACRUZ, SA DE CV
CD026	COMUNICACIONES NEXTEL DE MEXICO, SA DE CV
CD030	SERVICIOS MANIOBRAS Y ALMACENAMIENTOS DE VERACRUZ, SA DE CV
CD031	SERVICIOS ESPECIALES PORTUARIOS, SA DE CV
CD032	MULTIMODOS, S.C.
CD033	EXCELLENCE SEA & LAND LOGISTICS, S.A. DE CV
CD034	VOPAK TERMINALS MEXICO, SA DE CV

AUTORIDADES E INSTITUCIONES

28PUE	CENTRO UNIFICADO PARA LA PROTECCION MARITIMA Y PORTUARIA (COMAR)
29PUE	ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL DE VERACRUZ, S.A. DE C.V./ CARTANERA DE PUERTO
27PUE	ADUANA DE VERACRUZ
30PUE	ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL DE VERACRUZ, S.A. DE C.V. / SANIDAD INTERNACIONAL
34PUE	SECRETARIA DE AGRICULTURA, GANADERIA, DESARROLLO RURAL, PESCA Y ALIMENTACION (SAGARPA)
38PUE	INSTITUTO NACIONAL DE MIGRACION
1*	INSTALACIONES SEMAR*
2*	INSTALACIONES SEMAR*



ADMINISTRACIÓN PORTUARIA INTEGRAL DE VERACRUZ

DIRECTOR GENERAL
ING. JUAN IGNACIO FERRÁEZ CARBAJAL

GERENTE DE PLANEACIÓN
ING. LUIS FELIPE CORRAL ALENZUELA

PLANO	PLANO DE CESIONARIOS DEL PUERTO DE VERACRUZ, VERACRUZ	ESCALA	1 : 10,000
PROYECTO	PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO	FECHA	MAYO-2017
URBACION	PUERTO DE VERACRUZ, VERACRUZ, MEXICO	NUMERO DE PLANO	1.3
ELABORADO	REALIZADO	PROYECTADO	AUTORIZADO

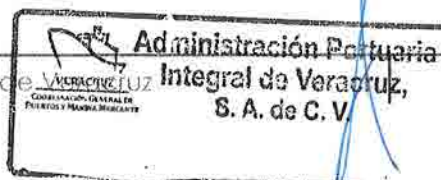
Autoridades e instituciones del Puerto de Veracruz

Autoridad	Clave de zonificación	Actividades y servicios
Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria (UNAPROP)	26PuE	Implementar medidas para garantizar la protección, seguridad y prosperidad marítima y portuaria contra amenazas como terrorismo, crimen organizado y narcotráfico en el Puerto de Veracruz, mediante el establecimiento, entre otros, del Código de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP), así como del Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de la Organización Marítima Internacional.
Aduana Marítima de Veracruz	27PuE	Vigilar y custodiar las mercancías de comercio exterior dentro del recinto fiscal, así como autorizar la internación de dichas mercancías al territorio nacional a través del despacho aduanal. Lo anterior, con facultades para vigilar e inspeccionar las mercancías, su debida clasificación arancelaria en los pedimentos y el cumplimiento de las obligaciones fiscales.
Capitanía de Puerto	29PuN	Autorizar el arribo y despacho de embarcaciones; vigilar que la navegación, atraque, servicios de pilotaje y remolque se realice con seguridad; supervisar que las vías navegables reúnan condiciones de seguridad, profundidad, señalamiento marítimo y ayudas a la navegación; verificar que se respeten las normas aplicables en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, así como de prevención de la contaminación marina, con facultades para solicitar los certificados de las embarcaciones.
Administración Portuaria Integral de Veracruz, SA de CV	29PuN y 30PuN	Planear, programar y ejecutar las acciones necesarias para la promoción, operación y desarrollo del puerto, a fin de lograr la mayor eficiencia y competitividad portuaria.
Sanidad Internacional  SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTO Y MARINA MERCANTIL DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTO	30PuN	Autorizar la libre plática a fin de que se pueda proceder al desembarco y a las operaciones que éste conlleva; efectuar visitas de inspección a una embarcación, una aeronave o un vehículo terrestre antes de iniciar o después de concluir un viaje internacional, pudiendo comprender el examen preliminar de las personas a bordo y la verificación de la documentación sanitaria internacional; expedir certificados de desinfección, desinsectación y desratización, y los demás que establezcan el Reglamento Sanitario Internacional, los tratados o convenciones internacionales y la legislación fiscal aplicable.
Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA)	34PuE	Llevar a cabo las siguientes actividades: verificación e inspección fitozoosanitaria (PVIFZ) para importación de carga refrigerada; verificación, toma de muestras y expedición de certificados para todas las embarcaciones de granel agrícola; permisos y verificaciones para la fumigación; verificación y certificación de cargas de origen animal y vegetal contenerizada; órdenes de cuarentena precautoria de las cargas e inspección de productos.
Instituto Nacional de Migración	38PuE	Cumplir con las siguientes funciones a bordo de los buques: al arribo, con el levantamiento del acta de llegada de la embarcación y la verificación de la identidad de la tripulación; a la salida, con el levantamiento del acta de salida de la embarcación y la revisión de que la tripulación total esté a bordo; otros trámites, tales como la expedición de permisos de abordaje y permisos de cambio de tripulación.
Secretaría de Marina (SEMAR)	1 y 2	Armada de México, Institución Militar Nacional de carácter permanente, cuya misión es emplear el poder naval de la Federación para la defensa exterior y coadyuvar en la seguridad interior del país, en los términos que establece la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que de ella derivan y los tratados internacionales.

Prestadores de servicios portuarios del Puerto de Veracruz

Prestador	Servicio portuario	No. de registro	Vigencia del contrato	Área en la que presta el servicio
Corporación Integral de Comercio Exterior, SA de CV	Carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto	APIVER02-030/98.M3	31-ene-19	Recinto portuario
Corporación Portuaria de Veracruz, SA de CV	Carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto	APIVER02-045/99.M3	31-ene-19	
TMM Puertos y Terminales, SA de CV	Carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto	APIVER02-031/98.M1 C.DER.2	31-ene-19	
Servicios Especiales Portuarios, SA de CV	Carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto	APIVER02-098/08	24-jun-20	
Almacenadora Golmex, SA de CV	Carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto	APIVER02-123/10	18-jul-19	
SIPPB Veracruz, SA de CV	Carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto	APIVER02-143/14	11-mar-19	
Servicios Portuarios Marrojo, SA de CV	Amarre y desamarre de cabos a las embarcaciones	APIVER02-113/08.M2.P2	16-ene-18	
Conducción Marítima, SA de CV	Lanchaje a las embarcaciones	APIVER02-112/08.M2.P2	02-nov-17	
Remolque y Lanchaje del Puerto de Veracruz, SA de CV	Remolque, lanchaje y amarre de cabos a las embarcaciones	APIVER02-022/97.P2.M2	13-ene-25	
Saam Remolques, SA de CV	Remolque, lanchaje y amarre a las embarcaciones	APIVER02-029/98.M2.P2	31-oct-25	
Sindicato Nacional de Pilotos del Puerto de Veracruz	Pilotaje	NA	NA	
Mexrom, SA de CV	Avituallamiento a las embarcaciones	APIVER02-121/09.P2.M2	30-sep-18	
María de los Angeles Bocanegra Tostado	Avituallamiento a las embarcaciones	APIVER02-145/14	30-sep-17	
Servicios Múltiples del Sureste, SA de CV	Avituallamiento a las embarcaciones	APIVER02-106/08.M2.P2	18-dic-17	
Proveedora de Barcos Avimar, SA de CV	Avituallamiento a las embarcaciones	APIVER02-114/08.M2.P2	22-dic-17	
Veracruz Ships Supply, SA de CV	Avituallamiento a las embarcaciones	APIVER02-142/14	11-mar-17	
Comercio Aplicado Intro, SA de CV	Avituallamiento a las embarcaciones	APIVER02-149-16	14-abr-19	
Gerardo Tiburcio Perea	Recolección de basura o desechos	APIVER02-144/14	29-may-17	
Ecología en Servicios Navales y Terrestres, SA de CV	Recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales	APIVER02-107/08.M3.P2	23-nov-17	
Tratamiento Ecológico de Residuos, SA de CV	Recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales	APIVER02-135/12.M2.P2	21-feb-19	
Rafael Salazar Jiménez	Recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales	APIVER02-134/12.M1.P1	21-feb-18	
Mireya Chipuli Oliva	Suministro de agua a las embarcaciones	APIVER02-150/16	22-ago-19	
Industrial Marítima de Veracruz, SA de CV	Reparación a flote a las embarcaciones	APIVER02-115/09.M2.P2	14-ene-18	
Talleres Navales del Golfo, SA de CV	Reparación a flote a las embarcaciones	APIVER02-146/14	10-dic-17	
Smos, SA de CV	Reparación a flote a las embarcaciones	APIVER02-148/16	27-mar-19	
Semacop, SA de CV	Reparación a flote a las embarcaciones	APIVER02-138/12.M1.P1	27-ene-19	
Transportes Alba Flash, SA de CV	Suministro de agua potable a las embarcaciones	APIVER02-117/09.M2.P2	16-abr-18	

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MILITAR
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



Prestadores de servicios portuarios del Puerto de Veracruz (continúa)

Prestador	Servicio portuario	No. de registro	Vigencia del contrato	Área en la que presta el servicio
Bunker's México Energy, SAPI de CV	Suministro de combustible y lubricantes a las embarcaciones	APIVER02-140/13	05-jun-18	Recinto portuario
Marelub, SA de CV	Suministro de lubricantes a las embarcaciones	APIVER02-147/15	19-ago-18	
Lampros Kontogiannis Mamasoulas	Comunicación a las embarcaciones	APIVER02-139/13.M1.P1	20-mar-19	

Prestadores de servicios conexos del Puerto de Veracruz

Prestador	Servicio conexo	No. de registro	Vigencia del contrato	Área en la que presta el servicio
American Bureau of Shipping	Servicio de inspección marítima	I-240-2015-G.J.	11-jun-18	Recinto portuario
Apoyos Técnicos Marítimos, SA de CV	Servicio de inspección marítima	I-483-2015-G.J.	30-sep-18	
Lloyd Germánico de México, S de RL de CV	Servicio de inspección marítima	I-239-2015-G.J.	26-may-18	
Mora Marine Services, SA de CV	Servicio de inspección marítima	I-147-2015-G.J.	31-mar-18	
Nippon Kaiji Kyokai	Servicio de inspección marítima	I-157-2016-G.J.	04-may-19	
Servicios Múltiples del Sureste, SA de CV	Servicio de inspección marítima	I-391-2016-G.J.	17-jul-19	
Lloyd's Register Energy & Transportation, S de RL de CV	Servicio de inspección marítima	I-412-2016-G.J.	4-ago-19	
Bureau Veritas Mexicana, SA de CV	Servicio de inspección marítima	I-416-2016-G.J.	11-ago-19	
Aclafave, SA de CV	Coordinación de consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior, sin incluir los servicios portuarios de maniobras	I-331-2015-G.J.	18-jun-18	
BSV Logistic, SC	Coordinación de consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior, sin incluir los servicios portuarios de maniobras	I-234-2016-G.J.	12-jun-19	
Ecu Worldwide México, SA de CV	Coordinación de consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior, sin incluir los servicios portuarios de maniobras	I-281-2015-G.J.	18-jun-18	
Grupo de Intercambio Logístico, SA de CV	Coordinación de consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior, sin incluir los servicios portuarios de maniobras	I-348-2015-G.J.	16-ago-18	
Hellmann Worldwide Logistics, SA de CV	Coordinación de consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior, sin incluir los servicios portuarios de maniobras	I-433-2014-G.J.	27-oct-17	

Prestadores de servicios conexos del Puerto de Veracruz (continúa)

Prestador	Servicio conexo	Nº de registro	Vigencia del contrato	Área en la que presta el servicio
IFS Neutral Maritime Services de México, SA de CV	Coordinación de consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior, sin incluir los servicios portuarios de maniobras	I-302-2015-G.J.	31-may-18	Recinto portuario
Logística Portuaria de Veracruz, SA de CV	Coordinación de consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior, sin incluir los servicios portuarios de maniobras	I-152-2014-G.J.	15-may-17	
Maniobras Integradas del Puerto, SA de CV	Coordinación de consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior, sin incluir los servicios portuarios de maniobras	I-282-2014-G.J.	28-ago-17	
Transmodal, SC	Coordinación de consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior, sin incluir los servicios portuarios de maniobras	I-066-2016-G.J.	9-mar-19	
Transport-Accion, SA	Coordinación de consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior, sin incluir los servicios portuarios de maniobras	I-008-2016-G.J.	14-abr-19	
Tuscor Lloyd's UK de México, SA de CV	Coordinación de consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior, sin incluir los servicios portuarios de maniobras	I-430-2013-G.J.	19-dic-16	
Vanguard Logistics Services México, S de RL de CV	Coordinación de consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior, sin incluir los servicios portuarios de maniobras	I-344-2016-G.J.	20-jun-19	
Fumigaciones Fitosanitarias Especializadas, SA de CV	Fumigación a bordo de embarcaciones, a las mercancías y sus embalajes, a los almacenes y sus instalaciones, contenedores y equipos de transporte terrestre	I-411-2016-G.J.	14-ago-19	
Fumigaciones Solís, SA de CV	Fumigación a bordo de embarcaciones, a las mercancías y sus embalajes, a los almacenes y sus instalaciones, contenedores y equipos de transporte terrestre	I-016-2015-G.J.	28-ene-18	
Maniobras, Almacenes y Servicios, SA de CV	Fumigación a bordo de embarcaciones, a las mercancías y sus embalajes, a los almacenes y sus instalaciones, contenedores y equipos de transporte terrestre	I-004-2016-G.J.	03-feb-19	
Fumigaciones Fitosanitarias Profesionales, SA de CV	Fumigación a bordo de embarcaciones, a las mercancías y sus embalajes, a los almacenes y sus instalaciones, contenedores y equipos de transporte terrestre	I-382-2016-G.J.	20-ago-19	

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
MARINA MERCANTIL
COMISIÓN GENERAL DE PUERTOS

Administración Portuaria Integral de Veracruz, S. A. de C. V.
GOBIERNO GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTIL

Prestadores de servicios conexos del Puerto de Veracruz (continúa)

Prestador	Servicio conexo	No. de registro	Vigencia del contrato	Área en la que presta el servicio
Amspec de México, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-169-2014-G.J.	22-jun-17	Recinto portuario
Autocom Freight Car, S de RL de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-466-2014-G.J.	10-nov-17	
Cargo Inspecciones, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-593-2013-G.J.	10-mar-17	
Carlos Callejas Callejas	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-337-2014-G.J.	31-ago-17	
Certificación Profesional Internacional, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-047-2016-G.J.	16-mar-19	
Certificaciones Internacionales de Embarques, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-279-2015-G.J.	18-may-18	
Cis Inspecciones, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-485-2015-G.J.	30-sep-18	
Control International México, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-099-2016-G.J.	12-abr-19	
Control Automotive Risk, Consulting Group, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-469-2015-G.J.	22-oct-18	
Control Cargo International, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-468-2015-G.J.	30-sep-18	
Corporación Unicar Mexicana, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-311-2016-G.J.	21-jun-19	
Dusan Corovic Jurisic	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-054-2016-G.J.	09-mar-19	
Fast Loccotec, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-223-2014-G.J.	13-jul-17	
Grupo SLTC, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-428-2015-G.J.	31-ago-18	
Inspectorate de México, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-452-2015-G.J.	30-sep-18	
International Group Services México, SC	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-231-2015-G.J.	2-may-18	
Intertek Testing Services de México, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-309-2015-G.J.	14-abr-18	
Liquidadores de Averías México, SC	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-030-2015-G.J.	12-mar-18	
Maloney Commodity Services de México, S de RL de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-336-2015-G.J.	11-jun-18	
Marine Cargo Inspection and Supervision, SC	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-085-2015-G.J.	3-mar-18	
Oil Test International México, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-002-2015-G.J.	26-ene-18	
Rain Surveyors del Golfo, SC	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-222-2014-G.J.	31-ago-17	
SGS de México, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-298-2015-G.J.	23-jun-18	
TQS Inspecciones, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-157-2014-G.J.	1-may-17	
Traslado Automotriz, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-131-2014-G.J.	21-abr-17	

Prestadores de servicios conexos del Puerto de Veracruz (continúa)

Prestador	Servicio conexo	No. de registro	Vigencia del contrato	Área en la que presta el servicio
UC Automotive Inspection México, S de RL de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-204-2016-G.J.	18-may-19	Recinto portuario
WWL Vehicle Services (México), S de RL de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-350-2015-G.J.	5-jul-18	
Camín Cargo Control de México "Coatzacoalcos", SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-466-2016-G.J.	26-sep-19	
Almacenes Flexibles de México, SA de CV	Servicio de operación, mantenimiento y reparación de equipo ferroviario	I-393-2014-G.J.	21-oct-17	
Seinsco México, SC	Servicio de operación, mantenimiento y reparación de equipo ferroviario	I-118-2015-G.J.	25-mar-18	
Cabo Diving Services, SA de CV	Servicios submarinos a las embarcaciones	I-060-2015-G.J.	22-feb-18	
Inspecciones no Destructivas del Golfo, SA de CV	Servicios submarinos a las embarcaciones	I-058-2015-G.J.	05-may-18	
Sidma Atlántico, SA de CV	Servicios submarinos a las embarcaciones	I-186-2016-G.J.	13-jun-19	
Technical Diving Services, SA de CV	Servicios submarinos a las embarcaciones	I-545-2014-G.J.	03-ene-18	
Veracruz Adventures, SA de CV	Servicios submarinos a las embarcaciones	I-059-2015-G.J.	11-feb-18	
Buzos Inspectores Asociados, SA de CV	Servicios submarinos a las embarcaciones	I-420-2016-G.J.	22-ago-19	

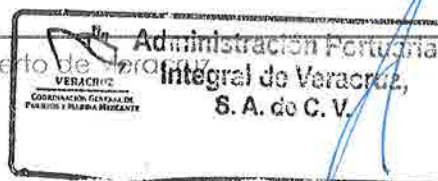
1.4 Vocación del puerto, área de influencia y conectividad

La vocación del Puerto de Veracruz, desde su origen histórico, ha sido comercial, siendo actualmente el puerto dentro del Sistema Portuario Nacional (SPN) que presenta mayor diversidad de tipos de carga y que mantiene una participación en todos ellos.

Esta vocación del puerto se relaciona con su ubicación geográfica estratégica y su histórica vinculación con el centro del país, lo cual se ha venido potenciando con el desarrollo de infraestructura y tecnología de primer nivel, misma que hoy en día se está incrementando y que además lo posiciona a la vanguardia dentro del SPN, con suficientes facultades para atender cargas que demandan economías de escala y altos rendimientos.

Históricamente, el Puerto de Veracruz se ha consolidado en los flujos comerciales de la Ciudad de México y sus alrededores, representando hoy en día el principal abastecedor de servicios y de bienes intermedios y de consumo para la zona centro del país, lo cual determina, en gran medida, su perfil importador.

Esto hace al Puerto de Veracruz un puerto con características especiales comparativamente con la mayor parte de los puertos de México, ya que es este mercado en donde converge la mayor diversidad de mercancías y por lo tanto es este puerto en donde confluye la mayor variedad de cargas, la mayor gama de embarcaciones con características diferentes, la mayor variedad de servicios portuarios, de modos de transporte y otros.



