



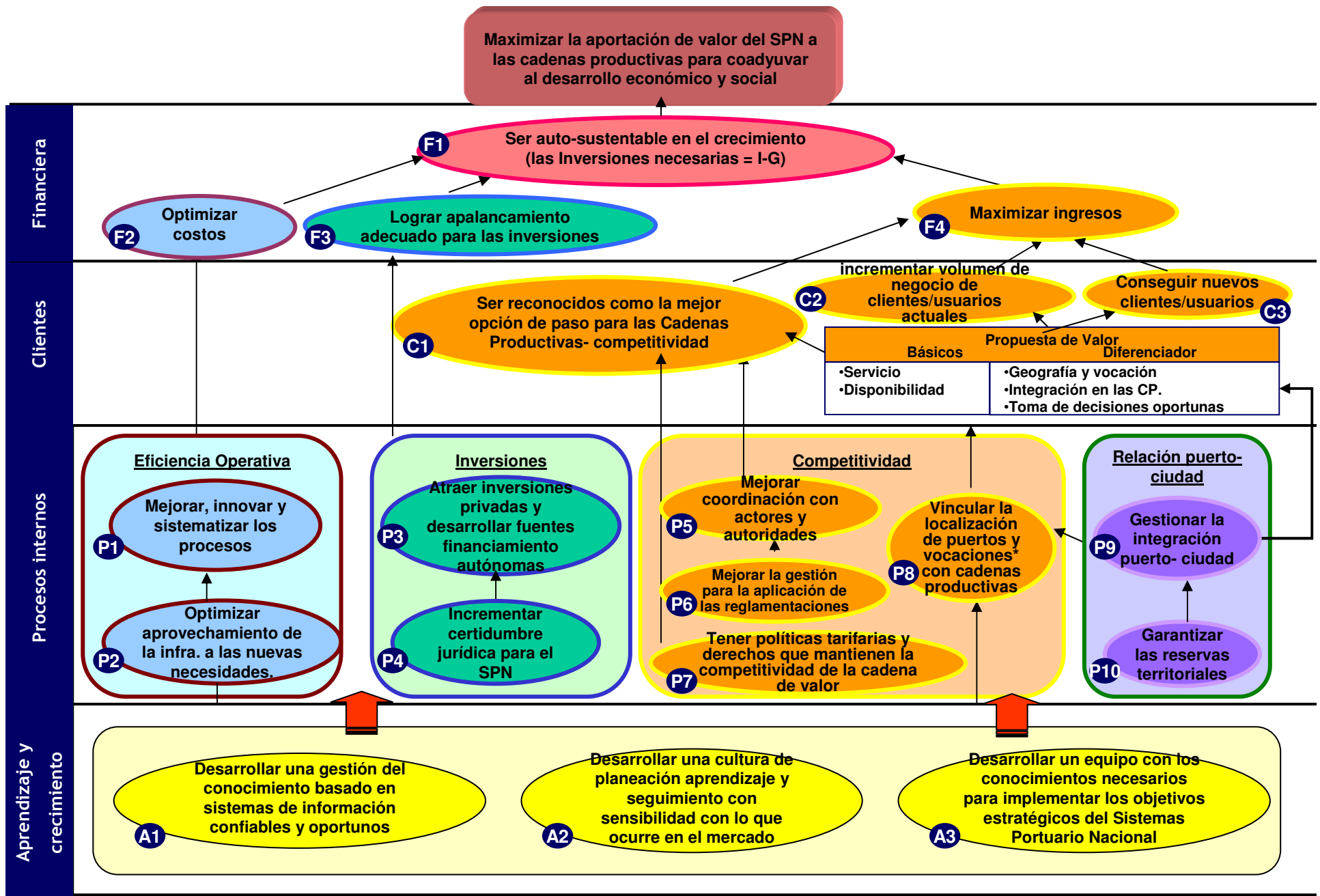
PROGRAMA DE GRAN VISIÓN DE DESARROLLO LITORAL

Reunión de Análisis Estratégico Sistema Portuario Nacional

México D.F. 13 de octubre del 2005
Iniciativas Estratégicas



MAPA ESTRATÉGICO DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL



*vocación = orientación a oportunidades de negocio claras y cadenas productivas

Iniciativa Estratégica: Tarifas

Responsable: Lic. Francisco Pastrana
(DGP)



Plantilla de Iniciativas Estratégicas



Nombre de la Iniciativa		ESQUEMA TARIFARIO POR PRODUCTIVIDAD				N°	08
Descripción		Implementar un modelo de regulación tarifaria por el uso de infraestructura y prestación de servicios portuarios, que permita establecer niveles de cobro competitivos dentro de la cadena de valor, basados en un mejor aprovechamiento de los planes de desarrollo a largo plazo y las mejoras en productividad y eficiencia que permita alcanzar la autosuficiencia financiera actual y futura de los puertos.					
Responsable de la Iniciativa		Lic. Francisco Pastrana (DGP)					
Duración estimada		9 meses	Inicio	Octubre 2005	Fin	Junio 2006	
Recursos estimados		2,791 500	Áreas involucrados	CGPMM, DGP, APIS, Concesionarios, Cesionarios y Permisarios			
Objetivos en que impacta la iniciativa				Logros esperados por la iniciativa			
P7	Tener políticas tarifarias y derechos que mantienen la competitividad de la cadena de valor			Establecer en los puertos mexicanos tarifas portuarias competitivas y rentables			
N°	Actividades clave				Inicio	Fin	
1	Realización del estudio para la determinación del modelo de tarifas por productividad en los puertos mexicanos.				Octubre 2004	Junio 2005	
2	Dar a conocer, capacitar, analizar, verificar y establecer los niveles de tarifas resultantes de la implementación del nuevo esquema tarifario por productividad para cada puerto y terminal.				Julio 2005	Julio 2006	
3	Establecer el nuevo esquema de regulación tarifaria por el uso de infraestructura y prestación de los servicios a todo el Sistema Portuario Nacional.				Mayo 2006	Agosto 2006	
4	Autorizar las bases de regulación tarifaria y de precios que resulten de la implementación del nuevo esquema tarifario por productividad.				Mayo 2006	Julio 2006	

Iniciativa Estratégica: Intermodalidad y Cadenas Logísticas

Responsable: Lic. Jorge González
(Veracruz)



Corredor Multimodal Piloto Guaymas Arizona

 Programa de Gran Visión de
Desarrollo Litoral

Oct. 07

Plantilla de Iniciativas Estratégicas



Nombre de la Iniciativa		Intermodalidad y Cadenas Logísticas			N°	03
Descripción		Formulación del Plan de Acción Portuario de Desarrollo Logístico (PAPDL)				
Responsable de la Iniciativa		Lic. Jorge González (Veracruz)				
Duración estimada	18 meses	Inicio	julio 2005	Fin	Diciembre 2006	
Recursos estimados	2 MDP	Áreas involucrados	Unidad de Planeación de la CGPyMM Dirección General de Puertos Dirección General de Tarifas API's Guaymas y Veracruz (Supervisor)			
Objetivos en que impacta la iniciativa			Logros esperados por la iniciativa			
P1	Mejorar, innovar y sistematizar los procesos		Eficientar los procesos, reduciendo los tiempos y costos de los mismos.			
P5	Mejorar coordinación con actores y autoridades		Generar una normatividad que permita la adecuada coordinación entre los actores involucrados.			
P7	Tener políticas tarifarias y derechos que mantienen la competitividad de la cadena de valor		Políticas tarifarias estratégicas.			
P8	Vincular la localización de puertos y vocaciones con cadenas productivas		Alianzas estratégicas por sectores.			
N°	Actividades clave *			Inicio	Fin	
1	Estudio de las principales vías y nodos del corredor Guaymas-Tucson			julio 2005	dic/05	
2	Firma de convenio con el estado de Arisona			Octubre 2005	May/06	
3	Identificación de los cuellos de botella y mejoras potenciales del corredor Guaymas-Tucson			Enero 2006	Mar/06	
4	Estudio de la zona de influencia del corredor Guaymas-Tucson.(Identificación de oportunidades de necocios del corredor Guaymas Tucson)			Abril 2006	ago/06	
5	Definición del Plan de Acción Portuario de Desarrollo Logístico (PAPDL)			julio 2006	dic/06	

- El puerto de Guaymas está a punto de establecer sus estrategias de desarrollo a través de un Programa Maestro.
- El Departamento de Transporte de Arizona ha solicitado propuestas concretas para estudiar las condiciones de la infraestructura, la capacidad de los flujos de comercio y el potencial del Puerto de Guaymas

Pregunta central:

¿Se podrá establecer una coordinación entre México y Arizona para obtener beneficios mutuos?





Acciones

Desarrollo de un estudio conjunto de factibilidad detallado en términos de la situación actual y potencial para la determinación de las mejoras necesarias.

Objetivo

Diagnosticar la situación actual de la conectividad de los diferentes modos de transporte y proponer líneas de mejora en términos operativos, de infraestructura, de costos, jurídicos, de seguridad y de valor agregado para el Corredor Multimodal Piloto de Guaymas – Arizona.



Fase 1 Evaluación

Parte A

- Identificación, evaluación y clasificación de los estudios previos acerca del corredor
- Refinamiento de las actividades a realizar en la Fase
- Documentación de las condiciones actuales del Puerto de Guaymas
- Identificación de las principales vías y nodos de la red de transporte entre el Puerto de Guaymas y Tucson
- Documentación de la capacidad de cada uno de los nodos
- Determinación del escenario base para el estudio de carga
- Determinación del tránsito esperado entre Guaymas y Tucson



Fase 1 Evaluación

Parte B

- Identificación de los cuellos de botella y de las mejoras potenciales en términos operativos, de infraestructura, de costos, jurídicos, de seguridad y de valor agregado
- Reporte final de Fase 1 y preparación del proyecto de la Fase 2



Fase 2 Diseño

- Definición de la zona de influencia del corredor e identificación de los puntos generadores y receptores de carga dentro y fuera del corredor
- Determinación de las diferentes bases de clientes y de los servicios logísticos correspondientes
- Determinación de puntos potenciales de intercambio modal dentro del corredor
- Determinación de la infraestructura preexistente y deseada de servicios logísticos
- Análisis y determinación de puntos de intercambio modal
- Definición de medidas de desempeño de los servicios multimodales
- Desarrollo de diseños preliminares de la estructura integrada del corredor
- Evaluación de diseños
- Selección final
- Documentación de metodología



Fases 3 Instrumentación

Estrategia y Políticas Públicas para el Desarrollo Logístico Nacional

Definición del Plan de Acción Portuario de Desarrollo Logístico con la metodología del Balanced Scorecard

Definición de Modelo de Seguimiento

Desarrollo e implantación del Plan de Acción del Corredor Piloto de Guaymas – Arizona.



Iniciativa Estratégica: Comercialización e inversiones privadas

Responsable: Ing. Alejandro Gochicoa
(Altamira)

Elementos que forman parte de la iniciativa



Bajo el concepto de la iniciativa **Comercialización e inversiones privadas** se agruparon los siguientes elementos:

N°	Elementos
1	Tener una cartera de inversión productiva del SPN
2	Promoción de las ventajas de los puertos
3	Crear inteligencia de comercialización
4	Difusión permanente de normativas
5	Crear una guía de inversión en la cuál se informa a posibles inversionistas sobre todos los pasos a realizar
6	Crear incentivos para inversionistas
7	Campañas de promoción en función de las vocaciones identificados

Plantilla de Iniciativas Estratégicas



Nombre de la Iniciativa		Comercialización e inversiones privadas			N°	10
Descripción		Comercializar las oportunidades de negocio en la prestación de servicios y desarrollo de infraestructura en el sistema portuario nacional a la iniciativa privada .				
Responsable de la Iniciativa		Ing. Alejandro Gochicoa (Altamira)				
Duración estimada	5 años	Inicio	2006	Fin	2010	
Recursos estimados	20,000,000	Áreas involucrados	Sistema Portuario Nacional-DGP-comunicación social. APIS-Gerencia Comercial-Planeación			
Objetivos en que impacta la iniciativa				Logros esperados por la iniciativa		
C1	Ser reconocidos como la mejor opción de paso para las Cadenas Productivas-competitividad			Incrementar la percepción en los usuarios, de las ventajas y fortalezas de los puertos y las cadenas logísticas por vía marítima		
C2	Incrementar volumen de negocio de clientes/usuarios actuales			Incrementar la oferta de posibles negocios.		
C3	Conseguir nuevos clientes/usuarios			Incrementar la oportunidad de captura de nuevos clientes		
P3	Atraer inversiones privadas y desarrollar fuentes financiamiento autónomas			Ofertar a la iniciativa privada un inventario de proyectos de inversión previamente calificados respecto a su viabilidad.		
P8	Vincular la localización de puertos y vocaciones con cadenas productivas			Posicionar en los actuales y potenciales usuarios las características, ventajas, fortalezas y vocaciones de cada puerto,		
N°	Actividades clave			Inicio	Fin	
1	Programa de identificación y calificación de proyectos de inversión en el sistema portuario nacional			2006	2010	
2	Promoción de las fortalezas y ventajas competitivas del transporte marítimo VS otros medios de transporte.			2006	2010	
3	Integración y publicación de la Guía para invertir en los puertos de México.			2006	2006	
4	Promoción de los puertos del sistema, mediante la diferenciación de sus fortalezas, vocaciones y sectores productivos objetivo.			2006	2010	



Programa de identificación y calificación de proyectos de inversión en el sistema portuario nacional

- Objeto: integrar un inventario de proyectos evaluados y calificados como viables conforme a las metodologías comúnmente aceptadas por los sectores de inversión privada.**
- Cada API identificará y evaluará conforme a la metodología establecida sus proyectos, si estos resultan técnica y financieramente factibles, se integraran a la cartera de proyectos.**
- Se identificarán para cada proyecto los candidatos inversionistas objetivo y se realizará su comercialización de manera directa.**



Promoción de las fortalezas y ventajas competitivas del transporte marítimo VS otros medios de transporte.

