



Programa Operativo Anual 2009
Administración Portuaria Integral de Progreso, S.A. de C.V.



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

| Indice | Pág. |
|---|-----------|
| 1. Introducción | 3 |
| 2. Diagnóstico de la situación portuaria | 5 |
| 2.1 Cumplimiento de los objetivos estratégicos del PMDP | 5 |
| 2.2 Principales problemas en la implantación de la estrategia | 11 |
| 2.2.1 Análisis Macroeconómico. | 11 |
| 2.2.2 Modificaciones en la normatividad. | 13 |
| 2.2.3 Suficiencia Presupuestal. | 13 |
| 2.2.3.1 Obras de Inversión | 13 |
| 2.2.3.1 Obras de Dragado | 14 |
| 2.2.4 Comportamiento del arribo de buques y carga. | 15 |
| 2.2.5 Movimiento de carga en el 2008. | 16 |
| 2.2.6 Actualización de Actividades estratégicas y metas. | 20 |
| 2.2.7 Otros avances y resultados en el 2008. | 21 |
| 2.3 Análisis de tráfico para el 2009. | 28 |
| 2.3.1 Progreso como participante en movimientos de carga internacional. | 28 |
| 2.3.2 Proyecciones de Carga. | 30 |
| 2.3.3 Tablas con las proyecciones 2009. | 32 |
| 2.3.4 Tabla resumen del estimado de carga 2009 | 34 |
| 2.3.5 Pronóstico de los ingresos. | 35 |
| 3. Estrategias. | 36 |
| 3.1 Objetivos, indicadores y metas estratégicas. | 36 |
| 3.2 Objetivos institucionales | 43 |
| 3.3 Iniciativas estratégicas. | 45 |
| 3.4 Programa de mantenimiento | 55 |



1. Introducción

| | |
|---------------------------------------|---|
| API | Administración Portuaria Integral de Progreso, S.A. de C.V. |
| Vigencia | Enero –Diciembre 2009. |
| Responsable de la integración del POA | Ing. Fernando Pereira Flick, Gerente de Comercialización |
| Correo electrónico del responsable | fpereira@puertosyucatan.com |
| Proceso de elaboración | <p>El programa operativo anual es el instrumento de planeación, que de conformidad con la condición décima primera del Título de Concesión, la Administración Portuaria Integral de Progreso realiza a fin de considerar las acciones que llevará a cabo para dar cumplimiento a los objetivos, estrategias, metas y demás obligaciones establecidas en el programa maestro de desarrollo portuario y, el mismo título de concesión; así como los compromisos de productividad que, para el ejercicio de que se trate, la Concesionaria se propone alcanzar directamente o a través de los terceros con los que tenga celebrados contratos.</p> <p>En este sentido, la Administración Portuaria Integral de Progreso presenta su Programa Operativo Anual 2009, el cual contiene una análisis de la situación que guarda a la fecha la actividad de la Administración Portuaria Integral desde el punto de vista financiero, operativo, administrativo y de desarrollo, y de los principales avances y resultados logrados durante el ejercicio 2008 de conformidad al Programa Maestro y el Título de Concesión.</p> <p>A partir del análisis de la situación actual se determinaron los objetivos y metas por alcanzar con el fin de dar cumplimiento a los compromisos adquiridos en el Programa Maestro de Desarrollo Portuario y el Título de Concesión, así mismo se destacan las principales líneas de acción y estrategias que se llevarán a cabo para el cumplimiento de estos objetivos.</p> <p>A continuación se realiza una descripción de los proyectos permanentes y estratégicos de la Administración Portuaria Integral, los cuales determinan las acciones que se llevarán a cabo para dar cumplimiento a los objetivos, metas y compromisos establecidos.</p> |



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

El puerto de Progreso presenta retos importantes para el año 2009. Puertos alternos como Veracruz, Coatzacoalcos y Puerto Morelos en el Atlántico así como Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Salina Cruz en el Pacífico representan alternativas reales para carga contenerizada. En algunos casos también para bienes a granel. La frontera con los Estados Unidos, principal socio comercial de México, también representa una alternativa viable para el puerto de Progreso, sobre todo si consideramos que cerca del 80% del comercio internacional de nuestro país tiene como destino u origen el vecino país del Norte. La situación financiera mundial también es motivo de alarma para Puerto Progreso. El impacto que esta tendrá en la confianza de los consumidores nacionales y extranjeros, el tipo de cambio y el precio de los insumos afectará en alguna medida los flujos de mercancías por el puerto.

Sin embargo, la API y la comunidad portuaria en su conjunto están hoy mas que nunca, realizando esfuerzos conjuntos para afrontar los tiempos difíciles que se avecinan. Con estrategias claras para atacar las áreas de oportunidad en la frontera, puertos alternos y otros modos de transporte, se espera poder disminuir el efecto de los factores antes mencionados y contrarrestar las dificultades que se avecinan. También se aprovechará la coyuntura internacional para capitalizar importantes activos del puerto tales como la posición estratégica del puerto y su cercanía al caribe y a los puertos del golfo de los Estados Unidos.



2. Diagnóstico de la situación portuaria

2.1 Cumplimiento de los objetivos estratégicos del PMDP

La formulación del Programa Maestro de Desarrollo Portuario 2009 – 2014, inicia con una evaluación cualitativa y cuantitativa sobre el cumplimiento de los objetivos establecidos en el PMDP anterior. Asimismo, considera la evolución observada en los principales renglones del uso de la infraestructura, de la operación portuaria cesionada y de la prestación de servicios.

Lo anterior permite revisar la orientación del puerto, definir nuevas estrategias, alcanzar la visión de largo plazo, la misión, los objetivos y las metas contenidas.

Se basa también en un esquema de planeación estratégica conforme la visión que el Sistema Portuario Nacional estableció como autoridad competente, se enriqueció con los datos aportados por los comités del puerto, comentarios y observaciones de los miembros de la comunidad portuaria, así como con las recomendaciones emitidas por el Comité de Operaciones y las Secretarías de Desarrollo Social, de Defensa y de Medio Ambiente, en cumplimiento a lo establecido en el artículo 58 de la Ley de Puertos y cláusula décima del Título de Concesión.

La planeación estratégica y la definición de las iniciativas del PMDP están dirigidas a alcanzar el objetivo máximo del Puerto de Progreso, definido como: “Maximizar la aportación de valor de los recintos portuarios a las cadenas productivas para coadyuvar el desarrollo económico y social de su zona de influencia”, así como superar la productividad y aprovechamiento de los bienes que se concesionan.

El PMDP integra en su contenido los objetivos del PRODELI, definidos mediante la metodología Balanced Scorecard y el objetivo máximo del Mapa Estratégico del Sistema Portuario Nacional.



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

En ese orden de ideas, el Programa Operativo Anual 2009 busca dar continuidad a los objetivos del PMDP, de tal forma que se retoman los temas estratégicos del Sistema Portuario Nacional: eficiencia operativa, inversiones, competitividad y vinculación puerto-ciudad. Asimismo, éstos se clasifican de acuerdo a las perspectivas establecidas en el Balanced Scorecard. Las diferencias que pudieran observarse en las iniciativas estratégicas propuestas en el presente documento, obedecen a la necesidad de la empresa de hacer frente al escenario económico y seguramente algunas tendrán que ser replanteadas durante el año, sin embargo, no se modifican los objetivos generales, la visión, ni la misión.

A continuación, de manera informativa se muestran las metas contenidas en el PMDP:

Indicadores y metas estratégicas¹:

| Línea de Negocios: Carga Comercial | | | | | |
|---|---------|--|---|---|------|
| OBJETIVO | CÓD | INDICADOR | DESCRIPCIÓN | FÓRMULA DE CÁLCULO | META |
| | | | | | 2009 |
| Establecer las medidas necesarias para alcanzar altos niveles de calidad y eficiencia en las operaciones del puerto | CCa.1.1 | Estándares de productividad del puerto | Supervisar los estándares de productividad del puerto y establecer las medidas necesarias para su cumplimiento. | Productividad del puerto medida en THBO (Toneladas Hora Buque en Operación) para graneles y carga general, y CHGO (Cajas Hora Gancho en Operación) para Contenedores. | 100% |
| | CCa.1.2 | Capacidad de servicios del puerto. | Medición de la ocupación de la capacidad instalada de servicios del puerto | (Porcentaje de ocupación de los muelles por tipo de carga. | 100% |
| Lograr que se cuente con la infraestructura portuaria y las instalaciones necesarias para la recepción de buques y el manejo de la carga. | PCa 2.1 | Programa de obras | Cumplimiento del programa de obras para el desarrollo de infraestructura | (Monto real de obra ejecutada / Monto de obra programada) * 100 | 100% |
| | PCa 2.2 | Tiempo de espera de muelle. | Tiempo que tardan los buques para poder atracar en el muelle asignado para maniobras de carga o descarga. | [(Tiempo total de estadía en puerto/tiempo en muelle)-1] *100 | <10% |

¹ Fuente: PMDP 2009-2014.



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

Indicadores (Continuación...)²

| | | | | | |
|--|----------|---|---|--|------|
| Establecer medidas para la coordinación de autoridades y usuarios para la operación eficiente y segura de las mercancías que se manejan en el puerto | ACCa 3.1 | Fomentar una cultura de seguridad en el puerto. | Número de accidentes asociados a las operaciones del puerto | Registro estadístico de accidentes o siniestros | 0 |
| | ACCa 3.2 | Tiempo de estadía en puerto de contenedores | Reducir el tiempo que tardan los contenedores para ser desalojados del puerto | Número de días en puerto | 7 |
| Lograr se cuente con los recursos económicos para el desarrollo de infraestructura para el manejo de carga, así como para su conservación y mantenimiento. | FCa 4.1 | Captación de ingresos propios | Total de ingresos propios captados por la entidad por uso de infraestructura y por contratos para la prestación de servicios. | Montos acumulados al período que se reporta | 109 |
| | FCa 4.2 | Aprovechamiento de los recursos para el desarrollo de infraestructura | Medición de la aplicación de los recursos para el desarrollo de infraestructura y para su mantenimiento. | % de cumplimiento del programa de inversión de acuerdo al PMD. | 100% |

Línea de Negocios: Cruceros

| OBJETIVO | CÓD | INDICADOR | DESCRIPCIÓN | FÓRMULA DE CÁLCULO | META |
|--|----------|---|---|--|------|
| | | | | | 2009 |
| Establecer las medidas necesarias para alcanzar altos niveles de calidad y eficiencia en los servicios que se brindan a los cruceros | CCr. 1.1 | Satisfacción de clientes | Medir el grado de satisfacción de los pasajeros y de las líneas navieras de cruceros. | Aplicación de encuestas | >80% |
| Contar con instalaciones portuarias eficientes y seguras para el arribo de cruceros | PCr. 2.1 | Programa de obras a cargo del cesionario. | Cumplimiento del programa de obras de construcción y mantenimiento de instalaciones especializadas para la recepción de cruceros. | Grado de cumplimiento del programa de obras del cesionario | 100% |

² Fuente: PMDP 2009-2014



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

Indicadores (Continuación...)³

| | | | | | |
|--|-----------|---|--|---|---------|
| Mejorar la calidad y la cantidad de prestadores de servicios turísticos del puerto para la atención de cruceros. | ACCr. 3.1 | Coordinación de autoridades para la recepción de cruceros | Reducir el tiempo que tardan las autoridades para permitir el descenso de los pasajeros y tripulantes de cruceros | Registro estadístico del tiempo que tarda la libre plática | <40 min |
| Lograr que se cuente con los recursos económicos para el desarrollo de infraestructura para la recepción de cruceros, así como para su conservación y mantenimiento. | FCr 4.1 | Lograr la obtención de recursos para el dragado de ampliación de la curva del canal de acceso | Gestionar ante la federación los recursos necesarios para el dragado de ampliación del canal de acceso para facilitar el arribo de cruceros en forma segura. | Aplicación de recursos federales en cumplimiento del programa de inversión estimado para la obra. | 100% |