Las 7 líneas de negocio que atiende el Puerto de Veracruz, son las siguientes:

- **Contenedores:** Es el principal segmento de negocio del puerto por su tráfico, el cual registró en el año 2015 un movimiento de carga de 9.13 millones de toneladas, equivalentes a 576,845 cajas transportadas o bien 931,812 TEUs, participando con el 39.4% del total manejado. Este tonelaje ubica al Puerto de Veracruz en el segundo lugar a nivel nacional. Las principales mercancías transportadas en este segmento son: productos de consumo básicos, de la industria automotriz e insumos de la industria limpia, cuyos principales orígenes y destinos son la zona centro del país.
- **Granel agrícola:** Representa el segundo segmento de negocio del puerto; sin embargo, con un volumen de carga manejado en el año 2015 de 6.69 millones de toneladas, lo ubica en el primer lugar a nivel nacional. Este segmento lo conforman diferentes productos de origen agrícola destinados a materia prima para producción de alimentos y en forraje o para producción de alimento para animales, todos estos productos de importación, siendo los más significativos el maíz, el trigo, la soya y la semilla de canola, los cuales representan el 85% del total de la carga manejada en este rubro. Tan sólo el maíz participa con el 37%.
- **Granel mineral:** En este segmento de negocio el Puerto de Veracruz es netamente importador. En el año 2015 se manipularon 2.33 millones de toneladas. Este segmento lo conforman tres grandes grupos de productos: el primero lo componen la chatarra, la briqueta, el arrabio y otros materiales para la fundición; el segundo, el fertilizante y otros productos relacionados; y, el tercero, el pet-coke, cada uno participando con el 42%, 31% y 26%, respectivamente. Cabe mencionar que esta línea de negocio incide en tres tipos de industrias instaladas principalmente en el estado de Veracruz y en la zona centro del país: la metalúrgica, la cementera y la agrícola; además, el puerto ha desarrollado infraestructura especializada para su operación y cuenta con tres instalaciones especializadas para su manejo y almacenamiento.
- **Carga general:** En esta línea de negocio el Puerto de Veracruz manipuló 1.43 millones de toneladas en el año 2015, representando el 6.2% del total manejado (sin considerar vehículos). La relación entre importación y exportación en este segmento está muy equilibrada, con un 51% y 49%, respectivamente. Los productos más significativos operados en este rubro son: acero, tanto de importación como de exportación, así como tubería para la industria petrolera y maquinaria.
- **Autos:** Este segmento de negocio corresponde a una subdivisión de la carga general que se transporta en buques especializados tipo roll on-roll off y pertenece a una carga relevante tanto para la economía nacional como para el puerto por su relación con las cadenas de suministro que tiene con la industria automotriz, ya que en México existen poco más de 21 plantas armadoras de distintas marcas comerciales que ensamblan y exportan automóviles a diversos destinos internacionales, lo que aunado a la importación, ubica a Veracruz en el primer lugar en este sector, movilizándolo a la fecha poco más del 60% de los vehículos que se manejan por vía marítima a nivel nacional. Cabe señalar que en el año 2015 el Puerto de Veracruz operó 755,998 unidades, equivalentes a 1.05 millones de toneladas, con una composición de tráfico de 66% exportación y 34% importación. Las empresas que transfieren este tipo de carga para su importación son básicamente las instaladas en Europa y su distribución es a nivel nacional, aunque los centros de distribución se concentran en la zona

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTO Y MARITIMISMO
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

centro del país; en el caso de la carga de exportación, este tráfico se realiza básicamente hacia Estados Unidos, Centro y Sudamérica.

- Otros fluidos: Este segmento de negocio lo conforman diferentes productos tanto de origen vegetal como productos químicos, siendo los aceites vegetales los más significativos. Los productos químicos están diseminados en una gran variedad con poco volumen. En este rubro se manipularon 759,961 toneladas en el año 2015, lo que representó el 3.3% del total manejado.
- Petróleo y derivados: En este segmento de negocio el puerto manipuló 1.74 millones de toneladas en el año 2015, representando el 7.5% del total manejado. Este segmento se opera principalmente mediante tráfico de cabotaje de entrada y está conformado básicamente por tres productos: diesel, gasolina magna y gasolina premium.

El potencial del Puerto de Veracruz se sustenta en su posición geográfica, que lo coloca estratégicamente como el puerto más adecuado para proveer las zonas de consumo más amplias del país. Por lo anterior, históricamente ha sido el de mayor influencia hacia el interior de la República Mexicana.



El *hinterland* o zona de influencia del Puerto de Veracruz se identifica en tres mercados relevantes:

Centro: conformado por la Ciudad de México y los estados de México y Puebla.

Mercado local: se integra de diversas ciudades del propio estado de Veracruz, las cuales son el principal origen de la carga de exportación del puerto.

Bajo: comprende los estados de Guanajuato y Querétaro.

Cabe destacar que estos mercados relevantes representan actualmente el origen y destino del 87.9% del total de la carga manejada por el puerto. Asimismo, al ser estas entidades mayormente de vocación importadora (excepto el estado de Veracruz), la composición del mercado entre importadores y exportadores vía el Puerto de Veracruz es de 77% y 23%, respectivamente.

El 12.1% restante lo conforman otros estados en los cuales Veracruz no tiene una ventaja significativa ni una fuerte participación con respecto a otros puertos, sin embargo son representativos en el movimiento total de la carga. Estos estados son Tlaxcala, Hidalgo, Morelos, San Luis Potosí, Aguascalientes, Nuevo León, Tabasco, Michoacán y Colima.

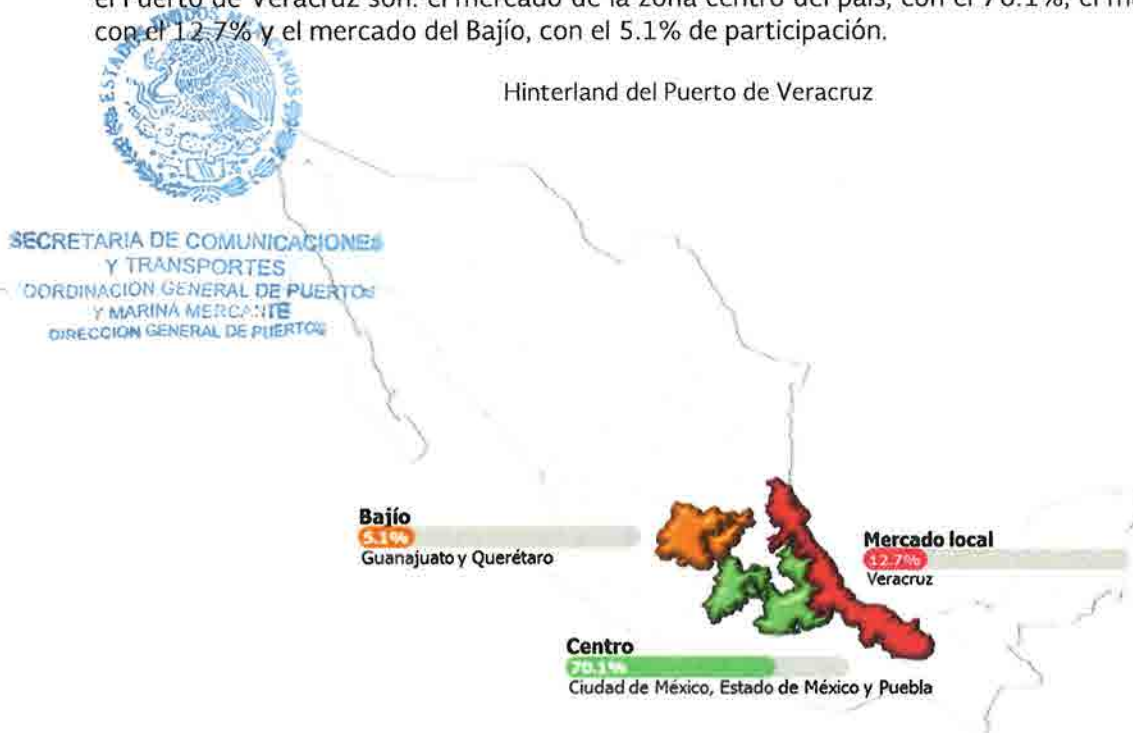
Para el caso particular de los vehículos, su *hinterland* se ubica principalmente en la zona centro del país, así como en los estados de Aguascalientes, Morelos, San Luis Potosí y Guanajuato. Este tipo de carga, a pesar de no ser representativa en tonelaje sí lo es en cuanto a unidades manejadas. Como se comentó anteriormente, Veracruz opera actualmente poco más del 60% de los vehículos que se manejan vía marítima a nivel nacional.

Principales estados mexicanos con movimiento de carga en el Puerto de Veracruz,
por línea de negocio, acumulado 2010-2015
(miles de toneladas)

Estados	Carga total	General (incluye Autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos	Petróleo y derivados
Veracruz	16,355	2,503	6,156	4,403	3,195	98	-
Ciudad de México	60,630	5,426	28,073	20,952	3,630	2,550	-
Estado de México	16,938	3,011	5,637	6,462	717	1,111	-
Puebla	12,885	3,213	2,930	3,997	2,747	-	-
Guanajuato	5,342	348	2,498	2,105	391	-	-
Querétaro	1,148	278	482	-	388	-	-
Otros	15,652	1,321	2,171	422	2,259	462	9,014
Total	128,950	16,100	47,947	38,341	13,327	4,221	9,014

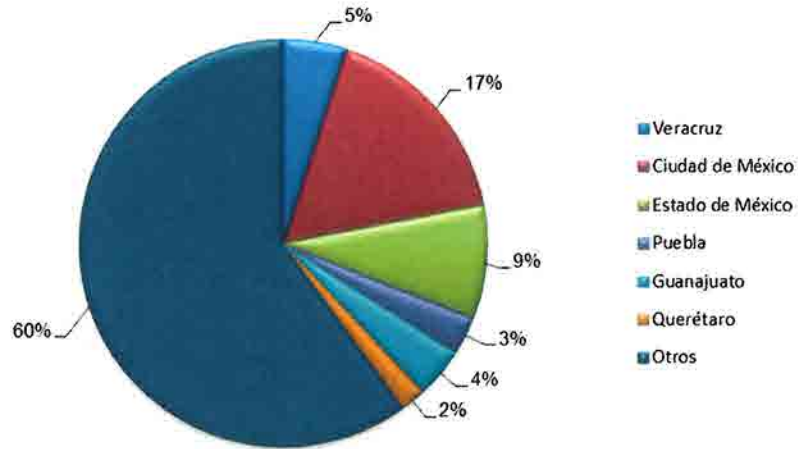
La participación porcentual de los principales orígenes y destinos de los productos manejados por el Puerto de Veracruz son: el mercado de la zona centro del país, con el 70.1%; el mercado local, con el 12.7% y el mercado del Bajío, con el 5.1% de participación.

Hinterland del Puerto de Veracruz



Los estados mexicanos que integran la zona de influencia del Puerto de Veracruz se caracterizan por ser de gran importancia económica para el país. Aquí se ubican importantes centros productivos, industriales y de consumo. Estas entidades representan aproximadamente el 40% del Producto Interno Bruto (PIB) de México.

Participación estatal en el PIB en la zona de influencia del Puerto de Veracruz, 2014
(estimación)



El mercado de la zona centro del país, conformado por la Ciudad de México y los estados de México y Puebla, representa el 70.1% del total de la carga operada por el puerto y el 86.7% de la carga otros fluidos, el 81.9% de la carga de granel agrícola, el 76.4% de la carga contenerizada, el 72.4% de la carga general (incluyendo autos) y el 53.2% de la carga de granel mineral. En este mercado relevante, sobre todo en la zona industrial del Estado de México, destacan los sectores de la industria química, alimentos y bebidas y plástico, principalmente. En Puebla destaca principalmente la industria automotriz con las armadoras Volkswagen y Audi (las cuales movilizan más del 30% de los autos que se operan por el puerto), incluyendo los clúster relacionados a esta industria.

El mercado local, que está comprendido por diversas ciudades del propio estado de Veracruz, representa el 12.7% del total de la carga operada por el puerto y el 24% de la carga de granel mineral, el 15.5% de la carga general (incluyendo autos), el 12.8% de la carga contenerizada, el 11.5% de la carga de granel agrícola y el 2.3% de la carga otros fluidos. En este mercado relevante destacan los sectores de la industria del cemento, el acero y la agroindustria, principalmente.

Finalmente, el mercado del Bajío, que se integra por los estados de Guanajuato y Querétaro, representa el 5.1% del total de la carga operada por el puerto y el 6.2% de la carga contenerizada, el 5.8% de la carga de granel mineral, el 5.5% de la carga de granel agrícola y el 3.9% de la carga general (incluyendo autos). En este mercado relevante destacan los sectores de la industria del vidrio, plásticos, agroindustria, textil, alimentos y bebidas y automotriz, principalmente.

El enlace carretero del Puerto de Veracruz con todos los destinos de sus mercados relevantes de la zona centro del país y el Bajío tiene una calidad satisfactoria, contando con autopistas de altas especificaciones, tipo ET¹, por donde pueden circular camiones en configuración full (doble remolque).

Los principales corredores con estas características son: Acapulco - Veracruz y Veracruz-Monterrey con ramal a Matamoros.

Enlace carretero tipo ET del Puerto de Veracruz con sus mercados relevantes de la zona centro del país, el Bajío y otros mercados



Distancias carreteras a las principales ciudades del mercado relevante de la zona centro del país del Puerto de Veracruz (kilómetros)

	Veracruz	Altamira	Tuxpan
Ciudad de México	397	520	294
Toluca	466	581	365
Puebla	283	504	288

Fuente: SCT

Distancias carreteras a las principales ciudades del mercado relevante del Bajío del Puerto de Veracruz (kilómetros)

	Veracruz	Altamira	Tuxpan
Guanajuato	753	608	591
Querétaro	571	646	438

Fuente: SCT

¹ Las carreteras ET tienen las mismas características geométricas que las tipo A, pero sus características estructurales permiten el paso de vehículos con mayores dimensiones, capacidad y peso.

Por vía ferroviaria, el Puerto de Veracruz se conecta con su *hinterland* y al norte de la República Mexicana a través de las empresas FERROSUR, Ferrocarril Mexicano, SA de CV (FERROMEX) y Kansas City Southern de México, SA de CV (KCSM), las cuales tienen acceso al puerto y dan servicio hacia la zona centro, el Bajío y la región norte del país.

Por este modo de transporte, los principales centros de consumo del puerto en su mercado relevante de la zona centro del país son la Ciudad de México y Puebla; en cuanto a los ubicados en la zona del Bajío son principalmente Querétaro y la ciudad de Silao. Aunque estos últimos centros de consumo se ubican a menores distancias terrestres con respecto a otros puertos del Golfo de México, no obstante, dada la conexión logística que existe entre éstos y el Valle de México, les conviene operar por el Puerto de Veracruz.

Red ferroviaria en el norte, occidente y centro de México



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTIL
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Distancias ferroviarias a las principales ciudades del mercado relevante de la zona centro del país del Puerto de Veracruz (kilómetros)

	Veracruz	Altamira
Ciudad de México	441	2,023
Toluca	500	N/A
Puebla	312	2,200

Fuente: SCT

Distancias ferroviarias a las principales ciudades del mercado relevante del Bajío del Puerto de Veracruz (kilómetros)

	Veracruz	Altamira
Guanajuato	856	777
Querétaro	664	704

Fuente: SCT

En los destinos de la carga comercial con el exterior, en el año 2015 destacó Estados Unidos con el 22% del movimiento total de carga; le siguieron Brasil (16%), Colombia (10%), Bélgica (6%), España (4%), Panamá (4%) y Alemania (3%); otros 101 países representaron el 36%.

Por su parte, el principal flujo de mercancías provino de Estados Unidos (41%), seguido de Alemania (8%), Bélgica (7%), España y Brasil (5%) y Canadá (4%). Estos seis países representaron el 70% del total de carga movilizada desde el exterior en el año 2015; otros 105 países participaron con el 30% restante.

Destinos de la carga de comercio exterior
del Puerto de Veracruz, 2015

Países	Toneladas	Participación %
Estados Unidos	1,202,725	22%
Brasil	874,709	16%
Colombia	546,693	10%
Bélgica	328,016	6%
España	218,677	4%
Panamá	218,677	4%
Alemania	164,008	3%
Otros 101 países	1,968,096	36%
Total (108 países)	5,466,933	100%

Orígenes de la carga de comercio exterior
del Puerto de Veracruz, 2015

Países	Toneladas	Participación %
Estados Unidos	6,542,721	41%
Alemania	1,276,628	8%
Bélgica	1,117,050	7%
España	797,893	5%
Brasil	797,893	5%
Canadá	638,314	4%
Otros 105 países	4,787,357	30%
Total (111 países)	15,957,856	100%

El posicionamiento geográfico del Puerto de Veracruz lo conecta de manera directa con la costa este de Estados Unidos, Canadá, Centro y Sudamérica; asimismo, por medio de líneas regulares, mantiene conexiones con Europa, África, Asia y Oceanía.

Este tráfico marítimo del puerto está muy localizado hacia la costa este de Estados Unidos y Europa, principalmente la zona norte; ambos suman el 67%. También lo es el tráfico que realiza con Centro y Sudamérica, los cuales suman el 26%.

En resumen, Estados Unidos, Europa y América son las tres principales regiones con las que el puerto mantiene un importante intercambio comercial, con aproximadamente 45 países, a través de 37 líneas navieras regulares, siendo Estados Unidos y países del norte de Europa los más frecuentes.

Principales orígenes/destinos y productos por línea de negocio del Puerto de Veracruz, 2015

	Origen/destino del flujo comercial	Principales productos
Carga general	Estados Unidos, Corea del Sur, Rumania, Argentina, Colombia, Rusia, Bélgica, Alemania, entre otros.	Tube, acero (lámina, rollos, vigas, etc.), maquinaria, azúcar y fertilizantes en sacos, etc.
Contenedores	Alemania, Brasil, Bélgica, España, Italia, Colombia, Holanda, Panamá, Estados Unidos, entre otros.	Autopartes, cerveza, papel, químicos, plásticos, alimentos perecederos, café, medicamentos, madera, vinos, etc.
Granel agrícola	Estados Unidos, Canadá, Ucrania, Rusia, Francia, Brasil, Bélgica, Marruecos, República Dominicana, entre otros.	Maíz, trigo, soya, semilla de canola, arroz, azúcar, gluten de maíz, cebada, malta, etc.
Granel mineral	Estados Unidos, Rusia, Brasil, Letonia, Ucrania, Finlandia, Holanda, China, entre otros.	Fertilizantes, pet-coke, arrabio de hierro, chatarra, briqueta de hierro, sulfato ferroso y coke metalúrgico.
Autos	Estados Unidos, Brasil, Alemania, Bélgica, India, Argentina, España, Colombia, Italia, entre otros.	Vehículos y tractocamiones.

Foreland del Puerto de Veracruz



Durante el año 2015 el Puerto de Veracruz recibió un total de 1,766 buques de carga, de los cuales 716 fueron de carga contenerizada, con un tonelaje promedio de 12,762 toneladas por buque (1,301 contenedores por embarcación en promedio). En este segmento de negocio existen servicios regulares prestados principalmente por 11 líneas navieras y sus itinerarios comunican con la costa este de Estados Unidos, Sudamérica, Europa y parte de Asia, así como con otros puertos de la vertiente del Atlántico.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE INVERSIÓN
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Principales líneas navieras para el manejo de contenedores en el Puerto de Veracruz, 2015

Linea naviera	
- Hapag-Lloyd México, SA de CV	- CMA/CGM Group
- Zim Container Service	- Maersk / Sealand
- Mediterranean Shipping Company (MSC)	- Compañía Libra de Navegación
- Compañía Sudamericana de Vapores	- Orient Overseas Container Line (OOCL)
- Compañía Chilena de Navegación Interoceánica	- Melfi Marine Corporation
- Hamburg Sud	

En carga general se recibieron un total de 348 buques, con un promedio de 4,132 toneladas por buque; asimismo, se atendieron 219 buques con granel agrícola y 126 con granel mineral. Dada la naturaleza de los graneles, estas líneas de negocio no tienen servicios regulares, ya que los buques son fletados y atienden este tipo de tráfico con servicio de fletamento.

Finalmente, en la línea de negocio autos se recibieron 235 buques y en la de otros fluidos 255 embarcaciones.