- Objeto:** Mediante la utilización de los medios periodísticos de comunicación, implementar una campaña publicitaria en la que se destaque las ventajas de la utilización del transporte marítimo VS otros medios
- La Campaña** deberá mostrar ejemplos de cadenas logísticas donde el transporte marítimo presenta fortalezas y ventajas, mercancías manejadas, orígenes y destinos
- La campaña** se propone sea corporativa y coordinada por el área de comunicación social de la CGPMM



Promoción de los puertos del sistema, mediante la diferenciación de sus fortalezas, vocaciones y sectores productivos objetivo.

- Objeto: Posicionar en el mercado las características individuales de cada puerto y su vinculación con los sectores productivos objetivo.**
- La promoción se realizaría mediante una campaña publicitaria individualizada, diseñada específicamente para resaltar las características de cada puerto, su vocación y su capacidad y oportunidad de servicio a los sectores objetivo.**
- Se propone un esquema de campaña corporativa para balancear entre los puertos la frecuencia de inversiones.**
- El diseño quedará a carga de las áreas comerciales de cada puerto y coordinada por el área de comunicación social de la CGPMM.**

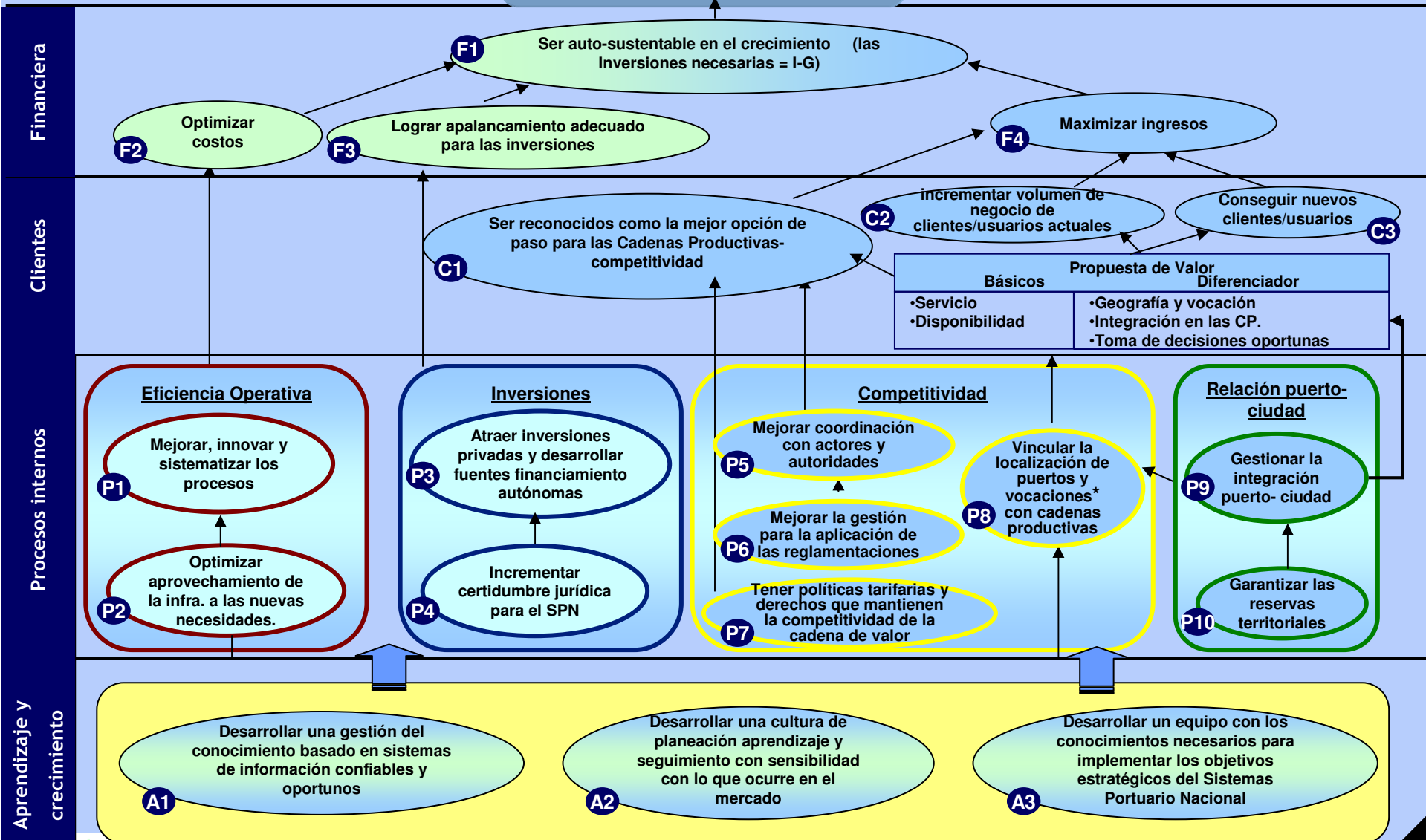


Integración y publicación de la Guía para invertir en los puertos de México.

- Objeto: Contar con un documento que integre la totalidad de los procedimientos, tramites y condicionantes para realizar inversiones y prestar servicios en el sistema portuario .**
- El documento deberá proveer la información necesaria para que el inversionista pueda realizar la evaluación de su proyecto, como son costos de materiales, construcción, mano de obra operativa, Etc. Como constituir una empresa, sistema impositivo federal, estatal y municipal; trámites para todo tipo de licenciamientos, detalles del índole laboral y generalidades de las leyes aplicables, condiciones para iniciar los procedimientos de adjudicación de contratos de CCPDO, pasos y tiempos del proceso.**

MAPA ESTRATÉGICO DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL

Maximizar la aportación de valor del SPN a las cadenas productivas para coadyuvar al desarrollo económico y social



*vocación = orientación a oportunidades de negocio claras y cadenas productivas

Iniciativa Estratégica: Estudios de cargas y tráficos determinados

Responsable de estudio:

Graneles: Lic. José Luis Iberri

Plantilla de Actividad: Estudio Graneles



Actividad Clave:	Estudios de Graneles			N°	01B
Descripción	"ESTUDIO PARA DETERMINAR LA ESTRATEGIA DE ORGANIZACIÓN PARA INTERNACIÓN DE GRANOS A TRAVÉS DE LOS PUERTOS MEXICANOS"				
Responsable de la Iniciativa	Lic. José Luis Iberri				
Duración estimada	4 Meses	Inicio	15 DE AGOSTO	Fin	15 DICIEMBRE
Recursos estimados		Equipo de trabajo	TEKNES CONSULTORES, S.A. DE C.V. (ING. ALAN SWIFT GARCÍA / LIC. GERARDO PEREZ), OPERADORES DE TERMINALES, COMERCIALIZADORES DE GRANO, IMPORTADORES FINALES.		
Objetivos en que impacta la iniciativa			Logros esperados por la iniciativa		
C1	Ser reconocidos como la mejor opción de paso para las Cadenas Productivas- competitividad		Una amplia y exhaustiva difusión entre los diversos actores clave (usuarios, operadores logísticos y destinatarios finales) de las iniciativas resultantes del estudio formuladas para elevar la competitividad del SPN en el movimiento de graneles agrícolas en temas como sistemas operativos, mejoras en la infraestructura y mejoras regulatorias y costos integrados de transporte.		
C2	Incrementar volumen de negocio de clientes/usuarios actuales		La instrumentación de las iniciativas propuestas tendrá como efecto hacer más atractivo el movimiento para los usuarios actuales , la medida en que podría manifestarse este efecto será uno de los resultado del estudio		
C3	Conseguir nuevos clientes/usuarios		Al identificar la distribución geográfica de la planta industrial nacional asociada con los principales granos y cereales, se determinarán los niveles factibles de absorción de tráfico de granel agrícola según lo indique la evaluación de la competitividad en las distintas cadenas en que participan (o podrían participar) los puertos mexicanos .		
P8	Vincular la localización de puertos y vocaciones con cadenas productivas		El estudio implica la identificación de orígenes y destinos de cada uno de los cereales básicos analizados. Según la zona de producción en Norteamérica (Estados Unidos y Canadá) y el destino final nacional, se identificarán cadenas alternativas vía puertos mexicanos y se evaluarán para determinar vocaciones y competencias por puerto.		
A2	Desarrollar una cultura de planeación aprendizaje y seguimiento con sensibilidad con lo que ocurre en el mercado		El conjunto de objetivos, iniciativas e indicadores vinculados al tema MERCADO (C1,C2, C3 Y P8) resultantes del estudio, conformarán la base de monitoréo y retroalimentación sobre el desempeño del SPN en el movimiento de graneles agrícolas.		

* Las actividades clave son una propuesta de ordenar y agrupar los elementos mencionados en la siguiente página

Plantilla de Actividad: Estudio Graneles



Actividad Calve:	Estudios de Graneles			N°	01B
Descripción	"ESTUDIO PARA DETERMINAR LA ESTRATEGIA DE ORGANIZACIÓN PARA INTERNACIÓN DE GRANOS A TRAVÉS DE LOS PUERTOS MEXICANOS"				
Responsable de la Iniciativa	Lic. José Luis Iberri				
Duración estimada	4 Meses	Inicio	15 DE AGOSTO	Fin	12 DICIEMBRE
Recursos estimados		Equipo de trabajo	TEKNES CONSULTORES, S.A. DE C.V. (ING. ALAN SWIFT GARCÍA / LIC. GERARDO PEREZ), OPERADORES DE TERMINALES, COMERCIALIZADORES DE GRANO, IMPORTADORES FINALES.		
N°	Principales Hitos (en la realización del estudio)			Inicio	Fin
1	ETAPA DE RECOPIACIÓN Y PROCESAMIENTO DE INFORMACIÓN EN FUENTES SECUNDARIAS			15-AGO-05	15-SEP-05
2	ANALISIS DE VARIABLES RELEVANTES EN EL SISTEMA AGROALIMENTARIO NACIONAL Y EL ROL DE LOS PUERTOS MEXICANOS (MARCO CONCEPTUAL)			15-SEP-05	10-OCT-05
3	ENTREVISTAS A SECTORES Y ACTORES CLAVE: OPERADORES DE TERMINALES, AGENTES LOGÍSTICOS Y CONSUMIDORES FINALES (INDUSTRIA ALIMENTARIA Y SECTOR PECUARIO),			20-AGO-05	10-OCT-05
4	CONFIGURACIÓN DE RED DE FLUJOS DE GRANELES AGRÍCOLAS (ORÍGENES Y DESTINOS)			10-OCT-05	30-OCT-05
5	EVALUACIÓN DE LA PARTICIPACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO EN LA PLATAFORMA LOGÍSTICA NACIONAL VINCULADA AL MOVIMIENTO DE GRANELES			30-OCT-05	15-NOV-05
6	DISCUSIÓN Y DEFINICIÓN DE OBJETIVOS E INICIATIVAS ESTRATÉGICAS			15-NOV-05	30-NOV-05
4	ENTREGA DE DOCUMENTO FINAL DEL ESTUDIO				08-DIC-05

* Las actividades clave son una propuesta de ordenar y agrupar los elementos mencionados en la siguiente página