Línea de Negocios: Pesca

| OBJETIVO | CÓD | INDICADOR | DESCRIPCIÓN | FÓRMULA DE CÁLCULO | META 2009 |
|---|---------|--|--|--|---------------------------------------|
| Fomentar el establecimiento de nuevas empresas de servicios a la pesca en los recintos portuarios | CP. 1.1 | Incremento de servicios en los puertos pesqueros | Lograr el establecimiento de nuevas empresas y negocios de servicios para la pesca sustentable. | Incremento del número de empresas de servicios establecidas en los recintos portuarios pesqueros | Porcentaje de incremento anual |
| Regularizar el uso del suelo y frentes de atraque en los recintos portuarios pesqueros. | PP. 2.1 | Sustitución de contratos y permisos | Sustitución de concesiones otorgadas previamente por contratos de cesión parcial de derechos y permisos de prestación de servicios firmados con la API | $(\text{Número de usuarios} / \text{Número de contratos y permisos firmados con la API}) * 100$ | Ver cuadro 2.0 Metas indicador PP.2.1 |

Cuadro 2.0 Metas indicador PP.2.1

| Puerto | Celestún | Sisal | Chuburná | Yukalpetén | Telchac | Chabihau | Dzilam de Bravo | San Felipe | Rio lagartos | Las coloradas | El Cuyo |
|----------|----------|-------|----------|------------|---------|----------|-----------------|------------|--------------|---------------|---------|
| Meta (%) | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 |

³ Fuente: PMDP 2009-2014



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

Indicadores (Continuación...)⁴

| | | | | | |
|--|----------|--|--|---|------------------------------------|
| Establecer medidas de coordinación para evitar accidentes y riesgos ambientales en los recintos portuarios pesqueros. | ACP. 3.1 | Fomentar una cultura de seguridad en los puertos pesqueros | Número de accidentes o contingencias ambientales asociadas a las operaciones de los puertos pesqueros | Registro estadístico de accidentes o siniestros | 0 (en todos los puertos) |
| Lograr que se cuente con los recursos económicos para el desarrollo de infraestructura destinada para la pesca, así como para su conservación y mantenimiento. | FP 4.1 | Aprovechamiento de los recursos para el desarrollo de infraestructura para la pesca | Aplicación de los recursos para el desarrollo de infraestructura para la pesca | % de cumplimiento del programa de inversión de acuerdo al PMD | 100% (en todos los puertos) |
| | FP 4.2 | Aprovechamiento de los recursos para el mantenimiento de infraestructura para la pesca | Aplicación de los recursos para el mantenimiento de la infraestructura pesquera | % de cumplimiento del programa de mantenimiento de acuerdo al PMD | 100% (en todos los puertos) |
| | FP 4.3 | Captación de ingresos | Lograr incrementar la captación de ingresos de derivados de las cooperativas de pesca y empresas dedicadas al turismo recreativo con base en los puertos pesqueros | Porcentaje de incremento con respecto al año anterior | 10% (en todos los puertos) |

| Línea de Negocios: Turismo Náutico | | | | | |
|---|------------|---|--|--|-------------|
| OBJETIVO | CÓD | INDICADOR | DESCRIPCIÓN | FÓRMULA DE CÁLCULO | META |
| | | | | | 2009 |
| Fomentar el establecimiento de empresas de servicios especializados dedicadas al turismo náutico recreativo | CTn 1.1 | Incremento de prestadores de servicios al turismo náutico | Lograr el establecimiento de nuevas empresas y negocios dedicados al desarrollo del turismo náutico recreativo | $(1 - \frac{\text{número de empresas establecidas actualmente}}{\text{número de empresas de servicios establecidas en año anterior}}) * 100$ | 5 % |

⁴ Fuente: PMDP 2009-2014



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

Indicadores (Continuación...)⁵

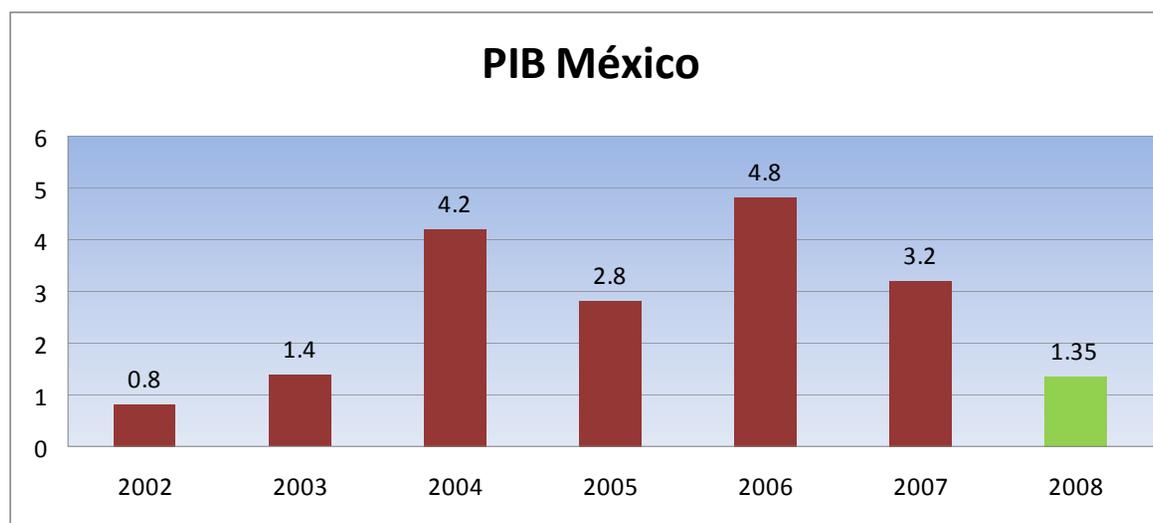
| | | | | | |
|--|--------------|---|--|--|-----|
| Establecer las medidas necesarias para la construcción de infraestructura para el turismo náutico recreativo | PTn. 2.1 | Construcción de una marina e instalaciones especializadas | Promover la construcción de una marina de servicios para el turismo náutico | Porcentaje de avance y desarrollo | 2 % |
| Establecer medidas para verificar el cumplimiento de las normas y recomendaciones de buenas prácticas para la operación de marinas turísticas. | ACTn. 3.1 | Fomentar una cultura de seguridad ambiental en las marinas turísticas | Verificar el cumplimiento de las normas ambientales en las marinas turísticas. | Seguimiento al cumplimiento a las cláusulas ambientales. | 50% |
| Lograr que se cuente con los recursos económicos para el desarrollo, la infraestructura básica de las obras de protección de una marina, así como para su conservación y mantenimiento | FTn 4.1 | Inversiones ejecutadas / inversiones programadas | Mide el ejercicio del presupuesto para inversiones en la infraestructura básica de las obras de protección de la marina. | Presupuesto programado / presupuesto ejercido. | 0% |

⁵ Fuente: PMDP 2009-2014

2.2 Principales problemas en la implantación de la estrategia

2.2.1.- Análisis Macroeconómico

Existe un escenario cada vez más complicado para la comunidad económica internacional, por ello, la política económica y algunos indicadores económicos nacionales son revisados y moderados, actualmente la SHCP a hecho declaraciones en torno al PIB observado en el 2008.⁶ (Grafica 1.1) y para el 2009 espera un escenario donde la economía mexicana crecerá menos, incluso, a señalado un cero crecimiento. Esto es debido en gran parte a que las exportaciones mexicanas están siendo impactadas y seguirán resintiendo directamente el bajo crecimiento de la economía de los estadounidenses (principal socio comercial).



Gráfica 1.1 PIB Observado en México

⁶ Fuente: SHCP



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

Al bajo crecimiento nacional hay que sumar los pronósticos de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) que prevé la recesión en países como Japón y Estados Unidos, cuyo impacto en el comercio mundial haría que los países emergentes resulten más afectados de lo inicialmente previsto por la crisis. Asimismo, señala que Estados Unidos enfrentará una recesión en el 2009, con un retroceso de 0,9 por ciento de su Producto Interno Bruto (PIB) antes de una recuperación en el 2010; la eurozona (15 países de la Unión Europea) también enfrentarán en este año una contracción por lo menos del 0.5 por ciento de su PIB.

Uno de los factores detonantes en la observada volatilidad de los mercados, ha sido el incremento a los precios internacionales de combustibles (y su actual inestabilidad), mismos que han mantenido sus precios muy por encima de los que existían cuando comenzó la escalada reciente.

Este escenario necesariamente genera incertidumbre sobre las actividades estratégicas, competitividad e indicadores de cumplimiento del puerto de Progreso.

Es por eso que el escenario básico de crecimiento y la conceptualización de un programa operativo para el 2009, invariablemente deberá considerar la estimación de variables macroeconómicas, entre las que destacan:

- Los ajustes requeridos en la economía de EUA (país que genera 26% de la producción mundial), en especial de su balance fiscal y de su balance de comercio exterior.
- La inestabilidad política y económica del Medio Oriente que continúa impactando negativamente sobre la producción industrial mundial y en la volatilidad en los precios internacionales del petróleo.
- El crecimiento de las inversiones en el país a efecto de generar mayor crecimiento.



2.2.2 Modificaciones en la normatividad.

Las leyes y normas que regulan la entrada y salida de mercancías de un país a otro, su tránsito y medio de almacenamiento, el pago de impuestos, las previsiones en materia de seguridad y ambiental y demás factores que verifican que los buques y cargas cumplan con la normatividad del país están en un constante proceso de revisión y modificación; procesos que en algunas ocasiones provoca demoras o restricciones para la atención de los buques y cargas.

Este factor externo, puede llegar a provocar un impacto negativo en las proyecciones realizadas para la atención de cargas y buques, lo cual repercutiría de forma directa en los ingresos de la entidad y en la programación de las inversiones propuestas.

2.2.3 Suficiencia Presupuestal

2.2.3.1 Obras de Inversión.- De acuerdo a las proyecciones de ingresos previstas para el ejercicio presupuestal 2009, a excepción de la obra del dragado con un monto aproximado de 155 MP, todas las otras obras y proyectos considerados podrán llevarse a cabo con recursos propios conforme lo señalado en la **Tabla 2.1**

En el caso que se presentara un escenario contrario a lo proyectado en la captación de ingresos, se realizará un análisis para definir las obras que se diferirían y por cuánto tiempo con el objeto de mantener una economía sana en la empresa.

Tabla 2.1 Tabla de inversiones 2009

| Obra (Miles de pesos) | INVERSIÓN | 2009 |
|---|---------------|---------------|
| Inversión (6103) | TOTAL | |
| Rehabilitación de estructura del viaducto de acceso | 16,000 | 16,000 |
| Reforzamiento del Viaducto de Comunicación | 6,000 | 6,000 |
| Recinto fiscalizado | 1,500 | 1,500 |
| Construcción de obras en puertos pesqueros | 3,000 | 3,000 |
| Subtotal..... | 26,500 | 26,500 |
| Servicios Relacionados con Obra Publica (6107) | 4,000 | 4,000 |
| Total 6103 y 6107... | 30,500 | 30,500 |

2.2.3.2 Obras de Dragado.- Como antecedente es importante señalar que de conformidad al programa de inversión y mantenimiento contenido en el PMDP 2006-2011, la obra de dragado debió concluirse en 2007 con un monto estimado en 200.0 MP (dragado de construcción y dragado de mantenimiento), sin embargo, los montos autorizados para la ejecución de estos trabajos ascendió únicamente a 100.0 MP, los cuales serían financiados con 37.0 MP de transferencias fiscales, 35.0 MP del convenio de reasignación de recursos federales SCT – Gobierno Estatal y 28.0 MP recursos FIES. Estos montos no fueron ejercidos en su totalidad toda vez que los contratos fueron rescindidos y terminados anticipadamente de conformidad a Ley de Obras Públicas y Servicios Relacionados con las mismas, ejerciendo únicamente: 37.09 MP.

Por lo anterior, conforme el PMDP 2009-2014 (punto 5.4.2 Inversiones con recursos federales), se realizaron las gestiones ante la unidad de inversiones de la SHCP a efecto de contar con los recursos necesarios para la terminación de los trabajos de dragado por un monto estimado en 155 MP. (No. Solicitud: 9860. Clave de cartera: 0409J2U0006).

Ver Tabla 2.2.



