

IX. RESULTADOS Y BENEFICIOS ALCANZADOS

Es importante destacar los resultados alcanzados a través de los proyectos de inversión que integran este Libro Blanco.

Incluye los siguientes proyectos de expansión: A) Zona de Actividades Logísticas, su urbanización inició en 2007, con un 83% de avance a la fecha; B) Centro de Atención Logística al Transporte, inició en 2009 y opera desde 2011 con un avance del 100%; C) Libramiento Ferroviario a Santa Fe, inició en 2011, con un 37% de avance a la fecha, y D) Ampliación del Puerto, que aún no ha iniciado su construcción ya que se encuentra en proceso deliberativo.

PROYECTO: DESARROLLO DE LA ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS

Construcción y desarrollo de la Zona de Actividades Logísticas del puerto de Veracruz. Este proyecto de inversión permitirá contar con 165 hectáreas rentables para aumentar la eficiencia en las cadenas logísticas de transporte, disminuir costos, ampliar mercados de servicios, mejorar la distribución de los productos y facilitar la agregación de valor a la mercancía del comercio exterior.

Beneficios esperados del Programa de Proyectos de Inversión: Dará mayor competitividad al puerto de Veracruz permitiendo un crecimiento adicional del mismo y dando a los usuarios ventajas competitivas, principalmente mediante la reducción en los costos de transporte de la mercancía o de servicios adicionales para mejora en su operativa logística.

Periodo de construcción: Julio 2007 - Diciembre 2014

Horizonte de evaluación: 35 años

Meta física: Para el año 2014 se contará con la urbanización de 5 lotes habilitados como parques logísticos en una superficie total de 210.96 hectáreas, incluyendo vialidades y áreas verdes.

Avance físico: 88%.

Subproyecto: Centro de Atención Logística al Transporte (CALT).

Construcción de un centro de control y monitoreo del acceso y tránsito del autotransporte para aumentar la competitividad logística y operativa del Puerto, así como elevar su seguridad.

Beneficios esperados del Programa de Proyectos de Inversión: Ahorro de tiempos de espera para transportistas, cambio del Estacionamiento al CALT liberando áreas internas del Recinto para cesión parcial de derechos, la creación de un padrón de choferes y autotransporte y la optimización del control de acceso al puerto, con valor de rescate a perpetuidad del servicio.

Periodo de construcción: Agosto 2011-Diciembre 2015

Horizonte de evaluación: 20 años

Meta física: En el 2011 se contará con 13. 8 ha de la primera etapa del CALT debidamente construidas y equipadas con el sistema automatizado y la Red Mesh. En el año 2014 se empieza a construir el área de la segunda etapa del CALT la cual contará con el equipo y la obra civil necesaria para operar en el año 2016.

Avance físico: La primera etapa del CALT se encuentra concluida y operando.

Resultados y beneficios de la 1ª etapa del CALT: Durante el primer semestre se formalizó el proceso de recepción de transportes controlado por las oficinas del CALT, permitiendo el retiro paulatino de las casetas que fungían como centros reguladores y que pertenecían a cada uno de los recintos que operan dentro del puerto, este proceso de autonomía para el CALT permitió la implementación del proceso de ingreso por citas en donde hasta el momento se han recibido 81,800 folios de servicio de ingreso para la carga o descarga de mercancía, permitiendo generar estadísticas de operación de ingreso, actualmente en oficinas del CALT se han remediado 35,290 operaciones de Exportación, 43,901 operaciones de importación y 13,700 para servicios de depósitos de contenedores vacíos.

Subproyecto: Distribuidor vial JT en el nuevo acceso a la Zona Portuaria

Construcción del Distribuidor Vial JT en el Nuevo Acceso a la Zona Portuaria para la ordenación de los flujos vehiculares que se generarán por los proyectos de expansión del puerto, lo que permitirá el aumento en las velocidades de operación de los diferentes tipos de vehículos, reducción en los tiempos de recorrido de los usuarios, reducción en los costos de operación de los diferentes tipos de vehículos, operación más segura para los usuarios al eliminarse la posibilidad de accidentes por maniobras de cruce y accesos en la zona, disminución en los niveles de contaminación auditiva y visual así como en la degradación del medio ambiente.

