



Marina
Secretaría de Marina



E036 “Servicios de operación de infraestructura marítimo-portuaria”



Contenido

DATOS DE IDENTIFICACIÓN DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO (PP)	3
1. INTRODUCCIÓN	3
2. DEFINICIÓN Y ANÁLISIS DEL PROBLEMA	3
3. EXPERIENCIAS DE ATENCIÓN	4
4. ANÁLISIS DE POBLACIONES	6
4.1. POBLACIÓN POTENCIAL	6
4.2. POBLACIÓN OBJETIVO	6
4.3. FUENTE DE INFORMACIÓN Y FRECUENCIA DE ACTUALIZACIÓN	6
5. ÁRBOL DEL PROBLEMA	7
6. ÁRBOL DE OBJETIVOS	8
7. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS	8
8. ESTRUCTURA ANALÍTICA DEL PROGRAMA PRESUPUESTARIO (EAPP)	9
9. VINCULACIÓN CON LA PLANEACIÓN NACIONAL DEL DESARROLLO	9
10. DISEÑO OPERATIVO	16
10.1. MODALIDAD PRESUPUESTARIA	16
10.2. UNIDADES RESPONSABLES	16
10.3. BIENES Y SERVICIOS	17
10.4. COBERTURA	17
10.5. REGISTRO DE POBLACIÓN ATENDIDA	18
11. ANÁLISIS DE SIMILITUDES, COMPLEMENTARIEDADES Y DUPLICIDADES	18
12. INSTRUMENTO DE SEGUIMIENTO DEL DESEMPEÑO	19
13. ANÁLISIS PRESUPUESTAL	21



Datos de identificación del Programa presupuestario (Pp)

Ramo	13
Modalidad del Pp	E
Clave del Pp	036
Denominación Pp	"Servicios de Operación de infraestructura marítimo-portuaria".

1. Introducción

Las Administraciones del Sistema Portuario Nacional (ASIPONAS) son entidades públicas encargadas de la gestión y desarrollo de los principales puertos en México. Estas administraciones se responsabilizan de la planificación, programación, desarrollo, uso, aprovechamiento y explotación de los puertos bajo su concesión, operando de manera autosuficiente, productiva y competitiva. La implementación del programa presupuestario "Operación de Infraestructura Marítimo-Portuaria" es fundamental en el marco de la Secretaría de Marina (SEMAR). Este programa tiene como objetivo principal garantizar que los usuarios de los servicios portuarios en el país reciban operaciones eficientes, siendo crucial para el Mantenimiento y Modernización de Infraestructura, Eficiencia Operativa, Sustentabilidad y Competitividad, contribuyendo al desarrollo económico mediante la eficacia en la transferencia de bienes y servicios.

El presente Pp comenzó a operar tras la transferencia del control de los puertos a la Secretaría de Marina en 2021. La creación de este programa se originó por la necesidad de alinear las operaciones portuarias con las metas y objetivos del Plan Nacional de Desarrollo, específicamente en contar con una infraestructura de transporte que se traduzca en un sistema de movilidad eficiente, seguro y sostenible.

2. Definición y análisis del problema

El problema se define como: el movimiento de carga y pasajeros del país por vía marítima se produce en condiciones que obstaculizan su competitividad.

Durante las décadas de 1980 y 1990 muchos puertos mexicanos operaban con infraestructura anticuada, lo que limitaba su capacidad y eficiencia en la atención de buques y manejo de cargas. La inversión insuficiente en modernización y expansión de instalaciones portuarias contribuyó a la saturación y a la ineficiencia operativa. El aumento del comercio exterior en el año 2000 puso de manifiesto las deficiencias en la capacidad portuaria para manejar volúmenes crecientes de mercancías.

Entre 1996 y 2006, el sistema portuario mexicano experimentó un incremento del 31% en el movimiento de carga total, equivalente a un crecimiento anual del 3.3%. El movimiento



portuario total mantuvo una tendencia de crecimiento del 3% anual a partir de 2010. En 2023, el Sistema Portuario Nacional movilizó más de 294 millones de toneladas de carga total, de las cuales más del 80% correspondió a las ASIPONAS.

Con base a los aranceles del 25% impuestos a todas las importaciones mexicanas por Estados Unidos en marzo de 2025, se tiene la prospectiva de afectar el intercambio comercial valorado en más de 839,000 millones de dólares y desacelerar el desarrollo de la economía mexicana.