Principales líneas navieras por línea de negocio de carga general, granel mineral, autos, granel agrícola y otros fluidos en el Puerto de Veracruz, 2015

Carga general	Granel mineral	Autos	Granel agrícola	Otros fluidos
- Clipper Steel - Transunisa - H. Stinnes Linien - Nordana Line - TBS Shipping - Fayette, Int. Ltd	- Polsteam Group - Navesco	- Kawasaki Kisen - Kaisha, Ltd. - Compañía Sudamericana de Vapores - Mitsui Osk Line - Wallenius Wilhelmsen - Höegh Autoliners - Nippon Yusen Kaisha Line - SC Line	- Onego Shipping & Chartering BV - Pacnav, SA	- Stolt-Nielsen T, SA

El Puerto de Veracruz es uno de los cuatro puertos principales del SPN y es el único que no se especializa en un tipo de carga en particular, sino que maneja diferentes tipos de carga comercial, como son: contenedores, autos, granel agrícola, granel mineral, otros fluidos y carga general.

Así también destaca en el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, en donde se establece que “existen 4 puertos estratégicos de carga, Altamira, Veracruz, Manzanillo y Lázaro Cárdenas, que movilizan el 96% de la carga contenerizada, 65% del granel agrícola, 40% del granel mineral y 38% de la carga general suelta”.

Durante el año 2015 el Puerto de Veracruz participó con el 14.2% del total de la carga movilizada en el Sistema Portuario del Golfo de México-Caribe, destacando en granel agrícola con el 59.4% y en carga contenerizada con el 58.5%, tal y como se observa en la siguiente tabla:

Participación del Puerto de Veracruz en el Sistema Portuario del Golfo de México-Caribe, 2015 (porcentaje)

Estados	Carga total	General (incluye Autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos
Altamira	11.0	22.6	38.0	3.7	19.0	0.0	56.1
Tampico	4.0	5.0	0.0	1.0	4.5	5.0	0.8
Tuxpan	8.1	2.3	0.0	9.0	1.5	11.9	7.0
Coatzacoalcos	18.5	6.0	0.4	12.1	7.9	26.1	25.6
Dos Bocas	13.7	25.8	0.0	0.1	0.0	20.2	0.7
Veracruz	14.2	18.8	58.5	59.4	10.6	1.9	9.5
Otros	30.5	19.5	3.1	14.6	56.5	35.0	0.3

Fuente: CGPMM

De acuerdo a su tráfico, el Puerto de Veracruz en el SPN está posicionado en el tercer lugar, sin considerar petróleo y derivados, y si se considera esta carga, en la quinta posición.

Con respecto a su participación por segmento de carga, el Puerto de Veracruz incide en la economía nacional de manera fundamental por ser la entrada de más del 50% de los cereales que ingresan vía marítima al país, como materia prima de productos alimenticios. De la misma manera, es la plataforma marítima más importante de México para la transferencia de automóviles nuevos, ya que por el puerto se transfieren cerca del 60% de los vehículos que se exportan e importan y que son distribuidos a toda la República Mexicana.

También Veracruz participa de manera importante en la entrada y salida de carga general, contribuyendo principalmente en la transferencia del acero que se importa y exporta del país; sin embargo, en donde su participación está siendo cada día más relevante es en el segmento de carga contenerizada, ya que conjuntamente con el Puerto de Altamira, se definen como los únicos puntos de entrada al país de este tipo de carga con origen Europa, África y parte de Asia.



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



2. Diagnóstico y retos de desarrollo del Puerto de Veracruz

Este capítulo aborda el diagnóstico de la situación actual del Puerto de Veracruz, tomando en consideración su papel dentro del SPN, su participación en el comercio internacional de mercancías, así como su influencia en la economía nacional y regional.

Así mismo se consideró su conectividad, la demanda tanto de infraestructura como de servicios, la oferta que actualmente ofrece y un balance entre ambas. Finalmente, también se realizó un análisis financiero que contempla la viabilidad de las acciones para su mejoramiento de infraestructura y equipamiento.

El resultado de este diagnóstico sustenta la planeación estratégica del puerto, reconociendo los retos y las acciones determinantes que deberán atenderse para su desarrollo y crecimiento.

2.1 Diagnóstico de la competitividad del puerto

Análisis de la conectividad del puerto

El Puerto de Veracruz mantiene una conexión directa con los puertos norteamericanos y canadienses de la costa este, así como con Centro y Sudamérica, y está mejor posicionado con respecto a las rutas del norte de Europa.

En total, incluyendo las conexiones que mantiene a través de líneas regulares con África, Asia y Oceanía, el Puerto de Veracruz se conecta con más de 150 puertos a través de 27 líneas navieras y 54 rutas marítimas que proporcionan 37 servicios regulares, siendo las conexiones marítimas más importantes las que mantiene con Estados Unidos y países europeos.

Principales rutas marítimas de contenedores del Puerto de Veracruz, 2015

Ruta	Cantidad de servicios semanales
Veracruz – Altamira – Houston - New Orleans – Charleston – Southampton – Amberes – Bremerhaven - Le Havre – Veracruz Transbordos de Rotterdam vía Amberes y de Escandinavia vía Bremerhaven	1
Veracruz – Altamira – Houston - New Orleans – Cagliari – Livorno – Genova –Barcelona – Valencia – Kingston – Veracruz	1
Veracruz - Santo Tomás de Castilla - Puerto Cortés - Puerto Limón- Manzanillo (Panamá) – Cartagena – Caucedo - San Juan – Houston – Altamira - Veracruz	1
Veracruz – Altamira – Houston - New Orleans – Caucedo – Suape – Santos - Buenos Aires – Montevideo - Río Grande – Itajai - Río de Janeiro – Cartagena - Veracruz	1

Principales rutas marítimas de contenedores del Puerto de Veracruz, 2015 (continúa)

Ruta	Cantidad de servicios semanales
San Cristobal – Kingston – Veracruz – Altamira–Houston - Kingston –San Cristobal - Cartagena - Port of Spain - Santos - Navegantes - Paranagua - Río de Janeiro - Villa Do Conde – San Cristobal Transbordos de Kingston desde/hacia: Europa, EUA, Canadá Centro y Sudamérica, Asia, Medio Oriente, Caribe, Aruba, Barbados, Curacao, Sta. Lucía y Gran Caimán	1
Veracruz – Kingston – Cartagena - Puerto Cabello - La Guaira – Kingston - New Orleans – Houston – Altamira – Veracruz	1
Veracruz – Progreso – Mariel – Santiago de Cuba – Lisboa – Salerno – Livorno – Genova – Barcelona – Valencia – Lisboa – Halifax (por FFCC a Toronto/ Montreal) - Mariel – Altamira–Veracruz Transbordos de Bilbao vía Barcelona	Cada 4
Veracruz – Altamira – Filadelfia – Newark – Wilmington - Puerto Cortés – Santo Tomas - Veracruz	1
Veracruz – Altamira - Big Creek – Manzanillo (Panamá) - Puerto Moin – Cork - Tilbury – Rotterdam – Bremerhaven - St. Petesburgo – Wilhelmshaven – Bremerhaven – Veracruz	1
Veracruz – Altamira – Houston - New Orleans - Gio Tauro – Livorno– Genova – Barcelona – Valencia-Port Everglades - Veracruz	1
Veracruz – Altamira – Houston – Miami - Le Havre – Antwerp – Rotterdam – Bremerhaven – Charleston – Miami - Veracruz	1
Veracruz – Altamira – Houston - New Orleans – Charleston – Thamesport – Antwerp - Bremerhaven – Le Havre - Veracruz	1



Para atender sus mercados relevantes, el Puerto de Veracruz cuenta con dos sistemas carreteros y ferroviarios.

Su conectividad carretera con su *hinterland* se compone de vialidades de alta calidad técnica y en buen estado físico de conservación.

Este enlace carretero del puerto con todos los destinos de sus mercados relevantes de la zona centro, el Bajío y otras ciudades del norte y sureste del país se realiza a través de autopistas de altas especificaciones, tipo ET, por donde pueden circular camiones en configuración full (doble remolque). Los principales corredores carreteros que tienen estas características son los siguientes:

- Acapulco - Veracruz.
- Veracruz - Monterrey con ramal a Matamoros.

Corredores carreteros tipo ET que interconectan al Puerto de Veracruz con sus mercados relevantes de la zona centro, el Bajío y otros mercados de la zona norte del país



Para esta conexión carretera del puerto con dichos corredores se utiliza el libramiento carretero conocido como "Boulevard Portuario Km 13.5", el cual abarca desde el recinto portuario hasta el entronque con la Autopista a Xalapa (Veracruz-Cardel) y mismo que en su continuidad al sur conecta con la empresa Tubos de Acero de México, SA (TAMSA) y con la ciudad industrial Bruno Pagliai.

"Boulevard Portuario Km 13.5"



Cabe señalar que este libramiento carretero hace más eficientes los flujos de entrada y salida de las mercancías del puerto, coadyuvando a incrementar los niveles de productividad y rendimientos del mismo, lo cual se traduce en menores costos de operación vehicular y tiempos de recorrido de los transportistas, implicando ahorros en combustible y tiempo de viaje para estos usuarios principalmente.

En cuanto a su conectividad ferroviaria, el Puerto de Veracruz se sirve de las empresas FERROSUR y KCSM para conectarse con el resto del país. Ambas le otorgan una característica especial de gran competitividad al permitirle contar con dos opciones para el transporte ferroviario, con líneas independientes hacia la Terminal de Pantaco, en el Estado de México, que es operada por la empresa Ferrocarril y Terminal del Valle de México, SA de CV (FERROVALLE).

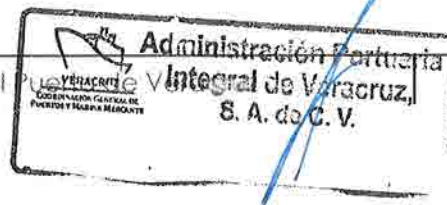
FERROSUR hoy ya es filial del grupo FERROMEX, por lo que considerando que la unión de estas empresas significa mayor alcance ferroviario, la conectividad del Puerto de Veracruz vía ferrocarril se ha extendido.

FERROSUR / FERROMEX tiene conexión directa con el conjunto de vías del recinto portuario, con más de 42.31 km aproximados de uso común, aunadas a las existentes en cada terminal e instalación portuaria cesionada.

El desalajo y entrada de la carga vía ferrocarril se realiza por medio de una programación de acuerdo a la demanda de carros por turno, indistintamente de la empresa ferroviaria que sea empleada, bajo la Coordinación de Transporte Ferroviario del Puerto de Veracruz.



Conectividad ferroviaria del Puerto de Veracruz



Análisis del mercado relevante

El mercado de la zona centro del país, conformado por la Ciudad de México y los estados de México y Puebla, representa el 70.1% del total de la carga operada por el puerto. Esto refleja que Veracruz tiene un mercado cautivo en los flujos de los centros productivos, industriales y de consumo más importantes del país, en donde la modernización de la infraestructura en este corredor, así como el desarrollo de infraestructura y las inversiones que el puerto ha realizado en equipamiento y servicios relacionados a la logística de transporte y distribución, han sido factores clave en la consolidación de las cadenas de carga que mantiene con este mercado. Aquí hay que destacar el predominio que tiene Veracruz con la Ciudad de México y el Estado de México, los cuales concentran el 64% de las importaciones del puerto. Puebla registra el 13% de las importaciones.

En este contexto, los granos provenientes de Norteamérica se dirigen principalmente a la Ciudad de México, a la zona industrial del Estado de México y a la zona de Tehuacán, en Puebla, a donde llegan a granel grandes cantidades de maíz y sorgo, principalmente. Los productos contenerizados provenientes de Europa tienen como principales destinos la Ciudad de México y Puebla, a donde llegan importantes cantidades de contenedores compuestos principalmente por productos químicos, autopartes, electrónicos y acabados de la construcción. Finalmente, los productos provenientes de Sudamérica tienen como principal destino la Ciudad de México, a donde llegan principalmente productos como el azúcar y barras de acero.

Las exportaciones que fluyen por el puerto desde este mercado hacia Europa provienen principalmente de Puebla, que produce el 9% de las exportaciones, en su mayoría carga general contenerizada y carga general suelta. En el caso de la carga contenerizada, se exportan fundamentalmente partes automotrices, partes de ensamble y productos químicos. La carga general suelta está comprendida mayoritariamente por automóviles y partes automotrices. El Estado de México genera el 8% de la carga de exportación, en su mayoría carga contenerizada, tales como resinas sintéticas, químicos y papel, los cuales llegan principalmente a Europa, Norteamérica y Centroamérica. Finalmente, la Ciudad de México produce el 8% de las exportaciones del puerto. Aquí también se trata de carga contenerizada, correspondiente a resinas sintéticas, productos químicos, polietileno y papel. La carga tiene como destino principal Europa y Sudamérica.

En cuanto al mercado local, que está comprendido por diversas ciudades del propio estado de Veracruz, éste representa el 12.7% del total de la carga operada por el puerto. Este mercado destaca por ser el principal origen de la carga de exportación; de hecho, del total de las exportaciones que salen de Veracruz, el 85% está representado por productos como el azúcar, café en grano, cemento, cerveza, melaza, mieles incristalizables y tubos de acero (producidos por TAMSA). Solamente estos siete productos, elaborados en el estado de Veracruz, representaron en el año 2015 el 60% del total de las exportaciones del puerto.

Finalmente, en cuanto al mercado del Bajío, que se integra por los estados de Guanajuato y Querétaro, éste representa el 5.1% del total de la carga operada por el puerto. La relevancia de este mercado se soporta en que estos estados representan dos de las principales regiones productivas del país que abarcan diferentes sectores económicos, tales como el de materiales y acabados para la construcción, la agroindustria, el alimentario, el textil y el automotriz, con los cuales el puerto mantiene un flujo comercial principalmente en la importación de productos agrícolas y de insumos para las plantas industriales de esta región, así como de exportación de

autos de las armadoras Nissan, Honda y Mazda e importación de autopartes para estas mismas empresas.

A continuación se describen, por línea de negocio, las principales participaciones que tienen los tráficos del puerto en estos mercados relevantes.

El SPN tiene como columna vertebral a los Puertos de Lázaro Cárdenas y Manzanillo en el Océano Pacífico, así como a Veracruz y Altamira en el Golfo de México.

Los Puertos de Veracruz y Altamira aportaron en el año 2015 el 56.2% del total de carga comercial operada en el Golfo de México. Durante ese año, el volumen movilizado por ambos puertos representó el 96.5% de la carga contenerizada manejada en esta región, el 63.2% del granel agrícola, el 29.6% del granel mineral, el 65.6% de otros fluidos y el 41.4% de la carga general suelta.

Tendencia del total de carga manejada en los Puertos de Veracruz y Altamira, 1995-2015
(miles de toneladas)



En la línea de negocio de contenedores, en el año 2015 se registró entre todos los puertos del Golfo de México un movimiento de 1.6 millones de TEUs, de los cuales el Puerto de Veracruz participó con el 58.2%.

Movimiento de contenedores en los principales puertos del Golfo de México, 2015
(TEUs)



Los contenedores transportados por el Puerto de Veracruz representan el 39.4% del total manejado, destacando en tráfico de importación la participación de las autopartes con el 13.8%, seguido del papel con el 10.9% y los productos peligrosos con el 4%; sus principales destinos son el mercado de la zona centro del país. Por su parte, en tráfico de exportación destacan principalmente productos como la cerveza que mantiene el 18.9% del mercado, los químicos con el 14.7% y las autopartes con el 8.2%, siendo sus principales destinos Brasil, Colombia, Estados Unidos, Bélgica, España y Alemania.

En la línea de negocio de granel agrícola, que participa con el 28.9% del total manejado, el principal tráfico es de importación, con el 95.2% del mercado, proveniente de Estados Unidos y Canadá, manejando productos como maíz, trigo, soya y semilla de canola, los cuales componen aproximadamente el 85% de este segmento y cuyos principales destinos se ubican en la zona centro del país.

La línea de negocio de granel mineral participa con el 10.1% del total manejado, siendo prácticamente la totalidad del tráfico de importación, con el 99.5% del mercado, proveniente principalmente de Estados Unidos y Europa, manejando productos como fertilizantes, pet-coke, arrabio de fierro y chatarra, los cuales componen aproximadamente el 94% de este segmento y cuyos principales destinos se ubican también en la zona centro del país.

En cuanto a la carga general, que participa con el 6.2% del total manejado (sin considerar autos), la relación entre tráficos de importación y exportación está muy equilibrada, con un 51% y 49%, respectivamente. En esta línea de negocio, en tráfico de importación destaca la participación del acero con el 52.7%, seguido de la maquinaria con el 15.4%, el tubo con el 14.1% y el aluminio con el 11.9%. Por su parte, en tráfico de exportación destacan principalmente el tubo con el 58.6% y el acero con el 31.4%. Aunque esta carga se distribuye en varios países, la mayor parte del mercado de importación y exportación tiene orígenes y destinos principalmente en Estados Unidos, Canadá, Alemania, Colombia, Brasil y Argentina.

En lo que se refiere a autos, que participa con el 4.6% del total manejado, el 66.4% del mercado en esta línea de negocio es tráfico de exportación, proveniente principalmente de Puebla, Estado de México, Aguascalientes, Cuernavaca, San Luis Potosí, Celaya y Silao, en donde se ubican las plantas de Volkswagen, Audi, Ford, Nissan, GM, Honda y Mazda; sus principales destinos son Estados Unidos, Bélgica, Brasil, España y Alemania.

En la línea de negocio de otros fluidos, que participa con el 3.3% del total manejado, prácticamente la totalidad del tráfico es de importación, con el 98.6% del mercado, proveniente principalmente de Estados Unidos, Canadá, Honduras y Costa Rica, manejando productos como aceite vegetal, monómero de estireno, akil benceno, sebo y grasa amarilla, los cuales componen aproximadamente el 83% de este segmento y cuyos principales destinos son la Ciudad de México y el Estado de México.

Finalmente, petróleo y derivados participa con el 7.5% del total manejado, siendo la totalidad del tráfico en esta línea de negocio de cabotaje de entrada, proveniente de PEMEX-Refinación, manejando básicamente tres productos: diesel y gasolinas magna y premium.

Análisis de la demanda

En este apartado se presenta un resumen cualitativo de la demanda de movimiento de carga, de la infraestructura y de los servicios portuarios que está satisfaciendo el Puerto de Veracruz en la actualidad y a la que se enfrentará en los próximos años, para cada una de las líneas de negocio. Incluye un análisis de la tendencia de la demanda de los últimos diez años y las perspectivas del puerto para los próximos veinte años, considerando para ello la dinámica de la economía mexicana y el *hinterland* del Puerto de Veracruz.

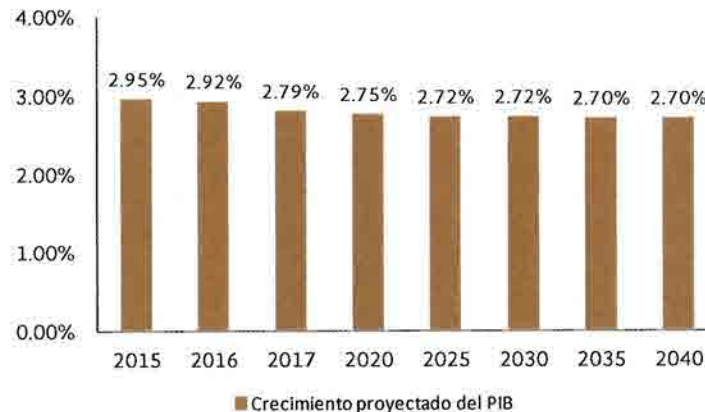
Al respecto se tomó en cuenta un escenario proyectado de la economía mexicana a largo plazo bajo un entorno global desacelerado. Sin embargo, se espera que exista un crecimiento favorable en el movimiento de la carga por el Puerto de Veracruz durante las próximas décadas, motivado en gran medida por el gran proyecto que se encuentra actualmente en ejecución: la ampliación del puerto en la zona norte.

En la siguiente gráfica se resumen los datos sobre el crecimiento esperado de la economía mexicana, mismo que repercutirá en el escenario del desempeño futuro del Puerto de Veracruz.



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Perspectivas de crecimiento de la economía mexicana, 2015-2040
(porcentaje de crecimiento promedio anual)



Fuente: HR Ratings. Proyecciones con Información de Banxico, SHCP e INEGI.

