VERACRUZ

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

MARINA

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

SECRETARIA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCION GENERAL DE PUERTOS





PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO DEL PUERTO DE VERACRUZ 2022-2027

GOBIERNO DE MÉXICO | MARINA

DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

OF: 1078/2022

17 MAYO 2022

AUTORIZADO

DIRECCIÓN DE DESARROLLO PORTUARIO





Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

1

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 18

2. Diagnóstico y retos de desarrollo del Puerto de Veracruz 31

2.1 Diagnóstico de la competitividad del puerto 31

2.2 Retos para el desarrollo del puerto 71

3. Estrategia para el desarrollo portuario del Puerto de Veracruz 72

3.1 Visión y misión del Puerto de Veracruz 78

3.2 Objetivos estratégicos, estrategias y líneas de acción del puerto 78

3.3 Metas e indicadores 79

3.4 Zonificación maestra para el desarrollo portuario 88

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARIA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCION GENERAL DE PUERTOS

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

1

1. Recursos y competitividad del Puerto de Veracruz

En cumplimiento de la Ley de Puertos y de su Reglamento, el presente Programa Maestro de Desarrollo Portuario (PMDP) del del Puerto de Veracruz 2022-2027 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.

Este primer capítulo contiene la función descriptiva del PMDP, por lo que describe, con la información disponible a la fecha de su elaboración, las áreas, infraestructura y demás recursos con 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



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARIA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCION GENERAL DE PUERTOS

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 2022. Asimismo, la prospectiva adoptada en este documento corresponde a una visión de 20 años, como horizonte de planeación para la definición de objetivos y estrategias de desarrollo.

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

1

El concesionario del Puerto de Veracruz es la sociedad mercantil mexicana actualmente denominada Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V. (ASIPONA Veracruz), 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 confirió a la Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. de C.V. (APIVER) actualmente denominada Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V., 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.

Mediante Asamblea de Accionistas número 79 de fecha 21 de junio de 2021, la cual fuera protocolizada en escritura pública número 116,362 de fecha 20 de octubre de 2021, pasada ante la fe del Notario Público número 237 de la Ciudad de México, Lic. Alfredo Ayala, por medio de la cual se determinó entre otras cosas que la Administración Portuaria Integral de Veracruz, S.A. de C.V., a partir de ese momento, cambió de denominación por el de ADMINISTRACION DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL VERACRUZ, Sociedad Anónima de Capital Variable o por sus iniciales S.A. DE C.V., (ASIPONA VERACRUZ). El cual de ninguna manera afecta los actos o acciones realizados con anterioridad, ya que el cambio solo fue en cuanto a su denominación y no extingue, fusiona o crea una nueva persona moral.

SECRETARIA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCION GENERAL DE PUERTOS

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 ASIPONA Veracruz, 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

Tabla 1. Resumen de áreas de Recinto Portuario

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

CUADRO DE CONSTRUCCIÓN DE LA POLIGONAL ENVOLVENTE DEL RECINTO PORTUARIO DE VERACRUZ

LADO	RUMBO	DISTANCIA (m)	VÉRTICE	COORDENADAS UTM	
				NORTE (Y)	ESTE (X)
			P001	2,130,991.615	611,556.885
P001 - P002	S 83°09'31.459" E	99.276	P002	2,130,701.850	611,754.889
P002 - P003	S 83°09'31.459" E	99.276	P003	2,130,412.085	611,952.893
P003 - P004	S 83°09'31.459" E	11.400	P004	2,130,378.844	611,975.586
P004 - P005	S 83°07'13.993" E	373.611	P005	2,130,293.619	612,356.234
P005 - P006	S 83°07'13.993" E	79.000	P006	2,130,274.150	612,435.624
P006 - P007	S 83°04'33.994" E	13.675	P007	2,130,270.611	612,449.414
P007 - P008	S 83°04'33.994" E	13.675	P008	2,130,267.072	612,463.204
P008 - P009	S 83°08'11.633" E	9.400	P009	2,130,265.010	612,472.824
P009 - P010	S 83°08'11.633" E	9.400	P010	2,130,262.948	612,482.444
P010 - P011	S 14°20'11.277" W	5.000	P011	2,130,257.100	612,481.216
P011 - P012	S 83°08'08.189" E	1.851	P012	2,130,256.262	612,483.064
P012 - P013	S 83°08'08.189" E	85.000	P013	2,130,218.722	612,568.211
P013 - P014	S 83°08'08.189" E	85.000	P014	2,130,181.182	612,653.358
P014 - P015	S 83°08'08.189" E	78.217	P015	2,130,099.719	612,856.198
P015 - P016	S 38°29'51.287" E	162.475	P016	2,130,027.850	612,957.284
P016 - P017	S 37°23'53.868" E	92.755	P017	2,129,907.754	613,014.878
P017 - P018	S 37°23'53.868" E	92.755	P018	2,129,834.191	613,060.519
P018 - P019	S 45°11'00.000" E	13.707	P019	2,129,824.506	613,069.257
P019 - P020	S 44°05'51.450" E	19.651	P020	2,129,810.418	613,083.901
P020 - P021	S 41°08'54.658" E	16.271	P021	2,129,798.211	613,094.650
P021 - P022	S 36°20'46.441" E	34.295	P022	2,129,770.488	613,114.787
P022 - P023	S 36°20'46.441" E	45.000	P023	2,129,734.111	613,141.307
P023 - P024	S 36°20'46.441" E	45.000	P024	2,129,697.734	613,167.827
P024 - P025	S 36°19'14.154" E	9.999	P025	2,129,689.637	613,174.765
P025 - P026	S 11°09'53.110" E	29.647	P026	2,129,660.574	613,180.410
P026 - P027	S 10°09'23.104" E	9.697	P027	2,129,651.033	613,182.048
P027 - P028	S 10°09'23.104" E	9.697	P028	2,129,641.493	613,183.686
P028 - P029	S 10°09'23.104" E	11.176	P029	2,129,630.490	613,185.575
P029 - P030	S 10°09'23.104" E	41.247	P030	2,129,589.911	613,192.546
P030 - P031	S 10°09'23.104" E	9.697	P031	2,129,580.370	613,194.184
P031 - P032	S 10°09'23.104" E	9.697	P032	2,129,570.830	613,195.822
P032 - P033	S 10°09'23.104" E	11.176	P033	2,129,559.827	613,197.711
P033 - P034	S 10°09'23.104" E	18.179	P034	2,129,541.935	613,200.781
P034 - P035	S 10°09'23.104" E	41.247	P035	2,129,501.356	613,207.752
P035 - P036	S 10°09'23.104" E	76.363	P036	2,129,426.139	613,220.668
P036 - P037	S 10°09'23.104" E	121.697	P037	2,129,307.435	613,240.998
P037 - P038	S 10°07'25.213" E	10.007	P038	2,129,288.820	613,242.719
P038 - P039	S 21°37'48.867" E	13.610	P039	2,129,276.220	613,247.483
P039 - P040	S 21°37'48.867" E	13.610	P040	2,129,263.620	613,252.246
P040 - P041	S 23°01'16.334" E	13.610	P041	2,129,251.977	613,256.526
P041 - P042	S 19°08'59.617" E	89.000	P042	2,129,161.375	613,286.207
P042 - P043	S 19°08'59.617" E	14.000	P043	2,129,147.172	613,290.880
P043 - P044	S 20°39'19.797" E	41.295	P044	2,129,108.215	613,304.288
P044 - P045	S 20°39'19.797" E	13.610	P045	2,129,095.418	613,308.699
P045 - P046	S 20°39'19.797" E	13.610	P046	2,129,082.621	613,313.110
P046 - P047	S 20°39'19.797" E	121.490	P047	2,128,968.377	613,352.429
P047 - P048	S 20°39'19.797" E	56.710	P048	2,128,915.030	613,370.823
P048 - P049	S 21°09'08.948" E	13.610	P049	2,128,902.411	613,375.185
P049 - P050	S 21°09'08.948" E	13.610	P050	2,128,889.792	613,379.547
P050 - P051	S 21°09'08.948" E	13.610	P051	2,128,877.173	613,383.909
P051 - P052	S 21°09'08.948" E	13.610	P052	2,128,864.554	613,388.271
P052 - P053	S 21°09'08.948" E	13.610	P053	2,128,851.935	613,392.633
P053 - P054	S 21°09'08.948" E	13.610	P054	2,128,839.316	613,396.995
P054 - P055	S 21°09'08.948" E	13.610	P055	2,128,826.697	613,401.357
P055 - P056	S 21°09'08.948" E	13.610	P056	2,128,814.078	613,405.719
P056 - P057	S 21°09'08.948" E	13.610	P057	2,128,801.459	613,410.081
P057 - P058	S 21°09'08.948" E	13.610	P058	2,128,788.840	613,414.443
P058 - P059	S 21°09'08.948" E	13.610	P059	2,128,776.221	613,418.805
P059 - P060	S 21°09'08.948" E	13.610	P060	2,128,763.602	613,423.167
P060 - P061	S 21°09'08.948" E	13.610	P061	2,128,750.983	613,427.529
P061 - P062	S 21°09'08.948" E	13.610	P062	2,128,738.364	613,431.891
P062 - P063	S 21°09'08.948" E	13.610	P063	2,128,725.745	613,436.253
P063 - P064	S 21°09'08.948" E	13.610	P064	2,128,713.126	613,440.615
P064 - P065	S 21°09'08.948" E	13.610	P065	2,128,700.507	613,444.977
P065 - P066	S 21°09'08.948" E	13.610	P066	2,128,687.888	613,449.339
P066 - P067	S 21°09'08.948" E	13.610	P067	2,128,675.269	613,453.701
P067 - P068	S 21°09'08.948" E	13.610	P068	2,128,662.650	613,458.063
P068 - P069	S 21°09'08.948" E	13.610	P069	2,128,650.031	613,462.425
P069 - P070	S 21°09'08.948" E	13.610	P070	2,128,637.412	613,466.787
P070 - P071	S 21°09'08.948" E	13.610	P071	2,128,624.793	613,471.149
P071 - P072	S 21°09'08.948" E	13.610	P072	2,128,612.174	613,475.511
P072 - P073	S 21°09'08.948" E	13.610	P073	2,128,599.555	613,479.873
P073 - P074	S 21°09'08.948" E	13.610	P074	2,128,586.936	613,484.235
P074 - P075	S 21°09'08.948" E	13.610	P075	2,128,574.317	613,488.597
P075 - P076	S 21°09'08.948" E	13.610	P076	2,128,561.698	613,492.959
P076 - P077	S 21°09'08.948" E	13.610	P077	2,128,549.079	613,497.321
P077 - P078	S 21°09'08.948" E	13.610	P078	2,128,536.460	613,501.683
P078 - P079	S 21°09'08.948" E	13.610	P079	2,128,523.841	613,506.045
P079 - P080	S 21°09'08.948" E	13.610	P080	2,128,511.222	613,510.407
P080 - P081	S 21°09'08.948" E	13.610	P081	2,128,498.603	613,514.769
P081 - P082	S 21°09'08.948" E	13.610	P082	2,128,485.984	613,519.131
P082 - P083	S 21°09'08.948" E	13.610	P083	2,128,473.365	613,523.493
P083 - P084	S 21°09'08.948" E	13.610	P084	2,128,460.746	613,527.855
P084 - P085	S 21°09'08.948" E	13.610	P085	2,128,448.127	613,532.217
P085 - P086	S 21°09'08.948" E	13.610	P086	2,128,435.508	613,536.579
P086 - P087	S 21°09'08.948" E	13.610	P087	2,128,422.889	613,540.941
P087 - P088	S 21°09'08.948" E	13.610	P088	2,128,410.270	613,545.303
P088 - P089	S 21°09'08.948" E	13.610	P089	2,128,397.651	613,549.665
P089 - P090	S 21°09'08.948" E	13.610	P090	2,128,385.032	613,554.027
P090 - P091	S 21°09'08.948" E	13.610	P091	2,128,372.413	613,558.389
P091 - P092	S 21°09'08.948" E	13.610	P092	2,128,359.794	613,562.751
P092 - P093	S 21°09'08.948" E	13.610	P093	2,128,347.175	613,567.113
P093 - P094	S 21°09'08.948" E	13.610	P094	2,128,334.556	613,571.475
P094 - P095	S 21°09'08.948" E	13.610	P095	2,128,321.937	613,575.837
P095 - P096	S 21°09'08.948" E	13.610	P096	2,128,309.318	613,580.199
P096 - P097	S 21°09'08.948" E	13.610	P097	2,128,296.699	613,584.561
P097 - P098	S 21°09'08.948" E	13.610	P098	2,128,284.080	613,588.923
P098 - P099	S 21°09'08.948" E	13.610	P099	2,128,271.461	613,593.285
P099 - P100	S 21°09'08.948" E	13.610	P100	2,128,258.842	613,597.647
P100 - P101	S 21°09'08.948" E	13.610	P101	2,128,246.223	613,602.009
P101 - P102	S 21°09'08.948" E	13.610	P102	2,128,233.604	613,606.371
P102 - P103	S 21°09'08.948" E	13.610	P103	2,128,220.985	613,610.733
P103 - P104	S 21°09'08.948" E	13.610	P104	2,128,208.366	613,615.095
P104 - P105	S 21°09'08.948" E	13.610	P105	2,128,195.747	613,619.457
P105 - P106	S 21°09'08.948" E	13.610	P106	2,128,183.128	613,623.819
P106 - P107	S 21°09'08.948" E	13.610	P107	2,128,170.509	613,628.181
P107 - P108	S 21°09'08.948" E	13.610	P108	2,128,157.890	613,632.543
P108 - P109	S 21°09'08.948" E	13.610	P109	2,128,145.271	613,636.905
P109 - P110	S 21°09'08.948" E	13.610	P110	2,128,132.652	613,641.267
P110 - P111	S 21°09'08.948" E	13.610	P111	2,128,120.033	613,645.629
P111 - P112	S 21°09'08.948" E	13.610	P112	2,128,107.414	613,649.991
P112 - P113	S 21°09'08.948" E	13.610	P113	2,128,094.795	613,654.353
P113 - P114	S 21°09'08.948" E	13.610	P114	2,128,082.176	613,658.715
P114 - P115	S 21°09'08.948" E	13.610	P115	2,128,069.557	613,663.077
P115 - P116	S 21°09'08.948" E	13.610	P116	2,128,056.938	613,667.439
P116 - P117	S 21°09'08.948" E	13.610	P117	2,128,044.319	613,671.801
P117 - P118	S 21°09'08.948" E	13.610	P118	2,128,031.700	613,676.163
P118 - P119	S 21°09'08.948" E	13.610	P119	2,128,019.081	613,680.525
P119 - P120	S 21°09'08.948" E	13.610	P120	2,128,006.462	613,684.887
P120 - P121	S 21°09'08.948" E	13.610	P121	2,127,993.843	613,689.249
P121 - P122	S 21°09'08.948" E	13.610	P122	2,127,981.224	613,693.611
P122 - P123	S 21°09'08.948" E	13.610	P123	2,127,968.605	613,697.973
P123 - P124	S 21°09'08.948" E	13.610	P124	2,127,955.986	613,702.335
P124 - P125	S 21°09'08.948" E	13.610	P125	2,127,943.367	613,706.697
P125 - P126	S 21°09'08.948" E	13.610	P126	2,127,930.748	613,711.059
P126 - P127	S 21°09'08.948" E	13.610	P127	2,127,918.129	613,715.421
P127 - P128	S 21°09'08.948" E	13.610	P128	2,127,905.510	613,719.783
P128 - P129	S 21°09'08.948" E	13.610	P129	2,127,892.891	613,724.145
P129 - P130	S 21°09'08.948" E	13.610	P130	2,127,880.272	613,728.507
P130 - P131	S 21°09'08.948" E	13.610	P131	2,127,867.653	613,732.869
P131 - P132	S 21°09'08.948" E	13.610	P132	2,127,855.034	613,737.231
P132 - P133	S 21°09'08.948" E	13.610	P133	2,127,842.415	613,741.593
P133 - P134	S 21°09'08.948" E	13.610	P134	2,127,829.796	613,745.955
P134 - P135	S 21°09'08.948" E	13.610	P135	2,127,817.177	613,750.317
P135 - P136	S 21°09'08.948" E	13.610	P136	2,127,804.558	613,754.679
P136 - P137	S 21°09'08.948" E	13.610	P137	2,127,791.939	613,759.041
P137 - P138	S 21°09'08.948" E	13.610	P138	2,127,779.320	613,763.403
P138 - P139	S 21°09'08.948" E	13.610	P139	2,127,766.701	613,767.765
P139 - P140	S 21°09'08.948" E	13.610	P140	2,127,754.082	613,772.127
P140 - P141	S 21°09'08.948" E	13.610	P141	2,127,741.463	613,776.489
P141 - P142	S 21°09'08.948" E	13.610	P142	2,127,728.844	613,780.851
P142 - P143	S 21°09'08.948" E	13.610	P143	2,127,716.225	613,785.213
P143 - P144	S 21°09'08.948" E	13.610	P144	2,127,703.606	613,789.575
P144 - P145	S 21°09'08.948" E	13.610	P145	2,127,690.987	613,793.937
P145 - P146	S 21°09'08.948" E	13.610	P146	2,127,678.368	613,798.299
P146 - P147	S 21°09'08.948" E	13.610	P147	2,127,665.749	613,802.661
P147 - P148	S 21°09'08.948" E	13.610	P148	2,127,653.130	613,807.023
P148 - P149	S 21°09'08.948" E	13.610	P149	2,127,640.511	613,811.385
P149 - P150	S 21°09'08.948" E	13.610	P150	2,127,627.892	613,815.747
P150 - P151	S 21°09'08.948" E	13.610	P151	2,127,615.273	613,820.109
P151 - P152	S 21°09'08.948" E	13.610	P152	2,127,602.654	613,824.471
P152 - P153	S 21°09'08.948" E	13.610	P153	2,127,590.035	613,828.833
P153 - P154	S 21°09'08.948" E	13.610	P154	2,127,577.416	613,833.195
P154 - P155	S 21°09'08.948" E	13.610	P155	2,127,564.797	613,837.557
P155 - P156	S 21°09'08.948" E	13.610	P156	2,127,552.178	613,841.919
P156 - P157	S 21°09'08.948" E	13.610	P157	2,127,539.559	613,846.281
P157 - P158	S 21°09'08.948" E	13.610	P158	2,127,526.940	613,850.643
P158 - P159	S 21°09'08.948" E	13.610	P159	2,127,514.321	613,855.005
P159 - P160	S 21°09'08.948" E	13.610	P160	2,127,501.702	613,859.367
P160 - P161	S 21°09'08.948" E	13.610	P161	2,127,489.083	613,863.729
P161 - P162	S 21°09'08.948" E	13.610	P162	2,127,476.464	613,868.091
P162 - P163	S 21°09'08.948" E	13.610	P163	2,127,463.845	613,872.453
P163 - P164	S 21°09'08.948" E	13.610	P164	2,127,451.226	613,876.815
P164 - P165	S 21°09'08.948" E	13.610	P165	2,127,438.607	613,881.177
P165 - P166	S 21°09'08.948" E	13.610	P166	2,127,425.988	613,885.539
P166 - P167	S 21°09'08.948" E	13.610	P167	2,127,413.369	613,889.901
P167 - P168	S 21°09'08.948" E	13.610	P168	2,127,400.750	613,894.263
P168 - P169	S 21°09'08.948" E	13.610	P169	2,127,388.131	613,898.625
P169 - P170	S 21°09'08.948" E	13.610	P170	2,127,375.512	613,902.987
P170 - P171	S 21°09'08.948" E	13.610	P171	2,127,362.893	613,907.349
P171 - P172	S 21°09'08.948" E	13.610	P172	2,127,350.274	613,911.711
P172 - P173	S 21°09'08.948" E	13.610	P173	2,127,337.655	613,916.073
P173 - P174	S 21°09'08.948" E	13.610	P174	2,127,325.036	613,920.435
P174 - P175	S 21°09'08.948" E	13.610	P175	2,127,312.417	613,924.797
P175 - P176	S 21°09'08.948" E	13.610	P176	2,127,299.798	613,929.159
P176 - P177	S 21°09'08.948" E	13.610	P177	2,127,287.179	613,933.521
P177 - P178	S 21°09'08.948" E	13.610	P178	2,127,274.560	613,937.883
P178 - P179	S 21°09'08.948" E	13.610	P179	2,127,261.941	613,942.245
P179 - P180	S 21°09'08.948" E	13.610	P180	2,127,249.322	613,946.607
P180 - P181	S 21°09'08.948" E	13.610	P181	2,127,236.703	613,950.969
P181 - P182	S 21°09'08.948" E	13.610	P182	2,127,224.084	613,955.331
P182 - P183	S 21°09'08.948" E	13.610	P183	2,127,211.465	613,959.693
P183 - P184	S 21°09'08.948" E	13.610	P184	2,127,198.846	613,964.055
P184 - P185	S 21°09'08.948" E	13.610	P185	2,127,186.227	613,968.417
P185 - P186	S 21°09'08.948" E	13.610	P186	2,127,173.608	613,972.779
P186 - P187	S 21°09'08.948" E	13.610	P187	2,127,160.989	613,977.141
P187 - P188	S 21°09'08.948" E	13.610	P188	2,127,148.370	613,981.503
P188 - P189	S 21°09'08.948" E	13.610	P189	2,127,135.751	613,985.865
P189 - P190	S 21°09'08.948" E	13.610	P190	2,127,123.132	613,990.227
P190 - P191	S 21°09'08.948" E	13.610	P191	2,127,110.513	613,994.589
P191 - P192	S 21°09'08.948" E	13.610	P192	2,127,097.894	613,998.951
P192 - P193	S 21°09'08.948" E	13.610	P193	2,127,085.275	614,003.313
P193 - P194	S 21°09'08.948" E	13.610	P194	2,127,072.656	614,007.675
P194 - P195	S 21°09'08.948" E	13.610	P195	2,127,060.037	614,012.037
P195 - P196	S 21°09'08.948" E	13.610	P196	2,127,047.418	614,016.399
P196 - P197	S 21°09'08.948" E	13.610	P197	2,127,034.799	614,020.761
P197 - P198	S 21°09'08.948" E	13.610	P198	2,127,022.180	614,025.123
P198 - P199	S 21°09'08.948" E	13.610	P199	2,127,009.561	614,029.485
P199 - P200	S 21°09'08.948" E	13.610	P200	2,126,996.942	614,033.847
P200 - P201	S 21°09'08.948" E	13.610	P201	2,126,984.323	614,038.209
P201 - P202	S 21°09'08.948" E	13.610	P202	2,126,971.704	614,042.571
P202 - P203	S 21°09'08.948" E	13.610	P203	2,126,959.085	614,046.933
P203 - P204	S 21°09'08.948" E	13.610	P204	2,126,946.466	614,051.295
P204 - P205	S 21°09'08.948" E	13.610	P205	2,126,933.847	614,055.657
P205 - P206	S 21°09'08.948" E	13.610	P206	2,126,921.228	614,060.019
P206 - P207	S 21°09'08.948" E	13.610	P207	2,126,908.609	614,064.381
P207 - P208	S 21°09'08.948" E	13.610	P208	2,126,895.990	614,068.743
P208 - P209	S 21°09'08.948" E	13.610	P209	2,126,883.371	614,073.105
P209 - P210	S 21°09'08.948" E	13.610	P210	2,126,870.752	614,077.467
P210 - P211	S 21°09'08.948" E	13.610	P211	2,126,858.133	614,081.829
P211 - P212	S 21°09'08.948" E	13.610	P212	2,126,845.514	614,086.191
P212 - P213	S 21°09'08.948" E	13.610	P213	2,126,832.895	614,090.553
P213 - P214	S 21°09'08.948" E	13.610	P214	2,126,820.276	614,094.915
P214 - P215	S 21°09'08.948" E	13.610	P215	2,126,807.657	614,099.277
P215 - P216	S 21°09'08.948" E	13.610	P216	2,126,795.038	614,103.639
P216 - P217	S 21°09'08.948" E	13.610	P217	2,126,782.419	614,108.001
P217 - P218	S 21°09'08.948" E	13.610	P218	2,126,769.800	614,112.363
P218 - P219	S 21°09'08.948" E	13.610	P219	2,126,757.181	614,116.725
P219 - P220	S 21°09'08.948" E	13.610	P220	2,126,744.562	614,121.087
P220 - P221	S 21°09'08.948" E	13.610	P221	2,126,731.943	614,125.449
P221 - P222	S 21°09'08.948" E	13.610	P222	2,126,719.324	614,129.811
P222 - P223	S 21°09'08.948" E	13.610	P223	2,126,706.705	614,134.173
P223 - P224	S 21°09'08.948" E	13.610	P224	2,126,694.086	614,138.535
P224 - P225	S 21°09'08.948" E	13.610	P225	2,126,681.467	614,142.897
P225 - P226	S 21°09'08.948" E	13.610	P226	2,126,668.848	614,147.259
P226 - P227	S 21°09'08.948" E	13.610	P227	2,126,656.229	614,151.621
P227 - P228	S 21°09'08.948" E	13.610	P228	2,126,643.610	614,155.983
P228 - P229	S 21°09'08.948" E	13.610	P229	2,126,630.991	614,160.345
P229 - P230	S 21°09'08.948" E	13.610	P230	2,126,618.372	614,164.707
P230 - P231	S 21°09'08.948" E	13.610	P231	2,126,605.753	614,169.069
P231 - P232	S 21°09'08.948" E	13.610	P232	2,126,593.134	614,173.431
P232 - P233	S 21°09'08.948" E	13.610	P233	2,126,580.515	614,177.793
P233 - P234	S 21°09'08.948" E	13.610	P234	2,126,567.896	614,182.155
P234 - P235	S 21°09'08.948" E	13.610	P235	2,126,555.277	614,186.517
P235 - P236	S 21°09'08.948" E	13.610	P236	2,126,542.658	614,190.879
P236 - P237	S 21°09'08.948" E	13.610	P237	2,126,530.039	614,195.241
P237 - P238	S 21°09'08.948" E	13.610	P238	2,126,517.420	614,199.603
P238 - P239	S 21°09'08.948" E	13.610	P239	2,126,504.801	614,203.965
P239 - P240	S 21°09'08.948" E	13.610	P240	2,126,492.182	614,208.327
P240 - P241	S 21°09'08.948" E	13.610	P241	2,126,479.563	614,212.689
P241 - P242	S 21°09'08.948" E	13.610	P242	2,126,466.944	614,217.051
P242 - P243	S 21°09'08.948" E	13.610	P243	2,126,454.325	614,221.413
P243 - P244	S 21°09'08.948" E	13.610	P244	2,126,441.706	614,225.775
P244 - P245	S 21°09'08.948" E	13.610	P245	2,126,429.087	614,230.137
P245 - P246	S 21°09'08.948" E	13.610	P246	2,126,416.468	614,234.499
P246 - P247	S 21°09'08.948" E	13.610	P247	2,126,403.849	614,238.861
P247 - P248	S 21°09'08.948" E	13.610	P248	2,126,391.230	614,243.223
P248 - P249	S 21°09'08.948" E	13.610	P249	2,126,378.611	614,247.585
P249 - P250	S 21°09'08.948" E	13.610	P250	2,126,365.992	614,251.947
P250 - P251	S 21°09'08.948" E	13.610	P251	2,126,353.373	614,256.309
P251 - P252	S 21°09'08.948" E	13.610	P252	2,126,340.754	614,260.671
P252 - P253	S 21°09'08.948" E	13.610	P253	2,126,328.135	614,265.033
P253 - P254	S 21°09'08.948" E	13.610	P254	2,126,315.516	614,269.395
P254 - P255	S 21°09'08.948" E	13.610	P255	2,126,302.897	614,273.757
P255 - P256	S 21°09'08.948" E	13.610	P256	2,126,290.278	614,278.119
P256 - P257	S 21°09'08.948" E	13.610	P257	2,126,277.659	614,282.481
P257 - P258	S 21°09'08.948" E	13.610	P258	2,126,265.040	614,286.843
P258 - P259	S 21°09'08.948" E	13.610	P259	2,126,252.421	614,291.205
P259 - P260	S 21°09'08.948" E	13.610	P260	2,126,239.802	614,295.567
P260 - P261	S 21°09'08.948" E	13.610	P261	2,126,227.183	614,299.929
P261 - P262	S 21°09'08.948" E	13.610	P262	2,126,214.564	614,304.291
P262 - P263	S 21°09'08.948" E	13.610	P263	2,126,201.945	614,308.653
P263 - P264	S 21°09'08.948" E	13.610	P264	2,126,189.326	614,313.015
P264 - P265	S 21°09'08.948" E	13.610	P265	2,126,176.707	614,317.377
P265 - P266	S 21°09'08.948" E	13.610	P266	2,126,164.088	614,321.739
P266 - P267	S 21°09'08.948" E	13.610	P267	2,126,151.469	614,326.101
P267 - P268	S 21°09'08.948" E	13.610	P268	2,126,138.850	614,330.463
P268 - P269	S 21°09'08.948" E	13.610	P269	2,126,126.231	614,334.825
P269 - P270	S 21°09'08.948" E	13.610	P270	2,126,113.612	614,339.187
P270 - P271	S 21°09'08.948" E	13.610	P271	2,126,100.993	614,343.549
P271 - P272	S 21°09'08.948" E	13.610	P272	2,126,088.374	614,347.911
P272 - P273	S 21°09'08.948" E	13.610	P273	2,126,075.755	614,352.273
P273 - P274	S 21°09'08.948" E	13.610	P274	2,126,063.136	614,356.635
P274 - P275	S 21°09'08.948" E	13.610	P275	2,126,050.517	614,360.997
P275 - P276	S 21°09'08.948" E	13.610	P276	2,126,037.898	614,365.359
P276 - P277	S 21°09'08.948" E	13.610	P277	2,126,025.279	614,369.721
P277 - P278	S 21°09'08.948" E	13.610	P278	2,126,012.660	614,374.083
P278 - P279	S 21°09'08.948" E	13.610	P279	2,126,000.041	614,378.445
P279 - P280	S 21°09'08.948" E	13.610	P280	2,125,987.422	614,382.807
P280 - P281	S 21°09'08.948" E	13.610	P281	2,125,974.803	614,387.169
P281 - P282	S 21°09'08.948" E	13.610	P282	2,125,962.184	614,391.531
P282 - P283	S 21°09'08.948" E	13.610	P283	2,125,949.565	614,395.893
P283 - P284	S 21°09'08.948" E	13.610	P284	2,125,936.946	614,400.255
P284 - P285	S 21°09'08.948" E	13.610	P285	2,125,924.327	614,404.617
P285 - P286	S 21°09'08.948" E	13.610	P286	2,125,911.708	614,408.979
P286 - P287	S 21°09'08.948" E	13.610	P287	2,125,899.089	614,413.341
P287 - P288	S 21°09'08.948" E	13.610	P288	2,125,886.470	614,417.703
P288 - P289	S 21°09'08.948" E	13.610	P289	2,125,873.851	614,422.065
P289 - P290	S 21°09'08.948" E	13.610	P290	2,125,861.232	614,426.427
P290 - P291	S 21°09'08.948" E	13.610	P291	2,125,848.613	614,430.789
P291 - P292	S 21°09'08.948" E	13.610	P292	2,125,835.994	614,435.151
P292 - P293	S 21°09'08.948" E	13.610	P293	2,125,823.375	614,439.513
P293 - P294	S 21°09'08.948" E	13.610	P294	2,125,810.756	614,443.875
P294 - P295	S 21°09'08.948" E	13.610	P295	2,125,798.137	614,448.237
P295 - P296	S 21°09'08.948" E	13.610	P296	2,125,785.518	614,452.599
P296 - P297	S 21°09'08.948" E	13.610	P297	2,125,772.899	614,456.961
P297 - P298	S 21°09'08.948" E	13.610	P298	2,125,760.280	614,461.323
P298 - P299	S 21°09'08.948" E	13.610	P299	2,125,747.661	614,465.685
P299 - P300	S 21°09'08.948" E	13.610	P300	2,125,735.042	614,470.047
P300 - P301	S 21°09'08.948" E	13.610	P301	2,125,722.423	614,474.409
P301 - P302	S 21°09'08.948" E	13.610	P302	2,125,709.804	614,478.771
P302 - P303	S 21°09'08.948" E	13.610	P303	2,125,697.185	614,483.133
P303 - P304	S 21°09'08.948" E	13.610	P304	2,125,684.566	614,487.495
P304 - P305	S 21°09'08.948" E	13.610	P305	2,125,671.947	614,491.857
P305 - P306	S 21°09'08.948" E	13.610	P306	2,125,659.328	614,496.219
P306 - P307	S 21°09'08.948" E	13.610	P307	2,125,646.709	614,500.581
P307 - P308	S 21°09'08.948" E	13.610	P308	2,125,634.090	614,504.943
P308 - P309	S 21°09'08.948" E	13.610	P309	2,125,621.471	614,509.305
P309 - P310	S 21°09'08.948" E	13.610	P310	2,125,608.852	614,513.667
P310 - P311	S 21°09'08.948" E	13.610	P311	2,125,596.233	614,518.029
P311 - P312	S 21°09'08.948" E	13.610	P312	2,125,583.614	614,522.391
P312 - P313	S 21°09'08.948" E	13.610	P313	2,125,570.995	614,526.753
P313 - P314	S 21°09'08.948" E	13.610	P314	2,125,558.376	614,531.115
P314 - P315	S 21°09'08.948" E	13.610	P315	2,125,545.757	614,535.477
P315 - P316	S 21°09'08.948" E	13.610	P316	2,125,533.138	614,539.839
P316 - P317	S 21°09'08.948" E	13.610	P317	2,125,520.519	614,544.201
P317 - P318	S 21°09'08.948" E	13.610	P

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 2,774.84 m.
- Noroeste, de 615.69 m.
- Sureste, de 756.00 m.
- Poniente, de 4,245 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:

En bahía norte:
- 26 boyas
- 3 balizas interiores
- 6 balizas de enfilación

En bahía sur:
- 1 faro en la isla de sacrificios equipado con baliza de radar.
- 1 luz de sector en el faro de la isla de sacrificios
- 8 boyas
- 1 boya de amarre
- 8 balizas de enfilación
- 9 balizas interiores
- 12 balizas exteriores
- 2 boyas medidoras de oleaje a cargo del IMT
- 7 balizas en el área de Antón Lizardo.