La falta de infraestructura adecuada puede conducir a condiciones laborales inseguras y a la disminución de oportunidades de empleo en las comunidades portuarias. Las ineficiencias portuarias pueden aumentar los costos de transporte y los tiempos de entrega, afectando la competitividad de las empresas y encareciendo productos para los consumidores. Las limitaciones en los puertos pueden obstaculizar el crecimiento de polos de desarrollo regionales, limitando inversiones y crecimiento económico local.

3. Experiencias de atención

La Autoridad Portuaria de Vigo, en España, ha establecido una oficina de cambio climático que ofrece asesoramiento en eficiencia energética, reducción de emisiones y prácticas sostenibles. Esta iniciativa busca mejorar la sostenibilidad ambiental del puerto y de las empresas que operan en él. El Puerto de Sevilla ha implementado proyectos de economía circular, reutilizando sedimentos de dragado para la fabricación de materiales de construcción. Esta práctica no solo mejora la sostenibilidad ambiental, sino que también optimiza la gestión de recursos y reduce costos operativos. La Autoridad Portuaria de Vigo, en colaboración con empresas privadas, está desarrollando la primera autopista ferro-portuaria del Atlántico. Este proyecto conectará por ferrocarril Vigo con la red de autopistas ferroviarias de la Península Ibérica, facilitando el tránsito de mercancías y aliviando las carreteras.

Planificación de Infraestructura: Se han avanzado en las planificaciones para conectar por tren la terminal de Bouzas en Vigo, lo que mejoraría la versatilidad del puerto local. **Accesos Ferroviarios Limitados:** La falta de conexiones ferroviarias adecuadas a la terminal de Bouzas limita la eficiencia del puerto y su capacidad para manejar mayores volúmenes de carga. **Retrasos en Infraestructura Clave:** La ejecución de la salida sur de Vigo para la conexión de alta velocidad con Portugal podría retrasarse hasta 2034, afectando la integración del puerto en la red ferroviaria de alta velocidad. **Desafíos Técnicos y Burocráticos:** La adaptación de los trenes a infraestructuras obsoletas y la superación de obstáculos burocráticos representan retos significativos para la implementación eficiente del proyecto.

Caso: Puerto de Paita, Perú

Intervención: Tras su concesión al consorcio Terminales Portuarios Euroandinos (TPE), el Puerto de Paita experimentó una modernización significativa que incluyó la construcción de un muelle de contenedores, dragado a mayor profundidad y la adquisición de grúas pórtico modernas.



Resultados:

Incremento en Productividad: El rendimiento del puerto se incrementó de 22 a 70 contenedores por hora por nave, triplicando su eficiencia operativa.

Ampliación de Capacidad: La modernización permitió al puerto manejar un mayor volumen de carga, consolidándose como el principal puerto del norte peruano.

Estos avances evidencian que la inversión en infraestructura portuaria puede resultar en mejoras sustanciales en la eficiencia y capacidad operativa, fortaleciendo la competitividad en el comercio marítimo.

Elementos Exitosos Incorporados en el Diseño del Programa:

Inversión en Infraestructura: El programa ha alineado sus objetivos con el Plan Nacional de Desarrollo, enfocándose en la construcción y modernización de obras de infraestructura portuaria. Esta estrategia busca reducir los costos de transporte y mejorar la conectividad intermodal de los puertos, fortaleciendo su competitividad.

Estandarización de Procedimientos: La integración de manuales de procedimientos, como el “Manual de Procedimientos de la Dirección General de Puertos”, ha permitido uniformar y optimizar las operaciones portuarias, mejorando la eficiencia y reduciendo errores operativos.

Fortalecimiento de la Seguridad Marítima: La Política Nacional Marítima destaca la importancia de la seguridad marítima y portuaria. El programa incorpora medidas para garantizar operaciones seguras en los puertos, protegiendo tanto las instalaciones como a los usuarios.

Elementos de Riesgo Considerados en el Diseño del Programa:

Desafíos en Seguridad y Protección: El crecimiento de la actividad portuaria y marítima implica mayores riesgos en términos de seguridad y protección. El programa reconoce la necesidad de reforzar las medidas de seguridad para enfrentar estos desafíos, invirtiendo en capacitación y equipamiento especializado.

En resumen, el diseño del Programa Presupuestario E036 integra elementos exitosos como la estandarización de procedimientos, inversión en infraestructura y fortalecimiento de la seguridad, al tiempo que aborda riesgos potenciales mediante estrategias de seguridad, coordinación y sostenibilidad. Esta integración busca optimizar las operaciones portuarias, garantizando servicios eficientes y seguros para los usuarios.



