

SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



COORDINACIÓN GENERAL
DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE



El Sistema Portuario Mexicano

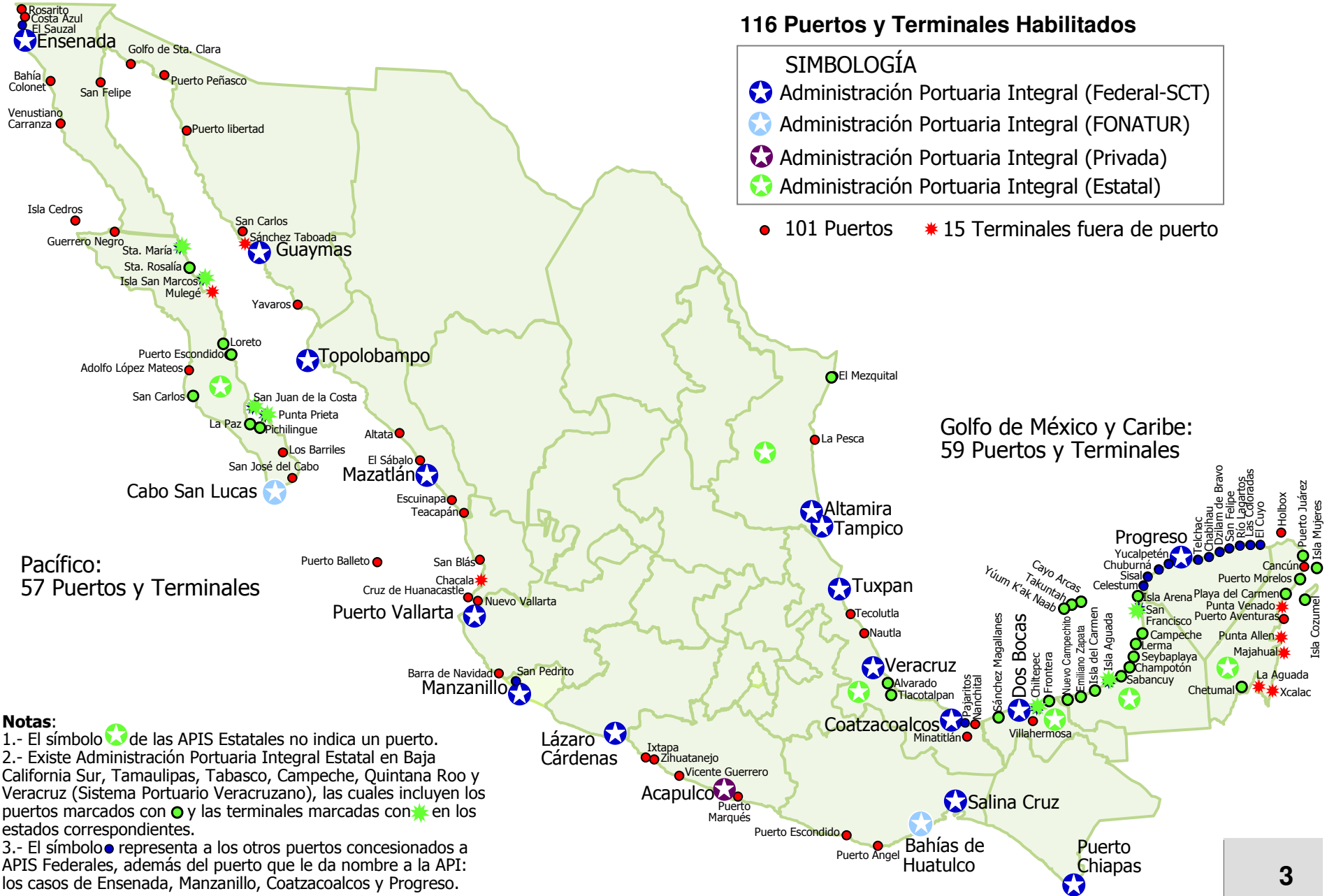
Noviembre, 2009



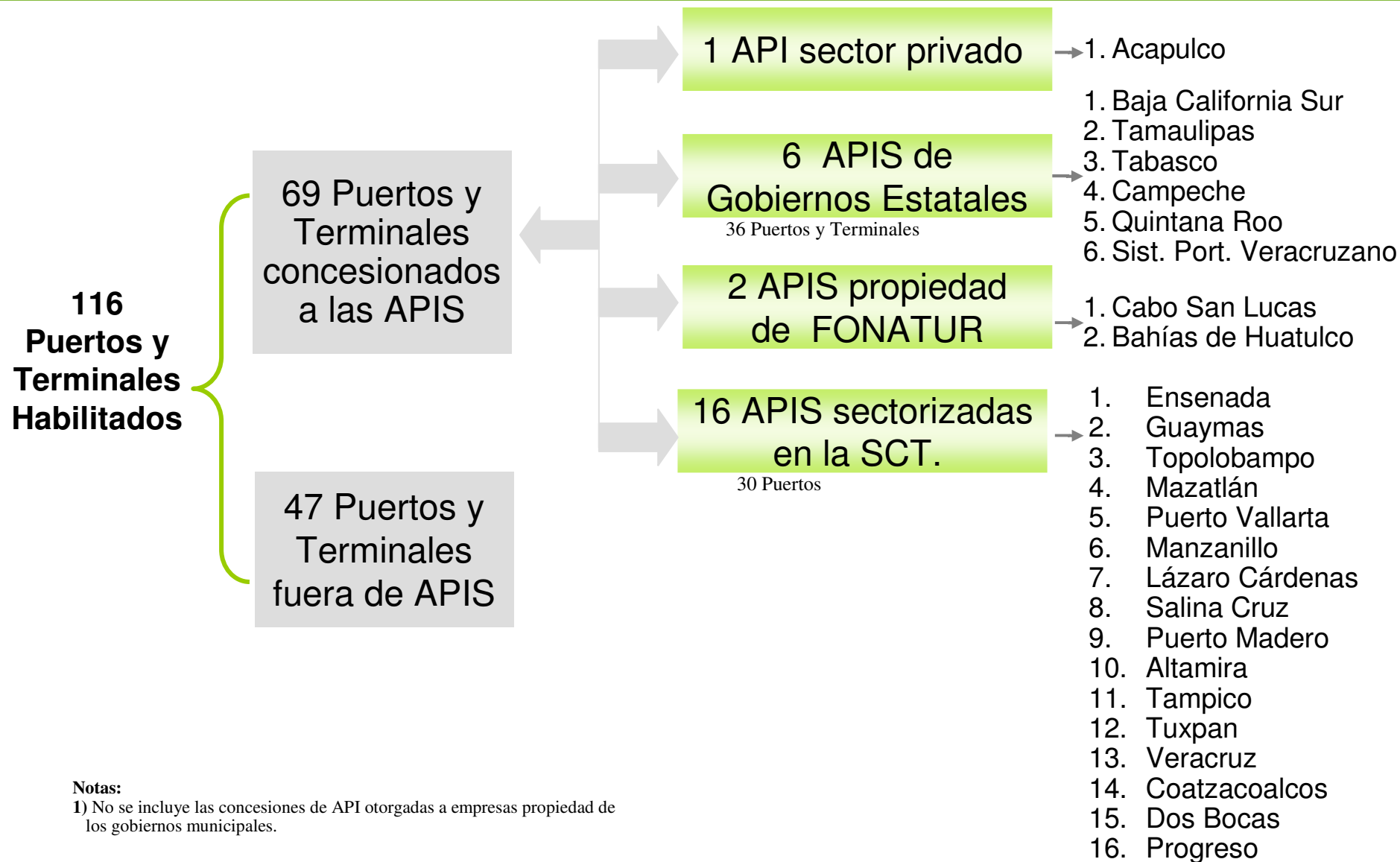
INDICE

- ❖ **El Sistema Portuario Nacional**
- ❖ **Movimiento portuario**
- ❖ **Inversión en infraestructura marítimo portuaria**
- ❖ **El Programa Nacional de Infraestructura 2007 - 2012**
- ❖ **Principales proyectos de infraestructura**
- ❖ **El sistema portuario y el desarrollo e integración nacional**
- ❖ **Factores claves de éxito**
- ❖ **Conclusiones**

Sistema Portuario Nacional



Organización del Sistema Portuario Nacional



Notas:

1) No se incluye las concesiones de API otorgadas a empresas propiedad de los gobiernos municipales.

El Subsector Marítimo - Portuario

Sector Central



Entidades Coordinadas

Educación Náutica

Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional

Escuelas Náuticas Mercantes

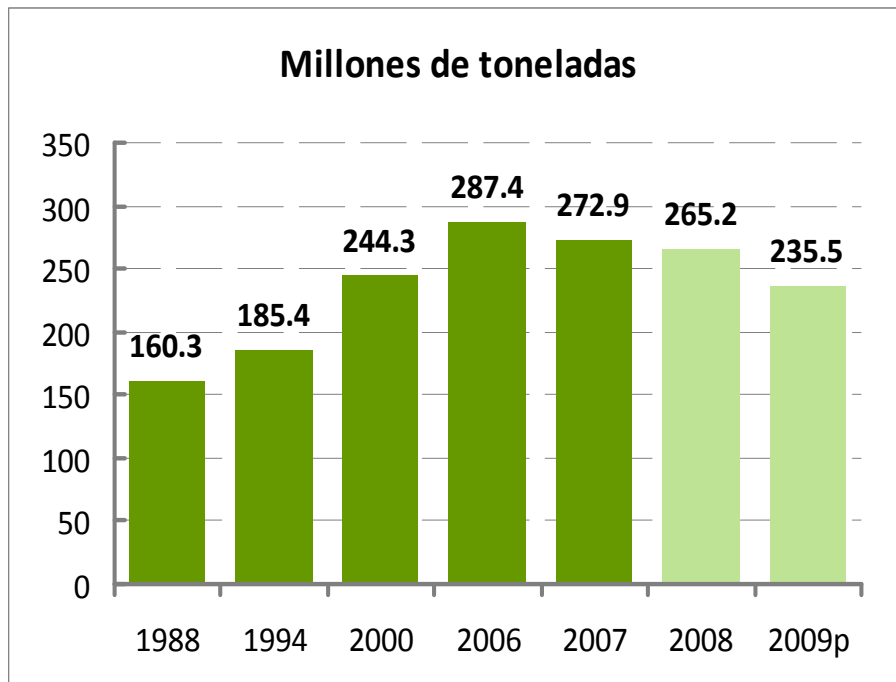
- Veracruz
- Mazatlán
- Tampico
- Campeche

Administraciones Portuarias Integrales

- 
- | | |
|--------------------|---------------|
| 1. Ensenada | |
| 2. Guaymas | |
| 3. Topolobampo | |
| 4. Mazatlán | |
| 5. Puerto Vallarta | |
| 6. Manzanillo | |
| 7. Lázaro Cárdenas | |
| 8. Salina Cruz | |
| 9. Puerto Madero | |
| | Altamira 10. |
| | Tampico 11. |
| | Tuxpan 12. |
| | Veracruz 13. |
| | Coahuila 14. |
| | Dos Bocas 15. |
| | Progreso 16. |