Beneficios esperados del PPI:

- Aumento en las velocidades de operación de los vehículos.
- Reducción en los tiempos de recorrido y costos de operación de los usuarios.
- Operación más segura para los usuarios y eliminación de accidentes.
- Disminución en los niveles de contaminación del medio ambiente.

Periodo de construcción: Agosto 2011 - Diciembre 2015

Horizonte de evaluación: 20 años

Meta física: Para el año 2014 se contará con 1.725 km de avenidas sobre puentes y 0.825 km de vialidades a nivel en el nuevo acceso a la zona portuaria, permitiendo optimizar las

condiciones de circulación de los flujos vehiculares que ingresen o partan del puerto actual hacia la Zona de Actividades Logísticas o hacia las futuras terminales del puerto en Bahía de Vergara y/o viceversa, o bien desde su origen o hacia su destino final fuera de estas instalaciones mediante el Boulevard Portuario 13.5 Km.

Avance físico: 100%

Subproyecto: Patios ferroviarios multimodal y de clasificación

Construcción de un patio multimodal ferroviario para lograr la interacción de movimiento ferroviario entre el puerto y la Zona de Actividades Logísticas; así como un patio de clasificación para el acomodo de unidades ferroviarias para su despacho final.

Beneficios esperados del Programa de Proyectos de Inversión: Proporcionar vías férreas para el desarrollo de un patio multimodal y un patio de clasificación en las inmediaciones de la Zona de Actividades Logísticas, así como su despacho final. Dichas vías se unirán a la vía general de circulación del puerto que desaloja en Santa Fe.

Periodo de construcción: Febrero 2012 - Diciembre 2014

Horizonte de evaluación: 23 años

Meta física: Construcción de 10.4 km de vías para el patio multimodal y 31.2 km de vías para el patio de clasificación colocadas de forma paralela en las inmediaciones de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Veracruz

Avance: 23.49% (\$112, 307,582/\$478, 038,771)

PROYECTO: LIBRAMIENTO FERROVIARIO A SANTA FE.

Se construirá una vía doble de ferrocarril que iniciará en la Zona de Actividades Logísticas y concluirá en el punto de conexión de las vías FERROSUR-KCSM, a la altura de la Estación de Santa Fe, incrementando la capacidad de desalojo del puerto vía ferrocarril y disminuyendo el tráfico ferroviario del interior de la ciudad. La vía doble contará con un desarrollo aproximado de 14 km.

Periodo de construcción: Enero 2007 - Diciembre 2013

Horizonte de evaluación: 20 años

Meta Física: Para finales del 2013 se contará con un libramiento ferroviario (vía doble) que iniciará en el límite de la franja poniente de lo que será la ZAL del puerto hasta la Estación de Santa Fe, con un desarrollo aproximado de 14 km.

Beneficios esperados del Programa de Proyectos de Inversión: Se mejorará la competitividad del puerto frente al ferrocarril, ampliando la infraestructura ferroviaria y su conexión hacia la zona norte del país, a fin de satisfacer las necesidades en servicios ferroviarios acordes con las demandas esperadas.

Avance: 37% del proyecto.

VENTAJAS ALCANZADAS EN EL MANEJO DE LA CARGA Y LA OPERACIÓN PORTUARIA.

Cabe destacar entre las múltiples ventajas alcanzadas la diversidad en el manejo de la carga ya que por el Puerto de Veracruz cotidianamente se manejan: Contenedores; Granel agrícola; Granel mineral; Carga general; Fluidos, y Vehículos.

En el 2010 el Puerto de Veracruz movilizó 17.3 millones de toneladas, reafirmando su liderazgo como el puerto más importante de México por el valor de la carga comercial manejada. Por lo que se refiere a sus diferentes cargas, el Puerto de Veracruz sigue siendo líder nacional en el manejo de graneles agrícolas y automóviles, en cuanto a la carga contenerizada el puerto sigue siendo líder en cuanto al número de contenedores manejados en el Golfo de México.