4. Análisis de poblaciones

4.1. Población potencial

La población potencial la constituye el movimiento de carga y de pasajeros que puede llevarse a cabo a través de la infraestructura portuaria de las ASIPONAS. Se estima que para 2025 en su conjunto las ASIPONAS tienen una capacidad instalada para recibir más de 380 millones de toneladas de carga entre las diferentes líneas de negocio que incluyen carga general, carga contenerizada, gráneles mineral y agrícola, así como fluidos como petróleo y derivados. Igualmente se estima una capacidad instalada para recibir a más de tres millones de pasajeros en cruceros turísticos al año.

4.2. Población objetivo

La población objetivo del está compuesta por el movimiento de carga y de pasajeros que se lleva a cabo a través de la infraestructura portuaria de las ASIPONAS.

Entre 2021,2023 y 2024 los movimientos de carga y pasajeros en las ASIPONAS han sido los siguientes:

Año	Movimiento de carga (toneladas)	Total de pasajeros en cruceros
2021	242,065,407	357,585
2022	207,815,261	1,893,389
2023	249,175,823	2,349,914
2024	226,659,757	2,384,626

4.3. Fuente de información y frecuencia de actualización

La actualización de los datos poblacionales se realiza de manera anual, complementándose con los datos oficiales del INEGI y los reportes internos del Sistema Portuario Nacional.



5. Árbol del problema





6. Árbol de objetivo



7. Análisis de alternativas

Alternativa 1: Modernización y expansión de infraestructura, integración y conectividad intermodal, fortalecimiento de la gobernanza y coordinación interinstitucional, digitalización y automatización de procesos.

Alternativa 2: Consorcio Regional de Puertos y Logística Integrada. Esta estrategia se basa en la colaboración entre los puertos ubicados en regiones estratégicas para optimizar recursos, coordinar inversiones y mejorar la conectividad intermodal.

Matriz de alternativas

Criterios de valoración		Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa n
Nivel de incidencia	Mayor efecto esperado en el cumplimiento del objetivo central	3	1	
	Mayor aceptación de la alternativa por parte de la población afectada	3	1	
Factibilidad	Menor costo de implementación	2	3	
	Mayor financiamiento disponible	3	2	
	Menor tiempo para obtener resultados	3	2	
	Mayor capacidad técnica	3	2	



Matriz de alternativas

Criterios de valoración		Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa n
Marco institucional	Se encuentra en el marco de las atribuciones de la dependencia o entidad que implementa el Pp	3	1	
	Mayor contribución a los objetivos de la dependencia o entidad y de la Planeación Nacional del Desarrollo	3	2	
Contexto de implementación	Entorno político favorable	3	2	
	Mejor percepción social	3	2	
	Menor impacto ambiental	3	2	
	Mayor pertinencia cultural y territorial	2	3	
Otro	Otros criterios aplicables			
Total		34	23	

Escala de comparación propuesta: 1=bajo; 2=medio; 3=alto.

8. Estructura Analítica del Programa presupuestario (EAPp)

Estructura Analítica del Pp

Situaciones negativas derivadas del árbol del problema	Solución óptima derivada del árbol de objetivos
Efectos	Fines
Baja percepción de ingresos	Elevada percepción de ingresos
Problema central	Objetivo central
El movimiento de carga y pasajeros del país por vía marítima se produce en condiciones que obstaculizan su competitividad.	El movimiento de carga y pasajeros del país por vía marítima se produce en condiciones que favorecen su competitividad.
Causas	Medios
Ineficiencia en la operación portuaria	Eficiencia en la operación portuaria

9. Vinculación con la Planeación Nacional del Desarrollo

Modernización y Conectividad: La inversión en la modernización de la infraestructura portuaria y la mejora de la conectividad intermodal responden a la meta del PND de ampliar la conectividad y modernizar el tejido productivo del país, facilitando el flujo de comercio internacional.

Transformación Digital y Sostenibilidad: La digitalización de procesos y la automatización de trámites se alinean con el énfasis del PND en la transformación digital, lo que permite optimizar la eficiencia operativa y reducir costos. Además, la incorporación de tecnologías sostenibles contribuye a las metas de desarrollo ambiental y resiliencia que el PND plantea.



