

MARINA

SECRETARÍA DE MARINA



**OBJETIVO PRIORITARIO 4 DEL
PROGRAMA SECTORIAL DE
COMUNICACIONES Y TRANSPORTES
2020-2024**

Secretaría de Marina

**AVANCE Y RESULTADOS
Enero 2023 – Junio 2024**



Índice

1.- Marco normativo.....	3
2.- Resumen ejecutivo.....	5
Contribución del Programa al nuevo modelo de desarrollo planteado en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024.....	5
3.- Avances y Resultados.....	8
Objetivo prioritario 4. Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional.....	8
4- Anexo.	276
Avance de las Metas para el bienestar y Parámetros	276
Objetivo prioritario 4.- Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y; mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional.....	277
5- Glosario	38
6.- Siglas y abreviaturas.....	40

1

MARCO NORMATIVO

1.- Marco normativo

Este documento se presenta con fundamento en lo establecido en los numerales 40 y 44, de los *Criterios para elaborar, dictaminar, aprobar y dar seguimiento a los programas derivados del Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024 (PND)*, emitidos por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), los cuales señalan lo siguiente:

40.- Las dependencias y entidades serán responsables de cumplir los programas en cuya ejecución participen y de reportar sus avances.

44.- Asimismo, deberán integrar y publicar anualmente, en sus respectivas páginas de Internet, en los términos y plazos que establezca la Secretaría, un informe sobre el avance y los resultados obtenidos durante el ejercicio fiscal inmediato anterior en el cumplimiento de los Objetivos prioritarios y de las Metas de bienestar contenidas en los programas.

2

RESUMEN EJECUTIVO

2.- Resumen Ejecutivo

Contribución del Programa al nuevo modelo de desarrollo planteado en el Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024

El siete de diciembre de 2020 se publicaron en el Diario Oficial de la Federación (DOF) las reformas a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y la Ley de Puertos, mediante las cuales se transfirieron las atribuciones en materia marítima y portuaria de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) a la Secretaría de Marina (SEMAR). Dichas reformas entraron en vigor el siete de junio de dos mil veintiunos, y con ello, la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM), el Fideicomiso de Formación y Capacitación para el personal de la Marina Mercante Nacional (FIDENA) así como las entonces Administraciones Portuarias Integrales (APIs) se integraron al Ramo 13 “Marina”.

Esta transferencia de atribuciones permite la concentración del sector marítimo portuario en una sola Secretaría de Estado y la consecuente mejora en la eficiencia y operatividad de la actividad económica en los puertos y zonas marinas mexicanas. Como resultado de este traspaso de responsabilidades, corresponde a la SEMAR llevar a cabo las acciones para el cumplimiento de Objetivo Prioritario 4 del Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024 (PSCyT) “Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional”.

La mejora en la operación de los puertos y en la actividad económica que se desarrolla por vía marítima contribuye al propósito Eje III “Economía”, del PND 2019-2024. Para tal efecto, en 2021 se llevaron a cabo diversas acciones para el crecimiento y mantenimiento de la infraestructura portuaria y para el desarrollo de la Marina Mercante Nacional.

Con el fin de fortalecer y fomentar las actividades económicas locales se llevaron a cabo acciones de ampliación, rehabilitación y reordenación en el puerto de Ensenada, Baja California y se trabaja en proyectos de desarrollo para los puertos de Guaymas, Sonora; Topolobampo y Mazatlán, en Sinaloa.

Se ejecutaron diversos proyectos con el propósito de mejorar los Sistemas Intermodales Portuarios Costeros (SIPCO). En el SIPCO Noreste se llevaron a cabo diversas obras de ampliación para los recintos portuarios de Altamira y Tampico, en Tamaulipas. Respecto del SIPCO Centro se ejecutaron diversas obras para ampliar y mejorar la conectividad del puerto de Veracruz, Veracruz. En el SIPCO Peninsular se condujeron diversos desarrollos en beneficio de Puerto Progreso, Yucatán.

A fin de incrementar el movimiento de carga de la Marina Mercante Nacional se trabajó en el fortalecimiento del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) mediante los análisis

y gestiones para el desarrollo de rutas y pruebas piloto, así como mediante el Programa de Carreteras Marítimas. En este sentido, en diciembre de 2021 se instaló la Comisión Interinstitucional del TMCD con representantes de administraciones portuarias federales, estatales y municipales.

Por otra parte, para la modernización del FIDENA se llevaron a cabo trabajos de actualización y adecuación de los planes y programas de estudio de las Escuelas Náuticas y se gestionó el cambio a un modelo de Universidad Marítimo-Portuaria.

3

AVANCES Y RESULTADOS



3.- Avances y Resultados

Objetivo prioritario 4. Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional.

Este objetivo comprende las actividades relacionadas con el desarrollo de los puertos en torno a la marina mercante; es decir, en incentivar la construcción de obra de infraestructura portuaria y el asentamiento de industrias en las zonas costeras del país; reducir los costos de transporte de las mercancías mediante el cabotaje entre los puertos del mismo litoral; mejorar la conectividad intermodal de los recintos portuarios; convertir a los puertos en plataformas logísticas integrales que den valor agregado a las cadenas logísticas e incentivar el TMCD como un eje complementario al transporte terrestre.

Así también incluye las acciones destinadas a dirigir la educación náutica mercante y la administración centralizada de los puertos sobre las entidades paraestatales; como ejercer la autoridad portuaria a través del otorgamiento de concesiones y permisos para la ocupación de las zonas federales correspondientes, fijando normas de carácter técnico y tarifario.

Resultados

Actividades relevantes

Estrategia prioritaria 4.1. Fortalecer y fomentar las actividades económicas locales (pesca, turismo y comercio marítimo) en los estados del SIPCO Noroeste (Baja California, Baja California Sur, Sonora y Sinaloa) para afianzarlo como el receptor de mercancías provenientes de los estados del Sursureste.

4.1.1 Ampliar en 400 m el rompeolas del puerto de Ensenada, Baja California para mantener su operatividad.

Acción puntual concluida

4.1.2 Reordenar el malecón turístico del puerto de Ensenada, Baja California, para incentivar el arribo de cruceristas.

El proyecto tiene 91.% de avance; sin embargo, para fomentar el turismo de cruceros y visitantes, se impulsará la inversión privada mediante la licitación para la cesión parcial de derechos y obligaciones de una marina turística.

4.1.3 Adecuar las vialidades internas en el recinto portuario de Ensenada, Baja California para mejorar la conectividad interna del puerto.

Acción puntual concluida.