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 en bahía sur y 15m en la bahía norte.

En la bahía sur se cuenta con un canal de aproximación con longitud de 1,110m, bocana de 122 m y los canales de navegación anterior e interior con una longitud total de 915 y 564 m respectivamente, con un ancho de plantilla de 200 m. Se cuenta con una dársena de ciaboga con un diámetro de 500m.

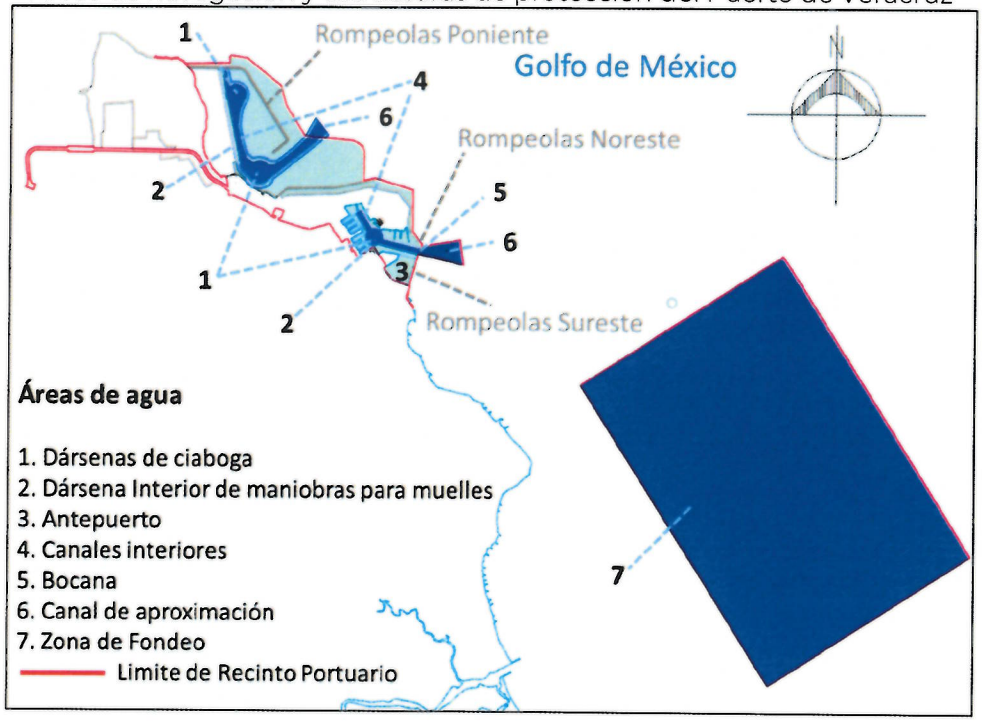
En la bahía norte se cuenta con un canal de navegación exterior y uno interior de 1,863m y 2,735m respectivamente, con una plantilla de ancho de canal de 160m y 174m respectivamente. Se cuenta con dos dársenas; la principal con un diámetro de 600m y dársena interior o secundaria de 550m.

SECRETARIA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCION GENERAL DE PUERTOS

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Esta infraestructura para la navegación de las embarcaciones abarca una superficie de 258 ha; asimismo el puerto cuenta con 6,000.75 ha de fondeadero.

Áreas de navegación y estructuras de protección del Puerto de Veracruz



SECRETARIA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCION GENERAL DE PUERTOS

Obras de atraque

A la fecha de elaboración de este PMDP el Puerto de Veracruz cuenta con 22 posiciones de atraque destinadas a manejos de carga, en las cuales operan 21 terminales y/o instalaciones y 1 terminal por concluir su construcción y pendiente de operar. La longitud total de estas posiciones de atraque es de 7,985 y 850 m. en construcción.

Vías férreas

El Puerto de Veracruz dispone a la fecha de elaboración de este PMDP de aproximadamente 66.0km 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. Asimismo, opera en el puerto la concesionaria del servicio ferroviario y empresa privada Kansas City Southern de México, SA de CV. (KCSM).

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 39 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 ASIPONA Veracruz
- Edificio de Capitanía
- Centro de Control de Tráfico Marítimo (CCTM)
- Edificio de Operaciones y Mantenimiento, y estacionamiento
- Oficina de ASIPONA Veracruz (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 ASIPONA Veracruz
- Casas de Capitán de Puerto y de Navegación
- Oficinas y edificios operativos de los cesionarios

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARIA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCION GENERAL DE PUERTOS

El CCTM está ubicado en el noveno piso del Edificio Principal de ASIPONA Veracruz 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 dos estaciones meteorológicas, una localizada en la escollera norte de la bahía sur y otra localizada en la boya de recalada de la bahía norte, con los 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 (m2)
Patio	30	2,327.106.18
Almacén	85	1,030,222.41
	Total	3,357,328.59

		Capacidad (m3)
Tanque	127	199,249
	Total	199,249

		Capacidad (m3)
Silo	35	223,125
	Total	223,125

Tabla 2. Áreas de almacenamiento del Puerto de Veracruz



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARIA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCION 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.

Señalamiento al norte de la bahia

ESC. 1:50,000

ESC. 1:10,000

Col. 1° de Mayo Escala 1 : 10,000

Fracc. Reforma Escala 1 : 10,000

Golfo de

Escala 1 : 10,000

ANCLADORES FIJOS (BOLLARDOS) (AP)

Denominación	Localización en plano (clave)	Longitud (m)	Ancho (m)	Tipo de Superficie
Andador Peatonal	AP-001	452.67	Variable	Concreto hidráulico
Andador Peatonal	AP-002	881.65	Variable	Concreto hidráulico
Andador Peatonal	AP-003	854.84	Variable	Concreto hidráulico
Andador Peatonal	AP-004	1,988.05	Variable	Concreto hidráulico
Andador Peatonal	AP-005	1,289.98	Variable	Concreto hidráulico
Andador Peatonal	AP-006	694.21	Variable	Concreto hidráulico
Andador Peatonal	AP-007	1,982.81	Variable	Concreto hidráulico
Andador Peatonal	AP-008	633.88	Variable	Concreto hidráulico
Andador Peatonal	AP-009	838.55	Variable	Concreto hidráulico
Andador Peatonal	AP-010	1,987.23	Variable	Concreto hidráulico
Andador Peatonal	AP-011	6,011.93	Variable	Concreto hidráulico
Andador Peatonal	AP-012	190.67	Variable	Concreto hidráulico

VIAS FERREAS (VF)

Denominación	Localización en plano (clave)	Longitud (m)	Vías de Servicio (m)	Vías de Almacenamiento (m)	Propietario/ Administrador o Usuario Principal
401 (Vía 5-7.11)	VF-001	0.187	0.187	-	SEMAR
402 (Vía 4-7.12)	VF-002	0.286	0.286	-	SEMAR
403 (Vía 3-7.13)	VF-003	0.286	0.286	-	SEMAR
404 (Vía 7-7.14)	VF-004	0.407	0.407	-	ASIPONA Ver
405 (Vía 8-7.15)	VF-005	0.405	0.405	-	ASIPONA Ver
406 (Vía 7-7.16)	VF-006	0.285	0.285	-	ASIPONA Ver
407 (Vía 5-7.17)	VF-007	0.187	0.187	-	ASIPONA Ver
408 (Vía 4-7.19)	VF-008	0.371	0.371	-	ASIPONA Ver
409 (Vía 3-7.18)	VF-009	0.370	0.370	-	ASIPONA Ver
410 (Vía 2)	VF-010	0.395	0.395	-	ASIPONA Ver
411 (Vía 1)	VF-011	0.395	0.395	-	ASIPONA Ver
412 (Vía 4 Pboa 8 I.E)	VF-012	0.184	0.184	-	ASIPONA Ver
413 (Vía 2 Pboa 8 I.T)	VF-013	0.159	0.159	-	ASIPONA Ver
414 (Vía 2 Pboa 8 I.N)	VF-014	0.123	0.123	-	ASIPONA Ver
415 (Vía 1 Pboa 8 I.S)	VF-015	0.127	0.127	-	ASIPONA Ver
416	VF-016	0.200	0.200	-	TCE
417	VF-017	0.140	0.140	-	TCE
418	VF-018	0.113	0.113	-	TCE
419	VF-019	0.114	0.114	-	TCE
420	VF-020	0.093	0.093	-	TCE
421	VF-021	0.095	0.095	-	TCE
422	VF-022	0.177	0.177	-	TCE
423	VF-023	0.179	0.179	-	TCE
424	VF-024	0.124	0.124	-	TCE
425	VF-025	0.206	0.206	-	TCE
426	VF-026	0.193	0.193	-	TCE
427	VF-027	0.194	0.194	-	TCE
200 (Cuna Barrenteaga)	VF-028	0.298	-	0.298	ASIPONA Ver
201	VF-029	0.258	-	0.258	ASIPONA Ver
202	VF-030	0.059	-	0.059	ASIPONA Ver
203	VF-031	0.120	-	0.120	ASIPONA Ver
204	VF-032	0.138	-	0.138	ASIPONA Ver
205	VF-033	0.093	-	0.093	ASIPONA Ver
206	VF-034	0.117	-	0.117	ASIPONA Ver
207	VF-035	0.222	-	0.222	ASIPONA Ver
208	VF-036	0.131	-	0.131	ASIPONA Ver
209	VF-037	0.081	-	0.081	ASIPONA Ver
210	VF-038	0.269	-	0.269	ASIPONA Ver
211	VF-039	0.109	-	0.109	ASIPONA Ver
212	VF-040	0.056	-	0.056	ASIPONA Ver
213	VF-041	0.012	-	0.012	ASIPONA Ver
214	VF-042	0.085	-	0.085	ASIPONA Ver
501	VF-043	0.178	0.178	-	ASIPONA Ver
502	VF-044	0.178	0.178	-	ASIPONA Ver
503	VF-045	0.396	0.396	-	ASIPONA Ver
504	VF-046	0.396	0.396	-	ASIPONA Ver
505	VF-047	0.118	0.118	-	ASIPONA Ver
506	VF-048	0.118	0.118	-	ASIPONA Ver
300	VF-049	0.289	-	0.289	ASIPONA Ver
301	VF-050	0.151	-	0.151	ASIPONA Ver
302	VF-051	0.231	-	0.231	ASIPONA Ver
303	VF-052	0.177	-	0.177	ASIPONA Ver
601	VF-053	0.425	0.425	-	ASIPONA Ver
602	VF-054	0.469	0.469	-	ASIPONA Ver
603	VF-055	0.381	0.381	-	ASIPONA Ver
600	VF-056	0.285	0.285	-	ASIPONA Ver
604	VF-057	0.428	0.428	-	ASIPONA Ver
605	VF-058	0.118	0.118	-	ASIPONA Ver
606	VF-059	0.416	0.416	-	ASIPONA Ver
607	VF-060	0.244	0.244	-	ASIPONA Ver
608	VF-061	0.215	0.215	-	ASIPONA Ver
609	VF-062	0.254	0.254	-	ASIPONA Ver
610	VF-063	0.445	0.445	-	ASIPONA Ver
611	VF-064	0.535	0.535	-	ASIPONA Ver
612	VF-065	0.439	0.439	-	ASIPONA Ver
613	VF-066	0.310	0.310	-	ASIPONA Ver
614	VF-067	0.466	0.466	-	ASIPONA Ver
616	VF-068	0.372	0.372	-	ASIPONA Ver
617	VF-069	0.441	0.441	-	ASIPONA Ver
618	VF-070	0.514	0.514	-	ASIPONA Ver
619	VF-071	0.309	0.309	-	ASIPONA Ver
615	VF-072	0.420	0.420	-	ASIPONA Ver
620	VF-073	0.451	0.451	-	ASIPONA Ver
621	VF-074	0.543	0.543	-	ASIPONA Ver
622	VF-075	0.518	0.518	-	ASIPONA Ver
623	VF-076	0.518	0.518	-	ASIPONA Ver
100	VF-077	0.485	-	0.485	ASIPONA Ver
101	VF-078	0.444	-	0.444	ASIPONA Ver
102	VF-079	0.051	-	0.051	ASIPONA Ver
103	VF-080	1.188	-	1.188	ASIPONA Ver
104	VF-081	0.363	-	0.363	ASIPONA Ver
105	VF-082	0.319	-	0.319	ASIPONA Ver
106	VF-083	0.246	-	0.246	ASIPONA Ver
107	VF-084	0.253	-	0.253	ASIPONA Ver
108	VF-085	0.175	-	0.175	ASIPONA Ver
109	VF-086	1.188	-	1.188	ASIPONA Ver
110	VF-087	0.443	-	0.443	ASIPONA Ver
111 Ex Grúa Asistencia	VF-088	0.283	-	0.283	ASIPONA Ver
607	VF-089	0.129	-	0.129	ASIPONA Ver
313	VF-090	0.470	-	0.470	ASIPONA Ver
701	VF-091	0.764	0.764	-	ASIPONA Ver
702	VF-092	0.716	0.716	-	ASIPONA Ver
300	VF-093	0.764	-	0.764	Circulación
311	VF-094	0.213	-	0.213	Circulación
800	VF-095	0.811	0.811	-	ASIPONA Ver
801	VF-096	0.193	0.193	-	ASIPONA Ver
802	VF-097	0.211	0.211	-	ASIPONA Ver
803	VF-098	0.295	0.295	-	SEPSA
804	VF-099	0.574	0.574	-	CICE
805	VF-100	0.494	0.494	-	CICE
806	VF-106	0.528	0.528	-	ASIPONA Ver
807	VF-107	0.435	0.435	-	ASIPONA Ver
200	VF-101	1.065	-	1.065	ASIPONA Ver
201	VF-102	0.120	-	0.120	ASIPONA Ver
202	VF-103	0.290	-	0.290	ASIPONA Ver
360	VF-108	0.190	0.19	-	TMG
Santo Fetiquento	VF-104	1.330	-	1.330	ASIPONA Ver
Santo Fetiquento	VF-105	1.347	-	1.347	ASIPONA Ver

SEÑALAMIENTO CONVENCIONAL (SAVER SUR)

Denominación	Localización en plano (clave)	Tipo de luz	Periodo (seg)	Color	Altura sobre el nivel de referencia (m)	Alcance nominal (millas)
Baliza enfilación delantera Canal Nuevo (sin valor numérico)	SAN-001	Destellante	2	Verde	5	5
Baliza de enfilación trasera de Arrecife de protección. Entrada al puerto	SAN-002	Destellante	2	Blanco	9	5
Baliza Arrecife Blanquilla	SAN-003	Destellante	2	Blanco	9	5
Baliza Isla Verde Sotavento	SAN-004	Destellante	2	Blanco	9	5
Faro de Punta de la Isla de la Sacrificios	SAN-005	Destellante	15	Blanco	30	25
Baliza interior muelle turístico sur	SAN-006	Destellante	2	Verde	5	5
Baliza interior muelle turístico norte	SAN-007	Destellante	2	Verde	5	5
Baliza Arrecife Punta Roca de Sacrificios	SAN-008	Destellante	2	Rojo	5	5
Baliza enfilación posterior canal Santiaguillo (sin valor numérico)	SAN-009	Destellante	10	Verde	33	5
Baliza Arrecife Punta Roca de Sacrificios	SAN-010	Destellante	2	Rojo	24	5
Baliza Enfilación posterior canal Santiaguillo	SAN-011	Destellante	10	Rojo	33	5
Baliza Enfilación delantera canal Santiaguillo (sin valor numérico)	SAN-012	Destellante	2	Rojo	5	5
Baliza Enfilación Posterior Veguero Santiaguillo (sin valor numérico)	SAN-013	Destellante	2	Rojo	40	5
Baliza Enfilación posterior canal Santiaguillo (sin valor numérico)	SAN-014	Destellante	2	Rojo	33	5
Baliza Veguero Santiaguillo	SAN-015	Destellante	2	Rojo	5	5
Baliza Veguero Santiaguillo	SAN-016	Destellante	2	Rojo	5	5
Baliza Veguero Santiaguillo	SAN-017	Destellante	2	Rojo	5	5
Baliza Isla Verde Sotavento	SAN-018	Destellante	2	Blanco	9	5
Baliza Enfilación Anterior canal de canal de Isla Verde	SAN-019	Destellante	2	Blanco	33	5
Baliza Enfilación Posterior canal de canal de Isla Verde	SAN-020	Destellante	2	Blanco	40	5
Baliza Enfilación Anterior canal Santiaguillo (sin valor numérico)	SAN-021	Destellante	2	Blanco	33	5
Baliza Veguero Santiaguillo	SAN-022	Destellante	2	Rojo	5	5
Baliza Veguero Santiaguillo	SAN-023	Destellante	2	Rojo	5	5
Baliza Veguero Santiaguillo	SAN-024	Destellante	2	Rojo	5	5
Baliza de Isla Santa Sta Rosa	SAN-025	Destellante	2	Rojo	5	5
Baliza Enfilación Anterior canal Santiaguillo (sin valor numérico)	SAN-026	Destellante	2	Blanco	33	5
Baliza Enfilación Posterior canal Santiaguillo (sin valor numérico)	SAN-027	Destellante	2	Blanco	40	5
Baliza Veguero Santiaguillo	SAN-028	Destellante	2	Rojo	5	5
Baliza Veguero Santiaguillo	SAN-029	Destellante	2	Rojo	5	5
Baliza Veguero Santiaguillo	SAN-030	Destellante	2	Rojo	5	5
Baliza Veguero Santiaguillo

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 m2 Agua	Tierra
Talleres Navales del Golfo, SA de CV	C001	2PuE	APIVER01-001/94	Del 18-may-1994 al 17-may-2024	Astillero (construcción y reparación naval)	-	345,275.77
Fire Late, SA de CV	C002	23PuE	APIVER01-002/94.P2.M1	Del 04 -oct-2012 al 03-oct-22	Instalación para el pesaje de camiones	-	1,310.40
Fire Late, SA de CV	C003	24PuE	APIVER01-003/94.M4.P2	Del 23-sep-14 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.M6	Vigencia hasta el 17 de agosto de 2031	Instalación especializada de granel agrícola	-	3,940.348
Terminal Marítima de Veracruz, SA de CV	C005	19PaE	APIVER01-005/95.M2.P1	Del 16-oct-2013 al 30-abr-2032	Terminal especializada de cemento, otras materias primas y granel agrícola	-	6,395.71
Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz, SA de CV	C006	3PuE	APIVER01-006/95.M7-P1	Hasta el 25 de junio de 2039	Terminal especializada de contenedores	-	414,115.13
Reparación Integral de Contenedores, SAPI de CV	C009	14PuN	APIVER01-009/95.M6	Del 14-ago-2010 al 13-ago-2025	Instalación de usos múltiples	-	18,197.70
Cargill de México, SA de CV	C011	4PuE	APIVER01-011/95.M4 C.DER-1	Del 15-ago-2011 al 15-oct-2031	Terminal especializada de granel agrícola	-	37,233.84
Terminales de Cargas Especializadas, SA de CV	C013	5PuE	APIVER01-013/96.M5.P1	Del 30-ene-2016 al 30-ene-2036	Instalación especializada de granel agrícola	-	40,030.891
SSA México, SA de CV	C014	7PuE	APIVER01-014/96.M3.P1 C.DER-2	Hasta el 28 de mayo de 2037	Instalación especializada de automóviles	-	64,172.83
Corporación Integral de Comercio Exterior, SA de CV	C018	11PuS	APIVER01-018/98.M6.P1	Del 02-ene-2018 al 02-ene-2038	Instalación de usos múltiples	-	114,000.00
SSA México, SA de CV	C019	13PuS	APIVER01-019/98 C.DER - 2.M6. P1	Del 02-ene-2021 al 31-dic-2044	Instalación de usos múltiples	-	108,917.39
SSA México, SA de CV	C020	7PuE	APIVER01-020/98.M2.P1 C.DER-2	Hasta el 28 de mayo de 2037	Instalación especializada de automóviles	-	22,241.29
CIF Almacenajes y Servicios, SA de CV	C021	10PaE	APIVER01-021/99.M7.P1	Del 17-oct-2016 al 16-oct-2031	Instalación de manejo, almacenaje, llenado, vaciado y despacho de contenedores y carga general	-	11,822.15

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

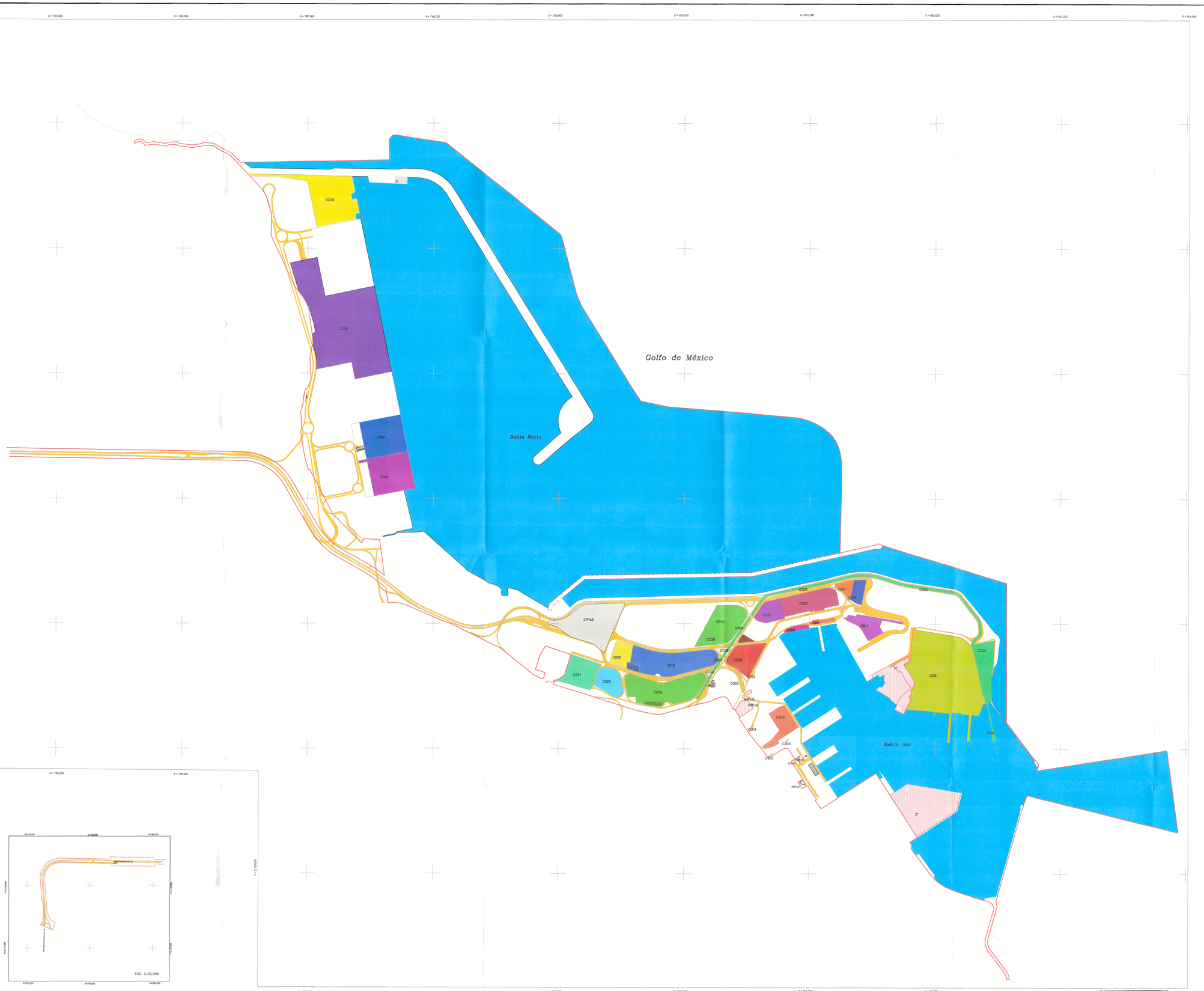
Cesionarios del Puerto de Veracruz (continúa)

Cesionario	Clave de cesionario	Clave de zonificación	No. de registro	Vigencia del contrato	Objeto	Superficie cedida m2 Agua	Superficie cedida m2 Tierra
Almacenadora Golmex, SA de CV	C023	15PaE	APIVER01-023/99.M3.P1	Del 19-jul-2019 al 18-jul-2039	Instalación de usos múltiples	-	37,429.18
Pemex Logística	C024	1PaE	APIVER01-024/99.M3.P1	Del 08-oct-2019 al 07-oct-2039	Terminal especializada de petróleo y sus derivados	-	119,472.84
Corporación Portuaria de Veracruz, SA de CV	C025	12PuS	APIVER01-025/99.M4.P1	Del 10 de enero de 2018 al 09 de enero del 2038	Instalación de usos múltiples	-	49,872.94
Servicios Maniobras y Almacenamientos de Veracruz, SA de CV	C030	9PuE	APIVER01-030/05 C.DER-1.M3.P1	Del 20-sep-2021 al 19-sep-2036	Instalación especializada en carga contenerizada, carga general y bobinas de acero, excepto mercancías peligrosas	-	27,944.40
Servicios Especiales Portuarios SA de CV	C031	18PuE	APIVER01-031/05.M4.P1	Del 24-jun-2020 al 23-jun-2035	Instalación especializada para granel mineral y derivados metálicos en sus diversas presentaciones, excepto carga roll on-roll off	-	56,673.58
Excellence Sea and Logistics SA de CV	C036	16PaE	APIVER01-036/11.M2.P1	Del 19-ene-2020 al 18-ene-2040	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
ESJ Renovable III, S de RL de CV	C038	45PuE	APIVER01-038/17.M2	Del 11-jun-18 al 10-jun-38	Terminal especializada para el manejo de fluidos a granel, incluyendo derivados de petróleo, e incluye para el caso de gasolinas y derivados del petróleo, su manejo mediante ductos desde la terminal hacia la Zona de Bahía Logistica.	300-	147,857.12
Puertos Especializados Transnacionales Petra, SA de CV	C039	47PuE	APIVER01-039/17.M2	Del 22-nov-18 al 21-nov-38	Terminal especializada para la maniobra de graneles agrícolas, sólidos, líquidos o semilíquidos derivados del granel agrícola.	300	102,702.036
OPEVER, SA de CV	C040	48PuS	APIVER01-040/17.M1	Del 29-nov-18 al 28-nov-38	Terminal semiespecializada para la maniobra de granel mineral y productos compatibles.	300	101,454.52

Tabla 3. Cesionarios de Puerto de Veracruz

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).