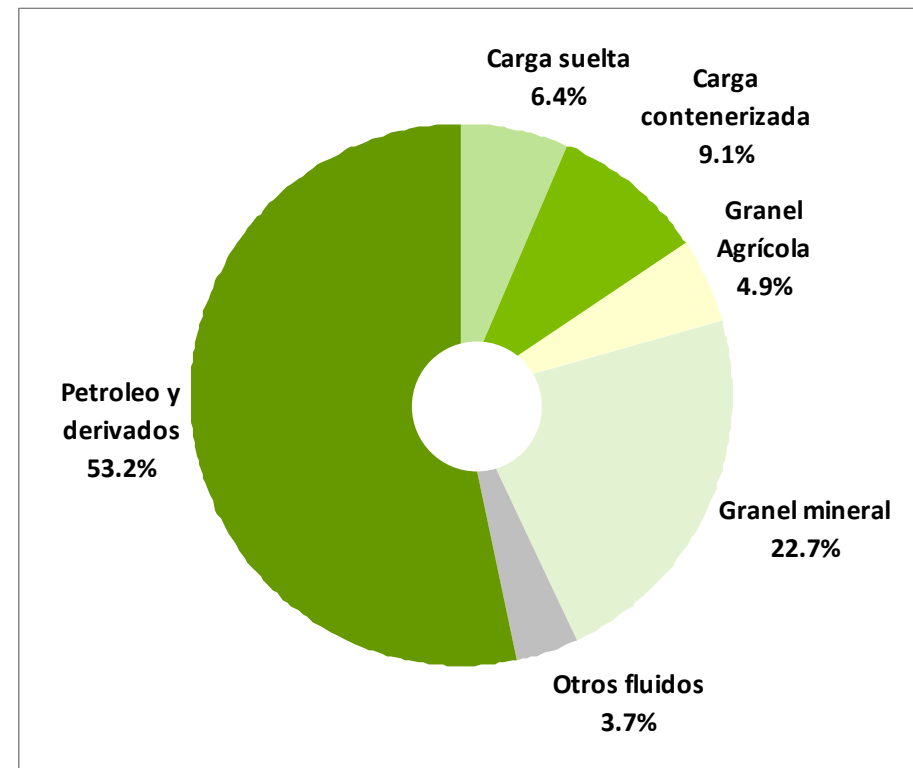
MOVIMIENTO PORTUARIO NACIONAL

Movimiento Portuario Nacional Serie histórica 1988-2009



Tasa de Crecimiento Promedio Anual:
1994-2009 = 1.6%

Participación por Tipo de Carga en 2009

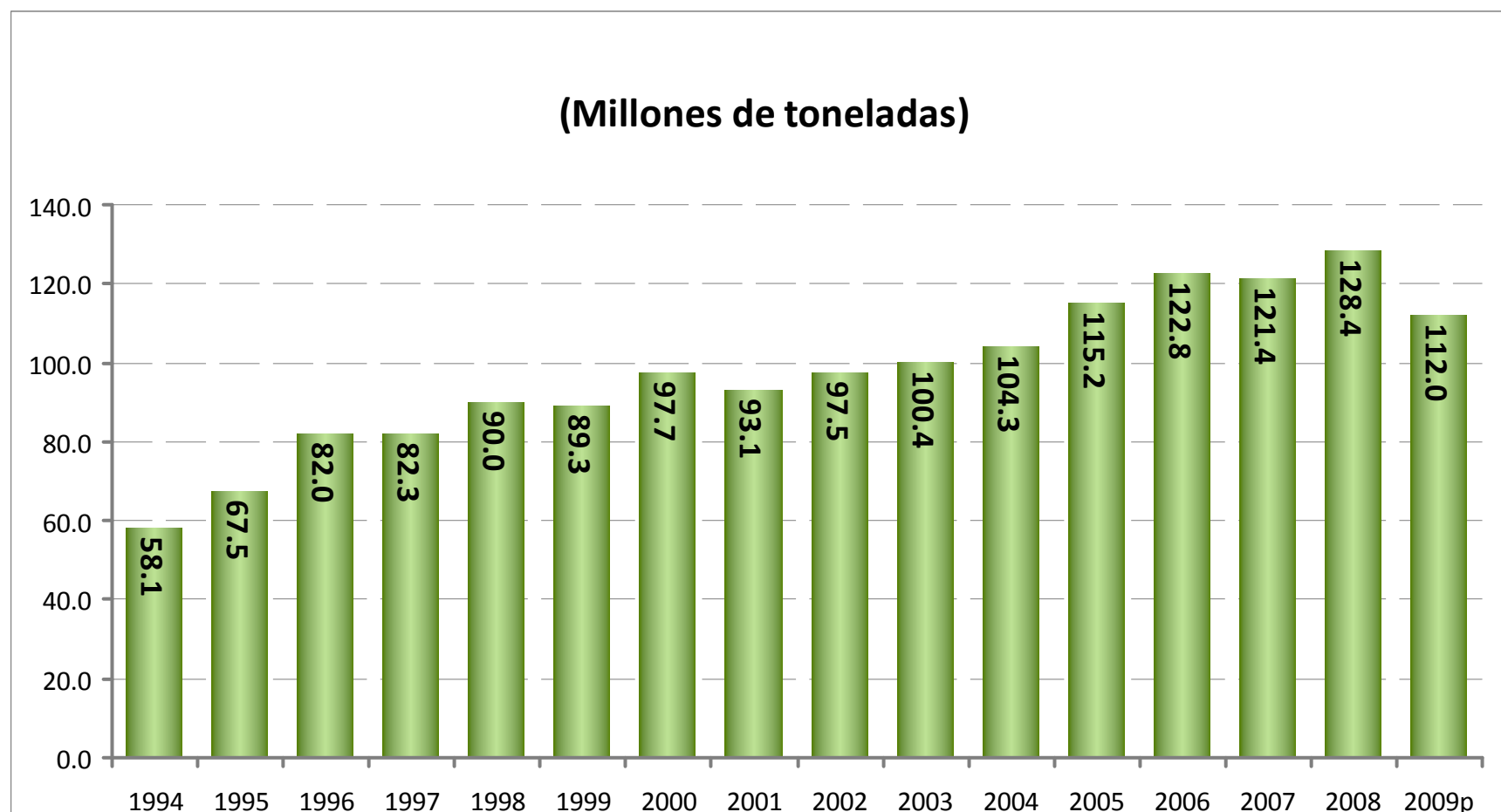


- En 1995, el petróleo y derivados representaba el 63.8% de la carga total, en el año 2001 ese porcentaje bajó al 61.9% y en el 2009 es del 53.2%.