Tabla 2.2 Tabla de inversiones Dragado 2009

| Obra (Miles de pesos) | INVERSIÓN TOTAL | 2009 |
|---|--------------------|---------|
| Inversión Recursos federales | | |
| Dragado de ampliación en la curva del canal de acceso y dársenas del puerto de Progreso | 155,000 | 155,000 |

2.2.4 Comportamiento del arribo de buques y carga.

Conforme a los distintos escenarios establecidos para la atención de carga y buques, mismos que fueron establecidos con ayuda del estudio de mercado realizado, se observa en forma general una tendencia a la baja en estos conceptos, situación que puede generar una variación negativa en las metas propuestas para captación de ingresos por uso de infraestructura.

Tabla 2.2.1. Resumen de buques por tipo de carga 2008 Vs POA Vs PMDP⁷

| Buques por tipo de carga | Buques 2008 | | PMDP. Programado 2008 | REAL 2008 Vs POA 2008 | REAL 2008 Vs PMDP. 2008 |
|---------------------------------|------------------------|--------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------------------------|
| | PROGRAMADO POA 2008 | REAL 2008 | | | |
| Carga general | 66 | 27 | 46.00 | -59.09% | -41.30% |
| Carga contenerizada | 342 | 257 | 408.00 | -24.85% | -37.01% |
| Granel agrícola | 66 | 59 | 68.00 | -10.61% | -13.24% |
| Granel mineral | 39 | 21 | 50.00 | -46.15% | -58.00% |
| Fluidos no petroleros | 17 | 9 | 20.00 | -47.06% | -55.00% |
| Hidrocarburos | 290 | 277 | 193.00 | -4.48% | 43.52% |
| Cruceros | 140 | 157 | 117.00 | 12.14% | 34.19% |
| No. de Buques | 960 | 807 | 902 | -15.94% | -10.53% |

⁷ Conforme el valor estimado en el PMDP 2006-2011



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

Aunque no se debe perder de vista también que con una ligera variación en los costos de las cadenas logísticas, en las materias primas, en el flete de los buques o por eventos naturales adversos, las proyecciones de crecimiento e ingresos pueden afectarse notoriamente.

2.2.5 Movimiento de carga en el 2008.

A continuación se realiza una revisión del comportamiento real observado en el 2008 por tipo de carga y se identifica su grado de variabilidad conforme a lo programado en el POA 2008, al final se presenta un cuadro resumen.

Carga General.

Se observa una variación negativa del 46.64%. Esto es derivado principalmente por la reducción en el movimiento de alimento para cerdo. Asimismo, es en el tráfico de cabotaje donde se presenta la mayor disminución por las mercancías de cemento y madera.

Cabe destacar que en este periodo se importaron cargamentos de azúcar, que no habían sido movilizados en el mismo periodo del año anterior. Sin embargo, no alcanza a compensar las reducciones de las cargas estratégicas mencionadas.

Carga Contenerizada.

El movimiento de contenedores (TEU'S) observó un movimiento negativo del 9.39%. Esto es explicado por la condición económica mundial en la que las exportaciones mexicanas están siendo impactadas y seguirán resintiéndose directamente el bajo crecimiento de la economía de los estadounidenses (principal socio comercial).



Fluidos.

El movimiento de fluidos no petroleros disminuyó notoriamente, reflejando una disminución del 47.58%. Principalmente por la baja en la demanda del aceite de coco el cual es comercializado por la empresa Hidrogenadora de Yucatán, asimismo, el inicio de operaciones de la Instalación Especializada de Fluidos está suspendido por la inconformidad interpuesta.

Granel Agrícola.

Se presenta una variación negativa del 8.88%, esto principalmente por la liberación de cupos de importación del maíz, y el incremento del movimiento de soya, a pesar de una disminución en la importación de sorgo.

Granel Mineral.

Se presenta un variación negativa del 24.68%. Es importante señalar que el decremento es principalmente por cancelación de las exportaciones a Estados Unidos del material pétreo desde Mayo del presente.

Hidrocarburos.

Aún con el incremento en los precios de los combustibles, este rubro presenta un incremento del 12.72%.

Cruceros y pasajeros.

Progreso tiene una localización muy conveniente para los puertos base (“home ports”) del interior del Golfo de México: Galveston, Houston, Nuevo Orleans, Biloxi, Mobile y Tampa. Convirtiendo al turista estadounidense como el principal visitante. Es de observarse que aún por la crisis económica que atraviesa su país, el número de cruceros aumentó un 12.14% y el de pasajeros un 19.83%.



Tabla 2.2.1. Resumen del movimiento de carga 2008 Vs POA Vs PMDP.⁸

| TIPO DE CARGA | POA 2008 | | PMDP Programado 2008 | REAL 2008 Vs POA 2008 | REAL 2008 Vs PMDP 2008 |
|-----------------|--------------|--------------|----------------------|-----------------------|------------------------|
| | PROGRAMADO | REAL | | | |
| GENERAL | 133,000.00 | 70,962.60 | 151,705.00 | -46.64% | -53.22% |
| CONTENERIZADA* | 578,945.00 | 362,601.70 | 618,657.00 | -37.37% | -41.39% |
| GRANEL AGRÍCOLA | 1,615,000.00 | 1,471,584.50 | 1,627,636.00 | -8.88% | -9.59% |
| GRANEL MINERAL | 685,000.00 | 515,927.30 | 1,071,740.00 | -24.68% | -51.86% |
| FLUIDOS | 43,000.00 | 22,542.30 | 92,491.00 | -47.58% | -75.63% |
| HIDROCARBUROS | 1,845,000.00 | 2,079,603.00 | 1,867,536.00 | 12.72% | 11.36% |
| CRUCEROS | 140.00 | 157.00 | 117.00 | 12.14% | 34.19% |
| PASAJEROS | 287,000.00 | 343,899.00 | 190,000.00 | 19.83% | 81.00% |
| TEU'S | 73,365.00 | 66,477.00 | 81,302.00 | -9.39% | -18.23% |

* No incluye Tara

Tabla 2.2.2. Resumen del movimiento de carga y embarcaciones 2008 Vs 2007

| CARGA Y ARRIBO DE EMBARCACIONES ENERO - DICIEMBRE 2008 vs 2007 Y POA 2008 | | | | |
|---|------------------|------------------|------------------|----------------|
| | 2008 | 2007 | POA 2008 | % 2008/2007 |
| Tipo de Tráfico | 4,659,176 | 4,303,393 | 4,899,945 | 8.3 |
| Importación | 1,916,013 | 1,918,615 | 2,046,366 | -0.1 |
| Exportación | 639,675 | 468,777 | 969,333 | 36.5 |
| Cabotaje Entrada | 2,091,392 | 1,915,974 | 1,884,246 | 9.2 |
| Cabotaje Salida | 12,096 | 27 | 0 | 44,700.0 |
| Continuación... | | | | |

⁸ Conforme el valor estimado en el PMDP 2006-2011



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

| CARGA Y ARRIBO DE EMBARCACIONES | | | | |
|--|---------------------|------------------|------------------|----------------------|
| ENERO - DICIEMBRE | | | | |
| 2008 vs 2007 Y POA 2008 | | | | |
| <u>Tipo de Carga</u> | 2008 | 2007 | POA 2008 | (%) 2008/2007 |
| | 4,659,173.70 | 4,303,393 | 4,899,945 | 8.3 |
| Carga General | 70,962.60 | 76,928 | 133,000 | -7.8 |
| Carga Contenerizada* | 498,554.00 | 551,378 | 578,945 | -9.6 |
| Granel Agrícola | 1,471,584.50 | 1,562,550 | 1,615,000 | -5.8 |
| Granel Mineral | 515,927.30 | 273,694 | 685,000 | 88.5 |
| Fluidos no Petroleros | 22,542.30 | 41,127 | 43,000 | -45.2 |
| <u>Subtotal (sin Hidrocarburos)</u> | 2,579,570.70 | 2,505,677 | 3,054,945 | 2.9 |
| Hidrocarburos | 2,079,603.00 | 1,797,716 | 1,845,000 | 15.7 |
| <u>Buques por Tipo de Carga</u> | 726 | 768 | 820 | -5.5 |
| Carga General | 27 | 31 | 66 | -12.9 |
| Carga Contenerizada | 257 | 328 | 342 | -21.6 |
| Granel Agrícola | 59 | 66 | 66 | -10.6 |
| Granel Mineral | 21 | 12 | 39 | 75.0 |
| Fluidos no Petroleros | 9 | 14 | 17 | -35.7 |
| Hidrocarburos | 277 | 288 | 290 | -3.8 |
| Embarcaciones sin operación de carga | 76 | 29 | 0 | 162.1 |
| Buques con TRB Menor a 5,000 | 404 | 478 | 0 | -15.5 |
| Buques con TRB Mayor a 5,000 | 246 | 261 | 0 | -5.7 |
| <u>Contenedores</u> | | | | |
| Cajas | 35,182 | 39,733 | 41,721 | -11.5 |
| Teu's | 66,477 | 75,584 | 73,365 | -12.0 |
| <u>Pasajeros y Cruceros</u> | | | | |
| Cruceros | 157 | 115 | 140 | 36.5 |
| No. Pasajeros | 343,899 | 239,520 | 287,000 | 43.6 |

* = Incluye Tara



2.2.6 Actualización de Actividades estratégicas y metas.

Atendiendo el comportamiento planteado en el PMDP 2009-2014, se analizan los flujos de carga y tráfico a manera de validar la estrategia planteada, así como sensibilizar los resultados que emanan de la aplicación de modelos econométricos.

Sin embargo es de señalarse que el panorama para la actividad económica en México se ha deteriorado de manera sustancial en los últimos tiempos, lo cual se estima que afectará los pronósticos de carga y buques en el puerto de Progreso, por lo menos en los dos próximos años.

De acuerdo a las expectativas económicas de fuentes oficiales de instituciones como Banco de México y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), suponen un escenario de bajo crecimiento interno y externo debido a la recesión económica mundial que se vive actualmente.



2.2.7 Otros avances y resultados en el 2008.

A continuación se realiza una revisión del comportamiento de la carga estratégica y se identifican algunas de las acciones y resultados del 2008.

Movimiento de contenedores en exportación e importación.

Los principales usuarios de contenedores de este puerto son las maquiladoras establecidas en Yucatán y Campeche en torno a actividades de la industria de la confección, el sector mueblero, el agroindustrial, entre otras. Es por ello que en 2008 se realizaron como parte de la promoción del puerto, visitas a las maquiladoras con el interés de fortalecer la cadena logística de las exportaciones, sin embargo, el escenario económico a obligado el cierre de maquiladoras, originando que el movimiento total de contenedores en el 2008 fuera de 66,477 TEU's, que a diferencia del 2007 fue de 75,584, mostrando una variación negativa del 12.0%.

Impulsar el asentamiento de terminales e instalaciones para recepción o envío de graneles agrícolas y minerales, como insumos o productos terminados para industrias o generados por factorías ubicadas en esta región peninsular del país.

En materia agrícola, en el 2008 se construyó una bodega adicional para almacenar granos con una inversión de 30.72 MP, fortaleciendo con esta obra la infraestructura del puerto y colocándolo como segundo en importancia a nivel nacional en importación de estos productos, sólo superado por Veracruz. El movimiento agrícola en el 2007 fuè de 1'562,550.0 Ton, mismo que comparado con el 2008 de 1'471,584.50 Ton, observa una variación negativa del 5.8%. La mayoría de los graneles agrícolas son utilizados por las industrias aceitera, harinera, galletera y elaboración de alimentos balanceados para el sector pecuario (avícola, porcícola, bovinos de leche y bovinos de carne). En materia de granel mineral, se instalaron estructuras en los patios de la posición 7 del puerto a efecto de facilitar la carga (Bandas transportadoras), sin embargo, ante el escenario económico, no existe crecimiento en este rubro.



Propiciar y estimular la participación de la iniciativa privada en inversiones para el desarrollo de nuevas instalaciones y terminales y para la prestación de los distintos servicios que requiere el puerto, favoreciendo mejoras en la eficiencia de la operación y los servicios del puerto de Progreso y su jurisdicción y generando fuentes de empleo en beneficio de la región.