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

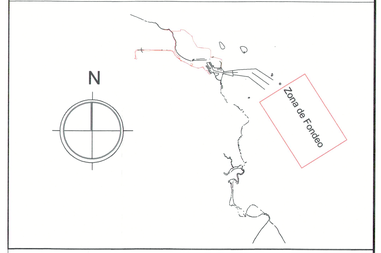


MACROLOCALIZACION





LOCALIZACIÓN MUNICIPAL



SIMBOLOGÍA

POLÍGONO ENVOLVENTE

POLÍGONOS EXCLUÍDOS

AREA TERRESTRE DE CONTRATO DE PRESTACIÓN DE SERVICIOS PORTUARIO Y MANIOBRAS

AREA DE AGUA

MAR

CESIONARIOS

C001	TALLERES NAVALES DEL GOLFO, SA DE CV
C002	FIRE LATE, SA DE CV
C003	FIRE LATE, SA DE CV
C004	TERMINAL MARÍTIMA DE VERACRUZ, SA DE CV
C005	TERMINAL MARÍTIMA DE VERACRUZ, SA DE CV
C006	INTERNACIONAL DE CONTENEDORES ASOCIADOS DE VERACRUZ, SA DE CV
C009	REPARACIÓN INTEGRAL DE CONTENEDORES, SAPI DE CV
C011	CARGILL DE MÉXICO, SA DE CV
C013	TERMINALES DE CARGAS ESPECIALIZADAS, SA DE CV
C014	SSA MÉXICO, SA DE CV
C019	CORPORACIÓN INTEGRAL DE COMERCIO EXTERIOR, SA DE CV
C020	SSA MÉXICO, SA DE CV
C026	SSA MÉXICO, SA DE CV
C021	CIF ALMACENAJES Y SERVICIOS, SA DE CV
C023	ALMACENADORA GOLMEX, SA DE CV
C024	ORGANISMO DESCENTRALIZADO PEMEX– REFINACIÓN
C025	CORPORACIÓN PORTUARIA DE VERACRUZ, SA DE CV
C030	SERVICIOS MANIOBRAS Y ALMACENAMIENTOS DE VERACRUZ, SA DE CV
C031	SERVICIOS ESPECIALES PORTUARIOS, SA DE CV
C036	EXCELLENCE SEA & LAND LOGISTICS, S.A. DE C.V
C037	VOPAK TERMINALS MÉXICO, SA DE CV
C038	ESJ RENOVABLE III, S. DE R.L. DE C.V.
C039	PUERTOS ESPECIALIZADOS TRANSNACIONALES PETRA, SA DE CV
C040	OPEVER, SA DE CV

AUTORIDADES E INSTITUCIONES

28PuE	CENTRO UNIFICADO PARA LA PROTECCION MARITIMA Y PORTUARIA (CUMAR)
29PuN	ADMINISTRACION DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL VERACRUZ, S.A. DE C.V./ CAPITANIA DE PUERTO
27PuE	ADUANA DE VERACRUZ
30PuN	ADMINISTRACION DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL, VERACRUZ, S.A. DE C.V. / SANIDAD INTERNACIONAL
34PuE	SECRETARIA DE AGRICULTURA Y DESARROLLO RURAL (SADER)
38PuE	INSTITUTO NACIONAL DE MIGRACIÓN
1*	INSTALACIONES SEMAR*
2*	INSTALACIONES SEMAR*
3	INSTALACIONES SEMAR

* ZONAS FUERA DEL RECINTO PORTUARIO

ESCALA GRAFICA

E S C A L A 1 : 10,000

METROS

Pág.11

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

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

ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL VERACRUZ

MARINA

DIRECTOR GENERAL
ING. ROMEL EDUARDO LEDEZMA ABAROA

GERENTE DE PLANEACIÓN
ING. FEDERICO ALBERTO PATIÑO LÓPEZ

PLANOS BASICOS
RPVER–2009–01
RPVER–2009–01a

PLANOS COMPLEMENTARIOS

PLANO: PLANO DE CESIONARIOS DEL PUERTO DE VERACRUZ, VERACRUZ

ESCALA: 1 : 10,000

PROYECTO: PROGRAMA MAESTRO DE DESARROLLO PORTUARIO

FECHA: MARZO–2022

UBICACION: PUERTO DE VERACRUZ, VERACRUZ, MEXICO

NUMERO DE PLANO: 1.3

GENERÓ PROYECTO		REALIZÓ PROYECTO		AUTORIZÓ:
Vo. Bo.:	APROBÓ:	Vo. Bo.:	APROBÓ:	

Autoridades e Instituciones del Puerto de Veracruz

Autoridad	Clave de zonificación	Actividades y servicios
Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria (UNAPROP)	28PuE	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 del Sistema Portuario Nacional Veracruz	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	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 y Desarrollo Rural (SADER).	34PuE	Llevar a cabo las siguientes actividades: verificación e inspección fito-zoosanitaria (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.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

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

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Autoridad	Clave de zonificación	Actividades y servicios
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 abordo; 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.M5.P1	31-ene-44	Recinto portuario
Corporación Portuaria de Veracruz, SA de CV	Carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto	APIVER02-045/99M4.P1	31-ene-44	
SSA México, SA de CV	Carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto	APIVER02-031/98.M2.P1 C.DER-2	31-ene-44	
Servicios Especiales Portuarios, SA de CV	Carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto	APIVER02-098/08.M1.P1	22-jun-35	
Almacenadora Golmex, SA de CV	Carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto	APIVER02-123/10.M1.P1	18-jul-39	
SIPPB Veracruz, SA de CV	Carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto	APIVER02-143/14.M2.P1	11-mar-29	
Tramitadora del Pacífico	Carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto	APIVER02-170/20	24-jul-25	
World Shipping and Trading, S.A. de C.V.	Carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto	APIVER02-172-20	24-jul-33	
Servicios Portuarios Marrojo, SA de CV	Amarre y desamarre de cabos a las embarcaciones	APIVER02-174/21	14-ene-24	
Maniobras Optimizadas de Veracruz, S.A. de C.V.	Amarre y desamarre de cabos a las embarcaciones	APIVER02-162/19	24-feb-22	
Conducción Marítima, SA de CV	Lanchaje a las embarcaciones	APIVER02-180-21	04-ago-24	
Costa Jet, S.A. de C.V.	Lanchaje a las embarcaciones	APIVER02-161/19.M1	07-01-22	
Remolque y Lanchaje del Puerto de Veracruz, SA de CV	Remolque, amarre y desamarre de cabos	APIVER02-022-97.P2.M4	13-ene-25	
Saam Towage México, SA de CV	Remolque, amarre y desamarre de cabos	APIVER02-029-98.M5.P2	31-oct-25	
Sindicato Nacional de Pilotos del Puerto de Veracruz	Pilotaje	NA	NA	
Mexrom, SA de CV	Avituallamiento a las embarcaciones	ASIPONAVER02-183/21	06-dic-24	
María de los Ángeles Bocanegra Tostado	Avituallamiento a las embarcaciones	APIVER02-145/14M2.P2	30-sept-23	
Servicios Múltiples del Sureste, SA de CV	Avituallamiento a las embarcaciones	APIVER02-178/21	02-feb-24	

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

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

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
Proveedora de Barcos Avimar, SA de CV	Avituallamiento a las embarcaciones	APIVER02-175/21	02-feb-24	
Veracruz Ships Supply, SA de CV	Avituallamiento a las embarcaciones	APIVER02-142/14.M2.P2	11-mar-23	
Servicios Marítimos Mexicanos Castro y Asociados, S.A. de C.V.	Avituallamiento a las embarcaciones	APIVER02-176/21	03-feb-24	
Daniel Moreno Rodríguez	Avituallamiento a las embarcaciones	APIVER02-179/21	02-may-24	
Luis Santos Cruz	Avituallamiento a las embarcaciones	APIVER02-182/21	11-oct-24	
Gerardo Tiburcio Perea	Recolección de basura o desechos	APIVER02-144/14..M1-P1	29-may-23	
Maritime Procurement Services SAPI de C.V.	Recolección de basura o desechos, y eliminación de aguas residuales a las embarcaciones	APIVER02-168/20	19-feb-23	
Empresa Sustentable Ambiental del Sureste, S.A. de C.V.	Recolección de basura o desechos, y eliminación de aguas residuales a las embarcaciones	APIVER02-169/20	20-may-23	
ELITE ACM CONSULTORIA, S.A. DE	Recolección de basura o desechos, y eliminación de aguas residuales a las embarcaciones	APIVER02-181/21	11-oct-24	Recinto portuario
Rafael Salazar Jiménez	Suministro de agua potable a las embarcaciones	APIVER02-171/20	23-jul-23	
Industrial Marítima de Veracruz, SA de CV	Reparación a flote a las embarcaciones	APIVER02-177/21	02-feb-24	
Proceso Electrónica, S.A. de C.V.	Reparación a flote a las embarcaciones	APIVER02-151/16M1.P1	01-ene-23	
[illegible]pair, S.A. de C.V.	Reparación a flote a las embarcaciones	APIVER02-167/19	08-dic-22	
Grupo Denavin, S.A. de C.V.	Reparación a flote a las embarcaciones	APIVER02-126/10.M3.P3	07-oct-22	
Kongsberg Maritime México, S.A. de C.V.	Reparación a flote a las embarcaciones	APIVER02-173/20	04-mar-23	
Marine Electronics México, S.A. de C.V.	Reparación a flote a las embarcaciones	APIVER02-169/20	20-oct-23	
Marelub, SA de CV	Suministro de lubricantes a las embarcaciones a través de autotanques.	ASIPONAVER02-183/22	01-feb-24	
Castrol México, S.A. de C.V.	Suministro de lubricantes a las embarcaciones a través de autotanques.	APIVER02-163/19	16-oct-22	
Marinoil Servicios Marítimos, S.A. de C.V.	Suministro de combustibles y lubricantes a las embarcaciones a través de embarcaciones y autotanques	APIVER02-133/11.M2.P2	28-feb-25	
Servicios Marinos del Sureste, S.A de C.V.	Suministro de combustibles y lubricantes a las embarcaciones a través de embarcaciones y autotanques	APIVER02-153/17	18-abr-22	

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Prestadores de servicios conexos del Puerto de Veracruz

Prestador	Servicio conexo	No. de registro	Vigencia del contrato	Área en la que presta el servicio
Navalmex Combustibles, S.A. de C.V.	Suministro de combustibles y lubricantes a las embarcaciones a través de embarcaciones y autotanques	Prórroga en trámite	11-ago-21	Recinto portuario
American Bureau of Shipping	Servicio de inspección marítima	I-129-2019-G.C.	28-oct-22	
Imex International Marine Experts, S.A. de C.V	Servicio de inspección marítima	I-007-2019-G.J.	14-mar-22	
Marítima Vedana, S.A. de C.V.	Servicio de inspección marítima	I-240-2020-G.J.	24-nov-23	
Mora Marine Services, SA de CV	Servicio de inspección marítima	I-071-2021-G.C.	27-may-24	
Nippon Kaiji Kyokai	Servicio de inspección marítima	I- I-017-2019-G.J.	04-may-22	
Servicios Múltiples del Sureste, SA de CV	Servicio de inspección marítima	I-005-2019-G.J.	17-jul-22	
Lloyd´s Register Energy & Transportation, S de RL de CV	Servicio de inspección marítima	I-185-2019-G.J.	6-oct-22	
Bureau Veritas Mexicana, SA de CV	Servicio de inspección marítima	I-011-2020-G.J.	26-mar-23	
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-255-2020-G.J.	05-nov-23	
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-295-2021-G.C	18-oct-24	
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-265-2020-G.J.	13-dic-23	
Transmodal, SC	Coordinación de consolidación, desconsolidación y reexpedición de mercancías de comercio exterior, sin incluir los servicios portuarios de maniobras	I-048-2019-G.J.	16-may-22	
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-012-2020-G.J.	11-mar-23	
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-104-2019-G.J.	20-jun-22	
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-130-2019-G.J.	14-ago-22	

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARIA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCION GENERAL DE PUERTOS

Prestadores de servicios conexos del Puerto de Veracruz (continúa)

Prestador	Servicio conexo	No. de registro	Vigencia del contrato	Area en la que presta el servicio
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-014-2021-G.J.	28-ene-24	Recinto Portuario
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-752-2018-G.J.	03-feb-22	
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-155-2019-G.J.	22-ago-22	
Amspec de México, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-133-2020-G.J.	22-jun-23	
Autocom Freight Car, S de RL de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-258-2020-G.J.	16-nov-23	
Cargo Inspecciones, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-112-2020-G.J.	11-jun-23	
Carlos Callejas Callejas	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-214-2020-G.J.	31-ago-23	
Certificación Profesional Internacional, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-004-2019-G.J.	16-mar-22	
Certificaciones Internacionales de Embarques, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-219-2021-G.C.	04-jul-24	
Cis Inspecciones, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-338-2021-G.C	09-nov-24	
Control Automotive Risk, Consulting Group, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-736-2018-G.J.	06-dic-21	
Control Cargo International, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-343-2021-G.J.	09-nov-24	
Corporación Unicar Mexicana, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-047-2019-G.J.	21-jun-22	

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Prestadores de servicios conexos del Puerto de Veracruz (continúa)

Prestador	Servicio conexo	No. de registro	Vigencia del contrato	Area en la que presta el servicio
Dusan Corovic Jurisic	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-008-2019-G.J.	09-mar-22	Recinto Portuario
Fast Loccitec, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-178-2020-G.J.	13-jul-23	
Inspectorate de México, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-006-2019-G.J.	14-mar-22	
International Group Services México, SC	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-207-2021-G.C.	21-jun-24	
Intertek Testing Services de México, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-180-2021-G.C.	03-jun-24	
Maloney Commodity Services de México, S de RL de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-606-2018-G.J.	12-nov-21	
Marine Cargo Inspection and Supervision, SC	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-051-2021-G.C.	27-may-24	
Rain Surveyors del Golfo, SC	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-246-2020-G.J.	20-oct-23	
SGS de México, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-290-2021-G.J.	18-oct-24	
TQS Inspecciones, SA de CV	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-148-2020-G.J.	18-jun-23	
UC Automotive Inspection México, S. de R.L. de C.V.	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-069-2019-G.J.	18-may-22	
Elizabeth Scott Narce	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-003-2020-G.J.	25-ene-23	
Veracruz Marine & Bunker Survey, S.A. de C.V.	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-016-2019-G.J.	08-abr-22	
Flowsis, S.A.P.I. de C.V.	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-195-2019-G.J.	14-nov-22	
Transglobal SOS, S. de R.L. de C.V.	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-006-2020-G.J.	12-mar-23	
Group SES Logistics, S.A. de C.V.	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-278-2019.G.J.	06-feb-23	
Camin Cargo Control de México "Coatzacoalcos", S.A. de C.V.	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-259-2020-G.J.	08-nov-23	
Compañía de Servicios Control Unión de México, S.A. de C.V.	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-263-2020-G.J.	10-dic-23	
Caribbean Supervision LTD de México, S.A. de C.V.	Servicio de inspección de mercancías de comercio exterior	I-238-2021-G.C.	10-ago-24	
Cabo Diving Services, SA de CV	Servicios submarinos a las embarcaciones	I-053-2021-G.J.	01-mar-24	
Techdiving Marine Services, S.A. de C.V.	Servicios submarinos a las embarcaciones	I-054-2021-G.C.	23-may-24	
Veracruz Adventures, SA de CV	Servicios submarinos a las embarcaciones	I-206-2021-G.C.	27-jun-24	
K & P Soluciones Integrales en Logística, S.A. de C.V.	Operación, mantenimiento y reparación de equipo ferroviario	I-220-2020-G.J.	04-oct-23	

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

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.

El Puerto de Veracruz se ha consolidado como abastecedor de los bienes que demanda principalmente la zona del altiplano, tanto para el consumo como productos intermedios que demanda la industria que en los últimos años se ha instalado principalmente de sectores como el automotriz, el de línea blanca, la industria acerera y la industria de la alimentación; 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.

SECRETARIA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCION GENERAL DE PUERTOS

El puerto de Veracruz actualmente participa en 6 segmentos de negocio principales, más el de automóviles que si bien no está considerando como un segmento especifico de carga ya que éstos se incluyen dentro de la clasificación de carga general, por su importancia para la economía nacional que hoy tiene la industria automotriz, su comportamiento se analiza de manera específica monitoreando su desarrollo.

Los segmentos de negocio o tipos de carga que maneja el puerto de Veracruz son los siguientes:

- Carga general
- Carga contenerizada
- Graneles agrícolas
- Graneles Minerales
- Derivados del petróleo
- Otros fluidos
- (Automóviles)

Durante el año 2021, existe una participación del tráfico de carga donde la carga contenerizada ocupó el primer lugar con un 35%, siendo ésta la que ha sostenido su crecimiento en los últimos años; como segunda carga por su tráfico, están los gráneles agrícolas con un 22% de participación; seguido por el granel mineral con un 12%. Cabe señalar que, si bien la participación de los automóviles no es significativa en cuanto a tráfico, es una carga muy importante para el puerto por su relación con las cadenas de suministro de la industria automotriz.

Contenedores: Es el principal segmento de negocio del puerto por su tráfico, el cual registró en el año 2021 un movimiento de carga de 11.16 millones de toneladas, equivalentes a 682,929 cajas transportadas o bien 1,165,043 TEUs, participando con el 35% del total manejado. Este tonelaje ubica al Puerto de Veracruz en primer lugar en la costa del Golfo-Caribe, compartiendo el manejo de este tipo de carga solo con Altamira, ya que ningún otro puerto de esta costa recibe este tipo de carga.

A nivel nacional, Veracruz se sitúa en el tercer lugar superado por el puerto de Manzanillo y Lázaro Cárdenas en la costa Pacífico. 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.

Para el 2021 este tipo de carga es el que presenta un incremento considerable movilizando más de 11 millones de toneladas, lo cual ajustaría a los tráficos que venía operando en el 2019 y 2020, manteniéndose como principal segmento para el puerto de Veracruz. Cabe señalar que con la ampliación natural del puerto y atendiendo la demanda de este segmento, se ha ampliado su capacidad trasladando la terminal de contenedores a la Bahía Norte donde le permite la recepción de embarcaciones mayores a las que tenía en la Bahía Sur.

Granel agrícola: El puerto de Veracruz, participa con 7.1 millones de toneladas de Graneles Agrícolas, ocupando el primer lugar a nivel de todos los puertos, tanto del Pacífico como del Golfo-Caribe; este volumen no tiene comparativo con otro puerto ya que el más cercano es el puerto de Progreso en Yucatán con 2.5 millones de toneladas, que es un puerto regional que abastece los requerimientos de la Península de Yucatán y, Manzanillo con 1.6 millones de toneladas, pero que igualmente su hinterland no es muy competitivo con el de Veracruz.

Cabe señalar que en el caso de Veracruz este segmento es muy importante, ya que se encuentran instaladas cuatro terminales especializadas: tres en la Bahía Sur, entre las cuales se encuentran dos operadas por las comercializadoras de granos más grandes del planeta, como son CARGILL y ADM; y en la ampliación del puerto hacia la zona norte, se cuenta con una cuarta terminal del Grupo GRAMOSA.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Los productos significativos en este segmento son los cereales. En relación con la importación, el maíz participa con la mayor parte sumando un 44% del total operado en el 2021, la soya y el trigo son los siguientes productos con un 16% y 15% respectivamente; en cuanto a la exportación, solo se reporta el azúcar con una mínima participación del 3%.

En el 2021 este segmento operó 7.1 millones de toneladas, lo que lo acercaría a lo operado en el 2018 y 2019, manteniéndose a la cabeza entre los puertos nacionales.

Granel mineral: En este segmento de negocio el Puerto de Veracruz es netamente importador. En el año 2021 se manipularon 3.85 millones de toneladas. Este segmento lo conforman tres grandes grupos de productos: el primero lo componen el fertilizante y otros productos relacionados, el segundo la chatarra, la briqueta, el arrabio y otros materiales para la fundición y, el tercero el pet-coke; cada uno participando con el 42%, 37% y 20% 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 una instalación especializada en la Bahía Sur y una terminal especializada en la Bahía Norte.

Al igual que los otros segmentos, se generó un crecimiento para el 2021 de 3.85 millones de toneladas, siendo el año que mayor volumen operó en un periodo de los últimos 10 años.

Carga general: El puerto de Veracruz participa con 3.3 millones de toneladas de carga general, ocupando el segundo lugar a nivel nacional, aunque con volúmenes muy similares a los puertos de Altamira y Lázaro Cárdenas, estas cifras incluyen el volumen que representan los autos, por lo que sin considerarlos resulta 2,02 millones de toneladas.

La relación entre importación y exportación en este segmento está en un 54% y 46%, 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.

Considerando automóviles, los productos significativos en este segmento, en la parte de importación son los automóviles que significan el 27% de la carga general y los productos de acero, que aportan el 44%, solo estos dos productos suman el 71% de la carga general de importación.

En cuanto a la exportación, son los mismos productos, los automóviles con un 51%, el acero con un 17% y se suma el tubo para la industria petrolera con un 26%, estos tres productos componen el 94% de las exportaciones de carga general.

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, movilizando 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 2021 el Puerto de Veracruz operó 823,701 unidades, equivalentes a 1.36 millones de toneladas, con una composición de tráfico de 68% exportación y 32% 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 centro del país; en el caso de la carga de exportación, este tráfico se realiza básicamente hacia Estados Unidos, Centro y Sudamérica.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Otros fluidos (no petroleros): Con respecto al segmento denominado otros fluidos, el puerto de Veracruz participó en el año 2021 con 856,120 toneladas, lo que representa una participación muy marginal del 6.6% a nivel nacional y 7.5% en la costa del Gofo-Caribe, considerándose muy baja comparativamente con puertos como Altamira que operó más de 3.5 millones de toneladas o Coatzacoalcos con 2.1 millones de toneladas.

En su totalidad, este segmento en el Puerto de Veracruz responde a un tráfico de importación, no presentando ni exportación ni cabotaje.

Este segmento está conformado por dos grupos de productos, por un lado, los químicos como materia prima para la industria con una participación del 48% y, por el otro, los aceites vegetales con un 42%; ambos grupos participan con una gran variedad de productos, pero con poco volumen.

Petróleo y derivados (Pemex y privados): Este segmento de carga había estado manejado solo y únicamente por la empresa paraestatal PEMEX, quien cuenta con una terminal de descarga, sin embargo, desde el año 2017, se ha dado movimiento de importación de Diesel a través de las terminales privadas, cuya participación se ha ido incrementando a gasolinas.

Para el 2021 se reporta un movimiento de derivados del petróleo del orden de las 5.6 millones de toneladas, de las cuales la empresa PEMEX operó 2.29 millones y las terminales privadas 3.37 millones de toneladas, lo que representa el 40% y 60% respectivamente.

Este segmento está compuesto por los tres tipos de tráfico, importación, exportación y cabotaje, sin embargo, de manera paulatina en los últimos años este segmento, prácticamente se está volviendo de importación ya que el cabotaje se ha reducido al 5%, contra el 95% de importación.

El Puerto de Veracruz en este segmento de negocio juega un papel de receptor de productos principalmente gasolinas para su distribución regional, por lo que sus productos significativos son: el diesel, las gasolinas regular y premium con una participación del 39%, 45% y 15% respectivamente.

El Puerto de Veracruz está incursionando en un nuevo segmento que se denomina cabotaje comercial, el cual tiene un gran potencial a través de nuevas conectividades marítimas considerando los estados costeros del Golfo de México y la península de Yucatán, con rutas regulares que incluyen al puerto de Veracruz entre éstas. Este tipo de tráfico utiliza buques con bandera mexicana o con un permiso temporal para navegación de cabotaje con tripulación mexicana, los cuales transportan diversos productos como perecederos, insumos para la industria de la construcción y productos manufacturados, entre otros, para abastecer el mercado de consumo de las diferentes regiones del país.

Hasta la fecha, ya se está participando en este segmento a través de la transportación de grava para la construcción del Tren Maya.

De manera paralela con el cabotaje, se espera participar en otro segmento conocido como Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD), Este tipo de nuevo negocio es un esquema innovador para el puerto de Veracruz, el tipo de embarcación utilizada en este segmento tendrá que ser de bandera mexicana o con un permiso temporal para navegación de cabotaje con tripulación mexicana. La característica de este servicio es que se transportan diversos productos de mercancía de comercio exterior considerándose como destinos en una misma ruta con un servicio regular, los Puertos de México y los ubicados en los países pertenecientes al proyecto de integración y Desarrollo de Mesoamérica, Coordinado por AMEXCID.

En estos dos segmentos de negocio únicamente se podrá operar carga general y contenerizada. La carga general podrá ser operada en los muelles 9 norte y 9 sur y en dichos muelles no podrá operarse la carga contenerizada y tendrá que ser enmendada al muelle que se le designe bajo programación y disponibilidad en el puerto.

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.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

El *hinterland* o zona de influencia del Puerto de Veracruz abarca 15 estados de la República Mexicana: Aguascalientes, Colima, CDMX, Estado de México, Michoacán, Morelos, Nuevo León, Guanajuato, Hidalgo, Puebla, Querétaro, S.L.P. Tabasco, Tlaxcala, Veracruz.

Contando con 73.6 millones de habitantes, lo que representa el 60% del PIB nacional, abarcando el 21.5% del territorio nacional.

Se identifica en los siguientes mercados relevantes:

- 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.
- Zona Centro: conformado por la Ciudad de México y los estados de México, Morelos, Puebla e Hidalgo.
- Bajío: comprende los estados de Guanajuato y Querétaro.
- Otros estados como: Jalisco y Campeche.

En el 2020 se destinaron y recibieron mercancías con más de 25 entidades federativas, siendo 9 las principales Veracruz, Cd. de México, Edo. de México, Puebla, Jalisco, Guanajuato, Morelos, Hidalgo y Campeche, con las cuales envía o recibe más de 150 mil toneladas que significan el 75% del tráfico total del puerto, de éstas el 72% de las importaciones y el 90% de las exportaciones de su tráfico

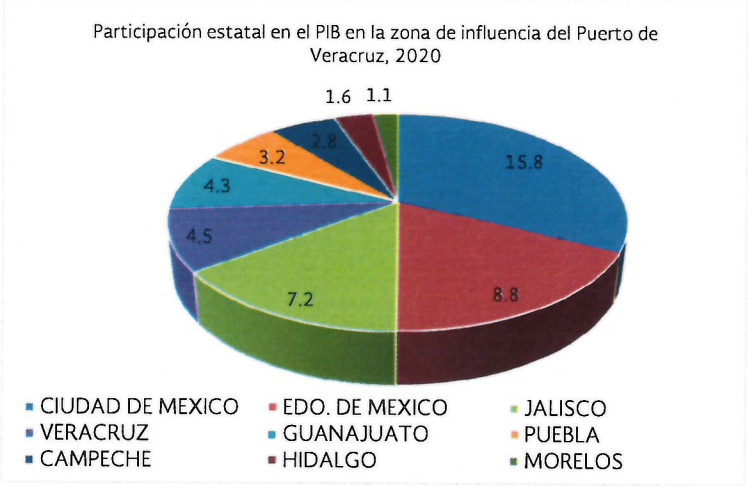
Para el caso particular de los vehículos, su *hinterland* se ubica principalmente en la zona centro del país, así como en los estados de Aguascalientes, Morelos, San Luis Potosí y Guanajuato. Este tipo de carga, a pesar de no ser representativa en tonelaje sí lo es en cuanto a unidades manejadas. Como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



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 **60% del Producto Interno Bruto (PIB) de México.**

Participación estatal en el PIB en la zona de influencia del Puerto de Veracruz, 2020



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

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 34% de importación y el 9 de exportación del total de la carga operada por el puerto En este mercado relevante destacan los sectores de la industria del cemento, el acero y la agroindustria, principalmente.

Finalmente, el mercado de la zona centro, que se integra por los estados de Cd. De México, Edo. de México, Puebla, Morelos e Hidalgo, representa el 26% del total de la carga operada por el puerto en segmentos principalmente carga contenerizada, carga de granel mineral, carga de granel agrícola y 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.

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

El Puerto de Veracruz se enlaza con el interior del País a través de redes carreteras y ferroviarias que se comunican con las principales ciudades de la zona centro y norte del país.

Las líneas de Ferromex y Kansas City Southern operan por el puerto de Veracruz, dándole a este una característica especial de gran competitividad al contar con dos líneas ferroviarias lo que le permite ofrecer dos opciones a los usuarios para el trasporte ferroviario, con líneas independientes con destino la terminal de Patanco, Edo. de México, lugar en donde convergen ambas líneas nuevamente y le permite seguir su conexión por medio de Ferrovalle hacia el resto del país.

Enlace ferroviario del Puerto de Veracruz



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

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 ET[1], 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



[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.

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Distancias por carretera y ferrocarril a las principales ciudades del mercado relevante del Puerto de Veracruz
(kilómetros)

Ciudad	Transporte carretero Distancia (Km) Veracruz	Tiempo a destino (hrs)	Transporte ferroviario Distancia Veracruz	Tiempo a destino (hrs)
Ciudad de México	400	5	450	16
Puebla	280	3	280	10
Querétaro	600	7	641	25
Toluca	470	6	500	18
Guadalajara	970	12	1016	36
San Luis Potosí	970	9	841	30
Guanajuato	750	9	814	29
Morelia	710	9	965	34
Monterrey	1090	15	1398	50

En los destinos de la carga comercial con el exterior, en el año 2020 destacó Estados Unidos con el 22% del movimiento total de carga; le siguieron Colombia (11%), Holanda, Bélgica, Brasil, Rep. Dominicana, Alemania todos con el (5%); otros países representaron el 42%.

Por su parte, el principal flujo de mercancías provino de Estados Unidos (57%), seguido de Brasil (9%) Bélgica, Canadá, Alemania (5%), Holanda y España (3%). Estos siete países representaron el 86% del total de carga movilizada desde el exterior en el año 2020; otros países participaron con el 14% restante.

Destinos de la carga de comercio exterior del Puerto de Veracruz, 2020

Países	Toneladas	Participación %
EEUU	1,282,714	22%
COLOMBIA	645,887	11%
HOLANDA	289,165	5%
BELGICA	288,375	5%
BRASIL	278,842	5%
REP.DOMINICANA	273,053	5%
ALEMANIA	263,392	5%
OTROS	2,389,204	42%
Total	5,710,633	100%

Orígenes de la carga de comercio exterior del Puerto de Veracruz, 2020

Países	Toneladas	Participación %
EEUU	11,421,600	57%
BRASIL	1,723,895	9%
BELGICA	986,144	5%
CANADÁ	984,463	5%
ALEMANIA	914,321	5%
HOLANDA	573,154	3%
ESPAÑA	550,537	3%
OTROS	2,776,561	14%
Total	19,930,677	100%

El puerto de Veracruz tiene una conectividad marítima que le permite una conexión a más de 126 puertos a través de 16 líneas navieras, las conexiones marítimas son principalmente a la costa este de Estados Unidos, Europa, Centro y Sudamérica

De acuerdo a las cifras de la Coordinación General de Puertos, el tráfico marítimo de Veracruz está muy localizado a la costa este de los Estados Unidos y a Europa, principalmente la zona norte, ambos suman el 73% de su tráfico marítimo.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Sin embargo, es importante el tráfico que se realiza con Centroamérica y Sudamérica, ambos participan con el 19%, por lo que básicamente son tres sus regiones que logra alcanzar, Estados Unidos, Europa y América.

Región	Participación
Norte américa	42%
Europa	31%
Sudamérica	16%
Centroamérica y caribe	3%
Asia	2%
África	1%
Oceanía	0%
N/i	0%
Total	100%

Este tráfico lo realiza con aproximadamente 126 puertos de 51 países, siendo Estados Unidos y países europeos los más frecuentes.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Principales orígenes/destinos y productos por línea de negocio del Puerto de Veracruz, 2021.

Línea de negocio	Origen/destino del flujo comercial	Principales productos
Carga general	Bélgica, Alemania, Corea, España,	Acero, aluminio, maquinaria, cobre, tubo
Contenedores	Bélgica. Alemania, Brasil, EE.UU., Argentina	Autopartes, maquinaria, bebidas, café, electrónicos, electrodomésticos.
Granel agrícola	EE.UU., Canadá, Francia, Uruguay, Argentina	Maíz, trigo, soya, canola, arroz, malta
Granel mineral	EE.UU., Brasil, Rusia, Bélgica, Letonia, Estonia, Canadá	Chatarra, pet-coke, arrabio, briqueta, fertilizantes
Líquidos	EEUU, Costa Rica, Colombia, Canadá, Guatemala	Aceites vegetales, productos químicos, grasas animales
Combustibles	EEUU, México, Canadá, Holanda	Gasolinas, Diesel, turbosina, MTBE
Autos	Bélgica, India, EEUU, Argentina, Brasil	Autos

Foreland del Puerto de Veracruz 2020



En cuanto a su conectividad marítima, Veracruz es el puerto de acuerdo al informe de la Dirección General de Marina Mercante de la Coordinación General de Puertos, presenta más líneas regulares y el segundo con el mayor número de puertos de destino, solo debajo del puerto de Altamira en Tamaulipas.

Puerto	Líneas regulares	Destinos
Veracruz	16	126
Altamira	13	184
Tampico	9	16
Tuxpan	2	4
Progreso	10	23
Coatzacoalcos	11	9
Manzanillo	14	72
Lázaro cárdenas	9	50

Como mencionamos anteriormente su conectividad marítima, lo realiza a través de 16 líneas regulares dentro de las cuales se encuentran las más importantes del mundo como CMA-CGM, MSC, HAPPAG LLOYD y otras que se pueden observar en la siguiente tabla.

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

Líneas navieras que operan en el puerto de Veracruz

Línea naviera	Puertos Destino			
	África	América	Asia	Europa
CLIPPER STEEL		2		3
CMA CGM		9		4
COMPAÑIA LIBRA DE NAVEGACAO		11		
COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES		26		10
HAMBURG SUD		22		6
HAPAG-LLOYD CONTAINER LINE		16		9
HUGO STINNES LINIEN GMBH		2		2
KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD		14	1	9
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY		10		10
MELFI MARINE CORPORATION		9		6
MITSUI OSK LINE	3	23		8
PACNAV, S.A.		1		
SEABOARD MARINE		21		1
SEALAND LINE		18		15
WALLENIUS WILHELMSEN		15	6	
ZIM CONTAINER SERVICE	1	18		5

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Durante el 2021 se recibieron 2,012 buques con los diferentes tipos de carga, como se observa en la siguiente imagen.



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

En la composición de los arribos se resalta los buques portacontenedores quienes con 648 arribos representan el 32%, seguidos por automóviles con el 15% y los derivados del petróleo con 13%.

En carga general se recibieron un total de 219 buques, con un promedio de 9,210 toneladas por buque; asimismo, se atendieron 229 buques con granel agrícola y 192 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 299 buques y en la de otros fluidos 164 embarcaciones.

El puerto de Veracruz, dentro del Sistema Portuario Nacional durante el año 2021, participó con el 11% del tráfico nacional de carga y, sin considerar los puertos con exportación de petróleo y derivados de Pemex, participó con el 16%.

En el segmento que más participa es en el granel agrícola, con el 48%, siendo el puerto que más cereales transfiere de todo el sistema portuario nacional; su participación también es relevante en carga contenerizada ocupando el tercer lugar con un 20%, en cuanto a toneladas de carga contenerizada operadas durante el 2021, es superado por el puerto de Manzanillo y Lázaro Cárdenas en el Pacífico.

De acuerdo con su tráfico, el posicionamiento del puerto de Veracruz en el Sistema Portuario Nacional está en el segundo lugar debajo del puerto de Manzanillo, sin considerar el petróleo manejado por Pemex, como se observa en la siguiente tabla.