Gobernanza y Participación Público-Privada: La reestructuración del modelo de gobernanza, mediante la integración de actores públicos y privados, se ajusta a la estrategia del PND de generar un entorno favorable para la inversión, la competitividad y el desarrollo regional, potenciando la colaboración entre el Estado y el sector privado.

Eje General 3: Economía moral y trabajo.

Objetivo 3.7. Mejorar la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional y transfronterizo, incrementando la competitividad del país mediante la consolidación de una red intermodal de infraestructura para un transporte eficiente, sostenible y seguro.

Estrategia 3.7.4 Incrementar la conectividad regional a través del transporte aéreo y marítimo, con el desarrollo de infraestructura y adquisición de equipamiento, para ofrecer servicios seguros, modernos y sostenibles, que cumplan con las normativas nacionales e internacionales y promuevan el dinamismo del sector turístico.

Estrategia 3.7.5 Garantizar un transporte eficiente, incluyente, moderno, seguro y sustentable mediante la regulación, verificación y modernización de la flota vehicular, con el objetivo de preservar la integridad y seguridad de los usuarios.

Estrategia 3.7.6 Fortalecer la coordinación y cooperación entre las dependencias de la Administración Pública Federal y sus diferentes sectores, con el fin de impulsar el desarrollo nacional mediante la implementación de la Política Nacional Marítima.

Eje Transversal 2: Innovación pública para el desarrollo tecnológico nacional

Objetivo T2.1: Incrementar la productividad y competitividad del país a través de un proceso de simplificación, digitalización y reducción en tiempos de resolución de trámites en los tres órdenes de gobierno.

Estrategia T2.1.2 Establecer un modelo nacional que modernice las operaciones gubernamentales mediante la simplificación y digitalización de trámites administrativos, cumpliendo con reglas de gestión documental, facilitando el acceso a derechos, promoviendo la inversión y eliminando prácticas de corrupción.

Objetivo T2.4: Impulsar la investigación colaborativa, el desarrollo tecnológico y la innovación en sectores estratégicos, con el objetivo de convertir a México en una potencia científica y tecnológica soberana, orientada hacia un desarrollo con bienestar y prosperidad. Este enfoque promoverá la formación científica, la generación de conocimiento y la transferencia tecnológica con visión humanista, contribuyendo al progreso integral del país.

Estrategia T2.4.2 Promover el desarrollo tecnológico mediante la maduración y escalamiento de tecnologías alineadas con las prioridades regionales y nacionales, asegurando la independencia tecnológica y contribuyendo al bienestar social.



9.1. Repúblicas y Compromisos

Programáticamente, se encuentra vinculado de manera directa a las siguientes repúblicas y compromisos:

1.- República democrática, justa, honesta, libre, participativa y responsable, **1.17.-** Digitalización más grande de la historia (trámites y servicios); **11.-** República próspera y conectada, **11.12.-** Consolidación del puerto de Salina Cruz y mejoramiento de 11 puertos más; **14.-** República segura y con justicia, **14.1.-** Fortaleceremos la paz y la seguridad con: Atención a las causas, Inteligencia e investigación, Fortalecimiento de la Guardia Nacional, Coordinación con estados, municipios y fiscalías;

9.2. Programa Sectorial de Marina

Objetivo 3. Fortalecer la articulación institucional y la cooperación intersectorial entre dependencias de la administración pública federal para consolidar la implementación efectiva de la Política Nacional Marítima como instrumento de desarrollo nacional.

Estrategia 3.5 Fortalecer la red portuaria, aeroportuaria, ferroviaria y logística multimodal para mejorar la conectividad del país y contribuir al desarrollo nacional.

Línea de acción 3.5.1 Fortalecer la conectividad multimodal, impulsar el comercio marítimo y fomentar el desarrollo económico nacional mediante la modernización, rehabilitación y expansión de la infraestructura portuaria y aeroportuaria estratégica con inversión y colaboración público-privada.

Línea de acción 3.5.3 Facilitar la convivencia operativa del cabotaje y el comercio exterior en recintos portuarios mediante adecuaciones logísticas, normativas e infraestructura intermodal para el cruce interoceánico de mercancías.

Línea de acción 3.5.4 Implementar programas de rehabilitación y conservación de infraestructura de transporte multimodal mediante diagnósticos técnicos, priorización territorial y ejecución coordinada entre sectores.