En el período 2000-2005 se otorgaron mediante licitación pública los contratos de cesión parcial de derechos a la empresa Terminal de Contenedores de Yucatán, S.A. de C.V. para la operación y explotación de la Terminal especializada de contenedores y lo mismo ocurrió con la terminal de cruceros para la empresa SSA. En el 2006 se inició el proceso de la licitación correspondiente a la Terminal de fluidos (se encuentra en un proceso administrativo de inconformidad) y en el 2008 una terminal especializada para mantenimiento a plataformas petroleras en la que participaron dos empresas, sin embargo, resultó desierta.

Desarrollar el mercado de carga de transferencia que por vía terrestre proviene o sale con destino a Centroamérica o a la región norte y central del país.

Se promueve en conjunto con la comunidad portuaria, las exportaciones de Yucatán a los principales mercados globales, con productos del sector agroindustrial y maquilador, con el fin de consolidar el establecimiento de la Terminal de Contenedores y ofrecer un mercado más amplio para el movimiento de contenedores con las líneas navieras regulares (entre las que destacan: Línea Peninsular, Maersk-Sealand y Melfi) así como promover con estas mismas y otras líneas navieras el diversificar las opciones de líneas regulares en rutas hacia los EE.UU., Centroamérica, Sudamérica, Caribe, Europa y el interior del país. Cabe destacar que Maersk logró establecer una nueva ruta regular en la que puerto Progreso forma parte de los destinos.



Asegurar que el enlace entre el transporte marítimo y el transporte terrestre se realice en forma moderna y eficiente y de acuerdo a los requerimientos de los diversos tipos de carga que se manejan en el puerto.

Se continua con la coordinación entre los agentes navieros, aduanales, empresas de auto transporte federal de carga y autoridades aduaneras para facilitar la liberación de la carga y su logística de acceso y desalojo. Para agilizar los trámites se encuentra funcionamiento un sistema para el acceso desde Internet.

Promover e impulsar la recepción de cruceros y transbordadores turísticos con el propósito de beneficiar a la región con la explotación de esa actividad turística.

Se continua promoviendo, en conjunto con el Comité de Promoción Turística, integrado por instituciones públicas y privadas, la mejora continua de los servicios portuarios y atractivos turísticos de la región, tanto con Carnival Cruise Lines con arribos regulares al puerto, así como con otras líneas como son: Royal Caribbean Cruises, Costa Cruises, Norwegian Cruise Line entre otras.

Se suma a lo anterior, un comité de cruceros y la iniciativa del API a integrar un BSC para la comunidad de cruceros.

Armonizar el desarrollo del puerto de Progreso con el de la población, adoptando también las medidas preventivas necesarias para evitar el deterioro del medio ambiente.

Se han desarrollado programas para que los habitantes tengan acceso a la cultura portuaria, tales como: Visitas escolares (el programa incluye Instituciones Educativas de nivel primaria a universidades y postgrados), Actividades culturales, deportivas y ecológicas con la cooperación de Universidades y los gobiernos correspondientes (federal, estatal y municipal).

Promover el tráfico de cabotaje con otros puertos del Golfo de México.

Se ha participado en los distintos foros a efecto de promover, buscar y establecer un marco fiscal, no solo recaudatorio sino promotor de los diferentes sectores industriales que finalmente, redunde en mayores ingresos al erario nacional.



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

Asimismo, políticas portuarias en apoyo al cabotaje, tales como tarifas que permitan estimular el desarrollo del mismo, así como instalaciones en los puertos mexicanos especializadas en atender este tipo de tráfico.

Atender todo lo relativo a la seguridad en el puerto.

El Centro de Control de Tráfico Marítimo de Progreso se ha consolidado: opera las 24 horas del día, con lo que se incrementa la seguridad de la navegación en el puerto de Progreso y se agiliza la coordinación para la entrada y salida de embarcaciones.

Dentro del marco establecido por la Organización Marítima Mundial en el Convenio SOLAS (Seguridad de la vida en el mar) a través del Código de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP), se instaló y opera el Plan de Protección de la Instalación Portuaria y se llevan a cabo las gestiones necesarias, y se mantiene la certificación del puerto, misma que se obtuvo desde el mes de junio de 2004.

Factores que permitieron el incremento del negocio de cruceros.

1. La denominación de Chichen Itza en el 2007 como una de las 7 maravillas del mundo ha generado un mayor interés y atractivo turístico.
2. La participación del puerto en reuniones de la FCCA como miembro platino, teniendo espacios en reuniones privadas y presentaciones a sus miembros en conjunto con la Secretaría de Turismo del Gobierno del Estado, Municipio, SSA México y Tour Operadores.
3. La programación anual de Carnival con el Ecstasy, Holiday y Fantasy con arribos semanales de ruta regular.



Retos y oportunidades a corto plazo / principales problemas a superar

1. Aumentar las condiciones de seguridad de navegación en el puerto para embarcaciones de cuarta generación con los arribos del Voyager, Grandeur y Enchantment of the Seas de RCCL y arribos del Ecstasy de Carnival
2. Seguimiento a la solicitud de recursos económicos para la obra de dragado de construcción en la curva del canal de acceso con un monto de 130 millones de pesos.
3. La implementación del Balanced Scorecard para la comunidad de cruceros y de carga.
4. Promover una misión comercial con Panama City
5. El espacio y desarrollo de un proyecto ejecutivo para la ampliación del viaducto en un área paralela al viaducto de acceso (zona de arcos).

Atención a clientes y resultados en captación de carga.

Se llevaron a cabo reuniones con exportadores e importadores actuales y potenciales, inversionistas, Autoridades Portuarias, terminales, líneas navieras, Secretarías de Gobierno, Asociaciones y ejecutivos del parque industrial de Yucatán.

Rutas nuevas y servicios.

El puerto inició una nueva ruta con la naviera Maersk Line. Con este nuevo servicio el puerto de Progreso conecta a la península de Yucatán con los 5 continentes para beneficio de los exportadores e importadores del sureste de México.

Ingresos y egresos

Durante el ejercicio 2008 se captaron ingresos totales de \$117.039 millones, resultando el total de ingresos en \$1.242 millones inferior a lo programado. Por venta de servicios se consignan \$110.945 millones que resultaron menores en



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

\$5.957 millones en relación a lo considerado en el POA, a consecuencia de no darse la cesión de la terminal de fluidos que estaban programados, principalmente.

En cesiones parciales de derechos, el registro fue inferior en aproximadamente \$3.195 millones de lo señalado en el POA, al suspenderse la entrada en operación de la instalación de fluidos, principalmente.

En prestación de servicios se dejaron de captar \$5.170 millones por no concretarse el contrato de servicios de reparación de embarcaciones, principalmente, respecto al estimado en el POA. En ingresos diversos se capturaron \$6.094 millones derivados principalmente por la recuperación de seguros por siniestro de la torre de enfilación.

El gasto corriente ejercido fue de \$66.332 millones, 9.7 % menor al presupuesto modificado.

En servicios personales se ejercieron \$18.508 millones, 2% menor a la cantidad programada; en materiales y suministros el gasto ejercido fue de \$2.025 millones, 25.2% menor a lo proyectado; en servicios generales se ejercieron \$45.798 millones, cantidad que resultó 11.8% menor al presupuesto modificado.

Los costos y gastos de operación sin considerar el pago de la contraprestación al Gobierno Federal ascendieron a \$41.437 millones. Los gastos de administración fueron de \$15.463 millones y el costo estimado de la obra por donar al gobierno federal es de \$40.627 millones, considerando la obra pública iniciada en años anteriores y concluida en 2007 y 2008.

Instalaciones y disponibilidad de áreas para el desarrollo.

Con el uso actual y las áreas asignadas a la terminal de fluidos, las posibles zonas de comercialización con operación portuaria convencional son:



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

- A la entrada del puerto se encuentra un área que anteriormente ocupaban las oficinas de la API y la revisión de la aduana, que al trasladarse las oficinas a la terminal intermedia y la aduana a las específicas sobre el acceso a la terminal remota, quedarán disponibles para un posible uso recreativo-comercial, muy vinculado a aumentar el atractivo turístico de Progreso para los pasajeros de cruceros y para la población local, incluida la ciudad de Mérida.
- Una porción de terreno adyacente al sur de la terminal de cruceros, que forma parte del acceso a la zona potencial de rellenos para habilitar nuevas áreas portuarias y que en podría utilizarse para embarcaciones de servicio.
- Espacios pequeños para ubicar a las empresas telefónicas.
- Negocios que arrojen los estudios de mercado y que pudieran crearse con limitados espacios (Marinas turísticas y otros desarrollos turísticos y comerciales).
- El edificio de la terminal remota en el espacio que ocupaba el almacén fiscalizado.
- Espacio reservado para el crecimiento de la terminal de contenedores (potencial uso para carros).
- El espacio para la ampliación del viaducto en un área paralela al viaducto de acceso (zona de arcos).



2.3 Análisis de tráfico para el 2009

En los últimos quince años, Progreso ha encontrado claramente sus dos vocaciones principales: ser un puerto comercial y turístico. No podrá ser un puerto industrial ya que carece de los espacios y frentes de agua para ello.

En cambio, en el caso de servicios de mantenimiento y reparación de embarcaciones o plataformas petroleras, por ejemplo, podrían representar un potencial de negocio que significaría, según estimaciones preliminares en un orden de 15 o 20 millones de dólares, de los cuales la API podría percibir un 5% (Lo anterior siempre y cuando se realice a flote por el costo de oportunidad que tiene la escasez de espacios en el puerto). Existe también la posibilidad y habrá que analizarla si de acuerdo con las dimensiones de las plataformas, podrían habilitarse áreas a lo largo del viaducto donde en una combinación de relleno y uso de chalanés podría desarrollarse este tipo de negocios⁹.

Una vez que se han construido y licitado las principales áreas de negocio del puerto, cabría prever su posible crecimiento futuro, así como atender de manera más selectiva los requerimientos de clientes potenciales específicos, en aras de lograr su competitividad logística.

2.3.1 Progreso como participante en movimientos de carga internacional

La localización de Progreso respecto de las principales rutas comerciales Este-Oeste y Norte-Sur, supone desviaciones de entre 42 y 105 horas, a diferencia de los puertos “hub” del Caribe, que se encuentran prácticamente en el paso.

Por lo anterior, las expectativas de crecimiento de carga en la modalidad de re embarque para distribución en los mercados de los puertos del circuito del Golfo de México, el Caribe y Centro América y viceversa, estarán

⁹ Las actividades de servicios ocupan por lo general espacios amplios y reditúan poco en términos de ingresos por contraprestaciones y tarifas al administrador portuario.



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

condicionadas al segmento del mercado regional que podría tomar la terminal especializada de Progreso en alianzas estratégicas con líneas navieras que operan en la región y aún no cuentan con instalaciones “hub” en su zona de influencia.

El otro tipo de movimiento lo constituye el de los cruceros y los ferries de pasajeros. En este último tipo de servicio, la base financiera es la carga y los pasajeros es la utilidad. En este caso la competencia dependerá fundamentalmente de la organización de los servicios e instalaciones de tierra.



2.3.2 Proyecciones de Carga.

En este apartado se analiza las perspectivas de las cargas principales del puerto de Progreso conforme el PMDP 2009-2014 y se especula acerca de cuál podría ser su comportamiento futuro. Se han tomado en cuenta para ello las opiniones de operadores y usuarios del puerto, así como las estadísticas históricas y reales de la operación. También se incluyen algunos parámetros sobre el crecimiento de la población y la economía en el área de influencia del puerto.

Granel Agrícola.

El movimiento de granel agrícola en el 2008 refleja una disminución del 5.8 % comparado con el 2007. Si consideramos el comportamiento histórico y conforme el PMDP se esperaría una carga para el 2009 de aproximadamente 1,330 Ton.

Esta perspectiva para el 2009 resulta poco halagadora, pero hay que considerar los altos consumos de graneles agrícolas en países como China e India que gozan de una creciente clase media que demanda cada vez más estos productos, se suman también los problemas ambientales y de tipo técnico en la producción que han hecho que los precios internacionales de productos agrícolas se incrementen significativamente. Esto ha causado que productores regionales incrementen su producción local y que disminuya el consumo. Dicho comportamiento, sumado a la devaluación de la moneda mexicana, impacta directamente a las importaciones y por ende al puerto. Asimismo, en cuanto al tipo de producto, continuaremos observando como el sorgo pierde competitividad ante el maíz. Este comportamiento se explica debido a la eliminación de tarifas compensatorias a partir del 2008 en el tratado de libre comercio.