Puerto	2021	Puerto	2021
Manzanillo	32,858,763	Veracruz	28,824,668
Lázaro cárdenas	26,450,405	Altamira	21,742,251
Isla de cedros	13,276,599	Punta venado	7,760,491
Guerrero negro	5,903,926	Coatzacoalcos	5,038,746
Guaymas	5,686,509	Tuxpan	4,175,095
Topolobampo	4,171,194	Progreso	4,120,047
Ensenada	3,613,385	Tampico	3,584,611
Pichilingue	2,626,776	Dos bocas	3,099,933
Mazatlán	2,352,645	Cozumel	632,326
Isla san marcos	2,012,599	Cd. del Carmen	344,579
La paz	1,349,552	Punta Sam	125,365
Punta Santa María	926,838	Isla mujeres	125,365
San juan de la costa	460,153	Seybaplaya	70,322
Cuyutlán	447,071	Puerto Morelos	23,488
Puerto Chiapas	374,564	Frontera	50,074
Salina cruz	227,383	Chiltepec	8,542
El sauzal	127,860		
San carlos	51,021		
Acapulco	6,704		
Santa rosalía	18,610		
Pacífico	102,942,557	Golfo - caribe	79,725,903

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Veracruz a nivel Costa del Gofo-Caribe se encuentra a la cabeza de todos los puertos de esta costa, siendo el puerto de Altamira el más cercano con 21.7 millones de toneladas es decir un 25% menos que el tráfico de Veracruz.

A nivel del Sistema Portuario Nacional, Veracruz se posiciona de manera primordial en el segmento de carga general, granel agrícola y automóviles, y de manera considerable en carga contenerizada.

Posicionamiento del Puerto de Veracruz a Nivel Nacional, sin Petróleo y sus derivados de Pemex

Tipo de carga	Trafico Nacional	Trafico Veracruz	Posición	Observaciones
General suelta	29,709,578	3,381,980	Segundo	Carga de importación y exportación, principalmente acero y automóviles.
Granel agrícola	16,283,983	7,121,730	Primer	Carga de importación, con el mayor tráfico a nivel nacional
General contenerizada	58,885,115	11,169,813	Tercer	Tercer lugar en cuanto a toneladas y teu's manejados
Otros fluidos	13,098,870	3,295,942	Segundo	Su participación es muy cercana a lo manejado por Altamira.
Granel mineral	64,690,914	3,855,203	Octavo	Al igual que en los fluidos, su participación es muy regional y muy focalizada a un número muy reducido de clientes.

Dentro de la costa del Golfo de México, considerando todas las cargas de los puertos incluyendo el movimiento del petróleo, el puerto de Veracruz se encuentra en la primera posición.

Posicionamiento del Puerto de Veracruz en el Golfo de México, con Petróleo y sus derivados

Puerto	General	Contenedores	Agrícola	Mineral	Petróleo y derivados	Otros fluidos	Total
Veracruz	3,381,980	11,169,813	7,121,730	3,855,203	3,230,576	3,295,942	32,055,244
Coatzacoalcos	425,269	107,548	1,131,713	1,231,309	22,887,341	2,142,907	27,926,087
Dos bocas	2,896,127	627	74,999	18,622	21,119,719	109,558	24,219,652
Altamira	4,115,099	7,946,891	1,041,798	5,081,785	-	3,556,698	21,742,251
Cayo arcas	-	-	-	-	20,158,243	-	20,158,243
Tuxpan	172,527	316,506	1,172,582	283,997	8,700,873	2,229,483	12,875,968
Tampico	1,794,825	115,127	140,568	1,444,259	4,399,698	89,832	7,984,309
Punta venado	632,326	-	-	7,128,165	-	-	7,760,491
Progreso	302,302	827,929	2,493,639	484,829	2,793,297	11,348	6,913,344
Cozumel	632,326	-	-	-	-	-	632,326
Cd. Del Carmen	331,461	-	-	9,307	-	3,811	344,579

Considerando el posicionamiento del puerto de Veracruz, en la costa Golfo-Caribe, el puerto participa en seis segmentos de carga, más el de automóviles que si bien se contabiliza como carga general, es una unidad de negocio muy importante no solo para el puerto, sino para la economía del país, por la cadena logística que incluye, el suministro, el armado y la distribución.

En la siguiente tabla, se puede apreciar la participación del puerto de Veracruz, entre los principales puertos de la costa Golfo-Caribe.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Posicionamiento del Puerto de Veracruz en el Golfo de México, sin Petróleo y sus derivados

Puerto	General	Contenedores	Agrícola	Mineral	Otros fluidos	Total
Veracruz	3,381,980	11,169,813	7,121,730	3,855,203	3,295,942	28,824,668
Altamira	4,115,099	7,946,891	1,041,798	5,081,785	3,556,698	21,742,271
Punta venado	632,326	-	-	7,128,165	-	7,760,491
Coatzacoalcos	425,269	107,548	1,131,713	1,231,309	2,142,907	5,038,746
Tuxpan	172,527	316,506	1,172,582	283,997	2,229,483	4,175,095
Progreso	302,302	827,929	2,493,639	484,829	11,348	4,120,047
Tampico	1,794,825	115,127	140,568	1,444,259	89,832	3,584,611
Dos Bocas	2,896,127	627	74,999	18,622	109,558	3,099,933
Cozumel	632,326	-	-	-	-	632,326
Cd. del Carmen	331,461	-	-	9,307	3,811	344,579

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.



NACIONAL	16,283,983	58,885,115	29,709,578	13,098,870	64,690,914	103,445,830
VERACRUZ	7,121,730	11,169,813	3,381,980	3,295,942	3,855,203	3,230,576
PARTICIPACIÓN	44%	19%	11%	25%	6%	3%

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
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 se ubica en el litoral del Golfo de México, en el Estado de Veracruz, el cual fue habilitado por el ejecutivo federal para tráfico de altura y cabotaje, mediante decreto publicado en el diario oficial de la federación el 31 de mayo de 1974, cuyas coordenadas son 19°12'00" latitud norte y 96°08'00" latitud oeste.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



Su posicionamiento geográfico lo pone de manera directa con las rutas marítimas hacia la costa este de los Estados Unidos, norte de Europa, Mar Mediterráneo, África Centro y Sudamérica, así como a Asia y por medio de sus líneas regulares mantiene conexiones a África, América, Asia Europa y Oceanía.

Dentro del Sistema Portuario Nacional se encuentra localizado en la costa del Golfo de México, compartiendo litoral con los puertos nacionales de Altamira, Tampico y Tuxpan hacia el norte y con Coatzacoalcos, Ciudad del Carmen y Dos bocas hacia el sur, también comparte litoral con el puerto de Progreso, aunque este se encuentra ya en el Caribe mexicano.

Puertos nacionales que comparten la costa Golfo- Caribe con el Puerto de Veracruz



Con respecto a puertos extranjeros, comparte costa con los puertos norteamericanos del Golfo de México como son, Houston, Galveston y Brownsville. Por su situación geográfica también comparte costa con los puertos de la Florida.

Puertos de Estados Unidos que comparten costa del Golfo de México con el Puerto de Veracruz

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS



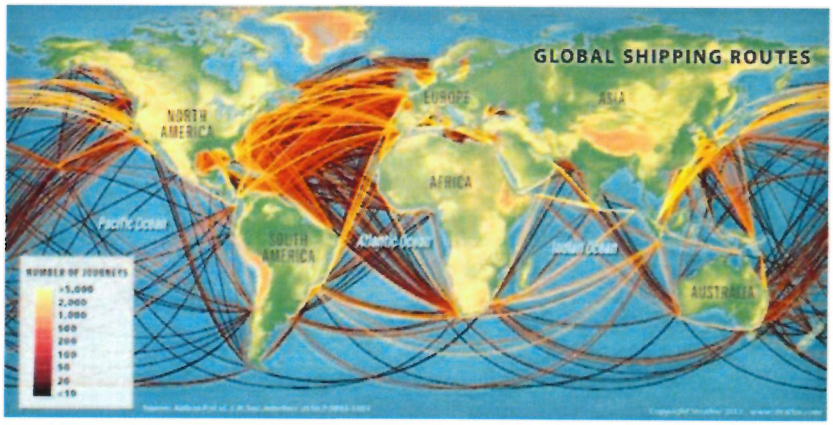
Su posicionamiento geográfico con respecto a las rutas de mayor tráfico marítimo no es muy sobresaliente, ya que las rutas principales están del Este a Oeste en la parte norte del hemisferio y con mayor intensidad el tráfico con Asia Oriental. Veracruz se encuentra debajo de la franja de mayor comercio.

Las rutas principales este-oeste operan entre Asia y los Estados Unidos, y entre Asia y Europa. O sea que las rutas principales navegan por el Canal de Suez, entre Asia y Europa, y por el Canal de Panamá, entre Asia y la costa este de los Estados Unidos. La otra ruta principal opera entre Asia y la costa oeste de los

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Estados Unidos, y parte de esa carga utiliza el sistema multimodal de los Estados Unidos para llegar a su destino utilizando el mini-landbridge.

Rutas marítimas



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Por otro lado, los flujos marítimos con mayor intensidad se encuentran en la costa Pacífico, por la participación mayoritaria de China en el comercio mundial, por lo que Veracruz al ser parte de la costa este es menos favorecida en la actual geografía del transporte marítimo.

En lo que compete a la Norte-Sur, su posicionamiento es más favorecido ya que mantiene una conexión directa con los puertos norteamericanos y canadienses de la costa Este, así como a centro y Sudamérica.

Sin embargo, su competencia Mayor la tiene con respecto a las rutas del Norte de Europa y Mediterráneo, así como a centro y Sudamérica.

Así mismo su incorporación a la Ruta Sur-Sur, podría presentar mayores ventajas competitivas.

De acuerdo con las cifras de la Coordinación General de Puertos, el tráfico marítimo de Veracruz está muy localizado a la costa este de los Estados Unidos y a Europa, principalmente la zona norte, ambos suman el 73% de su tráfico marítimo, esto sostiene el análisis anterior.

Sin embargo, es importante el tráfico que se realiza con Centroamérica y Sudamérica, ambos participan con el 19%, por lo que básicamente son tres sus regiones que logra alcanzar, Estados Unidos, Europa y América.

Participación por regiones

Región	Participación
Norte américa	42%
Europa	31%
Sudamérica	16%
Centroamérica y Caribe	3%
Asia	2%
África	1%
Oceanía	0%
N/i	0%
Total	100%

Este tráfico lo realiza con aproximadamente 126 puertos de 51 países, siendo Estados Unidos y países europeos los más frecuentes.

Líneas Navieras que operan en el Puerto de Veracruz

Línea naviera	Puertos Destino			
	Africa	América	Asia	Europa
CLIPPER STEEL		2		3
CMA CGM		9		4
COMPAÑIA LIBRA DE NAVEGACAO		11		
COMPAÑÍA SUDAMERICANA DE VAPORES		26		10
HAMBURG SUD		22		6
HAPAG-LLOYD CONTAINER LINE		16		9
HUGO STINNES LINIEN GMBH		2		2
KAWASAKI KISEN KAISHA, LTD		14	1	9
MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY		10		10
MELFI MARINE CORPORATION		9		6
MITSUI OSK LINE	3	23		8
PACNAV, S.A.		1		
SEABOARD MARINE		21		1
SEALAND LINE		18		15
WALLENIUS WILHELMSEN		15	6	
ZIM CONTAINER SERVICE	1	18		5

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

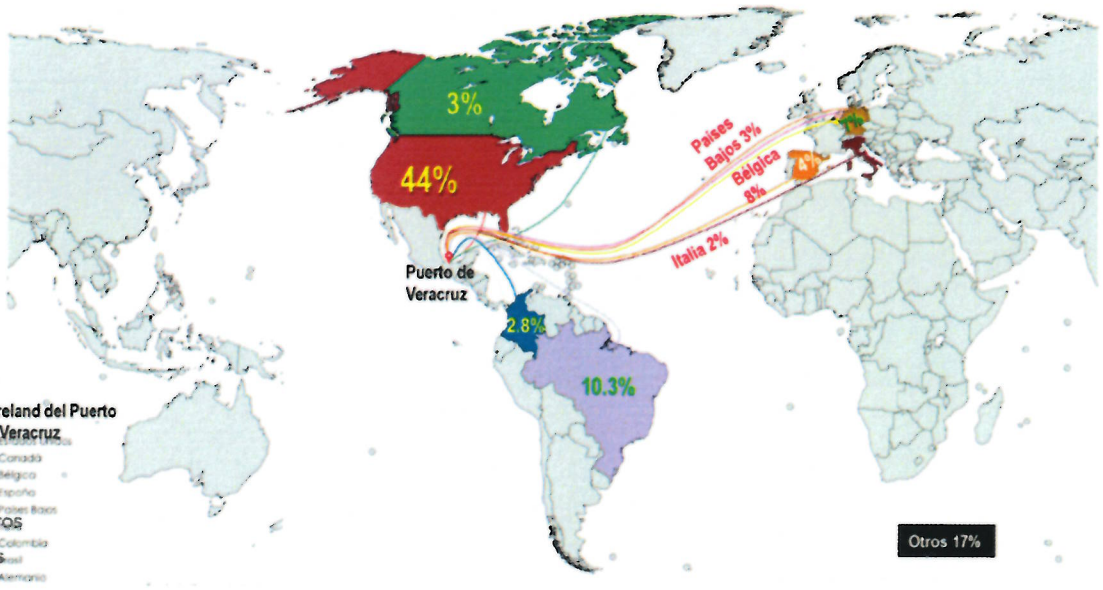
Otro factor que influye por su posicionamiento geográfico es el peso competitivo con los puertos norteamericanos de la Costa Este, que se encuentran dentro de la franja de mayor comercio y por ende de las rutas marítimas más grandes, principalmente Houston.

Un indicador que utilizamos en este factor será el de las líneas regulares que utilizan al puerto, aunque este es utilizado también en la parte de la conectividad. En este factor Veracruz de acuerdo con el informe de la Dirección General de Marina Mercante de la Coordinación General de Puertos, es el puerto que presenta más líneas regulares y el segundo con el mayor número de puertos de destino, solo debajo del puerto de Altamira en Tamaulipas.

Puerto	Líneas regulares	Destinos
Veracruz	16	126
Altamira	13	184
Tampico	9	16
Tuxpan	2	4
Progreso	10	23
Coatzacoalcos	11	9
Manzanillo	14	72
Lázaro cárdenas	9	50

Esta conectividad marítima le permite mantener un foreland que permite conectar al puerto con los Estados Unidos, Europa, Centro y Sudamérica.

Foreland 2020



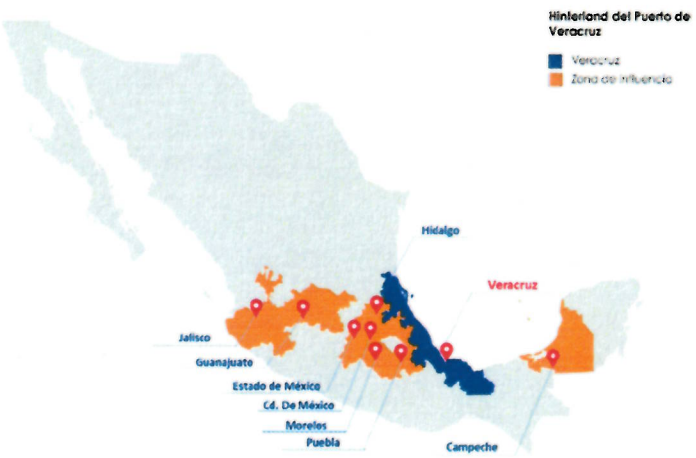
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

El Puerto de Veracruz es uno de los cuatro principales puertos del país. Dispone de una posición estratégica con excelentes conexiones ferroviarias y carreteras, que lo enlazan a los principales centros logísticos del país.

La mayor ventaja del puerto de Veracruz es su Hinterland, ya que actualmente es el puerto más adecuado para proveer a las zonas de consumo más amplias del país.

En el 2020 se destinaron y recibieron mercancías con más de 25 entidades federativas, siendo 9 las principales con las cuales envía o recibe más de 150 mil toneladas y representan el 96% de su tráfico, estas determinan su zona de influencia o Hinterland primario del puerto de Veracruz está conformada por los Estados de Veracruz, Puebla, Estado de México, Ciudad de México, Hidalgo, Morelos, Guanajuato, Jalisco, y Campeche, siendo entidades mayormente de vocación importadora, así como centros de consumo e industrial.

Hinterland del Puerto de Veracruz 2020



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

En este tema es importante mencionar que existe una correlación entre diferentes puertos con el hinterland del puerto de Veracruz, por lo que existen entidades federativas que tienen el mismo hinterland

Entidad federativa	Veracruz	Tuxpan	Altamira	Coatzacoalcos
Ciudad de México				
Estado de México				
Guanajuato				
Jalisco				
Morelos				
Puebla				
Hidalgo				
Veracruz				
Campeche				
Querétaro				

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.
- Veracruz -Nuevo Laredo 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



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

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 FERROMEX 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 cesionadas.

El desalojo 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



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

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.

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

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, de las exportaciones, en su mayoría es 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 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 participa en 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.

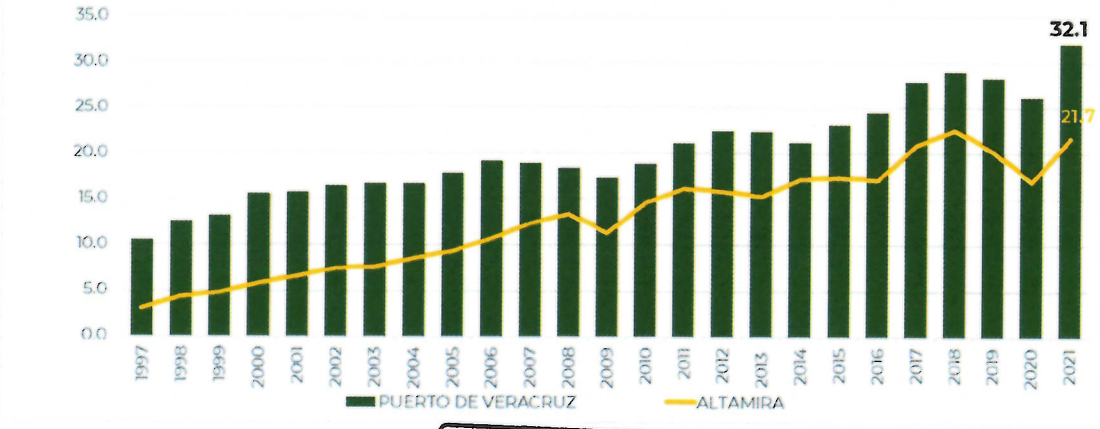
En cuanto al mercado local, que está comprendido por diversas ciudades del propio estado de Veracruz. Este mercado destaca por ser el principal origen de la carga de exportación; de hecho, del total de las exportaciones que salen de Veracruz, está representado por productos como el azúcar, café en grano, cemento, cerveza, melaza, mieles incristalizables y tubos de acero (producidos por TAMSA).

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

El Sistema Portuario Nacional como **puertos comerciales** 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 2021 el 63% del total de carga comercial operada en el Golfo de México. Durante ese año, el volumen movilizado por ambos puertos representó el 93% de la carga contenerizada manejada en esta región, el 62% del granel agrícola, el 46% del granel mineral, el 60% de otros fluidos y el 75% de la carga general suelta.

Tendencia del total de carga manejada en los Puertos de Veracruz y Altamira, 1997-2021
(miles de toneladas)



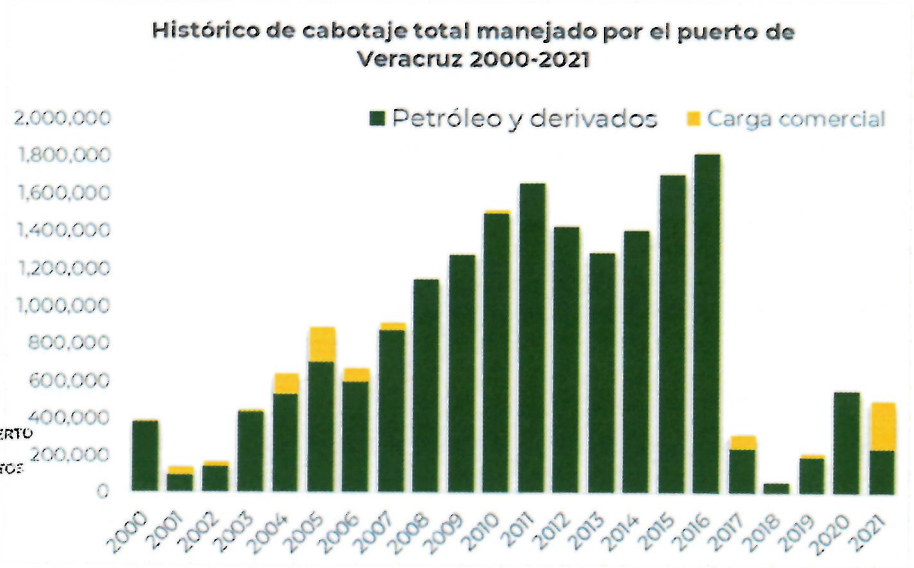
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

En la línea de negocio de contenedores, en el año 2021 se registró entre todos los puertos del Golfo de México un movimiento de 2.2 millones de TEUs, de los cuales el Puerto de Veracruz participó con el 51%.

El cabotaje de carga comercial mantuvo una operación durante los años 2000 al 2007 y a partir de entonces se interrumpió este tipo de tráfico, y de manera esporádica hubo movimiento en 2010, 2017 y en 2019, pero con poco volumen que representó el 9% en 2019 respecto a la carga petrolera de cabotaje y actualmente tiene más de 10 años que prácticamente no se manejan cargas de cabotaje comercial en el puerto de Veracruz.

Tendencia del cabotaje total manejado por el puerto de Veracruz 2000-2021



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

El tráfico del puerto de Veracruz es muy interesante ya que es de los puertos que presentan la mayor diversidad de tipos de cargas, y que mantiene una participación en todos ellos, a diferencia de otros puertos que su tráfico es muy concentrado en un tipo de carga.

Otra característica particular es su estabilidad en su crecimiento, ya que es un puerto que viene manejando diversos grupos de cargas de muchos años, o sea que no cuenta con segmentos nuevos que por razones comerciales se hayan concentrado en Veracruz, su carga es tradicional.

En los últimos 10 años el puerto de Veracruz ha tenido una tasa media de crecimiento de aproximadamente del 4.0%, lo que representa más de 10 millones de toneladas, incluyendo las etapas de crisis y el 2020, en esos 10 años, presenta un crecimiento homogéneo entre las importaciones y las exportaciones, pero una disminución muy marcada en el cabotaje, provocado principalmente el tráfico de los combustibles, que ha sustituido el cabotaje por las importaciones.

Comportamiento por tipo de tráfico del Puerto de Veracruz 2012-2021

AÑO	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
TOTAL	22,017,930	21,819,329	21,209,619	23,135,214	24,499,237	27,802,655	28,974,382	28,273,284	26,199,305	32,055,244
IMPORTACIÓN	15,592,855	14,685,603	14,241,602	15,957,858	17,265,596	20,640,085	21,884,703	21,131,732	19,930,677	25,164,935
EXPORTACIÓN	4,990,285	5,844,633	5,557,142	5,466,932	5,412,922	6,916,488	7,026,026	6,922,455	5,710,633	6,393,009
CABOTAJE	1,434,790	1,289,093	1,410,875	1,710,424	1,820,719	246,082	63,653	219,097	557,995	497,300

Año	TMCA 2012-2021
Total	**4.04%**
Importación	5.46%
Exportación	2.79%
Cabotaje	-11.11%



Comportamiento por tipo de carga del Puerto de Veracruz 2012-2021

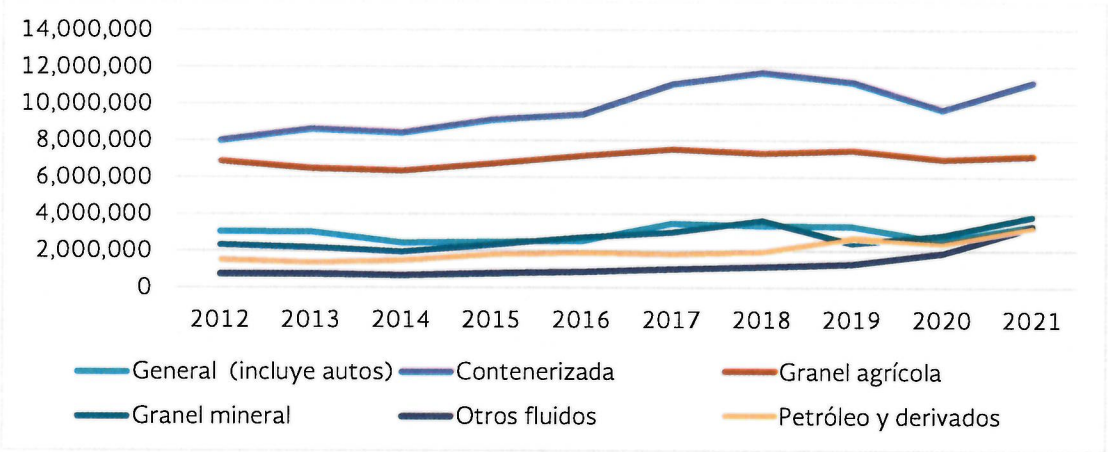
Tipo de carga	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
General suelta	3,060,912	3,044,606	2,448,355	2,494,613	2,526,820	3,483,027	3,369,059	3,338,978	2,526,259	3,381,980
General contenerizada	7,598,896	8,129,112	8,444,684	9,137,419	9,410,505	11,074,039	11,700,326	11,178,886	9,676,552	11,169,813
Granel agrícola	6,844,899	6,437,359	6,304,277	6,698,476	7,145,749	7,494,542	7,276,384	7,429,812	6,943,666	7,121,730
Granel mineral	2,337,203	2,192,811	1,946,651	2,334,322	2,738,615	2,999,488	3,640,535	2,406,927	2,852,640	3,855,203
Petróleo y derivados	1,434,790	1,289,093	1,410,875	1,710,424	1,820,719	1,755,208	1,876,390	2,643,196	3,435,058	3,230,576
Otros fluidos	741,230	726,348	654,777	759,960	856,829	996,351	1,111,688	1,275,489	765,128	3,295,942
Total	22,017,930	21,819,329	21,209,619	23,135,214	24,499,237	27,802,655	28,974,382	28,273,288	26,199,303	32,055,244

Por tipo de carga se observa un crecimiento real en la carga contenerizada con más de 10 millones de toneladas en un periodo de los últimos 10 años

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Tipo de carga	TMCA 2012-2021
General suelta	1.11%
General contenerizada	3.75%
Granel agrícola	0.44%
Granel mineral	5.72%
Petróleo y derivados	9.44%
Otros fluidos	18.03%
Total	4.04%

Comportamiento por tipo de carga del Puerto de Veracruz 2012-2021



Durante el año 2021, existe una participación del tráfico de carga donde la carga contenerizada ocupa el primer lugar con un 35%, siendo esta la que ha sostenido su crecimiento en los últimos años, como segunda carga por su tráfico están los gráneles agrícolas con un 22% de participación, seguido por el granel mineral con un 12%, cabe señalar que si bien su participación en cuanto a tráfico los automóviles no son significativos es una carga muy importante para el puerto por su relación con las cadenas de suministro de la industria automotriz.

Cabe remarcar que el 2021 permitió recuperar carga perdida en el 2020 y poder absorber una baja en el crecimiento del 2022.

Como ya lo mencionamos en un tema anterior, el Puerto de Veracruz es uno de los cuatro puertos más importantes del Sistema Portuario Nacional de acuerdo con las cifras de la Dirección General de Puertos; actualmente participa con el 16% de la carga comercial (sin petróleo de la terminal de Pemex) con 28.82 millones de toneladas.

De acuerdo con una selección de los puertos comerciales que reporta la Dirección General de Puertos, el puerto de Veracruz ocupa el segundo lugar en cuanto a tráfico de mercancías, debajo de Manzanillo, con 28,824,668 de toneladas.

Puerto	Lázaro Cárdenas	Manzanillo	Veracruz	Altamira
General suelta	3,287,137	2,454,146	3,381,980	4,115,099
General contenerizada	12,372,454	23,102,415	11,169,813	7,946,671
Granel agrícola	54,450	1,668,728	7,121,730	1,041,798
Granel mineral	9,922,636	5,633,474	3,855,203	5,081,785
Otros fluidos	813,728		3,295,942	3,556,698
Total	26,450,405	32,858,763	28,824,668	21,742,251

De acuerdo a la misma fuente, el *Puerto de Veracruz*, participa con el 44% del tráfico de los gráneles agrícolas, con el 11% de la carga general y con el 19% de la carga contenerizada.

Tipo de Carga	Volumen operado 2021	Participación nacional
Carga general suelta	3,381,980	11%
Carga general contenerizada	11,169,813	19%
Granel agrícola	7,121,730	44%
Granel mineral	3,855,203	6%
Otros fluidos	3,295,942	25%

Como se puede observar, podríamos decir que el fuerte de su tráfico a nivel nacional sigue siendo el granel agrícola con un posicionamiento del 44% del tráfico de este tipo de carga; por su parte, la carga *contenerizada tiene una participación interesante del 19% de este tipo de carga a nivel nacional, de acuerdo con las cifras de la Dirección General de Puertos (2021).*

Análisis del tráfico del puerto de Veracruz por tipo de carga.

Carga General

El puerto de Veracruz participa con 3.3 millones de toneladas de carga general, ocupando el segundo lugar a nivel nacional, aunque con volúmenes muy similares al puerto de Lázaro Cárdenas; ya que Dos Bocas es carga muy específica por ser abastecimiento del sistema de extracción de petróleo, Topolobampo y Pichilingue son cargas de cabotaje.

Puerto	2021	Puerto	2021
Lázaro Cárdenas	3,287,137	Altamira	4,115,099
Manzanillo	2,454,146	Veracruz	3,381,982
Topolobampo	2,399,375	Dos Bocas	2,896,127
Pichilingue	2,318,983	Tampico	1,794,825
Mazatlán	1,922,962	Punta Venado	632,326
La paz	1,349,552	Cozumel	632,326
Ensenada	631,583	Coatzacoalcos	425,269
El sauzal	127,860	Cd. del Carmen	331,461
Guaymas	88,404	Progreso	302,302
San Carlos	51,021	Tuxpan	175,527
Puerto Chiapas	18,839	Punta Sam	125,365
Santa Rosalía	18,610	Isla mujeres	125,365
Isla San marcos	12,667	Frontera	50,074
Acapulco	6,704	Seybaplaya	26,637
Salina Cruz	109	Chiltepec	8,542
Isla de Cedros	-	Puerto Morelos	1,401
Total Pacífico	14,687,952	Golfo - Caribe	15,021,626

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

El tráfico de carga general que opera el puerto de Veracruz ha presentado una TMCA del 1.1% del 2012 al 2021, sin embargo, en el año 2020 producto de la recesión mundial provocada por la pandemia COVID19, se observa una drástica disminución de carga entre el 2019 y 2020 con una disminución de más de 800 mil toneladas.

Tipo de carga	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
General Suelta	3,060,912	3,044,606	2,448,355	2,494,613	2,526,820	3,483,027	3,369,059	3,338,978	2,526,259	3,381,982



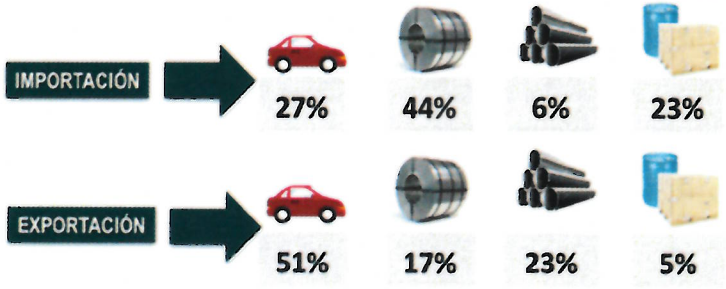
Durante el 2021, el comportamiento de este segmento es tiene una distribución entre exportación e importación, donde la primera es mayoritaria con un 55%, contra un 45% de las importaciones.