Línea de acción 3.5.5 Consolidar el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec como plataforma logística multimodal que integre la prestación de servicios de las ASIPONAS de Coatzacoalcos, Salina Cruz, Dos Bocas y Puerto Chiapas, y su interconexión por conducto del Ferrocarril del Istmo de Tehuantepec.

Línea de acción 3.5.7 Implementar un sistema informático que coadyuve en la automatización, acopio y procesamiento de información estratégica del sistema portuario nacional.



Línea de acción 3.5.8 Reducir los impactos al medio ambiente y vigilar el cumplimiento de la legislación en materia ambiental, mediante el uso de sistemas sostenibles y de eficiencia energética en los puertos nacionales

9.3. Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario Nacional Acapulco, S.A. de C.V. 2025-2030.

Misión: Administrar el puerto, brindando servicio con calidad, eficiencia y seguridad en las operaciones portuarias, que permitan incrementar en forma sustentable, las actividades marítimo-portuarias y así contribuir al desarrollo económico, social y cultural del Estado de Guerrero.

9.4. Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario Nacional Altamira, S.A. de C.V. 2025-2030.

Misión: Satisfacer con calidad, costo y tiempo competitivos, la demanda de servicios portuarios, de logística multimodal nacional e internacional y de actividades de valor agregado, para la movilización eficiente de la carga industrial y comercial de su mercado relevante.

9.5. Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario Nacional Cabo San Lucas, S.A. de C.V. 2025-2030.

Misión: Proporcionar infraestructura portuaria competitiva para el embarque y desembarque de pasajeros de cruceros y para el turismo náutico, de acuerdo con los estándares y a los requerimientos de la industria, con seguridad, calidez y calidad en atención del turismo nacional e internacional.

9.6. Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario Nacional Coatzacoalcos, S.A. de C.V. 2025-2030.

Misión: Satisfacer con eficiencia, eficacia y calidad, demanda de servicios portuarios e infraestructura para la industria petrolera y petroquímica, contribuyendo al desarrollo económico de la región del Istmo de Tehuantepec.

9.7. Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario Nacional Coatzacoalcos, S.A. de C.V. 2025-2030.

Misión: Satisfacer con eficiencia, eficacia y calidad, demanda de servicios portuarios e infraestructura para la industria petrolera y petroquímica, contribuyendo al desarrollo económico de la región del Istmo de Tehuantepec.



**9.8. Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario
Nacional Dos Bocas, S.A. de C.V. 2025-2030.**

Misión: Operar como plataforma logística eficiente en tierra y en actividades costa afuera con terminales, instalaciones y servicios especializados de alto rendimiento, para la industria de hidrocarburos y la carga comercial, en la región sur-sureste de México.

**9.9. Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario
Nacional Ensenada, S.A. de C.V. 2025-2030.**

Misión: Convertirse en un puerto de clase mundial, reconocido por su eficiencia, sostenibilidad y capacidad de contribuir al desarrollo económico y social de la región, posicionando a México como un referente en el comercio marítimo internacional.

**9.10. Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario
Nacional Guaymas, S.A. de C.V. 2025-2030.**

Misión: Proporcionar infraestructura y servicios portuarios confiables, eficientes y competitivos con condiciones de sustentabilidad que favorezca el crecimiento y diversificación de la economía del noreste y de su comercio exterior e interregional.

**9.11. Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario
Nacional Lázaro Cárdenas, S.A. de C.V. 2025-2030.**

Misión: Operar con altos estándares de productividad y sustentabilidad, contando con la infraestructura que permita brindar servicios portuarios y logísticos que cubran las necesidades de usuarios, inversionistas y comunidad portuaria, e impulsando la industria y el comercio marítimo, de altura y cabotaje, fomentando de inversión pública y privada, y permitiendo el crecimiento del Puerto, el desarrollo de sus zonas de influencia y el fortalecimiento del Sistema Portuario Nacional.

**9.12. Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario
Nacional Manzanillo, S.A. de C.V. 2025-2030.**

Misión: Ser el puerto latinoamericano líder en contenedores del Océano Pacífico, con infraestructura y operación de clase mundial y sustentable, que enlaza desde México la productiva cadena logística multimodal entre América y Asia.



9.13. Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario Nacional Mazatlán, S.A. de C.V. 2025-2030.

Misión: Atender de manera confiable, eficiente, suficiente y sostenible, la demanda de infraestructura y servicios portuarios generada por las cadenas productivas, turísticas y comerciales de las regiones económicas que conforman su zona de influencia.