Carga General

El movimiento de carga general en el 2008 refleja una disminución del 7.8 % comparado con el 2007. La disminución comparativamente con el año anterior se observa principalmente en el movimiento del cemento y madera. Si consideramos el comportamiento histórico y conforme el PMDP se esperaría una carga para el 2009 de



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

aproximadamente 73,000 Ton., Este dato estima una afectación a toda la carga y no identifica alguna carga estratégica como responsable de la disminución del pronóstico.

Carga Contenerizada.

El movimiento de carga contenerizada (TEU's) en el 2008 refleja una disminución del 12.0 % comparado con el 2007. Si consideramos el comportamiento histórico y conforme el PMDP se esperaría una carga para el 2009 de aproximadamente 68,200 TEU's.

Estos pronósticos reflejan las condiciones de precios actuales y considera los esfuerzos para atraer carga que hoy cruza por la frontera con los Estados Unidos y que entra/sale del país a través de puertos alternos (Veracruz, Manzanillo y Lázaro Cárdenas). Asimismo, la gestión para atraer nuevas navieras y el trabajo conjunto de la comunidad portuaria para atraer a nuevos clientes a usar los servicios del Puerto y convencerlos de su permanencia.

Paralelamente se trabaja también en aprovechar los camiones que regresan a la ciudad de México vacíos después de abastecer la región, esto con el objeto de obtener fletes de retorno económicos que nos ayuden a incrementar nuestra zona de influencia.

Granel Mineral.

El movimiento de carga mineral en el 2008 refleja un incremento del 88.5% comparado con el 2007. Este incremento se observa principalmente en el movimiento del material pétreo (grava). Si consideramos el comportamiento histórico y conforme el PMDP se esperaría una carga para el 2009 de aproximadamente 450,000 Ton.

Cruceros

Los indicadores económicos tanto de México como de los países con los que el puerto mantiene un intercambio comercial, son determinantes para que los pronósticos de cruceros se lleven a cabo de acuerdo a la planeado; es



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

importante mencionar que estas condiciones quedan fuera del control de la entidad y pueden llegar a provocar alteraciones tanto positivas como negativas para la llegada de cruceros al puerto de Progreso.

Para el año 2008 la posición geográfica del puerto (mas cerca de los puertos de embarque que otros destinos) y algunas condiciones económicas, favorecieron el incremento de arribos.

Es por ello que 2008 refleja un incremento en el número de arribos del 36.5% comparado con el 2007, y un 43.6% en el número de pasajeros. Para el 2009 se tiene programado 129 arribos con un promedio de 2,164 pasajeros cada uno, siendo un total esperado de 279,156 pasajeros.

Hidrocarburos

El movimiento de fluidos petroleros en el 2008 refleja un incremento del 15.7% comparado con el 2007. Si consideramos el comportamiento histórico y conforme el PMDP se esperaría un movimiento para el 2009 de aproximadamente 2'150,440 Ton.

Fluidos no petroleros.

El movimiento de fluidos no petroleros en el 2008 refleja un comportamiento negativo del 45.2% comparado con el 2007. Si consideramos el comportamiento histórico y conforme el PMDP se esperaría un movimiento para el 2009 de aproximadamente 36,500 Ton.

2.3.3 Tablas con las proyecciones 2009.

A continuación se presenta la evolución reciente y las perspectivas de las cargas principales del puerto de Progreso, los valores estadísticos utilizados (2003-2008) son reales y el valor pronóstico para el 2009 conforme el PMDP:

PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

Pronóstico de Buques para el 2009

| Buques por tipo de carga | 1er. Trimestre | 2o. Trimestre | 3er. Trimestre | 4o. Trimestre | Total 2009 |
|--------------------------|----------------|---------------|----------------|---------------|---------------|
| Carga general | 4.00 | 4.00 | 7.00 | 7.00 | 22.00 |
| Carga contenerizada | 55.00 | 62.00 | 69.00 | 87.00 | 273.00 |
| Granel agrícola | 13.00 | 15.00 | 12.00 | 14.00 | 54.00 |
| Granel mineral | 4.00 | 4.00 | 4.00 | 7.00 | 19.00 |
| Fluidos no petroleros | 4.00 | 4.00 | 4.00 | 3.00 | 15.00 |
| Hidrocarburos | 56.00 | 72.00 | 73.00 | 76.00 | 277.00 |
| Cruceros | 34.00 | 35.00 | 31.00 | 29.00 | 129.00 |
| No. de Buques | 170.00 | 196.00 | 200.00 | 223.00 | 789.00 |

Tipo de Tráfico pronóstico para el 2009

| Tipo de tráfico | 1er. Trimestre | 2o. Trimestre | 3er. Trimestre | 4o. Trimestre | Total 2009 |
|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Importación | 449,947.49 | 458,438.48 | 471,901.88 | 479,735.18 | 1,860,023.03 |
| Exportación | 188,077.44 | 191,626.66 | 197,254.37 | 200,528.56 | 777,487.03 |
| Cabotaje | 429,145.66 | 437,256.71 | 450,117.63 | 457,600.07 | 1,774,120.07 |
| Total | 1,067,170.59 | 1,087,321.85 | 1,119,273.88 | 1,137,863.81 | 4,411,630.13 |

Tipo de carga pronóstico para el 2009

| Tipo de carga | 1er. Trimestre | 2o. Trimestre | 3er. Trimestre | 4o. Trimestre | Total 2009 |
|-----------------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Carga general | 14,600.54 | 14,599.44 | 21,899.98 | 21,900.04 | 73,000.00 |
| Carga contenerizada* | 74,336.72 | 85,489.11 | 96,638.94 | 115,225.23 | 371,690.00 |
| Granel agrícola | 332,499.17 | 332,499.17 | 332,499.98 | 332,501.68 | 1,330,000.00 |
| Granel mineral | 98,999.99 | 107,999.99 | 121,499.99 | 121,500.03 | 450,000.00 |
| Fluidos no petroleros | 9,124.14 | 9,124.12 | 9,124.97 | 9,126.77 | 36,500.00 |
| Subtotal sin hidrocarburos | 529,560.56 | 549,711.83 | 581,663.86 | 600,253.75 | 2,261,190.00 |
| Hidrocarburos | 537,610.03 | 537,610.02 | 537,610.02 | 537,610.06 | 2,150,440.13 |
| Total | 1,067,170.59 | 1,087,321.85 | 1,119,273.88 | 1,137,863.81 | 4,411,630.13 |
| Pasajeros | 73,576.00 | 75,740.00 | 67,084.00 | 62,756.00 | 279,156.00 |



2.3.4 Tabla resumen del estimado de carga 2009

| ESTIMADO DE CARGA 2009 | | | | |
|-------------------------------|--------------|--------------|-------------------|---------------------|
| TIPO DE CARGA | 2008 | | PRONÓSTICO 2009 | |
| | POA 2008 | REAL | PMDP 2006-2011 | POA 2009 |
| GENERAL | 2,008.00 | 70,962.60 | 148,671.00 | 73,000.00 |
| CONTENERIZADA | 578,945.00 | 362,601.70 | 640,434.00 | 371,690.00 |
| GRANEL AGRÍCOLA | 1,615,000.00 | 1,471,584.50 | 1,616,568.00 | 1,330,000.00 |
| GRANEL MINERAL | 685,000.00 | 515,927.30 | 1,134,000.00 | 450,000.00 |
| FLUIDOS | 43,000.00 | 22,542.30 | 102,711.00 | 36,500.00 |
| HIDROCARBUROS | 1,845,000.00 | 2,079,603.00 | 1,945,785.00 | 2,150,440.13 |
| CRUCEROS | 140 | 157 | 120 | 129 |
| PASAJEROS | 287,000 | 343,899 | 205,000 | 279,156 |
| TEU'S | 73,365.00 | 66,477.00 | 84,334.00 | 68,200.00 |



2.3.5 Pronóstico de los ingresos.

Durante el ejercicio 2009 se espera captar ingresos totales por \$111'572,895.00 los cuales, los cuales se identifican en los siguientes rubros:

Tabla 2.3.1.5 Tabla de ingresos 2009

| No. | CONCEPTO | Importe |
|------------|--------------------------------------|--------------------|
| 1 | TARIFAS DE INFRAESTRUCTURA | 53,031,750 |
| 2 | ALMACENAJE | 1,086,549 |
| 3 | CONTRATOS DE CESIÓN | 50,592,133 |
| 4 | CONTRATOS DE PRESTACION DE SERVICIOS | 4,259,300 |
| 5 | ARRENDAMIENTO DE ESPACIOS | 596,763 |
| 6 | SERVICIOS CONEXOS | 310,000 |
| 7 | PRODUCTOS FINANCIEROS | 1,696,400 |
| | TOTAL | 111,572,895 |



3. Estrategias

3.1 Objetivos, indicadores y metas estratégicas

Al presentarse nuevas perspectivas según el actual enfoque del Balanced Scorecard (líneas de acción) no se tienen los parámetros para realizar una evaluación conforme a los indicadores de años anteriores.

Estos nuevos objetivos estratégicos que derivan del análisis FODA y de los temas estratégicos establecidos en el Sistema Portuario Nacional, dan como resultado un nuevo Mapa Estratégico del Puerto de Progreso. Estos objetivos se clasifican de la siguiente forma:

Indicadores y metas estratégicas¹⁰:

| Línea de Negocios: Carga Comercial | | | | | | | | |
|--|---------|--|---|--|----------------|----------------|-----------------------|-----------------------|
| OBJETIVO | CÓD | INDICADOR | DESCRIPCIÓN | FÓRMULA DE CÁLCULO | PMDP 2009-2014 | METAS 2009 | | |
| | | | | | | POA 2009 Anual | POA 2009 (1 semestre) | POA 2009 (2 semestre) |
| Incrementar la calidad y la eficiencia de los servicios portuarios | CCa.1.1 | Estándares de productividad del puerto | Supervisar los estándares de productividad del puerto y establecer las medidas necesarias para su cumplimiento. | De acuerdo a los estándares establecidos en las Reglas de Operación. | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | CCa.1.2 | Capacidad de servicios del puerto | Medición de la ocupación de la capacidad instalada de servicios del puerto. | (Porcentaje de ocupación de los muelles por tipo de carga. | | | | |

¹⁰ Fuente: PMDP 2009-2014.