4.1.4 Habilitar los patios de áreas de almacenaje de granel mineral en el puerto de Guaymas, Sonora para mejorar la eficiencia operativa del puerto

Durante el segundo semestre de 2024 se contemplan habilitar 27,571.69 m² de nuevos patios a base de concreto hidráulico con capacidad de diseño de 40 Ton/m².

4.1.5 Ampliar las espuelas del ferrocarril en el puerto de Topolobampo, Sinaloa para disminuir los congestionamientos vehiculares y mejorará la relación puerto-ciudad.

Acción puntual concluida.

El proyecto se considera concluido. Se solicitó su cancelación debido a que el cesionario del puerto ha pospuesto, de manera indefinida, la inversión para una nueva línea de negocio, por lo que la ampliación de las espuelas del ferrocarril no es prioritaria.

4.1.6 Ampliar el Muelle de Graneles en el puerto de Topolobampo, Sinaloa para mejorar la eficiencia en los tiempos de operación de los buques.

Existen procedimientos legales pendientes a resolver; sin embargo, se tiene planeado concluirlo.

4.1.7 Construir la Terminal de Transbordadores en el puerto de Mazatlán, Sinaloa para incentivar el comercio y el turismo entre los puertos del Pacífico Norte.

Este proyecto considera la relocalización de la terminal de transbordadores con objeto de evitar el tráfico de vehículos de carga pesados en la zona del centro histórico de Mazatlán; sin embargo, no se ha iniciado debido a la falta de recursos

fiscales, por lo que se han realizado diversas acciones de mantenimiento y reingeniería operativa de los patios y métodos de carga y descarga de vehículos de los transbordadores.

4.1.8 Construir la Terminal Turística de Cruceros en el puerto de Mazatlán, Sinaloa para poder recibir cruceros de mayor capacidad que generen un nuevo enfoque turístico del puerto.

Este proyecto no ha iniciado debido a la falta de recursos para su ejecución; sin embargo, para brindar una atención adecuada al creciente arribo de cruceros, se ha invertido en la modernización y mantenimiento de la actual Terminal Turística de Cruceros.

4.1.9 Reparar los rompeolas El Crestón y Chivos en el puerto de Mazatlán, Sinaloa para mantener la operatividad del puerto.

Este proyecto está suspendido debido al amparo contra el Acuerdo Interinstitucional de Ampliación del Recinto Portuario interpuesto por el Ejido Isla de la Piedra. Se considera que en breve puedan reiniciarse las obras de rehabilitación del rompeolas de Chivos.

4.1.10 Rehabilitar el muelle pesquero y las rampas de botado en el puerto no concesionado de San Felipe, Baja California que dará mayor seguridad a los pescadores e incentivará la actividad comercial de la localidad.

No se realizaron acciones específicas.

Estrategia prioritaria 4.2.-Mejorar la conectividad intermodal de la región que comprenden al estado del SIPCO Noreste (Tamaulipas) para incentivar el establecimiento de empresas locales que favorezcan al desarrollo local, tomando en cuenta su importante ubicación geográfica.

4.2.1 Dragar el canal de navegación del puerto de Altamira, Tamaulipas que potenciará al puerto para poder recibir buques de mayor calado.

Acción puntual concluida

El proyecto tiene 100% de avance físico y ya está en operación. Gracias a este proyecto se generaron ahorros al permitir la entrada de buques de nueva generación, con lo que se disminuyó el costo unitario de la carga movilizada por el puerto.

4.2.2 Construir el muelle y patio API 3 en el puerto de Altamira, Tamaulipas que brindará mayor control y seguridad a los buques en caso de contingencia.

El proyecto tiene 1.20%, de avance físico, por lo que será una Acción Reprogramada.

4.2.3 Adecuar los patios y vialidad Mar Rojo en el puerto de Altamira, Tamaulipas que incentivará la capacidad para poder movilizar vehículos desde los centros de producción del Altiplano.

El proyecto tiene 95.8% de avance físico y con fecha estimada de conclusión para el octubre de 2024. Con este proyecto se logrará el aumento de la capacidad de almacenamiento de los patios EX-ITA y P.V.I. y la atención de la demanda por el incremento del movimiento de vehículos, así como reducir costos de mantenimiento de la vialidad Mar Rojo.

4.2.4 Construir las obras de protección al litoral costero del puerto de Altamira, Tamaulipas para mitigar la pérdida de playa y un mayor azolvamiento de los canales de navegación.

El proyecto cuenta tiene 11.27% de avance físico. Se contempla que la primera etapa se concluirá en diciembre de 2024. Con este proyecto se resolverá la problemática de la erosión costera por la alteración de los patrones del transporte litoral de la zona sur del puerto de Altamira. La continuación de la obra será parte de una Acción Reprogramada.

4.2.5 Habilitar las subestaciones eléctricas y líneas de trasmisión del puerto de Altamira, Tamaulipas que mejorarán las condiciones de seguridad al interior del puerto.

El proyecto tiene 67.61 de avance físico. Se contempla que la primera etapa se concluirá en octubre de 2024. La continuación de la obra será parte de una Acción Reprogramada.

4.2.6 Reforzar los muros en paso superior vehicular del puerto de Altamira, Tamaulipas, para mejorar los flujos de transporte y la relación puerto-ciudad.

El proyecto tiene 98.66% de avance. Se contempla que la primera etapa se concluirá en septiembre de 2024. Con este proyecto se harán más eficientes las operaciones del tránsito vehicular de mercancías con destino a la zona noreste, donde se ubican los principales socios de intercambio comercial del puerto

4.2.7 Construir el edificio de la aduana de Tampico, Tamaulipas, para poder brindar un servicio de calidad a los usuarios en instalaciones seguras.

Durante el periodo se llevaron a cabo obras para el mejoramiento de infraestructura de la aduana de Tampico, tales como: alojamientos para el personal de comercio exterior, almacén de las mercancías, área de caninos y mantenimiento a oficinas de servicios. Se considera que el edificio fue rehabilitado haciendo adecuaciones y mantenimientos para atender dicho objetivo. Se contempla que el proyecto se concluirá durante 2024.

4.2.8 Reconstruir las vías de FFCC en el recinto portuario de Tampico, Tamaulipas para mejorar la conectividad al interior del puerto.

Acción cancelada. Con la firma de los contratos de las Terminales de Usos Múltiples I y II, ya no ingresan ferrocarriles para uso propio del puerto, por lo que la responsabilidad de dar mantenimiento y reconstruir las vías recae sobre los cesionarios.

4.2.9 Construir y prolongar las escolleras y la protección marginal del puerto de Tampico, Tamaulipas para mantener la operatividad del puerto.

Actualmente se cuenta con un proyecto autorizado con un avance del 0.13% que son estudios previos a la actualización de los requerimientos de construcción y prolongación, por lo que se reprogramarán las acciones para años subsecuentes.