Los productos significativos en este segmento, en la parte de importación son los automóviles que significan el 27% de la carga general y los productos de acero, que aportan el 44%, solo estos dos productos suman el 71% de la carga general de importación.

En cuanto a la exportación, son los mismos productos, los automóviles con un 51%, el acero con un 17% y se suma el tubo para la industria petrolera con un 26%, estos tres productos componen el 94% de las exportaciones de carga general.

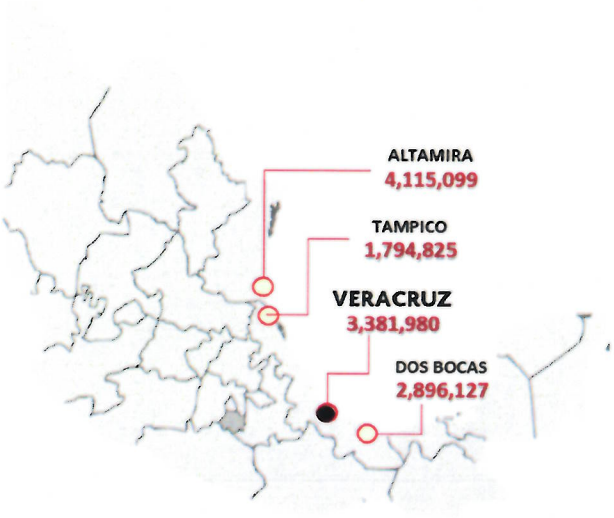
Carga General 2021 (Toneladas)				
Carga General	Importación	Exportación	Total	Participación
Carga general sin autos	1,109,127	907,932	2,017,059	
Autos	402,351	962,572	1,364,923	40%
Acero	671,686	323,188	994,874	29%
Tubo	86,771	486,092	572,863	17%
Total	**1,511,478**	**1,870,504**	**3,381,982**	**86%**
Participación	**45%**	**55%**		

DISTRIBUCION DEL TRAFICO DEL SEGMENTO DE CARGA GENERAL 2021 (Toneladas)



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

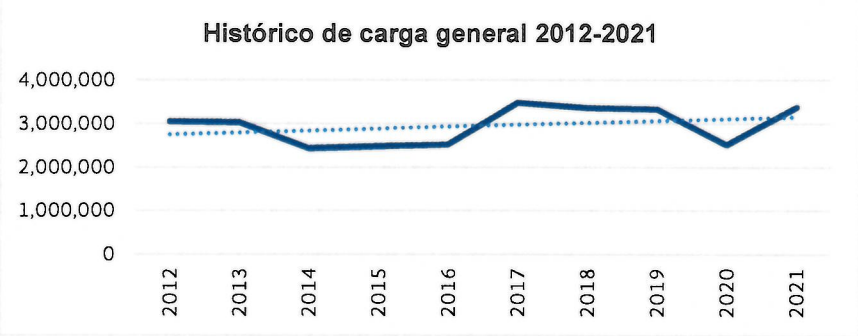
PUERTOS PARTICIPANTES EN CARGA GENERAL GOLFO DE MEXICO 2021 (Toneladas)



Con respecto a los puertos con los que comparte costa y en su momento podría también abarcar el mismo hinterland, son principalmente los puertos de Altamira, Tampico y Tuxpan, los cuales pudiesen operar las mismas cargas, como es el caso de los automóviles y el acero.

Los otros puertos representan poca competitividad por su carácter regional en el caso de Progreso, así como la vocación de los puertos de Dos Bocas y CD Carmen, al offshore, ya que la carga general que reportan es la que se traslada de los puertos a la zona de plataformas petrolera, principalmente en la Sonda de Campeche.

Tipo de carga	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
General suelta	3,060,912	3,044,606	2,448,355	2,494,613	2,526,820	3,483,027	3,369,059	3,338,978	2,526,259	3,381,982



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Granel agrícola

El puerto de Veracruz, participa con 7.1 millones de toneladas de graneles agrícolas, ocupando el primer lugar a nivel de todos los puertos, tanto del Pacífico como del Golfo-Caribe, este volumen no tiene comparativo con otro puerto ya que el más cercano es el puerto de Progreso en Yucatán con 2.4 millones de toneladas, que es un puerto regional que abastece los requerimientos de la Península de Yucatán y Manzanillo con 1.6 millones de toneladas, pero que igualmente su hinterland no es muy competitivo con el de Veracruz.

Puerto	2021	Puerto	2021
Manzanillo	1,668,728	Veracruz	7,121,730
Guaymas	693,836	Progreso	2,493,639
Topolobampo	429,567	Tuxpan	1,172,582
Puerto Chiapas	132,801	Coatzacoalcos	1,131,713
Salina Cruz	114,138	Altamira	1,041,798
Lázaro cárdenas	54,450	Tampico	140,568
Ensenada	13,434	Dos Bocas	74,999
Total Pacífico	3,106,954	Total Golfo - Caribe	13,177,029

Cabe señalar que el caso de Veracruz en este segmento es muy importante, ya que se encuentran instaladas cuatro terminales, dos de ellas operadas por las comercializadoras de granos más grandes del planeta como son CARGILL y ADM y, en la ampliación del puerto hacia la zona norte, se cuenta con una terminal del Grupo GRAMOSA.

El tráfico de granel agrícola que opera el puerto de Veracruz ha tenido un comportamiento más homogéneo, estando en los últimos años siempre alrededor de los 6 millones de toneladas, con una TMCA de los últimos 10 años del 0.44%, y su relación entre el 2013 y 2014 fue apenas negativa en -2.1.

Es importante comentar que la disminución reflejada entre el 2013 y el 2014, se refiere a la disminución del movimiento de azúcar de exportación ya que este producto está considerado en este segmento, sin embargo, los cereales manifestaron un incremento del 1%.

GRANEL AGRICOLA 2021



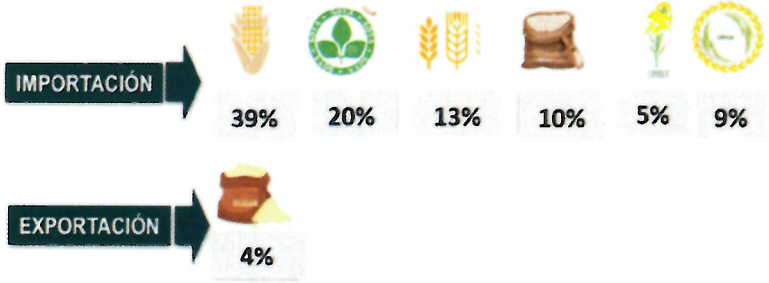
Históricamente el segmento de granel agrícola es básicamente de importación. Durante el 2021, el 96% de los cereales fueron de importación, solo considerando la exportación de azúcar se contabiliza no más del 4% de este tráfico.

Los productos significativos en este segmento son los cereales. En lo que respecta a la importación, el maíz participa con la mayor parte sumando un 39% del total operado en el 2021, la soya y el trigo son los siguientes productos con un 20% y 13% respectivamente; en cuanto a la exportación, solo se reporta el azúcar con una mínima participación del 4%.

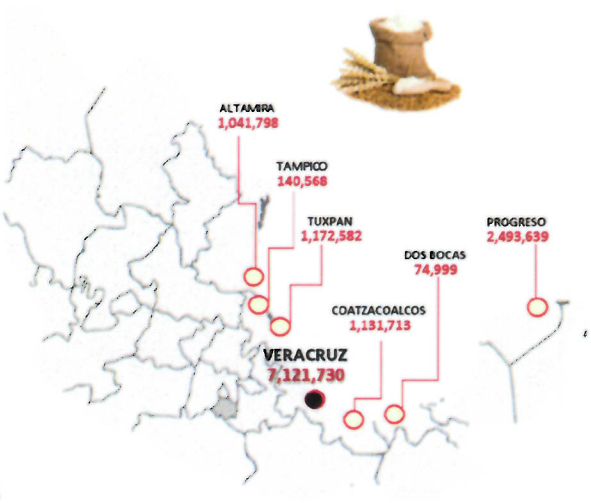
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Granel Agrícola 2021 (toneladas)				
Carga general	Importación	Exportación	Total	Participación
Maíz	2,813,073		2,813,073	39%
Soya	1,408,814		1,408,814	20%
Trigo	923,570		923,570	13%
Arroz	704,068		704,068	10%
Canola	360,109		360,109	5%
Otros	633,297		633,297	9%
Azúcar		278,796	278,796	4%
Total	6,842,932	278,796	7,121,728	100%
Participación	96%	4%		

DISTRIBUCION DEL TRAFICO DEL SEGMENTO DE GRANEL AGRICOLA 2021 (Toneladas)



PUERTOS PARTICIPANTES EN GRANEL AGRICOLA GOLFO DE MEXICO 2021 (Toneladas)

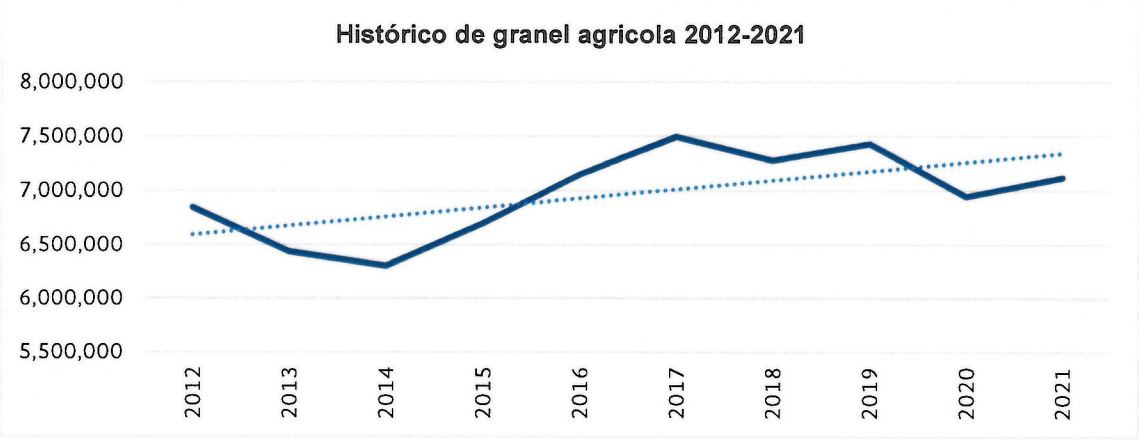


Con respecto a los puertos con los que comparte costa y en su momento podría también abarcar el mismo hinterland, son principalmente los puertos de Altamira, Tampico, Tuxpan y Coatzacoalcos, y que ya operan este tipo de carga.

Los otros puertos representan poca competitividad por su carácter regional: en el caso de Progreso, que es el que mayor volumen maneja, así como la vocación de los puertos de Dos Bocas y hasta el mismo puerto de Coatzacoalcos.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Tipo de carga	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Granel agrícola	6,844,899	6,437,359	6,304,277	6,698,476	7,145,749	7,494,542	7,276,384	7,429,812	6,943,666	7,121,728



Granel mineral

El puerto de Veracruz participa con 3.8 millones de toneladas de granel mineral, ocupando el octavo lugar a nivel de todos los puertos y siendo el tercero en la costa Golfo-Caribe; en este segmento su participación no es muy significativa, ya que principalmente maneja fertilizante y materia prima para la industria acerera local.

Puerto	2021	Puerto	2021
Isla de cedros	13,276,599	Punta venado	8,275,930
Lázaro cárdenas	9,922,636	Altamira.	4,421,780
Guerrero negro	5,903,926	Veracruz	3,855,203
Manzanillo	5,633,474	Tampico	1,454,699
Guaymas, son.	4,665,987	Coatzacoalcos	1,273,094
Isla san marcos	1,999,932	Tuxpan	527,137
Topolobampo, sin.	1,342,252	Progreso	110,475
Punta Santa María	926,838	Dos Bocas	24,912
Ensenada	675,611	Cd. del Carmen	18,842
San juan de la costa	460,153	Total Golfo-Caribe	18,959,509
Pichilingue	265,483		
Puerto Chiapas	30,862		
Total Pacífico	41,093,082		

Cabe señalar que el caso de Veracruz en este segmento los clientes son muy pocos, siendo de los más significativos la empresa TAMSA, fabricantes de tubería y la acerera de la zona industrial de Orizaba.

El tráfico de granel mineral que opera el puerto de Veracruz ha tenido un comportamiento homogéneo sin muchas variaciones con una TMCA de los últimos 10 años del 5.2%, y su relación entre el 2013 y 2014 fue apenas negativa en -2.1.

Es importante comentar que este segmento está directamente relacionado a la producción agrícola, en el caso del fertilizante, así como de TAMSA y TYASA en cuanto a materia prima como chatarra, briqueta y otras.

GRANEL MINERAL 2021

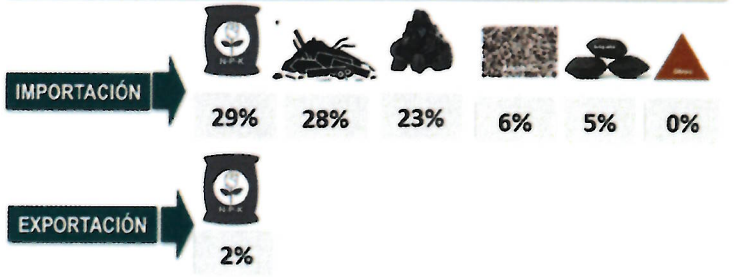


Históricamente el segmento de Granel mineral es básicamente de importación, durante el 2021, el 92% fueron productos de importación, solo considerando la exportación, un 2%, manejando un 6% de balastro en cabotaje.

El producto significativo para este segmento es el fertilizante, que en el 2021 participo con un 29% del total operado en el puerto de Veracruz, seguido por la chatarra con un 28% y la materia prima para la industria acerera con la chatarra, el arrabio y la briqueta. Por otro lado, existe una participación importante de Pet Coke, que se importa como combustible para la industria cementera, esta última participa con el 23%.

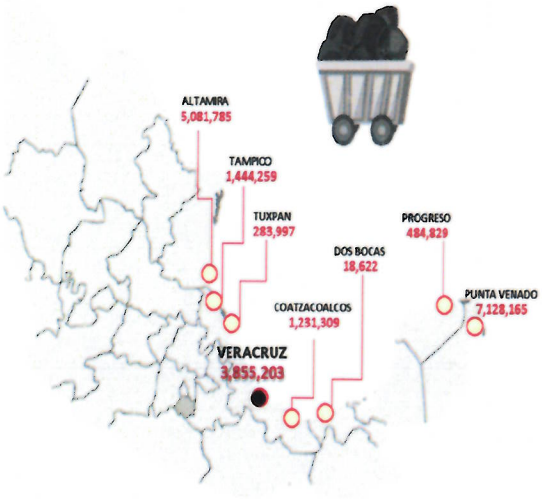
Granel Mineral 2021 (toneladas)						
Producto	Importación	Participación	Exportación	Participación	Cabotaje	Participación
Fertilizantes	1,112,160	29%				
Chatarra	1,082,625	28%				
Pet coke	901,543	23%				
Arrabio de fierro	223,901	6%				
Briqueta de fierro	205,793	5%				
Otro1	16,156	0%	61,178	100%	251,847	100%
Total	3,542,177	92%	61,178	**2%**	251,847	**6%**

DISTRIBUCION DEL TRAFICO DEL SEGMENTO DE GRANEL MINERAL 2021 (Toneladas)



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

PUERTOS PARTICIPANTES EN GRANEL MINERAL GOLFO DE MEXICO 2021 (Toneladas)

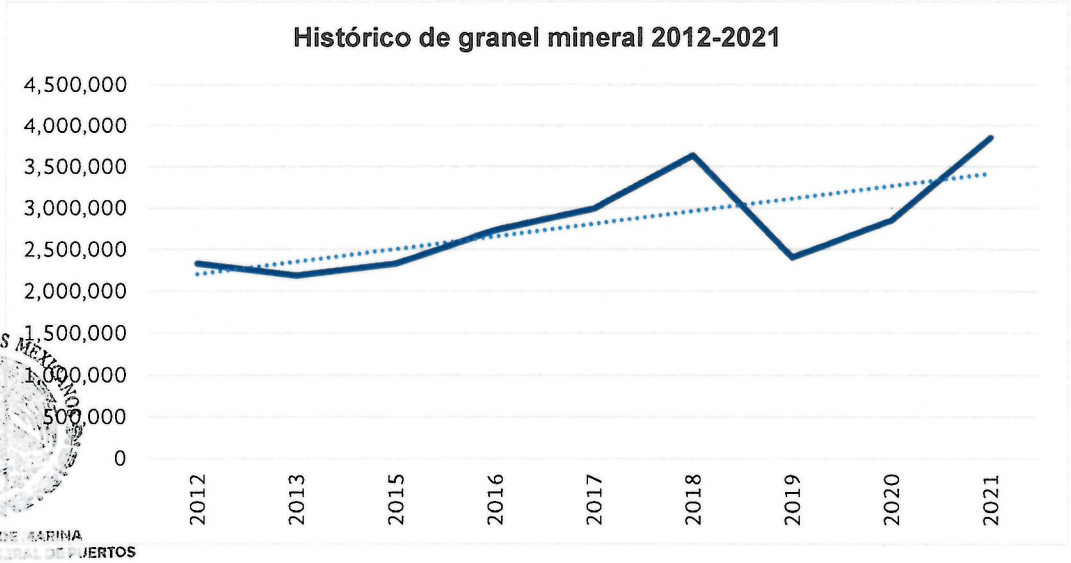


Con respecto a los puertos con los que comparte costa y en su momento podría también abarcar el mismo hinterland, son principalmente los puertos de Altamira, Tampico, Tuxpan y Coatzacoalcos y que en su caso, pueden ser competidores.

Actualmente uno de los puertos que mayor volumen opera es Altamira, ya que su hinterland abarca la zona noreste del país, principalmente el estado de Nuevo León quien es su primer consumidor.

Los otros puertos representan poca competitividad por su carácter regional como en el caso de Progreso, así como la vocación de los puertos de Dos Bocas y CD Carmen, al offshore, ya que la carga general que reportan es la que se traslada de los puertos a la zona de plataformas petrolera, principalmente en la Sonda de Campeche. En el caso particular de Punta Venado, este puerto es de una sola carga con la exportación de piedra caliza.

Tipo de carga	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Granel mineral	2,337,203	2,192,811	1,946,651	2,334,322	2,738,615	2,999,488	3,640,535	2,406,927	2,852,640	3,855,202



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Carga Contenerizada

La carga contenerizada es uno de los segmentos más importantes del puerto de Veracruz, su participación en tonelaje es muy interesante, de acuerdo con las cifras de ASIPONA se movilizaron durante el 2021, 11.1 millones de toneladas.

Para el 2021, se observó un incremento del 15.4% con respecto al 2020 debido a que se manipularon más de 11 millones de toneladas; en este segmento de carga, el puerto de Veracruz ocupa el tercer lugar a nivel nacional solo superado por los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas; y por supuesto en la Costa Golfo-Caribe está a la cabeza, solo seguido por Altamira que para el 2021 operó 7.9 millones de toneladas, lo que significa 3 millones de diferencia.

Carga Contenerizada 2021 (toneladas)			
Puerto	2021	Puerto	2021
Manzanillo	23,102,415	Veracruz	11,169,813
Lázaro cárdenas	12,372,454	Altamira	7,946,871
Ensenada	2,057,490	Progreso	827,939
Mazatlán	423,683	Tuxpan	316,506
Puerto Chiapas	192,062	Coatzacoalcos	107,548
Guaymas	172,642	Tampico	115,127
Salina cruz	31,645	Puerto Morelos	22,087
Pichilingue	26,216	Dos Bocas	627
Total Pacífico	38,378,607	Total Golfo-Caribe	20,506,508

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

La otra manera de comparar este segmento es utilizando el término TEU's, que es una unidad equivalente a un contenedor de 20 pies. En esta forma de medición, el comparativo con otros puertos es diferente ya que incluye todos los contenedores, sean llenos o vacíos; en este parámetro, el Puerto de Veracruz se encuentra en tercer lugar a nivel nacional, por abajo de Manzanillo y Lázaro Cárdenas como se muestra en el siguiente cuadro.

Carga Contenerizada 2021 (Teu's)			
Puerto	2021	Puerto	2021
Manzanillo	3,371,438	Veracruz	1,165043
Lázaro cárdenas	1,686,076	Altamira	885,457
Ensenada	394,911	Progreso	153,880
Mazatlán	41,895	Tuxpan	53,956
Puerto Chiapas	41,352	Coatzacoalcos	16,404
Guaymas	15,695	Tampico	16,729
Salina Cruz	3,176	Puerto Morelos	6,222
Pichilingue	3,294	Dos Bocas	187
Total Pacífico	5,557,837	Total Golfo-Caribe	2,297,878

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Como se puede ver, no son muchos los puertos que al 2021 operan contenedores. Es importante resaltar la brecha entre los cuatro puertos principales: Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Veracruz y Altamira, la cual es grande, sin embargo, es mucho mayor la existente entre estos cuatro puertos y los otros que manejan este tipo de carga, ya que entre éstos operan más del 93% de la carga contenerizada nacional.

En este segmento de carga, cabe señalar que el tráfico mayor por la composición de mercado, se encuentra en la costa del pacífico, con más de 38 millones de toneladas, esto por su posición con respecto a los mercados más grandes que son los asiáticos; sin embargo, en la costa del Golfo-Caribe, el puerto de Veracruz, está por encima de todos, solo compartiendo con Altamira este tipo de carga, por lo que en su costa Veracruz opera el 54.5% de los contenedores contra el 38.7% de Altamira.

En cuanto a tonelaje total de carga de acuerdo a las cifras de ASIPONA, se manifiesta un crecimiento constante durante los últimos diez años, solo observándose una disminución en el volumen del tráfico del 2019 al 2020; sin embargo, la TMCA resulta en el orden del 3.75%, en un periodo de 10 años.

Otra forma de analizar el tráfico, es el comportamiento por dimensiones entre contenedores de 20 pies y de 40 pies, así como la relación entre los contenedores llenos y vacíos que se transfieren por el puerto.



Durante el 2021 en este segmento de carga contenerizada, existe una mayor inclinación con el 51% a la importación, contra el 49% de exportación.

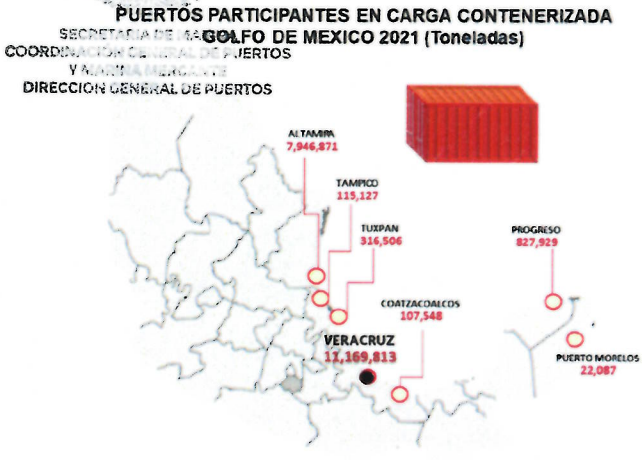
Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

En esta relación se observa una mayor participación de contenedores llenos con un 75%, contra un 25% de contenedores vacíos que en su mayoría son de exportación.



En la siguiente tabla se puede observar un resumen del tráfico de carga contenerizada del puerto de Veracruz durante el 2021.

Resumen de carga contenerizada 2021												
Dim.	Llenos						Vacios				Total	
	Importacion			Exportacion			Importación		Exportacion			
	Caja	Teu's	Tons.	Caja	Teu's	Tons.	Caja	Teu's	Caja	Teu's	Caja	Teu's
20'	100,105	100,105	2,051,954	44,857	44,857	997,546	2,415	2,415	53,438	53,438	200,815	200,815
40'	233,145	466,290	4,935,329	132,980	265,960	3,184,986	14,454	28,908	101,535	203,070	482,114	964,228
Total	333,250	566,395	6,987,283	177,837	310,817	4,182,531	16,869	31,323	154,973	256,508	682,929	1,165,043

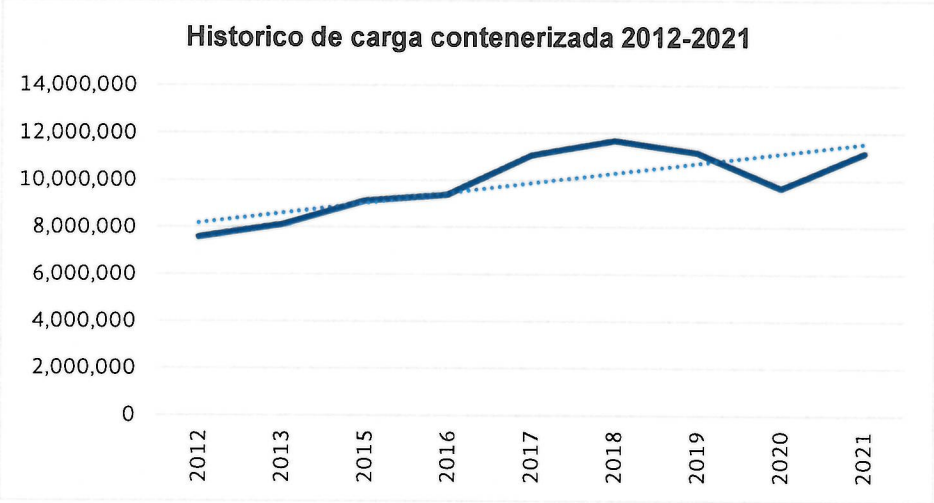


Con respecto a los puertos con los que comparte costa y en su momento podría también abarcar el mismo hinterland, es principalmente el puerto de Altamira, quien tiene una participación muy importante en este segmento con más de 7.96 millones de toneladas.

Si bien el puerto de Tuxpan ha querido participar como puerto terminal, lo cual propició que se construyera una terminal especializada de contenedores, no ha podido consolidar su participación; por su parte Coatzacoalcos, se espera que pueda incursionar en este segmento con el proyecto del Corredor Transístmico. Fuera de éstos, Progreso y puerto Morelos son regionales y su carga está muy focalizada a la Península de Yucatán.

Histórico de este segmento de carga en toneladas.

Tipo de carga	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
General contenerizada	7,598,896	8,129,112	8,444,684	9,137,419	9,410,505	11,074,039	11,700,326	11,178,886	9,676,552	11,169,813



Automóviles

Los automóviles normalmente son considerados como carga general, sin embargo, en el caso de Veracruz, este ha sido un segmento específico de carga, principalmente por su forma especializada de manipularse, ya que éstos llegan como carga especializada en buques roll-on-roll-of y son atendidos por instalaciones especializadas. También adquiere importancia por su volumen, que es representativo a nivel nacional, ya que opera el 60% de los vehículos que se importan o exportan vía marítima.

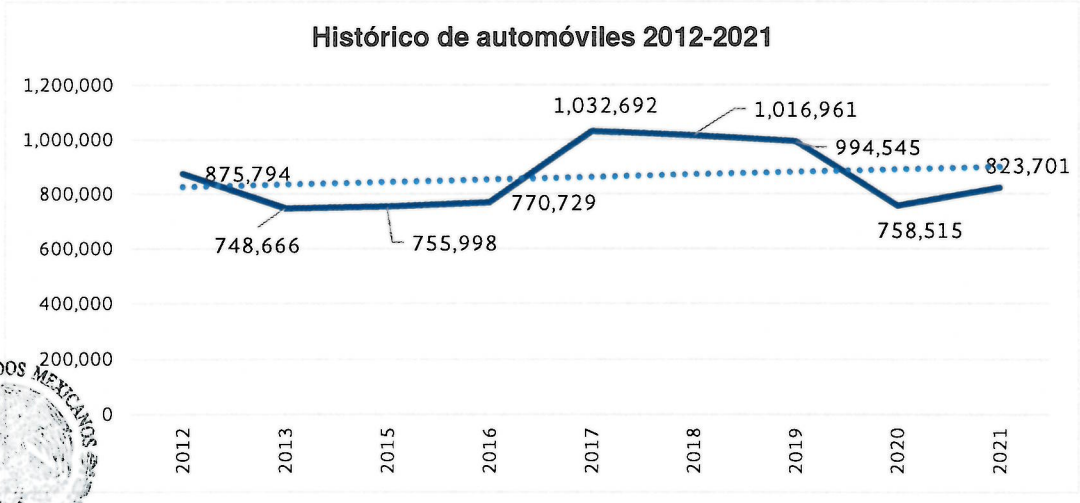
Veracruz participó en el 2021 con 823 mil unidades, que representan más de 1 millón de toneladas, lo que lo pone delante de todos los puertos a nivel nacional que manejan automóviles. En este segmento se ha notado una concentración en dos puertos, Lázaro Cárdenas en el Pacífico y Veracruz en la costa del Golfo-Caribe, teniendo a Altamira como un puerto emergente que en los últimos años ha aumentado considerablemente su tráfico de unidades automotores.

Automóviles 2021 (unidades)			
Puerto	Importacion	Exportacion	Total
Veracruz	265,974	557,727	823,701
Lázaro Cárdenas	238,513	248,355	486,868
Altamira	592	299,027	299,619
Tuxpan	-	501	501
Mazatlán	12,203	396	12,599
Acapulco	-	4,016	4,016
Manzanillo	4,511	-	4,511
TOTAL	521,793	1,110,022	1,631,815

El segmento de automóviles en el Puerto de Veracruz ha adquirido una importancia como mencionamos con anterioridad, principalmente por el papel de la industria automotriz en la economía nacional, pero también por sus necesidades logísticas.

Si bien el volumen está considerado en el segmento de carga general, realizamos su análisis de manera específica.

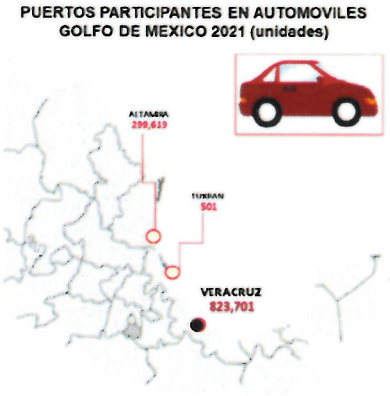
El segmento de los autos presenta un comportamiento inestable ya que en los últimos 10 años ha tenido dos caídas muy fuertes, la primera entre los años 2014-2016 y, posteriormente en 2019 y 2020. Entre el periodo del 2012 al 2018, la TMCA del segmento de autos fue del 4%, llegando a manipular 1 millón de automóviles para el 2018; sin embargo, con la caída del 2019 y 2020 su TMCA prácticamente se nulifica, lo cual se puede apreciar en la siguiente gráfica.



Con respecto a los puertos con los que comparte costa y en su momento podría también abarcar el mismo hinterland, es principalmente el puerto de Altamira, quien en los últimos años ha incrementado su participación.

Por su parte Tuxpan es un puerto emergente, que por medio de SSA y la carretera Tuxpan-México, está impulsando su participación en este segmento.

Fuera de éstos, no existe otro puerto que intervenga en este segmento en la costa Golfo-Pacífico.



Fluidos

En el segmento de los fluidos en el puerto de Veracruz, a pesar de contar con dos terminales especializadas, su tráfico aun no es muy significativo. En los últimos años este segmento se ha dividido en dos, por un lado, los fluidos derivados del petróleo representados principalmente por combustibles y los otros fluidos, básicamente compuestos por productos químicos y aceites en su mayoría vegetales.

Fluidos derivados del petróleo.

Este segmento de carga había estado manejado solo y únicamente por la empresa paraestatal Pemex, quien cuenta con una terminal de descarga; sin embargo, desde el 2017, la ASIPONA ya reporta en su estadística movimiento de importación de Diesel a través de las terminales privadas, cuya participación se ha ido incrementando a gasolinas.