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

| | | | | | | | | |
|--|----------|---|---|---|-------|-------|---------|---------|
| Carga General Unitizada | | | | | 15% | 15% | 15% | 15% |
| Contenedores | | | | | 15% | 15% | 15% | 15% |
| Granel agrícola semi mecanizado | | | | | 58% | 58% | 58% | 58% |
| Granel mineral semi mecanizado | | | | | 27% | 27% | 27% | 27% |
| Fluidos no petroleros | | | | | 45% | 45% | 45% | 45% |
| Petróleo y sus derivados | | | | | 80% | 80% | 80% | 80% |
| Contenedores TEU'S / Año | | | | | 15% | 15% | 15% | 15% |
| Incrementar la Capacidad de la infraestructura portuaria para manejo de carga | PCa 2.1 | Programa de obras | Cumplimiento del programa de obras para el desarrollo de infraestructura | (Monto real de obra ejecutada / Monto de obra programada) * 100 | 100 % | 100 % | 88.96 % | 11.04 % |
| | PCa 2.2 | Tiempo de espera de muelle. | Tiempo que tardan los buques para poder atracar en el muelle asignado para maniobras de carga o descarga. | [(Tiempo total de estadía en puerto/tiempo en muelle)-1] *100 | <10% | <10% | <10% | <10% |
| Promover la coordinación para una operación portuaria eficiente y segura | ACCa 3.1 | Fomentar una cultura de seguridad en el puerto. | Número de accidentes asociados a las operaciones del puerto | Registro estadístico de accidentes o siniestros | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | ACCa 3.2 | Tiempo de estadía en puerto de contenedores | Reducir el tiempo que tardan los contenedores para ser desalojados del puerto | Número de días en puerto | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Promover las Inversiones para el desarrollo de instalaciones e infraestructura | FCa 4.1 | Captación de ingresos propios | Total de ingresos propios captados por la entidad por uso de infraestructura y por contratos para la prestación de servicios. | Montos acumulados al período que se reporta | 109 | 109 | 53 | 56 |



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

| | | | | | | | | |
|-------------------------------|---------|---|--|--|------|------|-----|-----|
| Portuaria y su mantenimiento. | FCa 4.2 | Aprovechamiento de los recursos para el desarrollo de infraestructura | Medición de la aplicación de los recursos para el desarrollo de infraestructura y para su mantenimiento. | % de cumplimiento del programa de inversión de acuerdo al POA. | 100% | 100% | 40% | 60% |
|-------------------------------|---------|---|--|--|------|------|-----|-----|

| Línea de Negocios: Cruceros | | | | | | | | |
|--|-----------|---|---|---|----------------|----------------|-----------------------|-----------------------|
| OBJETIVO | CÓD | INDICADOR | DESCRIPCIÓN | FÓRMULA DE CÁLCULO | PMDP 2009-2014 | METAS 2009 | | |
| | | | | | | POA 2009 Anual | POA 2009 (1 semestre) | POA 2009 (2 semestre) |
| Proporcionar servicios de calidad y competitivos para los cruceros y los turistas | CCr. 1.1 | Satisfacción de clientes | Medir el grado de satisfacción de los pasajeros y de las líneas navieras de cruceros. | Aplicación de encuestas | >80% | >80% | >80% | >80% |
| Mejorar la infraestructura portuaria para cruceros | PCr. 2.1 | Programa de obras a cargo del cesionario | Cumplimiento del programa de obras de construcción y mantenimiento de instalaciones especializadas para la recepción de cruceros. | Grado de cumplimiento del programa de obras del cesionario | 100% | 100% | 50% | 50% |
| Coordinación de autoridades y prestadores de servicios turísticos para cruceros. | ACCr. 3.1 | Coordinación de autoridades para la recepción de cruceros | Reducir el tiempo que tardan las autoridades para permitir el descenso de los pasajeros y tripulantes de cruceros | Registro estadístico del tiempo que tarda la libre plática | <40 min | <40 min | <40 min | <40 min |
| Promover la inversión en nueva infraestructura para cruceros y para su mantenimiento | FCr 4.1 | Lograr la obtención de recursos para el dragado de ampliación de la curva del canal de acceso | Gestionar ante la federación los recursos necesarios para el dragado de ampliación del canal de acceso para facilitar el arribo de cruceros en forma segura | Aplicación de recursos federales en cumplimiento del programa de inversión estimado para la obra. | 100% | 100% | 50% | 50% |



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

| Línea de Negocios: Pesca | | | | | | | | |
|---|---------|--|---|--|----------------|-------------------------------------|--|---|
| OBJETIVO | CÓD | INDICADOR | DESCRIPCIÓN | FÓRMULA DE CÁLCULO | PMDP 2009-2014 | METAS 2009 | | |
| | | | | | | POA 2009 Anual | POA 2009 (1 semestre) | POA 2009 (2 semestre) |
| Incrementar la calidad y cantidad de los servicios portuarios para la pesca | CP. 1.1 | Incremento de servicios en los puertos pesqueros | Lograr el establecimiento de nuevas empresas y negocios de servicios para la pesca sustentable. | Incremento del número de empresas de servicios establecidas en los recintos portuarios pesqueros | | | | |
| | | | | Celestún | 5% | 5% | 2% | 3% |
| | | | | Sisal | 5% | 5% | 2% | 3% |
| | | | | Chuburná | 5% | 5% | 2% | 3% |
| | | | | Yukalpetén | 10% | 10% | 5% | 5% |
| | | | | Telchac | 5% | 5% | 2% | 3% |
| | | | | Chabihau | 5% | 5% | 2% | 3% |
| | | | | Dzilam de Bravo | 5% | 5% | 2% | 3% |
| | | | | San Felipe | 5% | 5% | 2% | 3% |
| | | | | Rio lagartos | 5% | 5% | 2% | 3% |
| | | | | Las coloradas | 0% | 0% | 0% | 0% |
| | | | | El Cuyo | 5% | 5% | 2% | 3% |
| | | | | Gestionar el aprovechamiento eficiente de la infraestructura pesquera | PP. 2.1 | Sustitución de contratos y permisos | Sustitución de concesiones otorgadas previamente por contratos de cesión parcial de derechos y permisos de prestación de servicios firmados con la API | (Número de usuarios / Número de contratos y permisos firmados con la API) * 100 |
| Celestún | 0% | 0% | 0% | | | | | 0% |
| Sisal | 0% | 0% | 0% | | | | | 0% |
| Chuburná | 0% | 0% | 0% | | | | | 0% |
| Yukalpetén | 5% | 5% | 2% | | | | | 3% |



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

| | | | | | | | | |
|--|----------|--|---|---|------|------|-----|------|
| | | | | Telchac | 0% | 0% | 0% | 0% |
| | | | | Chabihau | 0% | 0% | 0% | 0% |
| | | | | Dzilam de Bravo | 0% | 0% | 0% | 0% |
| | | | | San Felipe | 0% | 0% | 0% | 0% |
| | | | | Rio lagartos | 0% | 0% | 0% | 0% |
| | | | | Las coloradas | 100% | 100% | 0% | 100% |
| | | | | El Cuyo | 0% | 0% | 0% | 0% |
| Promover la coordinación para una operación eficiente y segura de Los recintos portuarios pesqueros. | ACP. 3.1 | Fomentar una cultura de seguridad en los puertos pesqueros | Número de accidentes o contingencias ambientales asociadas a las operaciones de los puertos pesqueros | Registro estadístico de accidentes o siniestros | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Promover las inversiones para el mantenimiento y el desarrollo de infraestructura para la pesca. | FP 4.1 | Aprovechamiento de los recursos para el desarrollo de infraestructura para la pesca | Aplicación de los recursos para el desarrollo de infraestructura para la pesca | % de cumplimiento del programa de inversión de acuerdo al PMD | 100% | 100% | 50% | 50% |
| | FP 4.2 | Aprovechamiento de los recursos para el mantenimiento de infraestructura para la pesca | Aplicación de los recursos para el mantenimiento de la infraestructura pesquera. | % de cumplimiento del programa de mantenimiento de acuerdo al PMD | 100% | 100% | 50% | 50% |
| | FP 4.3 | Captación de ingresos | Lograr incrementar la captación de ingresos derivados de las cooperativas de pesca y empresas dedicadas al turismo recreativo con base en los puertos pesqueros | Porcentaje de incremento con respecto al año anterior | 10% | 10% | 10% | 10% |



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

| Línea de Negocios: Turismo Náutico | | | | | | | | |
|---|-----------|---|---|--|----------------|----------------|-----------------------|-----------------------|
| OBJETIVO | CÓD | INDICADOR | DESCRIPCIÓN | FÓRMULA DE CÁLCULO | PMDP 2009-2014 | METAS 2009 | | |
| | | | | | | POA 2009 Anual | POA 2009 (1 semestre) | POA 2009 (2 semestre) |
| Incrementar la calidad de los servicios portuarios náuticos | CTn 1.1 | Incremento de prestadores de servicios al turismo náutico | Lograr el establecimiento de nuevas empresas y negocios dedicados al desarrollo del turismo náutico recreativo | (1- (número de empresas establecidas actualmente / número de empresas de servicios establecidas en año anterior)) * 100 | 5% | 5% | 2% | 3% |
| Desarrollar infraestructura portuaria náutica. | PTn. 2.1 | Construcción de una marina e instalaciones especializadas | Promover la construcción de una marina de servicios para el turismo náutico | Porcentaje de avance y desarrollo | 2% | 2% | 1% | 1% |
| Contar con servicios náuticos certificados en calidad y cuidado del medio ambiente | ACTn. 3.1 | Fomentar una cultura de seguridad ambiental en las marinas turísticas | Verificar el cumplimiento de las normas ambientales en las marinas turísticas. | Seguimiento al cumplimiento a las cláusulas ambientales. | 50% | 50% | 25% | 25% |
| Promover las inversiones para el desarrollo y el mantenimiento de instalaciones náuticas. | FTn 4.1 | Inversiones ejecutadas / inversiones programadas | Mide el ejercicio del presupuesto para inversiones en la infraestructura básica de las obras de protección de la marina | Presupuesto programado/presupuesto ejercido | 0% | 0% | 0% | 0% |

3.2 Objetivos institucionales.

| -1 Perspectiva | -2 Indicadores Institucionales | -3 Meta Anual 2009 | -5 Comentario | Meta Trimestral | | | |
|-----------------------------|--|---|-----------------------------------|-----------------|------------------------------------|-----------|--|
| | | | | Ene-Mar | Abr-Jun | Jul-Sep | Oct-Dic |
| | | | | OM | 1. Atención de la demanda de carga | 4,411,630 | Toneladas de carga que se espera manejar |
| Clientes | 2. Satisfacción del cliente por carga | 0.43 | Carga general | 0.43 | 0.43 | 0.43 | 0.43 |
| | | 0.43 | Carga contenerizada | 0.43 | 0.43 | 0.43 | 0.43 |
| | | 1.3 | Granel agrícola | 1.3 | 1.3 | 1.3 | 1.3 |
| | | 1.3 | Granel mineral | 1.3 | 1.3 | 1.3 | 1.3 |
| | | 0.47 | Fluidos NP | 0.47 | 0.47 | 0.47 | 0.47 |
| | | 0.9 | Hidrocarburos | 0.9 | 0.9 | 0.9 | 0.9 |
| | 3. Incremento de clientes (cesionarios) | 1 | Gerencia Comercial | 0 | 0 | 0 | 1 |
| | 4. Atención de la demanda de arribos | 789 | Buques atendidos | 170 | 196 | 200 | 223 |
| | 5. Carga manejada por nuevos clientes | 70 | Gerencia Comercial | 0 | 23 | 23 | 24 |
| 6. Satisfacción del cliente | 85% | % de satisfacción de los clientes (resultados de las encuestas) | 85% | 85% | 85% | 85% | |
| Procesos | 7. Atención de quejas | 100% | Jefe de Gestión de Calidad | 100% | 100% | 100% | 100% |
| | 8. Productividad al buque (THBO) Contenedores (CHGO) | 25 | C. fraccionada baja densidad | 25 | 25 | 25 | 25 |
| | | 50 | C. fraccionada alta densidad | 50 | 50 | 50 | 50 |
| | | 70 | C. unitizada baja densidad | 70 | 70 | 70 | 70 |
| | | 120 | C. unitizada alta densidad | 120 | 120 | 120 | 120 |
| | | 26 | Contenedores semiespecializado | 26 | 26 | 26 | 26 |
| | | 28 | Contenedores especializado | 28 | 28 | 28 | 28 |
| | | 450 | Granel agrícola semiespecializado | 450 | 450 | 450 | 450 |
| | | 250 | Granel agrícola no especializado | 250 | 250 | 250 | 250 |
| | | 940 | Granel mineral con bandas | 940 | 940 | 940 | 940 |



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

| | | | | | | | |
|----------------------------------|---|--------------|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | 250 | Granel mineral con almejas | 250 | 250 | 250 | 250 |
| | | 100 | Fluidos no especializado | 100 | 100 | 100 | 100 |
| | | 380 | Fluidos petroleros | 380 | 380 | 380 | 380 |
| | 9. Calidad del servicio al buque | 0.6 | THBO/THBP | 0.6 | 0.6 | 0.6 | 0.6 |
| | 10. Cumplimiento programa de construcción | 100% | Gerencia de Operaciones | 34.32% | 54.64% | 6.51% | 4.53% |
| | 11. Cumplimiento programa de conservación | 100% | Gerencia de Operaciones | 3.07% | 32.85% | 41.21% | 22.87% |
| | 12. Utilización de la capacidad instalada | 0.4 | Gerencia de Operaciones | 0.4 | 0.4 | 0.4 | 0.4 |
| | 13. Participación de la inversión privada | 9.00% | Gerencia Comercial | 9.00% | 9.00% | 9.00% | 9.00% |
| | 14. Puerto-Ciudad | 100.00% | Gerencia Comercial | 100.00% | 100.00% | 100.00% | 100.00% |
| Aprendizaje y Crecimiento | 15. Competencia profesional | 95% | Alineación de personal contra los perfiles autorizados en la estructura orgánica | 95% | 95% | 95% | 95% |
| | 16. Competencia de procesos | 1 | Número de procesos sistematizados | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Financiera | 17. Ingresos totales (en millones de pesos) | \$111.57 | En los ingresos totales no se considera el producto financiero | \$26.51 | \$27.75 | \$28.74 | \$28.58 |
| | 18. Margen de la inversión | 32.80% | Inversión física / ingresos totales (%) | 48.00% | 46.47% | 70.03% | 25.46% |
| | 19. Margen de utilidad | 1.49 | % Utilidad de operación / total de ingresos. El total de ingresos incluye producto financiero. | 1.72 | 1.48 | 1.43 | 1.02 |
| | 20. Situación financiera | 1.47 | Ingresos operativos / gastos operativos | 1.68 | 1.7 | 1.58 | 1.11 |
| | 21. Situación presupuestaria | \$81,712,722 | Presupuesto estimado | \$15,322,695 | \$18,697,156 | \$20,005,929 | \$27,686,942 |
| | 22. Gastos por unidad de obra | \$30,500,000 | Recursos programados | \$4,500 | \$11,833 | \$8,500 | \$5,667 |
| | 23. Gastos por unidad de buque | \$77,393.06 | Costos de operación / No. de buques durante el período | \$76,782.98 | \$76,782.98 | \$76,843.72 | \$76,843.72 |



3.3 Iniciativas estratégicas

A continuación se describen las principales iniciativas estratégicas por línea de negocio.