4.2.10 Construir las bodegas 16 y 17 en el puerto de Tampico, Tamaulipas para contar con espacios seguros para el manejo de la carga.

Acción puntual concluida.



Estrategia prioritaria 4.3.- Mejorar la relación puerto-ciudad en los estados del SIPCO Centro (Jalisco, Colima, Michoacán, Guerrero y Veracruz) para incentivar el desarrollo de crecimiento de actividades de alto valor agregado local y fortalezcan el mercado interno, principalmente de las zonas costeras.

4.3.1 Ampliar la banda de atraque de los muelles 1, 2 y 3 en Puerto Vallarta, Jalisco para poder recibir cruceros de mayor capacidad y potenciar al puerto como un destino turístico internacional.

Se trabaja en el Análisis Costo-Beneficio para, posteriormente, en el ejercicio 2025, realizar el registro ante la UI- SHCP.

4.3.2 Ampliar el puerto de Manzanillo en el vaso II de la Laguna de Cuyutlán en el estado de Colima para atender la creciente demanda de bienes desde el centro del país para las cadenas logísticas.

El 17 de agosto de 2023 se publicó, en el DOF, el Acuerdo por el que se delimita y determina el Recinto Portuario del Vaso II del Puerto Laguna de Cuyutlán, en Manzanillo, Colima. El 9 de noviembre de 2023, mediante el QUINTO ADENDUM, se publicó la ampliación del Recinto Puerto Laguna de Cuyutlán pasando de 14,625,165.01 m² de agua a una superficie de 18,190,703.5156 m² de tierra y agua

4.3.3 Reforzar el rompeolas del puerto de Manzanillo, Colima para mejorar la seguridad a los usuarios y mantener la operatividad del puerto ante eventos climatológicos.

Acción puntual concluida.

4.3.4 Prolongar las escolleras del puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán para aumentar la seguridad a las embarcaciones ante eventos climatológicos, además de la reducción de costos de mantenimiento de las instalaciones portuarias.

Acción puntual concluida.

4.3.5 Construir el muelle y patio de uso público en el puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán que ayudará a hacer más eficiente la operatividad del puerto y lo potenciará como un Hub internacional.

Durante 2024 se trabajó en la conclusión de la construcción de muelle y dragado en el canal suroeste para carga de cabotaje y de altura. Durante 2025 podrá ser asignado bajo un contrato de cesión parcial de derechos y obligaciones para su operación.

4.3.6 Construir el Muelle 3 del puerto de Tuxpan, Veracruz que mejorará el manejo de las mercancías.

El proyecto de inversión se reprogramó para inicio en 2026-2027. Lo anterior, con el objetivo de contar con recursos fiscales para el desarrollo de la infraestructura, ya que la entidad no cuenta con suficiencia presupuestaria para su financiamiento.

4.3.7 Consolidar la ampliación natural del puerto de Veracruz, Veracruz que reducirá los costos logísticos de las mercancías y potenciará al puerto como un Hub internacional.

Se tiene contemplado que el proyecto se concluya a finales de 2024. Durante el periodo a reportar, se instrumentó el proceso de otorgamiento de cesión parcial de derechos para el desarrollo de una Instalación semiespecializada para vehículos y carga general.

De la misma manera, se están elaborando los estudios de factibilidad legal y técnica para la instalación especializada de manejo de residuos en el puerto. De aceptarse, se comenzará el proceso para una de cesión parcial de derechos.

4.3.8 Construir el libramiento ferroviario a Santa Fe en el puerto de Veracruz, Veracruz para mejor la conectividad intermodal del puerto.

Tiene un avance de físico y financiero de 94.5%. Se contempla concluir durante 2024

4.3.9 Construir la nueva aduana del puerto de Veracruz, Veracruz a fin de reducir los tiempos de estadía de las mercancías haciendo más eficientes las cadenas logísticas nacionales.

Acción puntual concluida. Las metas se cumplieron al 100%.

4.3.10 Realizar las obras portuarias de cambio de trayectoria de ferrocarril y de la carretera para la Terminal de Gas Natural Licuado del puerto de Manzanillo para mejorar el suministro de este insumo a los estados de Colima, Jalisco y Michoacán.

Acción puntual concluida.

Estrategia prioritaria 4.4.- Incentivar el desarrollo portuario industrial en el SIPCO Sursureste que comprende los estados de Guerrero, Oaxaca, Chiapas y Tabasco para fortalecer las relaciones de actividades económicas locales (pesca, turismo y comercio por mar) aparejado al desarrollo de las regiones centro-noroeste del país.

4.4.1 Reconfigurar las áreas para la ampliación de la instalación de contenedores y carga general en Puerto Chiapas, para incentivar el comercio nacional de los productos locales.

Acción puntual concluida.

4.4.2 Rehabilitar las áreas dañadas por sismo en Puerto Chiapas, para poder brindar un servicio de calidad a los usuarios en instalaciones seguras.

El Proyecto “Infraestructura para la Modernización de Puerto Chiapas” está integrado por 6 componentes, siendo uno de ellos: Construcción del Edificio Administrativo en la ASIPONA Puerto Chiapas. Se están gestionando los recursos fiscales para comenzar su licitación.

4.4.3 Realizar el relleno para ganar terrenos al mar y construir espigones que potenciará la vocación de hidrocarburos del puerto de Dos Bocas, Tabasco.

Se trabaja en la elaboración del ACB y la MIA del proyecto.

4.4.4 Ampliar el puerto de Dos Bocas, Tabasco para dar una mejor atención a los servicios portuarios derivados de la construcción de la refinería en el puerto.

Durante 2024 se obtuvieron los recursos fiscales por lo que se realizó el trámite para la adjudicación de la obra. En julio comenzaron los trabajos y se están ejerciendo los recursos según el calendario de inversión.

4.4.5 Construir el muelle No. 3 en el puerto de Dos Bocas, Tabasco para hacer más eficiente el traslado de derivados petrolíferos de la nueva refinería.

En 2024 se obtuvo la clave de cartera del proyecto “Muelle para la Terminal de Granel Mineral del puerto de Dos Bocas”. Durante el segundo trimestre del año se

obtuvieron recursos fiscales y se realizaron los tramites de contratación y adjudicación de la obra y se está ejecutando de acuerdo con el programa de trabajo y calendario de inversión.

4.4.6 Conservar y rehabilitar la Infraestructura marítimo-portuaria en los puertos no concesionados del Pacífico Sur cercanos a Puerto Madero, para detener el proceso de deterioro de la playa, la carretera y las instalaciones portuarias.

El proyecto tiene 15% de avance físico y se contempla concluir durante 2024.