Plantilla de Actividad: Estudio Graneles

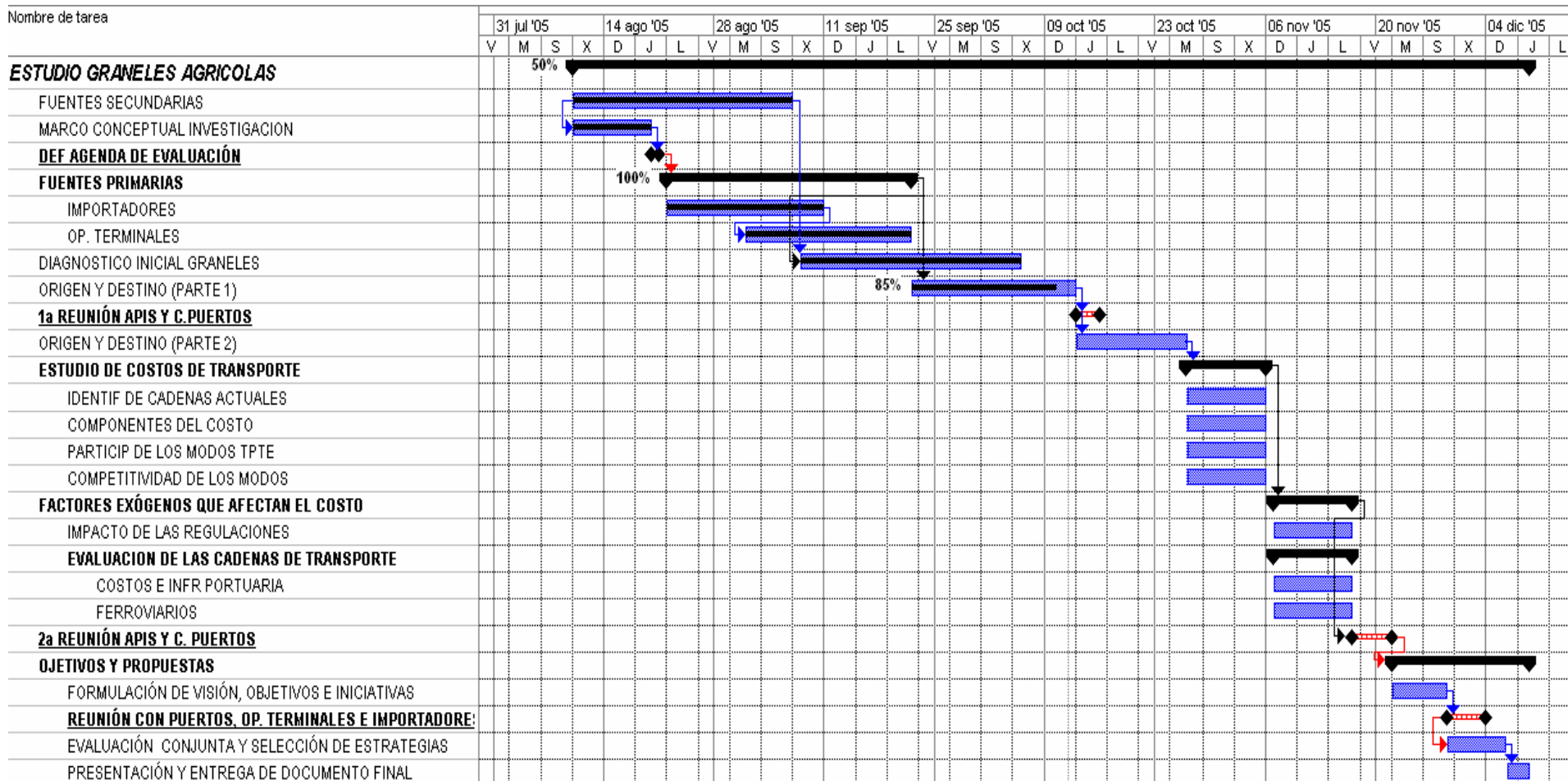


Actividad Calve:	Estudios de Graneles			N°	01B
Descripción	"ESTUDIO PARA DETERMINAR LA ESTRATEGIA DE ORGANIZACIÓN PARA INTERNACIÓN DE GRANOS A TRAVÉS DE LOS PUERTOS MEXICANOS"				
Responsable de la Iniciativa	Lic. José Luis Iberri				
Duración estimada	4 Meses	Inicio	15 DE AGOSTO	Fin	12 DICIEMBRE
Recursos estimados		Equipo de trabajo	ADMINISTRACIONES PORTUARIAS DE GUAYMAS Y DE TUXPAN, TEKNES CONSULTORES, S.A. DE C.V. (ING. ALAN SWIFT GARCÍA / LIC. GERARDO PEREZ), OPERADORES DE TERMINALES, COMERCIALIZADORES DE GRANO, IMPORTADORES FINALES.		
N°	Actividades clave (derivadas del avance en el estudio)				
1	INICIO DE PLÁTICAS CON PRODUCTORES REGIONALES DEL NOROESTE (SONORA, SINALOA) PARA CONOCER LAS EXPECTATIVAS DE PRODUCCIÓN Y POSIBILIDADES DE OBTENER EXCEDENTES DE CEREALES (TRIGO) LOS PRÓXIMOS AÑOS. EN TAL CASO, CUALES SERÍAN ALTERNATIVAS DE COMERCIALIZACIÓN.				
2	ENCUENTROS CON CÁMARAS E INDUSTRIALES QUE PROCESAN CEREALES (TRIGO) PARA SONDEAR LA FACTIBILIDAD, CONVENIENCIA Y OBSTÁCULOS QUE IDENTIFICAN EN LA POSIBILIDAD DE SUMINISTRO DE TRIGO PROVENIENTE DEL NOROESTE DEL PAÍS, VÍA MARÍTIMA. TRIGO QUE HOY SE IMPORTE DE NORTEAMÉRICA.				

* Las actividades clave son una propuesta de ordenar y agrupar los elementos mencionados en la siguiente página



GRAFICA DE AVANCE



Equipo de Trabajo:



Teknes Consultores S.A. de C.V.



CGPMM



Puerto de Guaymas

Asociación Terminaleros (Ing. Sobrino)



Puerto de Tuxpan

Estudio para determinar la estrategia de organización para internación de granos a través de los puertos mexicanos

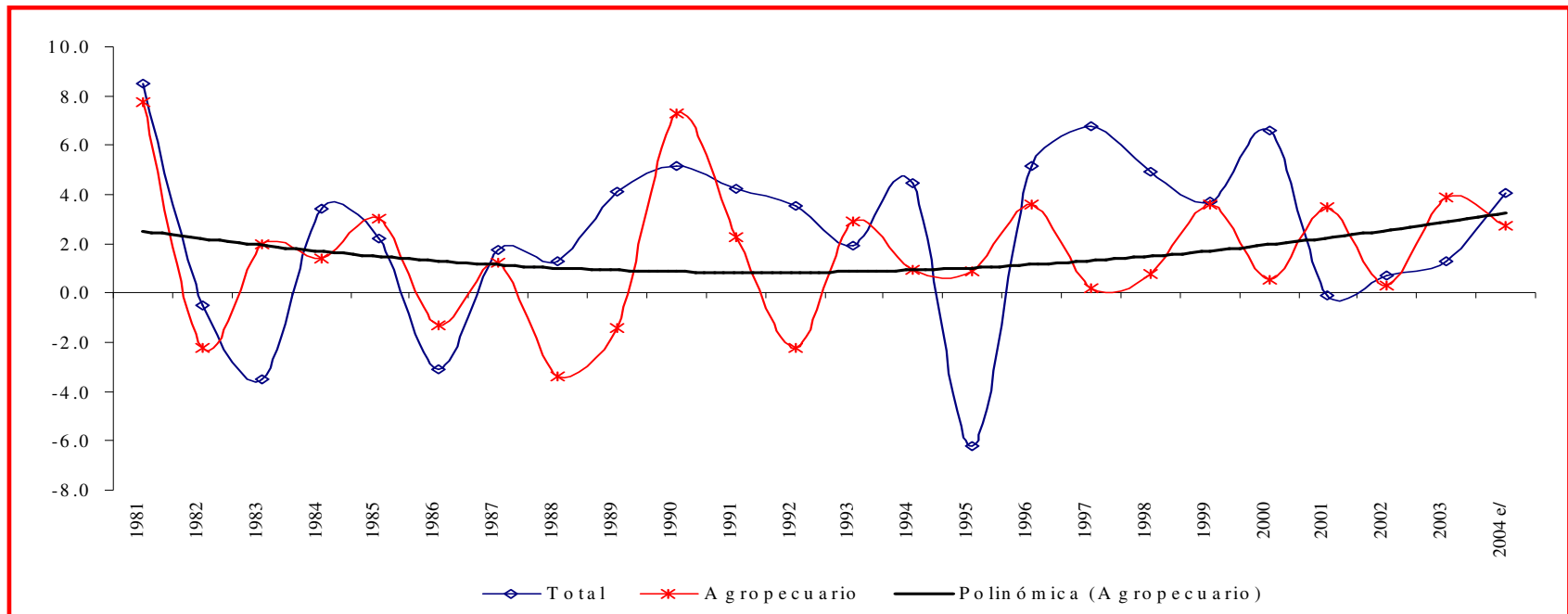


AVANCE AL 04 DE OCTUBRE DE 2005

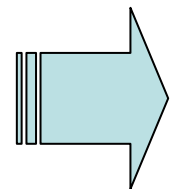
- ❖ Analizar la participación del **sistema portuario en la plataforma logística** nacional asociada al movimiento de cereales, e Identificar los factores que afectan la competitividad de los puertos mexicanos y por tanto su aportación de valor en la cadena productiva.
- ❖ Identificar **los orígenes y destinos en el movimiento de graneles agrícolas.**
- ❖ Evaluar la incidencia de **variables externas** como la fluctuación del costo del flete marítimo, algunas disposiciones fiscales, e **internas** como son la infraestructura portuaria, los aspectos tarifarios y de prácticas aduaneras, operativas y comerciales **en los niveles de competitividad** de los puertos en el manejo de gráneles agrícolas.
- ❖ Definir de acuerdo a lo anterior las **líneas estratégicas y programas de acción**

SITUACIÓN DEL SECTOR AGROALIMENTARIO

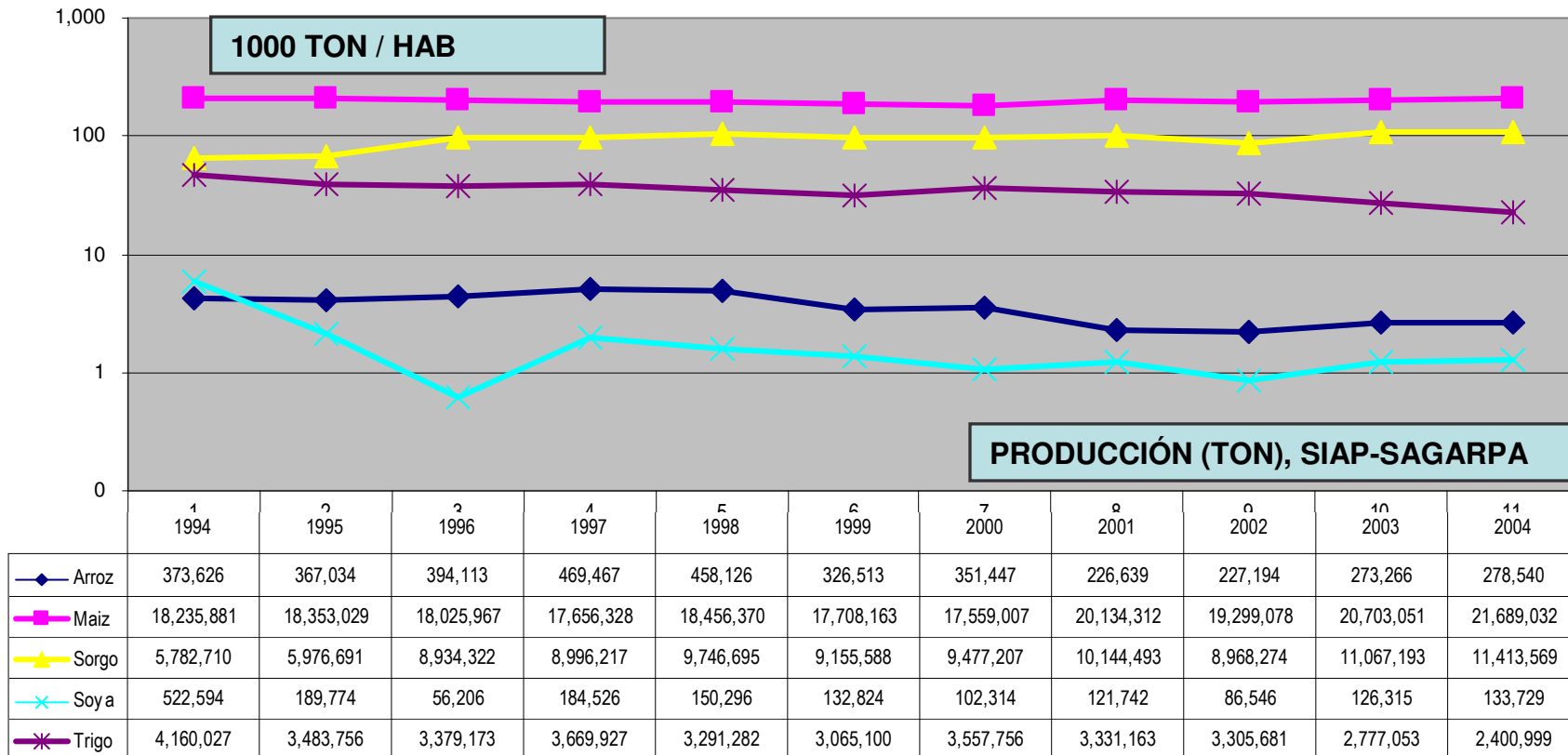
Evolución del PIB primario



La producción de granos básicos no aumenta en la medida necesaria para satisfacer la demanda interna.