Línea de negocio: Carga Comercial

| | | | | | | | |
|--|---|--|-------------------------------------|------------------------|-----|-------------------|---------|
| Nombre de la Iniciativa | | Garantizar el cumplimiento de las Reglas de Operación. | | | | No. | IE01 |
| Descripción | | Supervisar los estándares de productividad y garantizar la seguridad de las personas, buques, carga e infraestructura. | | | | | |
| Responsable de la Iniciativa | | Gerencia de Operaciones e Ingeniería. | | | | | |
| Duración Estimada | | Permanente | Inicio | Ene 09 | Fin | Dic14(Indefinido) | |
| | | | Departamentos involucrados. | Operaciones, Seguridad | | | |
| Objetivos en que impacta la iniciativa | | | Logros Esperados por la iniciativa: | | | | |
| CCa.1 | Incrementar la calidad y la eficiencia en los servicios portuarios | Establecer medidas de control y de supervisión de los estándares de productividad del puerto y tomar acciones en casos de incumplimiento. | | | | | |
| ACCa. 3 | Promover la coordinación para una operación portuaria eficiente y segura. | Establecer las medidas de coordinación con las autoridades, cesionarios, prestadores de servicios y usuarios para una operación eficiente y segura del puerto. | | | | | |
| No. | Actividades Claves | | | | | Inicio | Fin |
| 1 | Realización de juntas mensuales del Comité de Operación del Puerto.. | | | | | Ene. 09 | Dic. 14 |
| 2 | Seguimiento diario y control de las operaciones portuarias | | | | | Ene. 09 | Dic. 14 |

| | | | | | | | |
|------------------------------|--|--|---------------|---------------------------------------|-----|---------|------|
| Nombre de la Iniciativa | | Desarrollo del programa de obras para incrementar la capacidad de servicios del puerto. | | | | No. | IE02 |
| Descripción | | Realización del programa anual de obras que permitan incrementar la capacidad operativa del puerto.. | | | | | |
| Responsable de la Iniciativa | | Gerencia de Operaciones e Ingeniería. | | | | | |
| Duración Estimada | | Permanente. | Inicio | Ene 09 | Fin | Dic 14. | |
| | | | Departamentos | Gerencia de Operaciones e Ingeniería. | | | |



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

| | | involucrados. | Ingeniería, Proyectos. | |
|--|--|---|------------------------|--|
| Objetivos en que impacta la iniciativa | | Logros Esperados por la iniciativa: | | |
| PCa. 2 | Incrementar la capacidad de la infraestructura portuaria para manejo de carga. | Incrementar y mejorar la infraestructura portuaria para la recepción de buques y el manejo de la carga. | | |
| No. | Actividades Claves | Inicio | Fin | |
| 1 | Realización de estudios, anteproyectos y proyectos ejecutivos de las obras | Ene. 09 | Dic. 14 | |
| 2 | Obtención de permisos, licencias ambientales y autorizaciones necesarias | Ene. 09 | Dic. 14 | |
| 3 | Licitación de las Obras y para la supervisión de las mismas | Ene. 09 | Dic. 14 | |
| 4 | Seguimiento y ejecución de las obras y supervisión de contratos | Ene. 09 | Dic. 14 | |

| Nombre de la Iniciativa | | Programa de promoción y para captación de ingresos | | | | No. | IE03 |
|--|--|--|---|-----|---------|------------|-------------|
| Descripción | | Revisión de las condiciones económicas actuales y definición del plan para la captación y el incremento de ingresos. | | | | | |
| Responsable de la Iniciativa | | Gerencia Comercial | | | | | |
| Duración Estimada | Permanente | Inicio | Ene.09 | Fin | Dic. 14 | | |
| | | Departamentos involucrados. | Gerencia Comercial, Planeación Comercial. Gerencia Jurídica. | | | | |
| Objetivos en que impacta la iniciativa | | Logros Esperados por la iniciativa: | | | | | |
| FCa. 4 | Promover las inversiones para el desarrollo de instalaciones e infraestructura portuaria y su mantenimiento. | Conservar los ingresos actuales y buscar nuevas fuentes de financiamiento para la conservación de la infraestructura y el desarrollo de nuevas obras portuarias. | | | | | |
| No. | Actividades Claves | Inicio | Fin | | | | |
| 1 | Revisión de las condiciones económicas actuales y actualización de los estudios de mercado para la captación de nuevos clientes y usuarios potenciales del puerto. | Ene. 09 | Sep. 09 | | | | |
| 2 | Formulación del plan de promoción y para captación de nuevos clientes y usuarios potenciales del puerto. | Oct. 09 | Dic. 09 | | | | |
| 3 | Desarrollo del plan de promoción para atracción de nuevos clientes y de negocios para el puerto. | Ene. 09 | Dic. 14 | | | | |
| 4 | Realización de licitaciones de áreas y firma de contratos de cesión parcial de derechos o de permisos para la prestación de servicios portuarios. | Ene. 10 | Dic. 14 | | | | |



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

Línea de negocios: Cruceros

| | | | | | |
|---|--|--|--|------------|--------------|
| Nombre de la Iniciativa | | Realizar encuestas de evaluación y seguimiento de los servicios portuarios para cruceros | | No. | IE04 |
| Descripción | | Monitorear la calidad de los servicios que se ofrecen a las líneas de cruceros, así como a los pasajeros y tripulantes de los buques. | | | |
| Responsable de la Iniciativa | | Gerencia de Comercialización | | | |
| Duración Estimada | | Permanente. | Inicio | Ene 09 | Fin Dic .14. |
| | | Departamentos involucrados. | Comercialización, Operaciones e Ingeniería | | |
| Objetivos en que impacta la iniciativa | | Logros Esperados por la iniciativa: | | | |
| CCr.1 | Proporcionar servicios de calidad y competitivos para los cruceros y turistas | Supervisar las operaciones y la prestación de servicios que se ofrecen a los cruceros y pasajeros con el fin de hacer más atractivo y competitivo este segmento de negocio. | | | |
| ACCr. 3 | Coordinación de autoridades y prestadores de servicios turísticos para cruceros. | Establecer una coordinación adecuada con las autoridades y prestadores de servicios para agilizar el desembarque y embarque de los pasajeros, así como también para ofrecer mayores atractivos turísticos. | | | |
| No. | Actividades Claves | Inicio | | Fin | |
| 1 | Realización de juntas periódicas del Comité de Cruceros. | Ene 09 | | Dic. 14 | |
| 2 | Encuesta semestral de la calidad de los servicios a los cruceros | Ene 09 | | Dic. 14 | |
| 3 | Evaluación y análisis de las observaciones y recomendaciones de las encuestas y formulación del plan de atención | Ene 09 | | Dic. 14 | |
| 3 | Seguimiento del plan de atención y de mejoras | Ene 09 | | Dic. 14 | |



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

| Nombre de la Iniciativa | | Mejoramiento de infraestructura y servicios para los cruceros | | | | No. | IE05. |
|--|--|---|-----------------------------|---|-----|---------|---------|
| Descripción | | Realización de obras para el mejoramiento y conservación de las instalaciones para la recepción de cruceros, y para la atención de pasajeros y tripulantes de los buques. | | | | | |
| Responsable de la Iniciativa | | Gerencia de operaciones e Ingeniería | | | | | |
| Duración Estimada | | Permanente. | Inicio | Ene 09 | Fin | Dic 14. | |
| | | | Departamentos involucrados. | Gerencia de Operaciones e Ingeniería. Comercialización | | | |
| Objetivos en que impacta la iniciativa | | Logros Esperados por la iniciativa: | | | | | |
| OPCr. 2 | Mejorar la infraestructura portuaria para cruceros. | Contar con infraestructura de calidad para la recepción de cruceros. | | | | | |
| FCr. 4 | Garantizar la inversión en nueva infraestructura para cruceros y para su mantenimiento | Contar con los recursos necesarios para la conservación y el mantenimiento de la infraestructura destinada a los cruceros. | | | | | |
| No. | Actividades Claves | | | | | Inicio | Fin |
| 1 | Coordinación permanente con el cesionario de la terminal de cruceros | | | | | Ene. 09 | Dic. 14 |
| 2 | Revisión anual del programa de inversiones para el mejoramiento y la conservación de la infraestructura para cruceros. | | | | | Ene. 09 | Dic. 14 |
| 3 | Supervisión y seguimiento de las obras de mejoramiento y para la conservación de la infraestructura para cruceros. | | | | | Ene. 09 | Dic. 14 |



Línea de Negocios: Pesca

| Nombre de la Iniciativa | | Supervisión de las condiciones de operación de los recintos portuarios pesqueros | | | No. | IE06 |
|--|---|---|-----------------------------|--------------------------|-----|--------------------|
| Descripción | | Supervisar las condiciones de operación de los puertos pesqueros y del uso de la infraestructura existente. | | | | |
| Responsable de la Iniciativa | | Gerencia de Operaciones e Ingeniería. | | | | |
| Duración Estimada | | Permanente | Inicio | Ene 09 | Fin | Dic14 (Indefinido) |
| | | | Departamentos involucrados. | Operaciones e Ingeniería | | |
| Objetivos en que impacta la iniciativa | | Logros Esperados por la iniciativa: | | | | |
| ACP. 3 | Promover la coordinación para una operación eficiente y segura de los recintos portuarios pesqueros | Establecer medidas de supervisión y de control en los recintos portuarios para evitar accidentes y contingencias ambientales. | | | | |
| PP. 2 | Gestionar el aprovechamiento eficiente de la infraestructura pesquera | Supervisar el buen uso de la infraestructura existente y evitar la ocupación de espacios en forma clandestina. | | | | |
| No. | Actividades Claves | Inicio | | Fin | | |
| 1 | Capacitación de personal y creación de un departamento a cargo de los asuntos relacionados con los recintos pesqueros. | Ene. 09 | | Jul. 09 | | |
| 2 | Realizar un diagnóstico de las condiciones de operación en los recintos pesqueros. | Jul. 09 | | Dic. 09 | | |
| 3 | Formular Reglas de Operación específicas o particulares para los recintos pesqueros concesionados a la API. | Jul. 09 | | Dic. 09 | | |
| 4 | Seguimiento y control del cumplimiento de las recomendaciones en los recintos pesqueros y de las condiciones de operación | Ene. 10 | | Dic. 14 | | |