El movimiento portuario alcanzado en los últimos diez años por el Puerto de Veracruz se presenta a continuación:

Histórico del movimiento portuario por línea de negocio del Puerto de Veracruz, 2006-2015
(toneladas)

Año	Carga total	General (incluye Autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos	Petróleo y derivados
2006	19,206,008	2,361,139	6,597,248	6,124,099	2,582,781	904,002	636,739
2007	18,961,307	2,257,335	7,007,701	5,551,193	2,485,277	782,156	877,645
2008	18,375,259	2,541,040	6,903,302	4,570,755	2,321,306	886,910	1,151,946
2009	17,304,870	1,725,090	5,619,717	5,808,462	2,198,351	673,823	1,279,427
2010	18,819,061	2,319,308	6,464,675	5,662,289	2,224,861	645,640	1,502,288
2011	21,008,345	2,731,778	7,232,325	6,393,722	2,291,515	692,771	1,666,234
2012	22,441,511	3,060,913	8,022,477	6,844,899	2,337,201	741,231	1,434,790
2013	22,335,296	3,044,605	8,645,075	6,437,361	2,192,813	726,349	1,289,093
2014	21,209,612	2,448,354	8,444,680	6,304,277	1,946,650	654,777	1,410,874
2015	23,135,213	2,494,613	9,137,419	6,698,472	2,334,323	759,961	1,710,425



Histórico del movimiento portuario de la línea de negocio de autos del Puerto de Veracruz, 2006-2015

Año	Unidades	Toneladas
2006	527,795	732,635
2007	642,249	948,689
2008	598,677	899,364
2009	385,954	549,297
2010	583,736	837,265
2011	741,279	1,066,760
2012	875,794	1,307,897
2013	748,666	1,180,896
2014	680,325	991,477
2015	755,998	1,056,531

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MILITAR
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

En cuanto a las perspectivas de crecimiento del Puerto de Veracruz para los próximos veinte años, derivado del estudio de demanda realizado para la integración de este PMDP, se prevén tres posibles escenarios de crecimiento del movimiento portuario: base, medio y optimista.

En el escenario base de las proyecciones de carga, se prevé incrementar de 23.85 millones de toneladas en el año 2016 a 36.18 millones en 2035. Por línea de negocio, este escenario base considera las siguientes tasas de crecimiento promedio anual:

Tasas de crecimiento del manejo de carga en el Puerto de Veracruz, escenario base (tendencial)
(porcentaje promedio anual)

Período	Carga total	General (incluye Autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos	Petróleo y derivados
2016 - 2035	2.2	4.1	3.2	-0.3	1.3	0.6	2.6
2006 - 2015	2.8	1.6	4.0	1.3	3.8	-1.0	10.5

Para el escenario medio se estima que el Puerto de Veracruz incremente su movimiento de 24.15 millones de toneladas en el año 2016 a 55.52 millones en 2035. Por línea de negocio, este escenario medio supone las siguientes tasas de crecimiento promedio anual:

Tasas de crecimiento del manejo de carga en el Puerto de Veracruz, escenario medio
(porcentaje promedio anual)

Período	Carga total	General (incluye Autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos	Petróleo y derivados
2016 - 2035	4.4	5.4	4.8	3.3	5.2	1.8	5.3
2006 - 2015	2.8	1.6	4.0	1.3	3.8	-1.0	10.5

Para el caso del escenario optimista, el volumen de 24.52 millones de toneladas previsto en 2016 se proyecta triplicar a 75.03 millones de toneladas anuales en 2035. Por línea de negocio, este escenario optimista considera las siguientes tasas de crecimiento promedio anual:

Tasas de crecimiento del manejo de carga en el Puerto de Veracruz, escenario optimista
(porcentaje promedio anual)

Período	Carga total	General (incluye Autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos	Petróleo y derivados
2016 - 2035	5.9	6.8	6.2	5.0	6.4	4.1	7.9
2006 - 2015	2.8	1.6	4.0	1.3	3.8	-1.0	10.5



Por línea de negocio, los escenarios base, medio y optimista consideran los siguientes movimientos de carga:

Pronósticos del movimiento portuario, por línea de negocio, en el Puerto de Veracruz, escenario base (toneladas)

Año	Carga total	General (incluye Autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos	Petróleo y derivados
2016	23,857,053	2,596,842	9,432,558	6,677,037	2,363,969	764,596	1,755,238
2017	24,060,648	2,703,270	9,737,229	6,655,671	2,393,992	769,261	1,801,225
2018	24,820,585	2,814,072	10,051,742	6,634,373	2,424,395	773,953	1,848,417
2019	25,326,795	2,929,427	10,376,413	6,613,143	2,455,185	778,674	1,896,846
2020	25,850,035	3,049,522	10,711,571	6,591,981	2,486,366	783,424	1,946,543
2021	26,390,874	3,174,554	11,057,555	6,570,886	2,517,943	788,203	1,997,543
2022	26,949,908	3,304,725	11,414,714	6,549,859	2,549,921	793,011	2,049,878
2023	27,527,751	3,440,248	11,783,409	6,528,900	2,582,305	797,848	2,103,585
2024	28,125,034	3,581,343	12,164,013	6,508,007	2,615,100	802,715	2,158,699
2025	28,742,418	3,728,239	12,556,911	6,487,182	2,648,312	807,612	2,215,257
2026	29,380,579	3,881,176	12,962,499	6,466,423	2,681,945	812,538	2,273,297
2027	30,040,224	4,040,402	13,381,188	6,445,730	2,716,006	817,495	2,332,857
2028	30,722,080	4,206,178	13,813,400	6,425,104	2,750,499	822,481	2,393,978
2029	31,426,902	4,378,773	14,259,573	6,404,544	2,785,430	827,499	2,456,700
2030	32,155,466	4,558,469	14,720,157	6,384,049	2,820,805	832,546	2,521,065
2031	32,908,586	4,745,558	15,195,618	6,363,620	2,856,630	837,625	2,587,117
2032	33,687,094	4,940,345	15,686,437	6,343,256	2,892,909	842,734	2,654,900
2033	34,491,856	5,143,148	16,193,109	6,322,958	2,929,649	847,875	2,724,458
2034	35,323,769	5,354,298	16,716,146	6,302,725	2,966,855	853,047	2,795,839
2035	36,183,759	5,574,138	17,256,078	6,282,556	3,004,534	858,251	2,869,090

Pronósticos del movimiento portuario, por línea de negocio, en el Puerto de Veracruz, escenario medio (toneladas)

Año	Carga total	General (incluye Autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos	Petróleo y derivados
2016	24,152,705	2,628,984	9,576,015	6,917,512	2,456,408	773,564	1,800,222
2017	25,216,995	2,770,594	10,035,664	7,143,715	2,584,878	787,411	1,894,734
2018	26,330,305	2,919,833	10,517,376	7,377,315	2,720,068	801,505	1,994,207
2019	27,494,958	3,077,112	11,022,210	7,618,553	2,862,327	815,852	2,098,903
2020	28,713,399	3,242,866	11,551,276	7,867,679	3,012,027	830,456	2,209,096
2021	29,988,189	3,417,549	12,105,737	8,124,953	3,169,556	845,321	2,325,073
2022	31,322,010	3,601,644	12,686,812	8,390,638	3,335,324	860,453	2,447,139
2023	32,717,678	3,795,657	13,295,779	8,665,012	3,509,761	875,855	2,575,614
2024	34,178,147	4,000,124	13,933,977	8,948,358	3,693,322	891,532	2,710,834
2025	35,706,511	4,215,607	14,602,808	9,240,970	3,886,482	907,491	2,853,153
2026	37,306,015	4,442,700	15,303,743	9,543,149	4,089,745	923,735	3,002,943
2027	38,980,067	4,682,029	16,038,322	9,855,210	4,303,639	940,270	3,160,598
2028	40,732,239	4,934,252	16,808,162	10,177,476	4,528,719	957,101	3,326,529
2029	42,566,274	5,200,066	17,614,953	10,510,279	4,765,571	974,233	3,501,172
2030	44,486,105	5,480,203	18,460,471	10,853,965	5,014,811	991,672	3,684,983
2031	46,495,850	5,775,433	19,346,574	11,208,890	5,277,085	1,009,422	3,878,445
2032	48,599,833	6,086,571	20,275,209	11,575,421	5,553,077	1,027,491	4,082,063
2033	50,802,589	6,414,475	21,248,419	11,953,937	5,843,503	1,045,883	4,296,372
2034	53,108,874	6,760,046	22,268,343	12,344,831	6,149,118	1,064,605	4,521,931
2035	55,523,681	7,124,239	23,337,224	12,748,507	6,470,717	1,083,661	4,759,333

Pronósticos del movimiento portuario, por línea de negocio, en el Puerto de Veracruz, escenario optimista (toneladas)

Año	Carga total	General (incluye Autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos	Petróleo y derivados
2016	24,521,453	2,663,372	9,701,198	7,036,075	2,484,654	791,119	1,845,035
2017	25,992,475	2,843,560	10,299,762	7,390,694	2,644,665	823,555	1,990,239
2018	27,553,568	3,035,952	10,935,257	7,763,185	2,814,982	857,321	2,146,871
2019	29,210,354	3,241,376	11,609,962	8,154,449	2,996,267	892,471	2,315,830
2020	30,968,819	3,460,715	12,326,297	8,565,433	3,189,226	929,062	2,498,086
2021	32,835,325	3,694,913	13,086,830	8,997,131	3,394,612	967,154	2,694,685
2022	34,816,642	3,944,979	13,894,287	9,450,587	3,613,225	1,006,807	2,906,757
2023	36,919,969	4,211,988	14,751,564	9,926,896	3,845,917	1,048,086	3,135,519
2024	39,152,972	4,497,089	15,661,736	10,427,212	4,093,594	1,091,058	3,382,284
2025	41,523,801	4,801,510	16,628,065	10,952,743	4,357,222	1,135,791	3,648,470
2026	44,041,129	5,126,561	17,654,017	11,504,761	4,637,827	1,182,358	3,935,604
2027	46,714,187	5,473,643	18,743,269	12,084,601	4,936,503	1,230,835	4,245,336
2028	49,552,800	5,844,249	19,899,729	12,693,665	5,254,413	1,281,299	4,579,444
2029	52,567,423	6,239,977	21,127,542	13,333,426	5,592,798	1,333,833	4,939,847
2030	55,769,181	6,662,532	22,431,112	14,005,431	5,952,974	1,388,520	5,328,613
2031	59,169,916	7,113,732	23,815,111	14,711,304	6,336,345	1,445,449	5,747,974
2032	62,782,241	7,595,524	25,284,504	15,452,754	6,744,406	1,504,713	6,200,340
2033	66,619,573	8,109,984	26,844,558	16,231,573	7,178,746	1,566,406	6,688,307
2034	70,696,201	8,659,328	28,500,867	17,049,644	7,641,057	1,630,628	7,214,677
2035	75,027,338	9,245,925	30,259,370	17,908,946	8,133,141	1,697,484	7,782,472



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
Análisis de la oferta

En general, las condiciones actuales de la infraestructura del Puerto de Veracruz son buenas gracias a los diversos programas de mantenimiento y modernización de la infraestructura y el equipamiento portuario que la APIVER ha aplicado durante los últimos años, los cuales le han permitido conservar, optimizar e incrementar esta oferta.

También durante este proceso de modernización se han especializado diversas áreas del puerto, por lo cual hoy en día cuenta con una infraestructura y equipamiento adecuados para atender todo tipo de cargas que requieran servicios portuarios.

En este sentido, el puerto cuenta con 21 posiciones de atraque con diferentes características que le permiten ofrecer flexibilidad en el atraque y atención a una gran diversidad de embarcaciones que solicitan arribo.

Por línea de negocio, para atender el segmento de carga contenerizada, el Puerto de Veracruz cuenta con la terminal más grande en la costa del Golfo de México, equipada con grúas de alto rendimiento de última generación, así como con una instalación para atender buques portacontenedores con grúas polivalentes de alto rendimiento.

Esta carga se opera primordialmente en los muelles de uso común denominados contenedores, 6 banda norte (6-N) y 7 banda sur (7-S), cuyas longitudes son de 507.6 m, 260 m y 243.7 m, respectivamente. En el muelle de contenedores opera actualmente la Terminal Especializada de Contenedores (TEC) de ICAVE, la cual ha logrado alcanzar rendimientos que superan los

estándares internacionales: en el año 2015 alcanzó en la primera maniobra un promedio de productividad de 95.7 contenedores hora buque en operación. Este muelle cuenta con una profundidad de 14 m, permitiendo la entrada a buques de hasta cuarta generación.

Por lo que respecta al granel agrícola, el puerto cuenta con 3 terminales o instalaciones especializadas equipadas con bandas transportadoras y con la capacidad de almacenamiento más grande del país en silos especializados, más un muelle convencional habilitado con vías férreas para descarga directa a ferrocarril.

Esta carga se opera primordialmente en los muelles de uso común denominados 8 (en sus dos bandas: este y oeste), 5-N y 4-N, cuyas longitudes son de 202.2 m, 260 m y 315.2 m, respectivamente. En los muelles 8 y 5-N, en donde operan las terminales e instalaciones especializadas (con sistemas mecanizados), los rendimientos de la primera maniobra han tenido un crecimiento sostenido; en contraste, en las instalaciones no especializadas (que utilizan sistemas convencionales para la carga/descarga; es decir, que operan la mercancía de forma directa buque-camión, con equipo no especializado) no ha ocurrido así. Sin embargo, no han dejado de ser notables las mejoras registradas durante los últimos años en esta primera maniobra gracias a que diversos maniobristas han introducido algunas tecnologías y diversas prácticas logísticas en este sistema operativo.

En cuanto al segmento de granel mineral, el puerto cuenta con una terminal especializada para su manejo y almacenamiento, así como con diversos maniobristas que operan esta carga mayoritariamente en maniobra directa semimecanizada en diversos muelles de uso común, primordialmente en el muelle denominado 4-S, cuya longitud es de 381.3 m.

Aquí, al igual que en el granel agrícola, el predominio de la maniobra directa en las instalaciones no especializadas genera a menudo bajos ritmos de descarga y por lo tanto elevados tiempos de permanencia de los buques en muelle; no obstante, también en este tipo de carga la evolución del rendimiento de las operaciones ha sido notoria, tanto en estas instalaciones como en la terminal especializada.

Para la carga general, el puerto cuenta con 5 instalaciones de usos múltiples para su manejo y almacenamiento, entre ellas una especializada para el manejo de acero.

Esta carga se opera primordialmente en los muelles de uso común denominados 2 (en sus dos bandas: norte y sur) y 1-S, cuyas longitudes son de 200 m y 220 m, respectivamente.

Considerando que en este tipo de carga casi la totalidad de las operaciones se efectúan con maniobra directa a camión, en general los rendimientos son bajos; sin embargo, se esperan elevaciones de estos indicadores para los próximos años, en buena medida, por el hecho de que parte de productos de carga general paulatinamente se están contenerizando.

En el caso de vehículos, se han especializado dos maniobristas en su manejo y almacenaje dentro del recinto portuario, utilizando áreas de almacenaje tanto cesionadas como a cargo de APIVER.

Los vehículos se descargan con el modelo de roll on-roll off, por lo que el rendimiento de esta carga está directamente relacionado con la capacidad de los operadores y la distancia a las áreas de almacenamiento.

En lo que respecta a otros fluidos, el puerto cuenta con 2 terminales especializadas de uso público para su manejo y almacenamiento. Para petróleo y derivados se dispone únicamente de la Terminal de PEMEX, que es de uso particular.

Los rendimientos en estos tipos de carga se basan en un sistema operativo, ya que todos los productos de estas categorías se descargan por medio de bombeo de buque a tanque de almacenamiento y la traslación se realiza por medio de tuberías.

Con la conjugación de infraestructura y servicios el Puerto de Veracruz ha respondido a la demanda, buscando la disminución de las estadías de las embarcaciones que atracan en los muelles, por lo que la atención a los rendimientos operacionales y su constante mejoramiento han sido una meta permanente.

Durante el año 2015 se lograron los siguientes rendimientos promedio:

Rendimientos promedio en el Puerto de Veracruz, 2015

Terminal / instalación	Tipo de carga	Modo de operación	Total de carga manejada en el año		Rendimientos en toneladas o cajas/autos			
			Toneladas	Cajas/Autos	THBM	THBO	C/UHBM	C/UHBO
ICAVE	Contenedores	Especializada	7,581,158	483,748			75.0	95.7
CICE	Carga general	No Especializada	1,266,333		189.2	265.4		
CICE	Contenedores	No Especializada	1,557,185	93,097			29.6	37.8
CICE	Granel agrícola	No Especializada	759,773		150.0	185.5		
CICE	Granel mineral	No Especializada	570,705		257.4	286.2		
CPV	Autos	No Especializada	588,554	433,961			75.1	116.3
CPV	Carga general	No Especializada	12,546		81.0	120.0		
CPV	Granel agrícola	No Especializada	196,364		141.5	164.5		
CPV	Granel mineral	No Especializada	9,494		29.0	35.0		
SSA	Carga general	No Especializada	120,408		189.2	265.4		
SSA	Autos	Especializada	467,977	322,037			75.1	116.3
CARGILL	Granel agrícola	Especializada	1,910,886		334.7	462.8		
TCE	Granel agrícola	Especializada	1,994,196		334.7	462.8		
TCE	Granel mineral	Especializada	42,422		338.1	390.1		
TMV	Granel agrícola	Especializada	1,532,475		334.7	462.8		
EXCELLENCE	Otros fluidos	Especializada	242,764		175.6	265.6		
VOPAK	Otros fluidos	Especializada	517,196		175.6	265.6		
SEPSA	Granel mineral	Especializada	1,711,702		338.1	390.1		
SIP	Granel agrícola	No Especializada	342,648					

THBM: Toneladas hora buque en muelle. THBO: Toneladas hora buque en operación. C/UHBM: Contenedores/Unidades hora buque en muelle. C/UHBO: Contenedores/Unidades hora buque en operación.

En cuanto a las productividades promedio alcanzadas durante el año 2015, a partir de las cuales se realizó un análisis para determinar la capacidad instalada integral para el manejo de carga comercial en el Puerto de Veracruz, ésta resultó de 27.62 millones de toneladas al año, tal y como se detalla en la siguiente tabla:

Capacidad instalada integral en el Puerto de Veracruz, por línea de negocio, muelle y terminal, 2015
(toneladas)

Línea de negocio	Muelle	Terminal	Primera maniobra	Segunda maniobra	Tercera maniobra	Capacidad integral
Carga general	1-N, 1-S, 2-N, 2-S, 5-S, 6-S y 7-S	Subtotal	3,726,830	2,958,6	3,329,2	2,737,3
		CICE	3,354,147	2,132,8	1,911,5	1,911,5
		SEMAVE	N.A.	699,2	1,147,4	699,2
		SSA	372,683	126,5	270,2	126,5
Contenedores	6-N, 7-S y Contenedores	Subtotal	12,054,589	20,628,1	12,510,4	11,276,2
		CICE	2,673,856	2,411,8	1,895,5	1,895,5
		ICAVE	9,380,733	18,216,2	10,614,9	9,380,7
Granel agrícola	2-N, 2-S, 4-N, 4-S, 5-N, 5-S, 8-E y 8-O	Subtotal	9,605,896	9,061,9	7,121,9	7,121,9
		CARGILL	2,699,400	2,192,9	2,174,6	2,174,6
		CICE	967,816	14,8	762,8	762,8
		TCE	2,699,400	2,485,0	2,184,5	2,184,5
Granel mineral	1-S, 2-N, 2-S, 4-N, 4-S, 6-N, 6-S, 7-S y Cemento	Subtotal	4,288,688	1,979,7	3,561,6	1,925,9
		APASCO	206,187	260,063	566,280	206,187
		CICE	1,509,288	247,679	1,412,770	247,679
		SEPSA	2,573,213	1,472,052	1,582,601	1,472,052
Otros fluidos	7-E y Cemento	Subtotal	1,338,599	1,370,064	1,156,896	1,207,453
		EXCELLENCE	401,580	462,045	557,856	401,580
		TCE	N.A.	206,833	N.A.	206,833
		VOPAK	937,019	701,186	599,040	599,040
Autos	1-N, 6-N, 6-S y 7-E	Subtotal	1,237,030	1,652,226	2,045,238	1,237,030
		CPV	618,515	843,741	1,320,985	618,515
		SSA	618,515	808,485	724,253	618,515
		Pemex	2,168,591	2,118,937	N.A.	2,118,937
Petróleo y derivados	Pemex	Subtotal	2,168,591	2,118,937	N.A.	2,118,937
		PEMEX	2,168,591	2,118,937	N.A.	2,118,937
Total			34,420,223	39,769,682	29,725,397	27,624,837

Considera productividades promedio de 2015.