MOVIMIENTO PORTUARIO NACIONAL

CARGA COMERCIAL*

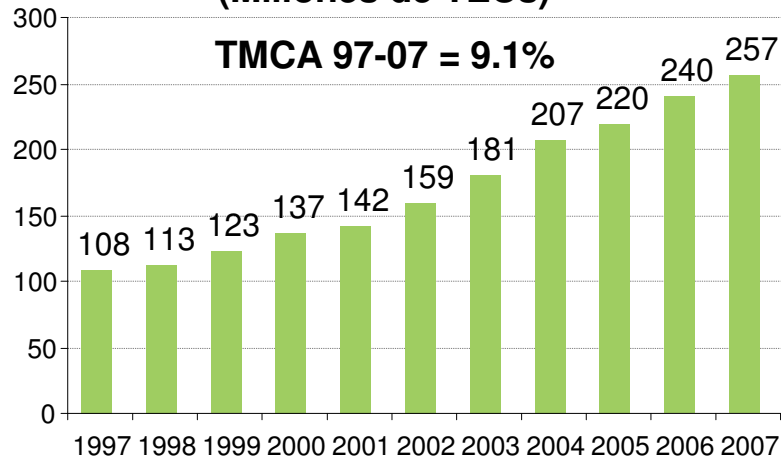
*No incluye petróleo y derivados



Tasas de Crecimiento Promedio Anual 1994-2009 = 4.5%

MOVIMIENTO PORTUARIO NACIONAL CONTENEDORES

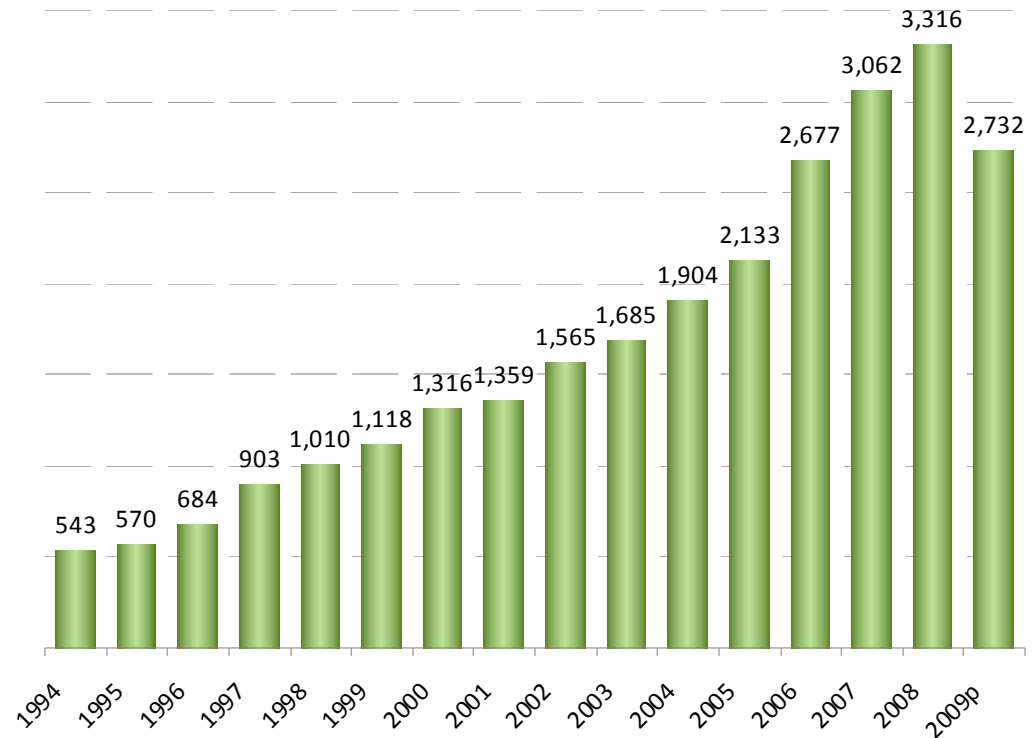
**Volumen Mundial
(Millones de TEUs)**



El movimiento de contenedores ha crecido significativamente tanto a nivel mundial como en el caso de México.

Crecimiento Promedio Anual 1994-2009 = 11.4%