4.4.7 Conservar y Rehabilitar la Infraestructura marítimo-portuaria en los puertos no concesionados de Sisal, Telchac, El Cuyo y Celestún en Yucatán, con lo que se incrementará la seguridad a las embarcaciones pesqueras y de servicios turísticos locales.

Acción puntual concluida.

4.4.8 Construir el atracadero, la rampa de botado y la plataforma de operación en el puerto no concesionado de El Paredón, Chiapas, con lo que se generará más empleo y seguridad a las embarcaciones pesqueras y de recreo turístico locales.

Durante 2024 no se contó con recursos para su ejecución. El proyecto original consiste en la construcción de un atracadero, una rampa de botado y una plataforma de operación en Paredón, Tonalá, Chiapas.

4.4.9 Llevar a cabo el proyecto para recuperar la playa y evitar la erosión de playa Majahua, Guerrero para incentivar el turismo y las actividades comerciales locales.

No se asignaron recursos fiscales para su desarrollo durante 2024. La obra consiste en la prolongación en 55 metros del muelle público y la colocación de 388,889 metros cúbicos de arena, con un ancho de playa de 60 m en una longitud de 1,085 m. Con lo que se espera detener el retroceso de la línea de costa y disminuir el proceso de erosión

Estrategia prioritaria 4.5.- Fortalecer la actividad portuaria industrial en los estados del SIPCO Peninsular (Yucatán, Campeche y Quintana Roo) para convertir a la región en un puente de desarrollo entre el centro y suroeste del país.

4.5.1 Dragar el canal de navegación para llevar a cabo la ampliación de Puerto Progreso y potenciarlo como el puerto Hub de la Península de Yucatán y de la región del Caribe.

El proyecto se desarrolla en conjunto con el Gobierno del Estado de Yucatán. Ya se tiene el proyecto ejecutivo actualizado, la vigencia de la MIA, el permiso de vertimiento ante la SEMAR y la opinión de No Afectación al tráfico marítimo de la Capitanía de Puerto.

4.5.2 Construir el almacén de usos múltiples en el muelle 7 en Puerto Progreso, Yucatán que mejorará el traslado y la eficiencia de las cadenas logísticas.

Debido a las necesidades del puerto, se determinó que no se justifica la construcción de un almacén en esta zona del puerto.

4.5.3 Rehabilitar los muelles públicos a base de muro de contención en el puerto de Yucalpetén, Yucatán, lo que aumentará la vida útil de la infraestructura portuaria.

Por las necesidades y requerimientos de seguridad, se concluyó la primera etapa del proyecto de rehabilitación de los muelles públicos; la segunda se realizará en 2025.

4.5.4 Construir la línea de media tensión en el recinto portuario de Progreso, Yucatán para mejorar la operatividad del puerto, la seguridad para las embarcaciones y los usuarios.

Se realizó la contratación de la tercera y última etapa del mantenimiento a la línea de media tensión del puerto. Se tiene 7% de avance y se contempla concluir durante 2024

4.5.5 Dragar el canal de navegación en el puerto de Telchac, Yucatán, que mejorará la seguridad, la operación e incentivará las actividades pesqueras y de servicios turísticos de la zona.

Acción puntual concluida.

4.5.6 Dragar el canal de navegación y realizar las obras portuarias en el puerto de Chabihau, Yucatán, que brindará mejores condiciones de seguridad a los habitantes de la localidad.

Acción puntual concluida.

4.5.7 Implementar el programa de mantenimiento del rompeolas del viaducto de Puerto Progreso, Yucatán, que mejorará la vida útil de la principal vía de comunicación del recinto con el puerto.

El proyecto finalizó en diciembre de 2023; sin embargo, se dará un mantenimiento menor a la zona protegida debido a daños causados por el frente frío no 32.

4.5.8 Construir las bodegas de usos múltiples en Puerto Progreso, Yucatán, para mejorar la operatividad de los servicios portuarios.

Se está a la espera de la autorización de la UI-SHCP.

4.5.9 Dragar el canal de navegación en los puertos pesqueros no concesionados de Sisal y Chuburná, Yucatán, para mejorar la seguridad e incentivar las actividades pesqueras y de turismo náutico.

El estudio realizado por la UNAM determinó que estos dragados no son urgentes y se están programando para que su ejecución.

4.5.10 Conservar y Rehabilitar la Infraestructura marítimo-portuaria en los puertos no concesionados de Celestún, Telchac, Río Lagartos, El Cuyo, y Sánchez Magallanes, Yucatán para incentivar las actividades pesqueras y mejorar las condiciones de seguridad a los habitantes.

El proyecto tiene 15% de avance. Se contempla concluir durante 2024.

Estrategia prioritaria 4.6.- Desarrollar a la Marina Mercante Nacional mediante nuevas rutas comerciales y participación de embarcaciones con bandera mexicana en los tráficos de altura, cabotaje y corta distancia para incrementar el movimiento de carga, el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida de la población.

4.6.1 Promover la normatividad que impulse el desarrollo de la Marina Mercante y la Industria Naval.

Se concluyó la redacción del proyecto de Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y la Industria de la Construcción Naval que fortalecerá al sector

marítimo portuario e impulsará la economía nacional, a través del incremento del movimiento de carga por vía marítima, mejores las oportunidades laborales de los marinos mercantes mexicanos y el impulso a la construcción de embarcaciones en astilleros mexicanos. Ya se publicó en la Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados.

4.6.2 Incrementar el número de embarcaciones con bandera mexicana para el comercio de mercancías.

Se llevaron a cabo reuniones de trabajo con las Cámaras y Asociaciones del subsector marítimo con el objeto de conocer sus necesidades y diseñar un producto financiero respaldado por el FONDEMAR que sea adecuado a sus requerimientos y cargas potenciales de movilizarse vía marítima.

Además, el pasado 9 de agosto de 2023, la empresa Línea Marítima del Pacífico realizó el abanderamiento del B/M “Coquimbo I” a mexicana cambiando su nombre a “Mar de California” para dar servicio de cabotaje en los puertos mexicanos, teniendo base en el puerto de Ensenada. A diferencia de otros barcos, no tiene una ruta preestablecida, sino que operará y buscará hilar cargas, transportando todo tipo de carga a granel, granos, acero, bobinas, yeso y sal, entre otros.

4.6.3 Contar con nuevas rutas de cabotaje y transporte marítimo de corta distancia como un complemento al transporte terrestre.

Se continúa con el seguimiento a la instalación de una ruta marítima entre Ensenada, B.C., y San Diego, California, a través de un ferry de pasajeros que ofrecerá una alternativa de movilidad para aliviar el tránsito de personas entre México y los EUA, además de representar un nuevo tipo de atracción turística para ambos países.