En relación con la atención a las embarcaciones, el Puerto de Veracruz cuenta actualmente con una infraestructura de navegación constituida por un canal de aproximación, bocana y canales interiores de 16 m de profundidad y ancho de plantilla de 200 m, así como con una dársena de ciaboga de 500 m de diámetro y 16 m de profundidad. La profundidad de sus dársenas operativas en muelles varía entre los 10 m y los 14 m.

En el año 2015 el Puerto de Veracruz recibió 1,889 buques, siendo los portacontenedores los que aportaron la mayor cantidad, con 706 embarcaciones, representando el 37.4% del total de arribos. Esto refleja que Veracruz también está resintiendo el fenómeno del crecimiento de las dimensiones de las embarcaciones, lo que se ha convertido en una constante exigencia a los puertos en todo el mundo: ampliar sus instalaciones, a fin de permitir el ingreso de buques cada vez más grandes, de mayores dimensiones y capacidad de carga.

Durante ese mismo año, la embarcación más grande que recibió el puerto fue de 318 m de eslora y calado de 12 m en la TEC de ICAVE, siendo esta embarcación una de la de mayores dimensiones

que actualmente se pueden recibir en este recinto, debido a las limitaciones en sus áreas de navegación, principalmente en el diámetro de la dársena de ciaboga (500 m).

Áreas de agua (AA) del Puerto de Veracruz, 2015

Denominación	Localización en plano	Longitud (m)	Área (m ²)	Ancho de plantilla (m)	Profundidad (m)	Calado (m)	Ancho máximo de ciaboga (m)
Canal de aproximación	AA-003	1,108	479,820	200	16	14.4	
Bocana	AA-004	122	24,677	200	16	14.4	
Canal interior de navegación anterior a dársena de ciaboga	AA-005	915	184,682	200	16	14.4	
Dársena de ciaboga	AA-006	500	196,350	500	16	14.4	500
Canal interior de navegación posterior a dársena de ciaboga	AA-007	564	114,648	200	14	12.8	

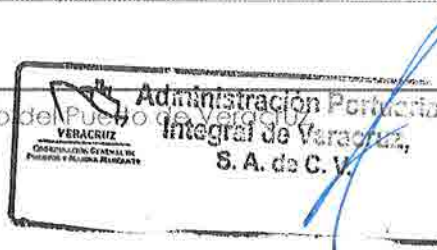
Al respecto es importante mencionar que en esta TEC de ICAVE la recepción simultánea de buques portacontenedores se encuentra limitada a dos buques, cuya suma máxima de esloras no sea mayor a 519 m, es decir, equivalente a dos buques de 259.5 m, lo cual es incongruente con la demanda que el comercio exterior está imponiendo a cada momento a los puertos (ampliar sus instalaciones) para hacer frente al acelerado crecimiento en la tecnología de las embarcaciones de todo el mundo: buques cada vez más grandes, en porte y calado.

Por lo anterior, actualmente el puerto no posee capacidad para recibir buques de 366 m de eslora y calado de 15.2 m, los cuales ya están cruzando por la ampliación del Canal de Panamá, recientemente inaugurado (junio de 2016).

A continuación se presenta la caracterización de los buques recibidos en el Puerto de Veracruz en el año 2015:

Datos de buques máximos del Puerto de Veracruz, 2015

Tipo de carga	Total de buques	Eslora máxima (m)	Eslora tipo de buque	Calado máximo (m)	Embarque máximo del buque (TEUs/ton/unidades)
Carga General	348	229	56% Eslora 170-229 44% Eslora menor 169	9.9	35,006ton
Autos	235	229	62% Eslora 220-229 38% Eslora menor 199	12.0	4,704unidades
Granel mineral	126	200	67% Eslora 170-200 33% Eslora menor 170	10.4	39,414 ton
Granel agrícola	219	200	91% Eslora 175-200 9% Eslora menor 175	11.5	54,746 ton
Otros fluidos	132	183	69% Eslora 130-183 31% Eslora menor 145	11.0	25,000 ton
Contenedores	706	318	55% Eslora 215-318 45% Eslora 190-214	12.3	6,259TEUs
Petróleo y derivados	123	185	67% Eslora 180-185 33% Eslora 174-179	9.1	27,061 ton



Para el movimiento de las mercancías por carretera, el Puerto de Veracruz cuenta con adecuadas vialidades internas de 2 a 4 carriles, con anchos promedios que varían entre los 3.5 y 4.5 m por carril; la mayoría de concreto hidráulico.

También cuenta con un libramiento carretero denominado "Boulevard Portuario Km 13.5" para uso exclusivo del mismo, el cual conecta con el Centro de Apoyo Logístico al Transporte (CALT), destinado a sistematizar y reglamentar el ingreso de vehículos pesados al recinto portuario y a la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), a través de un sistema especializado de monitoreo y control del autotransporte. El objetivo del CALT es eficientar el uso de las vialidades internas del puerto, coadyuvando a agilizar la recepción y despacho de las mercancías. Para ello, tiene como funciones principales: identificar el parque vehicular y el padrón de choferes, servir de canal de comunicación entre la terminal y el transportista, facilitar a las terminales la programación del autotransporte y su dosificación para el acceso a sus instalaciones, evitando tiempos muertos, así como llevar la información estadística de estos flujos.

Estos dos elementos, tanto el Boulevard Portuario Km 13.5 como el CALT, reducen costos al eliminar tiempos que no generan valor para el autotransporte terrestre en su actividad de ingresar o desalojar la carga del puerto; asimismo, contribuyen a menores costos generalizados de viaje del tránsito normal y a obtener otros beneficios relacionados con aspectos sociales y ambientales, tales como: disminución de afectaciones provocadas por tráfico y congestionamientos, demoras y reducción de contaminación ambiental, entre otros beneficios que elevan el bienestar de la ciudadanía.

Por otro lado, para el movimiento de las mercancías por ferrocarril, el Puerto de Veracruz dispone de una red ferroviaria interna que abarca aproximadamente 36.29 km de vías en condiciones óptimas de operación y mantenimiento, siendo esta longitud independiente de las cesionarias, las cuales cuentan aproximadamente con 6.02 km de vías para su propia utilización, también en condiciones óptimas de operación y mantenimiento.

El Patio de vías de FERROSUR constituye actualmente el único acceso ferroviario del puerto, y es en estas instalaciones en donde se realizan todas las operaciones de ordenación (descomposición y composición), ingreso y retiro de los trenes del puerto, así como de aprovisionamiento, inspección, mantenimiento y reparación de locomotoras y carros de ferrocarril que sirven al mismo.

Para el apoyo de las actividades de valor agregado y la distribución logística de las mercancías, el Puerto de Veracruz habilitó una superficie de 201.85 ha en la ZAL como Recinto Fiscalizado Estratégico (RFE), el cual se encuentra actualmente en proceso de promoción para el establecimiento de empresas especializadas en dichas actividades. Es de destacar que este régimen de RFE dará beneficios fiscales a los clientes que decidan establecerse en esta zona, como la exención del pago de impuestos de importación, cuotas compensatorias y el IVA, además de la reducción de restricciones no arancelarias y trámites aduanales, entre otros.

El Puerto de Veracruz mantiene en operación la Marca de Calidad (Calidad Puntual Puerto de Veracruz) para la carga contenerizada y vehículos, con la finalidad de detectar las ineficiencias de los procesos en el manejo de estas mercancías, reducir los tiempos y costos, incentivar un mayor uso de los sistemas de información (cero papeles), incrementar la seguridad en el manejo de la carga y elevar la competitividad del puerto. Cabe mencionar que para la oportuna atención de

este programa se creó el Subcomité de la Marca de Calidad, mismo que actualmente reporta sus actividades al Comité de Operación del Puerto de Veracruz.

Para el crecimiento del Puerto de Veracruz, desde el año 2003 la APIVER ha venido adquiriendo en propiedad distintas superficies de terrenos colindantes al recinto portuario en la zona noroeste, con el fin de apoyar los proyectos de expansión del puerto, los cuales comprenden: la ZAL en su primera etapa y reserva para la segunda etapa; la Nueva Aduana de Veracruz; el derecho de vía para el Libramiento ferroviario a Santa Fe y el CALT tanto en su primera etapa que ya está operando como para una posterior segunda etapa.

En relación al SPN, la APIVER participa en diversas acciones emprendidas por la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante para conformar dos sistemas portuarios complementarios, el del Océano Pacífico y el del Golfo de México-Caribe, con cuatro puertos de clase mundial que impulsen la eficiencia, el aumento de la productividad y el fortalecimiento de la capacidad de este Sistema Portuario Nacional, y apoyen al crecimiento de la economía mexicana.

El Puerto de Veracruz tiene un Sistema de Gestión de Calidad y Ambiental basado en las normas ISO 14001 e ISO 9001 que refleja una atención general contra los efectos y repercusiones que sobre el medio natural tiene el desarrollo de la capacidad del puerto, su ampliación y la conservación de su infraestructura e instalaciones, así como los riesgos a los que dichas infraestructuras están sometidas por acciones del entorno físico. Asimismo, tiene el compromiso fundamental de cumplir con prácticas ambientales sostenibles, lo cual se refleja en diversas acciones de carácter preventivo, correctivo y compensatorio que desarrolla la comunidad portuaria.



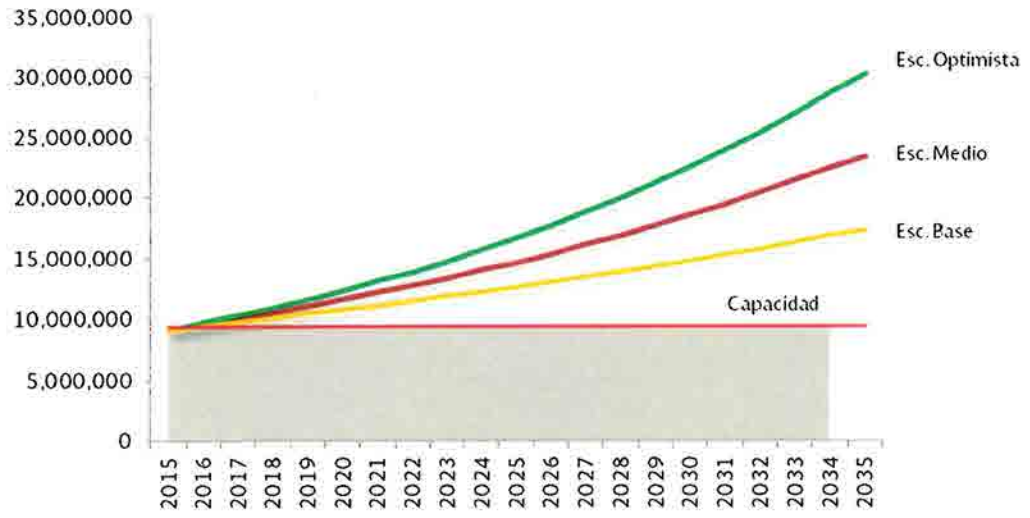
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Balace de oferta y demanda

Con la finalidad de conocer el equilibrio entre la oferta y la demanda por cada línea de negocio del Puerto de Veracruz, a continuación se grafican los resultados obtenidos de los análisis realizados de los estudios de mercado y de la capacidad instalada para el manejo de la carga comercial en el puerto. En este ejercicio únicamente se considera su capacidad actual, por lo que se hace evidente que se requiere incrementarla en diversos tipos de carga como lo muestran las gráficas correspondientes.

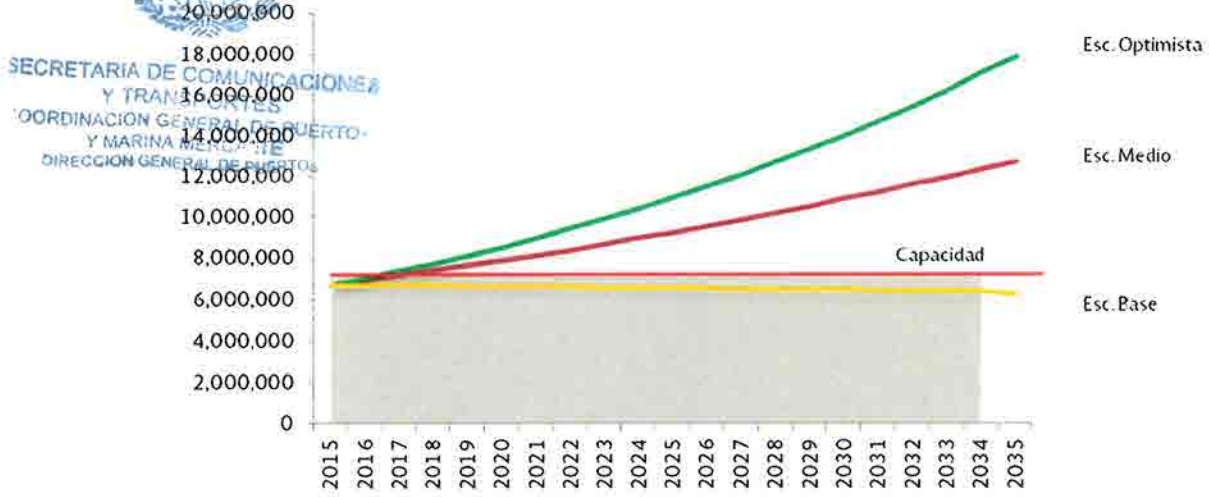
En el caso de la línea de negocio de carga contenerizada, el balance oferta-demanda indica el requerimiento de incrementar la capacidad instalada, pues ésta ya se encuentra rebasada en los escenarios medio y optimista, y está muy próxima a la saturación en el escenario base (2017).

Comparativo oferta y demanda de carga contenerizada en el Puerto de Veracruz, 2015-2035 (toneladas)



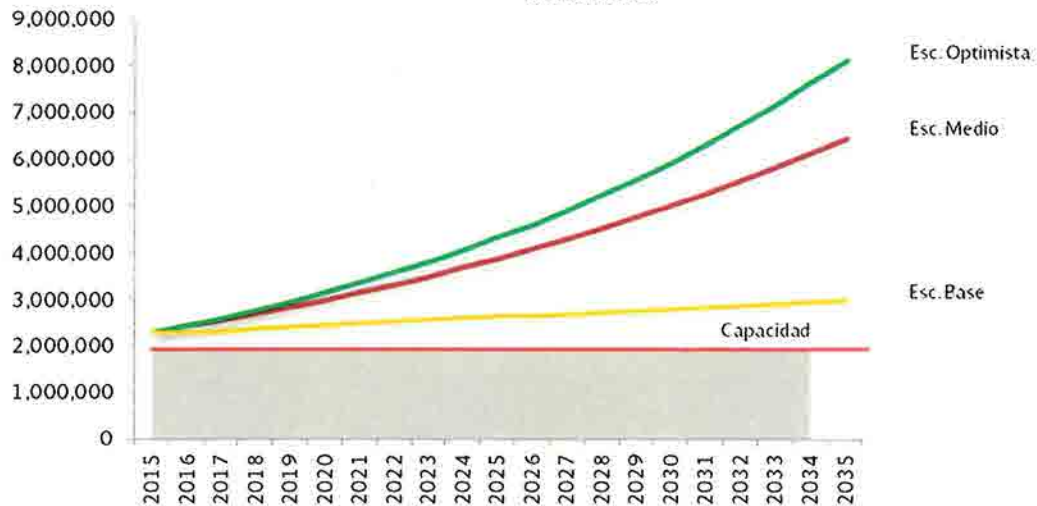
También en el segmento de granel agrícola, el balance oferta-demanda indica la necesidad de incrementar la capacidad instalada, pues ésta ya se encuentra rebasada en los escenarios base y optimista, y está muy próxima a la saturación en el escenario medio (2018).

Comparativo de oferta y demanda de granel agrícola en el Puerto de Veracruz, 2015-2035 (toneladas)



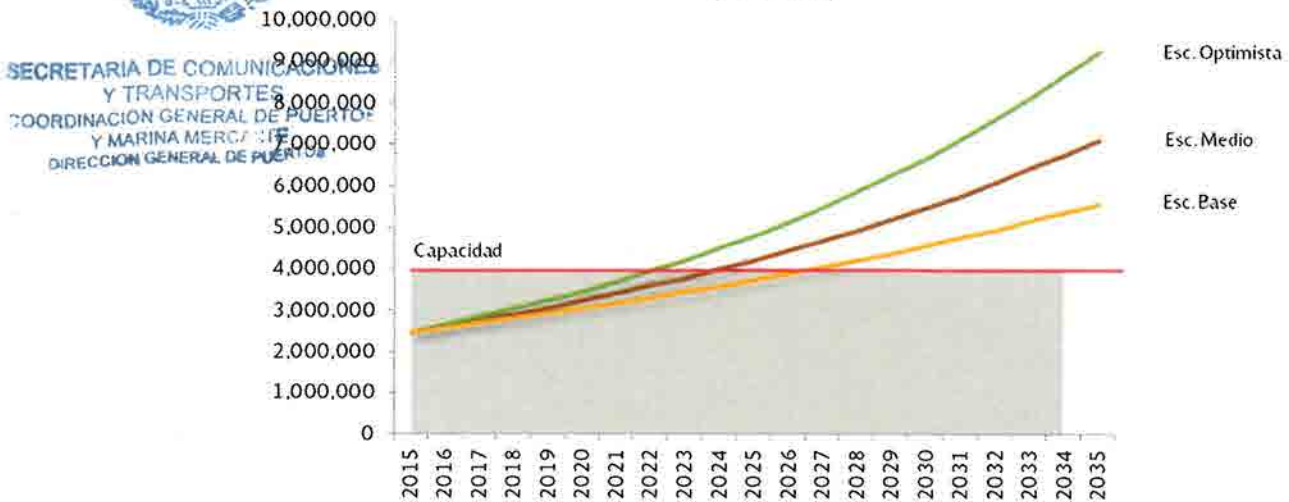
En lo que respecta al granel mineral, existe un déficit de capacidad instalada para atender la demanda en cualquiera de los escenarios proyectados.

Comparativo de oferta y demanda de granel mineral en el Puerto de Veracruz, 2015-2035 (toneladas)

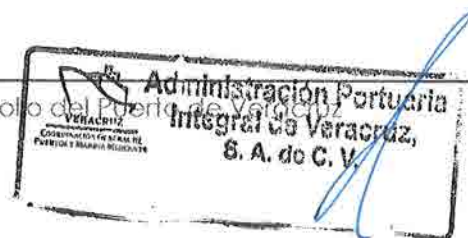


Para el manejo de carga general, incluyendo autos, la capacidad instalada es suficiente para atender la demanda hasta el año 2022 en el escenario optimista; hasta el año 2024 bajo el escenario medio y en el escenario base el puerto tendría capacidad para atender el crecimiento de la carga hasta el año 2027.