MOVIMIENTO MENSUAL DE CARGA
Comparativo 2011-2012
Periodo: ENERO – AGOSTO

	2011		2012		DIFERENCIA		COMPARATIVO 2012-2011	
	BUQUES	TONELAJE	BUQUES	TONELAJE	BUQUES	TONELAJE	BUQUES	TONELAJE
ENERO	138	1,308,634	142	1,578,910	4	270,276	+ 2.9%	+ 20.7%
FEBRERO	131	1,213,877	152	1,582,178	21	368,301	+ 16.0%	+ 30.3%
MARZO	170	1,763,090	168	1,876,470	-2	113,381	- 1.2%	+ 6.4%
ABRIL	159	1,571,132	162	1,949,508	3	378,376	+ 1.9%	+ 24.1%
MAYO	167	1,729,828	150	1,696,660	-17	-33,168	- 10.2%	- 1.9%
JUNIO	155	1,708,509	158	1,906,636	3	198,127	+ 1.9%	+ 11.6%
JULIO	163	1,779,299	147	1,636,860	-16	-142,439	- 9.8%	- 8.0%
AGOSTO	147	1,666,659	147	1,817,268	0	150,609	0.0%	+ 9.0%
SEPTIEMBRE	158	1,584,523					**	**
OCTUBRE	152	1,718,888					**	**
NOVIEMBRE	152	1,548,850					**	**
DICIEMBRE	158	1,748,822					**	**
ACUM. ENE- AGOSTO	1,230	12,741,028	1,226	14,044,491	-4	1,303,463	- 0.3%	+ 10.2%

MOVIMIENTO MENSUAL DE CONTENEDORES
Comparativo 2011-2012
Periodo: ENERO - AGOSTO

MES	2011			2012			DIFERENCIA			COMPARATIVO 2011-2012		
	CONTS.	TEU'S	TONS.	CONTS.	TEU'S	TONS.	CONTS.	TEU'S	TONS.	CONTS.	TEU'S	TONS.
ENERO	35,086	55,048	520,947	36,870	56,844	580,649	1,784	1,796	59,702	+ 5.1 %	+ 3.3 %	+ 11.5 %
FEBRERO	30,977	48,996	486,066	36,753	57,931	578,922	5,776	8,935	92,856	+ 18.6 %	+ 18.2 %	+ 19.1 %
MARZO	38,127	60,022	611,499	42,551	68,815	687,918	4,424	8,793	76,419	+ 11.6 %	+ 14.6 %	+ 12.5 %
ABRIL	38,198	60,225	609,063	39,084	61,998	637,397	886	1,773	28,334	+ 2.3 %	+ 2.9 %	+ 4.7 %
MAYO	42,130	65,694	658,127	40,649	64,635	693,590	-1,481	-1,059	35,463	- 3.5 %	- 1.6 %	+ 5.4 %
JUNIO	37,895	59,890	618,479	43,030	69,317	719,937	5,135	9,427	101,458	+ 13.6 %	+ 15.7 %	+ 16.4 %
JULIO	40,120	64,561	664,575	42,296	67,057	697,882	2,176	2,496	33,307	+ 5.4 %	+ 3.9 %	+ 5.0 %
AGOSTO	37,875	60,859	607,468	42,560	69,040	693,778	4,685	8,181	86,310	+ 12.4 %	+ 13.4 %	+ 14.2 %
SEPTIEMBRE	39,610	62,570	632,856							**	**	**
OCTUBRE	42,404	67,369	636,298							**	**	**
NOVIEMBRE	38,673	62,229	587,673							**	**	**
DICIEMBRE	36,751	58,905	599,274							**	**	**
ACUMULADOS ENERO-AGOSTO	300,408	475,295	4,776,224	323,793	515,637	5,290,073	23,385	40,342	513,849	+ 7.8 %	+ 8.5 %	+ 10.8 %

RENDIMIENTOS POR TIPO DE CARGA (TON/H-BM)
Comparativo 2011-2012
Periodo: ENERO - AGOSTO