PRODUCCIÓN NACIONAL DE CEREALES



❑ La soya y el trigo son los granos con mayor tendencia a la baja.

❑ El maiz y el sorgo, no obstante que presentan una evolución per cápita positiva, no alcanzan a cubrir la demanda interna que crece en mayor medida.

EVOLUCIÓN DEL COMERCIO DE GEREALES Y OLEAGINOSAS
(MILES DE USD)

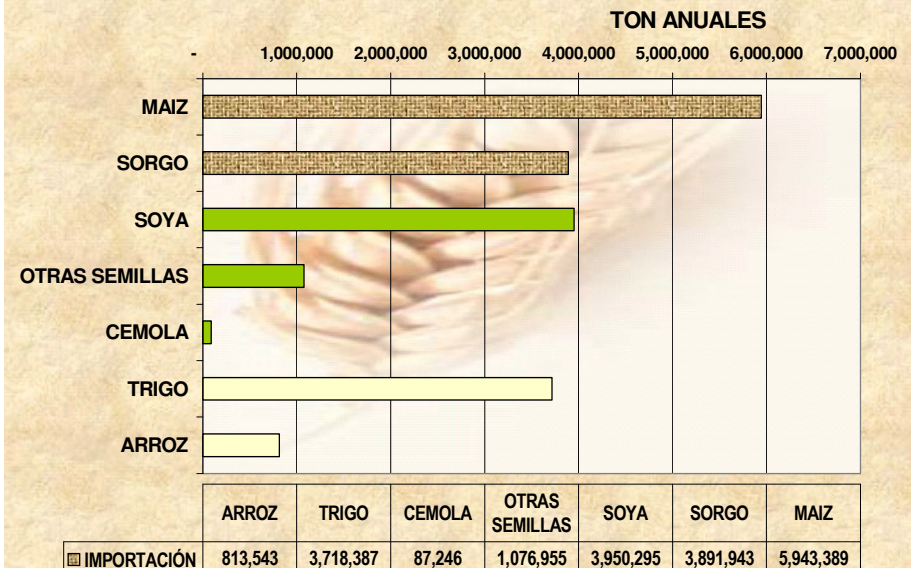


La exportación de cereales no ha crecido concentrándose en el trigo que se produce en el noroeste. Sin embargo, el país es deficitario en trigo. **Existe un potencial de abasto de este trigo a los molinos del centro del país que representa una oportunidad para el cabotaje** que se analizará más adelante.

En los últimos 10 años se ha duplicado el valor de las importaciones por concepto de cereales y oleaginosas.

El mayor volumen de grano importado corresponde al denominado maiz amarillo, y resulta aún mayor si se incluye el maiz quebrado que suma otras 3 millones de toneladas anuales no incluidas en la gráfica.

IMPORTACIONES DE GRANOS Y OLEAGINOSAS



DESTINO DE LOS PRODUCTOS

Los cereales y oleaginosas son insumos fundamentales en la industria nacional de alimentos. Para identificar los flujos de graneles agrícolas se examina la **CADENA PRODUCTIVA** a la que están vinculados los diversos granos.

GENÉRICO	TIPO CARACTERÍSTICA	PROCESO INDUSTRIAL	SITUACIÓN DE LA BALANZA NACIONAL
MAIZ	BLANCO	NIXTAMAL HARINA DE MAIZ	PRODUCCIÓN RECIENTE ES SUPERAVITARIA
	AMARILLO	ALMIDONES BOTANAS	SE IMPORTA CASI LA TOTALIDAD DEL CONSUMO
SORGO		ALIMENTOS BALANCEADOS Y CONSUMO PECUARIO	SE PRODUCE EN TAM, BAJÍO Y SINALÓA. SE IMPORTAN CASI 4 MILLONES ANUALES
SOYA, CEMOLA Y OTRAS OLEAGINOSAS	HABA DE SOYA	PASTA DE SOYA ACEITES VEGETALES	ES MÍNIMA LA PRODUCCIÓN NACIONAL, EL 90% DEL CONSUMO SE IMPORTA
TRIGO	FUERTE Y ELÁSTICO	PAN MECANIZADO	SE PRODUCE EN BC PERO ES ALTAMENTE DEFICITARIO
	MEDIO FUERTE Y ELÁSTICO	PAN SEMICANIZADO	
	SUAVE Y EXTENSIBLE	IND. GALLETAS, TORTILLAS, FRITURAS	SE PRODUCE EN GUANAJUATO, EL RESTO SE IMPORTA DE NORTEAMÉRICA
	CORTO Y TENAZ TENAZ CORTO Y CRISTALINO	IND PASTELERA Y GALLETAS PASTAS, ESPAGUETIS, MACARRONES	HAY EXPORTACIÓN DE SONORA Y SINALOA PERO EL SALDO ES DEFICITARIO

LOCALIZACIÓN DEL CONSUMO INDUSTRIAL DE GRANOS

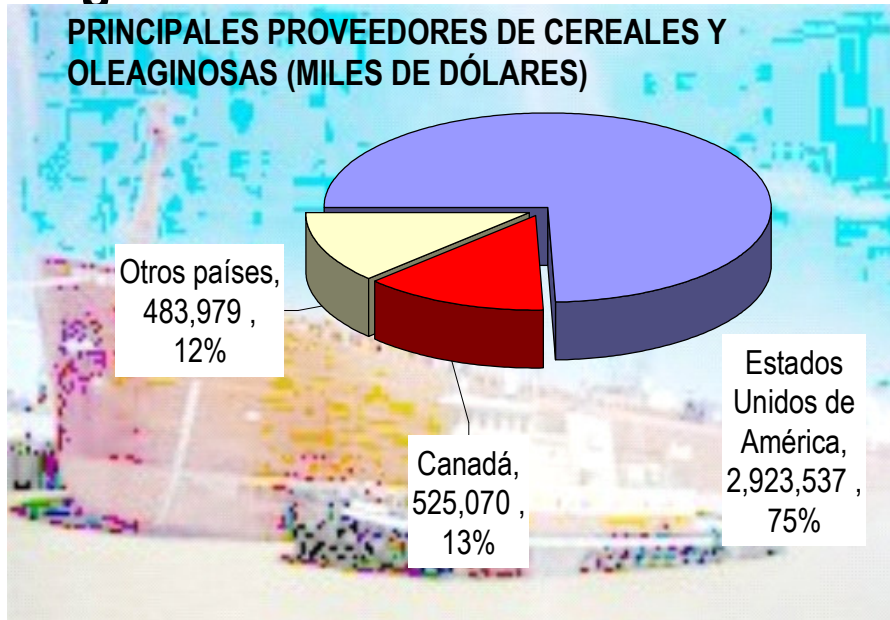
3121 Almidones y otros alimentos

Nivel	Edos.	Valor de los insumos (miles de pesos)	
5	3	4,918,891	6,148,041
4	0	3,689,740	4,918,890
3	0	2,460,590	3,689,739
2	1	1,231,439	2,460,589
1	28	0	1,231,438
	32		

Productos: Maiz y otros cereales



Origen de los graneles que llegan a México



Canadá y sobretodo Estados Unidos, por su vecindad, su carácter de socios comerciales y por que son dos de los principales proveedores mundiales de grano, acaparan el suministro de cereales y oleaginosas que importamos.

Recientemente Brasil, ha ingresado a este cerrado grupo con el envío de soya. Entre 2003 y 2004 incrementó en 10 veces el valor de sus exportaciones a México.

VALOR DE LAS IMPORTACIONES MEXICANAS DE CEREALES

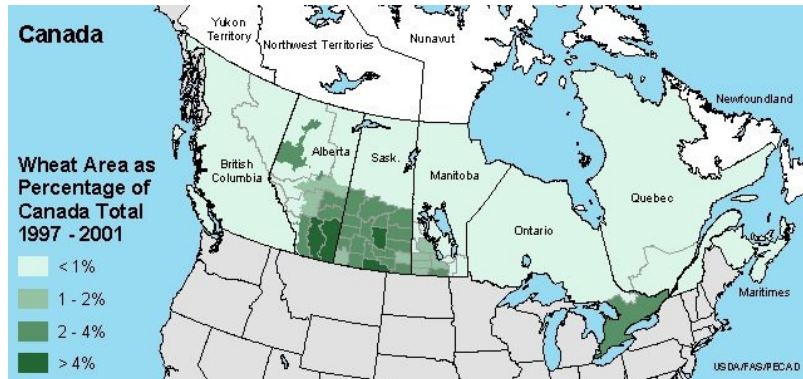
MILES DE USD	E.U.A.	CANADA	OTROS PAÍSES
MAIZ	743,095	0	2,028
SORGO	423,991	0	0
SOYA	712,480	233,609	306,688
TRIGO	472,604	145,158	4
OTROS	571,367	146,303	175,259
TOTAL	2,923,537	525,070	483,979

Una mayor participación de Sudamérica en el suministro de la soya importada por el país, favorecerá el crecimiento de carga de graneles agrícolas a través de los puertos mexicanos

Fuente: Secretaría de Economía

Regiones Productoras al interior de los países proveedores

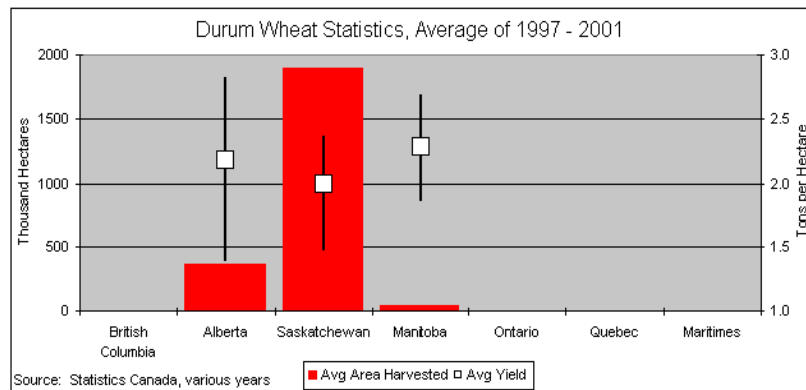
CANADA



La producción de trigo duro y cristalino (durum) se concentra en la parte central de Canadá hacia el sur.

La exportación a México vía marítima implica recorrer una distancia muy considerable en ferrocarril para descargar en Vancouver. En parte por ello, se envía principalmente por ferrocarril.