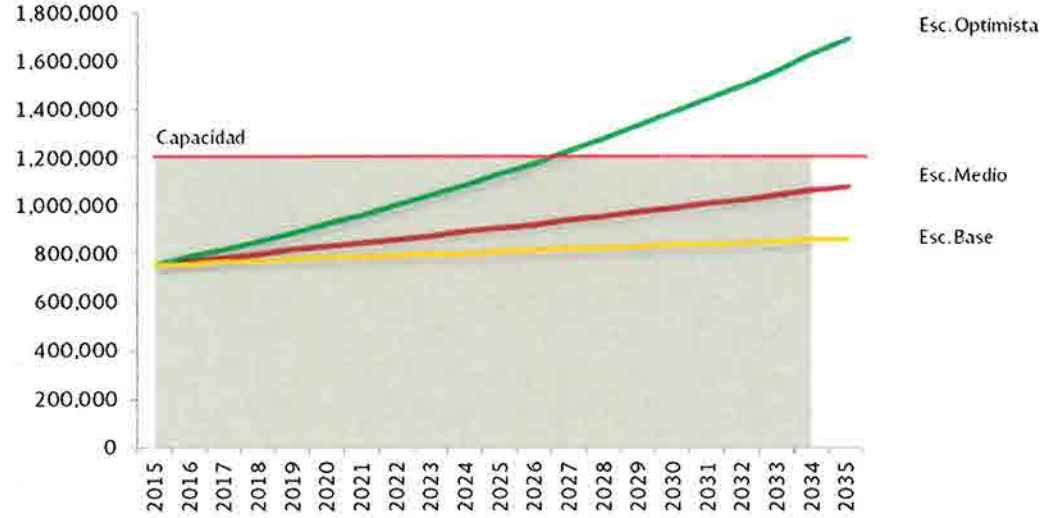
Comparativo de oferta y demanda de carga general en el Puerto de Veracruz, 2015-2035 (toneladas)



El balance oferta-demanda para otros fluidos indica que la capacidad instalada es suficiente para atender la demanda hasta el año 2026 en el escenario optimista.



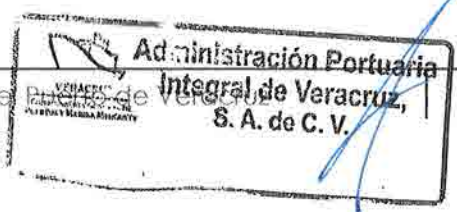
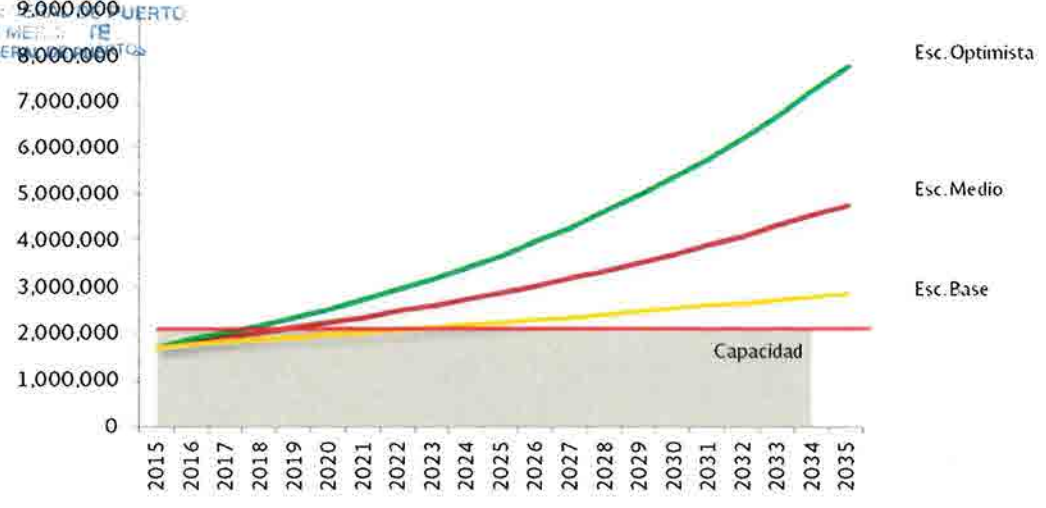
Comparativo de oferta y demanda de otros fluidos, 2015-2035
(toneladas)



Finalmente, en cuanto a la línea de negocio de petróleo y derivados, se observa que la capacidad instalada está muy próxima a la saturación en el escenario optimista (2017); bajo el escenario medio se tendría capacidad para atender la demanda hasta el año 2020 y bajo el escenario base el puerto tendría capacidad suficiente para atender el crecimiento de esta carga hasta el año 2024.

Comparativo de oferta y demanda de petróleo y derivados en el Puerto de Veracruz, 2015-2035
(toneladas)

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DEL PUERTO
Y MARINA MEXICANA
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



Análisis financiero para la inversión en infraestructura y equipamiento portuarios

En este capítulo se presenta el análisis financiero que se realizó para soportar las inversiones en infraestructura y equipamiento portuario que se definieron en las Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento, establecidas en el apartado 3.3 Metas e indicadores. El soporte de estas inversiones corresponde tanto a aportaciones a cargo de la APIVER como a inversiones programadas por los cesionarios. Las inversiones para mejoras en equipamiento y la conclusión de las nuevas terminales portuarias en la Bahía Norte corresponderán a las empresas cesionarias, en términos de lo establecido en la Ley de Puertos y en los respectivos contratos de cesión parcial de derechos.

Para este análisis fue necesario considerar en la viabilidad de las inversiones tanto los recursos generados directamente en el Puerto de Veracruz, como las posibles transferencias de recursos fiscales particularmente para el caso de la ampliación del puerto, así como las inversiones que los nuevos cesionarios realizarán para la habilitación de las áreas y el equipamiento necesario para su operación.

Es por ello que se realizó un análisis histórico de los ingresos y egresos de la APIVER, en el cual se identificó que durante el periodo 2000-2015 se tuvo un flujo de efectivo de 15,678.73 millones de pesos, de los cuales 7,917.15 millones de pesos se destinaron a inversiones en infraestructura de obra pública, 5,439.51 millones de pesos fueron destinados a la contratación de servicios y 1,539.43 millones de pesos a la adquisición de bienes muebles e inmuebles.

Particularmente para el proyecto de la ampliación del puerto, durante los años 2013, 2014 y 2015, el Gobierno de la República aportó 1,563.27 millones de pesos; asimismo, para finales del año 2016 se espera que aporte poco más de 1,000 millones de pesos para inversión directa en infraestructura en esta obra.

El flujo neto de efectivo generado en la APIVER por actividades de operación en el año 2015 fue de 954.19 millones de pesos, lo que permitió soportar parcialmente las inversiones recientes en infraestructura realizadas.

Por lo tanto, para soportar las inversiones en infraestructura y equipamiento portuarios durante el horizonte de planeación de este PMDP, se estima que los nuevos contratos de cesión parcial de derechos que se establecerán en la ampliación del puerto (Bahía Norte) y los nuevos negocios como la ZAL, generarán una fuente de recursos privados durante el período 2016-2021 de aproximadamente 11,050 millones de pesos.

Adicionalmente, se estima que la APIVER captará recursos propios por actividades de operación y por las contraprestaciones de las cesiones parciales de derechos durante el periodo 2016-2021 por aproximadamente 9,800 millones de pesos, mismos que se destinarán a financiar la creación y mantenimiento de la infraestructura portuaria de uso común definida en las metas de inversión previstas en este PMDP.

Es importante mencionar que actualmente los ingresos por contraprestaciones que se reciben por los contratos de cesión parcial de derechos representan aproximadamente el 54% de los ingresos totales y las tarifas cobradas por el uso de infraestructura portuaria el 35%.



Con base en todo lo anterior, se considera que el Puerto de Veracruz dispondrá de los recursos necesarios para soportar el cumplimiento de dichas Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento, establecidas en el apartado 3.3 Metas e indicadores de este PMDP.

2.2 Retos para el desarrollo del puerto

Las condiciones del comercio internacional de mercancías en lo general y el comportamiento del transporte marítimo en lo particular han impuesto determinados retos estratégicos a los puertos a nivel global.

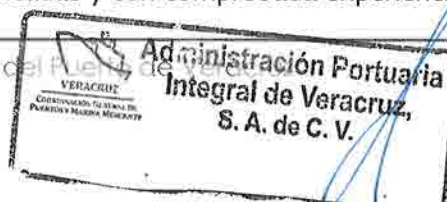
Uno de los retos fundamentales a los que se enfrenta el desarrollo del Puerto de Veracruz es la capacidad para atender la demanda del transporte marítimo, que requiere mayor disponibilidad de infraestructura de atraque, una mejor navegabilidad interna, disminución de las estadías y eficientes servicios logísticos en el desalojo de la carga. Las instalaciones actuales del puerto no están en condiciones para atender la demanda futura, por el contrario, presentan problemas de saturación, muelles con baja capacidad de carga y dimensiones reducidas, entre otros.

Para enfrentar este reto, el Puerto de Veracruz contará en el año 2018 con la conclusión de la primera etapa del proyecto de la ampliación del puerto (Bahía Norte), el cual representa la obra de infraestructura portuaria más importante de todo el SPN que vendrá a ofrecer una infraestructura moderna, con amplia capacidad integral, con sistemas de desalojo ágiles y eficientes, conectados a espacios de servicios logísticos que permitirán que tanto el transporte marítimo como el terrestre disminuyan sus costos al reducir tiempos improductivos en el fondeo, en la estadía de la carga y en la congestión del transporte a su salida y entrada al puerto.

Dicho proyecto de la ampliación del Puerto de Veracruz cumple de manera fundamental con el objetivo 4.9 del Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (PND) que establece contar con una infraestructura de transporte que se refleje en menores costos para realizar la actividad económica.

Así también, este trascendental esfuerzo institucional deriva de la estrategia 4.9.1 del mismo PND que establece modernizar, ampliar y conservar la infraestructura de los diferentes modos de transporte, así como mejorar su conectividad bajo criterios estratégicos y de eficiencia, ya que permitirá contar con instalaciones modernas de acuerdo a los requerimientos actuales del transporte marítimo. De igual manera, la ampliación del puerto concreta específicamente la línea de acción del PND destinada a ampliar la capacidad instalada de los puertos, principalmente en aquellos con problemas de saturación o con una situación logística privilegiada, ya que precisamente el Puerto de Veracruz presenta ambas circunstancias significativas.

Dado que un propósito paralelo que se tiene con este proyecto de la ampliación del puerto es incrementar la especialización en el manejo de carga, la característica principal de esta moderna infraestructura considera un modelo de terminales especializadas de alto rendimiento, que cuenten con el equipamiento suficiente y adecuado que permitan el logro de la eficiencia, entendida como el ofrecimiento de los servicios en los tiempos establecidos, al menor costo y bajo un marco de calidad, seguridad y sustentabilidad. Este propósito se podrá alcanzar incorporando a empresas privadas calificadas y con comprobada experiencia en la construcción y



en la operación de las nuevas terminales públicas, bajo principios de sustentabilidad y sostenibilidad, que impulsen el desarrollo económico. A través de este modelo, con la utilización de nuevas tecnologías para la manipulación y el almacenamiento de cargas, se incrementará la productividad del Puerto de Veracruz al permitir manejar mayores volúmenes de mercancías en menor tiempo y con menores costos; adicionalmente, se contribuirá al mejoramiento de la economía, sobre todo regional, ya que tanto en la construcción como en la operación de esta importante obra se podrán obtener mayores ingresos y mejores empleos calificados.

Este propósito pone en práctica la estrategia 2.4 del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018 (PSCT) que establece potenciar la inversión privada con el fortalecimiento del marco normativo y su armonización, proporcionando seguridad jurídica a los inversores, pues a la par de las actividades de construcción de las nuevas instalaciones, se plantean actividades relacionadas con la adjudicación de estas nuevas áreas conforme a la legislación portuaria, con el fin de optimizar tiempos y obtener soluciones a corto plazo.

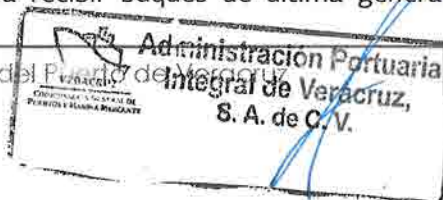
También este proyecto de la ampliación del Puerto de Veracruz concreta la línea de acción 1.3.4 de este mismo PSCT que consiste en desarrollar adecuadamente las terminales marítimas de los puertos estratégicos del país para hacer frente a la demanda.

Otro de los retos a los que se enfrenta el Puerto de Veracruz es mejorar su participación en la logística global, ya que su posición geográfica frente al mercado europeo y norteamericano y su cercanía a las zonas de mayor consumo al interior del país, lo colocan en una situación geográfica privilegiada, como lo plantea la línea de acción 4.9.1 del PND. En este sentido, el proyecto de la ampliación del puerto, su enlace con la ZAL y la explotación de ésta como RFE, incluyendo la ampliación y mejoramiento del desalojo ferroviario por medio del Libramiento ferroviario a Santa Fe, persiguen enfrentar este reto con acciones de corto plazo, al mismo tiempo que dan cumplimiento al objetivo 1 del PSCT encaminado a desarrollar una infraestructura de transporte y logística multimodal que genere costos competitivos, mejore la seguridad e impulse el desarrollo económico y social.

Para el cumplimiento de este propósito, que viene acompañado de un proceso de acercamiento e incorporación de otros actores de la cadena de suministro, como son las empresas de transporte, los centros de distribución y empresarios importadores y exportadores, se hace necesario intensificar el proyecto de Marca de Calidad, así como incorporar diversas empresas a operar en la ZAL y proyectar alianzas con instalaciones tierra adentro. Con ello, el Puerto de Veracruz concretaría la línea de acción 2.4.1 del PSCT que busca atraer inversión privada para incrementar y mejorar los servicios logísticos que den valor agregado a las actividades productivas.

El Programa Nacional de Infraestructura 2014-2018 (PNI) consigna como estratégico el desarrollo de infraestructura de clase mundial para que México sea líder en el ámbito de conexiones de los puertos terrestres y marítimos de entrada y salida de mercancías con las redes de transporte internacionales, por lo que identifica la necesidad de contar con infraestructura puntera en los principales puertos de entrada y salida de mercancías internacionales.

Así, reconociendo en primer lugar este PNI, que del total de puertos y terminales del país, Veracruz es uno de los cuatro puertos estratégicos para la movilización de carga comercial; en segundo lugar, que el crecimiento constante de su carga comercial ha generado que su infraestructura esté al límite de su capacidad; y, en tercer lugar, que para convertir a Veracruz en un puerto de clase mundial que pueda recibir buques de última generación y cuente con la



dotación apropiada de accesos terrestres (carretera y ferrocarril) que permitan aprovechar economías de escala y lo proyecte como puerto hub para el Caribe, se requiere adecuar, modernizar y ampliar su infraestructura.

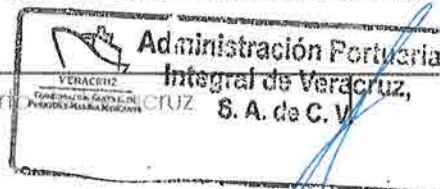
Con base en lo anterior, el PNI destaca como uno de los principales proyectos de inversión la “Ampliación del Puerto de Veracruz en la Zona Norte”, con el cual se solucionará su saturación actual, creando un nuevo puerto de clase internacional que permitirá mayores entradas marítimas y mayor movilidad de mercancías, ya que triplicará su capacidad.

Haciendo sinergia con lo anterior y para lograr que este proyecto de la ampliación del puerto se integre en una plataforma logística, a partir del año 2003 la APIVER comenzó a adquirir varios terrenos adyacentes al recinto portuario con el propósito de desarrollar ahí los proyectos de expansión del puerto enfocados a promover el establecimiento de industrias de capital privado, nacional e internacional que dispongan del potencial logístico que representa situarse estratégicamente en las inmediaciones del Puerto de Veracruz, constituyendo así una Zona de Desarrollo Portuario de 796 ha, de las cuales a la fecha ya ha adquirido aproximadamente el 88%.

Con el desarrollo de esos proyectos contemplados por la APIVER en esta zona y el logro de los propósitos anteriores, el Puerto de Veracruz podrá aportar de manera importante a uno de los objetivos del Sector Comunicaciones y Transportes que establece contar con dos sistemas portuarios complementarios con cuatro puertos de clase internacional para fortalecer la capacidad del sistema portuario en apoyo a los sectores económicos estratégicos del país.

Es importante mencionar que este proyecto de la ampliación del puerto también atenderá el reto de desahogar algunas instalaciones actuales en la Bahía Sur, brindando la oportunidad de una reorganización de las mismas para incrementar la eficiencia en los servicios. En este sentido, se plantean los siguientes retos:

- Reubicar la TEC de ICAVE a la Bahía Norte conforme al convenio modificatorio celebrado en 2016, por lo que una vez que se desocupe totalmente el área, traerá como consecuencia que dicha superficie quede disponible en el puerto actual con destino de Reserva Portuaria para nuevas terminales, con la limitante de no manejar carga contenerizada. Este ordenamiento permitirá planear en las condiciones imperantes en el futuro y hasta entonces se definirá el uso, destino y forma de operación para el aprovechamiento integral y eficiente de dicho espacio portuario que quedará disponible, promoviendo la inversión privada mediante el esquema de cesión parcial de derechos.
- Reubicar las instalaciones de la Aduana de Veracruz a la Zona de Desarrollo Portuario en la superficie destinada a la Nueva Aduana de Veracruz, por lo que una vez que se desocupe totalmente el área, traerá como consecuencia que dicha superficie quede disponible en el puerto actual para nuevas instalaciones; entre otras se promoverá el CUMAR-UNAPROP de la SEMAR.
- La probable reubicación de alguna otra instalación en la misma Bahía Sur traerá como consecuencia que, una vez que se desocupe totalmente el área, dicha superficie quede disponible en el puerto actual para nuevas instalaciones destinadas para fines turístico-portuarios y de desarrollo integral puerto-ciudad con sustentabilidad ambiental.



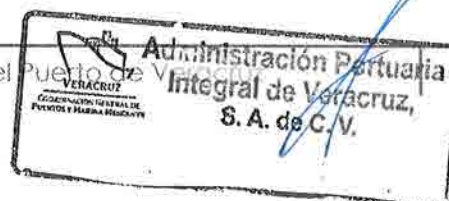
Dado que estos retos permitirían aprovechar integral y eficientemente los espacios portuarios, con lo anterior se estaría impulsando la línea de acción 1.1.4 del PNI dirigida a modernizar y ampliar la infraestructura de transportes de forma que propicie un desarrollo regional equilibrado. Así también estos retos están planteados con una visión de sostenibilidad para garantizar su éxito, entendida ésta como la administración eficiente y racional de los recursos, mejorando el bienestar de la población actual sin comprometer la calidad de vida de las generaciones futuras.

Otro reto del Puerto de Veracruz es lograr la eficiencia en la comunicación y transferencia de la información como medida para el incremento de la eficacia, ya que muchos de los cuellos de botella se generan por la lentitud en los procesos, principalmente documentales, y en la falta de información oportuna y confiable. En este sentido, se plantea ampliar el alcance de la plataforma de comunicación del puerto (MEDIPORT), modernizando y ampliando los alcances del control informático y estadístico del CALT, así como mejorar su sistema estadístico.

El Puerto de Veracruz, con el cumplimiento de las acciones que respondan a los retos antes planteados, podrá contar con infraestructura moderna y a la vanguardia dentro del SPN, incorporada a las plataformas logísticas, con la cual podrá generar costos competitivos y valor agregado, mejorar la seguridad e impulsar el desarrollo económico y social, a nivel nacional y regional. Al mismo tiempo, se perfila como un puerto de clase mundial con alta competitividad que le permitirá participar activamente en los mercados globales, sostenerlos e inclusive incrementarlos.



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



3. Estrategia para el desarrollo portuario del Puerto de Veracruz

La planeación estratégica que se presenta en este capítulo ayuda a estructurar y coordinar el conjunto de actividades y tareas que ejecutará el Puerto de Veracruz para el logro de los objetivos y metas establecidas. Este esfuerzo de planeación promueve el esfuerzo conjunto y coordinado de todos los actores del puerto para avanzar en la misma dirección y para que las acciones que emprendan conduzcan a la generación y logro de los resultados específicos esperados. El proceso de planeación que se siguió está vinculado estrechamente con los dos primeros capítulos de este PMDP, que se refieren respectivamente a las funciones descriptiva y diagnóstica.