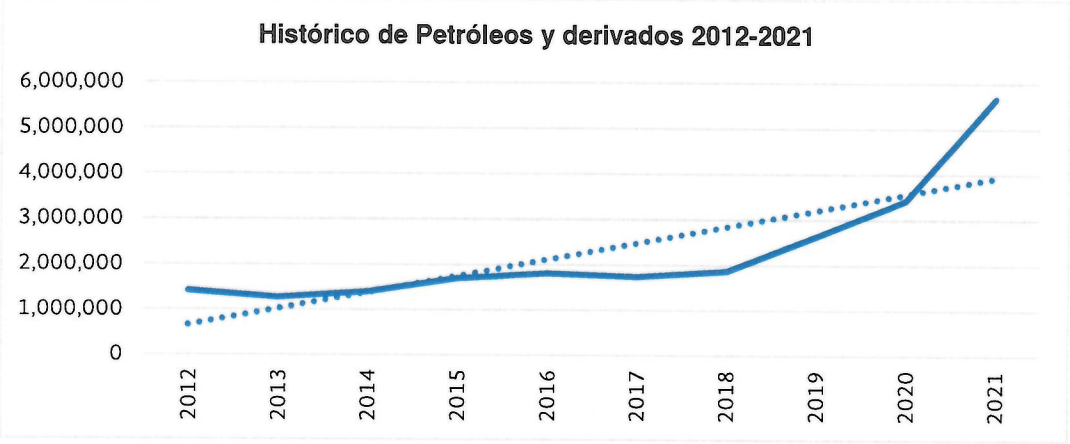
Para el 2021, la ASIPONA reportó un movimiento de derivados del petróleo del orden de las 3.3 millones de toneladas, de las cuales la empresa Pemex operó 2.3 millones y las terminales privadas 1 millón de toneladas, lo que representa el 68% y 32% respectivamente, lo cual se puede apreciar en la siguiente tabla.

Derivados del petróleo 2021 (toneladas)						
Producto	Pemex		Privados	Total por tráfico		Total
	Importación	Cabotaje	Importación	Importación	Cabotaje	
Diesel	771,087	59,680	1,237,362	2,008,449	59,680	2,068,129
Regular	928,464	180,627	1,527,943	2,456,407	180,627	2,637,034
Premium	347,333	5,146	612,755	960,088	5,146	965,234
TOTALES	2,046,884	245,453	3,378,060	5,424,944	245,453	5,670,397

Como se puede observar, este segmento prácticamente se está volviendo de importación ya que el cabotaje se ha reducido al 4%, contra el 96% de importación.

El análisis a nivel nacional no es fácil de realizarlo, ya que este segmento registra diferentes unidades de negocios. Por una parte, se tiene la exportación de crudo, donde puertos como Cayo Arcas y Dos Bocas, tienen una participación principal con volúmenes de más de 20 millones de toneladas; por otro lado, está el movimiento de combustibles de cabotaje principalmente de salida por puertos como Salina Cruz, Tampico y Coatzacoalcos y; finalmente están los puertos básicamente receptores de combustibles para su distribución regional, en este caso se encuentra el Puerto de Veracruz.

Tipo de carga	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Petróleo y derivados	1,434,790	1,289,093	1,410,875	1,710,424	1,820,719	1,755,208	1,876,390	2,643,196	3,435,058	5,670,397



Otros Fluidos.

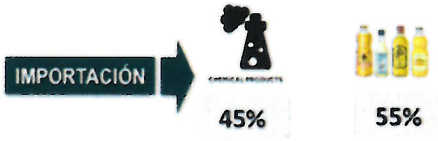
Con respecto al segmento denominado otros fluidos, el puerto de Veracruz participa con 856,120 toneladas, lo que representa una participación muy marginal del 6.5% a nivel nacional y 7.4% en la costa del Gofo-Caribe; participación muy baja comparativamente con puertos como Altamira que operó más de 3 millones de toneladas o Tuxpan y Coatzacoalcos con 2 millones de toneladas.

Otros Fluidos 2021 (toneladas)			
Puerto	2021	Puerto	2021
Lázaro cárdenas	813,728	Altamira	3,556,698
Cuyutlán	447,071	Tuxpan	2,229,483
Ensenada	235,267	Coatzacoalcos	2,142,907
Guaymas	65,640	Veracruz	856,121
Salina cruz	81,491	Dos bocas	109,558
Pichilingue	16,094	Tampico	89,832
		Progreso	11,348
		Cd. del Carmen	3,811
Total Pacífico	1,659,291	Total Golfo-Caribe	11,439,579

En su totalidad, este segmento en el Puerto de Veracruz responde a un tráfico de importación, no presentando ni exportación ni cabotaje.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

DISTRIBUCION DEL TRAFICO DEL SEGMENTO DE OTROS FLUIDOS 2021 (Toneladas)

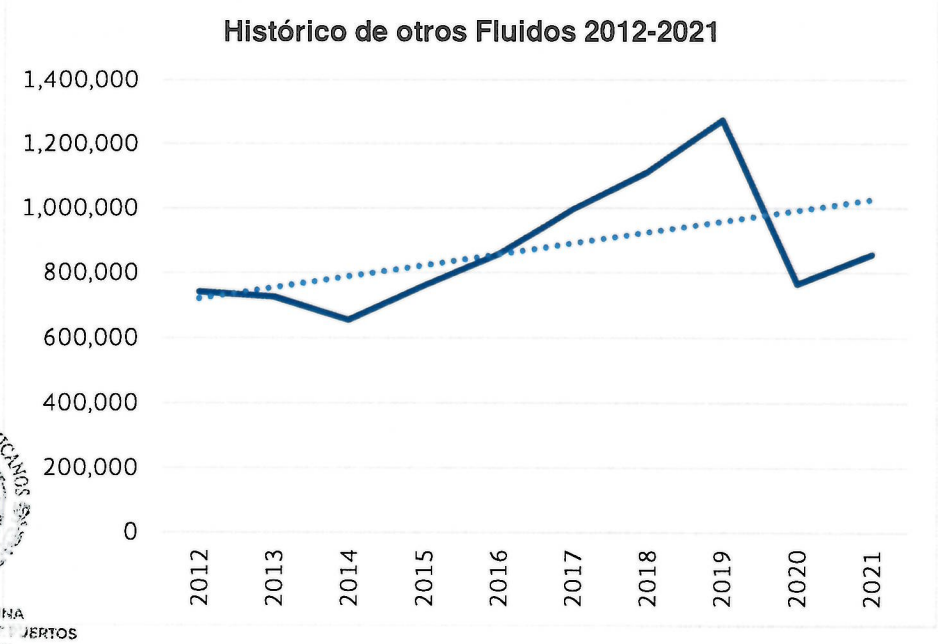


Este segmento está conformado por dos grupos de productos, por un lado, los químicos como materia prima para la industria con una participación del 48% y, por el otro, los aceites vegetales con un 45%; ambos grupos participan con una gran variedad de productos, pero con poco volumen, tal como se puede apreciar en la siguiente tabla.

Producto	Toneladas	Participación
Aceite vegetal	387,448	45%
Monómero de estireno	207,107	24%
Akil benceno (lab)	66,804	8%
Ethylen glycol	45,888	5%
Alcohol láurico	29,425	3%
Sebo	27,647	3%
Butil acrilato	16,654	2%
Acetona	13,502	2%
Otros	61,643	7%
Total	856,120	100%

Histórico de manejo de otros fluidos.

Tipo de Carga	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Otros fluidos	741,230	726,348	654,777	759,960	856,829	996,351	1,111,688	1,275,489	765,128	856,120



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Análisis de la demanda

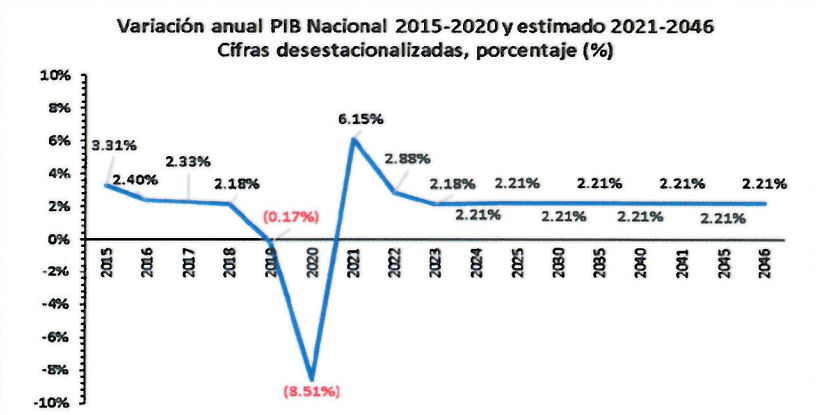
En este apartado se presenta un resumen cualitativo de la demanda de movimiento de carga, de la infraestructura y de los servicios portuarios que está satisfaciendo el Puerto de Veracruz en la actualidad y a la que se enfrentará en los próximos años, para cada una de las líneas de negocio. Incluye un 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.

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Perspectivas de crecimiento de la economía mexicana, 2015-2046
(porcentaje de crecimiento promedio anual)



Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI y BANXICO.
Nota. Tasas de crecimiento de acuerdo con la Encuesta sobre las Expectativas de los Especialistas en Economía del Sector Privado sep. 2021

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, 2011-2020
(toneladas)

Año	Carga total	General (incluye Autos)	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos	Petróleo y derivados
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	23,169,346	2,494,613	9,137,419	6,698,472	2,334,323	759,961	1,710,425
2016	24,499,237	2,526,823	9,410,504	7,145,748	2,738,616	856,828	1,820,718
2017	27,802,646	3,483,026	11,074,035	7,494,541	2,999,487	996,350	1,755,206
2018	28,974,382	3,369,059	11,700,325	7,276,384	3,640,535	1,111,689	1,876,390
2019	28,273,284	3,338,978	11,178,886	7,429,812	2,406,927	1,275,488	2,643,194
2020	26,199,305	2,526,260	9,676,552	6,943,666	2,852,640	1,852,213	2,347,973
2021	32,055,244	3,381,980	11,169,813	7,121,730	3,855,203	856,121	5,670,397

Histórico del movimiento portuario de la línea de negocio
de autos del Puerto de Veracruz, 2012-2021

Año	Unidades	Toneladas
2012	875,794	1,307,897
2013	748,666	1,180,896
2014	680,325	991,477
2015	755,998	1,056,531
2016	770,729	1,096,285
2017	1,032,692	1,598,898
2018	1,016,961	1,573,983
2019	994,545	1,544,220
2020	758,515	1,197,549
2021	823,701	1,364,923

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 32.14 millones de toneladas en el año 2022 a 53.6 millones en 2044. Por la 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)

Periodo	Carga total	Carga General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos	Petroleo y derivados	Automoviles
2022 - 2044	2.42	0.70	3.12	2.09	1.15	2.71	3.07	0.61
2012-2021	4.04%	1.57	3.75	0.44	5.72	18.03	9.44	0.48

Para el **escenario medio** se estima que el Puerto de Veracruz incremente su movimiento de 33.09 millones de toneladas en el año 2022 a 68.7 millones en 2044. Por la 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)

Periodo	Carga total	Carga general	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos	Petroleo y derivados	Automoviles
2022 - 2044	3.51	1.34	4.04	2.05	1.74	3.45	5.73	2.48
2012-2021	4.04%	1.57	3.75	0.44	5.72	18.03	9.44	0.48

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

Para el caso del **escenario optimista**, el volumen de 34.05 millones de toneladas previsto en 2022 se pronostica para el 2044 llegar a 90.5 millones de toneladas. 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)

Periodo	Carga total	Carga general	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos	Petroleo y derivados	Automoviles
2022 - 2044	4.68	2.93	4.87	2.03	2.31	4.15	8.16	4.13
2012-2021	4.04%	1.57	3.75	0.44	5.72	18.03	9.44	0.48

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	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos	Petróleo y derivados	Automóviles
2022	32,144,580	2,021,078	11,194,520	6,659,121	4,084,588	940,387	5,784,125	1,460,760
2023	32,589,103	1,871,216	11,504,600	7,131,953	3,568,814	1,018,634	6,129,120	1,364,764
2024	32,622,932	1,767,253	11,754,510	6,664,854	3,729,292	1,041,841	6,286,965	1,378,217
2025	34,304,865	1,773,268	12,110,010	7,351,548	4,250,244	1,014,817	6,359,183	1,445,795
2026	35,091,330	1,964,770	12,573,630	7,373,351	4,231,802	1,059,111	6,392,225	1,496,440
2027	35,906,217	1,978,493	12,944,178	7,563,572	4,269,427	1,091,064	6,553,988	1,505,495
2028	36,742,476	1,992,312	13,325,646	7,758,700	4,307,387	1,123,981	6,719,845	1,514,605
2029	37,600,689	2,006,227	13,718,356	7,958,861	4,345,684	1,157,891	6,889,899	1,523,770
2030	38,481,459	2,020,240	14,122,640	8,164,187	4,384,322	1,192,823	7,064,257	1,532,990
2031	39,385,404	2,034,350	14,538,837	8,374,810	4,423,304	1,228,810	7,243,027	1,542,267
2032	40,313,160	2,048,559	14,967,300	8,590,866	4,462,632	1,265,883	7,426,320	1,551,599
2033	41,265,378	2,062,867	15,408,390	8,812,497	4,502,309	1,304,074	7,614,253	1,560,988
2034	42,242,731	2,077,275	15,862,480	9,039,845	4,542,340	1,343,417	7,806,941	1,570,434
2035	43,245,908	2,091,784	16,329,951	9,273,058	4,582,726	1,383,947	8,004,505	1,579,937
2036	44,275,618	2,106,394	16,811,198	9,512,288	4,623,471	1,425,700	8,207,069	1,589,497
2037	45,332,590	2,121,106	17,306,629	9,757,689	4,664,579	1,468,713	8,414,759	1,599,116
2038	46,417,574	2,135,921	17,816,659	10,009,422	4,706,052	1,513,023	8,627,705	1,608,792
2039	47,531,340	2,150,839	18,341,721	10,267,649	4,747,894	1,558,670	8,846,040	1,618,527
2040	48,674,678	2,165,862	18,882,256	10,532,537	4,790,108	1,605,694	9,069,900	1,628,321
2041	49,848,403	2,180,989	19,438,721	10,804,260	4,832,697	1,654,137	9,299,425	1,638,174
2042	51,053,351	2,196,222	20,011,584	11,082,992	4,875,665	1,704,042	9,534,759	1,648,087
2043	52,290,381	2,211,562	20,601,331	11,368,915	4,919,015	1,755,452	9,776,048	1,658,060
2044	53,600,616	2,227,043	21,244,093	11,606,525	4,975,584	1,803,025	10,076,173	1,668,174

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

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

Año	Carga total	Carga General	Contenerizada	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos	Petróleo y derivados	Automóviles
2022	33,099,659	2,043,444	11,652,665	6,994,139	4,094,884	959,407	5,833,062	1,522,057
2023	33,686,332	1,971,825	12,000,975	7,277,095	3,561,825	1,022,007	6,345,423	1,507,184
2024	34,421,837	1,894,457	12,247,295	7,200,257	3,766,730	1,065,399	6,700,074	1,547,624
2025	36,217,028	1,963,160	12,730,680	7,614,091	4,257,176	1,075,739	6,960,311	1,615,870
2026	37,695,550	2,139,767	13,555,835	7,693,573	4,366,358	1,104,574	7,159,032	1,676,411
2027	38,955,726	2,164,549	14,078,343	7,879,098	4,436,993	1,144,176	7,535,181	1,717,386
2028	40,264,132	2,189,618	14,620,990	8,069,098	4,508,771	1,185,198	7,931,095	1,759,362
2029	41,622,785	2,214,977	15,184,554	8,263,679	4,581,710	1,227,691	8,347,810	1,802,365
2030	43,033,796	2,240,630	15,769,840	8,462,952	4,655,829	1,271,707	8,786,420	1,846,418
2031	44,499,369	2,266,581	16,377,686	8,667,030	4,731,147	1,317,301	9,248,076	1,891,548
2032	46,021,806	2,292,831	17,008,961	8,876,030	4,807,684	1,364,530	9,733,988	1,937,781
2033	47,603,511	2,319,386	17,664,569	9,090,070	4,885,458	1,413,452	10,245,431	1,985,145
2034	49,246,997	2,346,248	18,345,447	9,309,271	4,964,491	1,464,128	10,783,746	2,033,666
2035	50,954,890	2,373,422	19,052,569	9,533,758	5,044,802	1,516,621	11,350,346	2,083,373
2036	52,729,934	2,400,910	19,786,948	9,763,658	5,126,413	1,570,996	11,946,715	2,134,295
2037	54,574,995	2,428,716	20,549,632	9,999,102	5,209,344	1,627,320	12,574,419	2,186,461
2038	56,493,070	2,456,844	21,341,715	10,240,224	5,293,616	1,685,664	13,235,104	2,239,903
2039	58,487,291	2,485,299	22,164,328	10,487,160	5,379,251	1,746,099	13,930,502	2,294,650
2040	60,560,931	2,514,083	23,018,648	10,740,051	5,466,272	1,808,702	14,662,438	2,350,736
2041	62,717,414	2,543,200	23,905,899	10,999,041	5,554,701	1,873,549	15,432,832	2,408,193
2042	64,960,315	2,572,654	24,827,348	11,264,275	5,644,560	1,940,721	16,243,703	2,467,054
2043	67,293,376	2,602,450	25,784,314	11,535,906	5,735,873	2,010,301	17,097,179	2,527,354
2044	68,719,365	2,776,814	26,305,157	11,726,248	5,778,318	2,045,481	17,524,608	2,562,737

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

Año	Carga total	Carga General	Contenerizado	Granel agrícola	Granel mineral	Otros fluidos	Petróleo y derivados	Automóviles
2022	34,054,738	2,065,810	12,110,810	7,329,158	4,105,181	978,427	5,881,999	1,583,353
2023	34,783,562	2,072,433	12,497,350	7,422,237	3,554,835	1,025,379	6,561,725	1,649,603
2024	36,220,742	2,021,661	12,740,080	7,735,660	3,804,168	1,088,957	7,113,184	1,717,032
2025	38,129,191	2,153,053	13,351,350	7,876,635	4,264,109	1,136,661	7,561,438	1,785,945
2026	40,299,770	2,314,764	14,538,040	8,013,794	4,500,914	1,150,038	7,925,838	1,856,382
2027	42,067,808	2,381,556	15,217,350	8,194,722	4,605,670	1,197,452	8,539,359	1,931,700
2028	43,928,540	2,450,275	15,928,401	8,379,735	4,712,864	1,246,820	9,200,371	2,010,074
2029	45,887,534	2,520,977	16,672,678	8,568,924	4,822,553	1,298,225	9,912,550	2,091,628
2030	47,950,727	2,593,720	17,451,732	8,762,385	4,934,795	1,351,748	10,679,857	2,176,491
2031	50,124,446	2,668,561	18,267,188	8,960,214	5,049,649	1,407,478	11,506,560	2,264,796
2032	52,415,440	2,745,561	19,120,747	9,162,509	5,167,176	1,465,506	12,397,256	2,356,685
2033	54,830,911	2,824,784	20,014,191	9,369,371	5,287,439	1,525,926	13,356,898	2,452,302
2034	57,378,538	2,906,292	20,949,381	9,580,904	5,410,501	1,588,837	14,390,824	2,551,798
2035	60,066,519	2,990,153	21,928,270	9,797,212	5,536,427	1,654,342	15,504,784	2,655,331
2036	62,903,605	3,076,433	22,952,898	10,018,404	5,665,284	1,722,548	16,704,973	2,763,064
2037	65,899,137	3,165,203	24,025,404	10,244,590	5,797,140	1,793,566	17,998,066	2,875,169
2038	69,063,092	3,256,534	25,148,024	10,475,882	5,932,064	1,867,511	19,391,254	2,991,822
2039	72,406,126	3,350,501	26,323,100	10,712,397	6,070,130	1,944,505	20,892,286	3,113,208
2040	75,939,622	3,447,178	27,553,083	10,954,251	6,211,408	2,024,674	22,509,509	3,239,518
2041	79,675,744	3,546,646	28,840,539	11,201,565	6,355,975	2,108,148	24,251,917	3,370,954
2042	83,627,492	3,648,984	30,188,152	11,454,464	6,503,906	2,195,063	26,129,202	3,507,722
2043	87,808,764	3,754,274	31,598,735	11,713,071	6,655,280	2,285,561	28,151,802	3,650,039
2044	90,549,880	3,881,919	32,578,296	12,005,898	6,868,249	2,332,415	29,108,963	3,774,140

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

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 ASIPONA 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.

Con el proyecto de ampliación natural del puerto hacia la zona norte y la creación de la Bahía Norte se ha incrementado su capacidad de atraque, por lo que hoy se cuenta con 28 posiciones de atraque (3 en desarrollo) 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 de contenedores, 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 los muelles 13 y 14 en la Bahía Norte opera actualmente la Terminal Especializada de Contenedores (TEC) de ICAVE, la cual ha logrado alcanzar rendimientos que superan los estándares internacionales: en el año 2020 alcanzó en la primera maniobra un promedio de productividad de 99 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 4 terminales 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 y en el muelle 16 de la Bahía Norte, en donde operan las terminales e instalaciones especializadas (con sistemas mecanizados), los rendimientos de la primera maniobra han tenido un crecimiento sostenido.

En cuanto al segmento de granel mineral, el puerto cuenta con una terminal especializada y una instalación 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, así como en el muelle 17 de la Bahía Norte.

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. Actualmente se encuentra pendiente la construcción de la Terminal de cargas mixtas en la Bahía Norte que contará con 2 posiciones de atraque (muelle 11 y 12), con 550 m de longitud.

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 ASIPONA.

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 de 2 terminales especializadas y dedicadas una de ellas de PEMEX y una en la Bahía norte, sin embargo, las terminales de otros fluidos también se han incorporado al manejo y almacenamiento de gasolinas.

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.

Para el cabotaje de carga comercial se ha asignado la posición de atraque denominada: muelle 9, en donde tendrán uso preferencial las embarcaciones mexicanas o con un permiso temporal para navegación de cabotaje con tripulación mexicana para que realicen tráfico de cabotaje o tráfico marítimo de corta distancia.

Para su almacenamiento la ASIPONA en coordinación con la autoridad aduanera, operadores y empresa transportista, llevarán a cabo la operación de tráfico de cabotaje, cuya carga, descarga y transporte de mercancía nacional o nacionalizada serán confinadas dentro de los polígonos, denominados: Explanadas: 13, 12b, 12c y 14b en el Recinto Portuario.

Con la conjugación de infraestructura existente y la que es producto de la ampliación del puerto, responden a la demanda, con lo cual se empiezan a disminuir 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.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS
Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Durante el año 2021 se lograron los siguientes rendimientos promedio:

Tipos de carga	Modos de operación	THBO	THG
Carga general suelta	No Especializada	279	151
Granel Agrícola	Especializada	526	425
Granel agrícola (convencional)	No Especializada	209	90
Granel mineral	No Especializada	338	127
Fluidos en terminales	Especializada	308	308
Fluidos o combustibles en terminal Pemex	Especializada	462	n.d.
Contenedores (especializado)	Especializado	93	28
Contenedores (convencional)*	No especializada	30	15
Automóviles**	No especializada	104	104

THBO: Toneladas hora buque en operación.
Thg: Tonelada hora gancho
*Contenedores en cajas/hora-buque en operación
**Automóviles en unidades/hora buque en operación
n.d.: No disponible, no programado

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

La infraestructura de acceso es fundamental para poder recibir a las embarcaciones, las condicionantes son la plantilla del canal de navegación conjugada por su profundidad, así como el diámetro de la dársena de ciaboga y su respectiva profundidad.

Para este análisis, los puertos disponen de infraestructura que permite o limita la entrada de las embarcaciones al puerto y está compuesta básicamente por tres elementos:

- ✓ Canal de Navegación
- ✓ Dársena de Ciaboga
- ✓ Dársenas de operaciones.

El Puerto de Veracruz, con el proceso de ampliación, hoy cuenta con dos bahías, la primera perteneciente al polígono original de Recinto Portuario, la cual hoy se conoce como "Bahía Sur", con el proceso de ampliación del puerto fue necesario, hacer instalaciones de agua totalmente nuevas, por lo que se creó una bahía en la parte norte del Recinto Portuario la cual ha sido incorporada, pero sin conexión vía marítima, creándose así una segunda bahía, la cual recibe el nombre de "Bahía Norte".

Las operaciones portuarias se extendieron hacia la Bahía Norte, donde se instalaron 3 terminales y el traslado de la terminal de contenedores de la Bahía Sur, cabe señalar que aún falta por desarrollar una terminal Semiespecializada de Carga General, de Carga Contenerizada y Granel Mineral (excepto fertilizantes).

Este nuevo esquema operativo representa contar con dos instalaciones de agua, con características diferentes.

La primera parte de nuestro análisis corresponde a la interfase Buque-Puerto, en esta el Puerto de Veracruz cuenta con infraestructura de agua, dividida en las dos bahías que, de acuerdo con los datos del catastro portuario, tiene las siguientes características:

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Nombre	Longitud (m)	Ancho de plantilla (m)	Profundidad (m)
Canal de Acceso exterior Bahía Sur	1,500	200	-16.00
Dársena de Ciaboga Bahía Sur	N.A.	450	-16.00
Canal Interior de Navegación Bahía Sur	1,000	200	-14.00
Canal Interior de Navegación posterior a dársena de ciaboga bahía Sur	550	200	-16.00
Canal de Acceso exterior Bahía Norte	1,508	200	-15.50
Dársena de Ciaboga 2 Bahía Norte	N.A.	600	-15.50
Dársena de Ciaboga 3 Bahía Norte	N.A.	550	-15.00
Canal Interior de Navegación 2 anterior y posterior a Dársena de Ciaboga 3 Bahía Norte.	2735		-15.00

El primer elemento que define la capacidad de esta interfase es el calado o máxima profundidad con la que una embarcación puede entrar a el puerto, lo cual, representa una limitación.

Dentro del Recinto Portuario las dársenas de operación, correspondientes a cada muelle, marcan una diferencia en cuanto a su oferta o capacidad de recepción de embarcaciones. Dentro de la Bahía Norte las dársenas son homogéneas para las cinco terminales, sin embargo, en la Bahía Sur las dársenas operativas muestran una diferenciación en tamaño y profundidad, por lo que estas determinan el tipo de embarcación que pueden atracar en cada uno de los muelles.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Profundidad de las dársenas de operaciones Bahía Sur

MUELLE	CALADO MAXIMO	
	(pies)	(metros)
Muelle 1 sur	31.00	9.45
Muelle 1 norte	31.00	9.45
Muelle 2 sur	35.00	10.67
Muelle 2 norte	32.00	9.75
Muelle 4 sur	34.00	10.36
Muelle 4 norte	32.00	9.75
Muelle 4 este	30.00	9.14
Muelle 5 sur	33.00	10.06
Muelle 5 norte	37.00	11.28
Muelle 6 sur	32.06	9.77
Muelle 6 norte	39.00	11.89
Muelle 7 sur	38.06	11.60
Muelle 7 este	36.00	10.97
Muelle de cementos	36.00	10.97
Muelle 8 oeste	38.06	11.60
Muelle 8 este	38.00	11.58
Muelle 9 sur	42.00	12.80
Muelle 9 norte	42.00	12.80

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Con respecto a la Bahía Sur la capacidad de recepción de buques depende del calado máximo que puede recibir, sin embargo en esta zona el calado de las dársenas de operaciones son muy variables, siendo el máximo de 12.80 metros que corresponde a los muelles 9 Norte y Sur (antes de contenedores), sin embargo este no es homogéneo por loque cada muelle tiene determinado un calado máximo de acuerdo a su profundidad, existiendo una variación que va de 9.75 metros en el muelle 1, hasta los 12.80 del muelle 9.

Con respecto al calado máximo de la Bahía Norte, en este momento es homogéneo para todos los muelles con un máximo de 13.30 metros.

MUELLE	DIMENSION (metros)	ESLORA PERMITIDA (metros)
Muelle 10	300	280
Muelle 13	350	330
Muelle 14	350	330
Muelle 16	300	280
Muelle 17	300	280

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Datos de buques máximos del Puerto de Veracruz, 2021

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	308	230	71% Eslora 140-230 29% Eslora menor 139	11.6	35,181 ton
Autos	210	230	60% Eslora 200-230 40% Eslora menor 199	10.1	6,245 unidades
Granel mineral	192	200	66% Eslora 170-200 34% Eslora menor 169	12.7	38790 ton
Granel agrícola	229	200	80% Eslora 180-200 20% Eslora menor 179	12.25	49,875ton
Otros fluidos	164	186	70% Eslora 130-186 30% Eslora menor 130	10.2	23,000 ton
Contenedores	648	337	75% Eslora 215-337 25% Eslora 190-214	13.3	6,087 TEUs
Petróleo y derivados	261	196	94% Eslora 180-196 71% Eslora 140-230	13.1	44,039 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, 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.

De igual manera para la atención del ferrocarril se construyó el libramiento ferroviario Santa Fe, el cual conecta de manera directa a las vías tanto de FERROMEX como de KCSM, lo cual les permite el acceso

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

a las dos líneas ferroviarias sin tener que pasar por los patios concesionados a FERROMEX, agilizando el desalojo y recepción de carga, principalmente de la Bahía norte.

Por otra parte, 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.

Para el apoyo de las actividades de valor agregado y la distribución logística de las mercancías, el Puerto de Veracruz habilitó una superficie de 184 ha en la Bahía Logística como Recinto Fiscalizado Estratégico (RFE), para el establecimiento de empresas especializadas en dichas actividades. Es de destacar que este régimen de RFE brinda beneficios fiscales a los clientes que establezcan en esta zona, entre los beneficios que se encuentran:

Fiscales:

- Certificación inmediata de IVA/IEPS, al demostrar que se cuenta con la autorización de operador del RFE.
- Se aplicará DTA de 1.76 al millar para activo fijo y una cuota fija para el resto de la mercancía.
- Se podrá introducir al RFE mercancía nacional o importada en definitiva para almacenaje, exhibición, venta y distribución, sin que estas se destinen al régimen de RFE, las cuales no se considerarán exportadas. son n pago de impuestos de importación, cuotas compensatorias y el IVA, además de la reducción de restricciones no arancelarias y trámites aduanales, entre otros.

Operativos:

- Se podrá obtener de manera automática, la prórroga de vigencia, previa solicitud.
- Inscripción inmediata en el padrón de importadores de sectores específicos, una vez que acredite que cuenta con la autorización de operador del RFE.
- El plazo de permanencia de las mercancías será de 60 meses para mercancía en general y por la vigencia de la autorización para maquinaria y equipo.
- Se permitirá el establecimiento de IMMEX dentro de un RFE.
- Se podrá rectificar el origen de las mercancías dentro de los tres meses siguientes al despacho de las mismas, siempre que no se hayan ejercido facultades de comprobación.
- Se podrá extraer del RFE mercancía nacional o nacionalizada para reincorporarse a mercado nacional sin que se considere que existe importación, siempre que no excedan los 60 meses y no sufra modificaciones.

El Puerto de Veracruz mantiene la certificación de marca de calidad (Calidad Puntual Puerto de Veracruz) para carga contenerizada prioritaria, con el propósito de reducir tiempos y costos y mejorar los procesos de intercambio de información, eliminación de papel y elevar la competitividad del Puerto. Se evaluará la inclusión de otros procesos que beneficien al Puerto en su conjunto bajo las mismas premisas, así como la adición de un nuevo compromiso enfocado al sector automotriz.

El Puerto de Veracruz tiene implementado un Sistema de Gestión de Calidad, Ambiental, de Salud y Seguridad en el trabajo y de Protección a la Cadena de Suministros con base en las normas ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001 e ISO 28000 respectivamente, enfocando sus gestiones a una prestación de servicios eficiente, estableciendo el compromiso fundamental de realizar acciones orientadas al desarrollo del mismo, a través de una interacción y logística apropiadas para la recepción de embarcaciones y el movimiento de las mercancías, procurando operaciones oportunas relacionadas con la capacidad del puerto, su ampliación y la conservación de su infraestructura e instalaciones, tomando en cuenta las necesidades y los riesgos a los que dichas infraestructuras están sometidas por acciones del entorno físico y la dinámica portuaria, con una atención general en la preservación del medio ambiente y la continuidad de las operaciones de forma coordinada entre los distintos actores del puerto.