Asimismo, a través de un estudio de mercado financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) se han identificado las oportunidades comerciales para el movimiento de carga entre puertos los mexicanos y estadounidenses del Golfo de México. Este ejercicio tiene el objetivo de activar rutas específicas para identificar posibles actividades de exportación y de importación que permitan efficientar los costos de este movimiento por vía marítima. Ya se concluyó con la primera fase que se centró en identificar las rutas viables en el Golfo

de México. La segunda fase se encuentra en proceso de definición, mediante la elaboración de los términos de referencia, que tendrán como objetivo identificar las cargas correspondientes para la instalación de las rutas.

4.6.4 Aumentar la participación de las embarcaciones de bandera mexicana en el movimiento de carga comercial en cabotaje (sin hidrocarburos).

Se realizaron reuniones informativas con la industria de la construcción para dar a conocer el FONDEMAR como un instrumento de apoyo para la adquisición y/o construcción de nuevas embarcaciones. Además, se llevan a cabo mesas de trabajo interinstitucional que incentiven la aplicación especial de un porcentaje del Impuesto Sobre la Renta (ISR), la consideración de la Depreciación Acelerada de los Buques, la Acreditación de Estímulos Fiscales a través del Impuesto Especial sobre Producción y Servicios (IEPS), como actualmente se aplica con el transporte terrestre. Estos incentivos reducirán los costos operativos de las empresas navieras, mejorarán la competitividad del sector, fomentarán la inversión en infraestructura y tecnología para el impulso del crecimiento del transporte de cabotaje y corta distancia.

4.6.5 Instrumentar un esquema de tarifas preferenciales para el tráfico de cabotaje en los puertos con API a fin de incrementar carga movilizada en este tráfico.

Se trabaja en la actualización de la “tarifa máxima integrada” por el uso de infraestructura portuaria aplicable a las rutas existentes de cabotaje y TMCD. Asimismo, se han aplicado descuentos en las tarifas por el uso de infraestructura portuaria a aquellas navieras que instalen nuevas rutas; por ejemplo: Puerto Chiapas aplica hasta 30%; Ensenada ha autorizado tarifas de 50% descuento; Topolobampo 20% y; Guaymas 25%.

4.6.6 Fortalecer el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) en los dos litorales.

Se trabajó en la identificación de nuevas rutas que permitan eficientar el transporte de mercancías y también de personas. En el caso del Golfo de México, a través de un Estudio de Mercado realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en colaboración con la empresa consultora IDOM, se han identificado rutas con alta

viabilidad que pueden optimizar las cadenas de suministro, ofreciendo alternativas más eficientes de movilidad de mercancías en complemento a las rutas terrestres existentes con los Estados Unidos. Por otro lado, se trabaja en la reactivación de la ruta Tampico-Progreso-Santo Tomás de Castilla (Guatemala) que se suspendió derivado de la pandemia por COVID-19.

Por su parte, en el Pacífico Mexicano se desarrollan rutas que serán operadas por navieras mexicanas: Manzanillo-Lázaro Cárdenas-Salina Cruz y; Guaymas-La Paz. Por último, la ruta entre el Puerto de Ensenada y San Diego.

4.6.7 Facilitar la integración de las redes de transporte marítimo de cabotaje y de corta distancia.

Se trabaja con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AMEXCID) en el lanzamiento del primer Hub de Infraestructura y Transporte (HIT) que será una herramienta funcional de acompañamiento al desarrollo de infraestructura y movilidad con un enfoque multimodal, para la integración logística regional y la mejora de la competitividad.

La plataforma, en esta primera fase, compiló datos de Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana. El HIT proporciona información sobre planificación de inversiones con datos en permanente actualización por país y tiene el objetivo de apoyar la toma de decisiones en temas de infraestructura regional, además de que constituye una base de conocimiento para sectores productivos y ciudadanos.

4.6.8 Habilitar la infraestructura y servicios portuarios dedicados al tráfico de cabotaje y de corta distancia.

Con una inversión pública de 646 millones de pesos se concluyó la construcción de un muelle para cabotaje en la ASIPONA de Lázaro Cárdenas y se inaugurará en septiembre de 2024. Este muelle permitirá a Lázaro Cárdenas ser un hub comercial para el traslado de mercancías entre los puertos de Ensenada, La Paz, Guaymas, Topolobampo, Mazatlán, Vallarta, Manzanillo, Salina Cruz, Acapulco y Puerto Chiapas.

4.6.9 Constituir y dar seguimiento a los acuerdos de la Comisión Interinstitucional del Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD).

El TMCD es una línea de trabajo del sector Transporte en la Agenda Mesoamericana de Cooperación de Proyecto Mesoamérica. Por lo anterior, en conjunto con AMEXCID, la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) y la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), se trabaja en la identificación de los intereses y necesidades de los clientes potenciales para diseñar un servicio regular dedicado y especializado de transporte intermodal puerta-puerta. En 2023 se realizó el lanzamiento de la encuesta para la identificación de usuarios y cargas susceptibles de ser transportadas por vía marítima y en febrero de 2024 se presentó en San José, Costa Rica. El 29 de agosto de 2024 en el puerto de Veracruz, se realizará la Reunión Bilateral de Facilitación Comercial entre México y Guatemala para explorar oportunidades de colaboración para la posible instalación de rutas marítimas entre nuestro país y los puertos de Santo Tomás de Castilla y Puerto Quetzal.

4.6.10 Explotar los corredores intermodales de cabotaje y rutas de navegación de corta distancia en mercados nicho.

En trabajo conjunto con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), se culminó el estudio de mercado en los puertos de Altamira, Tuxpan, Salina Cruz, Coatzacoalcos, Seybaplaya y Progreso para impulsar el Cabotaje y TMCD. Dentro de los resultados obtenidos, se analizó la viabilidad de las rutas marítimas con EUA y Centroamérica.

Las recomendaciones señalan que el cabotaje y TMCD presentan un gran potencial; sin embargo, es necesario abordar los desafíos y trabajar en conjunto con los actores para crear un entorno propicio para su desarrollo. Las rutas con alta viabilidad pueden optimizar las cadenas de suministro, mejorar la competitividad del transporte marítimo y ofrecer alternativas más eficientes y sostenibles. En cuanto a las rutas que requieren acciones adicionales, es fundamental monitorear el mercado para actualizar su viabilidad, considerando los cambios en las tendencias de consumo y patrones de comercio.

Estrategia prioritaria 4.7.- Reactivar la industria de la construcción naval y modernizar FIDENA, para generar empleos fijos y economías de escala especializadas en las regiones costeras y atender las necesidades educativas marítimo-portuarias.