**Volumen Nacional
(Miles de TEUs)**

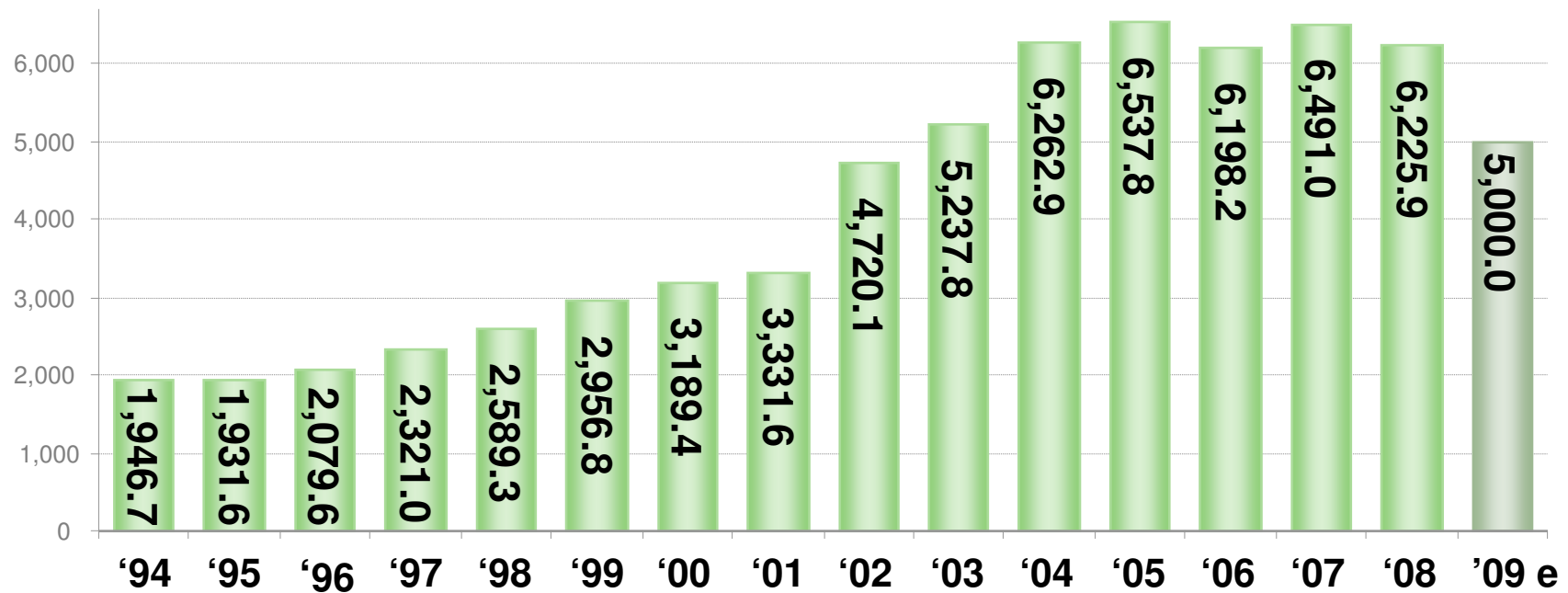


**Participación de la Carga Contenerizada
en el tonelaje total de México (%)**

	1996	2009p
En la Carga Total	2.9	9.1
En la Carga Comercial	7.4	19.5
En la Carga General	39.5	58.9

MOVIMIENTO PORTUARIO NACIONAL PASAJEROS EN CRUCEROS

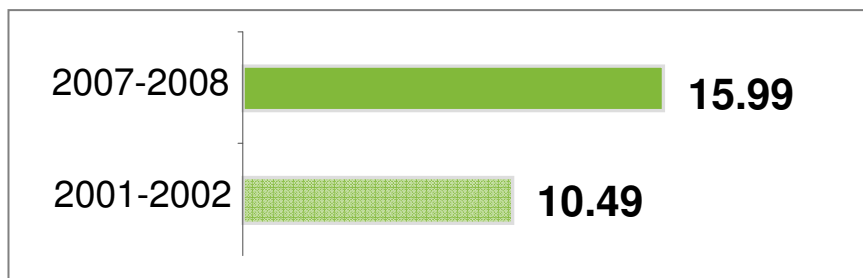
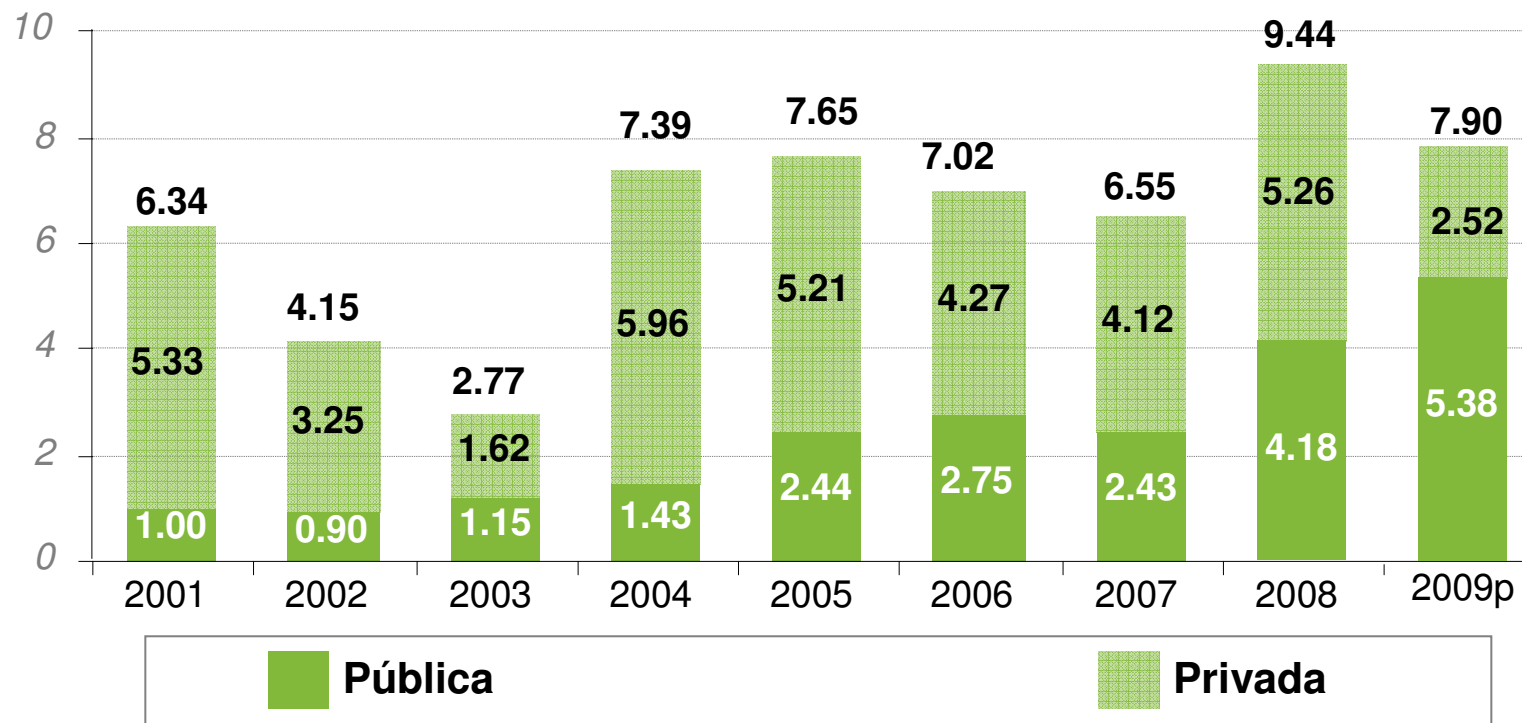
(Miles de pasajeros)