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Con base en la metodología recomendada por la UNCTAD se calculó la capacidad del Puerto de Veracruz en su fase primera que corresponde a la carga/descarga de las embarcaciones para ello se consideraron los rendimientos establecidos en las reglas de operación lo cual arroja una capacidad de aproximadamente de 61 millones de toneladas distribuidos por tipo de carga de la siguiente manera:

Capacidad de Carga/descarga 2020 (toneladas)						
Carga General	Automóviles	Contenedores	Granel Agrícola	Granel Mineral	Fluidos/ Hidrocarburos	Capacidad Anual
4,947,251	2,288,229	21,844,041	13,236,652	5,136,510	13,679,005	61,131,687

De la misma manera se calculó la capacidad de almacenamiento, tomando en consideración los recintos fiscalizados establecidos en el recinto portuario, la capacidad estática de cada una de las áreas de almacenamiento, así como la estadía de las cargas, resultando una capacidad aproximada de 56 millones de toneladas como se muestra en la siguiente tabla:

Capacidad de Almacenamiento 2020 (toneladas)						
Carga General	Automóviles	Contenedores	Granel Agrícola	Granel Mineral	Fluidos/ Hidrocarburos	Capacidad Anual
4,555,200	2,328,718	23,721,168	10,038,035	7,032,333	8,935,160	56,610,614

Finalmente se calculó la capacidad de desalojo como tercera fase de la operación portuaria considerando la capacidad de atención por cada una de las Terminales e instalaciones tanto de camiones de ruta federal como de unidades de ferrocarril tanto en la recepción de exportación como la entrega de importación, resultando de una capacidad aproximada de 57 millones de toneladas.

Capacidad de Entrega recepción 2020 (toneladas)						
Carga general	Automóviles	Contenedores	Granel Agrícola	Granel Mineral	Fluidos hidrocarburos	Capacidad Anual
5,570,856	2,556,208	17,510,400	19,266,086	7,725,600	5,130,800	57,759,949

Esta capacidad si bien es integral del puerto, es conveniente analizarla por tipo de carga, ya que esta puede verse afectada en un tipo de carga específico, por lo que de acuerdo a los resultados por tipo de carga nos arroja la siguiente capacidad:

Tipo de carga	Descarga	Almacenamiento	De Entrega Recepción
Carga General	4,947,251	4,555,200	5,570,856
Automóviles	2,288,229	2,328,718	2,556,208
Contenedores	21,844,041	23,721,168	17,510,400
Granel Agrícola	13,236,652	10,038,035	19,266,086
Granel Mineral	5,136,510	7,032,333	7,725,600
Fluidos/ Hidrocarburos	13,679,005	8,935,160	5,130,800
Capacidad Anual	61,131,687	56,610,614	57,759,949

Teóricamente para la determinación de la capacidad de un puerto, normalmente se considera la fase más delgada de las tres planteadas, por lo que haciendo este ejercicio, el resultado final de la capacidad integral por tipo de carga resulta de la siguiente manera:

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS SECRETARÍA DE MARINA COORDINACIÓN DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Tipo de carga	Descarga	Almacenamiento	De entrega recepcion	Capacidad integral
Carga General	4,947,251	4,555,200	5,570,856	4,555,200
Automóviles	2,288,229	2,328,718	2,556,208	2,288,229
Contenedores	21,844,041	23,721,168	17,510,400	17,510,400
Granel Agrícola	13,236,652	10,038,035	19,266,086	10,038,035
Granel Mineral	5,136,510	7,032,333	7,725,600	5,136,510
Fluidos/ Hidrocarburos	13,679,005	8,935,160	5,130,800	5,130,800

Como se puede observar la capacidad integral del puerto es afectada cuando se realiza por tipo de carga considerando la fase más delgada.

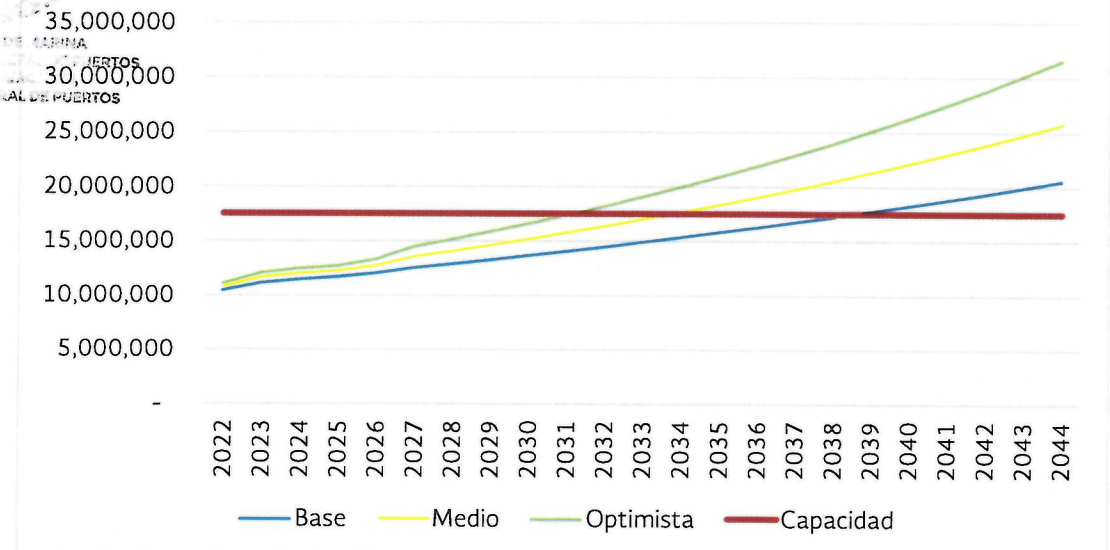
Balance de oferta y demanda

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, la capacidad se estima en aproximadamente 17,510,400, la cual de acuerdo a los pronósticos podría ser alcanzada según el escenario optimista de los pronósticos estimados para este PMDP hasta el año 2030.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

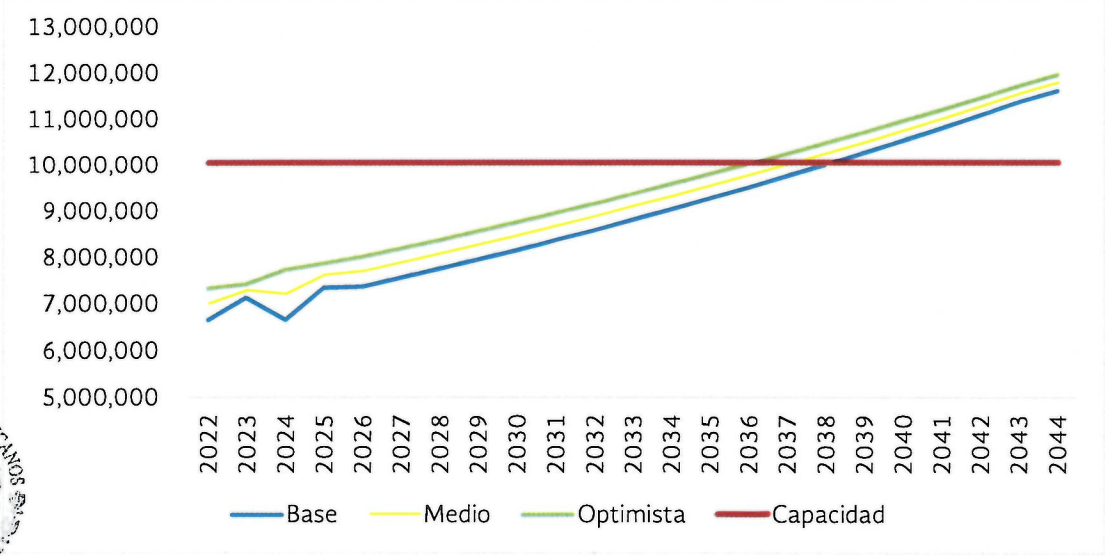
Comparativo oferta y demanda de **carga contenerizada** en el Puerto de Veracruz, 2022-2044
(toneladas)



Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

En el segmento de los graneles agrícolas, la capacidad estimada es de 10,038,035 el balance oferta-demanda indica que de acuerdo al escenario optimista esta sería alcanzada en el año 2036.

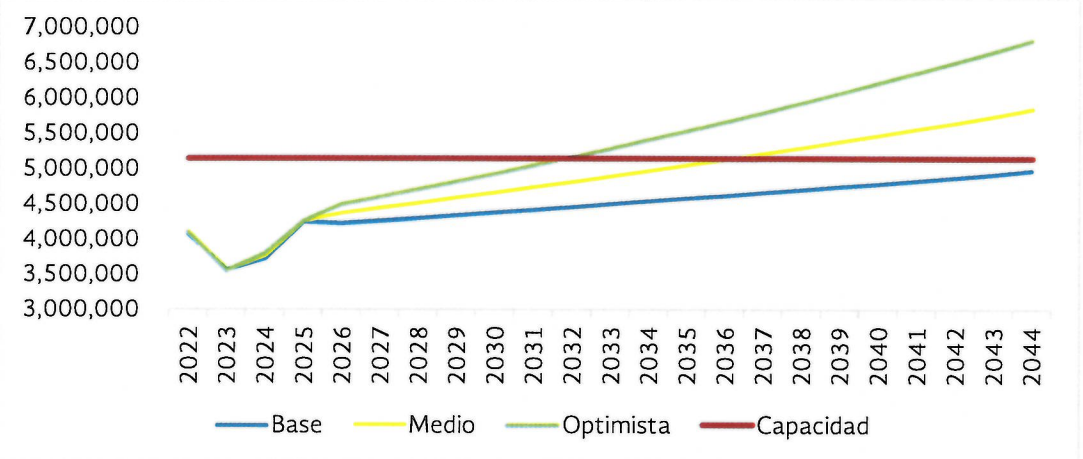
Comparativo de oferta y demanda de granel agrícola en el Puerto de Veracruz 2022-2044
(toneladas)



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN DE PUERTOS Y
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

En el segmento de los graneles minerales, la capacidad estimada es de 5,136,510 el balance oferta-demanda indica que de acuerdo al escenario optimista esta sería alcanzada en el año 2031.

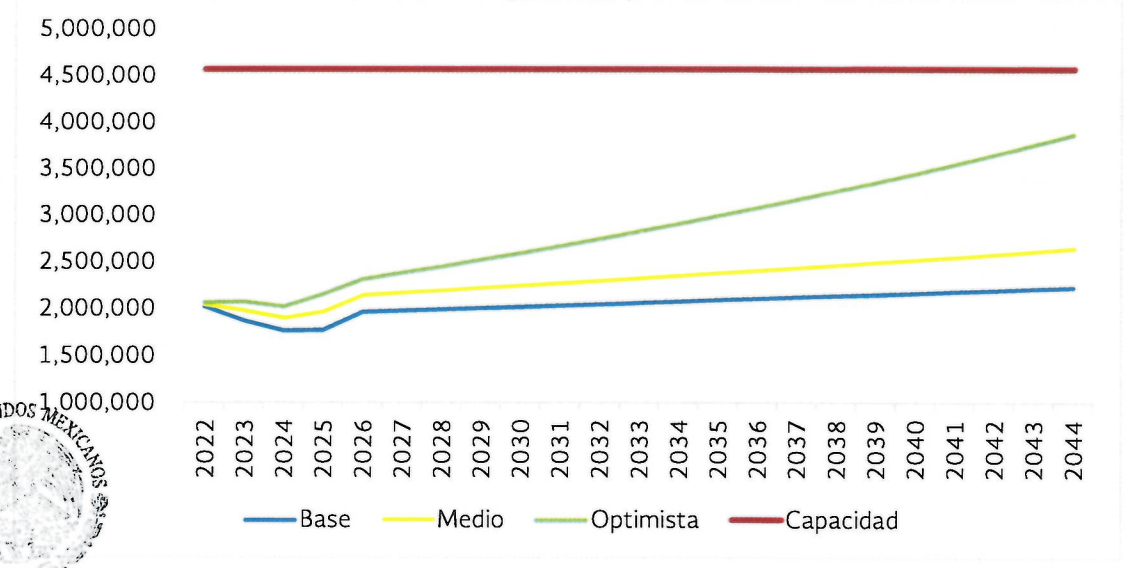
.Comparativo de oferta y demanda de granel mineral en el Puerto de Veracruz, 2022-2044
(toneladas)



Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Para el manejo de carga general, la capacidad instalada es suficiente y no es alcanzada en ningún escenario durante el periodo pronosticado.

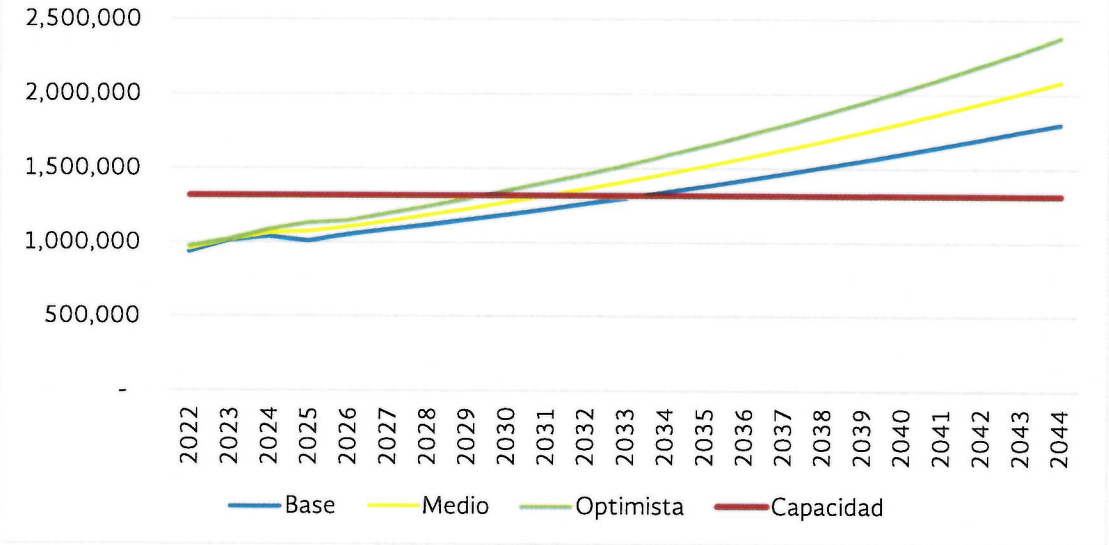
Comparativo de oferta y demanda de carga general en el Puerto de Veracruz, 2022-2044
(toneladas)



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

En el segmento de otros fluidos la capacidad instalada es de 1,314,000 toneladas, que en el balance oferta demanda se alcanza en el año 2029 en el escenario optimista.

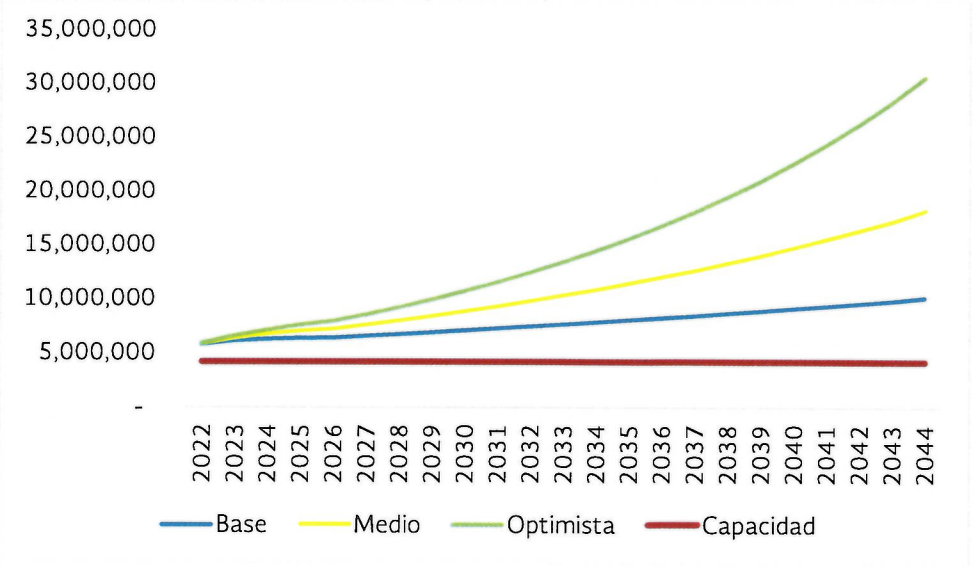
Comparativo de oferta y demanda de otros fluidos, 2022-2044
(toneladas)



Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Finalmente, en cuanto a petróleo y derivados, se observa que la capacidad instalada está superada por el tráfico pronosticado en cualquiera de los tres escenarios.

Comparativo de oferta y demanda de petróleo y derivados en el Puerto de Veracruz, 2022-2044
(toneladas)



ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
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 erogaciones a cargo de la ASIPONAVER 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 por esta entidad, 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 ASIPONAVER, en el cual se identificó que durante el periodo 2000-2021 se tuvo un flujo de efectivo de 28,608.31 millones de pesos, de los cuales 15,408.41 millones se destinaron a inversiones en infraestructura de obra pública, 8,988.09 millones de pesos fueron destinados a la contratación de servicios y 1,844.34 millones de pesos a la adquisición de bienes muebles e inmuebles.

Particularmente para el proyecto de inversión de la Ampliación del Puerto, durante el periodo del 2013 al 2017 el Gobierno de la República aportó 3,547.22 millones de pesos y en 2018 se recibieron del Fideicomiso Público para el Fortalecimiento a la Infraestructura Portuaria (FIPORT) 470 millones de pesos.

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Para los años 2022 y 2023, se esperan recibir aportaciones de recursos a través del Fideicomiso para la Administración de la Contraprestación de la Ley Aduanera (FACLA), en cantidad de 6,925 millones de pesos, para inversión directa en infraestructura, que se destinará a los proyectos de inversión autorizados: Libramiento ferroviario a Santa Fe, Ampliación natural del puerto de Veracruz en la zona norte, Nueva Aduana del Puerto de Veracruz, Sistemas de Agua y Saneamiento en la zona norte del puerto, Centro de Atención Logística al Transporte y Distribuidor vial JT en el nuevo acceso a la zona portuaria.

En el año 2021 la ASIPONA Veracruz destinó 1,066.11 millones de pesos, para gasto de inversión, lo que permitió un gran avance en las obras de infraestructura con que cuenta la entidad.

Por lo tanto, para soportar las inversiones en infraestructura y equipamiento portuarios durante el horizonte de planeación de este PMDP, se tiene una inversión estimada en el área de Ampliación del Puerto (Bahía Norte) de 3,288 millones de pesos para el periodo 2022-2027. De la misma manera se espera generar nuevos negocios en la Zona de bahía logística con el objetivo de generar otra fuente de recursos privados.

Adicionalmente, se estima que la ASIPONA Veracruz captará recursos propios por actividades de Adicionalmente, se estima que la ASIPONA VERACRUZ captará recursos propios por actividades de operación y por las contraprestaciones de las cesiones parciales de derechos, durante el periodo 2022-2026, por aproximadamente 12,342.98 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 60% de los ingresos totales y las tarifas cobradas por el uso de infraestructura portuaria el 31%.

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.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

2.2 Retos para el desarrollo del puerto

Durante las tres últimas décadas 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.

El crecimiento de las embarcaciones, la concentración de carga en cada vez menos líneas, la alianza y fusiones, así como, el crecimiento de las cadenas de suministro y de valor de las mercancías, generaron una concentración de las cargas producto del comercio exterior en cada vez menos puertos. En el caso de México, Manzanillo, Veracruz, Lázaro Cárdenas y Altamira resultaron ser los puertos concentradores de carga tanto en la Costa Pacífico como en el Golfo Caribe, incrementando la demanda de manera exponencial obligando a estos cuatro puertos a encontrar estrategias para enfrentar esta demanda y alinearla a la oferta tanto de instalaciones como de servicios.

El Puerto de Veracruz es uno de los puertos más antiguos por lo que su infraestructura en gran parte data de más de 100 años lo que lo hace un puerto con condiciones desfavorables ante la nueva demanda del transporte marítimo, sus instalaciones durante los últimos años han sido modernizadas aplicando esquemas de profundización, de calados, ampliación de frentes de atraque, tablaestacados, al mismo tiempo que se ha equipado y mejorado sus procesos operativos para poder atender de manera eficiente a las embarcaciones y su carga, sin embargo todo proceso de optimización y

modernización tiene un límite el cual llegó en su momento y era imposible atender embarcaciones de última generación sin que estas corrieran riesgo en su navegación interna, así como el crecimiento de la línea de espera con enormes restricciones que hacían que los servicios se encarecieran y bajaran su eficiencia.

Ante esta situación el Puerto de Veracruz en su PMDP 2016-2021, se planteó los retos fundamentales para el desarrollo del Puerto de Veracruz.

El primer reto planteado fue incrementar la capacidad del puerto para atender la demanda del transporte marítimo, que requería mayor disponibilidad de infraestructura de atraque, una mejor navegabilidad interna, disminución de las estadías y eficientes servicios logísticos en el desalojo de la carga.

Para enfrentar este reto, el Puerto de Veracruz inició el proyecto denominado ampliación del puerto en el año 2018, el cual por su magnitud se dividió en 2 etapas, el día de hoy se concluyó en su mayor parte la primera etapa, desarrollándose la denominada Bahía Norte, lo cual significó la creación de un nuevo canal de navegación que diera acceso a esta bahía, así como dos dársenas de ciaboga, (dársena 2 a 600m. y dársena 3 a 550m.) y una profundización tanto de estas como de los canales a -15.50 m.

Por otro lado, para dar protección a las nuevas obras se construyó una escollera con una extensión de 4.2 km.

Esta obra implicó el relleno de áreas de agua para la habilitación de espacios de tierra para la instalación de cinco terminales especializadas las cuales fueron licitadas y adjudicadas en el 2017 a empresas especializadas en el manejo de las cargas de fluidos, graneles minerales, graneles agrícolas, y cargas generales las que iniciaron su construcción de instalaciones y equipamiento con inversión privada.

Lo anterior representó para el Puerto de Veracruz un incremento en su oferta en sus diferentes fases de la operación portuaria pudiendo atender embarcaciones hasta de 333.99 metros de eslora.

Al mismo tiempo este proyecto, tiene como propósito incrementar la especialización en el manejo de carga, la característica principal de esta moderna infraestructura generó un modelo de terminales especializadas con áreas de almacenamiento acorde a la demanda logística, interfaces de entrega recepción y equipamiento de alto rendimiento suficiente y adecuado que permiten el logro de la eficiencia.

Esta obra puede ser considerada el proyecto de infraestructura portuaria más importante de todo el Sistema Portuario Nacional (SPN) que actualmente ofrece una infraestructura moderna, con amplia capacidad integral, con sistemas de desalojo ágiles y eficientes, conectados a espacios de servicios logísticos que permite 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.

Para el Puerto de Veracruz, esta obra significó el incremento de su capacidad en aproximadamente 30 millones de toneladas, ya que ofrece 2,150 metros más de frentes de agua para la atención de embarcaciones de cinco segmentos fundamentales del puerto (contenedores, fluidos, graneles agrícolas, graneles minerales y cargas generales). Atendiendo problemas de congestión que se daban en la Bahía sur, así como tiempos de espera en las embarcaciones en fondeo.

Todo lo anterior obedeció a dar cumplimiento con los establecido en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2016-2021, donde se planteó las estrategias de Desarrollar nuevas instalaciones portuarias sostenibles, acordes a la demanda potencial de las embarcaciones y la carga, Incrementar la inversión, especialización y mecanización portuaria, las cuales estuvieron alineadas en su momento al Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 (PND) y al Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018 (PSCT)

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Por otro lado, de manera paralela a el desarrollo de infraestructura de atraque y almacenamiento, y atendiendo otro de los retos planteados en el PMDP 2016-2021 donde se estableció mejorar su participación en la logística, eficientizando sus sistemas de desalojo y recepción de mercancías para lo cual se estableció una línea de acción de la ampliación y mejoramiento del desalojo ferroviario por medio del Libramiento ferroviario a Santa Fe. Proyecto que se desarrolló de manera exitosa, dándoles entrada a las dos líneas ferroviarias sin pasar por los patios ferroviarios de FERROMEX que generaban retrasos e ineficiencias varias.

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 estas para incrementar la eficiencia en los servicios.

Actualmente las condiciones del transporte marítimo se encuentran en un momento problemático producto de la pandemia conocida como COVID-19 que paralizó en gran parte la economía mundial durante el 2020, generando el cierre de muchos centros de producción de comercio y hasta de servicios.

Este fenómeno propició una contracción de la economía en general y del comercio en particular, provocando la disminución en algunos segmentos del transporte marítimo, principalmente de los productos manufacturados afectando de manera importante la producción y distribución de productos como los automóviles, la electrónica y bienes de consumo.

Sin embargo, el transporte marítimo se reactivó en el 2021 de manera intensa generando para los puertos una sobredemanda; por un lado, provocada por los activos no comercializados en el 2019 y por otro lado, al incremento de la demanda al reactivarse la economía en la mayor parte del mundo.

Lo anterior lleva consigo el rompimiento de una gran parte de cadena de suministro establecidas de manera estratégica y logística desalineando los procesos de abastecimiento, producción y distribución. En particular para los puertos está significando una demanda mayor tanto de atención de embarcaciones como de volumen de carga principalmente la contenerizada, incrementando la frecuencia de arribos, la utilización de buques más grandes e incrementando la carga por buque.

Por lo tanto, a pesar de la crisis mencionada y los problemas generados por esta, el transporte marítimo y la cadena logística del transporte internacional de mercancías no presentan cambios en sus procesos, sino que buscan alinear nuevamente las cadenas de suministro y de valor con la participación muy activa de los países asiáticos.

Por lo anterior los retos para los puertos siguen siendo los de mejoramiento de la infraestructura ya que se espera que las embarcaciones sigan su dinamismo en su crecimiento, al mismo tiempo el mejoramiento de los servicios portuarios que permitan el atender mayor carga por buque y disminución de la estadía tanto del buque como de la carga, con la intención de alinear a las cadenas logísticas nuevamente.

Para el Puerto de Veracruz esta reactivación se observa en el incremento de la carga en el 2021 la cual se espera a cifras cercanas a los 32 millones de toneladas superando al 2019 en más de 2 millones de toneladas, mostrando un crecimiento mayor al 7.3%.

Si bien es cierto que las condiciones actuales aún siguen siendo de inestabilidad, ya que hasta el momento no ha sido controlada la pandemia y se puede esperar nuevos brotes de la misma, sin embargo, la mayor parte del mundo ya se encuentra en reactivación económica con estrategias de contención como las vacunas, con lo cual se espera se evite el paralizar nuevamente la producción y distribución de mercancías. De acuerdo con los organismos internacionales se esperan crecimientos en el comercio de manera diferenciada por regiones del mundo, ya que la pandemia no afectó de manera sincronizada, por lo que en particular para México para el 2022 se esperan crecimientos que pudieran ser superiores al 4%.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
COORD... PUERTOS
DIRECCIÓN... AL DE PUERTOS

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

En este sentido el puerto de Veracruz se enfrenta a retos no muy distintos a los anteriores, ya que las condiciones imperantes siguen siendo las mismas hasta el momento, en este sentido los retos se enmarcan en la consolidación de acciones iniciadas anteriormente, enmarcadas en los aspectos de consolidación de su crecimiento en infraestructura, en aseguramiento de sus acciones dirigidas a la logística, así como al desarrollo regional del estado de Veracruz contribuyendo al crecimiento sustentable y sostenible de la comunidad portuaria en particular y de la población en general

El espíritu del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 es el propiciar el desarrollo económico a través de la participación de los sectores productivos y de servicios establecidos en la región, por lo que se busca que en los puertos mejoren su calidad y al mismo tiempo contribuyan al desarrollo de su comunidad local y regional con pleno respeto a la historia, la cultura y las tradiciones, lo cual lo podemos entender en el planteamiento estipulado en el Plan Nacional de Desarrollo al hacer alusión a un proyecto estratégico que involucra la participación de dos puertos:

"Programa para el Desarrollo del Istmo de Tehuantepec. Su objetivo es impulsar el crecimiento de la economía regional con pleno respeto a la historia, la cultura y las tradiciones del Istmo oaxaqueño y veracruzano. Su eje será el Corredor Multimodal Interoceánico, que aprovechará la posición del Istmo para competir en los mercados mundiales de movilización de mercancías, a través del uso combinado de diversos medios de transporte. En este marco se modernizará el ferrocarril del Istmo de Tehuantepec, los puertos de Coatzacoalcos, Veracruz, y Salina Cruz, Oaxaca, para que puedan ofrecer servicios de carga, transporte, almacenaje, embalaje y servicios logísticos diversos; se fortalecerá la infraestructura carretera y de caminos rurales y la red aeroportuaria y se construirá un gasoducto para abastecer a empresas y consumidores domésticos. A lo largo del recorrido entre ambos océanos se crearán zonas libres para atraer inversiones del sector privado, las cuales se dotarán de infraestructura y se garantizará el abasto de energía, agua, conectividad digital".

Si bien es cierto que el Puerto de Veracruz ha ampliado su capacidad con la construcción de las instalaciones de la Bahía Norte es importante consolidar el proyecto de ampliación con el fin de darle continuidad a un plan integral de desarrollo que desgraciadamente no se concluyó en años anteriores, por lo que continuar con el proyecto de ampliación del puerto es un reto que en este nuevo PMDP el puerto pretende alcanzar.

En cuanto a logística observamos tres retos fundamentales, por un lado concluir la nueva Aduana del Puerto de Veracruz, que integre el tráfico de las dos bahías y que garantice la seguridad y control por parte de las Aduanas de las mercancías que transitan por ambos recintos, su terminación y la reubicación de la actual Aduana es un reto que se tiene que cumplir en el periodo de este PMDP, por otro lado dentro de los retos logísticos también enfocamos la atención a la terminación y operación al cien por ciento y de manera integral del libramiento ferroviario a Santa Fe, los patios intermedios y su interconexión y funcionamiento con las terminales especializadas de la zona norte.

Un reto más en el aspecto logístico es lograr que la Bahía Logística, sea atractiva para los actores del comercio exterior e inversionistas creando un esquema ágil, delgado y rentable tanto para el puerto como para el inversionista.

Como todos sabemos en los últimos años, se han desarrollado una serie de plataformas de transferencia y control de datos tanto por parte de la ASIPONA como por las terminales e instalaciones que prestan servicios dentro del Recinto Portuario, un reto dentro de este sentido es lograr la integración de estas plataformas para poder darles seguimiento y evaluación bajo un control logístico de la ASIPONA, esto representará consolidar e integrar los esfuerzos de la comunidad portuaria en cuanto tecnologías de información.

Un reto más es la relación puerto-ciudad, donde se deben de plantear los mecanismos de interacción con ésta, creando un ambiente de colaboración con los habitantes de la localidad y contribuir al desarrollo sostenible de la región.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Finalmente planteamos en este PMDP un reto que implica la reubicación de la Bahía Sur, principalmente pensando en la zona de la antigua terminal de contenedores en las antiguas áreas que pudiesen trasladarse de la Bahía Sur a la Norte.

Como parte de la reubicación de 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.

Consideramos que el cumplimiento y atención a estos retos logrará que el Puerto de Veracruz se consolidará como un puerto 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 con alta competitividad que le permitirá participar activamente en los mercados globales, sostenerlos e inclusive incrementarlos.

Para este PMDP también tomamos en consideración el plan sectorial de la SCT, ya que en su momento de elaboración del Plan Nacional de Desarrollo, aún no se daba la transición de los puertos a la SEMAR, por lo que los lineamientos y políticas públicas para el sector portuario se enmarcaron en este plan sectorial.

Dentro del Programa Sectorial se plantearon objetivos estratégicos dentro de los cuales el número 4 se refiere al desarrollo portuario para el periodo 2020-2024, en el cual se plantea lo siguiente

Objetivos prioritarios del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024

1. "Contribuir al bienestar social mediante la construcción, modernización y conservación de infraestructura carretera accesible, segura, eficiente y sostenible, que conecte a las personas de cualquier condición, con visión de desarrollo regional e intermodal".