Este capítulo de planeación define básicamente: la situación deseada o visión del puerto con un horizonte de largo plazo a 20 años y la misión para lograr dicha situación deseada; los objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción, que expresan en conjunto las políticas de desarrollo del puerto; las metas, expresadas como los resultados esperados; los indicadores, como unidades de medida que permitirán el seguimiento y la evaluación periódica; y, la zonificación maestra, la cual condensa el propósito fundamental del PMDP de identificar y justificar los destinos, usos y modos de operación de las diferentes zonas portuarias, así como los servicios y las áreas en las que deba admitirse a prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan los reglamentos y reglas de operación del Puerto de Veracruz.

3.1 Visión y misión del Puerto de Veracruz

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTO Y MARINA MEXICANA
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTO

Visión

Ser el principal puerto sostenible de clase mundial en el Golfo de México, con infraestructura moderna y modelos de operación eficientes y seguros.

Misión

Proporcionar infraestructura y servicios portuarios, con un modelo logístico eficiente, que favorezca la optimización de los costos en las cadenas de valor de las mercancías, generando mayor rentabilidad para el puerto y sus socios comerciales.

3.2 Objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción del puerto

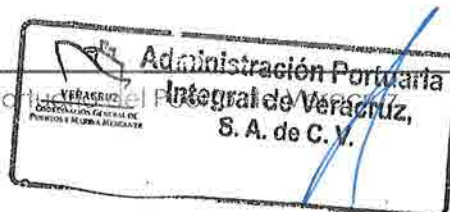
Los objetivos estratégicos están formulados bajo los principios de competencia, calidad y eficiencia en la prestación de los servicios portuarios, lo mismo que sus metas de desarrollo correspondientes, así como las estrategias y líneas de acción establecidas para su logro, por lo que cualquier disposición o medida que incluya este PMDP contraria a los principios de competencia, calidad y eficiencia que restrinja el desarrollo del puerto y/o que contravenga el interés público, se entenderá no válida y no surtirá efectos.

Los dos objetivos estratégicos que se determinaron en este PMDP y que se presentan enseguida, responden a los retos del Puerto de Veracruz y aluden a aspectos específicos de la visión y misión del puerto, por lo que destacan los beneficios esperados y, junto con las estrategias y líneas de acción, expresan las políticas de desarrollo del puerto. Aunado a todo esto, contribuyen en el desarrollo del SPN.



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Objetivo estratégico	Estrategia	Línea de acción
Desarrollar infraestructura sostenible de clase mundial, con el fin de sostener la oferta por encima de la demanda, teniendo una capacidad integral idónea.	Desarrollar nuevas instalaciones portuarias sostenibles, acordes a la demanda potencial de las embarcaciones y la carga.	Desarrollar el proyecto de ampliación del puerto.
		Desarrollar los proyectos complementarios de servicios auxiliares en la Zona de Desarrollo Portuario.
	Incrementar la inversión, especialización y mecanización portuaria.	Atraer la inversión privada en la construcción y operación de nuevas terminales portuarias, por medio de concursos públicos de terminales especializadas.
		Modernizar la infraestructura actual para incrementar la capacidad integral del puerto.
	Propiciar que el crecimiento del puerto sea armónico y sustentable.	Impulsar la sostenibilidad de los proyectos portuarios.
		Proyectos de vinculación que mejoren la relación del Puerto con la Ciudad.



Objetivo estratégico	Estrategia	Línea de acción
2 Incrementar la participación logística y la competitividad.	Incorporar nuevos clientes y ampliar el alcance de la Marca de Calidad.	Desarrollar acuerdos entre la comunidad portuaria y los clientes para incorporarse a sus cadenas logísticas.
	Incorporar la Zona de Actividades Logísticas a los procesos del puerto.	Incorporar empresas relacionadas con el comercio exterior y logística a la Zona de Actividades Logísticas.
	Impulsar el transporte intermodal.	Desarrollar acuerdos entre la comunidad portuaria y las nuevas empresas ferroviarias, terminales, puertos secos e instalaciones tierra adentro.
	Contar con una plataforma logística de comunicaciones modernas para incrementar la competitividad y productividad del puerto.	<p>Contar con una plataforma única que concentre el intercambio de información y documentos vía electrónica.</p> <p>Integrar a autoridades, terminales, instalaciones, usuarios y prestadores de servicios a proyectos específicos, con una tendencia de sustentabilidad.</p>

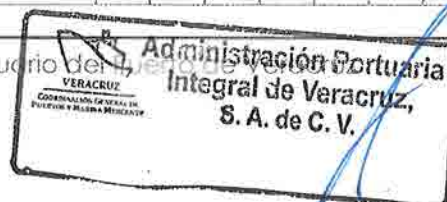
3.3 Metas e indicadores

Como parte de las actividades de planeación estratégica de este PMDP, en las siguientes tablas se detalla la definición y especificación de cada una de las metas que el Puerto de Veracruz proyecta lograr durante la vigencia de este programa maestro. Dichas metas, entendidas como los resultados esperados, mantienen relación directa con los objetivos estratégicos del puerto, están dimensionadas en tiempo, espacio y unidades de medida y clasificadas en tres grupos:

- Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento.
- Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento.
- Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística.

Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2016	2017	2018	2019	2020	2021		
Desarrollar infraestructura sostenible de clase mundial, con el fin de sostener la oferta por encima de la demanda, teniendo una capacidad integral idónea	Mantenimiento a Almacenes	15,845,606							21PuN	Administración Portuaria Integral de Veracruz, SA de CV
	Aduana de Veracruz	23,735,565							27PuE	
	Edificios Administrativos	83,848,228							Del 29PuN al 31PuN	
	Áreas verdes	127,673,353							35PuS	
	Dragado de mantenimiento	79,731,047							Del 51PuE al 64PuN	
	Mantenimiento a Vías Férreas	52,864,367							65PuS	
	Mantenimiento a Vialidades	261,569,855							65PuS	



Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento (continúa)

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta					Utilización	Responsable
			2024	2027	2018	2019	2020			2021
Desarrollar infraestructura sostenible de clase mundial, con el fin de sostener la oferta por encima de la demanda, teniendo una capacidad integral idónea	Mantenimiento Eléctrico	74,901,127						65PuS	Administración Portuaria Integral de Veracruz, SA de CV
	Mantenimiento Diversos	241,208,359						65PuS	
	Mantenimiento a Muelles	83,413,196						Del 66PuS al 83PuN	
	Mantenimiento a Señalamiento Marítimo	16,032,129						Del 66PuS al 83PuN	
	Mantenimiento Menor General	131,946,528						21PuN 65PuS	
	Mantenimiento a la Zona de Actividades Logísticas	150,000,000						ZAL	
	Mantenimiento a infraestructura y equipamiento de terminales e instalaciones	95,425,715						2PuE	Talleres Navales del Golfo, SA de CV
		1,249,923						23PuE	Fire Late, SA de CV
		1,610,919						24PuE	CV
		39,892,404						6PaE	Terminal Marítima de Veracruz, SA de CV
		3,224,500						19PaE	Cementos Apasco, SA de CV
		246,222,024						3PuE	Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz, SA de CV
		22,238,285						14PuN	Reparación Integral de Contenedores, SAPI de CV
		107,562,500						4PuE	Cargill de México, SA de CV
	14,865,614						5PuE	Terminales de Cargas Especializadas, SA de CV	
	6,624,933						7PuE	SSA México, SA de CV	
	12,034,834						13PuS	SSA México, SA de CV	
	14,970,171						11PuS	Corporación Integral de Comercio Exterior, SA de CV	

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS MARÍTIMOS
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento (continúa)

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta					Ubicación	Responsable
			2016	2017	2018	2019	2020			2021
Desarrollar infraestructura sostenible de clase mundial, con el fin de sostener la oferta por encima de la demanda, teniendo una capacidad integral idónea	Mantenimiento a infraestructura y equipamiento de terminales e instalaciones	16,829,058						10PaE	CIF almacenajes y servicios, SA de CV
		9,942,884						15PaE	Almacenadora Golmex, SA de CV
		160,000,000						1PaE	Organismo Descentralizado PEMEX-Refinación
		7,086,516						12PuS	Corporación Portuaria de Veracruz, SA de CV
		98,757						25PuE	Comunicaciones Nextel de México, SA de CV
		6,916,054						8PuE	Servicios, Maniobras y Almacenamientos de Veracruz, SA de CV
		19,677,295						18PuE	Servicios Especiales Portuarios, SA de CV
		110,181						26PuN	Multimodos, SC
		25,222,150						16PaE	Excellence Sea & Land Logistics, SA de CV
		61,654,207						17PaE	Vopak México, SA de CV

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTO Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTO

Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta					Ubicación	Responsable
			2016	2017	2018	2019	2020			2021
Desarrollar infraestructura sostenible de clase mundial, con el fin de sostener la oferta por encima de la demanda, teniendo una capacidad integral idónea	Construcción de infraestructura y equipamiento	1,200,000						23PuE	Fire Late, SA de CV
		1,200,000						24PuE	
		3,000,00						19PaE	Cementos Apasco, SA de CV
		250,000,000						3PuE	Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz, SA de CV
		870,000						4PuE	Cargill de México, SA de CV
		9,900,000						7PuE 13PuS	SSA México, SA de CV
		9,000,000						10PaE	CIF Almacenajes y Servicios, SA de CV

Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento (continúa)

Objetivo Estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2016	2017	2018	2019	2020	2021		
Desarrollar infraestructura sostenible de clase mundial, con el fin de sostener la oferta por encima de la demanda teniendo una capacidad integral idónea	Construcción de infraestructura y equipamiento	48,800,000							8PuE	Servicios, Maniobras y Almacenamientos de Veracruz, SA de CV
		115,540,000							17PaE	Vopak México, SA de CV
	Ampliación Natural del Puerto de Veracruz en la Zona Norte	19,971,826,506							20PuN (B. Norte) 42PuE Del 46PuE al 50PuE 65PuS 82PuN 83PuN	
	Libramiento ferroviario a Santa Fe	2,059,776,052							I	
	Nueva Aduana del Puerto de Veracruz	1,415,281,223							I	
	Centro de Apoyo Logístico al Transporte	280,259,097							I	
	Distribuidor Vial "JT" en el Nuevo Acceso a la Zona Portuaria	236,767,277							I	
	Desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (Primera etapa)	2,131,674,327							I	Administración Portuaria Integral de Veracruz, SA de CV
	Sistemas de Agua y Saneamiento en la Zona Norte del puerto	134,770,504							I	
	Desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas (Segunda etapa)	2,000,000,000							I	
	Unidad Cisterna para el CREI	3,820,000							28PuE	
	Adquisición de embarcación patrulla	4,486,680							Recinto portuario	
	Adquisición de equipamiento para el CCTV del puerto	5,200,000							29PuN 65PuS	

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTO Y MARINA MERCANTIL
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTO

Metas de construcción y modernización de infraestructura y equipamiento (continúa)

Objetivo Estratégico	Meta	Inversión total ESTIMADA (Miles de \$)	Año de ejecución de la meta					Ubicación	Responsable
			2016	2017	2018	2019	2020			2021
Desarrollar infraestructura sostenible de clase mundial, con el fin de sostener la oferta por encima de la demanda, teniendo una capacidad integral idónea	Sistema de control y monitoreo de alarmas y sensores de humo automático	3,400,000						29PuN	Administración Portuaria Integral de Veracruz, SA de CV
	Reforzamiento de Bodegas 4, Nombramientos y Cobertizo Cervantes	30,000,000						44PuS	
	Adecuación de espacios en oficinas administrativas del puerto	13,720,000						29PuN	
	Reparación de vialidades colindantes a muelles	45,000,000						65PuS (Bahía Sur)	
	Obras de protección y habilitación para la zona terrestre del Antepuerto	17,000,000						33PuN 58PuN	
	Modernización del sistema de alumbrado público del puerto	49,612,000						65PuS	
	Repavimentación de vialidades del Muelle 4	48,530,000						65PuS	
	Repavimentación de vialidades del Muelle 7	46,935,000						65PuS	
	Reconstrucción de la Barda de Seguridad Norte del Recinto Portuario	38,396,000						65PuS	
	Vía secundaria de acceso al Patio Escolleras	38,396,000						65PuS	
	Paso Superior Vehicular de Muelle 7 a Explanada 4	33,430,000						65PuS	
	Rehabilitación de la Av. Fidel Velázquez	57,473,000						Av. Fidel Velázquez	
	Estudios de preinversión	86,010,000						Recinto portuario y I	
	Programa de adquisiciones	18,505,525						Recinto portuario	

Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística

Objetivo Estratégico	Meta	Unidad de medida	Año de ejecución de la meta					Utilización	Responsable	
			2016	2017	2018	2019	2020			2021
Desarrollar infraestructura sostenible de clase mundial, con el fin de sostener la oferta por encima de la demanda, teniendo una capacidad integral idónea	Definición de esquema que permita brindar certeza jurídica a los adjudicatarios de los concursos en relación a la prórroga de la vigencia de sus contratos.	Esquema definido							Recinto portuario	Administración Portuaria Integral de Veracruz, SA de CV
	Instrumentación de proceso de otorgamiento de cesión parcial de derechos para el desarrollo de una Terminal de Fluidos a granel, incluyendo derivados de petróleo.	Contrato registrado							46PuE	
	Instrumentación de proceso de otorgamiento de cesión parcial de derechos para el desarrollo de una Terminal Semiespecializada de carga suelta y contenerizada	Contrato registrado							47PuS	
	Instrumentación de proceso de otorgamiento de cesión parcial de derechos para la construcción y operación de una Terminal Especializada de Graneles Agrícolas sólidos, líquidos o semilíquidos.	Contrato registrado							48PuE	
	Instrumentación de proceso de otorgamiento de cesión parcial de derechos para el desarrollo de una Terminal de Minerales.	Contrato registrado							49PuS	
	Instrumentación de proceso de otorgamiento de cesión parcial de derechos para el desarrollo de la segunda Terminal Especializada de Contenedores.	Contrato registrado							50PuE	

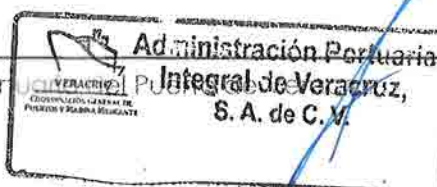
SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTIL
DIRECCIÓN GENERAL DE OPERACIONES

Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística (continúa)

Objetivo estratégico	Meta	Unidad de medida	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2016	2017	2018	2019	2020	2021		
Desarrollar infraestructura sostenible de clase mundial, con el fin de sostener la oferta por encima de la demanda, teniendo una capacidad integral idónea	Actualización de las Reglas de Operación del puerto sentando las bases para el incremento gradual de la productividad y para la especialización operativa de terminales e instalaciones.	Reglas de Operación actualizadas operando							Recinto portuario	Administración Portuaria Integral de Veracruz, SA de CV
	Diseño e instrumentación del nuevo modelo de operación del sistema ferroviario del puerto.	Modelo operando							Recinto portuario y I	
	Diseño e instrumentación de programa de transferencia de cargas entre el puerto, terminales, puertos secos e instalaciones tierra adentro.	Programa operando							Recinto portuario y zona de influencia	
	Diseño e instrumentación de programa para ampliar el alcance de la Marca de Calidad en las cargas ya establecidas.	Marca de Calidad actualizada operando							Recinto portuario y zona de influencia	
	Diseño e instrumentación de programa comercial y reglamento para la ocupación de empresas en la Zona de Actividades Logísticas.	Programa y reglamento operando							I	
	Operación de las empresas instaladas en el Recinto Fiscalizado Estratégico.	Recinto Fiscalizado Estratégico operando							I	
	Implementación de acciones que fortalezcan la comunicación y cooperación entre los sectores social, privado y público, para coadyuvar en el desarrollo regional-urbano-portuario sustentable y en el crecimiento socioeconómico de la ciudad y del puerto.	Acciones implementadas							Recinto portuario	
	Adopción de proceso de certificación como puerto sustentable.	Proceso de certificación operando							Recinto portuario		Comunidad portuaria

Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística (continúa)

Objetivo estratégico	Meta	Unidad de medida	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2016	2017	2018	2019	2020	2021		
Incrementar la participación logística y la competitividad	Diseño, operación y mejora progresiva de plataforma con tecnologías de la información y la comunicación, que sea enlace común para los actores, autoridades y usuarios del puerto.	Plataforma operando							Recinto portuario	Administración Portuaria Integral de Veracruz, SA de CV
	Diseño e instrumentación de modelo estadístico de operación y logística del CALT.	Modelo operando							I	
	Diseño e instrumentación de programa de la comunidad portuaria para promoción y comercialización del puerto como nodo logístico, ofertando actividades de valor agregado y servicios de movilización de mercancías justo a tiempo y puerta a puerta.	Programa operando							Recinto portuario	
	Suscripción y ejecución de acuerdo de colaboración y complementariedad entre los puertos del Sistema Portuario del Golfo de México-Caribe.	Acuerdo en ejecución							SPN	
	Diseño e instrumentación de programas de capacitación de la comunidad portuaria relacionados con la capacidad técnica del personal portuario y la capacidad gerencial del personal directivo.	Programa operando							Recinto portuario	



Los tres indicadores del desarrollo portuario que se presentan a continuación en fichas técnicas, tienen el propósito de establecer variables para medir el logro de los objetivos estratégicos de este PMDP, a fin de conocer en su oportunidad si se está produciendo un avance y en qué medida, además de estar en posibilidad de comparar los resultados reales con los previstos y obtener información para la toma de decisiones.

Indicador del desarrollo portuario 1/3

Objetivo estratégico	Desarrollar infraestructura sostenible de clase mundial, con el fin de sostener la oferta por encima de la demanda, teniendo una capacidad integral idónea.	
Indicador	Infraestructura portuaria desarrollada.	
Descripción del indicador	Determina el porcentaje de la superficie del recinto portuario desarrollada para infraestructura y servicios portuarios, tomando como referencia la primera fase del proyecto de la ampliación del puerto.	
Método de cálculo	$(\text{Avance en la construcción de la infraestructura para ofertar servicios portuarios en la 1ª Etapa de la ampliación del puerto} / \text{Total proyectado de la infraestructura para ofertar servicios portuarios en la 1ª Etapa de la ampliación del puerto}) * 100$	
Unidad de medida	Porcentaje	
Frecuencia de medición	Anual	
Sentido del indicador	Ascendente	
	Línea base 2016	Meta 2021
	35%	70%

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES

Indicador del desarrollo portuario 2/3

Objetivo estratégico	Desarrollar infraestructura sostenible de clase mundial, con el fin de sostener la oferta por encima de la demanda, teniendo una capacidad integral idónea.	
Indicador	Recursos humanos para la sustentabilidad ambiental	
Descripción del indicador	Cuantifica el número de empleados de autoridades, de cesionarios y/o de prestadores de servicios que integran la comunidad portuaria, que formalmente dentro de sus funciones laborales cumplen acciones específicas para: aprovechar sustentablemente los recursos naturales en los procesos productivos o de trabajo; preservar la calidad del aire, agua y suelo; remediación a zonas naturales dañadas; y/o proporcionar servicios profesionales de educación ambiental.	
Método de cálculo	Suma del número de empleados de la comunidad portuaria que realizan formalmente acciones de sustentabilidad ambiental	
Unidad de medida	Empleado	
Frecuencia de medición	Anual	
Sentido del indicador	Ascendente	
	Línea base 2016	Meta 2021
	No disponible. Se adoptará como línea base el resultado alcanzado en el primer ejercicio anual.	El doble del resultado alcanzado en el primer ejercicio anual.