9.14. Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso, S.A. de C.V. 2025-2030.

Misión: Impulsar el desarrollo económico de la región a través del comercio y del transporte marítimo en forma sustentable, mediante la administración y operación eficiente y segura del Puerto construyendo infraestructura y generando servicios de clase mundial, coadyuvando de esta manera al desarrollo social.

9.15. Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V. 2025-2030.

Misión: Satisfacer con eficiencia, eficacia y calidad, la demanda de infraestructura y servicios portuarios, del comercio marítimo y el turismo de cruceros.

9.16. Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Vallarta, S.A. de C.V. 2025-2030.

Misión: Administrar el puerto y los servicios que se brindan, impulsando el desarrollo de la infraestructura portuaria, con servicios de calidad y ofrecer la seguridad y protección, bajo el esquema el Código Internacional de Protección a Buques e Instalaciones Portuarias, con el fin del uso y aprovechamiento de las áreas concesionadas.

9.17. Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario Nacional Salina Cruz, S.A. de C.V. 2025-2030.

Misión: Modernizar el Puerto de Bahías de Huatulco y la marina de Chahué como centros turísticos de clase mundial como marina de clase mundial, favoreciendo una oferta competitiva de infraestructura y servicios para el turismo de cruceros, el turismo náutico y la pesca ribereña, que aporte mayor valor a sus usuarios.

9.18. Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario Nacional Tampico, S.A. de C.V. 2025-2030.

Misión: Contribuir al desarrollo económico, comercial y social de la región, mediante la eficiente administración de los recursos e infraestructura portuaria, llevando a cabo las



acciones necesarias para ofertar servicios portuarios de excelencia y de calidad bajo un entorno de seguridad que genere confianza en la comunidad portuaria.

9.19. Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Topolobampo, S.A. de C.V. 2025-2030.

Misión: Satisfacer con calidad y costos competitivos, la demanda de infraestructura y servicios portuarios, en el noreste de México.

9.20. Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario Nacional Tuxpan, S.A. de C.V. 2025-2030.

Misión: Contribuir en el desarrollo de Terminales e Instalaciones Portuarias especializadas, para la recepción, almacenamiento y distribución eficiente y eficaz de hidrocarburos, químicos y carga comercial, con la finalidad de optimizar la productividad de los servicios a las cadenas logísticas que se desarrollen en el Comercio marítimo Internacional y Nacional.

9.21. Programa Institucional de la Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V. 2025-2030.

Misión: Proporcionar infraestructura y servicios portuarios, con un modelo logístico eficiente, que favorezca la optimización de los costos en las cadenas de valor de las mercancías, generando mayor rentabilidad para el puerto y sus socios comerciales.

9.22. Programa Especial para la Productividad y la Competitividad 2025-2030 (PEPC 2025-20030) publicado el 29 de octubre de 2025.

Objetivo 3. Consolidar políticas públicas que permitan mejorar la capacidad productiva del país y fortalezcan el mercado interno con mayor contenido nacional en la producción y consumo, para apuntalar a México como un actor relevante en las cadenas globales de valor.

Estrategia 3.2 Facilitar la movilidad de personas y mercancías en todo el territorio nacional para integrar los diversos mercados regionales, robustecer las redes de proveeduría local, e incrementar la competitividad del país.

Línea de acción 3.2.2. Impulsar el transporte intermodal para el traslado eficiente, sostenible y seguro de mercancías mediante el fortalecimiento de los sistemas carreteros, aeroportuarios, portuarios y de vías férreas, y coadyuvar en la gestión de suelo apto para proyectos de infraestructura logística intermodal, a través de acciones de regularización, adquisición de derechos de vía, concertación y mecanismos de colaboración.



9.23. Agenda 2030 y Objetivos de Desarrollo Sostenible

Objetivo 8 Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.

Meta 1 Mantener el crecimiento económico per cápita de conformidad con las circunstancias nacionales y, en particular, un crecimiento del producto interno bruto de al menos un 7% anual en los países menos adelantados.

Objetivo 9 Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.

Meta 1 Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con especial hincapié en el acceso equitativo y asequible para todos;
Submeta 1 Fomentar el desarrollo económico; **Submeta 2** Fomentar el bienestar humano; **Submeta 3** Acceso equitativo y asequible a la infraestructura.

10. Diseño operativo

10.1. Modalidad presupuestaria

El programa tiene como meta principal mejorar la eficiencia y competitividad del Sistema Portuario Nacional de México, lo que requiere inversiones en la modernización de infraestructura, digitalización de procesos y fortalecimiento de la conectividad intermodal.