4.7.1 Diseñar un esquema de financiamiento público-privado para adquirir, modernizar o construir embarcaciones en astilleros nacionales.

El 12 de enero de 2024 se publicó, en el Diario Oficial de la Federación (DOF), el Acuerdo por el que se modifican las Reglas de Operación del Fondo para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana (FONDEMAR), a efecto de incrementar la población objetivo y fomentar el acceso a créditos nacionales e internacionales con condiciones financieras competitivas, fortaleciendo con ello la productividad y competitividad del sector. Actualmente se continúa con la su promoción en el subsector.

4.7.2 Establecer un mecanismo que integre el criterio de Contenido Nacional en la producción y reparación de la industria de la construcción naval.

El impulso de esta actividad se encuentra en función del avance de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante y la Industria Naval.

4.7.3 Incrementar la construcción, reparación y modernización de embarcaciones de la marina mercante en astilleros mexicanos.

Se realizaron reuniones informativas con la industria de la construcción para dar a conocer el FONDEMAR como un instrumento de apoyo para la adquisición y/o construcción de nuevas embarcaciones.

4.7.4 Crear la Universidad Marítima y Portuaria de México, en coordinación con las dependencias que cuentan con facultades en la materia.

Se concluyeron las gestiones para formalizar el Segundo Convenio Modificatorio al Contrato de creación de la Universidad Marítima y Portuaria de México (UMPM), con el que se establecen las nuevas funciones y atribuciones, entre las que destacan: su constitución y; las acciones necesarias para cumplir con los requisitos y estructura que pide la SEP a las Instituciones de Educación Superior que tienen funciones Universitarias

4.7.5 Incrementar la oferta educativa, la investigación y el desarrollo de alto nivel.

Con el objetivo de ampliar y diversificar la oferta académica y comprometidos con los estándares de excelencia académica, se desarrollan nuevos programas educativos en las áreas de administración portuaria, derecho e ingeniería portuaria. Además, se adecuaron los planes y programas de estudio de las licenciaturas de Piloto Naval y Maquinista Naval para alinearlos a los requerimientos de formación a bordo de embarcaciones de prácticas que coadyuvan al desarrollo de las competencias establecidas en el Convenio y el Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW). Por último, se mantuvo la certificación internacional del Centro de Educación Náutica de Campeche como Centro de Capacitación para Cursos en Sistemas de Posicionamiento Dinámico, avalado por The Nautical Institute de Londres.

4.7.6 Contar con un buque escuela para las escuelas náuticas.

Se continúa con la integración de la información para el programa de inversión con las características del buque escuela, a fin de que cumpla con las capacidades y condiciones técnicas y educativas necesarias para lograr su objetivo.



Avances de la Meta para el bienestar y Parámetros del Objetivo prioritario 1

Indicador		Línea base (2018)	Resultado 2021	Resultado 2022 ¹	Resultado 2023	Meta 2024 de la Meta para el bienestar o tendencia esperada del Parámetro
4.1 Meta para el bienestar	Indicador de Movimiento de Carga Portuaria e Impacto Social.	100	95.88	97.45	99.89	105.74
4.2 Parámetro	Movimiento de carga portuaria.	50	45.13	45.34	46.37	54.35
4.3 Parámetro	Impacto en el desarrollo costero regional.	50	50.75	52.11	53.52	51.4
4.3.1 Subparámetro	Población Económicamente Activa por la actividad portuaria.	25	26.54	27.39	27.96	25.76
4.3.2 Subparámetro	Índice Global de Actividad Económica (IGAE).	25	24.21	24.72	25.81	25.67

1/ Debido a la pandemia del COVID-19, en el año 2020 los datos del INEGI relativos a la Población Económicamente Activa por la actividad portuaria únicamente estuvieron disponibles en el primer trimestre del año. El subparámetro 4.3.1 se estimó a través de la división de la información disponible en el primer trimestre entre cuatro trimestres, lo que condujo a una reducción notable en el reporte del avance de los indicadores ligados a este subparámetro.

4

ANEXO



4- Anexo.

Avance de las Metas para el bienestar y Parámetros

Objetivo prioritario 4.- Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y; mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional.

4.1

Meta para el bienestar

ELEMENTOS DE LA META DE BIENESTAR			
Nombre	4.1 Indicador de Movimiento de Carga Portuaria e Impacto Social		
Objetivo prioritario	Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y; mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional.		
Definición	Mide el movimiento de carga, tanto para el comercio interior como exterior en todo el Sistema Portuario Nacional y refleja su incidencia en la actividad económica y empleo regional.		
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico
Unidad de medida	Porcentaje	Período de recolección de los datos	Enero-Diciembre
Dimensión	Economía	Disponibilidad de la información	Diciembre
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	13.- Marina 400.- Coordinación General de Puertos y Marina Mercante



Método de cálculo	$IMCt = Mct + ICDRt^1$ Donde: IMCt = Indicador de Movimiento de Carga Portuaria en el año t. MC t= Movimiento de carga portuaria en el año t ICDRt= Impacto en el desarrollo costero regional en el año t				
Observaciones					
SERIE HISTÓRICA					
Valor de la línea base (2018)	Resultado 2021	Resultado 2022²	Resultado 2023	Resultado 2024	Meta 2024
65.8	95.88	97.45	99.89	105.79	
Nota sobre la Línea base			Nota sobre la Meta 2024		
Datos registrados al inicio de la Administración.			Con base en las pruebas preliminares para la obtención del indicador definitivo.		
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2023					
Nombre variable 1	1.- Movimiento de carga portuaria t	Valor variable 1	46.37	Fuente de información variable 1	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante – Secretaría de Marina
Nombre variable 2	3.- Impacto en el desarrollo costero regional en el año t	Valor variable 2	53.52	Fuente de información variable 2	Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) – Secretaría de Marina
Sustitución en método de cálculo	$IMCt = 46.37 + 53.52$				

1/ En el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2020-2024, publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 2 de julio de 2020, el método de cálculo de este indicador aparece como $IMCt = (Mct + ICDRt) \times 100$. No obstante, el valor real del indicador corresponde a la suma de los valores absolutos del Mct y del ICDRt, por lo que no es necesario multiplicar por 100.

2/ Debido a la pandemia del COVID-19, en el año 2020 los datos del INEGI relativos a la Población Económicamente Activa por la actividad portuaria únicamente estuvieron disponibles en el primer trimestre del año. El subparámetro 4.3.1 se estimó a través de la división de la información disponible en el primer trimestre entre cuatro trimestres, lo que condujo a una reducción notable en el reporte del avance de los indicadores ligados a este subparámetro.