Indicador del desarrollo portuario 3/3

Objetivo estratégico	Incrementar la participación logística y la competitividad.
Indicador	Productividad de maniobras portuarias.
Descripción del indicador	Mide las toneladas, unidades o contenedores cargados o descargados de buque a muelle o viceversa, en el tiempo expresado en horas de operación del buque. Se hacen las siguientes consideraciones para las mediciones: <ul style="list-style-type: none"> • Carga general: Carga suelta (bobinas de acero). • Contenedores y granel agrícola (sólido): maniobra especializada. • Granel mineral: pesado.
Método de cálculo	Toneladas, Contenedores o Unidades Hora Buque en Operación=toneladas o contenedores o unidades operadas / (Fin de operaciones buque - Inicio de operaciones buque)
Unidad de medida	THBO: Toneladas Hora Buque en Operación CHBO: Contenedores Hora Buque en Operación UHBO: Unidades (autos) Hora Buque en Operación
Frecuencia de medición	Anual
Sentido del indicador	Ascendente



SECRETARÍA DE COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Linea base 2016		Meta 2011
Bahía Sur		
Carga general: 275 THBO		Carga general: 275 THBO
Granel agrícola: 361 THBO		Granel agrícola: 400 THBO
Granel mineral: 322 THBO		Granel mineral: 400 THBO
Otros fluidos: 275 THBO		Otros fluidos: 320 THBO
Contenedores: 96 CHBO		Contenedores: No aplica
Vehículos: 100 UHBO		Vehículos: 100 UHBO
Petróleo y derivados: 593 THBO		Petróleo y derivados: 600 THBO
Bahía Norte		
Carga general: No aplica		Carga general: 275 THBO
Granel agrícola: No aplica		Granel agrícola: 700 THBO
Granel mineral: No aplica		Granel mineral: 400 THBO
Otros fluidos: No aplica		Otros fluidos: 500 THBO
Contenedores: No aplica		Contenedores: 100 CHBO
Petróleo y derivados: No aplica		Petróleo y derivados: 1,000 THBO

3.4 Zonificación maestra para el desarrollo portuario

La zonificación maestra del Puerto de Veracruz está integrada por dos tipos de zonas portuarias: las que ya han sido asignadas o adjudicadas, tanto a cesionarios o autoridades, conforme a los procedimientos y normatividad aplicables; y, las zonas portuarias que se proyectan desarrollar durante la vigencia de este PMDP.

En la siguiente tabla descriptiva se detallan primeramente las zonas portuarias asignadas a la fecha de elaboración de este PMDP:

Zonas portuarias asignadas

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m ²)		Titular de la asignación
Nombre comercial	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
1	Pa	E	Terminal especializada de petróleo y sus derivados	58,623.22	119,472.84	Organismo Descentralizado PEMEX-Refinación
2	Pu	E	Astillero (construcción y reparación naval)	-	345,275.77	Talleres Navales del Golfo, SA de CV
3	Pu	E	Terminal especializada de contenedores	-	414,115.13	Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz, SA de CV*
4	Pu	E	Terminal especializada de granel agrícola	-	37,233.84	Cargill de México, SA de CV
5	Pu	E	Instalación especializada de granel agrícola	-	40,030.89	Terminales de Cargas Especializadas, SA de CV
6	Pa	E	Instalación especializada de granel agrícola	-	3,940.35	Terminal Marítima de Veracruz, SA de CV
7	Pu	E	Instalación especializada de automóviles	-	86,414.12	SSA México, SA de CV
8	Pu	N	Reserva turística	-	2,774.10	Administración Portuaria Integral de Veracruz, SA de CV
9	Pu	E	Instalación especializada en carga contenerizada, carga general y bobinas de acero, excepto mercancías peligrosas	-	27,944.40	Administración Portuaria Integral de Veracruz, SA de CV
10	Pa	E	Instalación de manejo, almacenaje, llenado, vaciado y despacho de contenedores y carga general	-	11,822.15	CIF Almacenes y Servicios, SA de CV
11	Pu	S	Instalación de usos múltiples	-	114,000.00	Corporación Integral de Comercio Exterior, SA de CV
12	Pu	S	Instalación de usos múltiples	-	49,872.94	Corporación Portuaria de Veracruz, SA de CV
13	Pu	S	Instalación de usos múltiples	-	95,759.77	SSA México, SA de CV
14	Pu	N	Instalación de usos múltiples	-	18,197.70	Reparación Integral de Contenedores, SAPI de CV
15	Pa	E	Instalación de usos múltiples	-	37,429.18	Almacenadora Golmex, SA de CV
16	Pa	E	Instalación especializada para fluidos	-	31,310.16	Excellence Sea & Land Logistics, SA de CV
17	Pa	E	Instalación especializada para fluidos, sólidos y químicos	-	68,556.25	Vopak México, SA de CV
18	Pu	E	Instalación especializada para granel mineral y derivados metálicos en sus diversas presentaciones (excepto carga roll on-roll off)	-	56,673.58	Servicios Especiales Portuarios, SA de CV
19	Pa	E	Terminal especializada de cemento y otras materias primas	-	6,395.71	Cementos Apasco, SA de CV

Uso.- Pu: público; Pa: particular.

Modo de operación.- E: especializado; N: no especializado; S: semiespecializado.

Zonas portuarias asignadas (continúa)

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m ²)		Titular de la asignación
Nombre Compartimental	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
20	Pu	N	Almacenaje de carga comercial en patios	-	1,404,450.50	Administración Portuaria Integral de Veracruz, SA de CV
21	Pu	N	Almacenaje de carga comercial en bodegas	-	23,715.94	
22	Pu	N	Oficinas de Supervisión APIVER	-	6,444.04	
23	Pu	E	Instalación para el pesaje de camiones	-	1,092.00	Fire Late, SA de CV (camión)
24	Pu	E	Instalación para el pesaje de furgones de ferrocarril	-	888.60	Fire Late, SA de CV (furgón)
25	Pu	E	Servicio de Radiocomunicación	-	200.00	Comunicaciones Nextel de México, SA de CV
26	Pu	N	Instalación para la venta de alimentos y bebidas	-	18.16	Multimodos, SC
27	Pu	E	Aduana de Veracruz	-	124,859.06	Aduana de Veracruz
28	Pu	E	CUMAR / CREI / Centro de Unidades Médicas	-	2,100.24	Administración Portuaria Integral de Veracruz, SA de CV
29	Pu	N	Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. de C.V./Capitanía de Puerto	-	2,361.79	
30	Pu	N	Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. de C.V. / Sanidad Internacional	-	2,398.91	
31	Pu	N	Centro de Negocios	-	3,780.65	
32	Pu	N	Centro de Acopio (Explanada 7 Sur)	-	4,338.27	
33	Pu	N	Plaza del Antepuerto	-	5,396.10	
34	Pu	E	SAGARPA	-	535.10	
35	Pu	S	Áreas verdes	-	194,406.72	
36	Pu	E	Manejo Integral de Residuos	-	4,837.42	
37	Pu	S	Deposito, guarda, mantenimiento y reparación de equipo, herraje y cabullería	-	5,000.00		Corporación Portuaria de Veracruz, SA de CV
38	Pu	E	Instituto Nacional de Migración	-	114.95	Administración Portuaria Integral de Veracruz, SA de CV
39	Pa	E	Instalaciones para seguridad nacional (SEMAR)	-	5,661.17	
40	Pu	E	Unidad de Manejo Ambiental "La Pinera"	-	112,568.07	SSA México, SA de CV
41	Pu	S	Deposito, guarda, mantenimiento y reparación de equipo, herraje y cabullería	-	5,000.00	
42	Pu	E	Terminal especializada de contenedores	-	414,115.13		Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz, SA de CV*
43	Pu	S	Deposito, guarda, mantenimiento y reparación de equipo, herraje y cabullería	-	5,000.00	Corporación Integral de Comercio Exterior, SA de CV

Uso.- Pu: público; Pa: particular.

Modo de operación.- E: especializado; N: no especializado; S: semiespecializado.

* De conformidad al convenio modificatorio celebrado en 2016, en donde se reconoce el derecho de reubicación de ICAVE y la importancia económica que tiene esta reubicación para el logro de los objetivos planteados en este PMDP, ya que representa una inversión inmediata, determinándose con vista en el interés público que es necesaria la reubicación de la TEC que actualmente opera en la Bahía Sur a la zona de ampliación del puerto, con el propósito de lograr una mayor eficiencia, productividad y competitividad del puerto. Es de destacar que la reubicación de esta terminal a la Bahía Norte iniciará operaciones a partir del año 2018.

En las siguientes tablas descriptivas se presentan las zonas portuarias proyectadas en este PMDP para desarrollo de cesiones parciales de derechos, detallando la correspondiente justificación técnica, así como la determinación del destino, uso y modo de operación.

Zonas portuarias proyectadas para desarrollo
(Bahía Sur)

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número de identificación	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
44	Pu	S	Instalación de granel agrícola y carga suelta	-	10,054.86
45	Pu	N	Instalación Turística	-	28,474.60

Justificación técnica

La reubicación de las instalaciones de Servicios Maniobras y Almacenamientos de Veracruz, SA de CV (SEMAVE) a la Explanada 10, trae como consecuencia que dicha superficie quede disponible en el puerto actual para el establecimiento de dos nuevas instalaciones:

- La Bodega 4 y el Cobertizo Cervantes, con una superficie total de una hectárea, se aprovechará para una instalación de uso público (Pu), con destino para granel agrícola y carga suelta y modo de operación semiespecializado (S), debido a la dificultad para especializar la diversidad de cargas que manejarán.
- Las Bodegas 1 y 2, mismas que fueron clasificadas como históricas por el Instituto Nacional de Antropología e Historia, así como sus pasillos perimetrales, serán integrados para el establecimiento de una instalación en una superficie de 2.85 hectáreas; la cual será destinada para fines turísticos de uso público (Pu) y modo de operación no especializado (N), con la finalidad de integrar el puerto con la ciudad conforme a la línea de acción del objetivo 1, denominada "Proyectos de vinculación que mejoren la relación del Puerto con la Ciudad", para desarrollar el puerto en armonía y respeto al medio ambiente y a la comunidad que lo rodea, a la cual deberá acogerse de manera adecuada.

Cabe señalar que dicha línea de acción está enfocada a que los proyectos de vinculación Puerto-Ciudad tengan como finalidad: mitigar el impacto urbano que generan los proyectos del puerto en la ciudad y alcanzar un desarrollo equilibrado entre el crecimiento de la infraestructura y la actividad portuaria en su área de influencia; atender la problemática de la convivencia diaria entre el puerto y la ciudad; lograr que el puerto se integre en el entorno que se encuentra, de forma que sea percibido como un ejemplo en el cumplimiento de las normas ambientales, un destino de inversión y una fuente de generación de empleos.

Este ordenamiento permitirá aprovechar integral y eficientemente la infraestructura portuaria que dejó SEMAVE, promoviéndose la inversión privada mediante el esquema de cesión parcial de derechos y obligaciones.

Zonas portuarias proyectadas para desarrollo
(Bahía Norte)

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número de identificación	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
46	Pu	E	Terminal de Fluidos a granel, incluyendo derivados de petróleo.	-	122,818.20
47	Pu	S	Terminal Semiespecializada de Carga Suelta y Contenerizada	-	183,337.05
48	Pu	E	Terminal Especializada de Graneles Agrícolas sólidos, líquidos o semilíquidos	-	100,002.00
49	Pu	S	Terminal de Minerales	-	100,002.00
50	Pu	E	Terminal Especializada de Contenedores	-	506,446.28

Justificación técnica

Las condiciones del comercio internacional de mercancías están imponiendo determinados retos estratégicos a los puertos a nivel global.

Uno de los retos fundamentales a los que se enfrenta el desarrollo del Puerto de Veracruz es la capacidad para atender la demanda del transporte marítimo, que requiere mayor disponibilidad de infraestructura de atraque, una mejor navegabilidad interna, disminución de las estadías y eficientes servicios logísticos para el desalojo de la carga.

Las instalaciones actuales del puerto no están en condiciones de atender la demanda futura, por el contrario, presentan la siguiente problemática:

- Existe saturación en muelles de carga contenerizada, lo que provoca prolongados tiempos de fondeo y bajo rendimiento portuario.
- El acelerado proceso de contenerización de las cargas a nivel mundial está demandando mayor número de muelles para contenedores y mayores longitudes de atraque para los mismos. Estas características en muelles actualmente se encuentran limitadas en el Puerto de Veracruz. De hecho, hoy en día el buque de mayores dimensiones que se puede recibir en el puerto es de 323 m de eslora, cuando con la reciente inauguración de la ampliación del Canal de Panamá (junio de 2016) ya están cruzando portacontenedores de 366 m de eslora.
- La demanda de cargas en el puerto está requiriendo incrementar el número y las dimensiones de las posiciones de atraque para su atención; sin embargo, la configuración actual de las instalaciones del puerto no permite incrementar ni el número ni las dimensiones de las posiciones de atraque existentes.
- Las dimensiones de las áreas de navegación del puerto están limitadas a recibir buques de hasta 323 m de eslora y 12.3 m de calado. El calado de los buques portacontenedores que ya están cruzando por la ampliación del Canal de Panamá es de 15.2 m.
- Existen muelles antiguos con baja capacidad de carga y dimensiones reducidas.
- Existen vialidades estrechas en las áreas operativas de los muelles.

Por lo anterior se planteó el proyecto de la ampliación de puerto (Bahía Norte) para hacer frente a esta problemática, el cual permitirá atender la creciente demanda y la tendencia del movimiento de carga comercial que es transportada vía marítima para su importación/exportación por el Golfo de México, con origen/destino los mercados relevantes del Puerto de Veracruz. Con este proyecto de la ampliación del puerto se ofrecerá a sus usuarios estratégicas ventajas para la logística y manejo de sus mercancías, dando continuidad y potenciando la vocación histórica del puerto, ya que contará con instalaciones modernas y a la vanguardia de acuerdo a los requerimientos actuales del transporte marítimo, con terminales de alto rendimiento equipadas con tecnologías que permitirán incrementar la productividad y lograr la eficiencia, así como con todo lo necesario para garantizar la mayor competitividad del puerto dentro del SPN y en el entorno internacional.

La terminal semiespecializada de carga suelta y contenerizada operará con grúas polivalentes (tipo Gottwald), con la finalidad de que dichas grúas tengan versatilidad para manejar tanto la carga contenerizada, como realizar también las maniobras para la carga suelta, es decir, cuando se trata de mercancías individuales, manipulados como unidades separadas, fardos, paquetes, sacos, cajas, rollos, tambores, eslingas, tarimas, piezas atadas o similares.

Lo anterior, considerando que dicha terminal pueda manejar cargas mixtas, tales como cargas proyecto, tubos, etc. e incluso carga contenerizada con grúas móviles (tipo Gottwald) que puedan descargar o cargar a buque y que se puedan también desplazar tanto en los muelles como en los patios de almacenaje.

Cabe señalar que todas estas terminales serán de uso público (Pu), asignándose destinos para Fluidos (1), Carga Suelta y Contenerizada (1), Granel Agrícola (1), Minerales (1) y Contenedores (1). Existirán 3 terminales con modo de operación especializado (E) y 2 serán semiespecializado (S) debido a la dificultad para especializar la diversidad de cargas que manejarán, así como por la diferencia en los equipos para la carga o la descarga de buques. La segunda Terminal Especializada de Contenedores iniciará operaciones cuando se muevan 1.3 millones de TEUs en el puerto o en el año 2024, lo que ocurra primero.

Con este ordenamiento se aprovechará integral y eficientemente la nueva infraestructura portuaria, promoviéndose la inversión privada mediante el esquema de cesión parcial de derechos y obligaciones.

Uso.- Pu: público.

Modo de operación.- E: especializado; S: semiespecializado.

En las siguientes tablas descriptivas se mencionan las áreas de agua, vialidades y muelles de uso común del Puerto de Veracruz:

Áreas de agua de uso común
(Bahía Sur / Bahía Norte)

Clave de zonificación			Destino	Superficie (m ²)
Numero consecutivo	Uso	Modo de operación		
51	Pu	E	Dársenas de maniobras de uso común para muelles (BS)	761,274.64
52	Pu	E	Dársena de ciaboga de uso común (BS)	196,349.54
53	Pu	E	Canal de navegación interior de uso común (BS)	114,085.03
54	Pu	E	Canal de acceso de uso común (BS)	689,178.74
55	Pu	N	Áreas de agua no navegables (BS)	397,421.80
56	Pu	E	Zona de fondeo de uso común (BS)	60,007,466.20
57	Pu	N	Área de agua para embarcaciones turísticas (BS)	19,573.86
58	Pu	N	Antepuerto (BS)	502,486.89
59	Pu	E	Dársena de maniobras de uso común para muelles (BN)	2,209,821.59
60	Pu	E	Dársena de ciaboga principal de uso común (BN)	384,845.10
61	Pu	E	Dársena de ciaboga secundaria de uso común (BN)	280,137.83
62	Pu	E	Canal de navegación interior de uso común (BN)	1,070,345.51
63	Pu	E	Canal de acceso de uso común (BN)	829,405.29
64	Pu	N	Áreas de agua no navegables (BN)	431,922.08

Uso.- Pu: público. Modo de operación.- E: especializado; N: no especializado. Ubicación.- BS: Bahía Sur; BN: Bahía Norte.

Vialidades y muelles de uso común
(Bahía Sur / Bahía Norte)

Clave de zonificación			Destino	Superficie (m ²)
Numero consecutivo	Uso	Modo de operación		
65	Pu	S	Vialidades y vías de ferrocarril de uso común	2,139,145.03
66	Pu	N	Muelle de uso común para autos (BS)	2,755.44
67	Pu	N	Muelle de uso común para carga general / autos (BS)	2,755.44
68	Pu	N	Muelle de uso común para cajas secas cerradas, remolques y semirremolques / carga general (BS)	6,933.75
69	Pu	N	Muelle de uso común para carga general (BS)	6,933.75
70	Pu	N	Muelle de uso común para granel agrícola (BS)	15,950.52
71	Pu	N	Muelle de uso común para granel mineral (BS)	15,950.52
72	Pu	S	Muelle de uso común para granel agrícola (BS)	3,028.47
73	Pu	N	Muelle de uso común para carga general (BS)	3,028.47
74	Pu	N	Muelle de uso común para autos / contenedores (BS)	5,357.32
75	Pu	S	Muelle de uso común para granel mineral (BS)	5,357.32
76	Pu	E	Muelle de uso común para fluidos / autos (BS)	13,321.10
77	Pu	S	Muelle de uso común para contenedores (BS)	8,852.47
78	Pu	E	Muelle de uso común para granel agrícola (BS)	2,053.70
79	Pu	E	Muelle de uso común para granel agrícola (BS)	2,053.70
80	Pu	E	Muelle de uso común para granel mineral / fluidos (BS)	716.37
81	Pu	N	Muelle de uso común para cruceros / visitas de cortesía (BS)	2,419.63
82	Pu	N	Muelle de uso común para carga comercial (BN)	23,650.06
83	Pu	N	Muelle para la prestación de servicios (BN)	10,992.95

Uso.- Pu: público. Modo de operación.- E: especializado; N: no especializado; S: semiespecializado. Ubicación.- BS: Bahía Sur; BN: Bahía Norte.

Proyectos Visión 20 Años
(Bahía Norte)

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m ²)	
Número comercial	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
84	Pu	E	Reserva Portuaria	-	311,134.16
85	Pu	E	Reserva Portuaria	-	451,327.78
86	Pu	E	Reserva Portuaria	-	1,278,347.64

Uso.- Pu: público. Modo de operación.- E: especializado.

En la tabla descriptiva que se presenta a continuación, se enlistan los servicios portuarios, así como las áreas en las que, en los términos de la Ley de Puertos, deba admitirse a prestadores que satisfagan los requisitos que establezcan los reglamentos, las reglas de operación y las consideraciones técnicas, de eficiencia y seguridad.

Servicios portuarios y áreas para la prestación de servicios

Servicio portuario	Cantidad de prestadores	Área para la prestación del servicio
Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna	Remolque	Exclusivamente en la Bahía Norte
	Amarre de cabos	Recinto portuario
	Lanchaje	
Servicios generales a las embarcaciones	Pilotaje	A definir por la autoridad
	Avituallamiento	Libre entrada
	Agua potable	
	Combustible	
	Comunicación	
	Electricidad	
	Recolección de basura o desechos	
	Eliminación de aguas residuales	
Servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías	A definir por la autoridad	

El *Plano maestro de destinos, usos y modos de operación del Puerto de Veracruz* que se presenta enseguida, identifica cada una de las distintas zonas portuarias determinadas por el resultado de la planeación y operación portuarias, definiendo y diferenciando gráficamente cada una de las zonas asignadas y las proyectadas para desarrollo, así como su destino, uso y modo de operación establecidos en este PMDP.