Tasa de Crecimiento Promedio Anual 1994-2008 = 8.7%

INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA MARÍTIMO-PORTUARIA

(Miles de Millones de Pesos)



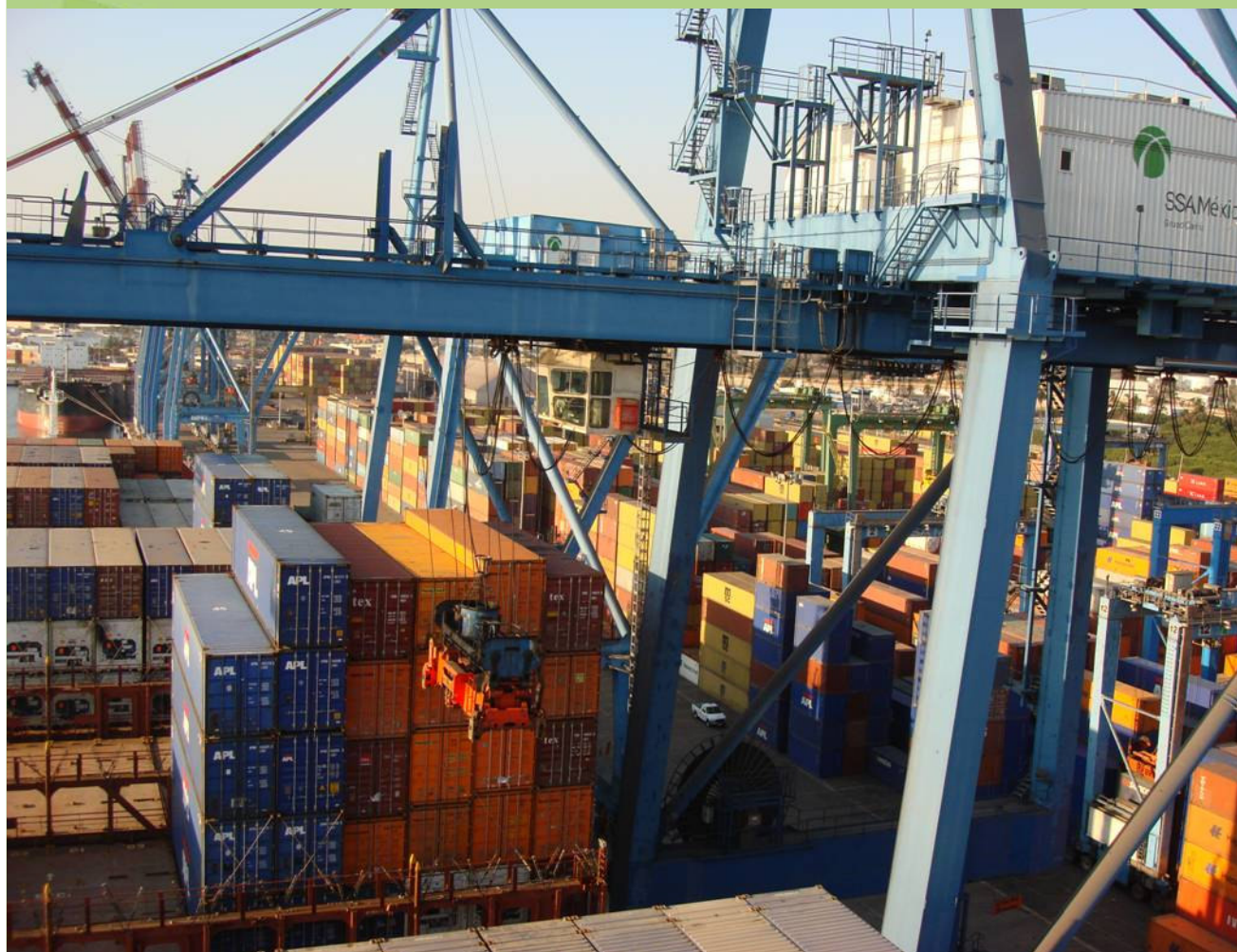
- Incremento de la inversión pública de 28.7% en 2009 respecto al año anterior.
- Incremento de la inversión total de 52.4%, respecto al mismo periodo del sexenio anterior.

SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



COORDINACIÓN GENERAL
DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE



EL PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA



PROGRAMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA 2007-2012

Tiene como uno de sus propósitos, convertir a México en una plataforma logística altamente competitiva que aproveche nuestras ventajas geográficas y comerciales, y acelere el crecimiento económico y la generación de empleos dignos para los mexicanos.