4.2

Parámetro

ELEMENTOS DE LA META DE BIENESTAR				
Nombre	4.2 Movimiento de carga portuaria			
Objetivo prioritario	Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y; mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional.			
Definición	Mide toda la carga comercial y petrolera que se moviliza por todos los puertos del país anualmente.			
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual	
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico	
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero-Diciembre	
Dimensión	Economía	Disponibilidad de la información	Diciembre	
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	13.- Marina 400.- Coordinación General de Puertos y Marina Mercante	
Método de cálculo	$MC = [(MCt/MCt_base) \times PC] \times 100$ <p>Donde: MC = Movimiento de carga portuaria. MCt = Movimiento de carga portuaria en el año t MC(t_base) = Movimiento de carga portuaria en el año base (2018) PC = Ponderador de carga t = Año de observación t_base = Año base de referencia correspondiente a los datos registrados en 2018</p>			
Observaciones				
SERIE HISTÓRICA				
Valor de la línea base (2018)	Resultado 2021	Resultado 2022	Resultado 2023	Meta 2024



50	45.13	45.34	46.37	54.35
Nota sobre la Línea base		Nota sobre la Meta 2024		
El ponderador 0.50 para la variable de Movimiento de Carga fue tomado de las pruebas estadísticas realizadas para el indicador; el MC es la variable de impacto indirecto de las acciones realizadas por la CGPMM y que genera incidencia social en beneficio de la población.		Con base en la meta del movimiento de carga portuaria correspondiente a 344,621,593.		
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2023				
Nombre variable 1	1.- Movimiento de carga portuaria en 2018 (año base)	Valor variable 1	317,013,107	Fuente de información variable 1 Coordinación General de Puertos y Marina Mercante – Secretaría de Marina
Nombre variable 2	2.- Ponderador de carga	Valor variable 2	0.5	Fuente de información variable 2 Coordinación General de Puertos y Marina Mercante Unidad de Planeación Estratégica Marítimo-Portuaria – Secretaría de Marina
Nombre variable 3	3.- Movimiento de carga portuaria en el año t	Valor variable 3	294,052,435	Fuente de información variable 3 Coordinación General de Puertos y Marina Mercante – Secretaría de Marina
Sustitución en método de cálculo	$MC = [(294,052,435/317,013,107) \times 0.5] \times 100$			

**4.3****Parámetro**

ELEMENTOS DE LA META DE BIENESTAR			
Nombre	4.3 Impacto en el desarrollo costero regional		
Objetivo prioritario	Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y; mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional.		
Definición	Mide el comportamiento del empleo y la actividad económica como variables que serán influenciadas por la actividad portuaria del país y que pueden generar un impacto indirecto de bienestar social en la población mexicana.		
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero-Diciembre
Dimensión	Economía	Disponibilidad de la información	Junio
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	13.- Marina 400.- Coordinación General de Puertos y Marina Mercante
Método de cálculo	IDCRt=PEAt+IGAEt Donde: IDCRt = Impacto en el desarrollo costero regional en el año t. PEAt = Población Económicamente Activa empleada en el año t IGAEt = Indicador Global de Actividad Económica (IGAE) en el año t		
Observaciones	La variable de impacto social refleja la generación de empleo en las zonas costeras de nuestro país, que se mide mediante la Población Económicamente Activa empleada y el comportamiento de la actividad económica nacional medida en el Índice Global de Actividad Económica.		
SERIE HISTÓRICA			



Valor de la línea base (2018)	Resultado 2021	Resultado 2022 ¹	Resultado 2023	Meta 2024	
50	50.75	52.11	53.52	51.4	
Nota sobre la Línea base		Nota sobre la Meta 2024			
El ponderador 0.5 para la variable de IDCRT, fue tomado de las pruebas estadísticas realizadas para el indicador, la PEA y el IGAE son variables dependientes de la MC y, por ello, tiene de incidencia social directa de la carga portuaria movilizada.		Con base en el comportamiento de la economía nacional, la Población Económicamente Activa y el registro del Índice Global de Actividad Económica publicado por el INEGI; el año base es 2018 y el valor correspondiente es: 50%			
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2023					
Nombre variable 1	1.- Población Económicamente Activa empleada en el año t	Valor variable 1	27.96	Fuente de información variable 1	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Unidad de Planeación Estratégica Marítimo-Portuaria – Secretaría de Marina
Nombre variable 2	2.- Índice Global de Actividad Económica (IGAE) en el año t	Valor variable 2	25.81	Fuente de información variable 2	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Unidad de Planeación Estratégica Marítimo-Portuaria – Secretaría de Marina
Sustitución en método de cálculo	IDCRt=25.81+27.96				

1/ Debido a la pandemia del COVID-19, en el año 2020 los datos del INEGI relativos a la a la Población Económicamente Activa por la actividad portuaria únicamente estuvieron disponibles en el primer trimestre del año. El subparámetro 4.3.1 se estimó a través de la división de la información disponible en el primer trimestre entre cuatro trimestres, lo que condujo a una reducción notable en el reporte del avance de los indicadores ligados a este subparámetro.



4.3.1

Subparámetro

ELEMENTOS DE LA META DE BIENESTAR				
Nombre	4.3.1 Población Económicamente Activa por la actividad portuaria			
Objetivo prioritario	Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y; mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional.			
Definición	Mide los empleos, directos e indirectos, que se generan en las regiones portuarias como resultado de la movilización de carga desde y hacia los puertos.			
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual	
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico	
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero-Diciembre	
Dimensión	Economía	Disponibilidad de la información	Junio	
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	13.- Marina 400.- Coordinación General de Puertos y Marina Mercante	
Método de cálculo	$PEAoc = [(PEAoc_t / PEAoc_t_base) * Ppea] * 100$ Donde: PEAoc= Población Económicamente Activa por la actividad portuaria. PEAoc_t= Población Económicamente Activa por la actividad portuaria en el año t. PEAoc_t_base) = Población Económicamente Activa por la actividad portuaria en 2018 (año base). Ppea = Ponderador de la PEA ocupada. t = año de observación. t_base = año base de referencia correspondiente a los datos registrados en 2018			
Observaciones	El ponderador "Ppea = Ponderador de la PEA ocupada", representa un valor de 0.25.			
SERIE HISTÓRICA				
Valor de la línea base (2018)	Resultado 2021	Resultado 2022 ¹	Resultado 2023	Meta 2024