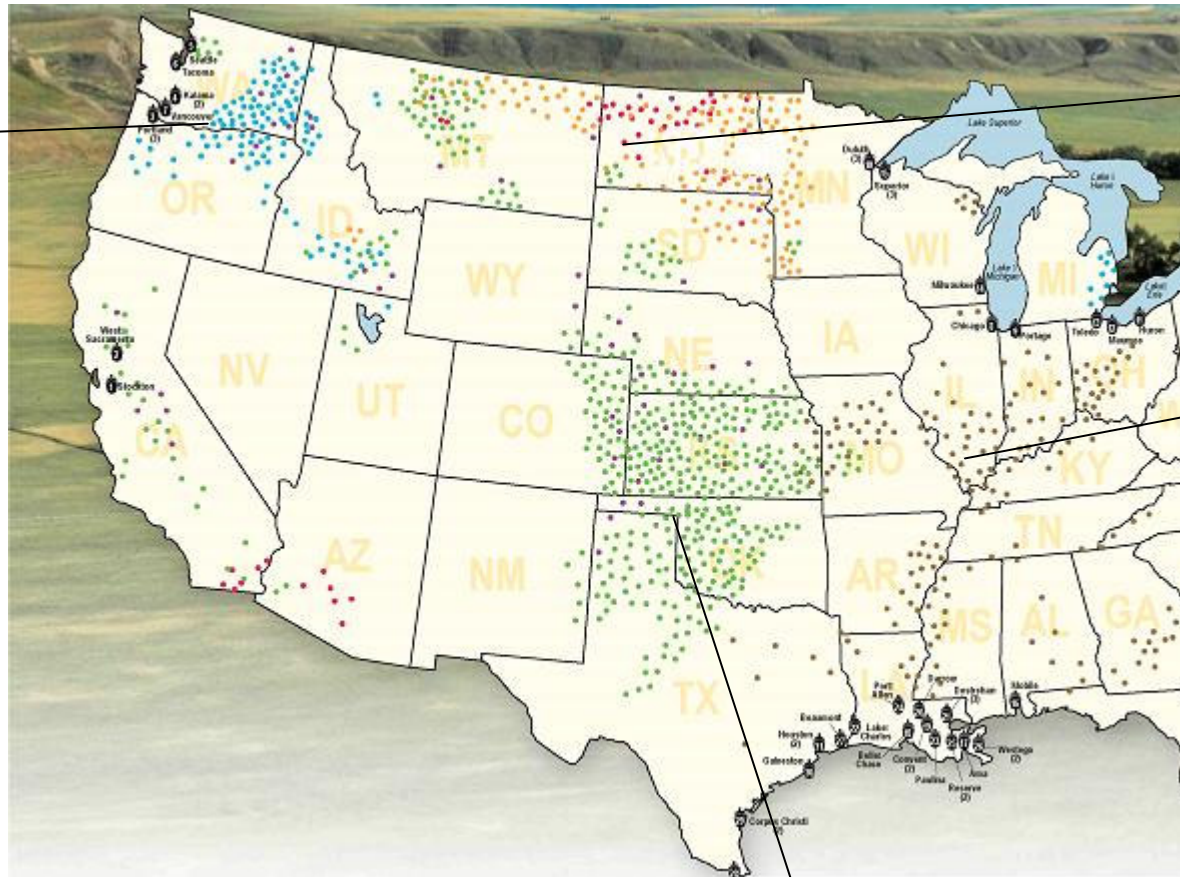
La vía Vancouver es más factible para el trigo “durum” que tiene mayor concentración en el estado de Alberta.



Regiones Productoras al interior de los países proveedores

ESTADOS UNIDOS Producción de Trigo

“Soft
White”



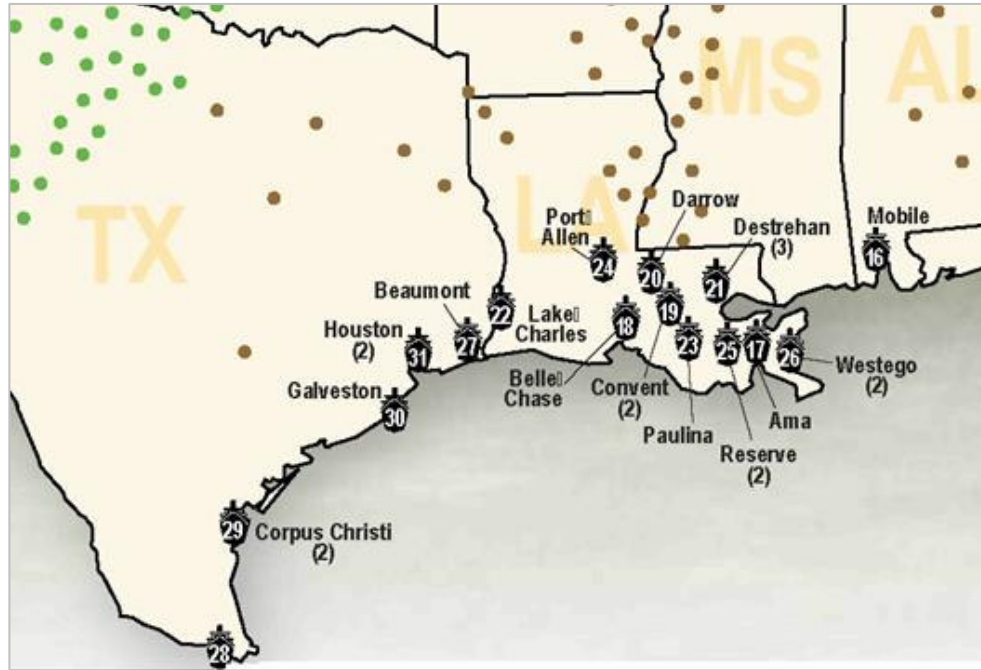
“Durum”

“Soft
Red
Winter”

“Hard Red Winter”

ESTADOS UNIDOS

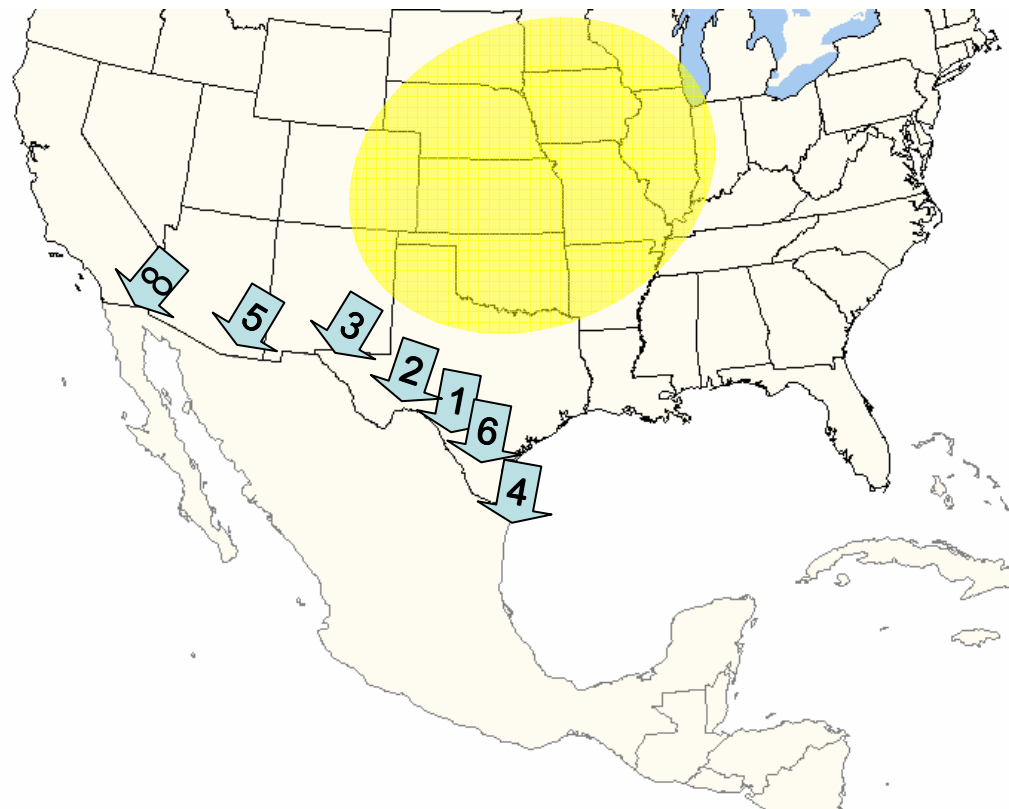
Elevadores del Golfo de México



- 17 • Ama:
 - (a) ADM/Growmark
- 18 • Belle Chase:
 - (a) Cenex Harvest States
- 19 • Convent:
 - (a) Cargill, Inc.
 - (b) Zen-Noh Grain Corp.
- 20 • Darrow:
 - (a) Cooper/T. Smith
 - (b) Stevedoring, Co., Inc.
- 21 • Destrehan:
 - (a) ADM/Growmark
 - (b) Bunge Corporation
 - (c) Total Transportation, Inc.
- 22 • Lake Charles:
 - (a) Public Elevator

Los principales elevadores y puertos de exportación de grano americano se encuentran en el Golfo de México. Este hecho ha consolidado a Veracruz como el principal Puerto de Entrada de graneles al país. **Cargill y Adm** dos de las más importantes comercializadoras de grano del mundo, disponen de terminales en ambos lados del golfo.

INTERNACIÓN TERRESTRE DE GRANELES



ESTADOS QUE EXPORTAN A MEXICO

ESTADO AMERICANO	TRIGO	MAIZ, SORGO	SOYA	SUMA
Illinois	152.6	1,340.2	1,397.8	2,890.6
Iowa	18.1	1,369.5	1,262.5	2,650.1
Minnesota	313.2	718.0	877.8	1,909.0
Nebraska	227.7	876.6	671.1	1,775.3
Kansas	1,149.4	401.5	210.0	1,761.0
Indiana	102.7	580.1	751.4	1,434.1
North Dakota	749.8	141.7	325.7	1,217.2
Ohio	224.2	353.6	606.7	1,184.5
South Dakota	264.7	329.0	425.3	1,019.0
Missouri	184.1	244.3	537.7	966.0
Texas	271.0	356.6	19.8	647.4
Arkansas	61.9	59.7	409.7	531.3
Wisconsin	42.0	272.3	172.2	486.5
Oklahoma	420.2	30.4	23.5	474.1

INTERNACIÓN TERRESTRE 2003-04

ADUANAS TERRESTRES	KG DE GRANO
1 NUEVO LAREDO, TAMPS.	7,939,198
2 PIEDRAS NEGRAS, COAH.	4,262,545
3 CD. JUAREZ, CHIH.	2,768,141
4 MATAMOROS, TAMPS.	2,270,386
5 NOGALES, SON.	1,298,918
6 CD. REYNOSA, TAMPS.	597,265
7 LAS FLORES CD. NUEVO PRO	359,039
8 MEXICALI, B.C.	173,295

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Secretaría de Economía y el Departamento de agricultura de E.U.

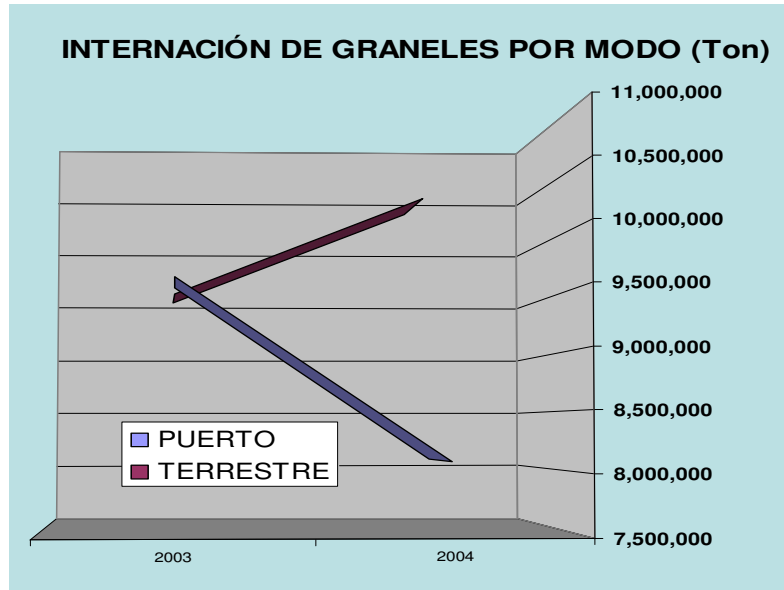
INTERNACIÓN MARÍTIMA DE GRANELES



INTERNACIÓN MARÍTIMA	2003-2004
PUERTOS MEXICANOS	KG DE GRANO
1 VERACRUZ, VER.	10,066,171
2 PROGRESO, YUC.	2,771,406
3 TUXPAN, VER.	1,175,762
4 MANZANILLO, COL.	1,115,720
5 ALTAMIRA, TAMPS.	986,719
6 COATZACOALCOS, VER.	828,085
7 TAMPICO, TAMPS.	420,525
8 LAZARO CARDENAS, MICH.	206,253
9 MAZATLAN, SIN.	41,074
10 GUAYMAS, SON.	33,000
11 ENSENADA, B.C.	1,608

Fuente: Elaboración propia con base en datos de la Secretaría de Economía y el Departamento de agricultura de E.U.

TENDENCIAS EN LOS MODOS DE INTERNACIÓN



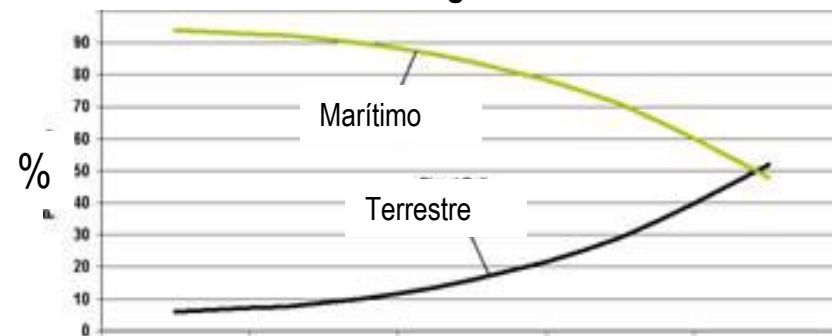
La participación de puertos en las importaciones de graneles agrícolas cayó el último año en un 15%.