Metas del Sistema Portuario Nacional:

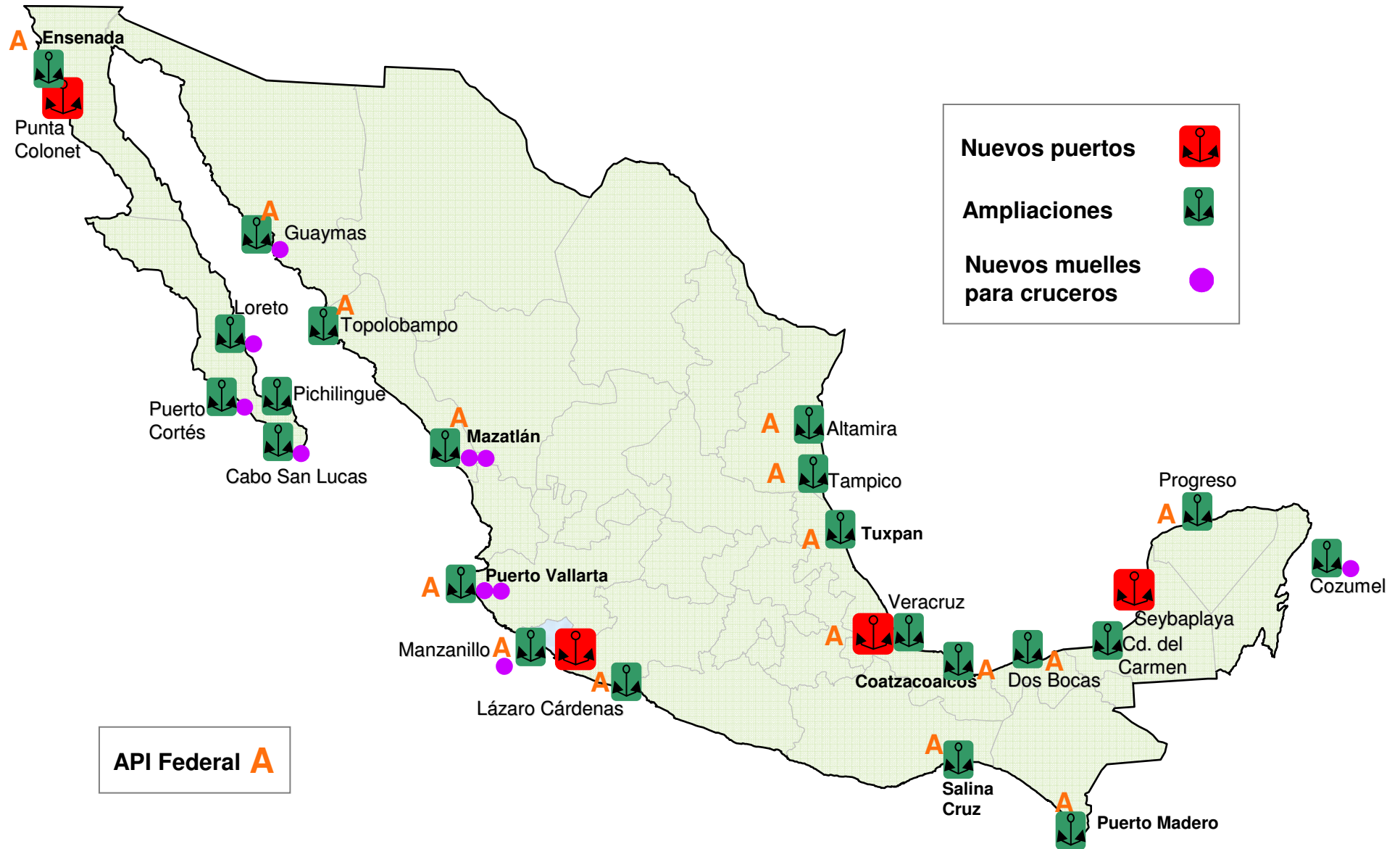
- Construir 4 nuevos puertos y ampliar o modernizar otros 22.
- Construir 10 muelles para cruceros.
- Aumentar la capacidad instalada para el manejo de contenedores de 4 a 7.2 millones de TEUS.
- Incrementar el rendimiento de las operaciones en terminales especializadas de contenedores de 68 a 75 contenedores por hora - buque en operación.

Inversión Estimada 2007-2012

(miles de millones de pesos)

Concepto	Recursos Públicos	Recursos Privados	Total
Total	15.6	55.0	70.6
Nuevos Puertos	3.4	23.0	26.4
Ampliaciones	9.3	32.0	41.3
Conservación	2.9	-	2.9

PRINCIPALES PROYECTOS 2007-2012



SCT

SECRETARÍA DE
COMUNICACIONES
Y TRANSPORTES



COORDINACIÓN GENERAL
DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE



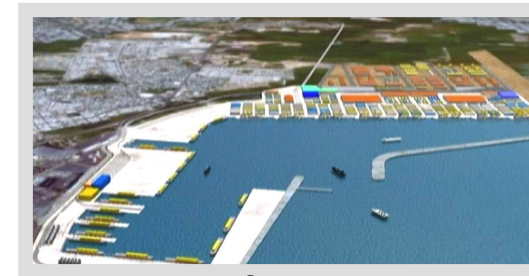
**PRINCIPALES
PROYECTOS
2009-2010**



Principales Proyectos de Infraestructura Portuaria



Punta Colonet



Expansión Portuaria



Terminal de Contenedores

Guaymas

Veracruz

Mazatlán

Manzanillo

Lázaro Cárdenas



Ubicación

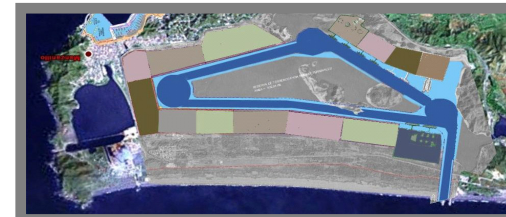
Terminal de Usos Múltiples



Terminal de Contenedores II



Terminal de Contenedores II



Laguna de Cuyutlán

PROYECTO MULTIMODAL EN PUNTA COLONET

Antecedentes:

- Punta Colonet es un proyecto multimodal, localizado a 140 km al sur de Ensenada. Su objetivo es el manejo y transporte de carga entre Asia y Estados Unidos.
- Se tendrá una concesión por 45 años, con inversión 100% privada.

Situación Actual:

- El proceso de licitación se inició el 2 de septiembre de 2008.
- Debido a la difícil situación económica mundial, se ha pospuesto la fecha para que los interesados entreguen los cuestionarios para su registro.
- Se está analizando el proyecto, para ajustarlo a las nuevas condiciones, con un esquema atractivo que reconozca las requerimientos actuales del mercado.
- Se prevé que el proceso de licitación se reinicie en enero de 2010.