25	26.54	27.39	27.96	25.76	
Nota sobre la Línea base			Nota sobre la Meta 2024		
El ponderador 0.25 para la variable de Población Económicamente Activa Ocupada fue tomado de las pruebas estadísticas realizadas para el indicador, la PEA es la variable dependiente de la MC y, por ello, tiene de incidencia social directa de la carga portuaria movilizada.			Con base en el comportamiento de la economía nacional y el registro del Índice Global de Actividad Económica publicado por el INEGI; el año base es 2018 y el valor correspondiente es: 53,721,195		
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2023					
Nombre variable 1	1.- Población Económicamente Activa por la actividad portuaria en el año t	Valor variable 1²	60,089,308	Fuente de información variable 1	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
Nombre variable 2	2.- Población Económicamente Activa por la actividad portuaria en 2018 (año base)	Valor variable 2	53,721,195	Fuente de información variable 2	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
Nombre variable 3	3.- Ponderador PEA ocupada	Valor variable 3	0.25	Fuente de información variable 3	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante. Unidad de Planeación Estratégica Marítimo-Portuaria – Secretaría de Marina
Sustitución en método de cálculo	$PEAoc = [(60,089,308 / 53,721,195) * 0.25] * 100$				

1/ Debido a la pandemia del COVID-19, en el año 2020 los datos del INEGI relativos a la a la Población Económicamente Activa por la actividad portuaria únicamente estuvieron disponibles en el primer trimestre del año. El subparámetro 4.3.1 se estimó a través de la división de la información disponible en el primer trimestre entre cuatro trimestres, lo que condujo a una reducción notable en el reporte del avance del mismo.
2/El valor es el promedio de las mediciones de la variable en los cuatro trimestres de 2021.



4.3.2

Subparámetro

ELEMENTOS DE LA META DE BIENESTAR				
Nombre	4.3.2 Índice Global de Actividad Económica (IGAE)			
Objetivo prioritario	Consolidar la red de infraestructura portuaria y a la marina mercante como detonadores de desarrollo regional, mediante el establecimiento de nodos industriales y centros de producción alrededor de los puertos y; mejorando la conectividad multimodal para fortalecer el mercado interno regional.			
Definición	Refleja el comportamiento de la actividad económica que conlleva a una mayor movilidad de carga y a un mayor beneficio social; especialmente en aquellos relacionados con esta actividad.			
Nivel de desagregación	Nacional	Periodicidad o frecuencia de medición	Anual	
Tipo	Gestión	Acumulado o periódico	Periódico	
Unidad de medida	Porcentaje	Periodo de recolección de los datos	Enero-Diciembre	
Dimensión	Economía	Disponibilidad de la información	Junio	
Tendencia esperada	Ascendente	Unidad responsable de reportar el avance	13.- Marina 400.- Coordinación General de Puertos y Marina Mercante	
Método de cálculo	$IGAE = \left(\frac{IGAE_t}{IGAE_{(t_base)}} \right) \times P_{igae} \times 100$ Donde: IGAE = Índice Global de Actividad Económica IGAE_t = Índice Global de Actividad Económica en el año t IGAE_t_base = Índice Global de Actividad Económica en 2018 (el año base) P _{igae} = Ponderador IGAE. t = año de observación t_base = año base de referencia correspondiente a los datos registrados en 2018			
Observaciones				
SERIE HISTÓRICA				
Valor de la línea base	Resultado 2021	Resultado 2022	Resultado 2023	Meta 2024



(2018)					
25	24.21	24.72	25.81	25.67	
Nota sobre la Línea base			Nota sobre la Meta 2024		
El ponderador 0.25 para la variable de Índice General de la Actividad Económica fue tomado de las pruebas estadísticas realizadas para el indicador, el IGAE es la variable dependiente de la MC y, por ello, tiene de incidencia social directa de la carga portuaria movilizada.			Con base en el comportamiento de la economía nacional y el registro del Índice Global de Actividad Económica publicado por el INEGI; el año base es 2018 y el valor correspondiente es: 112.95		
APLICACIÓN DEL MÉTODO DE CÁLCULO PARA LA OBTENCIÓN DEL VALOR 2023					
Nombre variable 1	1.- Índice Global de Actividad Económica en el año t	Valor variable 1¹	103.26	Fuente de información variable 1	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
Nombre variable 2	2.- Índice Global de Actividad Económica en 2018 (año base)	Valor variable 2	100.00	Fuente de información variable 2	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
Nombre variable N	3.- Ponderador IGAE	Valor variable N	0.25	Fuente de información variable 3	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante – Secretaría de Marina
Sustitución en método de cálculo	$IIGAE = ([103.26/100.00] \times 0.25) \times 100$				

¹/El valor es el promedio de las mediciones de la variable en los cuatro trimestres de 2021.



MARINA

SECRETARÍA DE MARINA

5

GLOSARIO

5- Glosario

- Cabotaje:** Transporte de mercancías o personas dentro de un mismo estado o territorio sin abandonarlo y que se puede concretar a través de una empresa nacional o extranjera.
- Cartera:** El registro de programas y proyectos de inversión que lleva a cabo la SHCP, el cual es necesario para que estos puedan ser incluidos dentro del Presupuesto de Egresos.
- Intermodal:** El transporte intermodal es el movimiento de mercancías en una misma unidad o vehículo usando sucesivamente dos o más medios de transporte sin manipular la mercancía en los intercambios de modo. Implica varios contratos de transporte.
- Multimodal:** Movimiento de mercancías que puede combinar no sólo varios medios de transporte, también de medidas. Implica un solo contrato de transporte.

6

SIGLAS Y ABREVIATURAS

6.- Siglas y abreviaturas

API:	Administración Portuaria Integral
ACB:	Análisis Costo- Beneficio
ASIPONA:	Administración del Sistema Portuario Nacional
CEIP:	Central de Emergencias Industriales y Portuarias
CFE:	Comisión Federal de Electricidad
DGMM:	Dirección General de Marina Mercante
CGPMM:	Coordinación General de Puertos y Marina Mercante
DOF:	Diario Oficial de la Federación
FIDENA:	Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional
FIDESUR:	Fideicomiso para el Desarrollo del Sur Sureste
FONDEMAR:	Fondo para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana
IGAE:	Indicador Global de Actividad Económica
MDP:	Millones de pesos
OMI:	Organización Marítima Internacional

PMDP:	Programa Maestro de Desarrollo Portuario
PSCyT:	Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes
SEMAR:	Secretaría de Marina
SEP	Secretaría de Educación Pública
SCT:	Secretaría de Comunicaciones y Transportes
SHCP:	Secretaría de Hacienda y Crédito Público
SICT:	Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes
SIPCO:	Sistema Intermodal Portuario Costero
SPN:	Sistema Portuario Nacional
STCW:	Guardia para la Gente de Mar
TMCD:	Transporte Marítimo de Corta Distancia
UI-SHCP:	Unidad de Inversiones de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público
UNAPROP:	Unidad Naval de Protección Portuaria
ZFMT:	Zona Federal Marítimo-Terrestre