Este declive, notorio en el caso de los flujos de Canadá, se explica principalmente por los aumentos que tuvieron lugar el año pasado en el costos internacionales del flete marítimo.

Puertos con mayor reducción en la internación de graneles agrícolas

PUERTO	REDUCCIÓN	EN %
VERACRUZ, VER.	995,347	-18%
TAMPICO, TAMPS.	398,115	-97%
TUXPAN, VER.	168,591	-25%
PROGRESO, YUC.	158,699	-11%
GUAYMAS, SON.	33,000	-100%

Participación modal en el transporte de graneles desde CANADA



Fuente: Agriculture Canada

Maiz

Origen	Ingreso (aduana)	Tráfico	Destinos (consumo)
Illinois Iowa	Veracruz Tuxpan	Importación	Veracruz Altiplano Occidente
Iowa Nebraska	N.Laredo Matamoros Nogales	Importación	Altiplano Monterrey Occidente
Noroeste de México	de Topolobampo a L. Cardenas Manzanillo	Cabotaje	

IDENTIFICACIÓN DE PRINCIPALES CORREDORES DE GRANELES AGRÍCOLAS PARA EVALUAR LA COMPETITIVIDAD DE LA ALTERNATIVA MARÍTIMA

Trigo

Origen / Puerto Salida	Ingreso (aduana)	Tráfico	Destinos (consumo)
Kansas C	Veracruz Tuxpan	Importación	Veracruz Altiplano
Oklahoma	N.Laredo Matamoros Nogales	Importación	Altiplano Monterrey Occidente
Portland	Lazaro Cardenas	Importación	Jalisco, occidente
Vancouver	Manzanillo		Altiplano
Noroeste de México	Guaymas, Son. Topolobampo	Cabotaje	Altiplano Sureste

Soya

Origen	Ingreso (aduana)	Tráfico	Destinos (consumo)
Illinois	Veracruz Tuxpan	Importación	Veracruz Altiplano Occidente
Minneapolis Nebraska	N.Laredo Matamoros Nogales	Importación	Altiplano Monterrey Occidente

Iniciativa Estratégica: Estudios de cargas y tráficos determinados

Coordinador: Ing. Alberto Azcona

Responsables de estudios:

Automóviles: Lic. Juan Paratore



Plantilla de Actividad: Estudio Automóviles



Actividad Clave:	Estudios de Automóviles			N°	01A
Descripción					
Responsable de la Iniciativa	Ing. Juan Paratore				
Duración estimada		Inicio		Fin	
Recursos estimados		Equipo de trabajo			
Objetivos en que impacta la iniciativa			Logros esperados por la iniciativa		
C1	Ser reconocidos como la mejor opción de paso para las Cadenas Productivas-competitividad				
C2	Incrementar volumen de negocio de clientes/usuarios actuales				
C3	Conseguir nuevos clientes/usuarios				
P8	Vincular la localización de puertos y vocaciones con cadenas productivas				
A2	Desarrollar una cultura de planeación aprendizaje y seguimiento con sensibilidad con lo que ocurre en el mercado				
N°	Principales Hitos			Inicio	Fin
1					
2					
3					
4					

Iniciativa Estratégica: Estudios de cargas y tráficos determinados

Coordinador: Ing. Alberto Azcona

Responsables de estudios:

Cruceros: Lic. Javier Zetina (Golfo) / Alfonso Gil (Pacífico)



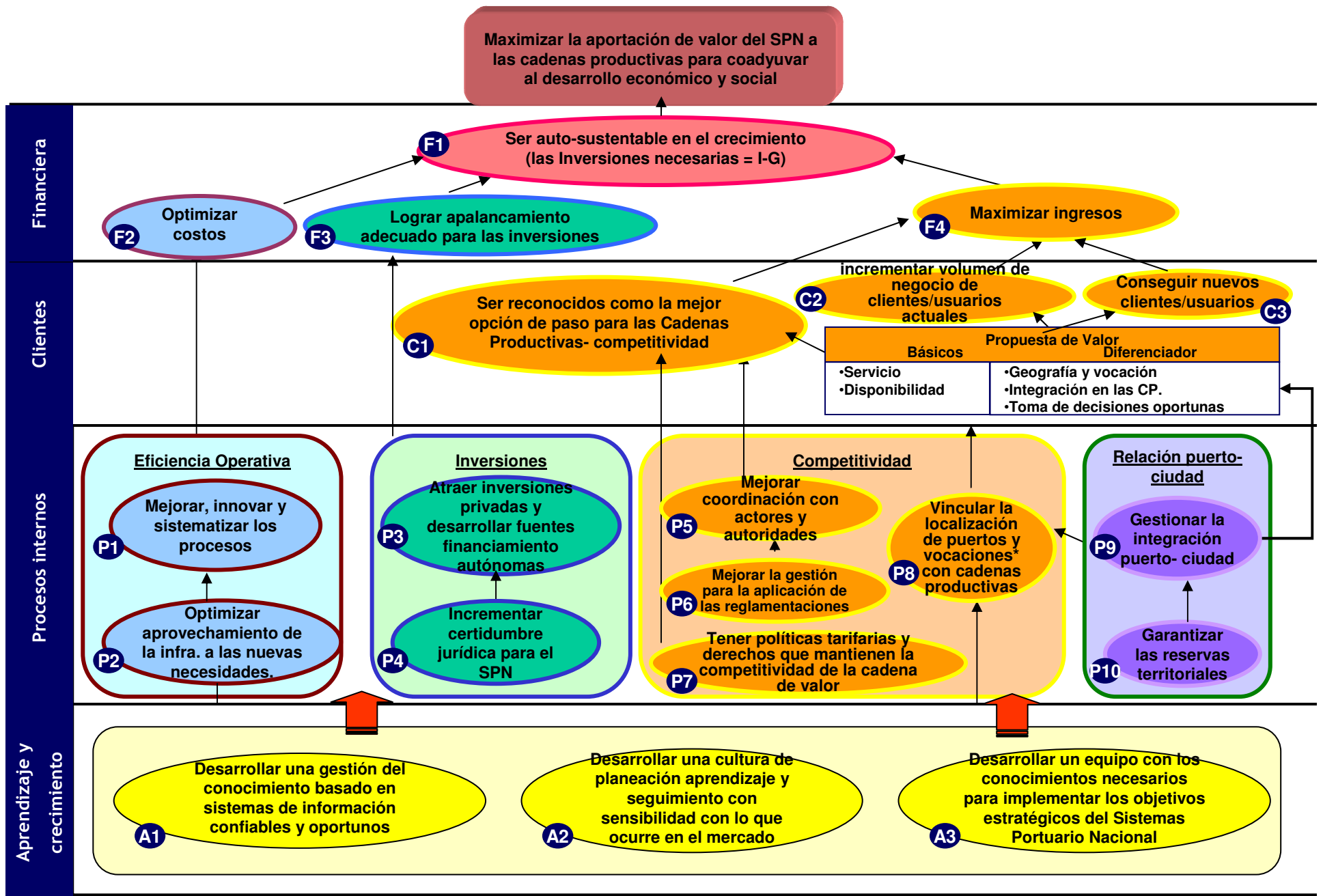
Plantilla de Actividad: Estudio Cruceros



Actividad Clave:	Estudios de Cruceros			N°	01C
Descripción	Realizar un análisis de la situación actual del turismo de cruceros para determinar las alternativas para consolidar nuevos destinos o mejorar los existentes, con la finalidad de contar con la infraestructura portuaria adecuada y ofrecer un mejor servicio o una mejor alternativa a las líneas navieras y a los usuarios de las mismas.				
Responsable de la Iniciativa	C.P. Javier Zetina (Golfo) / Alfonso Gil (Pacífico)				
Duración estimada	90 días	Inicio		Fin	
Recursos estimados	60,000 Usd. Dividido entre 10 API'S	Equipo de trabajo	C.P.Javier Zetina.- Responsable del Golfo y Caribe Lic. Alfonso Gil.- Responsable del Pacífico.		
Objetivos en que impacta la iniciativa			Logros esperados por la iniciativa		
C1	Ser reconocidos como la mejor opción de paso para las Cadenas Productivas-competitividad		Poder determinar las estrategias a seguir para promocionar los destinos de nuestro país.		
C2	Incrementar volumen de negocio de clientes/usuarios actuales		Proponer alternativas de mejoras en los destinos existentes.		
C3	Conseguir nuevos clientes/usuarios		Ofrecer opciones de destinos diferentes a los ya existentes y mejorar los servicios en los destinos actuales.		
P8	Vincular la localización de puertos y vocaciones con cadenas productivas		Tener la información necesaria para determinar si es factible el desarrollo de nueva infraestructura portuaria para cruceros en el país.		
A2	Desarrollar una cultura de planeación aprendizaje y seguimiento con sensibilidad con lo que ocurre en el mercado		Definir los posibles nuevos destinos de cruceros en el País y mejorar los existentes.		
N°	Principales Hitos			Inicio	Fin
1	Definir al consultor que realizará el Estudio (SOLUZIONA ó MEXCORP).			25/07/05	14/10/05
2	Lograr la coordinación y participación de los involucrados en el proyecto a fin de concluir el Estudio en el plazo establecido.			14/10/05	15/01/06
3	Puesta en marcha los programas y proyectos derivados del Estudio , especialmente los de corto y mediano plazo, así como los de alto impacto, es decir estrategicos.			15/01/06	15/06/06
4	Sentar las bases de coordinación con otras instancias(Secretarías) orientadas a los programas de facilitación.			15/01/06	15/11/06

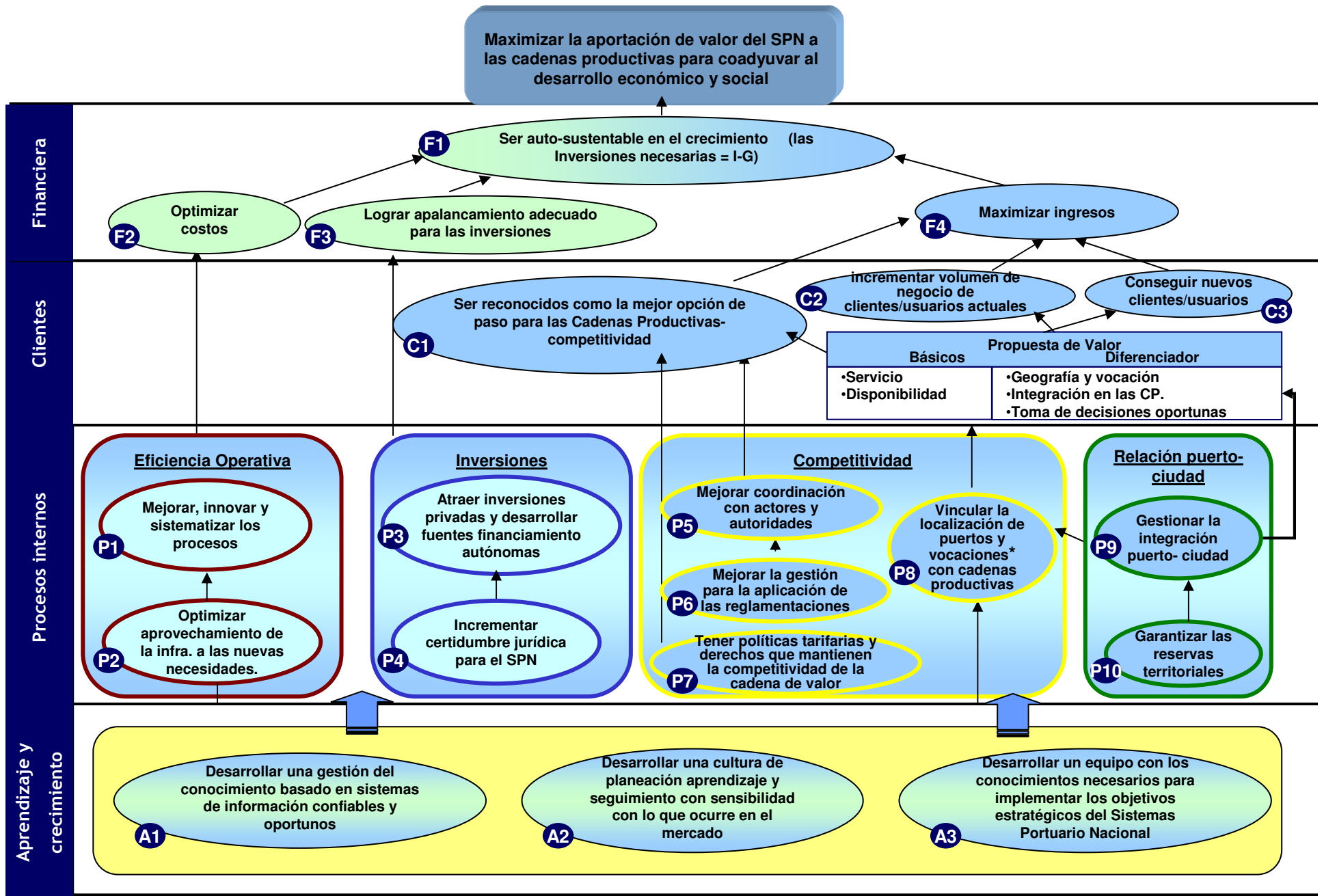
* Las actividades clave son una propuesta de ordenar y agrupar los elementos mencionados en la siguiente página