Firmas interesadas (ya registradas):

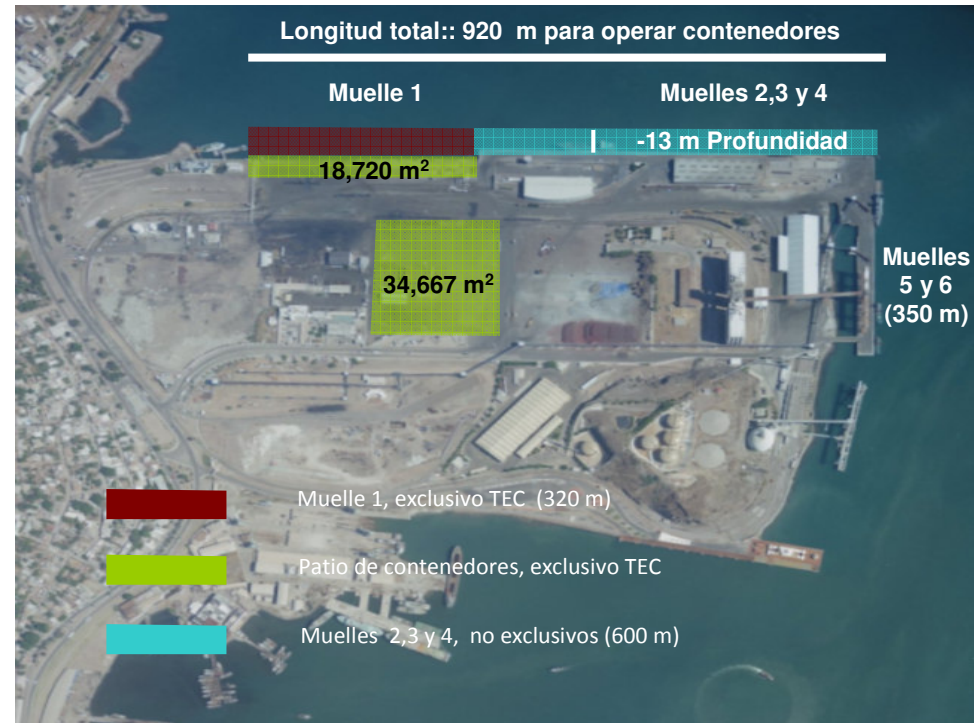
1. Promotora para el Desarrollo de América Latina (IDEAL)
2. Obrascón Huarte Lain (OHL)
3. Union Pacific
4. Global Via Infraestructuras



TERMINAL ESPECIALIZADA DE CONTENEDORES DE GUAYMAS

Total muelles:	1
Frente de agua (m):	320
Área (Has):	10

Corredores Multimodales Guaymas - Arizona Guaymas - Mexicali



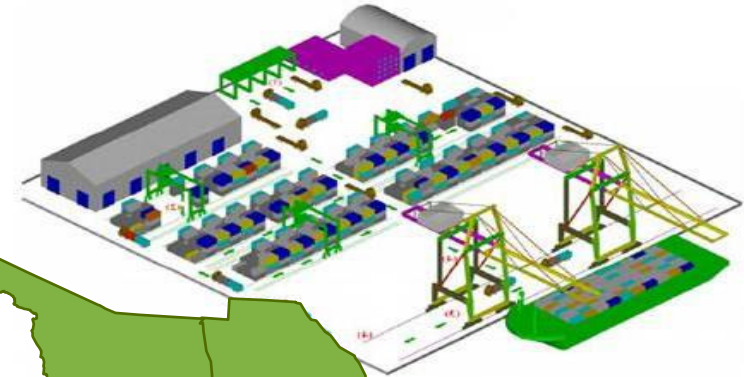
- Financiamiento con recursos privados.
- Inversión estimada: 500 millones de pesos.
- La convocatoria se publicará en diciembre, 2009.
- Las propuestas se recibirán el 23 de julio, 2010.
- La fecha del fallo será el 30 de julio, 2010.
- Cargas a manejar: contenedores y carga general.

TERMINAL DE USOS MÚLTIPLES (TUM) DE MAZATLÁN

- Mazatlán cuenta con el potencial para emerger como una alternativa logística en el mercado internacional.
- Se ampliará la zona de influencia del puerto en la región noreste (Monterrey, Piedras Negras, Laredo y Matamoros).
- Ventaja competitiva: reducción del tiempo y distancias con la conclusión de la autopista Durango-Mazatlán.

Frente de agua (m): 300

Superficie (has): 22.9



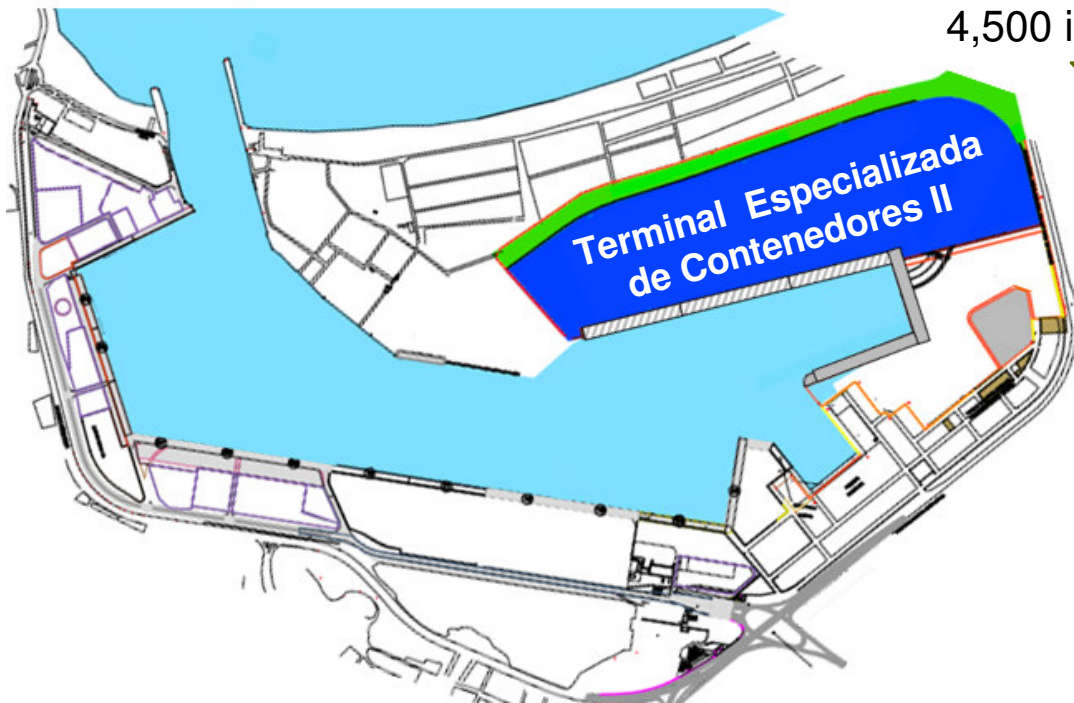
- Financiamiento con recursos privados.
- Inversión estimada: 300 millones de pesos.
- Fecha de convocatoria: 1er trimestre de 2010

TERMINAL ESPECIALIZADA DE CONTENEDORES II DE MANZANILLO

Segunda Terminal Especializada de Contenedores (TEC II)

Posiciones de atraque:	3
Frente de agua (m):	1,080
Área (Ha):	77.91
Capacidad estimada:	2 Millones TEUs
Plan de desarrollo:	3 Fases

- Financiamiento con recursos privados.
- Inversión estimada: 5,115 mdp..
- La convocatoria se publicó el 13 de enero 2009.
- Las propuestas técnicas se leyeron el 17 de noviembre de 2009.
- La fecha del fallo será el 30 de noviembre 2009.
- Convertirá a Manzanillo en un puerto concentrador (Hub regional) de contenedores.
- Se estima generar 1,500 empleos directos y 4,500 indirectos.