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

| | | | | | | |
|--|---|--|-----------------------------|--|-----|--------------------|
| Nombre de la Iniciativa | | Regularización de espacios y del uso de la infraestructura existente en los puertos pesqueros. | | | No. | IE07 |
| Descripción | | Establecer las medidas necesarias para regularizar el uso de los espacios y de la infraestructura existente en los recintos concesionados a la AP, tales como muelles, áreas de abrigo y resguardo, áreas de tierra, etc., así como establecer mecanismos de cobro por el uso de la infraestructura. | | | | |
| Responsable de la Iniciativa | | Gerencias de Comercialización, Operaciones e Ingeniería. | | | | |
| Duración Estimada | | Permanente | Inicio | Ene 09 | Fin | Dic14 (Indefinido) |
| | | | Departamentos involucrados. | Comercialización, Operaciones e Ingeniería | | |
| Objetivos en que impacta la iniciativa | | Logros Esperados por la iniciativa: | | | | |
| PP. 2 | Gestionar el aprovechamiento eficiente de la infraestructura pesquera. | Establecer medidas para la regularización del uso de los espacios y la sustitución de concesiones previas existentes por contratos y permisos firmados con la API. | | | | |
| FP. 4 | Garantizar el mantenimiento y las inversiones para el desarrollo de infraestructura para la pesca. | Generar recursos para la construcción de obras de mejoramiento de las instalaciones en los puertos pesqueros, así como para su mantenimiento. | | | | |
| CP. 1 | Incrementar la calidad y cantidad de los servicios portuarios para la pesca. | Definir los requisitos para ocupar espacios, asegurando incrementar la calidad y la cantidad de los servicios portuarios para la pesca. | | | | |
| No. | Actividades Claves | Inicio | | Fin | | |
| 1 | Realización de un censo para identificación de espacios ocupados en los recintos pesqueros y de su situación jurídica actual. | Ene. 09 | | Sep. 09 | | |
| 2 | Definir requisitos para ocupar espacios en los recintos portuarios pesqueros y para la prestación de servicios. | Oct. 09 | | Dic. 09 | | |
| 3 | Promover la regularización del uso de los espacios mediante la sustitución de concesiones otorgadas previamente por la firma con la API de contratos de cesión parcial de derechos o de permisos para la prestación de servicios. | Ene. 10 | | Dic. 14 | | |



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

| Nombre de la Iniciativa | | Revisión de la política de contraprestación al Gobierno Federal | | | No. | IE08 |
|--|---|--|-----------------------------|--|---------|---------|
| Descripción | | Proponer y sustentar que la contraprestación al Gobierno Federal se utilice, en forma integral, para cubrir el mantenimiento de la infraestructura portuaria pesquera de acuerdo a los estándares técnicos y para atender el programa de inversiones previsto. | | | | |
| Responsable de la Iniciativa | | Dirección General, Gerencia Comercial | | | | |
| Duración Estimada | | 5 años | Inicio | Ene 09 | Fin | Dic. 14 |
| | | | Departamentos involucrados. | Gerencia Comercial, Gerencia de Administración y Finanzas. | | |
| Objetivos en que impacta la iniciativa | | Logros Esperados por la iniciativa: | | | | |
| FP. 4 | Garantizar el mantenimiento y las inversiones para el desarrollo de infraestructura para la pesca | Disponer de recursos económicos para el mantenimiento y la construcción de instalaciones necesarias en los recintos pesqueros. | | | | |
| No. | Actividades Claves | Inicio | | | Fin | |
| 1 | Presentación de propuesta de revisión de la política de contraprestación el gobierno federal, además de gestiones necesarias. | Ene. 09 | | | Dic. 09 | |
| 2 | Aplicación de recursos en el mantenimiento de instalaciones pesqueras y en el desarrollo de nuevas obras. | Ene. 10 | | | Dic. 14 | |



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

Línea de Negocios: Turismo Náutico

| Nombre de la Iniciativa | | Auditorias ambientales a las marinas turísticas | | | | No. | IE09 |
|--|---|--|-----------------------------|-----------------------------------|---------|-------------------|------|
| Descripción | | Supervisar las condiciones de operación de las marinas turísticas y de los prestadores de servicios náuticos, con el fin de garantizar el cuidado al medio ambiente y la seguridad de las personas que hacen uso de los servicios. | | | | | |
| Responsable de la Iniciativa | | Gerencia de Operaciones e Ingeniería. | | | | | |
| Duración Estimada | | Permanente | Inicio | Ene 09 | Fin | Dic14(Indefinido) | |
| | | | Departamentos involucrados. | Operaciones, Seguridad y Ecología | | | |
| Objetivos en que impacta la iniciativa | | Logros Esperados por la iniciativa: | | | | | |
| ACTn.3 | Contar con servicios náuticos certificados en calidad y cuidado del medio ambiente. | Supervisar el cumplimiento de las normas ambientales por parte de las marinas y los prestadores de servicios náuticos, de acuerdo a las recomendaciones de buenas prácticas para la operación de las marinas turísticas. | | | | | |
| ATn. 1 | Incrementar la calidad de los servicios portuarios náuticos | Mejorar gradualmente la calidad de los servicios que se ofrecen al turismo náutico y promover el crecimiento de esta línea de negocio preservando el medio ambiente. | | | | | |
| No. | Actividades Claves | Inicio | | | Fin | | |
| 1 | Realización de auditorias periódicas a las marinas turísticas localizadas en los recintos concesionados a la API. | Ene. 09 | | | Dic. 14 | | |
| 2 | Evaluación de resultados y emisión de recomendaciones | Ene. 09 | | | Dic. 14 | | |
| 3 | Seguimiento y control del cumplimiento de las recomendaciones | Ene. 09 | | | Dic. 14 | | |



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

| | | | | | | | |
|--|---|--|--|--|---------|---------|-------|
| Nombre de la Iniciativa | | Desarrollo de una obra e instalaciones para fomentar crecimiento del turismo náutico recreativo y el turismo de playa. | | | | No. | IE10. |
| Descripción | | Realización de los estudios y proyectos necesarios para el desarrollo de una marina turística y un club de playa en Puerto Progreso. | | | | | |
| Responsable de la Iniciativa | | Gerencias de Comercialización y de Operaciones e Ingeniería. | | | | | |
| Duración Estimada | | 5 años. | Inicio | Ene. 10 | Fin | Dic. 14 | |
| | | | Departamentos involucrados. | Gerencias de Comercialización, Operaciones e Ingeniería. | | | |
| Objetivos en que impacta la iniciativa | | | Logros Esperados por la iniciativa: | | | | |
| PTn. 2 | Desarrollar infraestructura portuaria náutica. | | Aprovechamiento de espacios existentes para incrementar la infraestructura destinada para atender la demanda de servicios náuticos y para el turismo de playa. | | | | |
| FTn. 4 | Promover las inversiones para el desarrollo y el mantenimiento de instalaciones náuticas | | Atracción de recursos privados para el desarrollo de infraestructura portuaria para el turismo náutico recreativo y el turismo de playa de la localidad. | | | | |
| No. | Actividades Claves | | | | Inicio | Fin | |
| 1 | Realización de estudios de mercado para caracterizar la demanda de servicios y el dimensionamiento de los proyectos | | | | Ene. 09 | Jun. 09 | |
| 2 | Campaña de promoción para atracción de inversionistas | | | | Jun. 10 | Dic. 10 | |
| 3 | Licitación de espacios para el desarrollo de los proyectos | | | | Ene. 11 | Jun. 11 | |
| 4 | Seguimiento y supervisión del avance de las obras | | | | Jul. 11 | Dic. 14 | |



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

Todas las líneas de negocios

| | | | | | | | |
|--|---|--|--|-----------------------------|--|-----|---------|
| Nombre de la Iniciativa | | Promover la elaboración de los Planes o Programas de Desarrollo Urbano de las localidades específicas de los recintos portuarios concesionados. | | | | No. | IE11. |
| Descripción | | Promover con las autoridades estatales y municipales de cada uno de los sitios en donde se asientan los recintos portuarios concesionados, la elaboración de los programas de Desarrollo Urbano respectivos. | | | | | |
| Responsable de la Iniciativa | | Dirección General, Gerencias de Comercialización y de Operaciones e Ingeniería. | | | | | |
| Duración Estimada | | 5 años. | | Inicio | Ene. 10 | Fin | Dic. 14 |
| | | | | Departamentos involucrados. | Gerencias de Comercialización, Operaciones e Ingeniería. | | |
| Objetivos en que impacta la iniciativa | | Logros Esperados por la iniciativa: | | | | | |
| PP. 2 | Gestionar el aprovechamiento eficiente de la infraestructura pesquera. | Impulsar procesos de planeación que respondan a lo requerimientos de los sistemas puerto-ciudad que tengan a bien impulsar y/o reforzar acciones coordinadas con las autoridades municipales concernientes a la definición de acciones específicas y criterios normativos referentes a los usos del suelo sobre todo de las áreas colindantes a los recintos portuarios, con el fin de evitar la generación de procesos urbanos negativos. | | | | | |
| PCa.2 | Incrementar la capacidad de la infraestructura portuaria para manejo de carga. | | | | | | |
| PTn.2 | Desarrollar infraestructura portuaria náutica. | | | | | | |
| PCr.2 | Mejorar la infraestructura portuaria para cruceros. | | | | | | |
| No. | Actividades Claves | | | Inicio | Fin | | |
| 1 | Integración de la Comisión Consultiva de cada puerto. | | | Ene. 10 | Sept. 10 | | |
| 2 | Elaboración de las tablas de compatibilidad de usos de suelo con su respectiva normatividad, que comprenda el área de cada uno de los puertos y la zona inmediata colindante a estos, considerando las perspectivas de desarrollo de cada recinto y la sustentabilidad ambiental de los proyectos previstos con las áreas naturales con las que se encuentran relacionadas. | | | Oct. 10 | Jun.11 | | |
| 3 | Elaboración y Consulta pública de los programas de desarrollo urbano respectivos. | | | Jul. 11 | Dic. 12 | | |
| 4 | Publicación de los programas de Desarrollo Urbano | | | Ene. 13 | Dic. 14 | | |

3.4 Programa de mantenimiento.

El programa de mantenimiento se deriva de los registros históricos que se tienen del presupuesto anual que se destina para la conservación de las instalaciones en el puerto de Progreso y en los recintos pesqueros, lo cual se describe en el siguiente cuadro:

| INVERSIONES EN MATENIMIENTO DE INFRAESTRUCTURA A CARGO DE LA API EN EL PUERTO DE PROGRESO Y PUERTOS PESQUEROS (en miles de pesos) | |
|---|----------------------|
| Obra (Miles de pesos) | INVERSIÓN 2009 TOTAL |
| Mantenimiento (3504) | |
| Mantenimiento menor a muelles. | 2,000 |
| Mantenimiento a vialidades y obras de protección. | 6,000 |
| Mantenimiento a sistema de alumbrado público | 1,400 |
| Mantenimiento a señalamiento marítimo. | 1,600 |
| Mantenimiento a los puertos pesqueros. | 4,000 |
| | |
| Subtotal 3504.... | 15,000 |

De forma similar, en el cuadro siguiente se indica el programa de mantenimiento de los principales cesionarios del puerto de Progreso y los montos de inversión previstos:



PROGRAMA OPERATIVO ANUAL 2009

| INVERSIONES PREVISTAS POR REALIZAR EN EL PUERTO DE PROGRESO (MANTENIMIENTO A INSTALACIONES O EQUIPOS POR PARTE DE CESIONARIOS 2009) (Miles de pesos) | | |
|--|--|----------------|
| Cesionario | Descripción | Inversión 2009 |
| Terminal de Contenedores de Yucatán S.A. de C.V. | Mantenimiento de instalaciones (pavimentos, alumbrado, almacén, etc.) y de equipos | 4,500 |
| Multisur S.A. de C.V. | Mantenimiento de patios de maniobras | 260 |
| | Mantenimiento a maquinaria y equipos de descarga | 845 |
| | Mantenimiento de instalaciones | 715 |
| SSA México S.A. de C.V. | Mantenimiento de instalaciones | 3,130 |
| Comercial Salinera de Yucatán, S. A. de C. V. | Pintura y mantenimiento general de muelle, banda y rodillos | 600 |
| PEMEX Refinación | Mantenimiento de muelle, defensas, barda perimetral, comedores, etc. | 10,000 |
| Subtotal | | 20,050 |