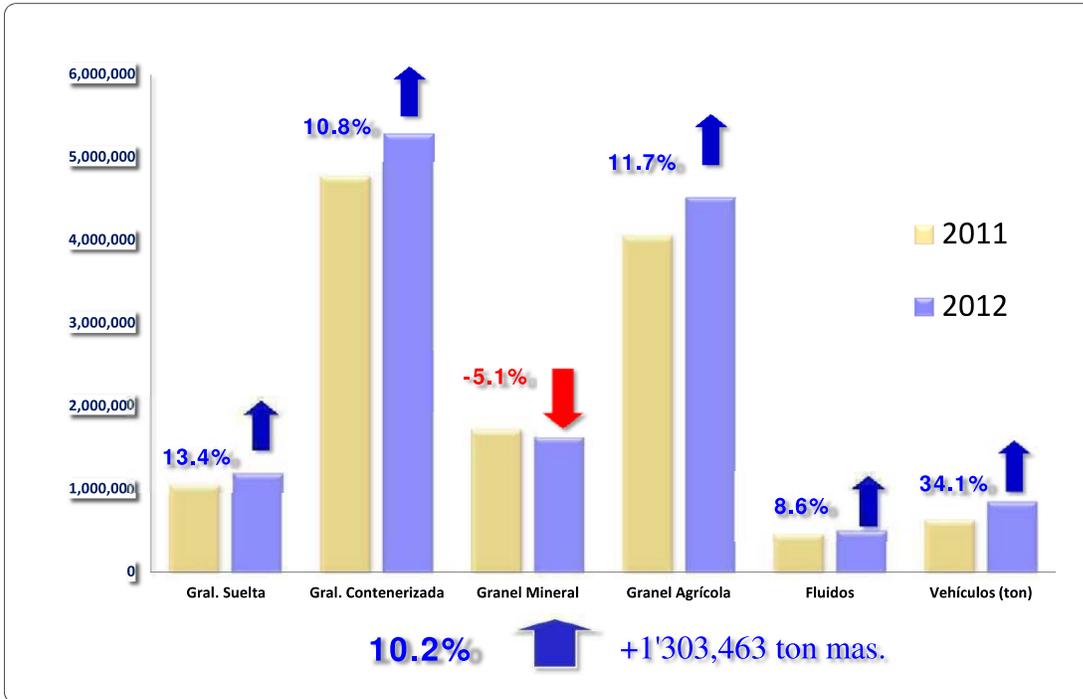
TIPO DE CARGA	Real 2011	POA 2012 ⁽³⁾	Real 2012	% 2012/ 11	% 2012/ POA
Carga general muelle convencional	375.7	420	259.1	- 31.0%	- 38.3%
Granel mineral pesado	421.7	500	368.8	- 12.6%	- 26.2%
Granel mineral ligero (fertiliza)	170.3	198	173.1	+ 1.7%	- 12.6%
Granel agrícola en instalacion especializada de CARGILL	308.9	450	315.6	+ 2.2%	- 29.9%
Granel agrícola en instalacion especializada de TMV	510.3	450	388.4	- 23.9%	- 13.7%
Granel agrícola en instalacion especializada de TCE	352.9	450	339.5	- 3.8%	- 24.6%
Granel agricola en muelle convencional	132.3	180	177.3	+ 34.0%	- 1.5%
Fluidos	239.9	270	256.8	+ 7.0%	- 4.9%
Contenedores en term. Especializada ⁽¹⁾	73.2	84	82.3	+ 12.5%	- 2.0%
Contenedores en term. Multiusos	39.9	36	38.6	- 3.2%	+ 7.2%
Vehiculos ⁽²⁾	117.3	100	123.8	+ 5.6%	+ 23.8%

* Todos los rendimientos estan dados en Ton/Hr-buque en MUELLE, desde el momento de declarado listo apra operar por parte de la empresa de maniobras.. Sin deduccion de demoras.

(1) Contenedores en Numero de cajas / Hr Buque en tiempo de buque en muelle

(2) Vehiculos en Unidades / Hr Buque en tiempo de buque en muelle.

MOVIMIENTO POR TIPO DE CARGA
Comparativo 2011-2012
Periodo: ENERO - AGOSTO



Finalmente en el mes de agosto se formalizó la obtención de la marca de calidad del Puerto de Veracruz con lo que la Administración Portuaria Integral de Veracruz confirma estar al día y ser una empresa preparada para enfrentar los nuevos retos del comercio internacional. La Administración Portuaria Integral mantiene su certificación en seguridad con el Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (PBIP), actualmente se encuentra en trámite la obtención del certificado en seguridad ISO 28000 - 2007; así mismo en cuanto a la calidad de los servicios se cuenta con la certificación de las normas ISO-9001 e ISO-14001, contando además con un certificado de Industria Limpia al mantener un compromiso permanente de respeto al medio ambiente.

La Administración Portuaria Integral de Veracruz es una empresa con autonomía de gestión financiera, operativa y administrativa que ha demostrado una participación competitiva en el sector portuario nacional al reinvertir sus utilidades en infraestructura para el puerto y obras de beneficio para la comunidad.