DRAGADO Y ESCOLLERAS EN LA LAGUNA DE CUYUTLAN

Canal principal:	
(longitud)	1,600 m
(ancho de plantilla)	250 m
(ancho superficial de agua)	400 m
(profundidad)	15 m
Dársena de ciaboga	
(diámetro)	600 m
(profundidad)	15 m
Canal secundario:	
(longitud)	600 m
(ancho de plantilla)	250 m
(profundidad)	15 m
Volumen total a dragar	17,000,000 m ³



Escolleras de protección	
Escollera Este (longitud)	359 m
Escollera Oeste (longitud)	396 m
Protección marginal (longitud)	1.6 Kms
Capacidad del buque prototipo	200,000 m ³ de Gas

Dragado, 1ª Fase:

- Monto del contrato: 709 millones de pesos.

Dragado, 2ª Fase:

- Costo estimado: 1,786 millones de pesos.
- Fecha de convocatoria: Diciembre de 2009.
- Fin del proyecto: mayo, 2011.
- Monto a dragar: 13 millones m³.

Escolleras:

- Costo estimado : \$376.3 millones de pesos.
- Convocatoria del concurso publicada el 14 de octubre, 2008
- Fecha de fallo : 5 de febrero, 2009
- Fin del proyecto : 18 de abril, 2011

TERMINAL ESPECIALIZADA DE CONTENEDORES II DE LÁZARO CÁRDENAS



Segunda Terminal Especializada de Contenedores (TEC II)	
Posiciones de atraque:	4
Frente de agua (m):	1,485
Área (Ha):	102
Profundidad (pies):	59
Capacidad estimada:	2 Mlls. TEUs
Equipamiento (grúas de muelle):	12 super-postpanamax

- Plan de desarrollo en 3 etapas.
- Financiamiento con recursos privados.
- Inversión estimada: 4,400 mdp.
- La convocatoria se publicará en enero de 2010.
- El fallo será en julio, 2010.



Lázaro Cárdenas

EXPANSIÓN PORTUARIA DE VERACRUZ EN LA ZONA NORTE

Proyecto Zona Norte

Total muelles	37
(incluidas las terminales de contenedores):	
Área (Has):	532
Capacidad: proyecto total (Mill. Tons.)	124

2 Terminales de Contenedores

Total Muelles:	8
Frente de agua (m):	2,880
Área (Has):	250
Capacidad (Mill. TEUs)	4.1

- La convocatoria se publicará en junio, 2010.
- Las propuestas se recibirán en agosto, 2010
- El fallo será en agosto, 2010.



- Inversión estimada por 41,000 millones de pesos:
 - o Pública: 14,100 millones de pesos
 - o Privada: 26,900 millones de pesos
- Se estima generar 18,000 empleos.
- Atenderá la demanda de transporte marítimo en el litoral del Golfo de México/ Océano Atlántico, para el comercio exterior de la región central de México.
- Desarrollará zonas de actividades logísticas

El sistema Portuario y el Desarrollo e Integración Nacional

❖ Misión del Sistema Portuario Nacional

- Ser un sistema portuario confiable, seguro y sustentable en lo económico y ambiental, integrado de manera competitiva a las cadenas logísticas y que detone el desarrollo regional

❖ Objetivo del Programa Nacional de Infraestructura

- Convertir a México en una plataforma logística altamente competitiva que aproveche nuestras ventajas geográficas y comerciales, y acelere el crecimiento económico y la generación de empleos dignos para los mexicanos

Para tener esa plataforma logística, se requiere que:

- Los distintos modos de transporte se integren y conecten, desde su planeación hasta su ejecución
- Los puntos de interconexión (entre ellos los puertos) funcionen de manera adecuada y permitan el intercambio eficiente de mercancías y personas

Factores clave para el éxito de los puertos

- **Infraestructura**, que le permita satisfacer las necesidades de las líneas navieras, con adecuado programa de mantenimiento, renovación y nuevas construcciones de su infraestructura acorde a los nuevos tipos de embarcaciones:
 - Calados suficientes.
 - Permitir el arribos a buques con esloras y mangas tipo super-postpanamax.
 - Equipos de nueva generación y amplios espacios para las operaciones en patios.
- **Eficiencia** en el manejo de la carga:
 - Excelencia operacional con alta productividad y tiempos reducidos en el fondeo y las estadías del buque en puerto.
 - Equipamiento para poder atender buques de nuevas generaciones. Comités de trabajo en beneficio de los usuarios del puerto
- **Conectividad carretera y ferroviaria** con la zona de influencia del puerto.
- **Tarifas competitivas**: un esquema tarifario atractivo para el Embarcador y Armador. Costos de abastecimientos de combustibles y otros cargos portuarios que conciernen al Armador.

Factores clave para el éxito de los puertos

- Desarrollo de **Zonas de Actividades Logísticas (ZAL's)**.
- **Comercialización y promoción** del puerto a nivel nacional e internacional con planes bien estructurados. Incentivos por número de escalas y Tonelajes o Teus manejados.
 - Capacidad de reacción para adaptarse a los nuevos requerimientos del mercado, ya que la naturaleza cambiante de los resultados comerciales en las líneas navieras exigen flexibilidad.
 - Diversificación de sus tipos de cargas.

Conclusiones

Planeación del Desarrollo del Sistema de Transporte

- ❖ **La planeación del desarrollo de los distintos modos de transporte debe efectuarse de forma integrada y coordinada.**
 - Programas de desarrollo carretero vinculados en su planeación y ejecución con los programas correspondientes al ferrocarril, puertos, aeropuertos y telecomunicaciones, y viceversa.
- ❖ **La infraestructura y los servicios de los distintos modos de transporte deberá guardar congruencia para propiciar una conexión eficiente.**
 - Ello generará que las diversas cadenas logísticas de los productos exportados e importados tengan la continuidad requerida y se desarrollen eficientemente, disminuyendo los costos y tiempos necesarios para el traslado de los productos entre sus puntos de origen y destino.
- ❖ **En el ámbito portuario, la planeación del SPN deberá tener un enfoque integral que jerarquice los puertos:**
 - en puertos troncales, puertos regionales, puertos locales y/o puertos especializados, de manera que sea posible establecer prioridades de inversión y esquemas de coordinación transversales eficaces en torno de los objetivos de crecimiento y competitividad.

Conclusiones

Planeación del Desarrollo del Sistema de Transporte

- ❖ **La creciente integración de las cadenas logísticas y de transporte, y las exigencias de mayor competitividad de las exportaciones e importaciones del país:**
 - **requieren un enfoque logístico, esto es, un enfoque integral en el diseño de estrategias de desarrollo y modernización del transporte en sus distintas modalidades.**