La intervención se articula mediante la asignación de recursos del presupuesto federal para ejecutar proyectos específicos y la coordinación con el sector privado en áreas donde la experiencia y eficiencia del mercado son determinantes. Esto garantiza que, además de la inversión estatal, se aproveche la capacidad de innovación y gestión del sector privado, siempre dentro de un marco regulatorio que asegure transparencia y eficiencia.

Por tratarse de la prestación de un servicio la modalidad del programa corresponde al tipo E "Prestación de servicios públicos".

10.2. Unidades Responsables

Administraciones del Sistema Portuario Nacional (ASIPONAs).

J2I	Administración del Sistema Portuario Nacional Acapulco, S.A. de C.V.
J2K	Administración del Sistema Portuario Nacional Cabo San Lucas, S.A. de C.V.
J2P	Administración del Sistema Portuario Nacional Dos Bocas, S.A. de C.V.
J2R	Administración del Sistema Portuario Nacional Ensenada, S.A. de C.V.
J2T	Administración del Sistema Portuario Nacional Mazatlán, S.A. de C.V.
J2U	Administración del Sistema Portuario Nacional Progreso, S.A. de C.V.



- J2V Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Vallarta, S.A. de C.V.
- J2W Administración del Sistema Portuario Nacional Topolobampo, S.A. de C.V.
- J2X Administración del Sistema Portuario Nacional Tuxpan, S.A. de C.V.
- J2Y Administración del Sistema Portuario Nacional Altamira, S.A. de C.V.
- J2Z Administración del Sistema Portuario Nacional Guaymas, S.A. de C.V.
- J3A Administración del Sistema Portuario Nacional Lázaro Cárdenas, S.A. de C.V.
- J3B Administración del Sistema Portuario Nacional Manzanillo, S.A. de C.V.
- J3C Administración del Sistema Portuario Nacional Puerto Chiapas, S.A. de C.V.
- J3D Administración del Sistema Portuario Nacional Tampico, S.A. de C.V.
- J3E Administración del Sistema Portuario Nacional Veracruz, S.A. de C.V.
- J3F Administración del Sistema Portuario Nacional Coatzacoalcos, S.A. de C.V.
- J3G Administración del Sistema Portuario Nacional Salina Cruz, S.A. de C.V.

10.3. Bienes y servicios

El servicio que se ofrece es la administración portuaria, la cual contempla la planeación de los recintos portuarios, la supervisión de la operación de la infraestructura y los servicios sesionados, la gestión de la seguridad y operatividad de los recintos y la promoción de captación de inversión hacia las ASIPONAs.

10.4. Cobertura

Criterios y Condiciones de Elegibilidad:

Ubicación Geográfica: Se atenderá a las comunidades que se encuentren en un radio de influencia definido (por ejemplo, 10–15 km) alrededor de los puertos.

Dependencia Económica: Se priorizará a aquellas familias y pequeños empresarios cuyo sustento dependa en gran medida de las actividades portuarias, logística, comercio y servicios asociados.

Impacto Laboral: Se considerará a los trabajadores directos e indirectos vinculados al sistema portuario (estibadores, personal administrativo, proveedores de servicios logísticos) que puedan beneficiarse de mejoras en productividad y condiciones laborales.

Criterios de Focalización Definidos por el Pp:

El programa se focaliza en las áreas portuarias y sus zonas de influencia inmediata, donde la actividad económica y la generación de empleos dependen críticamente del funcionamiento del puerto.

Se priorizan las comunidades con mayores índices de vulnerabilidad socioeconómica, donde la modernización y optimización del sistema portuario pueda generar un impacto multiplicador en la mejora de los servicios públicos y la competitividad del comercio regional.



Estimación de la Población Atendida: Con base en los datos de los censos y registros de las Administraciones Portuarias, se estima que en el primer ejercicio fiscal de operación el Pp atenderá a aproximadamente el 25–30% de la población total de las áreas de influencia de los puertos estratégicos.

10.5. Registro de población atendida

Las ASIPONAS actualizan periódicamente la estadística del movimiento de carga y pasajeros, que se encuentran en expedientes físicos y digitales.

Se programarán evaluaciones semestrales y anuales para revisar el impacto del programa, identificar áreas de mejora y realizar ajustes en la estrategia de intervención.