MAPA ESTRATÉGICO DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL



*vocación = orientación a oportunidades de negocio claras y cadenas productivas

MAPA ESTRATÉGICO DEL SISTEMA PORTUARIO NACIONAL



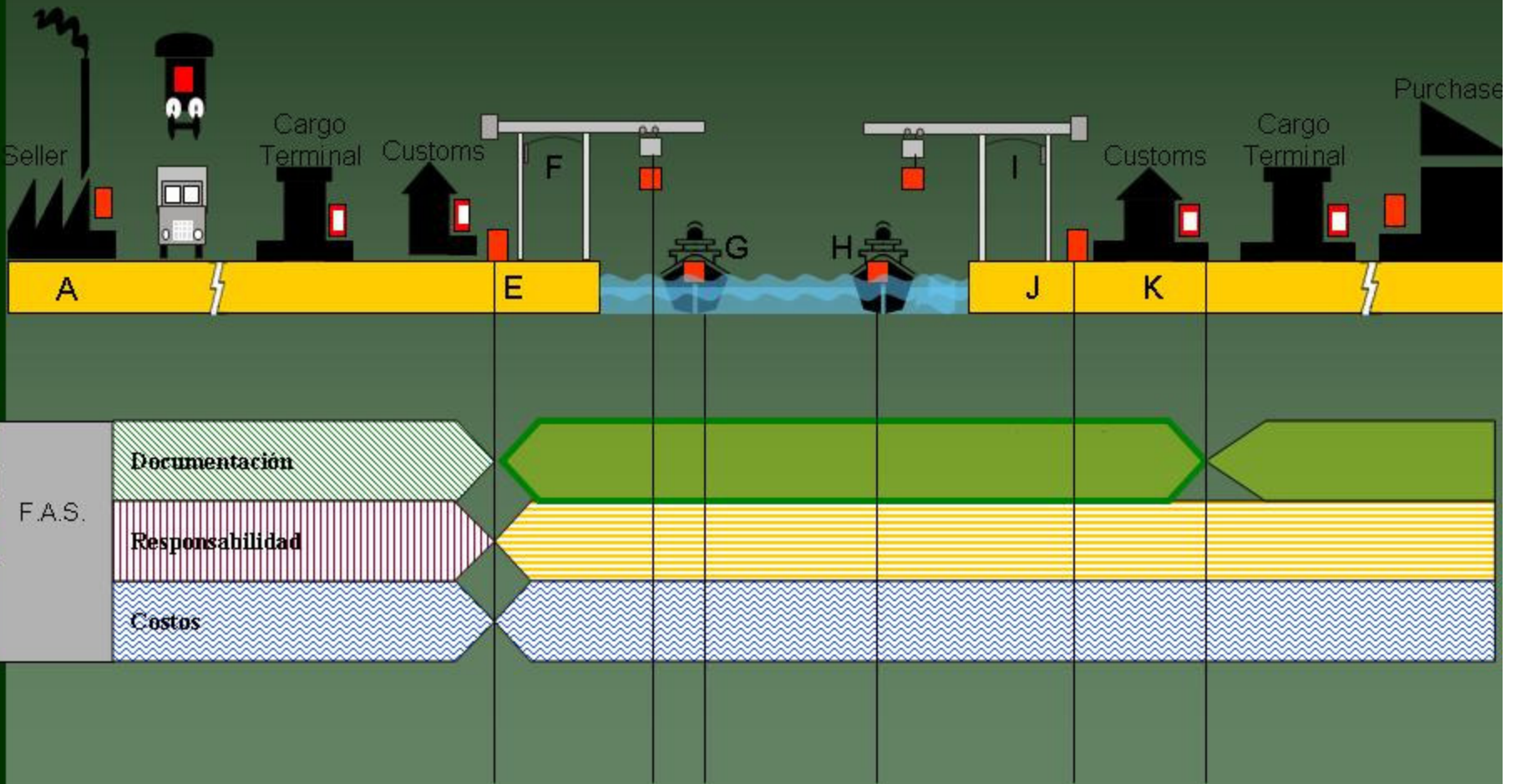
*vocación = orientación a oportunidades de negocio claras y cadenas productivas

Perspectiva:	Procesos	Responsable del objetivo:	Lic. Ángel González Rul	
Objetivo estratégico: Código: P5	Mejorar coordinación con actores y autoridades	Descripción del objetivo:	Fomentar las relaciones con agentes de interés con el objetivo de asegurar la correcta operación del Sistema Portuario Nacional.	
Indicador: Código: P501	Tiempo de estadía por sector (desde el fondeo hasta la salida de mercancía)	Descripción del indicador:	El valor que permite medir la eficacia en la atención al tránsito de la mercancía por el puerto	
Responsable del indicador:	ING. ANTONIO SAUCEDO QUIÑONES	Disponible actualmente:	SI	NO X
Frecuencia:	Trimestral	Unidad de medición:	horas	
Forma de cálculo:	Medición del tiempo de estancia	Fuentes de información:	Entidades por medir	
Observaciones:	Definir el ámbito, los puertos, las cadenas, etc. PONER METAS			
Valores históricos:	2001	2002	2003	2004
Metas del indicador	2005	2006	2007	2008
	PENDIENTE DEFINIR			

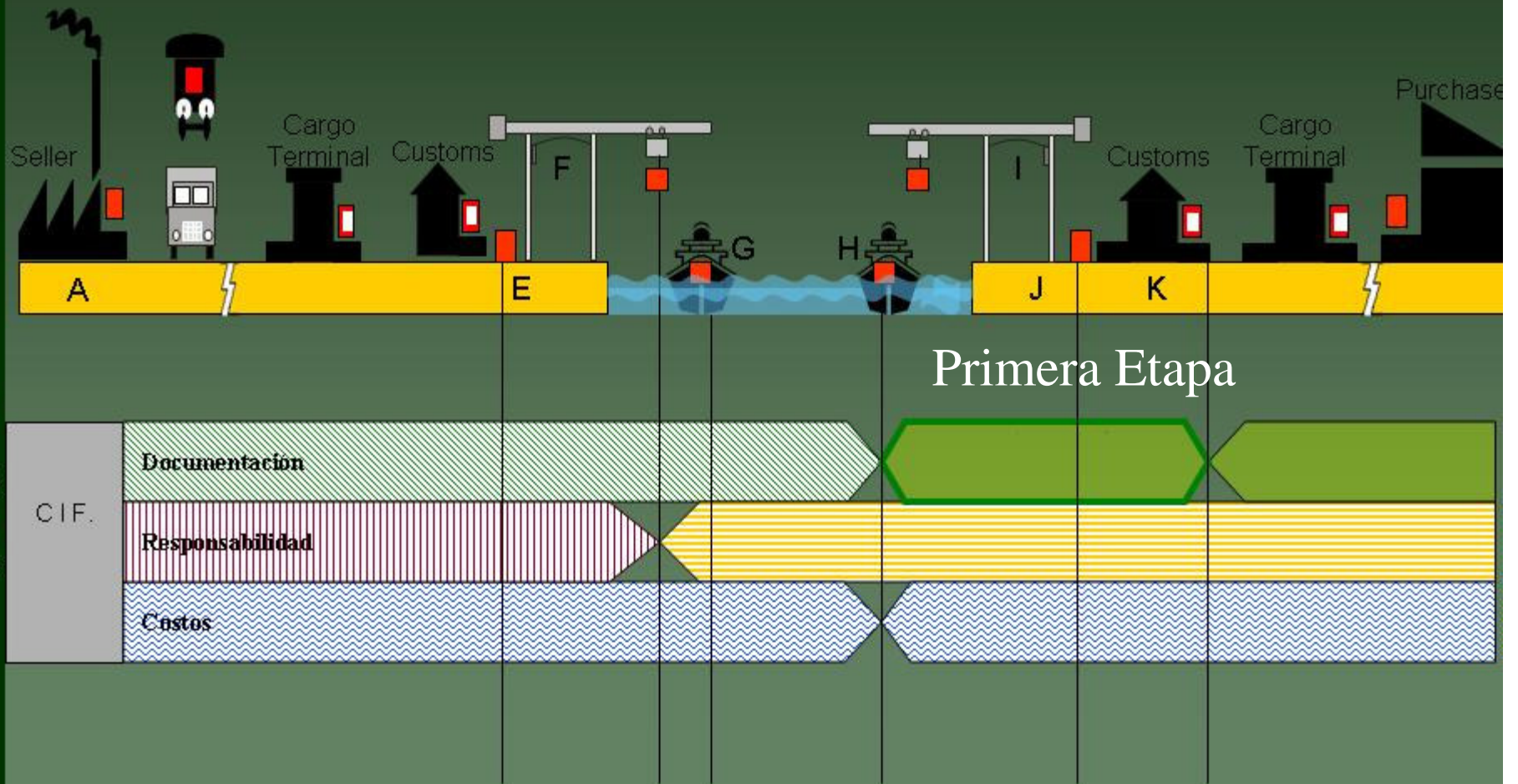
Perspectiva:	Procesos		Responsable del objetivo:	Lic. Ángel González Rul
Objetivo estratégico: Código: P6	Mejorar la gestión para la aplicación de las reglamentaciones		Descripción del objetivo:	Simplificar mecanismos para la aplicación de las reglamentaciones.
Indicador: Código: P601	Número de quejas o sugerencias atendidas/ número total de quejas o sugerencias		Descripción del indicador:	El valor que permite medir una actividad administrativa de control, no impacta al cumplimiento del objetivo
Responsable del indicador:	ING. ANTONIO SAUCEDO QUIÑONES		Disponible actualmente:	SI NO X
Frecuencia:	TRIMESTRAL		Unidad de medición:	PORCENTAJE
Forma de cálculo:	NUM. Q. Atend/ NUM. T.Q.		Fuentes de información:	CGPMM, DGP, DGC, DGMM, FIDENA
Observaciones:	Definir el ámbito, oficinas centrales , puertos , cadena, etc. PONER METAS			
Valores históricos:	2001	2002	2003	2004
Metas del indicador	2005	2006	2007	2008
	PENDIENTE DEFINIR			

Perspectiva:	Procesos	Responsable del objetivo:	Lic. Ángel González Rul	
Objetivo estratégico: Código: P7	Tener políticas tarifarias y derechos que mantienen la competitividad de la cadena de valor	Descripción del objetivo:	Potenciar la competitividad de las tarifas de los servicios ofertados a los clientes/usuarios, contribuyendo a reducir los costos totales logísticos del producto para el cliente final, aumentando así la competitividad del SPN	
Indicador: Código: P701	% que representan los tarifas en la cadena de valor	Descripción del indicador:	El valor que permite conocer que tanto están impactando las tarifas en los costos logísticos del producto	
Responsable del indicador:	ING. ANTONIO SAUCEDO QUIÑONES	Disponible actualmente:	SI	NO X
Frecuencia:	Según la selección	Unidad de medición:	Según la selección	
Forma de cálculo:	Según la selección	Fuentes de información:	Entidades por medir	
Observaciones:	¿Qué cadena de valor? ¿Ya tienes cuál es tu negocio? ¿Qué parámetro? ¿En qué puertos? ¿Qué metas? Plantear un parámetro aunque sea teórico, que deben de hacer para cumplir en tiempo, etcÇ Los estudios orientarán y fundamentarán los negocios			
Valores históricos:	2001	2002	2003	2004
	S/Datos			
Metas del indicador	2005	2006	2007	2008
	POR DEFINIR			