2. "Contribuir al desarrollo del país mediante el fortalecimiento del transporte con visión de largo plazo, enfoque regional, multimodal y sustentable, para que la población, en particular las regiones de menor crecimiento cuenten con servicios de transporte seguros, de calidad y cobertura nacional".

3. "Promover la cobertura, el acceso y el uso de servicios postales, de telecomunicaciones y radiodifusión, en condiciones que resulten alcanzables para la población, con énfasis en grupos prioritarios y en situación de vulnerabilidad, para fortalecer la inclusión digital y el desarrollo tecnológico".

4. *"Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor. de los puertos y mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional".*

El Plan Sectorial dentro de su marco de referencia y pensando en el desarrollo regional adyacente en cada uno de los puertos dividió el Sistema Portuario Nacional en cinco regiones, donde el Puerto de Veracruz, fue situado en la región centro con una zona de influencia para su desarrollo que abarca los estados de Jalisco, Colima, Michoacán, Guerrero y Veracruz, esto implica una interacción para mejorar la relación puerto-ciudad entre los puertos localizados en estos estados como son: Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Tuxpan.

"Con esta área de oportunidad se busca lograr consolidar a los puertos como abastecedores de las mercancías que se consumen en el Altiplano, al mismo tiempo que se incentive el asentamiento de nuevas zonas industriales en ambos litorales".

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

En particular para el Puerto de Veracruz se planteó la estrategia prioritaria donde la 4.3 establece lo siguiente:

> *"Estrategia prioritaria 4.3 Mejorar la relación puerto-ciudad en los estados del SIPCO Centro (Jalisco, Colima, Michoacán, Guerrero y Veracruz) para incentivar el desarrollo de crecimiento de actividades de alto valor agregado local y fortalezcan el mercado interno, principalmente de las zonas costeras."*

Para el cumplimiento de esta estrategia se plantearon diferentes acciones puntuales dentro de las cuales para el puerto de Veracruz están determinadas tres que consideran atender los retos antes planteados en este documento y que de manera textual dicen lo siguiente:

4.3.7. *"Consolidar la ampliación natural del Puerto de Veracruz, Veracruz que reducirá los costos logísticos de las mercancías y potenciará al puerto como un Hub internacional".*

4.3.8. *"Construir el libramiento ferroviario a Santa Fe en el puerto de Veracruz, Veracruz para mejorar la conectividad intermodal del puerto".*

4.3.9. *"Construir la nueva aduana del Puerto de Veracruz, Veracruz a fin de reducir los tiempos de estadía de las mercancías haciendo más eficientes las cadenas logísticas nacionales."*

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

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.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE ... COORDINACIÓN ... Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

3.1 Visión y misión del Puerto de Veracruz

Vision
Ser el principal puerto sostenible en el Golfo de México, con infraestructura moderna y modelos de operación eficientes y seguros que atiendan la demanda del transporte internacional de mercancías.

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 valida 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

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

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.

	Objetivo estratégico	Estrategia	Línea de acción
1	Consolidar el desarrollo integral de la infraestructura del Puerto de Veracruz, con el fin de garantizar la oferta por encima de la demanda optimizando los costos logísticos de las mercancías.	Continuar el desarrollo de nuevas instalaciones portuarias sostenibles, acordes a la demanda potencial de las embarcaciones y la carga.	Consolidar el proyecto de ampliación del puerto.
			Desarrollar y consolidar los proyectos complementarios de servicios auxiliares en la Zona de Desarrollo Portuario.
		Incrementar la inversión, especialización y mecanización portuaria.	Continuar con 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 del puerto en las cadenas logísticas con el fin de incrementar la competitividad.	Redefinir la estrategia de la comercialización de la Bahía Logística e incorporarla a los procesos logísticos del puerto.	Restructurar los planteamientos y procesos comerciales y fiscales de la Bahía Logística
		Consolidar el transporte intermodal por medio de la conectividad ferroviaria	Terminar y trasladar la nueva Aduana del Puerto de Veracruz para integrar el tráfico de las dos Bahías.
			Terminar y consolidar el libramiento ferroviario del Puerto de Veracruz con todos sus componentes, tanto de infraestructura como operativos.
		Contar con una plataforma logística de comunicaciones modernas para incrementar la competitividad y productividad del puerto.	Integrar las diferentes plataformas que controlen y evalúen el intercambio de información y documentos vía electrónica.
			Integrar a autoridades, terminales, instalaciones, usuarios y prestadores de servicios a proyectos específicos, con una tendencia de sustentabilidad.
		Incrementar la conectividad marítima para fortalecer el tráfico de cabotaje	Habilitar infraestructura y servicios portuarios dedicados al tráfico de cabotaje y de corta distancia
			Explotar los corredores intermodales de cabotaje y rutas de navegación de corta distancia en mercados nicho.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

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

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

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 media 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 construcción y modernización de infraestructura y equipamiento (ASIPONA Veracruz)

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada(pesos)	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2022	2023	2024	2025	2026	2027		
Consolidar el desarrollo integral de la infraestructura del Puerto de Veracruz, con el fin de garantizar la oferta por encima de la demanda optimizando los costos logísticos de las mercancías	Ampliación Natural del Puerto de Veracruz en la Zona Norte	6,085,000,000							20PuN (B. Norte) Del 45PuE al 48PuS 50PuE 65PuS 84PuN 85PuN	ASIPONAVER
	Libramiento Ferroviario a Santa Fe	2,862,000,000							I	ASIPONAVER
	Nueva Aduana del Puerto de Veracruz	1,585,000,000							I	ASIPONAVER
	Centro de Apoyo Logístico al Transporte	160,000,000							I	ASIPONAVER
	Distribuidor Vial Zal-Uma (Distribuidor Vial "JT")	14,000,000							I	ASIPONAVER
	Sistemas de Agua y Saneamiento en la Zona Norte del Puerto	40,000,000							I	ASIPONAVER
	Remodelación y ampliación de la UNAPROP	55,000,000							20PuN	ASIPONAVER
	Construcción de Unidad Deportiva	21,000,000							22PuN	ASIPONAVER
	Construcción del Comedor Portuario	20,000,000							26PuN	ASIPONAVER
	Construcción de un Parque Fotovoltaico	180,000,000							I	ASIPONAVER
	Construcción del Centro de Servicios de Control de la Navegación en el Estacionamiento de la Antigua Aduana	120,000,000							29PuE	ASIPONAVER
	Ampliación de Vialidad km 13.5 Nueva Aduana-Autopista	400,000,000							65PuS	ASIPONAVER

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORD. [illegible] PUERTOS Y [illegible]
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
Consolidar el desarrollo integral de la infraestructura del Puerto de Veracruz, con el fin de garantizar la oferta por encima de la demanda optimizando los costos logísticos de las mercancías	Rehabilitación de bodegas y explanadas en el Recinto Portuario	150,000,000							21PuN 20PuN	ASIPONAVER
	Rehabilitación del edificio denominado de Nombramientos	18,000,000							22PuN	ASIPONAVER
	Reconstrucción de Bardas de Seguridad y Delimitantes del Recinto Portuario	60,000,000							Recinto Portuario	ASIPONAVER
	Construcción de la vía de ferrocarril de la explanada 10	7,000,000							65PuS	ASIPONAVER
	Rehabilitación de vialidades en Bahía Sur	100,000,000							65PuS	ASIPONAVER
	Adquisición de equipamiento para el Centro de Servicios de Control de la Navegación del puerto	80,000,000							29PuN	ASIPONAVER
	Programa de Adquisiciones	22,206,000							Recinto Portuario	ASIPONAVER

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

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

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
Incrementar la participación del puerto en las cadenas logísticas con el fin de incrementar la competitividad	Construcción de infraestructura y equipamiento	$62,374,025							2PuE	Talleres Navales del Golfo, SA de CV
		$1,681,507							23PuE	Fire Late, SA de CV
		$902,572							24PuE	Fire Late, SA de CV
		$0							6PaE	Terminal Marítima de Veracruz, SA de CV
		$11,540,000							19PaE	Terminal Marítima de Veracruz, SA de CV
		$339,117,966							3PuE	Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz, SA de CV
		$17,774,657							14PuN	Reparación Integral de Contenedores, SAPI de CV

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

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

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
		$105,882,000							4PuE	Cargill de México, SA de CV
		$0							5PuE	Terminales de Cargas Especializadas, SA de CV
		$1,765,122							7PuE	SSA México, SA de CV
		$227,139,973							11PuS	Corporación Integral de Comercio Exterior, SA de CV
		$1,120,610							13PuS	SSA México, SA de CV
		$698,178							7PuE	SSA México, SA de CV
		$11,800,000							10PaE	CIF Almacenajes y Servicios, SA de CV
		$32,143,220							15PaE	Almacenadora Golmex, SA de CV
		$14,655,000							1PaE	Organismo Descentralizado PEMEX- Refinación
		$0							12PuS	Corporación Portuaria de Veracruz, SA de CV
Incrementar la participación del puerto en las cadenas logísticas con el fin de incrementar la competitividad	Construcción de infraestructura y equipamiento	$10,283,000							9PuE	Servicios Maniobras y Almacenamientos de Veracruz, SA de CV
		$87,632,000							18PuE	Servicios Especiales Portuarios, SA de CV
		$63,743,043							16PaE	Excellence Sea & Land Logistics, SA de CV
		$179,259,171							17PaE	Vopak México, SA de CV
		$44,829,380							46PuE	ESJ Renovable III, S de RL de CV
		$0							48PuE	Puertos Especializados Transnacionales Petra, SA de CV
		$83,136,604							49PuS	OPEVER, SA de CV

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento (ASIPONA Veracruz)

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2022	2023	2024	2025	2026	2027		
Consolidar el desarrollo integral de la infraestructura del Puerto de Veracruz, con el fin de garantizar la oferta por encima de la demanda optimizando los costos logísticos de las mercancías	Mantenimiento a Almacenes	$64,183,448							21PuN	ASIPONA Veracruz
	Aduana de Veracruz	$48,137,586							27PuE	
	Edificios Administrativos	$128,366,897							Del 29PuN al 31PuN	
	Áreas verdes	$112,321,035							35PuS	
	Dragado de mantenimiento	$497,421,727							Del 51PuE al 64PuN	
	Mantenimiento a Vías Férreas	$176,504,484							65PuS	
	Mantenimiento a Vialidades	$48,137,586							65PuS	
	Mantenimiento Eléctrico	$208,596,208							65PuS	
	Mantenimiento Diversos	$80,229,310							65PuS	
	Mantenimiento a Muelles	$48,137,586							Del 66PuS al 85PuS	
	Mantenimiento a Señalamiento Marítimo	$64,183,448							Recinto Portuario	
	Mantenimiento Menor General	$96,275,172							21PuN 65PuS	
	Mantenimiento a la Zona de Bahía Logística	$32,091,724							Zona de Bahía Logística	

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

Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento (Cesionarios)

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			2022	2023	2024	2025	2026	2027		
Incrementar la participación del puerto en las cadenas logísticas con el fin de incrementar la competitividad	Mantenimiento de infraestructura y equipamiento	$58,880,000							2PuE	Talleres Navales del Golfo, SA de CV
		$2,328,309							23PuE	Fire Late, SA de CV
		$2,415,910							24PuE	Fire Late, SA de CV
		$12,610,608							6PaE	Terminal Marítima de Veracruz, SA de CV
		$7,282,200							19PaE	Terminal Marítima de Veracruz, SA de CV
		$692,963,564							3PuE	Internacional de Contenedores Asociados de Veracruz, SA de CV
		$18,729,096							14PuN	Reparación Integral de Contenedores, SAPI de CV

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Metas de mantenimiento de infraestructura y equipamiento (Cesionarios) continua

Objetivo estratégico	Meta	Inversión total estimada (pesos)	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
Incrementar la participación del puerto en las cadenas logísticas con el fin de incrementar la competitividad	Mantenimiento de infraestructura y equipamiento	$2,500,000							5PuE	Terminales de Cargas Especializadas, SA de CV
		$0							7PuE	SSA México, SA de CV
		$93,481,387							11PuS	Corporación Integral de Comercio Exterior, SA de CV
		$9,549,838							13PuS	SSA México, SA de CV
		$2,530,297							7PuE	SSA México, SA de CV
		$9,746,761							10PaE	CIF Almacenajes y Servicios, SA de CV
		$79,554,000							15PaE	Almacenadora Golmex, SA de CV
		$14,655,000							1PaE	Organismo Descentralizado PEMEX- Refinación
		$1,045,500							12PuS	Corporación Portuaria de Veracruz, SA de CV
		$4,851,600							9PuE	Servicios Maniobras y Almacenamientos de Veracruz, SA de CV
		$245,455,000							18PuE	Servicios Especiales Portuarios, SA de CV
		$44,850,000							16PaE	Excellence Sea & Land Logistics, SA de CV
		$0							17PaE	Vopak México, SA de CV
		$178,198,537							46PuE	ESJ Renovable III, S de RL de CV
		$0							48PuE	Puertos Especializados Transnacionales Petra, SA de CV
		$44,464,223							49PuS	OPEVER, SA de CV

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Metas de desarrollo de la operación portuaria y logística

Objetivo estratégico	Meta	Unidad de medida	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
	Instrumentación de proceso de otorgamiento de cesión parcial de derechos para el desarrollo de un(a):									
Consolidar el desarrollo integral de la infraestructura del Puerto de Veracruz, con el fin de garantizar la oferta por encima de la demanda optimizando los costos logísticos de las mercancías	Terminal Semiespecializada de Carga General, de Carga Contenerizada y Granel Mineral (excepto fertilizantes).	Contrato Registrado							46PuS	ASIPONAVER
	Segunda Terminal de Contenedores TEC II	Contrato Registrado							50PuE	ASIPONAVER
	Instalación Turística	Contrato Registrado							49PuN	ASIPONAVER
	Instalación especializada para el manejo integral de vehículos y carga general	Contrato Registrado							89PuS	ASIPONAVER
	Instalación especializada para el manejo integral de residuos	Contrato Registrado							36PuE	ASIPONAVER
	Ampliación y Reubicación CIF a Bahía Norte	Contrato Registrado							10PaE	ASIPONAVER
	Colocación de Antena de comunicación en Bahía Sur	Contrato Registrado							25PuE	ASIPONAVER
	Actualizar y obtener la autorización de las Reglas de Operación del puerto sentando las bases para el incremento gradual de la productividad y para la especialización operativa de las terminales e instalaciones.	Reglas Autorizadas							Recinto portuario	ASIPONAVER
	Obtener la autorización de las tarifas aplicables para el uso de la infraestructura de las cargas en tráfico de cabotaje.	Tarifas Autorizadas							Recinto portuario y I	ASIPONAVER
	Obtener la verificación de las obras por parte de la autoridad aduanera local, posterior a su completa adecuación, para el uso de acopio de las cargas en tráfico de cabotaje (explanadas)	Autorización de la Autoridad Aduanera							Recinto portuario y I	ASIPONAVER
	Adquirir terrenos de privados para la ampliación de la reserva territorial del puerto	Terrenos adquiridos							I	ASIPONAVER

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

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Objetivo estratégico	Meta	Unidad de medida	Año de ejecución de la meta						Ubicación	Responsable
			[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		
	Desincorporar la infraestructura de servicios de almacenaje a cargo de la ASIPONAVER (Recinto fiscalizado)	Metros cuadrados desincorporados							Recinto portuario y I	ASIPONAVER
	Instrumentación de proceso de otorgamiento de contrato mercantil con empresa de servicios en Bahía Logística	Contrato							I	ASIPONAVER
Incrementar la participación del puerto en las cadenas logísticas con el fin de incrementar la competitividad	Sistema de Gestión Ambiental certificado	Certificado vigente							Recinto portuario	ASIPONAVER
	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	ASIPONAVER
	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	ASIPONAVER

El indicador del desarrollo portuario que se presenta a continuación en fichas técnicas, tiene 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.

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

Indicador del desarrollo portuario

Objetivo estratégico	Incrementar la participación del puerto en las cadenas logísticas con el fin de incrementar 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: • 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

Línea base 2021	Meta 2027
Bahía Sur	
Carga general: 275THBO	Carga general: 275THBO
Granel agrícola: 361THBO	Granel agrícola: 400 THBO
Granel mineral: 322 THBO	Granel mineral: 400 THBO
Otros fluidos: 275 THBO	Otros fluidos: 320 THBO
Contenedores: No aplica	Contenedores: No aplica
Vehículos: 100 UHBO	Vehículos: 100 UHBO
Petróleo y derivados: 520 THBO	Petróleo y derivados: 600 THBO
Bahía Norte	
Carga general: 150	Carga general: 320THBO
Granel agrícola: 600	Granel agrícola: 700 THBO
Granel mineral: 370	Granel mineral: 400 THBO
Otros fluidos: 500	Otros fluidos: 600 THBO
Contenedores: 100	Contenedores: 100 CHBO
Petróleo y derivados: 700	Petróleo y derivados: 1,100THBO

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

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 (m2)		Titular de la asignación
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
1	Pa	E	Terminal especializada de petróleo y sus derivados	-	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 del Sistema Portuario Nacional, SA de CV
9	Pu	E	Instalación especializada en carga contenerizada, carga general y bobinas de acero, excepto mercancías peligrosas	-	27,944.40	Servicios Maniobras y Almacenamientos 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 Almacenajes y Servicios, SA de CV
					14,186.58 (BN)	Administración del Sistema Portuario Nacional, 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	-	108,917.39	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

Uso.- Pu: público; Pa: particular. Modo de operación.- E: especializado; N: no especializado; S: semiespecializado.
Ubicación : (BN) Bahía Norte

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Zonas portuarias asignadas (continúa)

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m2)		Titular de la asignación
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
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, otras materias primas y granel agrícola	-	6,395.71	Terminal Marítima de Veracruz, SA de CV.
20	Pu	N	Almacenaje de carga comercial en patios	-	1,352,917.66	Administración del Sistema Portuario Nacional, SA de CV
20.1	Pu	N	Almacenaje de carga general	-	67,603.23	
21	Pu	N	Almacenaje de carga comercial en bodegas	-	33,770.80	
22	Pu	N	Oficinas de Supervisión ASIPONA Veracruz	-	8,653.85	
23	Pu	E	Instalación para el pesaje de camiones	-	1,310.40	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	-	400.00	Administración del Sistema Portuario Nacional, SA de CV
26	Pu	N	Instalación para la venta de alimentos y bebidas	-	18.16	Administración del Sistema Portuario Nacional, SA de CV
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 del Sistema Portuario Nacional, SA de CV
29	Pu	N	Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V./Capitanía de Puerto	-	2,361.79	
30	Pu	N	Administración del Sistema Portuario Nacional 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	-	1,305.29	
33	Pu	N	Plaza del Antepuerto	-	5,396.10	
34	Pu	E	Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural (SADER).	-	535.10	
35	Pu	S	Áreas verdes	-	194,406.72	
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 del Sistema Portuario Nacional, 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	

Uso.- Pu: público; Pa: particular. Modo de operación.- E: especializado; N: no especializado; S: semiespecializado.

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

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Zonas portuarias asignadas (continúa)

Clave de zonificación			Destino	Superficie asignada (m2)		Titular de la asignación
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra	
41	Pu	S	Depósito, guarda, mantenimiento y reparación de equipo, herraje y cabullería	-	5,000.00	SSA México, SA de CV
42	Pu	S	Depósito, guarda, mantenimiento y reparación de equipo, herraje y cabullería	-	3,396.45	SIPPB Veracruz, S.A. de C.V.
43	Pu	S	Depósito, guarda, mantenimiento y reparación de equipo, herraje y cabullería	-	5,000.00	Corporación Integral de Comercio Exterior, SA de CV
44	Pu	S	Oficinas administrativas para áreas de almacenaje	-	12,042.93	Administración del Sistema Portuario Nacional, SA de CV
45	Pu	E	Terminal de Fluidos a granel, incluyendo derivados de petróleo.	-	147,857.12	ESJ Renovable III, S de RL de CV
47	Pu	E	Terminal Especializada de Graneles Agrícolas sólidos, líquidos o semilíquidos	-	102,702.04	Puertos Especializados Transnacionales Petra, SA de CV
48	Pu	S	Terminal de Minerales	-	101,454.51	Opever, SA de CV
90	Pu	N	Almacenaje de mercancía nacional en patios. (carga general, contenerizada, graneles agrícolas y minerales excepto coke)	-	28,473.61	Administración del Sistema Portuario Nacional, SA de CV
91	Pu	N	Almacenaje de mercancía nacional en patios. (carga general, contenerizada, graneles agrícolas y minerales excepto coke)	-	19,417.74	
92	Pu	N	Almacenaje para mercancía nacional (carga general, contenerizada, graneles agrícolas y minerales excepto coke)	-	30,581.92	
93	Pu	N	Almacenaje de comercio exterior para carga general, graneles agrícolas y minerales excepto coke.	-	23,408.95	
94	Pu	S	Depósito, guarda, mantenimiento y reparación de equipo, herraje y cabullería de servicios de maniobras.		4,000.00	Administración del Sistema Portuario Nacional, SA de CV
95	Pu	S	Depósito, guarda, mantenimiento y reparación de equipo, herraje y cabullería de servicios de maniobras.		1,800.00	Administración del Sistema Portuario Nacional, SA de CV

Uso.- Pu: público; Pa: particular. Modo de operación.- E: especializado; N: no especializado; S: semiespecializado.

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.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Zonas portuarias proyectadas para desarrollo (Bahía Sur)

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
49	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 una nueva instalación.

Las Bodegas 1 y 2, mismas que fueron clasificadas como monumentos históricos 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 22,677.023 m2; 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 acoger 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 Sur)

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
89	Pu	S	Instalación Semiespecializada de vehículos y carga general.	-	158,357.92
Justificación técnica					

Con una superficie de 158,357.92 m², esta superficie se aprovechará para una instalación de uso público (Pu) con destino para la operación de vehículos y de carga general, su modo de operación será semiespecializado (S), debido a la dificultad para especializar toda la gama de servicios que se realizarían en la instalación para la industria automotriz. Este negocio incluirá la prestación del servicio de maniobras para el manejo de vehículos y carga general suelta y unitizada en maniobras de buque y/o de los muelles públicos del puerto a la instalación o viceversa, y dentro de la instalación, podrá prestar servicios de almacenaje y de valor agregado, así como recepción y manejo de autopartes destinadas a los propios vehículos exclusivamente, en la inteligencia de que los servicios de valor agregado sólo podrán ser proporcionados dentro de la instalación.

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORD... PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V

Zonas portuarias proyectadas para desarrollo (Bahía Sur)

Justificación técnica
Esta línea de acción está enfocada a cubrir la demanda y necesidades específicas de almacenamiento y operación; en últimas fechas el Puerto de Veracruz ha disminuido la cantidad de vehículos operados como consecuencia de las obras temporales de reubicación de instalaciones como el antiguo Park Garaje que migró su operación a la Explanada 5, la reubicación de SEMAVE a la Explanada 10, y la construcción del nuevo Park Garaje a la Explanada 3, por lo que muchas marcas han decidido enviar parte de sus volúmenes a otros Puertos, dada la disminución de la capacidad estática de almacenamiento del Puerto de Veracruz, asimismo esta nueva instalación resolverá problemas de convivencia de la industria automotriz con almacenamiento a cielo abierto, con cargas como el granel agrícola y mineral, que en ciertas temporadas representan problemas de dispersión de partículas que pudiesen afectar a los vehículos. La instalación se adjudicará a través de concurso público conforme a la Ley de Puertos, en cuyas bases se especificará que se permitirá la participación de empresas que ya operan en el puerto instalaciones similares a través de contratos de cesión parcial de derechos y obligaciones; y que, si resultan ganadoras, tendrán la obligación de renunciar anticipadamente a aquellas cargas que sean idénticas a las concursadas.

Zonas portuarias proyectadas para desarrollo (Bahía Sur)

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
36	Pu	E	Instalación especializada para el manejo integral de residuos.	-	5,000.00
Justificación técnica					
Instalación especializada para el manejo integral de residuos. Este proyecto está orientado a cumplir disposiciones normativas, aduaneras, de protección al medio ambiente, de propiedad industrial. Proyectada en una superficie aproximada de 5,000 m2 en la bahía sur del recinto portuario, se aprovechará como una instalación de uso público y modo de operación especializado, con destino para el manejo integral y ambientalmente sustentable de todo tipo de residuos de manejo especial y peligroso, de acuerdo a la normatividad nacional e internacional en la materia.					

Zonas portuarias proyectadas para desarrollo (Bahía Sur)

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
25	Pu	E	Antena de comunicación en Bahía Sur del Recinto Portuario		200.00 / 150.00
Justificación técnica					
Antenas de comunicación en Bahía Sur del Recinto Portuario. Para este proyecto se proponen dos ubicaciones que están destinadas para el servicio de radiocomunicaciones, la primera con una superficie de 200 m2 y la segunda con una superficie de 150 m2. Cabe señalar, que ambas se encuentran dentro del recinto portuario, por lo que, para adjudicarlas, se deberá realizar un concurso público. El objetivo es otorgar acceso y uso de su infraestructura a la entidad para prestar un servicio eficiente de telecomunicaciones. dentro del Recinto Portuario.					

Zonas portuarias proyectadas para desarrollo (Bahía Norte)

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
46	Pu	S	Terminal Semiespecializada de Carga General, de Carga Contenerizada y Granel Mineral (excepto fertilizantes).		183,337.05
Justificación técnica					
Derivado de la terminación anticipada del Contrato de Cesión Parcial de Derechos anteriormente adjudicado para la maniobra, de carga contenerizada, y de carga suelta, surge la necesidad de realizar un nuevo Concurso Público para adjudicar la superficie, en la que dentro de su modo de operación semiespecializado (S), y su uso público (Pu) opere carga general, granel mineral excepto fertilizantes y carga contenerizada con grúas polivalentes, con la finalidad de que dichas grúas tengan versatilidad para manejar los diversos tipos de carga aquí enunciados, podrán negarse cuando se afecten las políticas y programas de desarrollo del puerto de que se trate o del sistema portuario nacional.					

Zonas portuarias proyectadas para desarrollo (Bahía Norte)

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
10	Pa	E	Ampliación y Reubicación CIF		14,186.58
Justificación técnica					
El cesionario actualmente tiene una problemática operativa y de saturación derivada de la superficie actual, al no disponer de áreas colindantes disponibles para ejercer la ampliación del 20% que contempla la Ley, por lo que la ASIPONA VERACRUZ ha propuesto una superficie de 14,186.58 m2 para que dicho cesionario sea reubicado de bahía sur a la bahía norte del Puerto de Veracruz, cubriendo la demanda de servicios de valor agregado que se requieren por la operación de la terminal de contenedores del Puerto de Veracruz, sin que se deban hacer grandes desplazamientos logísticos.					

Zonas portuarias proyectadas para desarrollo (Bahía Norte)

Clave de zonificación			Destino	Superficie estimada (m2)	
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		Agua	Tierra
50	Pu	E	Segunda Terminal de contendores TEC II		506,446.28
Justificación técnica					
Cuando el proyecto de la ampliación de puerto (Bahía Norte) fue planteado, se consideró para hacer frente a la falta de 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 dimensiones de las áreas de navegación de Bahía Sur están limitadas a recibir buques de hasta 323m de eslora y 12.3 de calado. El calado de los buques portacontenedores que cruzan por la ampliación del Canal de Panamá es de 15.24 m. El incremento en el comercio electrónico ha generado una mayor demanda de importación de bienes de consumo, de los que gran parte se transportan en contenedores. Esta segunda Terminal Especializada de Contenedores será de uso público (Pu) y modo de operación especializado (E) e iniciará operaciones cuando se muevan 1.5 millones de TEUs en el puerto o en el año 2025, lo que ocurra primero.					

ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
SECRETARÍA DE MARINA
COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS

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 (m2)
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		
51	Pu	E	Dársenas de maniobras de uso común para muelles (BS)	820,182.92
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 (m2)
Número consecutivo	Uso	Modo de operación		
65	Pu	S	Vialidades y vías de ferrocarril de uso común	2,186,413.20
66	Pu	N	Muelle de uso común para autos/c. general (BS -1 norte)	2,755.44
67	Pu	N	Muelle de uso común para c. general /c. general (BS -1 sur)	2,755.44
68	Pu	N	Muelle de uso común para carga general/autos (BS -2 norte)	6,933.75
69	Pu	N	Muelle de uso común para c. general/c. general, azúcar a granel (BS -2 sur)	6,933.75
70	Pu	N	Muelle de uso común para granel agrícola (BS)-4 norte	15,950.52
71	Pu	N	Muelle de uso común para granel mineral (BS)-4 sur	15,950.52
72	Pu	S	Muelle de uso común para granel agrícola (BS)-5 norte	3,028.47
73	Pu	N	Muelle de uso común para carga general (BS)-5 sur	3,028.47
74	Pu	N	Muelle de uso común para autos / contenedores (BS) 6-norte	5,357.32
75	Pu	S	Muelle de uso común para granel mineral/autos (BS) 6-sur	5,357.32
76	Pu	E	Muelle de uso común para fluidos / autos (BS) 7-este	13,321.10
77	Pu	S	Muelle de uso común para contenedores (BS) 7-sur	8,852.47
78	Pu	E	Muelle de uso común para granel agrícola (BS) 8-este	2,053.70
79	Pu	E	Muelle de uso común para granel agrícola (BS) 8-oeste	2,053.70
80	Pu	E	Muelle de uso común para fluidos/granel agrícola (BS) cementos	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 en tráfico de cabotaje para carga general, contenerizada y graneles excepto coke / Autos (BS) 9 norte	10,202.08
83	Pu	S	Muelle de uso común para autos/ En cabotaje para carga general, contenerizada y graneles excepto coke y en TMCD – Altura para carga general (BS) 9 sur	9,827.74
84	Pu	N	Muelle de uso común para carga comercial (BN)	23,650.06
85	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 Número consecutivo	Destino	Superficie estimada (m2) Agua	Tierra
86	Reserva Portuaria	-	311,134.16
87	Reserva Portuaria	-	451,327.78
88	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: Cantidad de prestadores	Cantidad de prestadores: Área para la prestación del servicio	Área para la prestación del servicio
Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interior	Remolque	2	Máximo 2	Recinto portuario
	Amarre de cabos	4	Máximo 4	
	Lanchaje	3	Máximo 6	
	Pilotaje	1	A definir por la autoridad	
Servicios generales a las embarcaciones	Avituallamiento	7	Máximo 8	
	Agua potable	2	Máximo 4	
	Combustible	6	Máximo 8	
	Recolección de basura o desechos	3	Máximo 6	
	Eliminación de aguas residuales	-	Libre entrada	
	Reparación a flote	6	Máximo 8	
Servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías.		8	Máximo 8	Recinto portuario

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.

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

X=794,000 X=795,000 X=796,000 X=797,000 X=798,000 X=799,000 X=800,000 X=801,000 X=802,000 X=803,000

Y=2,131,000 Y=2,130,000 Y=2,129,000 Y=2,128,000 Y=2,127,000 Y=2,126,000 Y=2,125,000 Y=2,124,000

Zona de Desarrollo Portuario

Golfo de México

Bahía Norte

Bahía Sur

Bahía Logística (Segunda Etapa)

Bahía Logística (Primera Etapa)

Unidad de Manejo Ambiental "Punta Gorda" (UMA)

Instalaciones Generales de Sanidad Nacional (SENASA)

Proyecto Nueva Aduana

Boulevard Portuario Km. 13.5

Centro de Apoyo Logístico al Transporte (CALT) 1a. Etapa

CALT 2a. Etapa

ARRECIFE DE GALLEGUILLA

ARRECIFE DE GALLEGA

64PuN 64PuN 65PuS 65PuN 59PuS 59PuE 61PuE 66 65PuE 50PuE 59PuE 60PuE 86 59PuE 62PuE 59PuE 64PuN 87 88 88 55PuN 43PuE 20PuN 46PuS 3PuE 20PuN 47PuE 48PuS 20PuN 20PuN 20PuN 20PuN 20PuN 20PuN 20PuN 10PuE 20PuN 20PuN 20PuN 20PuN 20PuN 20PuN 20PuN