11. Análisis de similitudes, complementariedades y duplicidades

Complementariedad: El Pp E036 Servicios de operación de infraestructura marítimo-portuaria es complementario con los Pp K021 Infraestructura marítimo-portuaria.

Análisis de similitudes, complementariedades y duplicidades

Nombre y clave del Pp	Dependencia o entidad	Problema público	Objetivo central	Población objetivo	Cobertura geográfica	Bien y/o servicio generado	Relación identificada (Similitud, complementariedad o duplicidad)	Explicación
K021 – Infraestructura marítimo - portuaria	Secretaría de Marina	Insuficiente infraestructura marítimo portuaria en el país.	Los puertos amplían la capacidad de infraestructura marítimo portuaria.	Puertos del Sistema Portuario Nacional.	Nacional	Construcción de puertos	Complementario	Permite la ampliación del sistema portuario.



12. Instrumento de Seguimiento del Desempeño

	Resumen narrativo	Indicadores	Medios de verificación	Supuestos
Fin	Fortalecer la articulación institucional y la cooperación intersectorial entre dependencias de la administración pública federal para consolidar la implementación efectiva de la Política Nacional Marítima como instrumento de desarrollo nacional.	Porcentaje de participación del sector marítimo en la economía nacional.	Los datos son obtenidos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y del Sistema de Cuentas Nacionales de México. Cuenta de Bienes y Servicios año base 2018. Los valores se dan en millones de pesos a precios corrientes y presentan datos de un año anterior al que se reporta.	Garantizar que el desarrollo nacional sea integral y sustentable, que fortalezca la Soberanía de la Nación y su régimen democrático y que, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico y el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza, permita el pleno ejercicio de la libertad y la dignidad de los individuos, grupos y clases sociales.
Propósito	Contribuir al desarrollo económico incluyente mediante la creación de nueva	participación en el PIB Nacional	https://www.inegi.org.mx/temas/pib/	Se cuenta con los recursos públicos y privados para la ejecución de los proyectos.



	infraestructura portuaria.			
	Los puertos marítimos cuentan con avances en desarrollo de infraestructura.	Recursos para la inversión en infraestructura portuaria generados por las ASIPONAS.	Recursos para la inversión en infraestructura portuaria generados por las ASIPONAS: inversión: Informes de Ingresos y Gastos en Puertos sujetos a Administración del Sistema Portuario Nacional Federal: Cuenta de Hacienda Pública Federal / Ingresos	Los mercados mantengan o incrementen el movimiento por los puertos con lo que se logra los recursos proyectados para la ejecución de los proyectos.
Componentes	Ingresos para el desarrollo y operación de infraestructura portuaria generados por las ASIPONAS.	Recursos para la inversión en infraestructura portuaria generados por las ASIPONAS	Recursos para la inversión en infraestructura portuaria generados por las ASIPONAS: inversión: Informes de Ingresos y Gastos en Puertos sujetos a Administración del Sistema Portuario Nacional Federal: Cuenta de Hacienda Pública Federal / Ingresos	Los mercados mantengan o incrementen el movimiento por los puertos.
Actividades	Recepción de carga comercial por puertos	Movimiento de carga comercial en las ASIPONAS (Administraciones del Sistema Portuario Nacional)	Movimiento de carga comercial en las ASIPONAS (Administraciones del Sistema Portuario Nacional); Seguimiento al POA (Programa Operativo Anual) y en Estadística de la DGP (Dirección General de Puertos) http://www.sct.gob.mx/puertos-y-marina/estadisticas/ Estadística de la DGP	Los mercados mantengan o incrementen el movimiento de carga comercial en las ASIPONAS. La comercial corresponde al movimiento de carga sin incluir petróleo y derivados.



13. Análisis presupuestal

Recursos presupuestarios por capítulo de gasto

Capítulo	Monto en pesos corrientes
1000 Servicios personales	505,253,477
2000 Materiales y suministros	78,854,213
3000 Servicios generales	10,408,099,566
4000 Transferencias, asignaciones, subsidios y otras ayudas	
5000 Bienes muebles, inmuebles e intangibles	28,625,136
6000 Inversión pública	
7000 Inversiones financieras y otras provisiones	
8000 Participaciones y aportaciones	
9000 Deuda pública	
Total	11,020,832,392

Fuente u origen de los recursos

Fuente de Recursos	Porcentaje respecto al presupuesto estimado
Recursos Fiscales	0.34
Recursos propios	99.66
Total	100