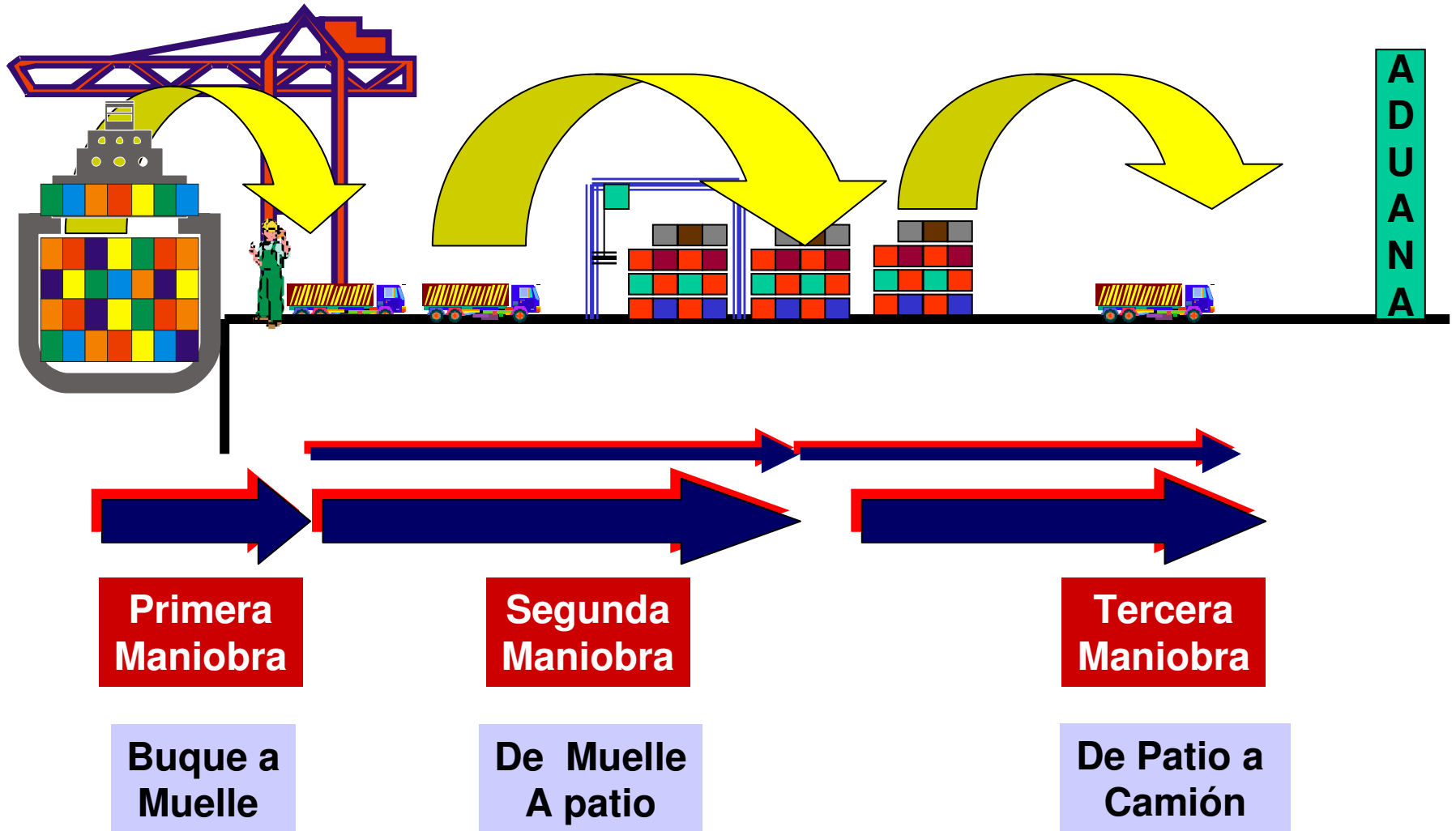
Centro de Transporte y Logística



Perspectiva:	Procesos		Responsable del objetivo:	Lic. Ángel González Rul
Objetivo estratégico: Código: P7	Tener políticas tarifarias y derechos que mantienen la competitividad de la cadena de valor		Descripción del objetivo:	Potenciar la competitividad de las tarifas de los servicios ofertados a los clientes/usuarios, contribuyendo a reducir los costos totales logísticos del producto para el cliente final, aumentando así la competitividad del SPN
Indicador: Código: P701	% que representan los tarifas en la cadena de valor		Descripción del indicador:	El valor que permite conocer que tanto están impactando las tarifas en los costos logísticos del producto
Responsable del indicador:	ING. ANTONIO SAUCEDO QUIÑONES		Disponible actualmente:	SI NO X
Frecuencia:	ANUAL		Unidad de medición:	PORCENTAJE
Forma de cálculo:			Fuentes de información:	PRINCIPALES PUERTOS
Observaciones:	INICIAR POR UNA CADENA			
Valores históricos:	2001	2002	2003	2004
Metas del indicador	2005	2006	2007	2008
	POR DEFINIR			



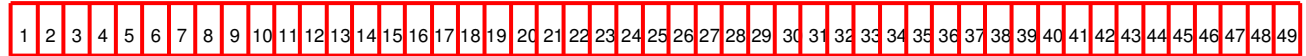
Cortesía de APIVER



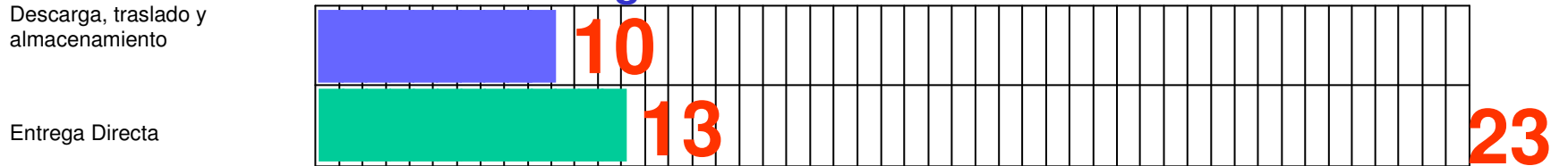
Número de Actividades por Proceso



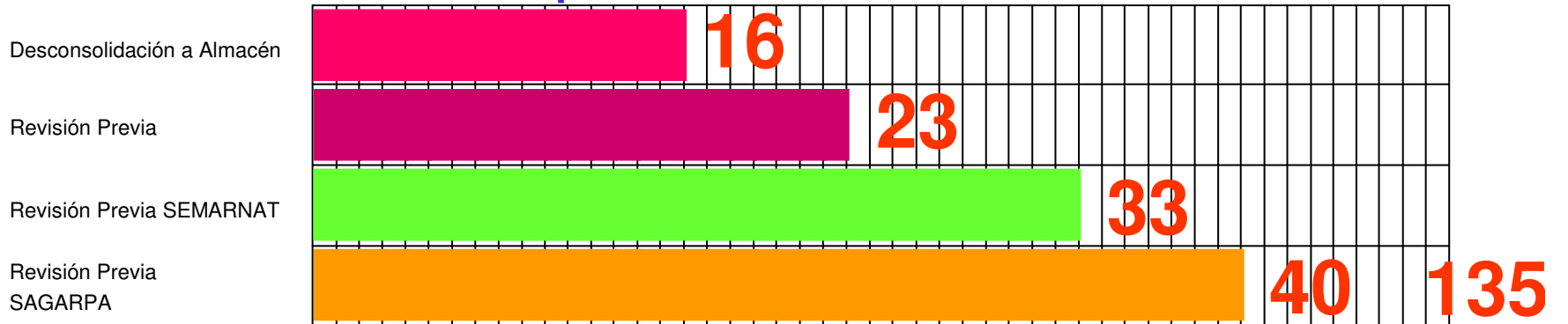
* Cortesía apiver



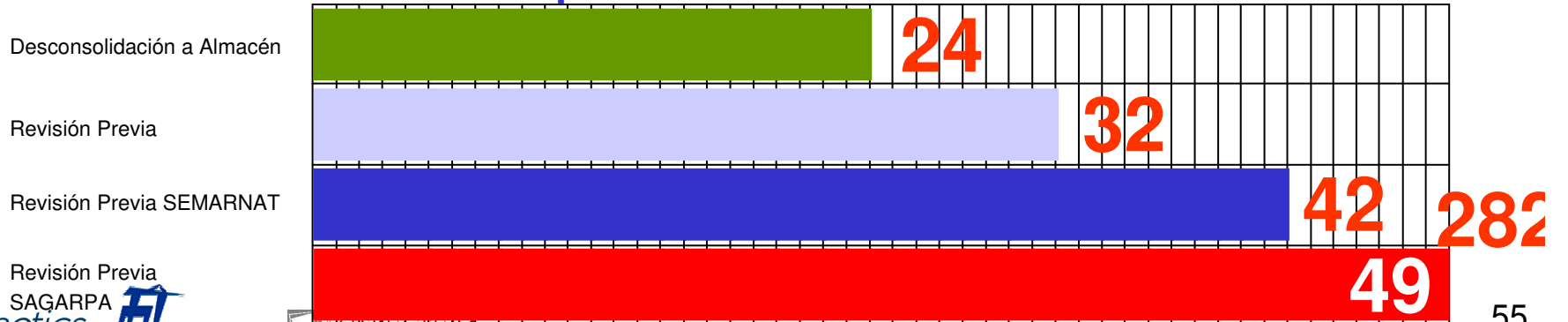
Servicios Obligatorios



Servicios Opcionales



Servicios Opcionales en Otro Recinto



Perspectiva:	Procesos	Responsable del objetivo:	Lic. Ángel González Rul	
Objetivo estratégico: Código: P8	Vincular la localización de puertos y vocaciones con cadenas productivas	Descripción del objetivo:	Enlazar los puertos y sus actividades relacionadas con las cadenas productivas que existen en su entorno, de manera que el Sistema Portuario Nacional añada valor.	
Indicador: Código: P801	% de carga relacionado con su vocación	Descripción del indicador:	El valor que permite medirla focalización de las iniciativas del puerto con las cadenas productivas del entorno	
Responsable del indicador:	ING. ANTONIO SAUCEDO QUIÑONES	Disponible actualmente:	SI	NO X
Frecuencia:		Unidad de medición:	PORCENTAJE	
Forma de cálculo:		Fuentes de información:	Entidades por medir	
Observaciones:	¿Cómo podemos obtener la carga relacionada con su vocación, si todavía no reconozco cual es mi vocación-negocio? PONER META			
Valores históricos:	2001	2002	2003	2004
Metas del indicador	2005	2006	2007	2008
	PENDIENTE DEFINIR			

Perspectiva:	Procesos		Responsable del objetivo:	Lic. Ángel González Rul
Objetivo estratégico: Código: P8	Vincular la localización de puertos y vocaciones con cadenas productivas		Descripción del objetivo:	Enlazar los puertos y sus actividades relacionadas con las cadenas productivas que existen en su entorno, de manera que el Sistema Portuario Nacional añada valor.
Indicador: Código: P802	Inversiones relacionadas con cadenas productivas		Descripción del indicador:	Permite medir la inversión que se ejerce para atender la demanda que exigen las cadenas productivas del entorno
Responsable del indicador:	ING. J. ANTONIO SAUCEDO QUIÑONES		Disponible actualmente:	SI NO X
Frecuencia:			Unidad de medición:	\$
Forma de cálculo:			Fuentes de información:	Entidades por medir
Observaciones:	Si no conozco mi negocio, no puedo programar mis inversiones relacionadas con él, los requerimientos que exige la demanda del servicio, Se necesita el PMDP Poner META			
Valores históricos:	2001	2002	2003	2004
Metas del indicador	2005	2006	2007	2008
	PENDIENTES DEFINIR			

Perspectiva:	Procesos	Responsable del objetivo:	Lic. Ángel González Rul	
Objetivo estratégico: Código: P8	Vincular la localización de puertos y vocaciones con cadenas productivas	Descripción del objetivo:	Enlazar los puertos y sus actividades relacionadas con las cadenas productivas que existen en su entorno, de manera que el Sistema Portuario Nacional añada valor.	
Indicador: Código: P803	% de carga movida por clientes frecuentes	Descripción del indicador:	Permite medir el uso del puerto por mis clientes de las cadenas productivas del entorno	
Responsable del indicador:	ING. ANTONIO SAUCEDO QUIÑONEZ	Disponible actualmente:	SI	NO X
Frecuencia:		Unidad de medición:	PORCENTAJE	
Forma de cálculo:		Fuentes de información:	Entidades por medir	
Observaciones:	Cliente frecuente: será el que esté relacionado con las cadenas productivas del entorno. PONER METAS			
Valores históricos:	2001	2002	2003	2004
Metas del indicador	2005	2006	2007	2008
	PENDIENTE DEFINIR			